

Restrisiko

Podz-Glidz 98 — Simon von Fischer

Published	2022-12-23
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/restrisiko-simon-von-fischer-podz-glidz-98
Duration	00:52:57
Speakers	Lucian Haas, Simon von Fischer
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0098-restrisiko-simon-von-fischer.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	15
Show notes	15
Transcript	15
Français	26
Show notes	26
Transcript	26

Deutsch

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

Show notes

Simon von Fischer blieb mit seinem Gleitschirm an einer senkrechten Klippe hängen. Wie hat das Erlebnis seine Sicht auf die Fliegerwelt verändert?

Das Gleitschirmfliegen kann einen in Situationen bringen, die man niemand wünschen will. Auch wenn sie glimpflich ausgehen.

Zum Beispiel: Du kassierst beim Thermikfliegen in Geländenähe einen großen Klapper. Die Kappe dreht genau in Richtung der Felsen ab. Wenig später findest Du Dich frei über dem Abgrund baumelnd wieder– nur gehalten von ein paar dünnen Leinen deines Schirms, der sich in drei mickrigen Bäumen auf einem kleinen Felsvorsprung verfangen hat.

Dem Schweizer Simon von Fischer ist genau das im August 2021 passiert. Dass der 41-jährige in dieser 98. Folge von Podz-Glitz davon ganz lebendig berichten kann, zeigt: Die Sache ist irgendwie gut und ohne bleibende körperliche Schäden ausgegangen.

Wobei: Spurlos wird wohl niemand einen solchen Vorfall wegstecken können. Auch in der Fliegerseele können Narben zurückbleiben. Kleine Verletzungen des Egos oder auch – sagen wir mal: Schlaglöcher in der Begeisterung, die man fortan fürs Fliegen empfindet.

Auch das ist Teil des Restrisikos unseres so schönen Sports. Wir blenden es nur zu gerne aus und reden viel zu selten darüber. Es sei denn, man macht es wie Simon und erzählt.

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:

Track: After Party | Künstler: Loyalty Freak Music

Music promoted by Happy Soul Music Library

<https://happysoulmusic.com>

Simon von Fischer blieb mit seinem Gleitschirm an einer Klippe hängen. Wie hat das Erlebnis seine Sicht auf die Fliegerwelt verändert?

Links:

- Erlebnisbericht zum Unfall: <https://chilloutparagliding.com/infos/news-reports/restrisiko/>
 - Unfallbericht: <https://www.blick.ch/news/einsatz-der-air-glaciers-im-lauterbrunnen-tal-gleitschirm-pilot-wird-spektakulaer-aus-felswand-gerettet-id16746197.html>
 - Faktor Mensch: <https://lu-glitz.blogspot.com/2020/07/podz-glitz-35-faktor-mensch.html>
-

Quelle: <https://lu-glitz.blogspot.com/2022/12/podz-glitz-98-restrisiko.html>

Transcript

[00:00:15] **Simon von Fischer:** Das ist dieses Warum oder habe ich was falsch gemacht oder wie auch immer, das wird es wahrscheinlich für den Rest meines Lebens geben, aber das ist auch okay und ich glaube, das ist der springende Punkt, dass man dieses Okay für sich akzeptieren muss und das ist manchmal stärker und manchmal ist es fast gar nicht da, aber es macht nichts, wenn man das nicht rausfindet und weiß, es ist halt einfach nicht zu klären und spielt im einen Defekt eigentlich auch keine Rolle.

[00:01:04] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz-Podcast.

[00:01:08] **Simon von Fischer:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:01:12] **Lucian Haas:** Heute mit Simon

[00:01:14] **Simon von Fischer:** von Fischer und

[00:01:16] **Lucian Haas:** ich bin Lucian Haas.

[00:01:21] Das Gleitschirmfliegen kann einen in Situationen bringen, die man niemand wünschen will, auch wenn sie glimpflich ausgehen. Zum Beispiel, du kassierst beim Thermikfliegen in Geländenähe einen großen Klapper. Die Kappe dreht genau in Richtung der Felsen ab. Wenig später findest du dich frei über dem Abgrund baumelnd wieder, nur gehalten von ein paar dünnen Leinen deines Schirms, der sich in drei mickrigen Bäumen auf einem kleinen Felsvorsprung verfangen hat.

[00:01:49] Dem Schweizer Simon von Fischer ist genau das im August 2021 passiert. Dass der 41-Jährige in dieser 98. Folge von Podz-Glidz davon ganz lebendig berichten kann, zeigt, die Sache ist irgendwie gut und ohne bleibende körperliche Schäden ausgegangen.

[00:02:07] Wobei... Spurlos wird wohl niemand einen solchen Vorfall wegstecken können. Auch in der Fliegerseele können Narben zurückbleiben. Kleine Verletzungen des Egos oder auch, sagen wir mal, Schlaglöcher in der Begeisterung, die man fortan fürs Fliegen empfindet. Auch das ist Teil des Restrisikos unseres so schönen Sports. Wir blenden es nur zu gerne aus und reden viel zu selten darüber. Es sei denn, man macht es wie Simon und erzählt.

[00:02:38] Wenn dir der Podcast gefällt, dann unterstütze doch meine Arbeit als Förderer. Wie das ganz einfach und ohne jede Verpflichtung möglich ist, erfährst du auf der Website meines Blogs Lu-Glidz. Und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:02:54] Simon, wenn ich es richtig sehe, dann hast du morgen Geburtstag. Das stimmt, ja. Ist das dann eigentlich dein zweiter Geburtstag, den du in diesem Jahr feierst? Das

[00:03:05] **Simon von Fischer:** habe ich schon oft gehört seit dem Ereignis. Aber eigentlich ist das immer noch mein normaler Geburtstag. Das andere ist irgendwie irgendwas

[00:03:16] **Lucian Haas:** dazwischen. Wenn man das andere irgendwas dazwischen, wir nennen es mal deinen inoffiziellen zweiten Geburtstag oder sowas. Was ist denn Besonderes an diesem Tag passiert?

[00:03:26] **Simon von Fischer:** Ja, an diesem Tag habe ich einfach mein maximales Glück ausgeschöpft, als ich an dieser Felswand hängen blieb und quasi mehr oder weniger unverletzt zurückkehren konnte zu meiner Familie. Und Freunden oder überhaupt generell ins Leben, ja.

[00:03:47] **Lucian Haas:** Du hingst an der Felswand. Lassen wir das mal wie in einer Soap-Opera als Cliffhanger einfach mal stehen. Du hingst an der Felswand, aber bevor wir dahin kommen, dass du erzählen kannst, was da eigentlich wirklich war, erzähl einfach mal ein bisschen über dich. Seit wann fliegst du und was bist du für ein Fliegertyp?

[00:04:03] **Simon von Fischer:** Also ich bin seit 2016 mit dem Gleitschirm unterwegs. Ich habe angefangen, weil ich mich sehr für das Hiken, Fly interessiert habe. Ich komme so ein bisschen aus der Ecke Bergsport mit Klettern und Hochtouren und so weiter. Und da habe ich natürlich viele andere kennengelernt, die auch zum Teil mit dem Gleitschirm unterwegs sind. Und mir schien die Variante Hochlaufen und Runterfliegen eigentlich noch sehr als bequemes Abstiegsmittel. Und ja, es würde mir halt ein paar neue Möglichkeiten eröffnen.

[00:04:44] Und fliegerisch, ich denke, ich bin jetzt nicht unbedingt so der Wettkampftyp. Ich mache das eigentlich vor allem für mich, eben für mich als wie weiteres Tool im Bergsport. Ich bin da nicht so kompetitiv unterwegs, sagen wir mal.

[00:05:04] **Lucian Haas:** Das heißt, vom Charakter her steht für dich schon in der Regel Hike and Fly im Vordergrund?

[00:05:08] **Simon von Fischer:** Das war das ursprüngliche Ziel, genau. Natürlich ist dann später die Thermik, ja, die reißt einem halt mit, wie es der Name schon sagt. Und ja, da kommt man ein bisschen auf den Geschmack so. Aber der ursprüngliche Gedanke war eigentlich schon eher in Verbindung mit irgendwie an fremde Startplätze gehen und nicht unbedingt mit der Gondelbahn hochfahren.

[00:05:37] **Lucian Haas:** An diesem 11. August, deinem, wie ich sagte, inoffiziellen zweiten Geburtstag, wolltest du auch zum Hike and Fly gehen. Was war da der Plan?

[00:05:46] **Simon von Fischer:** Da haben wir uns verabredet, um im Lauterbrunnental ein Hike and Fly zu machen. Da war ich mit einem Freund unterwegs, mit dem ich oft eigentlich Hike and Flies gemacht habe. Und wir hatten am Tag vorher ein Ziel ausgemacht, Richtung Rothalhütte heißt das dort.

[00:06:06] Und haben eigentlich uns gar nicht so viel vorgenommen. Wir wollten einfach da mal hoch. Das war schon längere Zeit eigentlich eine Idee von mir, dass man dort starten könnte. Ja, dann sind wir halt mal los, obwohl das Wetter noch nicht so toll war. Die Prognose war zwar nicht so schlecht, aber es war noch recht bewölkt und auch zum Teil noch etwas feucht. Aber wir haben uns deswegen keinen Stress gemacht.

[00:06:33] Und dann sind wir quasi erst mal ins Restaurant gegangen, weil es halt noch nicht so, die Bedingungen es noch nicht so zugelassen haben, schon hoch zu laufen. Wir haben dann eine Stunde gewartet oder so. Und als wir wieder rausgekommen sind, hat sich die Wetterlage gebessert und die Sonne kam raus. Und wir wussten, wir haben jetzt noch sicher zwei, zweieinhalb, drei Stunden Aufstieg. Und da wird das Wetter dann schon gut sein zum Fliegen. Und so sind wir losgelaufen.

[00:07:09] **Lucian Haas:** Du hast gesagt, Lauterbrunnental, das hat vielleicht nicht jedermann vor Augen. Das ist ja schon ein sehr imposantes Tal von seiner Talstruktur her eigentlich. Wie sieht es dort aus?

[00:07:19] **Simon von Fischer:** Also wenn man... Von Lauterbrunnen her kommt, kann man eigentlich dieses schöne U-Gletscher geformte Tal sehen, wo rechts und links quasi die Felswände ein paar hundert Meter hoch gehen und dann oben erst sich Richtung Gipfel neigen. Man kann viele, viele Instagram-Bilder sehen vom Lauterbrunnen-Tal, weil es halt ein bisschen wie ein Märchenland mit Wasserfällen und so weiter. Es ist schon ein spezieller Ort. Das

[00:07:52] **Lucian Haas:** ist ja auch das, wo viele Leute dann wirklich Basejumpen machen und sowas. Einfach weil es da diese schönen Absprungsstellen gibt und du wirklich 300, 400 Meter senkrechten Absturz quasi von den Felsen hast, wo du dann einfach ins Tal runterspringen kannst und dann unten dann immer noch sicher landen kannst.

[00:08:09] **Simon von Fischer:** Genau. Das ist halt auch dann meistens für die Gleitschirmflieger ein bisschen eine Aufgabe, wo man sich auch darauf achten muss, dass man nicht kollidiert mit diesen Leuten. Aber es gibt auch spezielle Vereinbarungen, wann die springen dürfen und wann man auch nicht vor der Felswand durchfliegen soll.

[00:08:29] **Lucian Haas:** Aber wahrscheinlich gibt es ja auch spezielle Absprungsstellen, die man dann ungefähr kennt, wo man weiß, da fliege ich dann auf jeden Fall einen Bogen drumherum.

[00:08:36] **Simon von Fischer:** Genau. Und eben, es gibt auch vereinbarte Zeiten, wo die Basejumper nicht springen dürfen. Und generell sollte man halt mit dem Gleitschirm dort nicht allzu nah an den Wänden rumfliegen.

[00:08:49] **Lucian Haas:** Nun seid ihr dort hochgewandert. War das wirklich Hochwandern in gewisser Weise am Fels? Oder gibt es im hinteren Teil des Tales, gibt es da auch noch Bereiche, wo man ganz normal wandern kann, sage ich mal?

[00:09:00] **Simon von Fischer:** Ja, also wir sind auf der gegenüberliegenden Seite der berühmten Felswand mit den Absprüngen hochgelaufen. Und die Felswand dort ist jetzt nicht so durchgängig nur Fels wie auf der anderen Seite. Da

gibt es auch eigentlich ganz normale weiß-rot-weiße Wanderwege, die da hochfliegen. Man kann sich das von unten manchmal schlecht vorstellen, aber dann, da gibt es schon einen Weg hoch. Das war eigentlich wirklich normales Bergwandern, sage ich mal.

