

Spätstarter

Podz-Glitz 40 — Daniel Mignot

Published	2020-10-04
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glitz/spatstarter-daniel-mignot-podz-glitz-40
Duration	00:43:53
Speakers	Daniel Mignot, Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0040-spaetstarter-daniel-mignot.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	15 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	2
English	12
Show notes	12
Transcript	12
Français	21
Show notes	21
Transcript	21

Deutsch

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

Show notes

Der Schweizer Daniel Mignot hat im Alter von 73 Jahren noch den Gleitschirmschein gemacht. Im Podcast erzählt er von seiner Motivation und den Schwierigkeiten.

Gleitschirmfliegen kann man bis ins hohe Alter hinein – eine gewisse körperliche Fitness vorausgesetzt. Es gibt etliche Beispiele von Piloten, die sich selbst noch in ihren Siebzigern regelmäßig in die Lüfte schwingen und sogar erfolgreich auf Strecke gehen. In dieser Altersklasse aber überhaupt erst mit dem Gleitschirmfliegen anzufangen, das ist schon etwas außergewöhnlich.

Der Schweizer Daniel Mignot aus Interlaken hat genau das getan. Mit 73 Jahren machte er seinen Gleitschirmschein. Warum er erst so spät damit startete, was er bei der Schulung im Rund der viel jüngeren Mitschüler erlebte, wie er mit Lampenfieber bei der Prüfung umging, worauf er heute bei seinen Solo-Flügen achtet und wovon er fliegerisch noch träumt – all das erzählt Daniel in dieser 40. Folge von Podz-Glitz.

Es ist eine eher ruhigere Geschichte aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens. Aber auch das gehört in diesen Podcast, der darauf zielt, die verschiedensten Facetten, Spielarten und Charaktere unseres Sports vorzustellen.

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:

„Tango Bango“ von E's Jammy Jams

Lizenzfreie Musik

Download: <https://youtu.be/b67vaXYwsiY>

Der Schweizer Daniel Mignot hat im Alter von 73 Jahren noch einen Gleitschirmschein gemacht. Im Podcast erzählt er von seiner Motivation und den Schwierigkeiten.

Quelle: <https://lu-glitz.blogspot.com/2020/10/podz-glitz-40-spatstarter.html>

Transcript

[00:00:09] **Daniel Mignot:** Grundsätzlich bin ich stolz, dass ich das noch geschafft habe, rückblickend mit all dem Wissen, das ich mir aneignen musste, und dass ich es auch geschafft habe, die Prüfung zu bestehen. Auf das bin ich schon stolz, ja, doch, doch.

[00:00:40] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, der Lu-Glitz-Podcast.

[00:00:44] **Daniel Mignot:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:00:48] **Lucian Haas:** Heute mit Daniel Mignot und Lucian Haas am Mikrofon.

[00:00:57] Gleitschirmfliegen kann man bis ins hohe Alter hinein, eine gewisse körperliche Fitness vorausgesetzt. Es gibt etliche Beispiele von Piloten, die sich selbst noch in ihren Siebzigern regelmäßig in die Lüfte schwingen und sogar erfolgreich auf Strecke gehen. In dieser Altersklasse aber überhaupt erst mit dem Gleitschirmfliegen anzufangen, das ist schon etwas außergewöhnlich. Der Schweizer Daniel Mignot aus Interlaken hat genau das getan. Mit 73 Jahren machte

er seinen Gleitschirmschein. Warum er erst so spät damit startete, was er bei der Schulung im Rund der vielen jüngeren Mitschüler erlebte, wie er mit Lampenfieber bei der Prüfung umging, worauf er heute bei seinen Solo-Flügen achtet und wovon er fliegerisch noch träumt, all das erzählt Daniel in dieser vierzigsten Folge von Podz-Glitz.

[00:01:43] Es ist eine eher ruhigere Geschichte aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens. Aber auch das gehört in diesen Podcast, der darauf zielt, die verschiedensten Facetten, Spielarten und Charaktere unseres Spieles zu kennen. Bevor es losgeht, noch eine kleine Erinnerung. Podz-Glitz und der zugehörige Blog Looglides können nur bestehen, wenn Hörer und Leser meine Arbeit an diesen Projekten nach freien Stücken finanziell unterstützen. Gehörst du schon zu den Förderern? Wenn ja, dann sage ich danke. Wenn nicht, dann überlege doch mal, ob das, was dir hier geboten wird, nicht auch eine Anerkennung verdient. Alle nötigen Infos, wie du zum Förderer wirst, einen PayPal-Link und Banküberweisungsdaten, findest du auf der Website von Looglides. findest du auf der Website von Looglides. und zwar dort auf der Seite Fördern. Wie viel du geben willst, kannst du selbst bestimmen.

[00:02:30] Wer sich unsicher ist, dem empfehle ich als unverbindlichen Richtwert einen Euro pro Podcast-Folge und 2 Euro pro Lesemonat auf Looglides.

[00:02:48] Daniel, wie alt bist du jetzt?

[00:02:50] **Daniel Mignot:** Ich werde im Dezember 74.

[00:02:55] **Lucian Haas:** Und wann hast du deine Gleitschirmprüfung gemacht?

[00:02:58] **Daniel Mignot:** Ich habe meine Gleitschirmprüfung am 22. Februar dieses Jahr gemacht. Gerade vor dem Lockdown.

[00:03:06] **Lucian Haas:** Das heisst, da warst du 73 Jahre alt?

[00:03:10] **Daniel Mignot:** Ja, und einige Monate, zwei Monate, genau.

[00:03:13] **Lucian Haas:** Das heisst, du bist ein fliegerischer Spätstarter?

[00:03:16] **Daniel Mignot:** Das kann man sagen, ja. Genau, wenn ich auch meine Schulkollegen in der Flugschule gesehen habe, dann bin ich wirklich ein Spätstarter. Und das hat verschiedene Gründe, warum ich so spät bin.

[00:03:34] **Lucian Haas:** Ja, erzähl mal, wie kommt man überhaupt erst mal auf die Idee, in diesem Alter noch mit dem Fliegen zu beginnen?

[00:03:41] **Daniel Mignot:** Also grundsätzlich fliege ich gerne. Und meine Frau, die hat mir vor einigen Jahren zwei Tandemflüge geschenkt zum Geburtstag. Und diese habe ich auch gemacht. Und einmal waren wir in Zermatt in der Dwerin. Und da hat sie mir spontan in der Luftseilbahn einen Tandempilot, und dann hat sie mich gefragt, ob sie nicht Lust hätte, zu fliegen. Und dann ist sie gleich zu diesem Tandempiloten gegangen und hat ihn gefragt, ob er einen freien Termin hat. Und dann bin ich praktisch wieder runtergegangen mit der Luftseilbahn, um andere Schuhe anzuziehen, und bin wieder hochgegangen und habe in Zermatt einen zweiten Flug gemacht.

[00:04:27] Und so habe ich im Ganzen drei Tandemflüge gemacht. Und ich habe immer... In der Schweiz gibt es also viele Orte, wo man Tandemfliegen zuschauen kann. Und ich habe immer bewundert, wie diese Tandemflieger, so wie die Dohlen, also das sind ja da die Bergvögel, wie die da gleiten und in der Thermik Höhe gewinnen. Und habe einfach immer gestaunt. Und immer gesagt, ja, eigentlich möchte ich mal lernen.

[00:05:00] **Lucian Haas:** Nun gibt es das Gleitschirmfliegen seit 30 Jahren, auch in der Schweiz. Warum hast du dir so viel Zeit damit gelassen?

[00:05:09] **Daniel Mignot:** Also ich habe natürlich sehr viel anderes getan vorher. Und ich wohnte nicht im Berner Oberland, wo ich jetzt wohne. Ich bin vor zehn Jahren zu meiner Frau gezogen, oder die jetzige Frau gezogen. Früher war ich in Bern. Und Bern ist natürlich quasi Flachland, aber man kann auch fliegend lernen in Bern. Aber da hatte ich vieles anderes gemacht. Bergtouren. Ja, Skifahren, Velofahren. Ich habe einfach praktisch keine andere Freizeit gehabt. Und das ist ja eine Frage der Priorität. Und das war für mich damals nicht Priorität, in dem Sinn, ja.

[00:05:52] **Lucian Haas:** Aber jetzt hatte ich ja eigentlich dann deine Frau dahingetrieben quasi. Das war jetzt auch nicht aus dir selbst heraus, sondern die hat gesagt, du musst jetzt mal fliegen. Ist sie denn auch fliegen gegangen da? Sie ist vor 15

[00:06:03] **Daniel Mignot:** Jahren, nein, vor 30 Jahren, ist sie eine der ersten Tandempilotinnen gewesen hier in der Schweiz. Und damals kannte ich sie noch nicht und hatte einen Unfall praktisch. Und damals war natürlich, die Flugschulen gab es gar nicht. Es gab einige Konstrukteure, die den Leuten gezeigt haben, wie man fliegen soll. Und das war einfach völlig andere Technik. Und dann hat sie aufgehört, oder? Aber hatte eine Affinität natürlich zum Gleitschirmfliegen. Und dann hat sie mir einmal gesagt, du sprichst immer davon, du musst es auch einmal machen, sonst ist es zu spät.

[00:06:51] **Lucian Haas:** Wie alt warst du denn, als du deinen ersten Tandempflug gemacht hast?

[00:06:55] **Daniel Mignot:** Ja, da war ich etwa 69, ungefähr, ja, 69. Also das war vor fünf, sechs Jahren so, ja.

[00:07:03] **Lucian Haas:** Okay. Und dann hast du aber diese, dann drei Tandemflug gemacht und hast gesagt, okay, jetzt will ich es trotzdem auch noch selber lernen. Warum das? Du hättest ja auch sagen können, wunderbar, es gibt tolle Tandempiloten, die können mich immer mitnehmen. Wahrscheinlich ist das für ein paar Flüge im Jahr sogar günstiger, als wenn man selber einen Schein macht und sonst was alles. Warum bist du nicht einfach nur beim Tandempfliegen geblieben?

[00:07:26] **Daniel Mignot:** Na gut, der Antrieb war auch, die Tochter meiner Frau, die fliegt auch schon seit einigen Jahren. Ja, ja. Ja, ja. Und mein Freund, der ist Tandempilot hier in Interlaken. Also der hat schon über 10'000 Flüge und das war ja ein grosses Geschäft hier in Interlaken, diese Tandemflug mit den Indern und den Chinesen. Und die haben mich noch zusätzlich motiviert, muss ich sagen. Lernt doch, dann können wir zusammen fliegen gehen. Das war eigentlich auch noch ein weiterer Grund, wieso ich dann gesagt habe, okay, jetzt packe ich, Hast

[00:08:05] **Lucian Haas:** du denn zwischendurch, bevor du dann auch zur Flugschule gegangen bist, hast du da grössere Zweifel gehabt und gesagt, wer weiss, ob die mich nehmen und ist das wirklich die richtige Entscheidung?

[00:08:14] **Daniel Mignot:** Also ich bin dann einmal zu der Flugschule gegangen, wo eben die Tochter meiner Frau ihr Pröwe gemacht hat und habe den Fluglehrer spontan gefragt, kann man in meinem Alter noch fliegen lernen? Und der hat gesagt, es gibt keine Altersgrenze als Flugschüler. Ja. Das hängt nur von mir ab. Und so habe ich mich angemeldet und habe dann einen Grundkurs gemacht und dann die ganze

[00:08:46] **Lucian Haas:** Schulung. Das heisst, die haben aber auch nicht gesagt, sag mal, du bist schon so alt, vielleicht lass uns erstmal so einen Fitnesstest oder sonst irgendwie was machen, ob du überhaupt die Berge mit der Ausrüstung da hochlaufen oder auch eben entsprechend schnell runterlaufen kannst oder sonst etwas.

[00:09:01] **Daniel Mignot:** Nein, haben sie nicht. Sie sind... Sehr offen hier und eben der Bernd Erb war einer meiner Fluglehrer und bei dem habe ich auch den Grundkurs gemacht und die hatten mich immer unterstützt und auch im Sinn von, gut, ich bin relativ fit, also ich kann gut den Hang rauflaufen und wieder runter springen. Also in dem Sinn ist eigentlich die Anstrengung, die körperliche Anstrengung, nicht die mentale, die körperliche Anstrengung ist ja beim Gleitschirmfliegen, wenn ich da nicht einen High-Can-Fly mache von vier Stunden, ist ja eigentlich nicht so anstrengend.

[00:09:44] **Lucian Haas:** Nein, man sitzt im Sessel und muss ein bisschen an Strippen ziehen im Grunde.

[00:09:48] **Daniel Mignot:** Ja, genau. Und beim Start muss man zehn Sekunden einen Sprint hinlegen, oder?

[00:09:55] **Lucian Haas:** Das heisst, so gesehen könnte man sagen, ist Gleitschirmfliegen auf jeden Fall fürs Alter dann eigentlich auch noch geeignet, zumindest wenn man eine gewisse Grundfitness dann noch hat. Wann hast du denn mit der Ausbildung dann begonnen, beziehungsweise wie lange hast du insgesamt gebraucht, quasi von der ersten Flugstunde bis, dass du dann wirklich fertig warst mit und das Brevet auch hattest?

[00:10:16] **Daniel Mignot:** Also ich habe vor zwei Jahren mit der Flugschule mit dem Grundkurs angefangen und dann hatte ich, der ging ja vier Tage, das war im September, und nach dem Grundkurs habe ich mich dann vor dem

Brevet-Kurs angemeldet. Leider hatte ich dann im Dezember einen Skiunfall und habe mir die Schulter luxiert am Schildhorn und musste diese, hatte noch drei Sehnen gerissen und musste dann Ende Dezember praktisch die Ausbildung nach, ja, ich sage jetzt 20 Flügen, musste ich unterbrechen. Aber in dieser Zeit, das gab mir auch die Gelegenheit, die ganze Theorie zu lernen, weil das ist ja auch,

[00:11:01] zumindest in der Schweiz, eine recht grosse Knochenarbeit, sage ich mal, die ganze Theorie zu lernen. Und die kann man ja, die Theorieprüfung kann man vorgängig machen oder während der Ausbildung und erst die praktische nach der Theorie. Und so habe ich dann in der ganzen Rekonvaleszenzzeit habe ich die Theorie gelernt. Hast du die Zeit genutzt dann dafür? Habe die Zeit so genutzt, ja.

[00:11:29] **Lucian Haas:** Das heisst, du hast dann auch dann schon, schon die Theorieprüfung gemacht und hast gesagt, okay, jetzt mache ich mit der praktischen Ausbildung weiter, mit den Höhenflügen.