[00:09:32] **Lucian Haas:** Und Startmöglichkeiten gibt es dann auch immer, gibt es zwischendurch so Absätze, wo man dann einfach rausstarten kann? Oder wie geht das?

[00:09:38] **Simon von Fischer:** Also man muss schon zuerst einige höheren Meter überwinden, weil es zum Teil felsig und waldig ist. Aber wenn man dann langsam weiter oben ist, dann wird die Neigung auch besser. Also es gibt dann auch zum Teil so grasige Abhänge und so weiter, wo man schon auch gute Startplätze finden kann.

[00:09:58] **Lucian Haas:** Wo seid ihr dann rausgestartet? Auf halber Höhe oder seid ihr bis ganz oben hochgelaufen?

[00:10:03] **Simon von Fischer:** Das ist eigentlich der Hüttenweg zu dieser Rothalhütte. Da gibt es ein bisschen weiter unten kommen eben diese grasige Matten. Das ist vielleicht drei Viertel des Weges zur Hütte, genau.

[00:10:17] **Lucian Haas:** Und da kann man gut starten?

[00:10:19] **Simon von Fischer:** Da kann man super starten. Das ist eigentlich ganz angenehm, ist auch gut ausgerichtet, keine Hindernisse und so weiter.

[00:10:26] **Lucian Haas:** Und euer Start war dann auch ganz problemlos?

[00:10:29] **Simon von Fischer:** Genau, wir haben zuerst da eine runde Pause gemacht, weil wir natürlich einen langen Aufstieg hatten. Und haben zuerst ein bisschen beobachtet, wie die anderen fliegen und also die anderen Gleitschirme, die vor allem von der anderen Seite kamen. Und ja, so gegen zwei. Oder so sind wir dann gestartet mit eigentlich perfekten Verhältnissen. Ein bisschen Aufwind, aber nicht zu viel und auch aus der richtigen Richtung war eigentlich ganz problemlos.

[00:11:03] **Lucian Haas:** Also die Luft fühlte sich vollkommen angenehm an und es war ein schönes dahinzuhören oder leicht thermisch unterstützt dann da rumfliegen.

[00:11:12] **Simon von Fischer:** Genau, ja, das war eigentlich so, wie man es sich wünscht. Zumindest beim Start. Thermisch haben wir gedacht, dürfte es noch ein bisschen mehr sein erstmal.

[00:11:22] Aber wir waren ja nicht grundsätzlich zum Thermikfliegen hochgelaufen, deswegen hat uns das eigentlich nicht gestört.

[00:11:31] **Lucian Haas:** Wenn jetzt alles so angenehm war, hat sich dann trotzdem die Lage für dich, sagen wir mal gewissermaßen aus heiterem Himmel, dann mit einem Mal völlig verändert. Was genau ist da passiert? Wie ist das dazu gekommen?

[00:11:44] **Simon von Fischer:** So plötzlich war es eigentlich nicht. Also wir sind gestartet, das war wie gesagt sehr angenehm. Und einfach rein, weil man das halt manchmal so macht, denkt man sich, ich möchte gerne meinen Flug noch etwas verlängern und sind dann an dieser Felswand entlang geflogen.

[00:12:06] **Lucian Haas:** Auf eurer Seite, wo ihr gestartet seid oder ihr seid zur anderen Seite rüber, wo es ganz steil ist?

[00:12:11] **Simon von Fischer:** Nein, auf der gleichen Seite, weil wenn wir rüber geflogen wären, dann wären wir wahrscheinlich schon zu tief gewesen. Okay.

[00:12:20] Auch thermisch ein bisschen aktiver, soweit ich das verstanden habe. Auf jeden Fall war es dann halt irgendwie schon ein bisschen ruckelig zum Rumfliegen. Erstmal haben wir ein bisschen Höhe verloren und dann ist es besser geworden. Aber man konnte jetzt nicht einfach so ohne großes Zutun einfach gemütlich steigen. Man musste schon ein bisschen durchhalten und manchmal war es auch recht ruckelig. Also es gab... Es kam dann nicht so plötzlich später, aber es war eigentlich grundsätzlich nicht... Ja, es war nicht so extrem, dass ich mir schon vorher gedacht hätte, ich will nur noch weg hier oder so, das nicht.

[00:13:04] **Lucian Haas:** War thermisch bewegt, aber wo man sagt, das ist normale Thermik so ungefähr.

[00:13:09] **Simon von Fischer:** Genau, ja. Da muss man ein bisschen mit rechnen dort, genau.

[00:13:15] Beim Weiterfliegen habe ich dann irgendwann eben diesen Tandem von mir gesehen, der gutes Steigen hatte. Und ich bin dem hinterher geflogen, hatte auch gutes Steigen. Bin dann irgendwo umgedreht und beim Zurückfliegen an der gleichen Stelle eigentlich ist das dann irgendwo halt stärker gestiegen als vorher.

[00:13:38] Ich habe zuerst das gar nicht so realisiert, was passiert, bis ich dann plötzlich aus dieser Thermik wieder rausgefallen bin und mein Schirm halt ziemlich stark vorgeschossen ist. Und in dem Moment wusste ich eigentlich... Ich wusste auch schon, oh, jetzt wird etwas ganz Ungutes passieren wahrscheinlich.

[00:13:59] **Lucian Haas:** Du hast den Klapper schon erwartet so ungefähr.

[00:14:01] **Simon von Fischer:** Ja, eigentlich schon. Ich habe aber eher so einen Frontklapper erwartet, was dann leider nicht der Fall war. Es war wirklich die Seite zur Felswand hin, die eingeklappt ist. Was dann genau passiert ist, weiß ich nicht, weil es so schnell gegangen ist.

[00:14:21] Das nächste, wo ich dann wieder bewusst war... Was ich dann wahrgenommen habe, ist, dass ich halt irgendwie so seitlich rückwärts gegen diese Felswand schwinde. Und dann hat es eigentlich auch schon geknallt und dann war es eigentlich auch schon vorbei. Dann hing ich da.

[00:14:40] **Lucian Haas:** Vor der Felswand?

[00:14:42] **Simon von Fischer:** Vor der Felswand, genau. Und habe dann irgendwie hochguckt und gesehen, dass mein Schirm sich in so kleinen Bäumen verfangen hat. Weil ja diese Felswand immer mal wieder...

[00:14:54] Durch so kleine wie Böschungen eigentlich durchgezogen ist. Und dann wieder vielleicht 20, 30 Meter Felsen hatte. Und dann wieder so in einen Vorsprung war die Wahrscheinlichkeit halt groß, dass ich da irgendwo auf so einem Boden eigentlich dann lande irgendwann. Ich hatte aber halt das Glück, dass ich schon mit dem Schirm mich eigentlich an den untersten Bäumen von so einem Vorsprung verfangen habe.

[00:15:26] **Lucian Haas:** Jetzt um das Bild nochmal klarzustellen. Dein Schirm hängt oben in den Bäumen. Du hängst einfach quasi senkrecht runter, sitzt noch in deinem Gurtzeug, sitzt aber nicht, also bist nicht direkt nah am Boden, sondern du hängst in der freien Luft. Die Felswand ist knapp neben dir, aber nach unten runter geht es einfach senkrecht runter bis zum Talboden oder wären da schon noch ein paar andere Stufen gekommen? Also wenn jetzt dein Schirm, warum auch immer, zerrissen wäre oder sonst was und du wärst weiter abgestürzt, wärst du... Hättest du vielleicht nach 20 Metern auf den nächsten Vorsprung geknallt oder wie hätte das ausgesehen?

[00:15:59] **Simon von Fischer:** Ja, das hätte so ziemlich genauso ausgesehen. Also da waren noch weitere Stufen. Ich denke, die Distanz zum nächsten wäre vielleicht eher bei 50 Meter gewesen oder so. Aber ich hing jetzt nicht einen Kilometer über dem Talboden in freier Luft. Ich baumelte circa, ich würde sagen, ich konnte die Felswand berühren mit meinem Arm. Es wäre halt... Es wäre halt nachher unten auch ziemlich steil gewesen und wahrscheinlich wäre das schon nicht so gut gewesen, wenn ich da noch diese restlichen Meter runtergefallen wäre, bevor ich aufgeschlagen wäre.

[00:16:40] **Lucian Haas:** Ja, also 50 Meter klingt schon nach ziemlich heftigem Aufschlag, der dann da gekommen wäre. Kannst du dich noch, fände ich jetzt mal spannend, kannst du dich noch an deinen ersten Gedanken erinnern in dieser Situation? Du bist gegen die Felswand geklatscht. Du hängst jetzt da, realisierst, ich hänge jetzt da. Was kommt einem dann, was schießt einen dann in den Kopf?

[00:17:02] **Simon von Fischer:** Also mein erster Gedanke war, verdammt, war jetzt das wirklich nötig? Und direkt danach eigentlich auch so, was sage ich jetzt meiner Frau zu Hause? Das waren eigentlich so die ersten zwei Gedanken, die ich hatte, genau.

[00:17:21] **Lucian Haas:** Eigentlich verrückt. Du hängst quasi immer noch in Lebensgefahr da und machst dir als erstes den Gedanken, nichts scheiße, wie kann ich mich hier vielleicht sichern oder sonst irgendwie was, sondern oh, was sage ich meiner Frau? Das war jetzt nicht nötig.

[00:17:33] **Simon von Fischer:** Genau, das war halt dieser Moment, wo man nicht beeinflussen kann, was man denken soll. Der Gedanke, mich selber zu sichern, kam mir natürlich später auch. Ich habe mich dann auch versucht, zu der Felswand hinzuziehen. Da ich auch gerne klettere, habe ich auch einen kurzen Moment lang gedacht, ich könnte da vielleicht zwei, drei Meter hochgehen. Hochklettern und mich da oben hinsetzen, was ich dann aber ziemlich schnell verworfen habe, weil ich gewusst habe, nein, du bist nicht in dem Zustand, wo du verantwortungsvolle Ideen hast und das lässt du mal lieber bleiben. Ich habe dann meinen Beschleuniger irgendwie hochgezogen und den über so eine kleine Felsnase gehängt, damit ich da noch so ein bisschen zusätzlich gesichert war.

[00:18:24] Ironischerweise hat dann direkt eigentlich, mein Telefon geklingelt und am anderen Ende war meine Frau. Ich habe aber gedacht, okay, dieses Telefonat führen wir wahrscheinlich später, wenn ich wirklich wieder sicher zurück auf dem Boden bin.

[00:18:42] **Lucian Haas:** Das heißt, du bist nicht drangegangen?

[00:18:44] **Simon von Fischer:** Nein, ich glaube, das wäre zu krass gewesen für sie.

[00:18:49] **Lucian Haas:** Hatte sie etwas geahnt, dass da irgendwas war? Also habt ihr so eine Connection, dass da ist so, hey, ich muss den mal anrufen?

[00:18:56] **Simon von Fischer:** Nein. Nein, ich glaube, es war eher so, dass es normalerweise, wenn ich so unterwegs bin, ich mich früher schon wieder quasi melde, dass ich irgendwie gelandet bin oder so und an diesem Tag ging es halt ein bisschen länger als sonst und sie hat gedacht, sie ruft vielleicht mal an, um zu fragen. Jetzt nicht unbedingt so im Sinne von, ist dir was passiert, aber einfach so, um mal zu checken, an was ich dran bin quasi.

[00:19:28] **Lucian Haas:** Du hattest gesagt, du warst auch mit einem Fliegerkumpel unterwegs, mit dem du dort hochgelaufen bist. Hatte der eigentlich alles mit angesehen? Also war der so in deiner Nähe, dass der genau gesehen hat, was dir passiert ist?

[00:19:39] **Simon von Fischer:** Na, ich glaube, erst dadurch, dass er halt auch da am Sohren war, hat er es so ein bisschen, glaube ich, im Augenwinkel mitgekriegt und dann ist er eigentlich schnell rausgefliegen in die Talmitte und hat wahrscheinlich dann nur noch gesehen, dass ich da an dem Baum hänge. Und wir hatten dann auch noch Funkkontakt, weil wir verbunden waren. Er hat mich gefragt, ob er irgendwas machen könnte oder so, ob er etwas alarmieren soll oder so. Und ich habe gesagt, ja, eigentlich kann ich das gut auch selber machen, weil ich kam eigentlich leicht an mein Telefon ran und habe dann eigentlich von da aus einfach selber die Rettungsflugwacht alarmiert.