[00:11:37] **Daniel Mignot:** Ja, das war eigentlich für mich nie ein Thema nach der Theorieprüfung. Die habe ich auch auf Anhieb bestanden. Das war im Februar. Dann habe ich dann im Sommer, letzten Sommer, bin ich dann wieder eingestiegen und habe die 50 Flüge, die man machen kann, haben muss, um das Prövet zu machen in der Schweiz, habe ich dann gemacht. Ich habe die Prüfung dann mit etwa 75 Flügen gemacht.

[00:12:09] **Lucian Haas:** Nun waren ja wahrscheinlich in diesen Kursen, die du dann belegt hast, andere Flugschüler auch da, die wahrscheinlich alle im Schnitt vielleicht 30 Jahre jünger waren als du. Wie wird man als Senior da so aufgenommen? Also ich muss sagen,

[00:12:22] **Daniel Mignot:** das war ja so natürlich, die waren alle so um die 25, 35, vielleicht einige 50. Und die haben mich aber immer sehr, sehr gut aufgenommen und waren auch hilfsbereit. Für mich war das eine sehr schöne Erfahrung, dass es auch unter diesen Gleitschirmpiloten keine Alterskonkurrenz gibt. Wenn es einen Marathonläufer gibt, dann läuft ein Junger einfach anders als ein 70-Jähriger. Und beim Tantenfliegen, oder beim Gleitschirmfliegen, denke ich, kommt es nicht auf die körperliche Konstitution, sondern es ist auch mentale Stärke, wie umgehen mit Konflikt und so weiter, mit kritischen Situationen.

[00:13:17] Und da denke ich, gibt es weniger Alterslimiten.

[00:13:22] **Lucian Haas:** Wenn du da jetzt bei der Schulung selber warst, da vergleicht man ja vielleicht auch und guckt so, wie machen die anderen das, welche Fortschritte, wie machen die. Konntest du da mit den Jüngeren auf gewisse Weise mithalten? Oder hast du schon gemerkt, ich als Älterer tue mich etwas schwerer dabei, vielleicht auch bestimmte motorische Geschichten überhaupt in den Körper wieder so reinzubekommen, dass dann bestimmte Sachen müssen ja quasi ein bisschen automatisiert werden von den Bewegungsabläufen, dass du sagen würdest, ja, das habe ich schon gesehen, das fällt den Jüngeren leichter.

[00:13:56] **Daniel Mignot:** Das stimmt natürlich. Und zwar die ganze Startphase,

[00:14:01] das Aufziehen, das geht noch, aber dann wirklich das Beschleunigen. Und ich habe auch bei einigen Flügen, wo ein kleiner Rückenwind war, wo die Jüngeren einfach schneller rennen und trotzdem abheben, bei einigen Flügen habe ich dann gesagt, nach zwei Felsstarts habe ich gesagt, so, jetzt gehe ich mit der Bahn runter, weil ich einfach zu wenig schnell beschleunigen konnte.

[00:14:30] Im Gelände, im Gelände mit Gras und Wurzeln teilweise. Und da habe ich dann verzichtet. Also in dieser Beschleunigungsphase ist natürlich die Grundschnelligkeit, die ist nicht mehr vorhanden. Und dann habe ich einfach verzichtet. Aber das war nie ein Problem, in dem ich das Gefühl hätte gehabt, oh, ich bin ein Versager, ich kann das nicht und so. Das

[00:14:56] **Lucian Haas:** heißt, du hast es schon akzeptiert, dass du das da nicht kannst. Ist es dann trotzdem in der Situation, manchmal so, dass man da vielleicht ein bisschen gefrustet ist und dann auch eine gewisse Frustration entwickeln muss? Oder wie bist du damit umgegangen?

[00:15:12] **Daniel Mignot:** Ja, also die Frustration, ich hatte immer Respekt von einem Start, wo ich nicht abheben kann, wo ich nicht wegkomme. Weil hier in der Schweiz habe ich ein relativ steiles Startgelände und wenn du da den

Hang hinunter purzelst, ist ja das nicht so eher angenehm. Und deshalb habe ich immer Respekt gehabt von der Hangneigung auch. Speziell, wenn der Hang ziemlich steil war, damit ich da genügend Reserve hatte. Aber Frust in dem Sinn, ja, manchmal habe ich gesagt, okay, ich riskiere nichts, ich muss mir nichts mehr beweisen. Ich mache das dann ein andermal. Und in der Gruppe und der Flugschule, muss ich sagen, hatte ich nie, nie das Gefühl, dass der Startleiter zum Beispiel gesagt hat, ja, versuch doch nochmal, du kommst schon weg und so weiter.

[00:16:08] **Lucian Haas:** Gab es eine Situation, wo der Startleiter dich bremsen musste und gesagt hat, Daniel, mach mal langsam. Vielleicht hier startest du mal nicht. Das sind jetzt hier nicht deine Bedingungen?

[00:16:18] **Daniel Mignot:** Ja, das gab es ein oder zweimal, wo er dann gerufen hat, halt, halt, halt. Und dann habe ich Startabbruch gemacht, weil er einfach gesehen hat, aus seiner Erfahrung, dass ich nicht wegkomme, in dem Sinn. Ja, das hat, für das ist ja auch der Startleiter verantwortlich, natürlich, oder?

[00:16:39] **Lucian Haas:** Nun hast du gerade gesagt, diese steilen Startplätze waren die, die dir auch Respekt eingeflößt haben, mit denen du immer ein bisschen vorsichtig warst. Gleichzeitig musst du bei flachen Hängen ja viel mehr laufen und damit auch eher quasi an deine läuferischen Grenzen stoßen, möglicherweise, die du im Alter dann von der Geschwindigkeit her hast. Gibt es sowas, wo du sagst, es gibt sowas wie den idealen Start für deine Konstitution? Wie sieht der aus?

[00:17:06] **Daniel Mignot:** Ja, das gibt es. Und es gibt hier in Interlaken, wo wir die Flugschule, die Ausbildung gemacht haben, gibt es so einen, quasi einen Lieblingshang, kann ich sagen, wo es eben zuerst steil ist, ziemlich steil, aber unten läuft es etwas flach aus, oder, wo es nicht einfach immer steiler wird. Ja, das, das gibt es schon. Es gibt Hänge, die ich, oder Startplätze, die ich sehr gerne habe und Startplätze, wo ich einfach Respekt habe. Bei

[00:17:39] **Lucian Haas:** diesem flach auslaufenden Startplatz, das ist aber mehr so eine psychologische Komponente, dass du sagst, wenn ich hier, wie auch immer, stürze unten, im Flachen kann ich dann quasi ausrollen, so ungefähr, oder wie ist das?

[00:17:53] **Daniel Mignot:** Ja, genau. So, das ist mehr eine psychologische Hilfe, wo mir einfach noch zusätzlich, Sicherheit gibt zum Start, oder, und dann bin ich auch mutiger und beschleunige auch entsprechend mehr, weil ich habe quasi Mentalreserve, auch wenn das nur psychologisch ist. Was

[00:18:16] **Lucian Haas:** ist dir denn selbst bei der ganzen Ausbildung im Grunde so am schwersten gefallen? Am

[00:18:22] **Daniel Mignot:** schwersten ist mir immer wieder die Landung. Die Landung hatte ich lange, hatte ich Mühe, diese zu... einfach zu stehen, zu stehen beim Landen. Und zwar habe ich lange einfach nicht im richtigen Moment die Höhe eingeschätzt, wo ich dann durchziehen muss, die Bremsen durchziehen muss. Also diese Abschätzung, wann genau, und letztendlich ist das ein Bruchteil von Sekunden, wo man dann wirklich durchziehen muss. Und ich habe dann auch gemerkt, wenn ich fleren kann, also wenn ich so lange wie ein Jumbo-Jet anfliegen kann und das noch über den Boden gleiten und einmal dann durchziehen, also ich liebe das Fleren.

[00:19:12] Und das ist ein bisschen entstanden, das gibt mir dann so Sicherheit, ah, jetzt bin ich in der Nähe des Bodens, aber noch nicht ganz am Boden, jetzt kann ich durchziehen.

[00:19:22] **Lucian Haas:** Ist das denn auch etwas, wo du sagst, vielleicht dieses Höheneinschätzen, ist das auch etwas, wo du sagen würdest, das können Jüngere vielleicht, vielleicht besser als Ältere?

[00:19:32] **Daniel Mignot:** Ja, das würde ich sagen, ja. Heute rückblickend würde ich das sagen, dass die Jüngeren vielmehr schneller einfach die Erfahrung von der Höhenabschätzung irgendwie im Kopf haben, oder diese Einschätzung, wie weit bin ich vom Boden weg, oder. Auch zum Beispiel in der Lande wollte, dass ich da einfach die richtige Höhe jetzt bekomme, dass ich eben eine saubere Landung, machen kann.

[00:20:01] **Lucian Haas:** Hast du denn während deiner ganzen Ausbildung bei irgendwelchen Flügen oder sowas auch mal negative Erlebnisse, Erfahrungen gehabt?

[00:20:09] **Daniel Mignot:** Ja gut, ich hatte einmal eine Landung im Schnee in Grindelwald, wo es mir durch eine Windböe den Gleitschirm in einen Baum verhackt hat. Und dann musste ich eine Leiter holen beim Bauen, um den

Schirm runterzuholen. Aber im Prinzip, hatte ich keine negativen Erlebnisse in dem Sinn. Weil ich doch ja recht vorsichtig bin entsprechend meinem Alter, oder habe ich sicher auch eben bei Rückenwind oder ein bisschen Rückenwind, habe ich dann gesagt, okay, mache ich nicht, fliege ich nicht runter. Aber in dem Sinne hatte ich keine negativen, also einmal natürlich,

[00:20:59] wenn ich eine Sitzlandung hatte, statt zu stehen, dann war einfach das Polster manchmal vielleicht einmal Kuhdreck dran. Aber dir selber ist nichts

[00:21:13] **Lucian Haas:** Schädliches passiert? Nein, nein, nein. Du hast ja ein bisschen was über deine Ausbildung auch im Swissglider, dem Verbandsmagazin vom SAV, geschrieben und da erwähnst du auch, dass du an dem Tag vor deiner Prüfung noch extra von dem Benzerb ein Mentaltraining bekommen hättest. Worum ging es dabei?

[00:21:33] **Daniel Mignot:** Es ging dabei einfach, diese ganzen Abläufe noch einmal durchzugehen mit ihm. Und wir hatten damals noch einmal Flugschule. Er wusste, jetzt kommt die Prüfung. Und ich habe einfach mit ihm gesprochen, auf was ich speziell achten soll. Und insbesondere eben, dass ich in dieser Startphase mich nicht unter Druck setzen soll durch die Prüfungskolleginnen und Kollegen, die ja letztendlich am gleichen Tag das Gleiche wollen wie ich. Und ich habe dann für mich ein bisschen meine Strategie entwickelt, dass ich immer als Erster starten wollte.

[00:22:21] Man fährt ja hier bei der Prüfung mit einem kleinen Bus hoch. Und dann wird ausgelegt. Und ich habe immer relativ oder immer schnell meinen Schirm ausgelegt. Bin zum Experten gegangen. Ich sei bereit und so weiter. Und ich denke, das hat mir viel Druck weggenommen. Nicht zu sehen, ah, der ist jetzt schon weg und uns ist unten. Und ich bin praktisch bei diesen drei Flügen bin ich immer als Erster gestartet. Und das hat mich auch irgendwie im Zielgelände ein bisschen Sicherheit gegeben. Es war noch niemanden unten, ausser der Experte, der neben dem Kreis stand und geschaut habe mit dem Feldstecher, ob ich die Figuren geflogen bin.

[00:23:10] Und ich muss sagen, das war eine gute Strategie. Einfach als Erster da unten zu sein auch. Das

[00:23:18] **Lucian Haas:** heißt, auch gar keine Zeit für irgendwelches Lampenfieber aufkommen zu lassen? Nein, nein,

[00:23:23] **Daniel Mignot:** nein. Keine Zeit für Lampenfieber. Und das habe ich so ein bisschen mit dem Benz vorbesprochen. Und er hat ja speziell seine Ausbildung jetzt gemacht, um eben diese Stressphasen im Startgelände zu minimieren und mit diesem Stress umzugehen. Wie

[00:23:50] **Lucian Haas:** ging es denn mit deiner Fliegerkarriere nach der Prüfung weiter? Du hast gesagt, okay, du hast die Prüfung gemacht, kurz bevor der Lockdown wegen Corona kam. Wann hast du denn zum ersten Mal wieder selber dann Flüge gemacht?

[00:24:05] **Daniel Mignot:** Das war ja am 21. Februar habe ich die Prüfung gemacht und bin gleich am anderen Wochenende, also bin dann zwei-, dreimal fliegen gegangen. Das war noch vor dem Lockdown. Und ich bin auch in der Phase vom Lockdown bin ich eben mit dem Freund und meiner Tochter, meiner Frau, sind wir einige Male einfach so für uns gegangen. Und das war auch während dem Lockdown. Es war ja kein absolutes Flugverbot, sondern es waren einfach keine kommerziellen Flüge mehr. Aber Individualflüge waren eigentlich nie verboten. Es war zwar vom Hängegleiterverband empfohlen, man solle nicht fliegen gehen wegen Unfallgefahr, dass die Spitäler da nicht mit Unfallpatienten belegt werden.

[00:24:56] Aber da sind wir zwei-, dreimal trotzdem fliegen gegangen. Und das war natürlich im Gelände, das ich kenne. Auch die Startplätze, die ich hier in Interlaken kenne. Also das ist dann sehr gut abgelaufen. Und dann, ich denke im Mai, habe ich dann wirklich wieder angefangen zu fliegen. Also so für mich. Gehst

[00:25:20] **Lucian Haas:** du denn dann jetzt alleine fliegen oder suchst du immer den Anschluss an die Tochter deiner Frau, den Freund davon? Oder hast du andere Leute, vielleicht auch sogar andere ältere Flieger, mit denen du sagst, wir haben da so eine kleine Gruppe gebildet, mit denen wir jetzt immer losziehen?

[00:25:38] **Daniel Mignot:** Nein, also ich gehe alleine oder dann gehe ich eben mit dem Freund, der Tochter und mit ihr. Wir sind auch schon zu dritt fliegen gegangen. Oder dann gehe ich alleine hier in Interlaken und fahre mit dem Fahrrad rauf und parkiere das Auto unten. Und dann gehe ich das Fahrrad holen oder oben am Startplatz. Also so mache

ich das. Und dann habe ich auch meine Ruhe. Ich bin alleine und kann mir eben die Zeit nehmen, habe keinen Stress. Also ich bin grundsätzlich auch sehr gerne alleine unterwegs.

[00:26:16] **Lucian Haas:** Und dann hast du auch kein Lampenfieber oder auch keine Sorge, dass du da alleine am Berg bist?

[00:26:20] **Daniel Mignot:** Nein, da habe ich keine. Da kann ich wirklich so bei mir sein und den Fünf-Punkte-Check durchmachen und wirklich warten, bis der Wind gut ist und starten. Und das stresst mich überhaupt nicht dann.

[00:26:35] **Lucian Haas:** Viele jüngere Piloten, die wollen ja dann Action, die wollen ein bisschen Akro machen oder große Streckenflüge oder sonst was. Was reizt dich beim Fliegen? Was sind deine Ziele? Also

[00:26:48] **Daniel Mignot:** meine Ziele sind noch das Hike and Fly. Ich gehe auch mit meiner Frau viel wandern auf die Berge und einfach rauf zu laufen und runter zu fliegen. Das reizt mich, weil ich laufe grundsätzlich nicht gerne den Berg hinunter. Und hier gibt es einige Berge oder Hügel, wo man das sehr gut mit dem Gleitschirm runterfliegen kann. Und das reizt mich in dem Sinne eben Hike and Fly. Aber ich muss da nicht möglichst schnell rauf rennen und so weiter. Also einfach Genuss und Genuss. Und ich bin gerne in der Luft und schaue gerne von der Luft aus die Gegend an.

[00:27:34] Also in dem Sinne habe ich überhaupt keine Ambitionen, irgendetwas in Richtung Akro oder weiss ich was zu machen. Einfach das Fliegen geniessen.

[00:27:44] **Lucian Haas:** Machst du denn auch längere Thermikflüge oder sind das hauptsächlich Abgleiter? Weil du sagst, das ist einfach so die 20 Minuten vom Berg zum Tal, das reicht mir dann vielleicht vollkommen schon.

[00:27:55] **Daniel Mignot:** Nein, wenn ich natürlich Kollegen oder andere Gleitschirmpiloten sehe, die in der Thermik sind, dann fliege ich natürlich dorthin und genieße auch die Thermik. Oder das Sohren hier in Interlaken. Da gibt es so eine Form, eine Felswand, wo am Abend sehr stark mit der Sonne bescheinen wird. Da schaue ich schon natürlich, wo sind andere Piloten. Und ich habe auch so ein kleines Gerät bekommen, wo man sieht, wenn man steigt oder das pfeift ja. Und dann fliege ich den anderen nach. Aber in dem Sinn, wenn ich jetzt zu einem Schlauch hinaus fliege und ihn nicht mehr finde, dann finde ich den Schlauch nicht mehr.

[00:28:43] Das ist auch nicht ein Drama.

[00:28:45] **Lucian Haas:** Dann bist du ganz entspannt. Passiert es dir denn manchmal, dass du, wo dir das Fliegen jetzt so Spaß macht, dass du manchmal denkst, wieso habe ich so spät damit angefangen?

[00:28:55] **Daniel Mignot:** Nein, das habe ich nie. Es war einfach nicht die Zeit. Ich bereue auch nicht, dass ich das nicht früher gemacht habe. Ich habe so viel anderes Sportliches gemacht und jetzt fliege ich vielleicht einige Jahre, weil das ist ja auch limitiert. Ich werde nur älter. Aber von dem her habe ich keinen Stress, hätte ich das. Es nützt auch nichts. Die Vergangenheit ist Vergangenheit und ich lebe im Hier und Jetzt. Wie lange wirst du noch

[00:29:26] **Lucian Haas:** fliegen können, deiner Schätzung nach?

[00:29:29] **Daniel Mignot:** Ich schätze jetzt vielleicht noch, ich sage jetzt einmal fünf Jahre. Es gibt da in Interlaken zwei Kollegen, die fliegen schon seit Jahren. Die sind über 80 jährig. Sie kommen immer auch zu mir, wenn ich lande. Die sind viel in Interlaken beim Landeplatz. Man kennt sich natürlich hier. Das ist eine Familie, die jeden kennt. So tauschst du dich ein bisschen aus. Aber ich hätte noch nie jemanden gefragt, kann ich mal mit euch kommen? Weil ich möchte auch niemandem im Weg stehen, dass die auf mich achten müssen.

[00:30:14] So bin ich eben gerne alleine unterwegs.

[00:30:18] **Lucian Haas:** Aber diese zwei 80-Jährigen, die haben das nicht erst mit 70 gelernt, das Fliegen, sondern machen das schon viel länger.

[00:30:24] **Daniel Mignot:** Ja, genau. Ja, ja. Die haben natürlich andere Erfahrungen. Ich messe mich auch nicht mit denen. Es ist mehr so am Schluss ein Bier trinken. In dem Sinn am Landeplatz, ja.

[00:30:37] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt heute so ein bisschen selbstkritisch zurückblickst, würdest du sagen, wenn ich die Chance noch mal hätte, also du würdest jetzt noch nicht fliegen, würde ich das auf jeden Fall auch noch mal machen? Oder würdest du sagen, es war in vieler Hinsicht doch auch sehr anstrengend und dann vielleicht doch nicht?

[00:30:54] **Daniel Mignot:** Ja, ich denke, ich hätte den Biss vermutlich nicht mehr, das noch einmal so alles zu machen mit der Theorie lernen, die ganze Flugschule. Und ich wurde auch sehr gut unterstützt von meiner Frau, von Beatrice, die immer gesagt hat, geh doch, geh in die Flugschule. Also ich hatte auch die nötige Unterstützung natürlich. Aber jetzt noch einmal, es ist noch schwierig zu sagen, ob ich das noch mal machen würde. Jetzt, wo ich sehe, was der Aufwand war in dem Sinn. Aber das ist jetzt Geschichte. In dem Sinn, ich habe es jetzt gemacht. Ich habe das Prövé gemacht. Und für wie lange das mir nützt oder gültig, also gültig ist das ja auf Lebzeiten.

[00:31:48] Und in dem Sinn muss ich ja nicht

[00:31:53] bis 85 fliegen. Ich habe keinen Druck, wie lange kann ich das machen.

[00:31:57] **Lucian Haas:** Wenn jetzt andere ältere Leute auf dich zukommen würden oder vielleicht erlebst du das ja manchmal, dass Freunde von dir kommen und sagen so, Daniel, würdest du mir das auch empfehlen? Kann ich das auch mal machen? Was sagst du dann? Oder was würdest du dann sagen? Ich weiss ja nicht, ob das wirklich schon vorgekommen ist.

[00:32:12] **Daniel Mignot:** Also erstens ist es noch nie vorgekommen. Ich werde sehr viel bestaunt, dass ich das jetzt noch gemacht habe. Aber in dem Sinn würde ich versuchen zu erklären, was der Aufwand ist. Dann muss jede Person das für sich entscheiden, ob das alles zeitlich Platz hat. Du weisst ja, die Rentner sind grundsätzlich alle überbeschäftigt und haben vieles andere los und reisen viel. Ich habe mir jetzt die Zeit genommen, für dieses Gleitschirmfliegen zu lernen und die Ausbildung abzuschliessen. Aber in dem Sinn würde ich einfach darstellen, was der Aufwand ist. Dann müsste diese Person das selber für sich entscheiden.

[00:33:01] **Lucian Haas:** Wie viel Zeit investierst du heute ins Gleitschirmfliegen?

[00:33:05] **Daniel Mignot:** Ich würde sagen, alle zwei Wochen einen Nachmittag durchschnittlich. Oder einen

[00:33:12] **Lucian Haas:** Tag. Das heisst, es ist nicht dominierend für dein Leben geworden, wie es für manche andere Leute ist, die da sagen, jede freie Minute muss ich jetzt in der Luft verbringen.

[00:33:20] **Daniel Mignot:** Nein, nein. Definitiv ist es nicht dominierend geworden. Und es ist schön zu wissen, dass ich das machen kann. Wir gehen auch viel ins Tessin und dort gibt es unseren Hausberg, in Locarno. Da nehme ich den Gleitschirm mit. Jetzt war ziemlich starker Nordwind und schönes Wetter, aber wahnsinnig windig. Ich bin nie fliegen gegangen. Ich habe das schöne Wetter genossen. In dem Sinn habe ich keinen Druck, jetzt will ich fliegen gehen. Ich will fliegen gehen. Nein.

[00:33:57] **Lucian Haas:** Unterlaufen dir manchmal Fehler beim Fliegen, von denen du sagen würdest, das hängt auch mit dem Alter und der mangelnden Erfahrung zusammen?

[00:34:07] **Daniel Mignot:** Es sind Erfahrungen. Zum Beispiel, wenn ich in die Thermik fliege und es beginnt zu rütteln,

[00:34:17] dann spreche ich ganz kurz immer mit meinem Gleitschirm. Ich habe einen A Gleitschirm, der ist einfach Leinen loslassen und es kann eigentlich nichts passieren. Das gibt mir wahnsinnig Sicherheit. Ich würde auch nicht eine andere Klasse von Schirmen steigern, sondern ich fliege einfach diesen A Gleitschirm und bin sehr zufrieden und der gibt mir Sicherheit. Ich muss einfach ein bisschen lernen, mit der Luft umzugehen. Ich bin immer noch am Lernen. Das holpert jetzt und das bewegt sich. Die Luft ist ja unsichtbar. Deshalb muss ich einfach zu meinem Gleitschirm schauen, und schaue hinauf, wie sich das da ein bisschen bewegt.

[00:35:05] Aber in dem Sinne gibt es mir sehr viel Sicherheit. Dass ich jetzt einen groben Fehler gemacht hätte, das ist mir zum Glück noch nicht passiert. Mit diesem A Gleitschirm, der ist natürlich auch feldertolerant. Du hast gerade gesagt, du sprichst mit ihm. Was

[00:35:24] **Lucian Haas:** sagst du ihm denn dann?

[00:35:26] **Daniel Mignot:** Ich sage so, das ist schon gut, jetzt kommt einfach ein bisschen Turbulenz, und dann bewegen sich die Ohren, zum Beispiel, und so weiter. Oder zwischendurch mache ich auch für mich,

[00:35:42] schaukele ich, um diese Übungen einfach wieder immer wieder zu wiederholen und sage einfach, Achtung, jetzt schaukeln wir, und dann schaukele ich mit meinem Schirm. Also in dem Sinne, so ein Zwiegespräch mit dem Schirm, und das gibt mir Sicherheit. Also ich spreche zu niemandem anderen in der Luft und genieße die Ruhe. Und zwischendurch, wenn es ein bisschen rüttelt, dann spreche ich mit meinem Schirm.

[00:36:14] **Lucian Haas:** Bei diesen Artikeln im Swissglider hat dein Fluglehrer oder einer deiner Fluglehrer, der Benzerb, schreibt er auch, ja, so wie so ein bisschen kommentierend, eigentlich für Piloten Ü60 könne er eigentlich nicht unbedingt empfehlen, dass sie nochmal mit dem Fliegen anfangen, auch wegen halt motorischen Schwierigkeiten und so etwas. Was macht das mit dir, wenn du so etwas liest und du weisst, ja, hm, ich war aber schon 72, als ich angefangen habe? Sagst, also ist das für dich, dass du das kritisch siehst, oder sagst du, ist das eher, dass du stolz darauf bist, dass das, ha, dem habe ich es trotzdem gezeigt?

[00:36:54] **Daniel Mignot:** Ja, also dieser Gedanke, dem habe ich es trotzdem gezeigt, hätte ich nie, weil ich habe eigentlich sehr großes Vertrauen zu Benzerb, und er war mein Fluglehrer schon im Grundkurs, und in dem Sinn hat er mich immer unterstützt, das schaffst du in dem Sinn, aber die kritische Betrachtung, die kann ich durchaus unterstützen. Also in dem Sinn finde ich nicht das, was er dort kommentiert hat, zu dem kann ich stehen. Ja, das ist natürlich so. Ich bin nicht mehr 30, und da gibt es einige sicher auch gedankliche oder geistige Hürden, oder die Reaktionszeit ist nicht mehr die gleiche, also ich kann zu dem stehen, was er dort geschrieben hat, durchaus, auf jeden Fall.

[00:37:50] Hast du noch

[00:37:52] **Lucian Haas:** fliegerische Träume?

[00:37:54] **Daniel Mignot:** Für mich, nein, das kann ich nicht sagen, das sind noch fliegerische Träume. Einfach einmal vielleicht von einem höheren Gipfel zu starten, und das konnte ich ja schon, als Tandemflug ist eben unser zukünftiger Schwiegersohn, der hat mich mal mitgenommen aufs Jungfrauoch, und das ist ja 3400 Meter hoch, und dort haben wir einen Tandemflug gemacht, und dass ich vielleicht einmal in grösserer Höhe, nicht gerade 3000 Meter, einen Start machen muss, aber zu wissen natürlich, dass die Luft auch dünner ist, und dass es mehr Speed braucht zum Starten, also das ist mir alles auch bewusst, in dem Sinn.

[00:38:40] Was ich noch machen möchte, und da hatte ich eben, weil ich diesen Skiunfall hatte, ich möchte noch das Starten, das Fliegen mit den Skiern, das will ich noch lernen, weil ich habe es einfach verpasst, weil ich bis im letzten Winter, meinen Unfall hatte, und konnte dort nicht teilnehmen, wenn die Flugschule mit den Skiern da nach Mürren gegangen ist, und da würde ich mir mal mit der Flugschule mich dort einhängen und fragen, ob ich mitgehen kann, weil das ist ja eigentlich nicht schwierig, weil man hat ja in dem Sinn schon auf den Skiern eine gewisse Geschwindigkeit, aber das Fliegen mit den Skiern, das habe ich noch,

[00:39:28] das will ich noch lernen.

[00:39:30] **Lucian Haas:** Gibt es auch etwas, wo du dir so etwas wie Grenzen gesetzt hast, wo du sagen würdest, wenn bestimmte Erlebnisse eintreten oder bestimmte Sachen, wo du sagst, ich merke, die Geschwindigkeit habe ich nicht mehr, dann würde ich auf jeden Fall sofort auch aufhören mit dem Fliegen?

[00:39:46] **Daniel Mignot:** Muss ich sagen, habe ich mir noch gar nicht überlegt. Ja, ich denke, wenn ich irgendeine gravierende Bruchlandung hätte, also eine sehr gravierende, kritische Landung hätte oder zum Beispiel die Windverhältnisse falsch eingeschätzt hätte und dann vielleicht einen Baum berühren würde oder eine Landung im Wald, also das wäre natürlich, ein Unfall wäre für mich sicher dann das Ende. Aber auch dort bin ich immer höher als die anderen Gleitschirme, auch über den Wäldern. Also ich gebe mir dort auch eine gewisse Reserve, baue ich auch noch ein, damit ich sehe, wo sind die, die unter mir fliegen.

[00:40:38] Und das gibt mir auch wieder zusätzlich Sicherheit. Also ich muss nicht an die Baukronennahege fliegen.

[00:40:48] **Lucian Haas:** Gibt es Sachen, wo du sagen würdest, da hast du durch Lebenserfahrung oder durch was auch immer jüngeren Piloten gegenüber einen Vorteil?