[00:20:28] Genau.

[00:20:30] **Lucian Haas:** Und die hat dich dann aus deiner misslichen Lage gerettet?

[00:20:33] **Simon von Fischer:** Genau. Also von da, wo ich hing, hatte man eigentlich Sichtkontakt zum Heliport von Lauterbrunnen. Deswegen waren die ziemlich schnell da. Die sind dann erst mal mit dem Helikopter zu mir geflogen, um zu schauen, was überhaupt die Lage ist. Die sind dann wieder weg und später wiedergekommen mit der Longline. Dann haben sich zwei Retter.....über mir auf diesem Vorsprung abgesetzt. Der eine hat sich an einem Baum gesichert und den anderen zu mir runtergelassen. Und der hat mich dann auch gesichert. Und als wir alle quasi irgendwo festgemacht waren, ist der Helikopter wiedergekommen und hat mich und den Retter, der bei mir war, mit der Longline mitgenommen.

[00:21:22] Und später dann haben sie noch den anderen wieder abgeholt an dem Vorsprung.

[00:21:29] **Lucian Haas:** Für diesen Flug mit dem Heli, bist du da aus deinem Gurtzeug rausgekommen oder bist du mit dem Gurtzeug mitgeflogen?

[00:21:35] **Simon von Fischer:** Die haben die Karabiner eigentlich direkt an meine Karabiner vom Flugzeug eingehängt. Also ich bin eigentlich direkt so drangehängt worden, genau.

[00:21:45] **Lucian Haas:** Und den Schirm haben sie dafür dann aber alle Leinen gekappt oder was habt ihr da gemacht?

[00:21:49] **Simon von Fischer:** Ja, zuerst war der Plan, dass man den Schirm vielleicht beim Hochgehen noch so ein bisschen mitnehmen könnte. Aber der war so stark verheddert, dass nur noch... Ein Kappen etwas gebracht hat. So viel zur Thematik, dass der Schirm dann später reißt oder so. Ich habe mir auch, während ich da am Schirm gehangen bin, habe ich eigentlich gewusst, okay, es hält. Und ich habe jetzt nicht irgendwie Panik gehabt, dass es irgendwie sich die Situation ändern könnte, weil ich glaube, es ist eher in Filmen so, dass dann irgendwie Faden für Faden langsam reißt und am Schluss...

[00:22:31] Ja, fällt man dann runter. Ich denke, die größte Belastung ist beim Aufprall quasi. Und wenn es da standhält, dann wird es dann auch weiterhin standhalten. Das war so meine Überlegung.

[00:22:44] **Lucian Haas:** Was ist denn mit dem Schirm passiert? Hängt er da jetzt immer noch oben im Baum?

[00:22:48] **Simon von Fischer:** Nein, ein Stück haben sie mir noch geben können im Hangar unten. Und den Rest haben sie dann später geholt und wahrscheinlich einfach weggeworfen. Und das Stück, das ich noch zu Hause hatte, habe ich dann in einem lokalen Outdoor-Shop eigentlich zur Verfügung gestellt, weil die damit dann andere Jacken und so flicken können.

[00:23:12] **Lucian Haas:** Die nehmen den Stoff dann dafür. Genau. Okay, dann kriegt dein Schirm noch ein zweites Leben auf gewisser Weise. Mehr oder weniger. So wie du ein zweites Leben geschenkt bekommen hast, hat dein Schirm dann auch ein zweites. Hast du denn von diesem Aufprall, du bist ja dann heftig gegen diese Felsmauer geknallt, hast du da irgendwelche körperlichen Schäden dann davongetragen, die du vielleicht erst gar nicht gemerkt hast?

[00:23:34] **Simon von Fischer:** Ja, also erst mal habe ich gedacht, ich bin komplett unverletzt und habe einfach einen kräftigen Wumms gekriegt. Hat sich dann herausgestellt, dass ich unten beim Notarzt erst mal untersucht worden bin und langsam so ein bisschen von dem Adrenalin runtergekommen bin, dass ich schon ziemlich starke Schmerzen am Brustkasten hatte. Ich fuhr dann auch allerdings mit dem normalen Auto irgendwie zum Spital und dort haben sie Röntgen gemacht und sonstige kleine Tests, um zu sehen, ob ich so innere Verletzungen habe und so.

[00:24:20] Und dort konnten sie allerdings auch keine Frakturen oder so feststellen. Die Rippen waren kaputt, mehr oder weniger, aber die waren nicht so schmerzhaft. Die waren jetzt nicht verschoben oder so, also man hätte eh nichts machen können. Ob die jetzt nur gequetscht oder gebrochen sind, spielt dann eigentlich nicht so eine Rolle.

[00:24:38] **Lucian Haas:** Die wachsen dann irgendwie wieder sauber zusammen.

[00:24:41] **Simon von Fischer:** Ja, da kann man nicht wirklich viel machen. Früher hat man manchmal noch so eine Art Korsett gekriegt, damit man beim Atmen den Brustkasten nicht so sehr bewegt. Aber eigentlich braucht man das auch nicht. Man hat dann halt einfach fünf Wochen lang ziemlich Schmerzen beim Atmen. Nach

[00:25:00] **Lucian Haas:** fünf Wochen war das bei dir dann auch vorbei?

[00:25:02] **Simon von Fischer:** Ja, mehr oder weniger. Also sicher körperlich bin ich auch schon, glaube ich, nach vier Wochen wieder konnte ich eigentlich recht gut so kleine Wanderungen machen und so weiter. Das Problem war eher eben manchmal Niesen zum Beispiel, ist immer heftig. Aber so war es dann eigentlich schon recht bald, körperlich zumindest, wieder vorbei, genau.

[00:25:29] **Lucian Haas:** Das heißt, keine Körperkrankheiten? Ja, keine körperlichen Schäden länger davongetragen. Was ist mit einem seelischen Schaden? Was hat der Vorfall für ein Kopfkino bei dir ausgelöst?

[00:25:39] **Simon von Fischer:** Ja, also erst mal war es irgendwie ein bisschen komisch für mich, weil ich erwartungsgemäß irgendwie hätte irgendein Horror-Szenario oder Alpträume oder irgendwas haben müssen. Aber es kam mir eigentlich gar nicht so schlimm vor. Für mich war das irgendwie nicht so greifbar. Und auch irgendwie... Also ich hatte ja nie Panik oder so in der Felswand. Oder ich habe auch nie irgendwie den Moment gehabt, wo ich gewusst habe, jetzt sterbe ich oder irgendwie sowas. Das hatte ich alles nicht. Deswegen war ich zuerst ein bisschen skeptisch, ob das überhaupt sein kann.

[00:26:23] Ich denke, es ist erst nach und nach so ein bisschen gekommen, dass ich realisiert habe, wie viel Glück, das ich eigentlich hatte. Und auch, dass es mich beeinflusst beim Späteren. Und Fliegen habe ich ja damals auch noch nicht

gewusst in der ersten Phase.

[00:26:41] **Lucian Haas:** Die Fragen, die dann so kommen, sind das Fragen, wo du dich selber hinterfragt hast? Oder sind das auch Sachen, wo es auch viel darum geht, wie sehen mich andere?

[00:26:54] Also geht es darum, vielleicht auch ein Gefühl der Scham, dass man sagt, mir ist was passiert, vielleicht bin ich nicht der gute Pilot. Die anderen denken jetzt, ich bin, ja, ist der blöd geflogen, dass er sich da an die Felswand hängt.

[00:27:05] **Simon von Fischer:** Also ich wusste, dass ich nicht, ja,

[00:27:13] wie soll ich das sagen, ich bin nicht der Typ, der volles Risiko nimmt, zum Beispiel.

[00:27:21] Und deswegen habe ich eigentlich auch nie ein Problem damit gehabt, quasi auszusprechen, was passiert ist. Für mich hat es nicht meine Skills als Pilot eigentlich abgewertet, dass mir das passiert ist. Ich habe später einfach realisiert, dass ich wahrscheinlich nicht, das Maximum gemacht habe, um in so einer Situation klarzukommen, ob das eine Rolle gespielt hat jetzt. Weil weiß man nicht, weil es kann auch einfach Restrisiko gewesen sein. Ob ich mit mehr Sicherheitstrainings und so weiter genau diese Situation hätte verhindern können, kann man nicht nachvollziehen. Aber für mich persönlich war es halt schon so, dass ich,

[00:28:10] danach wusste irgendwann, wenn ich Thermik fliegen will und wenn ich Strecken fliegen will, dann muss ich mehr Zeit dafür haben und mehr dafür quasi tun, damit ich das auch für mich selber verantworten kann. Weil dann hätte ich das Maximum gemacht, was von meiner Seite her machbar ist. Und zu dem Zeitpunkt, wo der Unfall passiert ist, habe ich das halt nicht. Also da habe ich eigentlich quasi einen Trainingsrückstand gehabt.

[00:28:39] **Lucian Haas:** Hast du denn auch, von anderen Piloten oder sowas Kritik bekommen? Oder hast du irgendwelche indirekt vielleicht auch irgendwelche kritischen Stimmen gehört?

[00:28:48] **Simon von Fischer:** Nein, eigentlich überhaupt nicht. Ich denke, dadurch, dass ich eigentlich das von mir aus erzählt habe und quasi auf die Leute zugegangen bin, habe ich eher Zuspruch bekommen, punkto cool, dass du das erzählst und es ist gut, dass das jemand mal irgendwie sagt und so weiter. Und, es hat eigentlich nie jemand gesagt, ja, du hättest da nicht fliegen sollen oder du warst halt nicht irgendwie in der Lage, das zu fliegen oder irgendwie sowas. Das habe ich eigentlich so nie gehört.

[00:29:25] **Lucian Haas:** Du hast ja auch relativ bald das Gespräch zu einem Mentaltrainer gesucht. Der Benz Erbt, der war auch schon hier im Podcast. Warum?

[00:29:34] **Simon von Fischer:** Ich weiß nicht. Ich wusste, dass man solche Sachen nicht auf die leichte Schulter nehmen sollte, auch wenn es, dass einem vielleicht so vorkommt. Und was ich mir auch erhofft habe, ist ein bisschen, oder zumindest im Vorfeld erhofft habe, ist, dass ich vielleicht etwas darüber erfahre, ob das verantwortungsvoll war oder ob ich etwas dafür konnte oder nicht. So ein bisschen. Ich wollte eigentlich meine Einschätzung der Situation so ein bisschen abstützen, auf der Meinung quasi eines Fluglehrers, weil der Benz Erbt ist ja auch Fluglehrer. Und ja, ich habe mir da ein bisschen erhofft, dass ich quasi meine Einschätzung bestätigt kriege.

[00:30:25] **Lucian Haas:** Welche Erkenntnisse hast du da für dich gewonnen? Hast du irgendwas falsch gemacht oder war es wirklich nur das sogenannte Restrisiko, was dich dann einfach erwischt hat?

[00:30:35] **Simon von Fischer:** Ja, lustigerweise ist das eben gar nicht so definierbar. Und deswegen ist es auch gut gewesen, bin ich beim Mentalcoach gewesen, weil er konnte mir dann quasi aufzeigen, dass es erstens so ist, dass er mir nicht die Lösung für diese Frage geben kann oder die Antwort auf diese Frage geben kann. Und dass es wahrscheinlich für mich nie diese Antwort geben wird im ganzen Leben. Und dass es dieses Warum oder habe ich was falsch gemacht oder wie auch immer, das wird es wahrscheinlich finden. Das wird es wahrscheinlich für den Rest meines Lebens geben. Aber das ist auch okay. Und ich glaube, das ist der springende Punkt, dass man dieses Okay für sich akzeptieren muss.

[00:31:24] Und das ist manchmal stärker und manchmal ist es fast gar nicht da. Aber es macht nichts, wenn man das nicht rausfindet und weiß, es ist halt einfach nicht zu klären und spielt im Endeffekt eigentlich auch keine Rolle.

[00:31:40] **Lucian Haas:** Okay, heißt dann aber auch, dieses Restrisiko, was beim Flugsport immer da ist, zu dem muss man eigentlich auch okay sagen. Das muss man dann akzeptieren.