[00:41:00] **Daniel Mignot:** Ja, ich würde sagen, dass ich mir eben nichts, ich muss mir nichts beweisen, ich muss niemandem anderen etwas beweisen, dass ich so lange in der Luft war zum Beispiel oder so weit geflogen bin. Ich bin sehr stark auf mich bezogen dann beim Fliegen, wirklich. Gibt

[00:41:21] **Lucian Haas:** es dann auch noch Sachen, die dich trotzdem stolz machen? Ja

[00:41:24] **Daniel Mignot:** gut, grundsätzlich bin ich stolz, dass ich das noch geschafft habe. Rückblickend mit all diesem Wissen, das ich mir aneignen musste und dass ich es auch geschafft habe, die Prüfung zu bestehen. Auf das bin ich schon stolz. Ja, doch, doch.

[00:41:44] **Lucian Haas:** Gut Daniel, ich danke dir für deine Erzählung. Gut. Vielen, vielen Dank. Ist gerne geschehen. Mögen noch einige schöne Flügel auf jeden Fall noch dazukommen. Inklusiv Skistart. Ja, danke. Und dann bin ich mal gespannt, wie lange du dann wirklich es noch schaffst, immer wieder in die Luft zu kommen. Okay. Ich drück

[00:42:03] **Daniel Mignot:** dir die Daumen. Okay. Lucian, danke. Besten Dank für das Interview.

[00:42:17] **Lucian Haas:** Das war Daniel Mignot im Gespräch mit Lucian Haas. Der Bericht im Swissslider über Daniels Ausbildung ist übrigens in der Ausgabe 5.2020 ab Seite 40 zu finden. Dort äußert der Fluglehrer Bens Erb aber auch Vorbehalte und schreibt in einem Kommentar, Zitat, Als Silberfuchs diese Sportart noch im Alter von 73 Jahren zu lernen, kann ich aus Sicherheitsgründen nicht empfehlen. Es gibt aber Ausnahmefälle. Es macht dann Sinn, wenn die Person für ihr Alter körperlich und geistig überdurchschnittlich unterwegs ist und über große Ausdauer verfügt. Der Lernprozess erfordert im Vergleich mit 30-Jährigen eine hohe Frustrationstoleranz.

[00:42:58] Wer regelmäßig Podz-Glidz hört, dem wird Bens Erb übrigens kein Unbekannter sein. In Folge 35 erzählte er, über den Faktor Mensch und sportpsychologische Aspekte, v.a. beim Umgang mit dem Startstress. Du findest sie wie alle anderen Folgen auf Looglites und Soundcloud, aber auch weiteren Audiokatalogen wie Spotify, iTunes, Google Podcasts etc. Wenn du keine Folge mehr verpassen willst, dann empfehle ich dir, Podz-Glidz einfach im Podcatcher deiner Wahl zu abonnieren. Wenn du dann auch noch zum Förderer von Podz-Glidz und Looglites wirst, trägst du mit dazu bei, dass künftig noch viele weitere interessante Folgen dort einlaufen werden. Bis dahin! Ciao!

English

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

Show notes

The Swiss Daniel Mignot obtained his paragliding license at the age of 73. In the podcast, he talks about his motivation and the difficulties.

Paragliding can be done well into old age – provided a certain level of physical fitness. There are numerous examples of pilots who still regularly take to the skies in their seventies and even successfully fly cross-country. However, starting with paragliding only at this age is quite extraordinary.

The Swiss Daniel Mignot from Interlaken did exactly that. At 73 years old, he got his paragliding license. Why he only started so late, what he experienced during the training in the circle of much younger classmates, how he dealt with stage fright during the exam, what he pays attention to today during his solo flights, and what he still dreams of in terms of flying – Daniel tells all this in this 40th episode of Podz-Glidz.

It is a rather quieter story from the cosmos of paragliding. But that also belongs in this podcast, which aims to introduce the diverse facets, types of play, and characters of our sport.

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

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

Music for this episode:

"Tango Bango" by E's Jammy Jams

Royalty-free music

Download: <https://youtu.be/b67vaXYwsiY>

The Swiss Daniel Mignot still got a paragliding license at the age of 73. In the podcast, he talks about his motivation and the difficulties.

Source: <https://lu-glidz.blogspot.com/2020/10/podz-glidz-40-spatstarter.html>

Transcript

[00:00:09] **Daniel Mignot:** Basically, I'm proud that I managed to do this, looking back at all the knowledge I had to acquire, and that I also managed to pass the exam. I'm already proud of that, yes, yeah, yeah.

[00:00:40] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast.

[00:00:44] **Daniel Mignot:** Stories from the cosmos of paragliding.

[00:00:48] **Lucian Haas:** Today with Daniel Mignot and Lucian Haas at the microphone.

[00:00:57] You can do paragliding well into old age, provided you have a certain level of physical fitness. There are plenty of examples of pilots who still regularly take to the skies in their seventies and even successfully fly cross-country. But to be starting out with paragliding for the first time at that age is quite extraordinary. The Swiss pilot Daniel Mignot from Interlaken did exactly that. At 73 years old, he got his paragliding license. Why he only started so late, what he experienced during his training among the many younger classmates, how he dealt with nerves during the exam, what he pays attention to during his solo flights today, and what he still dreams of flying—Daniel tells all of this

in this fortieth episode of Podz-Glidz.

[00:01:43] It's a rather quieter story from the world of paragliding. But this also belongs in this podcast, which aims to explore the many different facets, styles, and characters of our sport. Before we get started, just a small reminder. Podz-Glidz and the associated blog Looglides can only exist if listeners and readers financially support my work on these projects out of the goodness of their hearts. Are you already one of the supporters? If so, I say thank you. If not, then consider whether what is offered to you here doesn't also deserve some recognition. All the necessary information on how to become a supporter, a PayPal link, and bank transfer details can be found on the Looglides website, specifically on the Support page. You can decide for yourself how much you want to give.

[00:02:30] For those who are unsure, I recommend a non-binding guideline of one euro per podcast episode and two euros per reading month on Looglides.

[00:02:48] Daniel, how old are you now?

[00:02:50] **Daniel Mignot:** I'll be 74 in December.

[00:02:55] **Lucian Haas:** And when did you do your paraglider exam?

[00:02:58] **Daniel Mignot:** I took my paraglider exam on February 22nd of this year. Just before the lockdown.

[00:03:06] **Lucian Haas:** So that means you were 73 years old?

[00:03:10] **Daniel Mignot:** Yes, and a few months, two months, exactly.

[00:03:13] **Lucian Haas:** So you're a late bloomer when it comes to flying?

[00:03:16] **Daniel Mignot:** You could say that, yeah. Exactly, when I see my schoolmates at the flight school, I really am a late starter. And there are various reasons why I'm so late.

[00:03:34] **Lucian Haas:** Yeah, tell me, how do you even come up with the idea of starting to fly at this age?

[00:03:41] **Daniel Mignot:** So basically, I love flying. And my wife gave me two tandem flights for my birthday a few years ago. And I did those too. Once, we were in Zermatt in the Dwerin. And there, she spontaneously spotted a tandem pilot on the cable car, and then she asked me if I'd like to go flying. So she went straight up to this tandem pilot and asked if he had an available slot. Then I practically went back down the cable car to put on different shoes, went back up, and did a second flight in Zermatt.

[00:04:27] So I've done three tandem flights in total. And I've always... there are so many places in Switzerland where you can watch tandem flying. And I've always admired how these tandem pilots, like the golden eagles—those are the mountain birds—how they glide and gain altitude in the thermals. I've just always been amazed. And always said, yeah, I'd actually like to learn sometime.

[00:05:00] **Lucian Haas:** Well, paragliding has existed for 30 years, even in Switzerland. Why did you take so long to do it?

[00:05:09] **Daniel Mignot:** Well, of course I did a lot of other things before. And I didn't live in the Bernese Oberland where I live now. I moved in with my wife ten years ago, or my current wife. Before that, I was in Bern. And Bern is basically flatland, of course, but you can also learn to fly in Bern. But I did a lot of other things back then. Mountain tours. Yeah, skiing, cycling. I practically had no other hobbies. And that's a matter of priority. And at that time, it just wasn't a priority for me, in that sense, yeah.

[00:05:52] **Lucian Haas:** But now, I was actually driven into it by your wife, so to speak. It wasn't something you did on your own; she said you have to go flying now. Did she go flying too? She went 15

[00:06:03] **Daniel Mignot:** Years, no, 30 years ago, she was one of the first tandem pilots here in Switzerland. And back then I didn't know her yet and practically had an accident. And at that time, of course, flight schools didn't even exist. There were some designers who showed people how to fly. And that was just completely different technology. And then she stopped, right? But she had an affinity for paragliding, of course. And then she told me once, you're always talking

about it, you have to do it too, otherwise it'll be too late.

[00:06:51] **Lucian Haas:** How old were you when you did your first tandem flight?

[00:06:55] **Daniel Mignot:** Yeah, I was about 69, roughly, yeah, 69. So that was about five, six years ago, yeah.

[00:07:03] **Lucian Haas:** Okay. And then you did these three tandem flights and said, okay, I still want to learn it myself. Why is that? You could have just said, wonderful, there are great tandem pilots who can always take me along. It's probably even cheaper for a few flights a year than getting your own license and all that. Why didn't you just stick with tandem flying?

[00:07:26] **Daniel Mignot:** Well, the motivation was also my wife's daughter, who has been flying for several years now. Yeah, yeah. And my friend, he's a tandem pilot here in Interlaken. So he's already done over 10,000 flights, and it was a huge business here in Interlaken, these tandem flights with the Indians and the Chinese. And they actually motivated me even more, I have to say. "Learn to fly, then we can go flying together." That was actually another reason why I said, okay, now I'm going for it.

[00:08:05] **Lucian Haas:** Did you have any major doubts in the meantime, before you actually went to the flight school, and thought, who knows if they'll take me and is this really the right decision?

[00:08:14] **Daniel Mignot:** So I went to the flight school where my wife's daughter did her flight training and spontaneously asked the flight instructor, can you still learn to fly at my age? And he said there's no age limit for flight students. Yes. It just depends on me. And so I signed up, did a basic course, and then the whole...

[00:08:46] **Lucian Haas:** training. That means they didn't say, "Look, you're already so old, maybe let's do a fitness test or something first to see if you can even hike up the mountains with the gear or run down them fast enough or something like that."

[00:09:01] **Daniel Mignot:** No, they didn't. They are... Very open here, and Bernd Erb was one of my flight instructors, and I did my basic course with him, and they always supported me, also in the sense of, well, I'm relatively fit, so I can hike up the slope well and jump back down. So in that sense, the effort, the physical effort, isn't the mental one; the physical effort in paragliding, if I'm not doing a four-hour high-can-fly, isn't actually that strenuous.

[00:09:44] **Lucian Haas:** No, you sit in the chair and basically have to pull on some lines a bit.

[00:09:48] **Daniel Mignot:** Yeah, exactly. And for the takeoff, you have to do a ten-second sprint, right?

[00:09:55] **Lucian Haas:** That means, from that perspective, you could say that paragliding is definitely still suitable for your age, at least if you still have a certain level of basic fitness. When did you start your training, and how long did it take you in total, from the first flight lesson until you were actually finished and had the license as well?

[00:10:16] **Daniel Mignot:** So I started with the basic course at the flight school two years ago, and that lasted four days, it was in September, and after the basic course, I signed up for the license course. Unfortunately, I had a skiing accident in December and dislocated my shoulder at the Schilthorn, and I had three tendons torn, so I practically had to interrupt the training at the end of December—I'd say about 20 flights in—but during that time, it also gave me the opportunity to learn all the theory, because that's also,

[00:11:01] at least in Switzerland, learning all the theory is quite a lot of work, I'd say. And you can do the theory exam beforehand or during the training, and then only do the practical part after the theory. So, during the whole convalescence period, I learned the theory. Did you use that time for that? I used the time that way, yeah.

[00:11:29] **Lucian Haas:** That means you had already done the theory exam by then and said, okay, now I'll continue with the practical training, with the high-altitude flights.

[00:11:37] **Daniel Mignot:** Yeah, that was actually never an issue for me after the theory exam. I passed that on the first try, too. That was in February. Then in the summer, last summer, I got back into it and did the 50 flights you can do—and have to do—to get your PPL in Switzerland. I then took the exam with about 75 flights.

[00:12:09] **Lucian Haas:** Well, in those courses you took, there were probably other students there who were probably all, on average, maybe 30 years younger than you. How are you received as a senior there? I mean, I have to say,

[00:12:22] **Daniel Mignot:** It was just natural, they were all around 25, 35, maybe some in their 50s. But they always accepted me very, very well and were also helpful. For me, it was a very nice experience that there's no age competition among these paraglider pilots. If there's a marathon runner, then a young person simply runs differently than a 70-year-old. And with tandem flying, or paragliding, I think it's not about physical constitution, but also mental strength, how you handle conflict and so on, with critical situations.

[00:13:17] And I think there are fewer age limits.

[00:13:22] **Lucian Haas:** If you were there at the training yourself, you might compare yourself and look at how the others are doing, what progress they're making, how they're doing it. Were you able to keep up with the younger ones in some way? Or did you already notice, as an older person, that you're finding it a bit harder, maybe even getting certain motor skills back into your body at all, so that certain things have to be somewhat automated in terms of movement sequences, where you'd say, yeah, I've already seen that, it's easier for the younger ones.

[00:13:56] **Daniel Mignot:** That's true, of course. And that's the entire takeoff phase,

[00:14:01] the build-up, that's still okay, but then the actual acceleration. And on some flights where there was a slight tailwind, where the younger ones just run faster and still take off, on some flights I said, after two ridge starts I said, okay, now I'm going down with the line, because I just couldn't accelerate fast enough.

[00:14:30] In the terrain, in the terrain with grass and roots sometimes. And in those cases, I just gave up. So, in this acceleration phase, the base speed is obviously no longer there. And I just gave up. But that was never a problem where I felt like, oh, I'm a failure, I can't do this, or anything like that. That

[00:14:56] **Lucian Haas:** That means you've already accepted that you can't do it. Is it still the case in that situation that you might feel a bit frustrated sometimes, and do you have to develop a certain level of frustration tolerance? Or how did you deal with that?

[00:15:12] **Daniel Mignot:** Yeah, so regarding frustration tolerance, I always had respect for a launch where I couldn't get off the ground or get away. Because here in Switzerland, I have a relatively steep launch terrain, and if you tumble down that slope, it's not exactly pleasant. That's why I always had respect for the gradient as well. Especially when the slope was quite steep, so that I had enough reserve. But frustration in that sense, yeah, sometimes I'd say, okay, I'm not risking anything, I don't have to prove anything anymore. I'll do it another time. And in the group and at the flight school, I have to say, I never, ever felt like the launch officer, for example, said, yeah, try again, you'll get off, and so on.

[00:16:08] **Lucian Haas:** Was there a situation where the launch leader had to brake you and said, "Daniel, take it easy. Maybe you won't launch today. These aren't your conditions right now?"

[00:16:18] **Daniel Mignot:** Yes, there were one or two times where he shouted, "Stop, stop, stop." And then I aborted the start because he simply saw, from his experience, that I wasn't going to get away, in that sense. Yes, that's what the starter is responsible for, of course, right?

[00:16:39] **Lucian Haas:** Well, you just said those steep launch sites were the ones that instilled respect in you, the ones you were always a bit cautious with. At the same time, on flat slopes, you have to run a lot more and might hit your running limits, perhaps in terms of speed given your age. Is there something you'd say is like the ideal launch for your constitution? What does that look like?

[00:17:06] **Daniel Mignot:** Yes, there is. And here in Interlaken, where we did our flight school and training, there's one—I can call it a favorite slope—where it's steep at first, quite steep, but it levels out a bit at the bottom, or where it doesn't just keep getting steeper. Yes, that exists. There are slopes, or launch sites, that I really like, and launch sites where I simply have respect. At

[00:17:39] **Lucian Haas:** with this launch site that flattens out, it's more of a psychological component, where you say if I fall here, however I do, down in the flat area, I can basically roll out, something like that, or how is that?

[00:17:53] **Daniel Mignot:** Yeah, exactly. So, it's more of a psychological help, where it just gives me extra security for the start, and then I'm also braver and accelerate accordingly more, because I basically have a mental reserve, even if it's only psychological. What

[00:18:16] **Lucian Haas:** What was the hardest part for you during all the training, basically? At...

[00:18:22] **Daniel Mignot:** the hardest thing for me, time and again, is the landing. I struggled with the landing for a long time, with... just standing, standing during the landing. Specifically, for a long time, I just didn't judge the height correctly at the right moment when I have to pull through, when I have to pull the brake. So this estimation of exactly when, and ultimately it's a fraction of a second where you really have to pull through. And I also noticed that if I can flare, so if I can approach for as long as a jumbo jet and then glide over the ground and pull through once—I love the flaring.

[00:19:12] And that's how it developed a bit; it gives me a sense of security, like, ah, now I'm near the ground but not quite on it yet, now I can pull through.

[00:19:22] **Lucian Haas:** Is that something where you'd say, maybe this estimating of altitude, is that something you'd say younger people might be able to do better than older people?

[00:19:32] **Daniel Mignot:** Yes, I would say so. Looking back today, I'd say that younger people tend to have that experience of estimating altitude just more quickly in their heads, or that assessment of how far I am from the ground, or. Also, for example, in the landing phase, that I just get the right altitude now, so that I can make a clean landing.

[00:20:01] **Lucian Haas:** Did you have any negative experiences or experiences like that during your entire training, like during any flights or something?

[00:20:09] **Daniel Mignot:** Well, I once had a landing in the snow in Grindelwald where a gust of wind jammed my paraglider into a tree. And then I had to get a ladder from the construction site to get the glider down. But basically, I haven't had any negative experiences in that sense. Because I am quite careful, considering my age, or I'll definitely say, okay, I'm not doing that, I'm not flying down, if there's a tailwind or a bit of a tailwind. So in that sense, I haven't had any negatives, well, once of course,

[00:20:59] if I had a seated landing instead of standing, then sometimes there might have been some cow dung on the cushion. But nothing happened to you yourself.

[00:21:13] **Lucian Haas:** Did anything harmful happen? No, no, no. You wrote a bit about your training in Swissglider, the SAV association magazine, and you mentioned there that you even had some mental training from Benzerb the day before your exam. What was that about?

[00:21:33] **Daniel Mignot:** It was simply about going through all those procedures with him one more time. And we had another flight school session back then. He knew the exam was coming up. And I just talked to him about what I should pay special attention to. And especially that I shouldn't put myself under pressure during the launch phase from the other exam candidates, who ultimately want the same thing as I do on the same day. And I then developed a bit of a strategy for myself to always be the first to launch.

[00:22:21] You ride up here in a small bus for the exam. And then they lay it out. And I always laid out my glider relatively quickly, or always quickly. I went to the expert. I said I was ready and so on. And I think that took a lot of pressure off me. Not having to see, oh, he's already gone and we're down there. And practically, during these three flights, I always started first. And that also gave me a bit of security in the landing area. No one was down there yet, except for the expert who was standing next to the circle and watching with binoculars to see if I flew the figures.

[00:23:10] And I have to say, that was a good strategy. Just being down there first as well. That

[00:23:18] **Lucian Haas:** meaning, no time at all to let any stage fright kick in? No, no,

[00:23:23] **Daniel Mignot:** No. No time for stage fright. And I kind of pre-discussed that with Benz. And he specifically did his training now to minimize those stress phases on the airfield and to deal with that stress. How

[00:23:50] **Lucian Haas:** How did your flying career continue after the exam? You said you took the exam just before the lockdown because of Corona. When did you go flying on your own for the first time again?

[00:24:05] **Daniel Mignot:** I took the exam on February 21st and went flying two or three times the very next weekend. That was still before the lockdown. And during the lockdown phase, my friend and I—with my daughter and my wife—just went out a few times for ourselves. That was also during the lockdown. It wasn't an absolute flight ban; it was just that there were no more commercial flights. Individual flights were actually never banned. It was recommended by the paragliding association not to go flying because of the risk of accidents, so that hospitals wouldn't be occupied with accident patients.

[00:24:56] But we still went flying two or three times. And of course, it was in the terrain I know. Also the launch sites I know here in Interlaken. So that went very well. And then, I think in May, I really started flying again. Like, for myself. Go

[00:25:20] **Lucian Haas:** Do you fly alone now, or do you always look for the connection with your wife's daughter, her friend? Or do you have other people, maybe even other older pilots, with whom you've formed a little group that you always head out with?

[00:25:38] **Daniel Mignot:** No, well, I go alone or then I go with the friend, the daughter, and her. We've already gone flying as a group of three. Or then I go alone here in Interlaken and ride up on my bike and park the car down below. And then I go get the bike or up to the launch site. So that's how I do it. And then I also have my peace. I'm alone and can just take my time, I have no stress. So basically, I also really like going out alone.

[00:26:16] **Lucian Haas:** And then you don't have any stage fright or worry about being alone on the mountain?

[00:26:20] **Daniel Mignot:** No, I don't have any. I can really just be in my own head, do the five-point check, and actually wait until the wind is good and then take off. It doesn't stress me out at all.

[00:26:35] **Lucian Haas:** Many younger pilots, they want action, they want to do a bit of Akro or long cross-country flights or something like that. What appeals to you about flying? What are your goals? I mean...

[00:26:48] **Daniel Mignot:** My goals are still hike and fly. I go hiking in the mountains a lot with my wife, and I just like to hike up and fly down. That appeals to me because, fundamentally, I don't like hiking down the mountain. And there are some mountains or hills here where you can fly down very well with a paraglider. And that's what appeals to me in the sense of hike and fly. But I don't have to run up as fast as possible or anything like that. So just enjoyment and enjoyment. And I like being in the air and looking at the area from above.

[00:27:34] So in that sense, I have no ambitions at all to do anything in the direction of Akro or whatever. Just enjoying the flying.

[00:27:44] **Lucian Haas:** Do you also do longer thermals flights, or are they mainly glides? Because you say that's just the 20 minutes from the mountain to the valley, and maybe that's completely enough for you.

[00:27:55] **Daniel Mignot:** No, of course if I see colleagues or other paraglider pilots in the thermals, then I fly over there and enjoy the thermals too. Or the Sohren here in Interlaken. There's a certain face, a rock wall, that gets hit very strongly by the sun in the evening. I'll naturally look for where the other pilots are. And I also got a small device that shows you when you're climbing, or it whistles. And then I follow the others. But in that sense, if I fly out to a thermal and can't find it anymore, then I can't find the thermal anymore.

[00:28:43] It's not a drama either.

[00:28:45] **Lucian Haas:** Then you're completely relaxed. Does it ever happen to you, now that you're enjoying flying so much, that you sometimes think, why did I start so late?

[00:28:55] **Daniel Mignot:** No, I've never had that. It just wasn't the right time. I don't regret not doing it sooner, either. I did so many other sports, and now I'll fly for maybe a few years, because that's also limited. I'm just getting older. But I'm not stressed about that; even if I had, it wouldn't matter. The past is the past and I live in the here and now. How

much longer will you...

[00:29:26] **Lucian Haas:** how long do you think you'll still be able to fly?

[00:29:29] **Daniel Mignot:** I'd guess maybe five years. There are two colleagues in Interlaken who have been flying for years. They're over 80 years old. They always come over to me when I land. They're often at the landing field in Interlaken. Of course, everyone knows each other here. It's a family where everyone knows everyone. So you chat a bit. But I've never asked anyone, "Can I come with you guys?" because I don't want to get in anyone's way or have them have to keep an eye on me.

[00:30:14] That's why I prefer to go out alone.

[00:30:18] **Lucian Haas:** But these two 80-year-olds didn't just learn to fly at 70; they've been doing it for much longer.

[00:30:24] **Daniel Mignot:** Yeah, exactly. Yeah, yeah. They obviously have different experiences. I'm not comparing myself to them. It's more like having a beer at the end. In that sense, at the landing field, yeah.

[00:30:37] **Lucian Haas:** If you look back a bit self-critically today, would you say that if you had the chance again—meaning, if you weren't flying anymore—you would definitely do it all over again? Or would you say that in many respects it was very exhausting and so maybe not?

[00:30:54] **Daniel Mignot:** Yeah, I don't think I'd have the drive to do all that again—the theory learning, the whole flight school. And I was also very well supported by my wife, Beatrice, who always said, "Go for it, go to flight school." So, I had the necessary support, of course. But as for doing it again now, it's still hard to say if I would. Now that I see how much effort it took in that sense. But that's history now. In that sense, I've done it. I've done the Prövé. And as for how long it's useful or valid—well, it's valid for life.

[00:31:48] And in that sense, I don't have to

[00:31:53] ...fly until I'm 85. I don't feel any pressure about how long I can keep doing this.

[00:31:57] **Lucian Haas:** If other older people come up to you now, or maybe you experience it sometimes, where friends of yours come and say, "Daniel, would you recommend this to me too? Can I do that too?" What do you say then? Or what would you say then? I don't know if that has actually happened yet.

[00:32:12] **Daniel Mignot:** Well, first of all, it's never happened. I'm very surprised that I've even done this yet. But in that sense, I would try to explain what the effort involved is. Then each person has to decide for themselves if they have the time for it all. You know, retirees are basically all over-busy, have a lot going on, and travel a lot. I've taken the time now to learn paragliding and complete the training. But in that sense, I would just lay out what the effort is. Then that person would have to decide for themselves.

[00:33:01] **Lucian Haas:** How much time do you invest in paragliding today?

[00:33:05] **Daniel Mignot:** I'd say an average of one afternoon every two weeks. Or one

[00:33:12] **Lucian Haas:** Hi. So it hasn't become dominant in your life, like it has for some other people who say they have to spend every free minute in the air now.

[00:33:20] **Daniel Mignot:** No, no. It definitely hasn't become dominant. And it's nice to know that I can do it. We also go to Ticino a lot and we have our home mountain there, in Locarno. I take the paraglider with me. Now, there was quite a strong north wind and beautiful weather, but it was incredibly windy. I never went flying. I enjoyed the beautiful weather. In that sense, I have no pressure to go flying now. I want to go flying. No.

[00:33:57] **Lucian Haas:** Do you sometimes make mistakes while flying that you would say are related to your age and lack of experience?

[00:34:07] **Daniel Mignot:** It's about experience. For example, when I fly into the thermals and it starts to shake,

[00:34:17] then I always talk to my paraglider for a very short moment. I have an A paraglider, so you just let go of the lines and basically nothing can happen. That gives me incredible security. I wouldn't upgrade to a different class of gliders either; I just fly this A paraglider, I'm very happy with it, and it gives me security. I just have to learn a bit about how to handle the air. I'm still learning. It's bumping now and it's moving. The air is invisible, after all. That's why I just have to look at my paraglider and look up to see how it's moving a bit over there.

[00:35:05] But in that sense, it gives me a lot of security. That I've made a major mistake—luckily, that hasn't happened to me yet. With this A paraglider, it's also of course field-tolerant. You just said you talk to it. What

[00:35:24] **Lucian Haas:** do you tell him then?

[00:35:26] **Daniel Mignot:** I say something like, that's good, now there's just a bit of turbulence coming, and then the ears move, for example, and so on. Or in between, I also do it for myself,

[00:35:42] I rock back and forth just to repeat these exercises over and over again and I just say, watch out, now we're rocking, and then I rock with my glider. So in that sense, it's like a dialogue with the glider, and that gives me confidence. I don't speak to anyone else in the air and I enjoy the peace. And in between, if it shakes a bit, then I talk to my glider.

[00:36:14] **Lucian Haas:** In these articles in Swissglider, your flight instructor, or one of your flight instructors, Benzerb, also writes—sort of like a little commentary—that he can't necessarily recommend that pilots over 60 start flying again, partly because of motor skills difficulties and things like that. What does that do to you when you read something like that and you know, yeah, hmm, I was already 72 when I started? Do you say, so for you, you see that critically, or do you say, is it more that you're proud of it, like, "ha, I showed him anyway"?

[00:36:54] **Daniel Mignot:** Yeah, well, that idea of "I showed him anyway" – I'd never have that, because I actually have a lot of trust in Benzerb, and he was my flight instructor back in the basic course, and in that sense, he always supported me, saying "you can do it." But I can definitely support the critical perspective. So, in that sense, I don't find what he commented there to be an issue; I can stand by that. Yeah, of course. I'm not 30 anymore, and there are certainly some mental or cognitive hurdles, or your reaction time isn't the same anymore, so I can absolutely stand by what he wrote there.

[00:37:50] Do you still have

[00:37:52] **Lucian Haas:** aviation dreams?

[00:37:54] **Daniel Mignot:** For me, no, I can't say that, those are still aviation dreams. Just maybe taking off from a higher peak once, and I've already done that as a tandem flight—our future son-in-law, who is a pilot, took me up to the Jungfraujoch once, and that's 3,400 meters high, and we did a tandem flight there. And that I might have to do a takeoff once at a greater altitude, not necessarily 3,000 meters, but of course knowing that the air is thinner and that it takes more speed to take off, so I'm aware of all that in that sense.

[00:38:40] What I still want to do—and I had this, because of that skiing accident, I still want to do the starting, the flying with skis, I want to learn that because I just missed out, because I had my accident last winter and couldn't participate when the flight school went to Mürren with the skis, and I'd like to join them there and ask if I can go along, because it's not actually difficult, because in that sense you already have a certain speed on the skis, but flying with skis, I still have that,

[00:39:28] I still want to learn that.

[00:39:30] **Lucian Haas:** Is there anything where you've set kind of limits for yourself, where you'd say if certain experiences occur or certain things happen, where you notice, "I don't have the speed anymore," then you would definitely stop flying immediately?