[00:31:49] **Simon von Fischer:** Auf jeden Fall. Und ich glaube, so wie ich jetzt unterwegs war, habe ich das Gefühl gehabt, ich habe immer gewusst, dass es ein Restrisiko gibt. Aber im Nachhinein würde ich sagen, kann man das wie fast gar nicht so wissen oder akzeptieren, weil es schon etwas anderes ist. Weil wenn man halt dann mal einen Unfall hat, aber das ist auch nicht schlimm. Man muss sich dessen halt einfach wirklich bewusst sein und eigentlich mehr oder weniger einfach für sich selber im Reinen sein, was man dafür getan hat und was man quasi da rauszieht.

[00:32:35] **Lucian Haas:** Hast du nach diesem Vorfall irgendwann auch ernsthaft mal darüber nachgedacht, ich höre auf mit dem Fliegen?

[00:32:42] **Simon von Fischer:** Erstmal gar nicht. Erstmal war es für mich wichtig, dass dieser Unfallflug nicht der letzte Flug war. Ja, weil ich habe ja nicht irgendwie etwas falsch gemacht beim Starten und mich deshalb irgendwie ausgehebelt oder irgendwie sowas. Ich war einfach mehr oder weniger zur falschen Zeit am falschen Ort. Vielleicht mit ein bisschen zu wenig Skills, aber das sei mal dahingestellt. Aber es war nicht das Fliegen an sich, das quasi für mich gefährlich war, sondern dieses, ich habe es immer verglichen, wenn du in einem Fluss schwimmst, dann ist es halt gefährlicher, als wenn du irgendwo an einem ruhigen See vom Steg aus ins Wasser gehst.

[00:33:31] Und deswegen ist die Option Hikenfly für mich halt immer noch da gewesen, weil ich wusste, dass in ruhiger Luft habe ich bisher nie Probleme gehabt. Und da habe ich auch genug Skills, um das so zu betreiben, dass es eigentlich für mich verantwortbar ist. Und deswegen wollte ich halt auch unbedingt, nochmal fliegen gehen.

[00:33:54] **Lucian Haas:** Und das bist du auch. Wann war denn dein erster Flug dann wieder?

[00:33:58] **Simon von Fischer:** Mein erster Flug war im Januar. Da bin ich dann einen Tag lang mit meiner ehemaligen Flugschule mitgegangen und habe gleichzeitig auch noch gerade einen neuen Schirm getestet, wo ich mir vorstellen konnte, das wäre was für die Zukunft. Also einen leichten A-Schirm. Und wie erwartet eigentlich hat sich dieser Tag, auch sehr gut angefühlt eigentlich. Also ich habe nicht beim Fliegen Angst gehabt. Klar, beim Starten war es schon kurz ein bisschen aufgeregter als sonst. Aber ich denke, das Gefühl hat man auch, wenn man mehrere Monate nicht mehr geflogen ist und dann wieder am Startplatz steht, dann ist man auch aufgeregter als sonst, wenn man viel, viel fliegen geht.

[00:34:46] Das war eigentlich ein sehr schönes Erlebnis, zu merken, dass ich diese Situation auf jeden Fall richtig eingeschätzt habe, dass mir das nichts ausmachen wird und ich auch nicht irgendwie in der Luft irgendwie Angst habe oder irgendwie so.

[00:35:03] **Lucian Haas:** Und seither fliegst du auch wieder regelmäßig?

[00:35:06] **Simon von Fischer:** Ich habe seither ungefähr vielleicht fünf Tage gehabt, wo ich fliegen war. Einmal habe ich noch einen Schirm getestet, später im März. Da habe ich so vier, fünf Flüge an einem Tag gemacht.

[00:35:25] Später habe ich noch einen Schirm getestet, später im März. Und später habe ich auch ein, zwei Hikenflies noch gemacht. Und jetzt die letzten Monate war es wieder ein bisschen weniger. Mehr oder weniger, weil ich halt nicht so oft Zeit habe mit einem kleinen Kind. Und wenn es dann mal schön ist, dann möchte ich halt alle Sachen gleichzeitig machen. Und in letzter Zeit habe ich dann auch mal das Klettern vielleicht vorgezogen.

[00:35:50] Aber ich habe sicher vor, wieder fliegen zu gehen.

[00:35:55] **Lucian Haas:** Du hast einen kleinen Sohn. Genau. Ich kenne ein paar, die, als sie kleine Kinder bekommen haben, gesagt haben, ich fliege jetzt lieber erst mal nicht mehr oder sowas. Das wäre aber für dich kein Grund.

[00:36:10] **Simon von Fischer:** Ja, mittlerweile nach dem Unfall vielleicht wäre es eher ein Grund. Aber auch wieder hier vor allem, weil ich nicht so viel Zeit dafür aufwenden kann, wie ich das gerne würde, um für mich selber zu sagen, jetzt bin ich verantwortungsfähig. Ich bin verantwortungsvoll unterwegs. Und nicht unbedingt, weil ich jetzt finde, das Fliegen ist plötzlich wegen dem Kind viel gefährlicher geworden. Klar hat man eine zusätzliche Verantwortung als Vater. Aber es gibt ja auch die Person, die man ist. Und wenn du ständig nur unglücklich bist, dass du nicht fliegen

gehen kannst, dann bringst du eigentlich für das Kind auch nicht viel.

[00:36:54] Wenn du eine traurige Person bist, dann musst du halt vielleicht eher, was dafür tun, dass es für dich okay ist, fliegen zu gehen, genau.

[00:37:03] **Lucian Haas:** Dann hast du gesagt, du kletterst. Und bist auch in der letzten Zeit eher häufiger mal klettern gegangen, anstatt zu fliegen und sowas. Wie schätzt du denn die Risiken ein? Was ist im Grunde riskanter, das Klettern oder das Gleitschirmfliegen?

[00:37:17] **Simon von Fischer:** Ja, ich denke, das Gleitschirmfliegen ist vom Restrisiko her wahrscheinlich schon gefährlicher. Vor allem, denke ich, ist es halt schon ein Unterschied, ob man einfach irgendwie... wo in der Luft ist oder immer noch irgendwo ein bisschen mit den Felsen verbunden. Also klar, in den Bergen kann auch immer mal wieder ein Stein runterfallen oder irgendwie so. Dieses Restrisiko gehe ich dabei auch ein. Aber dort, wo ich klettern gehe, also ich bin jetzt nicht so der megastarke Abenteuerkletterer oder so. Ich mache vielleicht ein paar Sportrouten, die sehr bekannt sind. Und da, denke ich, ist das Restrisiko, beim Fliegen schon höher.

[00:38:04] **Lucian Haas:** Du hast deinen Vorfall auch in einem längeren Bericht auf der Seite von Chillout Paragliding beschrieben. Also da kann man das alles auch nachlesen. Also da zeigt sich, du gehst auch damit... also bist auch einfach voll bereit, mit dieser Geschichte an die Öffentlichkeit zu gehen. In der Gleitschirmszene gibt es noch viele Leute, also kenne ich auch, wenn denen irgendwas passiert, dann kehren sie das lieber unter den Teppich und wollen nicht groß drüber reden oder sowas. Was treibt dich dazu, zu sagen, nein, ich will ja gerade... dass über sowas auch gesprochen wird?

[00:38:35] **Simon von Fischer:** Ich kann nicht sagen, was genau mich dazu treibt, aber ich habe zwischendurch schon vorher auch an den Landeplätzen manchmal so eine Anti-Haltung entwickelt, sage ich dem. Wenn da irgendwelche Leute zu mir gekommen sind, die ich noch nicht mal gekannt habe und irgendwas erzählt haben von wegen, hast du auch dort bei diesem Hügel gemerkt, da trägt es ein bisschen und hier und da und dann bin ich dann trotzdem weggefliegen, weil ich gemerkt habe, dass das nicht so ist. Wenn ich gemerkt habe, da ist zu viel Wind oder irgendwas, wo ich dann gedacht habe, ja, also wenn ich da langfliege, dann checke ich das mal aus und ich habe keine Ahnung, versuche halt mal da irgendwie Anschluss zu finden und wenn es nicht klappt und es mir zu viel wird, dann fliege ich halt weg.

[00:39:22] Ich brauche dann nicht so irgendwelche Argumente, ja, die mich gut aussehen lassen quasi und ich habe mir dann oft gewünscht, dass es vielleicht den einen oder anderen gegeben hätte, der vielleicht auch mal einfach gesagt hätte, ja, da habe ich keine Ahnung gehabt, da habe ich einfach Glück gehabt oder ich bin einfach da weggegangen, weil es mir zu viel geworden ist oder irgendwie so. Das hat mich dann schon manchmal ein bisschen gestört und ich habe das ein bisschen als unangenehm empfunden, wenn man dann so in so Gespräche gezogen würde, als würde man mega irgendwie checken, was abgeht und so und ich habe da nie ein Problem gehabt zu sagen, ja, ich bin Anfänger, ich habe keine Ahnung.

[00:40:10] **Lucian Haas:** Wenn du dir die Szene so anguckst von den Leuten, mit denen du da auf Fliegen gehst, die du so auch mitkriegst, auch am Landeplatz dann, was würdest du denn sagen, wie viele von denen checken eigentlich wirklich, was abgeht?

[00:40:22] **Simon von Fischer:** Ja, es ist sehr schwierig einzuschätzen, weil man halt auch nicht weiß, was den jeweiligen Piloten ihr Ziel ist quasi. Ich finde, das ist ein bisschen ähnlich wie mit der Risikogruppe, mit der Risikoabschätzung beim Gleitschirmfliegen. Es hängt so viel davon ab, was du für dich selber entscheidest, wann du startest oder nicht und wo du langfliegst oder nicht. Deswegen ist es recht schwierig einzuschätzen, aber ich kann mir schon gut vorstellen, dass viele Leute, so wie ich, auch vor dem Unfall unterwegs waren,

[00:40:58] schon Sachen machen, die sie vielleicht nicht machen würden, wenn sie dieses Wissen hätten. Aber, ja, ich würde da auch niemals einen Vorwurf jemandem machen, weil man hat dieses Wissen einfach nicht und es ist auch nicht unbedingt nötig, dass man das hat. Also ich habe schon auch einfach sehr viel Pech gehabt. Also es gibt Leute, die fliegen länger als ich und von denen wird behauptet, dass sie draufgängerischer wären als ich und die haben bisher keine Unfälle gehabt. Und wenn man sich manchmal an so einen Startplatz mal hinsetzt und ein bisschen zuschaut, dann kann

man ja schon auch beobachten, dass viele Leute halt manchmal auch etwas Glück haben.

[00:41:44] **Lucian Haas:** Ja, nicht nur manchmal. Ich würde sagen, in sehr vielen Fällen wird man mal sagen, da ist immer eine große Portion Glück dabei, wie manche Leute sich aus manchen Situationen da noch rausretten oder wo der Schirm dann einfach noch freundlich etwas für sie macht, wo er dann doch wieder so aufgeht oder so. Da hast du als Pilot den Schirm eigentlich eher daran gehindert, dass er dich da jetzt retten könnte. Nett, dass er es dann letzten Endes dann trotzdem noch so gemacht hat. Wenn du deinen Vorfall jetzt so für dich auch länger überdacht und analysiert hast, welche Rückschlüsse hast du denn für dich und deine Fliegerei daraus gezogen?

[00:42:21] **Simon von Fischer:** Ja, sicher in erster Linie, dass ich eben diese Streckenfliegerei erst mal nicht mehr mache. Und zwar eben aus dem Grund, dass ich einfach schlicht zu wenig Zeit habe, um das würdigerweise zu trainieren, wie man das sollte.

[00:42:41] Und dass ich halt sicher noch konservativer bin mit Starts und Wetterbedingungen und so weiter, wo ich dann vielleicht noch einmal mehr sagen würde, ey, heute wird das nix. Und vielleicht, was sich in den letzten Monaten noch verändert hat, ist dieses Gefühl, dass ich immer fliegen werde. Das könnte sich schon auch mal ändern. Ich denke, es wäre ja mittlerweile auch nicht mehr so tragisch für mich, vielleicht das Fliegen auch mal für eine Zeit lang zumindest aufzugeben.

[00:43:19] **Lucian Haas:** Woran liegt das?

[00:43:20] **Simon von Fischer:** Ja, einfach, weil ich diese Zeit nicht habe oder vielleicht mir diese Zeit auch nicht nehmen möchte dafür, weil ich eben auch andere Sachen gerne mache und weil es halt schon auch das ist, wo dann das Umfeld auch immer ein bisschen skeptisch ist, wenn die wissen, dass ich jetzt wieder fliegen gehe. Oder so. Da gibt es ja schon die einen oder anderen Eltern, Schwiegereltern und so, die dann nicht sonderlich erfreut sind, weil sie das vielleicht selber auch nicht so genau analysiert haben, wie ich das habe.

[00:43:55] **Lucian Haas:** Das hast du jetzt für dich analysiert und deine Schlüsse für dich rausgezogen. Was würdest du denn sagen, wenn andere Leute das hier hören oder deinen Bericht lesen oder sowas? Was könnten oder sollten die da rausziehen für sich? Was kann man vielleicht als generelle Lehre aus deinem Vorfall ziehen?

[00:44:13] **Simon von Fischer:** Also auf jeden Fall würde ich sagen, man muss sich für sich selber überlegen, wenn mir etwas passiert und ich Glück habe, das zu überleben, kann ich dann von mir sagen, ich habe mein Bestes getan, quasi was ich konnte, damit ich eigentlich so sicher wie möglich unterwegs war. Also ich war genug routiniert, ich habe mir einige Sicherheitskurse gemacht und ich habe alles quasi wettertechnisch analysiert. Ich habe auch mein Wissen zwischendurch vielleicht wieder etwas aufgefrischt mit irgendwelchen Kursen oder so.

[00:44:58] Einfach damit man für sich selber sagen kann, hey, irgendwie ein Risiko haben wir immer bei allem, was wir machen, aber ich habe mein Möglichstes getan, um das möglichst klein zu halten. Das ist das, was mich manchmal ein bisschen stresst, wenn ich diesen Unfall überdenke, dass ich halt nicht so viel dafür getan habe, dass ich quasi sicher bin, dass es nur Restrisiko war und dass ich halt auch nicht in der Lage war, diese Situation zu lösen. Und dann würde ich sicher auch sagen,

[00:45:37] dieses Streben nach diesen höher klassierten Schildern, Firmen sehe ich schon auch als großen Risikofaktor an, auch wenn die in der Theorie immer sicherer werden. Aber eigentlich ist es nicht wirklich nötig, es sei denn, man will in irgendwelche Wettkämpfe fliegen. Aber so wie ich das mitbekommen habe, ist es schon sehr verbreitet, dass man recht schnell dann irgendwie höhere Klassen fliegt. Und je mehr man fliegt und nichts passiert, desto schneller möglicherweise. Möchte man dann auch irgendwie noch höher gehen. Das finde ich halt manchmal ein bisschen schade, weil die heutigen Arschirme fliegen eigentlich recht gut.

[00:46:21] **Lucian Haas:** Das stimmt. Du bist ein sehr überlegter Mann. Woher kommt das?

[00:46:28] **Simon von Fischer:** Das weiß ich nicht. Da müsste man, ich weiß nicht, vielleicht meine Eltern fragen.

[00:46:38] Ich weiß nicht. Ich habe manchmal die Tendenz, so Antihaltungen zu entwickeln, wie ich das vorher schon angetönt zu haben. Wenn jemand tausendmal sagt, er hört dieses eine Radio am liebsten, dann möchte ich am liebsten

extra das andere Radio hören. Oder irgendwie so, ich weiß nicht, ich möchte da immer am liebsten so selber bestimmen, was ich gut finde und was nicht.

[00:47:05] **Lucian Haas:** Ein bisschen gegen den Strom schwimmen?

[00:47:07] **Simon von Fischer:** Ja, auch.

[00:47:09] Aber jetzt nicht in extremer Form.

[00:47:13] **Lucian Haas:** Ist das dann auch, dass du sagst, es wird so wenig darüber gesprochen, gerade deswegen will ich darüber sprechen, um ein Exempel zu setzen?

[00:47:21] **Simon von Fischer:** Ja, auf jeden Fall. Diesen Gedanken habe ich sicher schon dabei auch gehabt. Wenn ich etwas quasi hergeben kann, dann möchte ich es umso mehr.

[00:47:33] **Lucian Haas:** Wenn jetzt dein Beispiel Schule machte und ganz viele Leute jetzt anfangen würden, von ihren kleinen und größeren Vorfällen zu erzählen und welche Fehler sie da gemacht haben oder das analytisch zu betrachten und sowas, würdest du dann sagen, weil du sagst, ich schwimme immer gegen den Strom, nicht immer, aber gerne gegen den Strom, dann mache ich es halt nicht mehr? Oder wärest du dann etwas, wo du sagst, nein, das ist jetzt eine tolle Entwicklung?

[00:47:59] **Simon von Fischer:** Ja, also es geht mir überhaupt nicht darum, dass jeder jetzt möglichst viel, jeden kleinsten Vorfall irgendwie in die Welt hier hinausschreit.

[00:48:11] Es geht mir eher darum, dass man einfach nicht unbedingt diese Vorfälle, die man jetzt hat, dieses Kompetitive immer haben muss und dass man auch eben mal einfach nur Glück haben kann, ohne dass man sich dessen irgendwie schämen muss oder dass man selber für sich irgendwie das Gefühl hat, dass man deswegen irgendwie ein schlechter Pilot ist oder so. Das geht auch eigentlich über das Gleitschirmfliegen hinaus. Also ähnliche Diskussionen führt man ja auch, wenn man zum Beispiel als Mann Teilzeit arbeitet, dass man dann irgendwie nicht für die Familie sorgt und so weiter. Einfach dieses ganze von

[00:48:53] der Norm abkommen ist immer irgendwie schlecht und deswegen, nein, jeder ist einfach so, wie er ist und die meisten sind eigentlich nicht genauso, wie es diese gesellschaftliche Norm vorgibt, dass alle sind. Und deswegen finde ich es halt gut, wenn man drüber reden kann und wenn das viele machen, dann weiß man dann auch, dass man selber arbeitet, auf jeden Fall überall reinpasst, ohne dass man sich verstellen muss.

[00:49:23] **Lucian Haas:** Hast du noch einen fliegerischen Traum?

[00:49:27] **Simon von Fischer:** Ich habe mir eigentlich diesbezüglich nichts vorgenommen. Ich würde eigentlich gerne einfach weiterhin noch dieses Genießen halt weiterhin machen können, dass ich Feierabendflüge in Sonnenuntergänge und so weiter, das würde ich mir sicher noch bewahren wollen für die Zukunft, aber sonst habe ich eigentlich keinen speziellen Flug oder so, den ich mir noch erfüllen möchte.

[00:50:05] **Lucian Haas:** Feierabendflüge in Sonnenuntergänge, das ist ja eigentlich wahrscheinlich das, was die meisten Piloten auch letzten Endes mit am meisten genießen können, wenn sie es dann haben und dann für sich auch so zulassen und nicht sagen, es muss der Riesenstreckenflug sein, sondern es sind häufig diese kleinen Flüge, die eigentlich die Seele streicheln und von denen man dann für sich einfach was, was Tolles rauszieht.

[00:50:27] Simon, ich danke dir für deine Erzählung, für deine Ehrlichkeit, für deine Offenheit und schön, dass du so viel Glück hattest, dass du das auch heute noch so erzählen kannst und ich hoffe, dass einige sich da vielleicht auch was rausziehen und dann auch für sich selber dann anfangen zu überlegen, okay, was bin ich bereit an Restrisiko zu akzeptieren beziehungsweise was kann ich vielleicht dazu tun, um am Ende sagen zu können, an diesem Teil war ich auf jeden Fall, das war nicht schuld, weil da habe ich mich entweder weiter trainiert oder ich habe meine Flüge so ausgewählt, dass ich diesen Teil des Risikos dann entsprechend ausschließen kann.

[00:51:02] **Simon von Fischer:** Ja, vielen Dank für die Möglichkeit, dass ich mich hier erklären konnte oder vielleicht dem einen oder anderen auch einen kleinen Denkanstoß geben kann für die Zukunft und ich möchte auf jeden Fall nicht,

dass ich jetzt irgendwie hier als der Papst des Wissens dargestellt bin. Das ist einfach eine Erfahrung, wo ich hoffe, dass viele davon profitieren und ich hoffe, dass die Leute das Fliegen genießen können und das ist eigentlich das Wichtigste, genau.

[00:51:44] **Lucian Haas:** Podz-Glitz ist der Podcast des Gleitschirm-Blogs Lu-Glitz. Ich bin der Produzent beider Angebote. Mein Name ist Lucian Haas. Lu-Glitz steht im Netz unter www.Lu-Glitz.blogspot.com. Lu-Glitz schreibt sich L-U-G-L-I-D-Z. Auf Lu-Glitz findest du auch die Shownotes, zu dieser Podcast-Folge samt einiger weiterführender Links.

[00:52:09] Wenn du schon ein Förderer von Podz-Glitz und Lu-Glitz bist, danke. Wenn nicht, dann bitte unterstütze mich doch dabei, der Gleitschirm-Szene weiter dienlich zu sein. Als freier Journalist investiere ich viel Zeit hier hinein und die will irgendwie finanziert sein. Zumal das kein Hobby-Projekt ist, sondern Teil meiner Arbeit, von der ich lebe. Als Förderer von Podz-Glitz und Lu-Glitz musst du dich zu nichts verpflichten. Es gilt nur diese einfache Regelung. Du darfst geben, wann, so oft und so viel du willst. Das kann ein einmaliger oder auch wiederkehrender Förderbeitrag sein. Du entscheidest. Zahlungen sind ganz einfach per PayPal oder Banküberweisung möglich. Alle nötigen Daten findest du auf meinem Blog Lu-Glitz und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:52:54] Bis zum nächsten Mal. Ciao.

English

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

Show notes

Simon von Fischer got stuck on a vertical cliff with his paraglider. How did the experience change his view of the aviation world?

Paragliding can put you in situations that no one wants to be in. Even if they end harmlessly.

For example: You catch a big collapse while thermalling near the terrain. The canopy turns exactly towards the rocks. Shortly after, you find yourself dangling freely over the abyss—held only by a few thin lines of your wing, which has become entangled in three tiny trees on a small rocky ledge.

Exactly that happened to the Swiss Simon von Fischer in August 2021. That the 41-year-old can report on this in this 98th episode of Podz-Glitz completely alive shows: The matter somehow ended well and without lasting physical damage.

In which: No one will likely be able to brush off such an incident without a trace. Even in the aviation soul, scars can remain. Small injuries to the ego or also – let's say: potholes in the enthusiasm that one feels for flying from then on.

That is also part of the residual risk of our beautiful sport. We are only too happy to ignore it and talk about it far too rarely. Unless, of course, one does it like Simon and tells the story.

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

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

Music of this episode:

Track: After Party | Künstler: Loyalty Freak Music

Music promoted by Happy Soul Music Library

<https://happysoulmusic.com>

Simon von Fischer got stuck on a cliff with his paraglider. How did the experience change his view of the aviation world?

Links:

- Experience report on the accident: <https://chilloutparagliding.com/infos/news-reports/restrisiko/>
 - Accident report: <https://www.blick.ch/news/einsatz-der-air-glaciers-im-lauterbrunnen-tal-gleitschirm-pilot-wird-spektakulaer-aus-felswand-gerettet-id16746197.html>
 - Human Factor: <https://lu-glitz.blogspot.com/2020/07/podz-glitz-35-faktor-mensch.html>
-

Source: <https://lu-glitz.blogspot.com/2022/12/podz-glitz-98-restrisiko.html>

Transcript

[00:00:15] **Simon von Fischer:** That's this "why" or "did I do something wrong" or whatever, and it'll probably be there for the rest of my life, but that's also okay, and I think that's the key point—that you have to accept that "okay" for yourself. Sometimes it's stronger, and sometimes it's almost not there at all, but it doesn't matter if you don't figure it out

and know that it's just not clearable and doesn't actually play any role in the defect.

[00:01:04] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast.

[00:01:08] **Simon von Fischer:** Stories from the cosmos of paragliding.

[00:01:12] **Lucian Haas:** Today with Simon

[00:01:14] **Simon von Fischer:** Von Fischer and

[00:01:16] **Lucian Haas:** I'm Lucian Haas.

[00:01:21] Paragliding can put you in situations that nobody wants to be in, even if they end up being harmless. For example, you take a major collapse while flying in thermals near the ground. The canopy turns exactly toward the rocks. Shortly after, you find yourself dangling freely over the abyss, held only by a few thin lines of your glider, which has become snagged in three tiny trees on a small rocky ledge.

[00:01:49] That's exactly what happened to the Swiss Simon von Fischer in August 2021. The fact that the 41-year-old can report on it in this 98th episode of Podz-Glidz shows that, somehow, it ended well and without any lasting physical damage.