[00:39:46] **Daniel Mignot:** I have to say, I haven't really thought about that yet. Yes, I think if I had any serious crash landing—I mean a very serious, critical landing—or if I had misjudged the wind conditions and maybe hit a tree or had a landing in the forest, well, that would of course be an accident, and for me, that would definitely be the end. But even

there, I'm always higher than the other paragliders, even over the forests. So I also leave myself a certain reserve there, I build that in too, so that I can see where those flying under me are.

[00:40:38] And that also gives me extra safety. So I don't have to fly near the tree line.

[00:40:48] **Lucian Haas:** Are there things where you would say you have an advantage over younger pilots because of life experience or whatever?

[00:41:00] **Daniel Mignot:** Yes, I'd say that I don't have to prove anything, I don't have to prove anything to anyone else, like how long I've been in the air or how far I've flown, for example. I'm very self-contained when I'm flying, really. There are

[00:41:21] **Lucian Haas:** are there still things that make you proud anyway? Yes

[00:41:24] **Daniel Mignot:** Well, basically, I'm proud that I still managed to do it. Looking back at all the knowledge I had to acquire and the fact that I actually managed to pass the exam. I'm already proud of that. Yes, yeah, definitely.

[00:41:44] **Lucian Haas:** Well, Daniel, thank you for your story. Good. Thank you very, very much. You're welcome. I hope you'll get some more beautiful wings, in any case. Including the Skistart. Yes, thanks. And then I'm curious to see how much longer you'll actually manage to get into the air again and again. Okay. I'm keeping my fingers crossed.

[00:42:03] **Daniel Mignot:** I'll keep my fingers crossed for you. Okay. Lucian, thanks. Thank you very much for the interview.

[00:42:17] **Lucian Haas:** That was Daniel Mignot in conversation with Lucian Haas. By the way, the report in Swissglider about Daniel's training can be found in issue 5.2020 starting on page 40. There, the flight instructor Ben Erb also expresses reservations and writes in a comment, quote, "As a silver fox, I cannot recommend learning this sport at the age of 73 for safety reasons." However, there are exceptions. It makes sense if the person is physically and mentally above average for their age and possesses great endurance. Compared to 30-year-olds, the learning process requires a high tolerance for frustration.

[00:42:58] For those who regularly listen to Podz-Glitz, Ben's Erb won't be a stranger. In episode 35, he talked about the human factor and sports psychology aspects, especially when dealing with launch stress. You can find it, like all other episodes, on Looglites and Soundcloud, but also on other audio catalogs like Spotify, iTunes, Google Podcasts, etc. If you don't want to miss any more episodes, I recommend simply subscribing to Podz-Glitz in your podcatcher of choice. If you then also become a supporter of Podz-Glitz and Looglites, you'll be helping to ensure that many more interesting episodes will be released there in the future. Until then! Ciao!

Français

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

Show notes

Le Suisse Daniel Mignot a obtenu son brevet de parapente à l'âge de 73 ans. Dans le podcast, il raconte sa motivation et les difficultés.

On peut pratiquer le parapente jusqu'à un âge avancé – sous réserve d'une certaine condition physique. Il existe de nombreux exemples de pilotes qui se lancent encore régulièrement dans les airs à soixante-dix ans et vont même avec succès en compétition. Mais commencer le parapente pour la toute première fois dans cette tranche d'âge, c'est déjà quelque chose d'exceptionnel.

Le Suisse Daniel Mignot d'Interlaken a fait exactement cela. À 73 ans, il a obtenu son brevet de parapente. Pourquoi il n'a commencé que si tard, ce qu'il a vécu pendant la formation au milieu de camarades beaucoup plus jeunes, comment il a géré son trac lors de l'examen, ce à quoi il fait attention aujourd'hui lors de ses vols en solo et de quoi il rêve encore en tant que pilote – tout cela, Daniel le raconte dans ce 40ème épisode de Podz-Glitz.

C'est une histoire plutôt calme du cosmos du parapente. Mais cela fait aussi partie de ce podcast qui vise à présenter les différentes facettes, variantes et personnages de notre sport.

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 :

«Tango Bango» de E's Jammy Jams

Musique libre de droits

Télécharger : <https://youtu.be/b67vaXYwsiY>

Le Suisse Daniel Mignot a encore obtenu son brevet de parapente à l'âge de 73 ans. Dans le podcast, il raconte sa motivation et les difficultés.

Source : <https://lu-glitz.blogspot.com/2020/10/podz-glitz-40-spatstarter.html>

Transcript

[00:00:09] **Daniel Mignot:** Fondamentalement, je suis fier d'avoir réussi à le faire, quand je regarde en arrière avec toutes les connaissances que j'ai dû acquérir, et d'avoir réussi à réussir l'examen. J'en suis déjà fier, oui, enfin, oui.

[00:00:40] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, le podcast Lu-Glitz.

[00:00:44] **Daniel Mignot:** Des histoires du cosmos du parapente.

[00:00:48] **Lucian Haas:** Aujourd'hui avec Daniel Mignot et Lucian Haas au micro.

[00:00:57] On peut faire du parapente jusqu'à un âge avancé, à condition d'avoir une certaine condition physique. Il existe de nombreux exemples de pilotes qui s'envolent encore régulièrement à soixante-dix ans et vont même parfois en compétition avec succès. Mais commencer le parapente pour la toute première fois dans cette tranche d'âge, c'est déjà quelque chose d'exceptionnel. Le Suisse Daniel Mignot, d'Interlaken, a fait exactement cela. À 73 ans, il a obtenu son

brevet de parapente. Pourquoi il n'a commencé que si tard, ce qu'il a vécu pendant sa formation au milieu de ses nombreux camarades plus jeunes, comment il a géré son trac lors de l'examen, ce sur quoi il fait attention aujourd'hui lors de ses vols en solo et de quels rêves de vol il se fait encore, tout cela, Daniel nous le raconte dans ce quarantième épisode de Podz-Glidz.

[00:01:43] C'est une histoire plutôt calme dans l'univers du parapente. Mais cela fait aussi partie de ce podcast qui vise à découvrir les multiples facettes, variantes et caractères de notre sport. Avant de commencer, un petit rappel. Podz-Glidz et le blog associé Looglides ne peuvent exister que si les auditeurs et les lecteurs soutiennent financièrement mon travail sur ces projets, de manière volontaire. Faites-vous déjà partie des contributeurs ? Si oui, je vous remercie. Sinon, réfléchissez à savoir si ce que je vous propose ici ne mérite pas aussi une reconnaissance. Toutes les informations nécessaires pour devenir contributeur, un lien PayPal et les coordonnées bancaires se trouvent sur le site de Looglides, précisément sur la page Soutenir. Vous pouvez déterminer vous-même le montant que vous souhaitez donner.

[00:02:30] Pour ceux qui hésitent, je vous suggère, à titre indicatif et sans engagement, un euro par épisode de podcast et deux euros par mois de lecture sur Looglides.

[00:02:48] Daniel, quel âge as-tu maintenant ?

[00:02:50] **Daniel Mignot:** Je vais avoir 74 ans en décembre.

[00:02:55] **Lucian Haas:** Et quand as-tu passé ton examen de parapente ?

[00:02:58] **Daniel Mignot:** J'ai passé mon examen de parapente le 22 février de cette année. Juste avant le confinement.

[00:03:06] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu avais 73 ans ?

[00:03:10] **Daniel Mignot:** Oui, et quelques mois, deux mois, exactement.

[00:03:13] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu es un débutant tardif en aviation ?

[00:03:16] **Daniel Mignot:** On peut dire ça, oui. Exactement, quand je vois mes anciens camarades de classe à l'école de pilotage, je suis vraiment un débutant tardif. Et il y a plusieurs raisons pour lesquelles je suis si en retard.

[00:03:34] **Lucian Haas:** Oui, raconte-moi, comment on peut avoir l'idée de commencer l'aviation à cet âge-là ?

[00:03:41] **Daniel Mignot:** Alors, en principe, j'aime bien voler. Et ma femme m'a offert deux vols en tandem pour mon anniversaire il y a quelques années. Et je les ai faits. Une fois, on était à Zermatt, dans la Dwerin. Et là, elle m'a spontanément présenté un pilote de tandem dans le téléphérique, et elle m'a demandé si je n'avais pas envie de voler. Et elle est tout de suite allée voir ce pilote de tandem pour lui demander s'il avait une place disponible. Et là, je suis pratiquement redescendu avec le téléphérique pour mettre d'autres chaussures, et je suis remonté pour faire un deuxième vol à Zermatt.

[00:04:27] Au final, j'ai fait trois vols en tandem au total. Et j'ai toujours... En Suisse, il y a beaucoup d'endroits où on peut regarder des vols en tandem. Et j'ai toujours admiré la façon dont ces pilotes de tandem, comme les aigles, enfin ce sont les oiseaux de montagne, glissent et gagnent de la hauteur dans la thermique. J'ai toujours été impressionné. Et j'ai toujours dit, oui, en fait, j'aimerais bien apprendre un jour.

[00:05:00] **Lucian Haas:** Le parapente existe depuis 30 ans, même en Suisse. Pourquoi as-tu attendu si longtemps ?

[00:05:09] **Daniel Mignot:** Alors, j'ai fait beaucoup d'autres choses avant. Et je n'habitais pas dans l'Oberland bernois, là où je vis maintenant. Je me suis installé chez ma femme il y a dix ans, ou plutôt chez ma femme actuelle. Avant, j'étais à Berne. Et Berne, c'est évidemment plutôt du plat, mais on peut aussi apprendre à voler à Berne. Mais à l'époque, j'ai fait beaucoup d'autres choses. Des randonnées en montagne. Oui, du ski, du vélo. Je n'avais pratiquement pas d'autres loisirs. Et c'est une question de priorité. Et à l'époque, ce n'était pas une priorité pour moi, dans ce sens-là, oui.

[00:05:52] **Lucian Haas:** Mais en fait, c'est ta femme qui m'a poussé à le faire. Ça n'est pas venu de toi, elle a dit que je devais enfin voler. Est-ce qu'elle est allée voler aussi ? Elle y est allée il y a 15

[00:06:03] **Daniel Mignot:** Il y a 15 ans, non, il y a 30 ans, elle a été l'une des premières pilotes de tandem ici en Suisse. Et à l'époque, je ne la connaissais pas encore et j'ai pratiquement eu un accident. Et à ce moment-là, bien sûr, les écoles de vol n'existaient pas. Il y avait quelques constructeurs qui montraient aux gens comment voler. Et c'était une technique complètement différente. Et puis elle a arrêté, non ? Mais elle avait une affinité naturelle pour le parapente. Et puis elle m'a dit un jour : tu parles toujours de ça, tu dois aussi le faire un jour, sinon il sera trop tard.

[00:06:51] **Lucian Haas:** Quel âge avais-tu quand tu as fait ton premier vol en tandem ?

[00:06:55] **Daniel Mignot:** Oui, j'avais environ 69 ans, oui, 69. C'était il y a cinq ou six ans, oui.

[00:07:03] **Lucian Haas:** Ok. Et après avoir fait ces trois vols en tandem, tu t'es dit : « Bon, je veux quand même apprendre par moi-même ». Pourquoi ? Tu aurais pu dire : « Super, il y a d'excellents pilotes en tandem, ils peuvent toujours m'emmener ». C'est probablement même moins cher pour quelques vols par an que de passer son brevet et tout le reste. Pourquoi n'es-tu pas resté simplement au vol en tandem ?

[00:07:26] **Daniel Mignot:** Eh bien, il y avait aussi le fait que la fille de ma femme vole déjà depuis quelques années. Oui, oui. Et mon ami, c'est un pilote de tandem ici à Interlaken. Il a déjà fait plus de 10 000 vols et c'était un gros business ici à Interlaken, ces vols en tandem avec les Indiens et les Chinois. Et ils m'ont motivé en plus, je dois dire. Apprends à voler, comme ça on pourra aller voler ensemble. C'était en fait une autre raison pour laquelle j'ai dit, d'accord, maintenant je me lance, j'ai

[00:08:05] **Lucian Haas:** Mais, entre-temps, avant d'aller à l'école de pilotage, est-ce que tu as eu de gros doutes en te demandant : « Qui sait s'ils vont m'accepter ? Est-ce vraiment la bonne décision ? »

[00:08:14] **Daniel Mignot:** Alors, je suis allé à l'école de pilotage où la fille de ma femme a fait son brevet, et j'ai demandé spontanément au moniteur : est-ce qu'on peut encore apprendre à piloter à mon âge ? Et il m'a répondu qu'il n'y a pas de limite d'âge pour être élève-pilote. Oui. Ça ne dépend que de moi. Et donc je me suis inscrit, j'ai fait un cours de base et ensuite toute la...

[00:08:46] **Lucian Haas:** ...formation. Ça veut dire qu'ils n'ont pas non plus dit : « Dis donc, tu es déjà si vieux, peut-être qu'on devrait d'abord faire un test de fitness ou quelque chose comme ça pour voir si tu es capable de monter les montagnes avec l'équipement ou de redescendre assez vite, ou autre chose. »

[00:09:01] **Daniel Mignot:** Non, ils ne l'ont pas fait. Ils sont... Très ouverts ici et Bernd Erb était l'un de mes moniteurs de vol, c'est avec lui que j'ai fait le cours de base et ils m'ont toujours soutenu, aussi dans le sens où, bon, je suis relativement en forme, donc je peux bien monter la pente et sauter à nouveau. Donc dans ce sens, l'effort, l'effort physique, pas le mental, l'effort physique en parapente, si je ne fais pas un High-Can-Fly de quatre heures, ce n'est pas si fatigant en fait.

[00:09:44] **Lucian Haas:** Non, on est assis dans la sellette et il faut en gros tirer un peu sur les suspentes.

[00:09:48] **Daniel Mignot:** Oui, exactement. Et au décollage, il faut faire un sprint de dix secondes, non ?

[00:09:55] **Lucian Haas:** Ça veut dire que, vu comme ça, on pourrait dire que le parapente est tout à fait adapté à l'âge, du moins si on a encore une certaine condition physique de base. Quand as-tu commencé ta formation, et combien de temps as-tu mis au total, en gros de ton premier vol jusqu'à ce que tu aies vraiment fini et obtenu ton brevet ?

[00:10:16] **Daniel Mignot:** Alors, j'ai commencé avec l'école de vol, le cours de base, il y a deux ans. Ça a duré quatre jours, en septembre, et après le cours de base, je me suis inscrit au cours pour le brevet. Malheureusement, j'ai fait un accident de ski en décembre au Schilthorn et je me suis luxé l'épaule ; j'avais encore trois tendons rompus et j'ai dû interrompre la formation, pratiquement 20 vols, à la fin du mois de décembre. Mais pendant cette période, ça m'a aussi donné l'occasion d'apprendre toute la théorie, parce que c'est aussi,

[00:11:01] au moins en Suisse, c'est un sacré boulot, je dirais, d'apprendre toute la théorie. Et on peut faire l'examen théorique avant ou pendant la formation, et seulement la pratique après la théorie. Du coup, j'ai appris la théorie pendant toute la période de convalescence. Tu as profité de ce temps pour ça ? J'ai profité de ce temps, oui.