[00:02:07] That said... nobody will be able to brush off such an incident without a trace. Even in the pilot's soul, scars can remain. Small injuries to the ego or, let's say, potholes in the enthusiasm one feels for flying from then on. That too is part of the residual risk of our beautiful sport. We just like to block it out and talk about it far too rarely. Unless, of course, you do it like Simon and tell the story.

[00:02:38] If you enjoy the podcast, please consider supporting my work as a patron. You can find out how to do this easily and without any obligation on the support page of my blog Lu-Glidz.

[00:02:54] Simon, if I'm seeing this correctly, you have a birthday tomorrow. That's right, yeah. Is that actually your second birthday you're celebrating this year? That

[00:03:05] **Simon von Fischer:** I've heard that a lot since the incident. But actually, this is still my normal birthday. The other one is just... something else.

[00:03:16] **Lucian Haas:** In between. If we call that other thing something in between, let's call it your unofficial second birthday or something. What special thing happened on that day?

[00:03:26] **Simon von Fischer:** Yeah, on that day I just exhausted my maximum luck when I got stuck on that rock face and was able to return to my family, friends, or just life in general, more or less uninjured, yeah.

[00:03:47] **Lucian Haas:** You were hanging off a cliff face. Let's just leave that as a cliffhanger, like in a soap opera. You were hanging off a cliff face, but before we get to the part where you tell us what actually happened, just tell us a bit about yourself. How long have you been flying and what kind of flyer are you?

[00:04:03] **Simon von Fischer:** So I've been paragliding since 2016. I started because I was very interested in hiking and flying. I come from a bit of a mountain sports background with climbing and high-altitude tours and things like that. And of course, I met many other people who also do paragliding. And the option of hiking up and flying down actually seemed like a very convenient way to descend. And yeah, it would just open up some new possibilities for me.

[00:04:44] And in terms of flying, I don't think I'm necessarily the competitive type. I mostly do it for myself, as another tool in mountain sports, so to speak. I'm not really out there to be competitive.

[00:05:04] **Lucian Haas:** So, in terms of character, does Hike and Fly usually take priority for you?

[00:05:08] **Simon von Fischer:** That was the original goal, exactly. Of course, later on, the thermals, yeah, they just sweep you away, as the name suggests. And yeah, you start to get a bit of a taste for that. But the original idea was actually more about going to some remote launch sites and not necessarily taking the cable car up.

[00:05:37] **Lucian Haas:** On this August 11th, your, as I said, unofficial second birthday, you also wanted to go for a hike and fly. What was the plan there?

[00:05:46] **Simon von Fischer:** We agreed to do a hike and fly in the Lauterbrunnen Valley. I was out with a friend I often went hike and fly with. And the day before, we had picked out a goal, it's called the Rothalhütte there.

[00:06:06] And we didn't actually plan to do too much. We just wanted to head up there. It had actually been an idea of mine for a while that we could take off from there. So, we just set off, even though the weather wasn't that great yet. The forecast wasn't that bad, but it was still quite cloudy and also a bit damp in places. But we didn't stress about it because of that.

[00:06:33] And then we basically went to the restaurant first, because the conditions didn't really allow us to start hiking up just yet. We waited there for about an hour or so. And when we came back out, the weather had improved and the sun came out. And we knew we still had at least two, two and a half, three hours of climbing ahead of us. And by then, the weather would be good enough for flying. And so we started walking.

[00:07:09] **Lucian Haas:** You mentioned the Lauterbrunnen Valley, which maybe not everyone has in mind. It's actually a very imposing valley in terms of its structure. What does it look like there?

[00:07:19] **Simon von Fischer:** So if you... come from Lauterbrunnen, you can actually see this beautiful U-shaped glacial valley, where the rock walls go up a few hundred meters on the right and left and only start sloping towards the peaks at the top. You can see so many, so many Instagram photos of the Lauterbrunnen Valley because it's a bit like a fairytale land with waterfalls and all that. It really is a special place. That

[00:07:52] **Lucian Haas:** ...is also where a lot of people actually go base jumping and stuff like that. Simply because there are these beautiful jump-off points and you really have this 300, 400-meter vertical drop, so to speak, off the rocks, where you can just jump down into the valley and then still land safely at the bottom.

[00:08:09] **Simon von Fischer:** Exactly. That's usually a bit of a task for paragliders as well, where you have to make sure you don't collide with those people. But there are also special agreements on when they're allowed to jump and when you shouldn't fly in front of the rock face.

[00:08:29] **Lucian Haas:** But there are probably also specific jump sites that you know of, where you know you definitely have to fly a wide arc around them.

[00:08:36] **Simon von Fischer:** Exactly. And also, there are agreed-upon times when base jumpers aren't allowed to jump. And generally, you shouldn't fly your paraglider too close to the walls there.

[00:08:49] **Lucian Haas:** So you hiked up there. Was that really high-altitude climbing on the rock in a sense? Or in the back part of the valley, are there also areas where you can just do normal hiking, so to speak?

[00:09:00] **Simon von Fischer:** Yes, so we climbed up on the opposite side of the famous cliff with the drops. And the cliff there isn't just solid rock all the way through like on the other side. There are actually quite normal white-red-white hiking trails that go up there. It can be hard to imagine from below sometimes, but there is indeed a path up. It was actually really normal mountain hiking, I'd say.

[00:09:32] **Lucian Haas:** And are there always starting options, like ledges in between where you can just launch off? Or how does that work?

[00:09:38] **Simon von Fischer:** So you have to overcome some higher meters first, because it's rocky and wooded in some parts. But once you're a bit further up, the incline gets better. So there are also some grassy slopes and so on, where you can find good starting spots.

[00:09:58] **Lucian Haas:** Where did you guys start? At halfway point or did you hike all the way to the top?

[00:10:03] **Simon von Fischer:** That's actually the trail to the Rothalhütte. A bit further down, you'll come across these grassy meadows. That's about three-quarters of the way to the hut, exactly.

[00:10:17] **Lucian Haas:** And you can start well there?

[00:10:19] **Simon von Fischer:** You can start great there. It's actually quite pleasant, it's well-aligned, there are no obstacles, and so on.

[00:10:26] **Lucian Haas:** And was your takeoff also completely smooth?

[00:10:29] **Simon von Fischer:** Exactly, we took a break there first because we had a long climb, of course. And we first watched a bit how the others were flying, and I mean the other paragliders, especially those coming from the other side. And yeah, around two. Or so, we then started with actually perfect conditions. A bit of lift, but not too much, and also from the right direction, it was actually quite smooth.

[00:11:03] **Lucian Haas:** So the air felt completely pleasant, and it was nice just gliding along or being slightly thermically supported while flying around there.

[00:11:12] **Simon von Fischer:** Exactly, yeah, it was actually how you'd want it. At least during the takeoff. Regarding the thermals, we thought there'd probably be a bit more at first.

[00:11:22] But we didn't go up there specifically to fly thermals, so it didn't really bother us.

[00:11:31] **Lucian Haas:** If everything was going so smoothly, did the situation still change for you, let's say, out of the blue, all of a sudden? What exactly happened? How did that come about?

[00:11:44] **Simon von Fischer:** It wasn't actually that sudden. So we started, and as I said, it was very pleasant. And we just went straight in, because sometimes you do that, you think to yourself, I'd like to extend my flight a bit, and then we flew along this rock face.

[00:12:06] **Lucian Haas:** On your side, where you started, or did you fly over to the other side where it's really steep?

[00:12:11] **Simon von Fischer:** No, on the same side, because if we had flown over, we probably would have been too low already. Okay.

[00:12:20] Also a bit more thermally active, from what I understood. In any case, it was already a bit bumpy to fly around. First, we lost some altitude and then it got better. But you couldn't just climb comfortably without much effort. You had to push through a bit and sometimes it was quite bumpy. So there were... it didn't come so suddenly later, but it wasn't basically... Yeah, it wasn't so extreme that I would have thought beforehand, I just want to get out of here or something, not that.

[00:13:04] **Lucian Haas:** It was thermically active, but in the sense of what you'd call normal thermals, more or less.

[00:13:09] **Simon von Fischer:** Exactly, yeah. You have to factor that in a bit there, exactly.

[00:13:15] While continuing to fly, I eventually saw this tandem that had some good lift. And I flew after it, it also had good lift. Then I turned around somewhere and on the way back, at the same spot, it actually rose much stronger than before.

[00:13:38] At first, I didn't really realize what was happening until I suddenly fell out of those thermals and my glider surged forward quite strongly. And in that moment, I basically knew... I already knew, oh, something really bad is probably about to happen.

[00:13:59] **Lucian Haas:** You expected the collapse, more or less.

[00:14:01] **Simon von Fischer:** Yeah, pretty much. But I was expecting more of a front collapse, which unfortunately wasn't the case. It was really the side towards the rock face that collapsed. I don't know exactly what happened next because it all went so fast.

[00:14:21] The next thing I was conscious of... what I perceived was that I was somehow swinging sideways backwards against this rock wall. And then it actually already crashed and then it was basically over. Then I was hanging there.

[00:14:40] **Lucian Haas:** In front of the rock face?

[00:14:42] **Simon von Fischer:** In front of the rock face, exactly. And I somehow looked up and saw that my glider had gotten caught in some small trees. Because this rock face keeps...

[00:14:54] ...is actually threaded with things as small as slopes. And then maybe another 20, 30 meters of rock. And then again into a ledge, the probability was just high that I'd eventually land on some ground like that somewhere. But I was lucky that I actually got caught in the lowest trees of such a ledge with the glider.

[00:15:26] **Lucian Haas:** Now, just to clarify the picture. Your glider is hanging up in the trees. You're basically hanging vertically down, still in your harness, but you're not sitting—meaning you're not directly near the ground, you're hanging in mid-air. The rock face is right next to you, but it just goes straight down to the valley floor, or would there have been a few other ledges in between? So if your glider, for whatever reason, were to tear or something and you fell further, would you... would you have slammed into the next ledge after 20 meters or what would that have looked like?

[00:15:59] **Simon von Fischer:** Yeah, it would have looked pretty much the same. There were more ledges. I think the distance to the next one would have been maybe 50 meters or so. But I wasn't hanging a kilometer above the valley floor in mid-air. I was dangling... I'd say I could reach the rock face with my arm. It would have been... it would have been pretty steep downwards afterwards too, and it probably wouldn't have been great if I'd fallen those remaining meters before hitting the ground.

[00:16:40] **Lucian Haas:** Yeah, so 50 meters already sounds like a pretty heavy impact would have followed. Can you still—I'd find it interesting—can you still remember your first thoughts in that situation? You've slammed against the rock face. You're hanging there, realizing, I'm hanging here. What comes to you, what flashes through your head?

[00:17:02] **Simon von Fischer:** So my first thought was, damn, was that really necessary? And right after that, actually, it was also like, what do I tell my wife at home? Those were actually the first two thoughts I had, exactly.

[00:17:21] **Lucian Haas:** Actually crazy. You're basically still in mortal danger and your first thought isn't, shit, how can I maybe secure myself or something, but oh, what do I tell my wife? This wasn't necessary.

[00:17:33] **Simon von Fischer:** Exactly, that was that moment where you can't control what you think. The thought of securing myself, of course, came to me later. I also tried to pull myself toward the rock face. Since I enjoy climbing, I also thought for a brief moment that I could maybe go up two or three meters. Climb up and sit there, but I quickly dismissed that because I knew, no, you're not in a state where you have responsible ideas and you'd better just leave that alone. I then somehow pulled my speed bar up and hung it over a small rock ledge so that I was a bit more secured.

[00:18:24] Ironically, my phone actually rang right then, and it was my wife on the other end. But I thought, okay, we'll probably have this phone call later, when I'm actually back safely on the ground.

[00:18:42] **Lucian Haas:** So you didn't pick up?

[00:18:44] **Simon von Fischer:** No, I think that would have been too much for her.

[00:18:49] **Lucian Haas:** Did she have any inkling that something was up? Like, do you have that kind of connection where she's like, "Hey, I need to give him a call"?

[00:18:56] **Simon von Fischer:** No. No, I think it was more like, normally when I'm out like that, I used to check in earlier to say I'd landed or something, and on that day it just took a bit longer than usual and she thought she might give me a call to ask. Now, not necessarily in the sense of "did something happen to you," but just to check in and see what I was up to, so to speak.

[00:19:28] **Lucian Haas:** You mentioned you were out with a pilot buddy, that you hiked up there with him. Did he actually see everything? Was he close enough to you to see exactly what happened to you?