[00:11:29] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu avais déjà passé l'examen théorique et que tu t'es dit : d'accord, maintenant je continue avec la formation pratique, avec les vols en altitude.

[00:11:37] **Daniel Mignot:** Oui, ça n'a jamais vraiment été un sujet pour moi après l'examen théorique. Je l'ai réussi du premier coup, en février. Ensuite, l'été dernier, je me suis remis dedans et j'ai fait les 50 vols qu'on peut faire et qu'il faut faire pour passer le PPL en Suisse. J'ai passé l'examen avec environ 75 vols.

[00:12:09] **Lucian Haas:** Alors, il y avait probablement d'autres élèves-pilotes dans ces cours que tu as suivis, qui étaient sans doute tous en moyenne peut-être 30 ans plus jeunes que toi. Comment est-on accueilli en tant que senior là-dedans ? Enfin, je dois dire,

[00:12:22] **Daniel Mignot:** C'était tout naturel, ils avaient tous environ 25, 35, peut-être quelques-uns 50 ans. Mais ils m'ont toujours très, très bien accueilli et étaient aussi serviables. Pour moi, c'était une très belle expérience de voir qu'il n'y a pas de compétition liée à l'âge parmi ces parapentistes. S'il y a un marathonien, alors un jeune court simplement différemment d'un homme de 70 ans. Et pour le vol en parapente, je pense que ça ne dépend pas de la condition physique, mais aussi de la force mentale, de la façon de gérer les conflits et tout ça, avec les situations critiques.

[00:13:17] Et je pense qu'il y a moins de limites d'âge.

[00:13:22] **Lucian Haas:** Si tu as été à la formation toi-même, tu as peut-être comparé et regardé comment font les autres, quels progrès ils font, comment ils s'y prennent. Est-ce que tu as pu suivre les plus jeunes d'une certaine manière ? Ou as-tu déjà remarqué, en tant qu'aîné, que tu avais un peu plus de mal, peut-être même pour réintégrer certaines choses motrices dans le corps, pour que certaines choses doivent être quasi automatisées dans les mouvements, au point de te dire : « Oui, j'ai déjà vu ça, c'est plus facile pour les plus jeunes. »

[00:13:56] **Daniel Mignot:** C'est vrai, bien sûr. Et surtout toute la phase de décollage,

[00:14:01] le décollage, ça passe encore, mais ensuite, vraiment l'accélération. Et j'ai aussi eu quelques vols avec un petit vent arrière où les plus jeunes courent simplement plus vite et décollent quand même ; pour certains vols, après deux départs en falaise, je me suis dit : « bon, maintenant je redescends avec la trajectoire », parce que je n'arrivais tout simplement pas à accélérer assez vite.

[00:14:30] En terrain, en terrain avec de l'herbe et parfois des racines. Et là, j'ai renoncé. Donc, dans cette phase d'accélération, la vitesse de base n'est plus là, évidemment. Et j'ai simplement renoncé. Mais ça n'a jamais été un problème au point que je me dise : « Oh, je suis un raté, je n'y arrive pas » ou quelque chose comme ça. Ça

[00:14:56] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu as déjà accepté que tu n'y arrives pas. Est-ce qu'il arrive quand même, dans cette situation, d'être un peu frustré et de devoir développer une certaine tolérance à la frustration ? Ou comment est-ce que tu as géré ça ?

[00:15:12] **Daniel Mignot:** Oui, alors pour la tolérance à la frustration, j'ai toujours eu du respect pour un décollage où je ne peux pas décoller, où je n'arrive pas à m'arracher. Parce qu'ici en Suisse, j'ai un terrain de décollage relativement raide et si tu te laisses aller en roulant la pente, ce n'est pas vraiment agréable. Et c'est pour ça que j'ai toujours eu du respect pour l'inclinaison de la pente aussi. Surtout quand la pente était assez raide, pour que j'aie assez de réserve. Mais la frustration dans ce sens, oui, parfois je me suis dit, d'accord, je ne prends aucun risque, je n'ai plus rien à prouver. Je ferai ça une autre fois. Et au sein du groupe et de l'école de vol, je dois dire que je n'ai jamais, jamais eu l'impression que le chef de décollage, par exemple, disait : « Allez, essaie encore, tu vas y arriver » ou quelque chose comme ça.

[00:16:08] **Lucian Haas:** Y a-t-il eu une situation où le chef de décollage a dû te freiner et t'a dit : Daniel, ralentis un peu. Peut-être que tu ne décolles pas aujourd'hui. Ce ne sont pas tes conditions ici ?

[00:16:18] **Daniel Mignot:** Oui, il y a eu une ou deux fois où il a crié : « Stop, stop, stop ». Et là, j'ai dû abandonner le départ, parce qu'il a vu, d'après son expérience, que je n'allais pas y arriver, dans le sens où. Oui, c'est aussi la responsabilité du chef de départ, bien sûr, non ?

[00:16:39] **Lucian Haas:** Alors, tu viens de dire que ces sites de décollage escarpés étaient ceux qui t'inspiraient le respect, avec lesquels tu étais toujours un peu prudent. En même temps, sur les pentes plates, il faut courir beaucoup plus

et tu peux donc potentiellement atteindre tes limites physiques, peut-être en fonction de ta vitesse à ton âge. Est-ce qu'il existe un genre de décollage idéal pour ta condition physique ? À quoi ressemble-t-il ?

[00:17:06] **Daniel Mignot:** Oui, ça existe. Et ici à Interlaken, là où on a fait l'école de vol, la formation, il y a une sorte de pente préférée, je peux dire, où c'est d'abord raide, assez raide, mais qui finit un peu à plat en bas, ou qui ne devient pas simplement de plus en plus raide. Oui, ça existe bien. Il y a des pentes que j'aime beaucoup, ou des sites de décollage que j'apprécie énormément, et des sites de décollage pour lesquels j'ai simplement du respect. Chez

[00:17:39] **Lucian Haas:** pour ce décollage qui finit en plat, c'est plutôt une composante psychologique, tu te dis que si je tombe ici, peu importe comment, en bas sur le plat, je peux quasiment me mettre en roulis, c'est plus ou moins ça, ou comment tu vois ça ?

[00:17:53] **Daniel Mignot:** Oui, exactement. C'est plutôt une aide psychologique, ça me donne juste une sécurité supplémentaire au départ, et ensuite je suis plus courageux et j'accélère davantage parce que j'ai une sorte de réserve mentale, même si c'est seulement psychologique. Quoi

[00:18:16] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qui t'a le plus posé de problèmes, en fait, pendant toute ta formation ? Au...

[00:18:22] **Daniel Mignot:** ce qui m'a le plus posé de problèmes, c'est toujours l'atterrissage. J'ai eu du mal pendant longtemps à... simplement à tenir, à tenir pendant l'atterrissage. En fait, pendant longtemps, je n'ai pas estimé au bon moment la hauteur où je dois tirer, où je dois tirer les freins. Donc cette estimation, quand exactement, et au final, c'est une fraction de seconde où il faut vraiment tirer. Et j'ai aussi remarqué que si je peux faire du fleren, donc si je peux approcher aussi longtemps qu'un Jumbo-Jet et encore glisser sur le sol avant de tirer une fois, enfin, j'adore le fleren.

[00:19:12] Et ça vient un peu de là, ça me donne une sorte de sécurité, ah, là je suis proche du sol, mais pas encore tout à fait au sol, maintenant je peux tirer.

[00:19:22] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est aussi quelque chose pour lequel tu dirais que, peut-être cette estimation de l'altitude, c'est quelque chose que les plus jeunes peuvent peut-être faire mieux que les plus âgés ?

[00:19:32] **Daniel Mignot:** Oui, je dirais ça. Aujourd'hui, avec le recul, je dirais que les plus jeunes ont plus rapidement l'expérience de l'estimation de l'altitude en tête, ou cette évaluation de la distance par rapport au sol, par exemple. Ou aussi pour la phase d'approche, le fait d'avoir la bonne altitude pour pouvoir faire un atterrissage propre.

[00:20:01] **Lucian Haas:** Est-ce que tu as eu des expériences ou des moments négatifs pendant toute ta formation, lors de certains vols ou quelque chose comme ça ?

[00:20:09] **Daniel Mignot:** Ouais, bon, j'ai fait un atterrissage dans la neige à Grindelwald, où une rafale de vent a fait s'encaster mon parapente dans un arbre. Et j'ai dû aller chercher une échelle chez les constructeurs pour le sortir de là. Mais en principe, je n'ai pas eu d'expériences négatives dans ce sens-là. Parce que je suis plutôt prudent vu mon âge, ou alors j'ai aussi dit, avec un vent de dos ou un peu de vent de dos, d'accord, je ne fais pas ça, je ne redescends pas. Mais dans ce sens, je n'en ai pas eu de négatives, enfin une fois bien sûr,

[00:20:59] quand j'ai fait un atterrissage assis au lieu de rester debout, il arrivait parfois qu'il y ait de la bouse de vache sur le coussin. Mais il ne t'est rien arrivé à toi.

[00:21:13] **Lucian Haas:** Il s'est passé quelque chose de grave ? Non, non, non. Tu as écrit un peu sur ta formation dans le Swissglider, le magazine de la fédération SAV, et tu mentionnes aussi que la veille de ton examen, tu as reçu un entraînement mental supplémentaire de la part de Benzerb. De quoi s'agissait-il ?

[00:21:33] **Daniel Mignot:** Il s'agissait simplement de revoir tous ces processus avec lui. Et on avait encore eu une session à l'école de vol à ce moment-là. Il savait que l'examen arrivait. J'ai simplement discuté avec lui des points sur lesquels je devais faire particulièrement attention. Et surtout, qu'il ne fallait pas que je me mette la pression pendant la phase de décollage à cause des collègues d'examen, qui veulent finalement la même chose que moi le même jour. Et j'ai alors élaboré ma propre stratégie : je voulais toujours décoller en premier.

[00:22:21] On monte ici avec un petit bus pour l'examen. Et ensuite, on déploie. Et j'ai toujours déployé mon aile assez rapidement. Je suis allé voir l'expert. Je lui ai dit que j'étais prêt, et ainsi de suite. Et je pense que ça m'a enlevé beaucoup de pression. Ne pas voir, ah, il est déjà parti et il est en bas. Et pratiquement sur ces trois vols, j'ai toujours décollé en premier. Et ça m'a aussi donné une certaine sécurité dans la zone d'atterrissage. Il n'y avait personne en bas, à part l'expert qui était à côté du cercle et qui regardait avec des jumelles si je faisais bien les figures.

[00:23:10] Et je dois dire que c'était une bonne stratégie. Le simple fait d'être le premier là-bas aussi. Ça

[00:23:18] **Lucian Haas**: ça veut dire qu'il n'y a pas du tout de temps pour laisser place au trac ? Non, non,

[00:23:23] **Daniel Mignot**: non. Pas le temps pour le trac. Et j'en ai un peu discuté avec Benz avant. Et il a fait sa formation spécifiquement pour minimiser ces phases de stress sur la zone de décollage et pour gérer ce stress. Comment

[00:23:50] **Lucian Haas**: Comment ta carrière de pilote s'est-elle poursuivie après l'examen ? Tu as dit que tu l'as passé juste avant le confinement à cause du????. Quand as-tu refait tes propres vols pour la première fois ?

[00:24:05] **Daniel Mignot**: J'ai passé l'examen le 21 février et je suis allé voler deux ou trois fois dès le week-end suivant. C'était encore avant le confinement. Et pendant la phase de confinement, je suis allé plusieurs fois juste avec mon ami et ma fille, ma femme. C'était aussi pendant le confinement. Ce n'était pas une interdiction de vol absolue, il n'y avait simplement plus de vols commerciaux. Mais les vols individuels n'ont jamais vraiment été interdits. Bien que la fédération de deltaplane ait recommandé de ne pas aller voler à cause du risque d'accident, pour éviter que les hôpitaux ne soient encombrés par des blessés.

[00:24:56] Mais on est quand même partis voler deux ou trois fois. Et c'était bien sûr dans le terrain que je connais. Aussi les sites de décollage que je connais ici à Interlaken. Donc ça s'est très bien passé. Et puis, je pense qu'en mai, j'ai vraiment recommencé à voler. Enfin, pour moi. Tu vas

[00:25:20] **Lucian Haas**: Tu, tu voles seul maintenant ou tu cherches toujours à te joindre à ta fille, à la femme de ton ami ? Ou est-ce que tu as d'autres personnes, peut-être même d'autres vieux pilotes, avec qui tu te dis : on a formé un petit groupe, avec qui on part toujours ensemble ?

[00:25:38] **Daniel Mignot**: Non, alors je vais seul ou bien j'y vais avec l'ami, la fille et elle. On est déjà allés voler à trois. Ou alors je vais seul ici à Interlaken, je monte à vélo et je gare la voiture en bas. Et après, je vais chercher le vélo ou je suis en haut au décollage. Voilà comment je fais. Et comme ça, j'ai aussi ma tranquillité. Je suis seul et je peux prendre mon temps, sans stress. Donc, en principe, j'aime beaucoup y aller seul.

[00:26:16] **Lucian Haas**: Et tu n'as pas non plus le trac ou la crainte d'être seul en montagne ?

[00:26:20] **Daniel Mignot**: Non, je n'en ai pas. Je peux vraiment être avec moi-même, faire le check en cinq points, attendre que le vent soit bon et décoller. Ça ne me stresse pas du tout.

[00:26:35] **Lucian Haas**: Beaucoup de jeunes pilotes, ils veulent de l'action, ils veulent faire un peu d'Akro ou de longues distances ou autre chose. Qu'est-ce qui t'attire dans le vol ? Quels sont tes objectifs ? Enfin

[00:26:48] **Daniel Mignot**: Mes objectifs, c'est encore le hike and fly. Je fais beaucoup de randonnée en montagne avec ma femme et j'aime simplement monter à pied et redescendre en parapente. Ça m'attire parce que, en principe, je n'aime pas descendre la montagne à pied. Et ici, il y a plusieurs montagnes ou collines où on peut descendre très bien en parapente. C'est ça qui m'attire dans le sens hike and fly. Mais je n'ai pas besoin de courir le plus vite possible vers le haut ou quoi que ce soit. C'est juste du plaisir, pur plaisir. Et j'aime être dans les airs et j'aime regarder la région depuis le ciel.

[00:27:34] Donc, dans ce sens, je n'ai aucune ambition de faire quoi que ce soit en direction de l'Akro ou je ne sais quoi. Je veux juste profiter du vol.