[00:19:39] **Simon von Fischer:** Well, I think because he was also there on the ridge, he probably caught it a bit out of the corner of his eye, and then he actually flew out quickly into the middle of the valley and probably only saw that I was hanging there on the tree. And we were also in radio contact because we were connected. He asked me if there was anything he could do, like if he should alert someone or something. And I said, yeah, I can actually do that pretty well

myself, because I could reach my phone easily and then just alerted the rescue flight service myself from there.

[00:20:28] Exactly.

[00:20:30] **Lucian Haas:** And that's what saved you from your predicament?

[00:20:33] **Simon von Fischer:** Exactly. So, from where I was, you could actually see the Lauterbrunnen heliport. That's why they were there pretty quickly. They first flew to me by helicopter to see what the situation was. Then they left and came back later with the longline. Two rescuers then...rappelled down to that ledge above me. One secured himself to a tree and lowered the other down to me. And he secured me too. Once we were all basically fastened somewhere, the helicopter came back and took me and the rescuer who was with me away with the longline.

[00:21:22] And later on, they went back to pick up the other one from that ledge.

[00:21:29] **Lucian Haas:** For this flight with the heli, did you get out of your harness or did you fly with the harness on?

[00:21:35] **Simon von Fischer:** They actually hooked the carabiners directly onto my aircraft carabiners. So I was basically just hooked right onto them, exactly.

[00:21:45] **Lucian Haas:** And for the glider, did they cut all the lines or what did you guys do there?

[00:21:49] **Simon von Fischer:** Yeah, at first the plan was that you could maybe take the glider with you a bit while going up. But it was so badly tangled that only... a canopy did anything. So much for the idea that the glider would tear later or something. While I was hanging there on the glider, I actually knew, okay, it's holding. And I didn't have some kind of panic that the situation could somehow change, because I think it's more like in the movies where it slowly tears thread by thread and in the end...

[00:22:31] Yeah, then you fall down. I think the biggest stress is basically during the impact. And if it holds up then, it'll continue to hold up. That was my reasoning.

[00:22:44] **Lucian Haas:** What happened to the glider? Is it still hanging up in the tree?

[00:22:48] **Simon von Fischer:** No, they were able to give me one piece in the hangar downstairs. And they got the rest later and probably just threw it away. And the piece I still had at home, I actually made available at a local outdoor shop because they can use it to repair other jackets and stuff like that.

[00:23:12] **Lucian Haas:** They take the fabric for that. Exactly. Okay, then your glider gets a second life in a way. More or less. Just as you were given a second life, your glider got one too. From that impact, you slammed so hard against that rock wall, did you suffer any physical damage that you maybe didn't even notice at first?

[00:23:34] **Simon von Fischer:** Yeah, well, at first I thought I was completely uninjured and had just taken a heavy hit. It turned out that I was examined by the emergency doctor down there and as the adrenaline slowly started to wear off, I already had pretty severe pain in my chest. I then ended up going to the hospital in a normal car, and they did X-rays and other little tests to see if I had any internal injuries and such.

[00:24:20] And they couldn't find any fractures or anything like that there. The ribs were broken, more or less, but they weren't that painful. They weren't displaced or anything, so there wasn't really anything that could be done anyway. Whether they were just crushed or broken doesn't really matter at that point.

[00:24:38] **Lucian Haas:** They just sort of grow back together properly.

[00:24:41] **Simon von Fischer:** Yeah, there's not really much you can do. In the past, you'd sometimes get a kind of corset so that you wouldn't move your rib cage so much when breathing. But actually, you don't really need that either. You just have quite a bit of pain when breathing for about five weeks. After

[00:25:00] **Lucian Haas:** Was it over for you after five weeks too?

[00:25:02] **Simon von Fischer:** Yeah, more or less. I mean, physically I think I was okay again after four weeks; I could actually go on small hikes and stuff like that. The problem was more like sneezing sometimes, for example, it's always

intense. But physically at least, it was actually over pretty soon, exactly.

[00:25:29] **Lucian Haas:** So, no physical illnesses? Yeah, no lasting physical damage. What about psychological damage? What kind of mental imagery did the incident trigger for you?

[00:25:39] **Simon von Fischer:** Yeah, well, at first it was kind of weird for me because, as you'd expect, I was supposed to have some kind of horror scenario or nightmares or something. But it didn't actually seem that bad to me. It wasn't really tangible for me. And also, somehow... I mean, I never had panic or anything in the rock face. Or I never had that moment where I knew, "Okay, I'm dying now" or something like that. I didn't have any of that. That's why I was a bit skeptical at first about whether that's even possible.

[00:26:23] I think it happened gradually, realizing how lucky I actually was. And also how it influenced me later on. And back then, in the first phase, I didn't even know how to fly yet.

[00:26:41] **Lucian Haas:** Are the questions that come up then ones where you question yourself? Or are they also things where it's a lot about how others see you?

[00:26:54] So it's about, maybe also a feeling of shame, where you say something happened to me, maybe I'm not a good pilot. The others are thinking now, yeah, he flew like an idiot, hanging onto the rock face like that.

[00:27:05] **Simon von Fischer:** So I knew that I wasn't, yeah,

[00:27:13] how should I put it, I'm not the type to take full risks, for example.

[00:27:21] And that's why I actually never had a problem speaking out about what happened. For me, it didn't actually devalue my skills as a pilot that this happened to me. I just realized later that I probably hadn't done the maximum to handle such a situation, and I don't know if that played a role. Because you just don't know, it could have just been residual risk. Whether I could have prevented this exact situation with more SIV training and so on, you can't really know. But for me personally, it was just that I,

[00:28:10] at some point I knew that if I want to fly thermals and if I want to fly cross-country, then I have to have more time for it and do more for it, so that I can take responsibility for it myself. Because then I would have done the maximum that is feasible from my side. And at the time the accident happened, I hadn't. So I basically had a training backlog.

[00:28:39] **Lucian Haas:** Did you get any criticism from other pilots or anything like that? Or did you perhaps hear any critical voices indirectly?

[00:28:48] **Simon von Fischer:** No, not really at all. I think because I was the one who actually spoke up and approached people, I mostly got positive feedback—like, "it's cool that you're telling this" and "it's good that someone is finally saying something," and so on. And, no one ever actually said, "yeah, you shouldn't have flown" or "you weren't in a state to fly" or anything like that. I never really heard anything like that.

[00:29:25] **Lucian Haas:** You also sought out a conversation with a mental coach relatively soon. Benz Erbt, who was also here on the podcast—why?

[00:29:34] **Simon von Fischer:** I don't know. I knew you shouldn't take these things lightly, even if it might feel that way to you. And what I hoped for—or at least hoped for beforehand—is that I might find out whether it was responsible or if I was somehow to blame or not. Something like that. I actually wanted to back up my assessment of the situation a bit, based on the opinion of a flight instructor, because Benz Erbt is a flight instructor too. And yeah, I was hoping to get my assessment confirmed, so to speak.

[00:30:25] **Lucian Haas:** What insights did you gain from that? Did you do something wrong, or was it really just the so-called residual risk that simply caught you out?

[00:30:35] **Simon von Fischer:** Yeah, funnily enough, it's not really definable at all. And that's why it was good that I went to the mental coach, because he was able to show me, first of all, that he can't give me the solution to this question or the answer to this question. And that he probably will never give me that answer in my entire life. And that this "why"

or "did I do something wrong" or whatever, that will probably remain. That will probably be there for the rest of my life. But that's also okay. And I think that's the key point, that you have to accept this "okay" for yourself.

[00:31:24] And sometimes it's stronger, and sometimes it's almost not there at all. But it doesn't matter if you don't figure it out and know that it's just not something that can be clarified and, in the end, it doesn't really matter anyway.

[00:31:40] **Lucian Haas:** Okay, that also means you have to be okay with this residual risk that's always there in aviation. You have to accept that.

[00:31:49] **Simon von Fischer:** Definitely. And the way I've been traveling lately, I felt like I always knew there was a residual risk. But in hindsight, I'd say it's almost impossible to know or accept it like that, because it's something else entirely. Because if you actually have an accident, well, that's not so bad. You just have to be really aware of that and, more or less, be at peace with yourself regarding what you did and what you got out of it.

[00:32:35] **Lucian Haas:** Did you ever seriously think about quitting flying after that incident?

[00:32:42] **Simon von Fischer:** Not at all, at first. First, it was important to me that this accident flight wasn't my last flight. Yeah, because I didn't do anything wrong during the takeoff that somehow got me sidelined or anything like that. I was simply more or less in the wrong place at the wrong time. Maybe with a bit too few skills, but let's put that aside for now. But it wasn't flying itself that was dangerous for me, so to speak, it was this—I always compared it to swimming in a river; it's just more dangerous than going into the water from a pier at a calm lake.

[00:33:31] And that's why the option of hike-flying was still there for me, because I knew that I've never had any problems in calm air. And I also have enough skills to do it in a way that's actually responsible for me. And that's why I really wanted to go flying again.

[00:33:54] **Lucian Haas:** And you are too. When was your first flight again?

[00:33:58] **Simon von Fischer:** My first flight was in January. I went along with my former flight school for a day and at the same time tested a new glider that I could imagine being something for the future. So, a light A-glider. And as expected, that day actually felt very good. I mean, I wasn't afraid while flying. Sure, at the launch site it was a bit more exciting than usual for a short moment. But I think you get that feeling too when you haven't flown for several months and then stand at the launch site again; you're more excited than usual when you fly a lot, a lot.

[00:34:46] It was actually a really nice experience to realize that I had assessed the situation correctly—that it wouldn't bother me and that I wouldn't somehow be afraid in the air or anything like that.

[00:35:03] **Lucian Haas:** And have you been flying regularly again since then?

[00:35:06] **Simon von Fischer:** Since then, I've had maybe about five days where I went flying. Once I tested another glider later in March. I did about four or five flights in one day then.

[00:35:25] Later on, I tested another glider, later in March. And later I also did one or two hike-flights. And for the last few months, it's been a bit less again. More or less, because I just don't have that much time with a small child. And when the weather is nice, I want to do all the things at the same time. And lately, I've also sometimes prioritized climbing.

[00:35:50] But I definitely plan on going flying again.

[00:35:55] **Lucian Haas:** You have a young son. Exactly. I know a few people who, when they had small children, said they'd rather not fly for a while or something like that. But that wouldn't be a reason for you.

[00:36:10] **Simon von Fischer:** Yeah, maybe after the accident it would be more of a reason. But also, above all, because I can't spend as much time as I'd like to tell myself, "Okay, I'm capable. I'm traveling responsibly." And not necessarily because I suddenly think flying has become much more dangerous because of the child. Sure, you have an extra responsibility as a father. But there's also the person you are. And if you're constantly unhappy that you can't go flying, then you're not really bringing much to the child either.

[00:36:54] If you're a sad person, then maybe you have to do more to make sure it's okay for you to go flying, exactly.

[00:37:03] **Lucian Haas:** Then you said you go climbing. And lately, you've been going climbing more often than paragliding and stuff like that. How do you assess the risks? Which is basically riskier, climbing or paragliding?

[00:37:17] **Simon von Fischer:** Yes, I think paragliding is probably more dangerous in terms of residual risk. Above all, I think there's a difference between just being... somewhere in the air or still being connected to the rocks somehow. Sure, in the mountains, a rock can always fall down or something like that. I accept that residual risk as well. But where I go climbing—I'm not some mega-strong adventure climber or anything. I might do a few very well-known sport routes. And there, I think the residual risk is higher when flying.

[00:38:04] **Lucian Haas:** You also described your incident in a longer report on the Chillout Paragliding website. So, one can read all of that there. It shows that you're also... well, you're just completely ready to go public with this story. In the paragliding scene, there are still many people—I know them too—who would rather sweep something under the rug if something happens to them and don't want to talk about it much or anything like that. What drives you to say, no, I want... for things like this to be talked about?

[00:38:35] **Simon von Fischer:** I can't say exactly what drives me to do that, but I'll admit that I sometimes developed a bit of an anti-attitude at the landing sites before. If people I didn't even know came up to me and said things like, "Did you notice it carries a bit over there by that hill?" and then I'd fly off anyway because I realized it wasn't like that. When I noticed there was too much wind or something, I'd think, "Well, if I fly past there, I'll check it out," and I have no idea, I just try to find a connection somehow, and if it doesn't work and it becomes too much, I just fly away.