[00:27:44] **Lucian Haas**: Est-ce que tu fais aussi des vols en thermique plus longs ou est-ce que ce sont principalement des descentes ? Parce que tu dis que c'est juste les 20 minutes de la montagne à la vallée, ça me suffit peut-être déjà largement.

[00:27:55] **Daniel Mignot:** Non, quand je vois bien sûr des collègues ou d'autres parapentistes en thermique, alors je m'y rends bien sûr et je profite aussi de la thermique. Ou le Sohren ici à Interlaken. Il y a une forme, une paroi rocheuse, qui est très fortement éclairée par le soleil le soir. Là, je regarde bien sûr où sont les autres pilotes. Et j'ai aussi reçu un petit appareil qui permet de voir quand on monte, parce que ça siffle, quoi. Et alors je suis les autres. Mais dans le sens où, si je pars vers un courant et que je ne le retrouve plus, alors je ne retrouve plus le courant.

[00:28:43] Ce n'est pas une tragédie non plus.

[00:28:45] **Lucian Haas:** Alors tu es tout à fait détendu. Est-ce qu'il t'arrive parfois, vu à quel point tu aimes piloter maintenant, de te dire : pourquoi j'ai commencé si tard ?

[00:28:55] **Daniel Mignot:** Non, jamais. C'était juste pas le bon moment. Je ne regrette pas non plus de ne pas l'avoir fait plus tôt. J'ai fait tellement d'autres sports et maintenant je vais peut-être piloter pendant quelques années, parce que c'est aussi limité. Je ne fais que vieillir. Mais de ce côté-là, je ne stresse pas, même si je l'avais fait. Ça ne sert à rien. Le passé est le passé et je vis dans le ici et maintenant. Combien de temps vas-tu encore

[00:29:26] **Lucian Haas:** penses-tu pouvoir encore voler pendant combien de temps ?

[00:29:29] **Daniel Mignot:** Je dirais peut-être encore cinq ans. Il y a deux collègues à Interlaken qui volent depuis des années. Ils ont plus de 80 ans. Ils viennent toujours me voir quand j'atterris. Ils sont souvent à Interlaken près de l'atterrissage. On se connaît bien ici, bien sûr. C'est une famille où tout le monde se connaît. On discute un peu. Mais je n'ai jamais demandé à quelqu'un : « Est-ce que je peux venir avec vous ? » Parce que je ne veux pas non plus être dans le chemin de personne, qu'ils aient à faire attention à moi.

[00:30:14] C'est pour ça que je préfère voyager seul.

[00:30:18] **Lucian Haas:** Mais ces deux octogénaires, ils n'ont pas appris à voler à 70 ans, ils font ça depuis bien plus longtemps.

[00:30:24] **Daniel Mignot:** Oui, exactement. Oui, oui. Ils ont évidemment d'autres expériences. Je ne me compare pas à eux. C'est plutôt comme boire une bière à la fin. Dans ce sens, à l'atterrissage, oui.

[00:30:37] **Lucian Haas:** Si tu regardes en arrière avec un peu d'autocritique aujourd'hui, est-ce que tu dirais que si tu avais encore la chance, enfin, si tu ne volais plus maintenant, que tu le referais quand même ? Ou est-ce que tu dirais que c'était très éprouvant à bien des égards et que tu ne le referais peut-être pas ?

[00:30:54] **Daniel Mignot:** Oui, je pense que je n'aurais plus le mordant pour refaire tout ça, apprendre la théorie, toute l'école de pilotage. Et j'ai aussi été très bien soutenu par ma femme, Beatrice, qui m'a toujours dit : "Vas-y, va à l'école de pilotage". Donc j'ai eu le soutien nécessaire, bien sûr. Mais maintenant, c'est encore difficile de dire si je le referais. Maintenant que je vois quel a été l'effort dans ce sens. Mais c'est de l'histoire ancienne. Dans ce sens, je l'ai fait. J'ai passé le Prövé. Et pour combien de temps ça m'est utile ou valable, enfin, c'est valable à vie.

[00:31:48] Et dans ce sens, je n'ai pas besoin de

[00:31:53] jusqu'à 85 ans. Je n'ai aucune pression sur la durée pendant laquelle je peux le faire.

[00:31:57] **Lucian Haas:** Si d'autres personnes âgées venaient vers toi, ou peut-être que tu vis parfois ça, que des amis viennent te voir et te disent : « Daniel, est-ce que tu me recommanderais ça aussi ? Est-ce que je peux aussi le faire ? » Qu'est-ce que tu leur réponds ? Ou qu'est-ce que tu leur dirais ? Je ne sais pas si ça est vraiment déjà arrivé.

[00:32:12] **Daniel Mignot:** Alors d'abord, ça n'est jamais arrivé. Je suis très étonné que je l'aie encore fait maintenant. Mais dans ce sens, j'essaierais d'expliquer quel est l'investissement nécessaire. Ensuite, chaque personne doit décider par elle-même si elle a le temps pour tout ça. Tu sais, les retraités sont globalement tous très occupés, ils ont plein d'autres choses à faire et voyagent beaucoup. Moi, je me suis pris le temps d'apprendre le parapente et de terminer la formation. Mais dans ce sens, je présenterais simplement l'investissement requis. Ensuite, cette personne devrait décider par elle-même.

[00:33:01] **Lucian Haas:** Combien de temps investis-tu aujourd'hui dans le parapente ?

[00:33:05] **Daniel Mignot:** Je dirais en moyenne un après-midi toutes les deux semaines. Ou un

[00:33:12] **Lucian Haas:** Salut. Ça veut dire que ça n'est pas devenu dominant dans ta vie, contrairement à d'autres personnes qui disent qu'elles doivent passer chaque minute de leur temps libre dans les airs.

[00:33:20] **Daniel Mignot:** Non, non. Ce n'est pas devenu dominant, c'est certain. Et c'est agréable de savoir que je peux le faire. On va aussi beaucoup dans le Tessin et on y a notre montagne habituelle, à Locarno. Là-bas, j'emmène mon parapente. Il y avait un vent du nord assez fort et un beau temps, mais c'était incroyablement venteux. Je n'y suis jamais allé voler. J'ai profité du beau temps. Dans ce sens, je n'ai aucune pression, je ne me dis pas "maintenant, je veux aller voler". Non.

[00:33:57] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il t'arrive parfois de faire des erreurs en vol que tu pourrais attribuer à l'âge et au manque d'expérience ?

[00:34:07] **Daniel Mignot:** Ce sont des expériences. Par exemple, quand je vole en thermique et que ça commence à secouer,

[00:34:17] Alors, je parle très brièvement avec mon parapente. J'ai un parapente classe A, il suffit de lâcher les suspentes et en principe, il ne peut rien arriver. Ça me donne une sécurité incroyable. Je ne passerais pas non plus à une autre classe d'aile, je vole simplement avec ce parapente A, je suis très satisfait et il me rassure. Je dois juste apprendre un peu à gérer l'air. Je suis encore en train d'apprendre. Ça secoue maintenant et ça bouge. L'air est invisible, après tout. C'est pour ça que je dois simplement regarder mon parapente, et regarder vers le haut pour voir comment ça bouge un peu là-haut.

[00:35:05] Mais dans ce sens, ça m'apporte énormément de sécurité. Le fait que j'aie fait une grosse erreur, heureusement, ça ne m'est pas encore arrivé. Avec ce parapente de classe A, il est bien sûr aussi tolérant aux turbulences. Tu viens de dire que tu lui parles. Quoi

[00:35:24] **Lucian Haas:** tu lui dis quoi alors ?

[00:35:26] **Daniel Mignot:** Je dis genre : « C'est déjà bien, maintenant il y a un peu de turbulence », et là, les oreilles bougent, par exemple, et ainsi de suite. Ou alors, entre deux, je fais aussi pour moi,

[00:35:42] je me balance pour simplement répéter ces exercices encore et encore et je dis juste : attention, on se balance maintenant, et puis je me balance avec mon aile. Enfin, dans le sens d'un dialogue avec l'aile, et ça me donne de la sécurité. Je ne parle à personne d'autre dans les airs et je profite du calme. Et entre-temps, quand ça secoue un peu, alors je parle avec mon aile.

[00:36:14] **Lucian Haas:** Dans ces articles du Swissglider, ton moniteur de vol ou l'un de tes moniteurs, Benzerb, écrit aussi, genre en commentaire, qu'il ne peut pas forcément recommander aux pilotes de plus de 60 ans de recommencer le vol, notamment à cause de difficultés motrices et tout ça. Qu'est-ce que ça te fait de lire quelque chose comme ça alors que tu sais, "hum, j'avais déjà 72 ans quand j'ai commencé" ? Tu dis, donc pour toi, c'est que tu le vois de manière critique, ou tu dis plutôt que tu en es fier, que ça, "ha, je lui ai quand même montré" ?

[00:36:54] **Daniel Mignot:** Oui, alors cette idée de « je lui ai quand même montré », je ne l'aurais jamais eue, parce que j'ai en fait une grande confiance en Benzerb, et il était déjà mon moniteur pendant le cours de base, et dans ce sens, il m'a toujours soutenu, tu y arrives dans ce sens, mais la réflexion critique, je peux tout à fait la soutenir. Donc, dans ce sens, je ne trouve pas que ce qu'il a commenté là soit problématique, je peux assumer ça. Oui, c'est bien sûr comme ça. Je n'ai plus 30 ans, et il y a certainement aussi des obstacles mentaux ou intellectuels, ou le temps de réaction n'est plus le même, donc je peux tout à fait assumer ce qu'il a écrit là, en tout cas.

[00:37:50] Tu as encore

[00:37:52] **Lucian Haas:** Des rêves d'aviateur ?

[00:37:54] **Daniel Mignot:** Pour moi, non, je ne peux pas dire ça, ce sont encore des rêves d'aviateur. Juste une fois, peut-être décoller d'un sommet plus haut, et j'ai déjà pu le faire en vol en tandem : notre futur gendre m'a emmené au

Jungfrauoch, c'est à 3400 mètres d'altitude, et on y a fait un vol en tandem. Et puis, peut-être une fois à une altitude plus importante, pas forcément 3000 mètres, faire un décollage, mais en sachant bien sûr que l'air est plus rare et qu'il faut plus de vitesse pour décoller, donc j'en suis conscient sur ce point.

[00:38:40] Ce que je veux encore faire, et là, à cause de mon accident de ski, c'est encore le décollage, le vol avec les skis, je veux encore apprendre ça, parce que je l'ai simplement raté, parce que j'ai eu mon accident l'hiver dernier et je n'ai pas pu participer quand l'école de vol est allée à Mürren avec les skis, et là, je me demanderais bien de me joindre à l'école de vol là-bas et de demander si je peux venir, parce que ce n'est pas vraiment difficile, parce qu'en ce sens, on a déjà une certaine vitesse sur les skis, mais le vol avec les skis, je ne l'ai pas encore fait,

[00:39:28] je veux encore apprendre ça.

[00:39:30] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a aussi des limites que tu t'es fixées, où tu te dirais que si certaines expériences se produisent ou certaines choses, tu te dis : je remarque que je n'ai plus la vitesse, alors je m'arrêtera de voler immédiatement ?

[00:39:46] **Daniel Mignot:** Je dois dire que je ne m'en suis pas encore vraiment penché. Oui, je pense que si j'avais un atterrissage forcé grave, genre un atterrissage très grave et critique, ou par exemple si j'avais mal estimé les conditions de vent et que je touchais peut-être un arbre ou que je m'écrasais dans la forêt, alors bien sûr, un accident serait pour moi certainement la fin. Mais même là, je suis toujours plus haut que les autres parapentes, même au-dessus des forêts. Donc je me laisse aussi une certaine réserve, j'en construis aussi une, pour voir où sont ceux qui volent en dessous de moi.

[00:40:38] Et ça me donne encore plus de sécurité. Je n'ai pas besoin de voler près de la cime des arbres.

[00:40:48] **Lucian Haas:** Y a-t-il des choses pour lesquelles tu dirais que tu as un avantage sur les jeunes pilotes grâce à ton expérience de vie ou quoi que ce soit d'autre ?

[00:41:00] **Daniel Mignot:** Oui, je dirais que je n'ai rien à prouver, je n'ai rien à prouver à personne, par exemple sur le fait d'avoir été si longtemps dans les airs ou d'avoir volé si loin. Je suis vraiment très centré sur moi-même quand je vole, vraiment. Il y a

[00:41:21] **Lucian Haas:** y a aussi des choses qui te rendent quand même fier ? Oui

[00:41:24] **Daniel Mignot:** Bien, fondamentalement, je suis fier d'avoir réussi à le faire. Avec le recul, avec tout ce savoir que j'ai dû acquérir et le fait d'avoir réussi à passer l'examen. J'en suis déjà fier. Oui, oui, c'est ça.

[00:41:44] **Lucian Haas:** Bien, Daniel, je te remercie pour ton récit. Bien. Merci, merci beaucoup. De rien. J'espère que tu vas encore avoir de belles ailes, en tout cas. Y compris le Skistart. Oui, merci. Et ensuite, je suis curieux de voir combien de temps tu réussiras encore à décoller à chaque fois. D'accord. Je te croise les doigts.

[00:42:03] **Daniel Mignot:** Je croise les doigts pour toi. OK. Lucian, merci. Merci infiniment pour l'interview.

[00:42:17] **Lucian Haas:** C'était Daniel Mignot en conversation avec Lucian Haas. Le reportage dans Swissglider sur la formation de Daniel se trouve d'ailleurs dans l'édition 5.2020 à partir de la page 40. Là, l'instructeur de vol Ben Erb émet également des réserves et écrit dans un commentaire, citation : « En tant que vieux loup de mer, je ne peux pas recommander de pratiquer ce sport encore à l'âge de 73 ans pour des raisons de sécurité. Mais il y a des exceptions. Cela a du sens si la personne est physiquement et mentalement au-dessus de la moyenne pour son âge et dispose d'une grande endurance. Le processus d'apprentissage exige, par rapport à des trentenaires, une grande tolérance à la frustration. »

[00:42:58] Pour ceux qui écoutent régulièrement Podz-Glidz, Bens Erb ne doit pas être un inconnu. Dans l'épisode 35, il a parlé du facteur humain et des aspects de psychologie du sport, notamment sur la gestion du stress au décollage. Vous pouvez le trouver, comme tous les autres épisodes, sur Looglites et Soundcloud, mais aussi sur d'autres catalogues audio comme Spotify, iTunes, Google Podcasts, etc. Si vous ne voulez plus manquer aucun épisode, je vous conseille de simplement vous abonner à Podz-Glidz sur le podcatcher de votre choix. Si vous devenez ensuite un soutien de Podz-Glidz et Looglites, vous contribuerez à ce que de nombreux autres épisodes intéressants soient publiés à l'avenir. D'ici là, salut ! Ciao !