[00:39:22] I don't need any kind of arguments that make me look good, you know, and I've often wished that maybe one or another of them would have just said, yeah, I had no idea, I just got lucky, or I just left because it became too much for me or something like that. That bothered me sometimes and I found it a bit uncomfortable when you'd be pulled into these conversations as if you totally understood what was going on and stuff, and I never had a problem saying, yeah, I'm a beginner, I have no idea.

[00:40:10] **Lucian Haas:** If you look at the scene, at the people you go flying with, who you also notice at the landing field, what would you say, how many of them actually check what's going on?

[00:40:22] **Simon von Fischer:** Yeah, it's very difficult to assess because you don't know what the individual pilot's goal is, so to speak. I think it's a bit similar to the risk group, with the risk assessment in paragliding. It depends so much on what you decide for yourself, when you start or don't, and where you fly long or don't. That's why it's quite difficult to assess, but I can well imagine that many people, like me, were also out there before the accident,

[00:40:58] ...do things they might not do if they had this knowledge. But, yeah, I would never blame anyone for that, because you just don't have that knowledge and it's not necessarily required that you do. So, I've also just had a lot of bad luck. There are people who have been flying longer than I have, who claim to be more risk-taking than I am, and they haven't had any accidents yet. And if you sit at a launch site sometimes and watch a bit, you can see that a lot of people are just lucky sometimes.

[00:41:44] **Lucian Haas:** Yeah, not just sometimes. I'd say in very many cases you'd say there's always a large portion of luck involved in how some people manage to pull themselves out of certain situations, or where the glider simply does something friendly for them, where it opens up again or something. As a pilot, you actually mostly prevented the glider from being able to save you there. Nice that it still managed to do it in the end, though. If you've spent more time thinking about and analyzing your incident, what conclusions have you drawn for yourself and your flying?

[00:42:21] **Simon von Fischer:** Yes, primarily that I'm not doing cross-country flying for the time being. And that's precisely because I simply don't have enough time to train for it properly, as I should.

[00:42:41] And that I'm definitely more conservative with starts and weather conditions and so on, where I might say even more, "Hey, today's not happening." And maybe what's changed in the last few months is this feeling that I'm always going to fly. That could change. I think it wouldn't be that tragic for me anymore to maybe give up flying for a while, at least.

[00:43:19] **Lucian Haas:** What's the reason for that?

[00:43:20] **Simon von Fischer:** Yeah, simply because I don't have that time, or maybe I don't want to take that time for it, because I like doing other things too, and because that's also where the environment gets a bit skeptical when they know I'm going flying again. Or something. There are some parents, in-laws, and so on, who aren't particularly happy because they maybe haven't analyzed it as thoroughly as I have.

[00:43:55] **Lucian Haas:** So you've analyzed this for yourself and drawn your own conclusions. What would you say if other people hear this or read your report or something like that? What could or should they take away from it for themselves? What can perhaps be taken as a general lesson from your incident?

[00:44:13] **Simon von Fischer:** So, I would definitely say that you have to ask yourself: if something happens to me and I'm lucky enough to survive, can I say I did my best, as much as I could, to be as safe as possible? Like, was I experienced enough, did I take some safety courses, and did I analyze everything in terms of the weather? I also might have refreshed my knowledge every now and then with some courses or something.

[00:44:58] Just so you can say to yourself, hey, we always have some risk in everything we do, but I did my best to keep it as small as possible. That's what stresses me out a bit sometimes when I think back on that accident—that I didn't do enough to be, like, sure that it was only residual risk, and that I wasn't able to resolve that situation. And then I'd also certainly say,

[00:45:37] this pursuit of these higher-rated gliders—I see that as a major risk factor too, even if they theoretically become safer. But actually, it's not really necessary unless you want to fly in some kind of competitions. But from what I've gathered, it's already very common to start flying higher classes pretty quickly. And the more you fly and nothing happens, the faster you might want to go even higher. I find that a bit of a shame sometimes, because today's gliders actually fly quite well.

[00:46:21] **Lucian Haas:** That's true. You're a very thoughtful man. Where does that come from?

[00:46:28] **Simon von Fischer:** I don't know. You'd have to, I don't know, maybe ask my parents.

[00:46:38] I don't know. I sometimes have a tendency to develop these counter-positions, as I've hinted at before. If someone says a thousand times that they love listening to this one radio station, then I want to listen to the other one specifically. Or somehow, I don't know, I always want to decide for myself what I like and what I don't.

[00:47:05] **Lucian Haas:** Swimming against the tide a bit?

[00:47:07] **Simon von Fischer:** Yeah, also.

[00:47:09] But not in an extreme way right now.

[00:47:13] **Lucian Haas:** So, is it also that you're saying, because so little is talked about, that's exactly why I want to talk about it, to set an example?

[00:47:21] **Simon von Fischer:** Yes, definitely. I've certainly had that thought before too. If I can give something up, then I want to do it all the more.

[00:47:33] **Lucian Haas:** If your example was a school and a lot of people started talking about their small and large incidents, what mistakes they made, or looked at them analytically and all that, would you say—since you say you're always swimming against the current, not always, but you like swimming against the current—then you wouldn't do it anymore? Or would you be someone who says, no, that's a great development?

[00:47:59] **Simon von Fischer:** Yeah, well, it's not at all about everyone shouting out every single tiny incident to the world.

[00:48:11] It's more about the fact that you don't necessarily have to have this competitive edge in the incidents you have now, and that you can also just be lucky sometimes without having to be ashamed of it or feeling like you're a bad pilot because of it or something. This actually goes beyond paragliding too. You have similar discussions, for example, if a

man works part-time, that he's somehow not providing for the family and so on. Just this whole thing of

[00:48:53] deviating from the norm is always seen as somehow bad, and because of that, no, everyone is just who they are, and most people aren't actually the same as the societal norm dictates everyone should be. And that's why I think it's good when you can talk about it, and if many people do, then you know that you can fit in everywhere, in any case, without having to pretend to be someone you're not.

[00:49:23] **Lucian Haas:** Do you still have a pilot's dream?

[00:49:27] **Simon von Fischer:** I haven't really set anything out for myself in that regard. I'd actually just like to be able to keep enjoying things like those sunset flights after work; I'd definitely want to save that for the future, but otherwise, I don't really have any specific flight or anything that I still want to fulfill.

[00:50:05] **Lucian Haas:** After-work flights into sunsets—that's probably actually what most pilots can enjoy the most in the end, once they have it and allow themselves to, and don't say it has to be the massive cross-country flight, but it's often these small flights that actually soothe the soul and from which you can simply take away something great for yourself.

[00:50:27] Simon, thank you for your story, for your honesty, and for your openness. It's great that you were lucky enough to be able to tell it like this today, and I hope that some people might take something from it and start thinking for themselves: okay, what residual risk am I willing to accept, or what can I perhaps do so that I can say at the end, regarding this part, it definitely wasn't my fault because I either trained further or I selected my flights in a way that I could rule out that part of the risk accordingly.

[00:51:02] **Simon von Fischer:** Yes, thank you very much for the opportunity to explain myself here, or perhaps to give one or another a little food for thought for the future, and I certainly don't want to be portrayed as some kind of pope of knowledge here. This is simply an experience where I hope many will benefit, and I hope that people can enjoy flying, and that is actually the most important thing, exactly.

[00:51:44] **Lucian Haas:** Podz-Glidz is the podcast of the paragliding blog Lu-Glidz. I am the producer of both offerings. My name is Lucian Haas. Lu-Glidz can be found online at www.Lu-Glidz.blogspot.com. Lu-Glidz is spelled L-U-G-L-I-D-Z. On Lu-Glidz, you will also find the show notes for this podcast episode, along with some additional links.

[00:52:09] If you're already a supporter of Podz-Glidz and Lu-Glidz, thank you. If not, please consider supporting me in continuing to serve the paraglider scene. As a freelance journalist, I invest a lot of time into this, and it needs to be financed somehow. Especially since this isn't a hobby project, but part of the work I do for a living. As a supporter of Podz-Glidz and Lu-Glidz, you don't have to commit to anything. Only this simple rule applies: you can give whenever, as often, and as much as you want. It can be a one-time or a recurring contribution. You decide. Payments are easily possible via PayPal or bank transfer. You can find all the necessary details on my blog Lu-Glidz, specifically on the Support page.

[00:52:54] See you next time. Ciao.

Français

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

Show notes

Simon von Fischer est resté coincé avec son parapente sur une falaise verticale. Comment cette expérience a-t-elle changé sa vision du monde de l'aviation ?

Le parapente peut vous mettre dans des situations que personne ne souhaite, même si elles se terminent sans gravité.

Par exemple : vous recevez une grosse turbulence en vol thermique à proximité du terrain. La voile vire précisément en direction des rochers. Peu après, vous vous retrouvez suspendu librement au-dessus de l'abîme – retenu seulement par quelques fines lignes de votre voile, qui s'est accroché dans trois minuscules arbres sur un petit éperon rocheux.

C'est exactement ce qui est arrivé au Suisse Simon von Fischer en août 2021. Le fait que le quadragénaire puisse rapporter tout cela de vive voix dans ce 98e épisode de Podz-Glitz montre que l'affaire s'est finalement bien terminée et sans séquelles physiques permanentes.

À cet égard : personne ne pourra sans doute oublier un tel incident. Même dans l'âme d'un pilote, des cicatrices peuvent subsister. De petites blessures à l'ego ou aussi — disons : des nids-de-poule dans l'enthousiasme que l'on ressent désormais pour le vol.

C'est aussi une partie du risque résiduel de notre si beau sport. Nous préférons volontiers l'ignorer et nous en parlons bien trop rarement. À moins que l'on ne fasse comme Simon et qu'on en parle.

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 :

Piste : After Party | Artiste : Loyalty Freak Music

Musique promue par Happy Soul Music Library

<https://happysoulmusic.com>

Simon von Fischer est resté coincé sur une falaise avec son parapente. Comment cette expérience a-t-elle changé sa vision du monde de l'aviation ?

Liens :

- Récit d'expérience sur l'accident : <https://chilloutparagliding.com/infos/news-reports/restrisiko/>
- Rapport d'accident : <https://www.blick.ch/news/einsatz-der-air-glaciers-im-lauterbrunnen-tal-gleitschirm-pilot-wird-spektakulaer-aus-felswand-gerettet-id16746197.html>
- Facteur humain : <https://lu-glitz.blogspot.com/2020/07/podz-glitz-35-faktor-mensch.html>

Source : <https://lu-glitz.blogspot.com/2022/12/podz-glitz-98-restrisiko.html>

Transcript

[00:00:15] **Simon von Fischer:** C'est ce genre de "pourquoi" ou "est-ce que j'ai fait quelque chose de mal" ou quoi que ce soit, ça va probablement durer le reste de ma vie, mais c'est aussi correct et je pense que c'est là le point crucial : il faut accepter ce "c'est ok" pour soi-même. Parfois c'est plus fort, et parfois c'est presque inexistant, mais ça ne change rien si on ne trouve pas la réponse et qu'on sait que c'est tout simplement impossible à élucider, et ça ne joue en fait aucun rôle dans le dysfonctionnement.

[00:01:04] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, le podcast Lu-Glidz.

[00:01:08] **Simon von Fischer:** Des histoires du cosmos du parapente.

[00:01:12] **Lucian Haas:** Aujourd'hui avec Simon

[00:01:14] **Simon von Fischer:** von Fischer et

[00:01:16] **Lucian Haas:** Je suis Lucian Haas.

[00:01:21] Le parapente peut vous mettre dans des situations que personne ne souhaite, même si elles se terminent bien. Par exemple, vous prenez une grosse fermeture en faisant du parapente en thermique à proximité du relief. Le voile pivote précisément vers les rochers. Peu après, vous vous retrouvez suspendu au-dessus du vide, tenu seulement par quelques suspentes fines de votre aile, qui s'est accrochée à trois minuscules arbres sur un petit éperon rocheux.

[00:01:49] C'est exactement ce qui est arrivé au Suisse Simon von Fischer en août 2021. Le fait que le quadragénaire puisse nous raconter son expérience tout vivant dans ce 98e épisode de Podz-Glidz montre que ça s'est plutôt bien passé et sans séquelles physiques durables.

[00:02:07] Mais... personne ne pourra sans doute passer outre un tel incident sans laisser de traces. Même dans l'âme de pilote, des cicatrices peuvent subsister. De petites blessures à l'ego ou, disons, des nids-de-poule dans l'enthousiasme que l'on ressent pour le vol à partir de ce moment-là. Tout cela fait partie du risque résiduel de notre si beau sport. On a juste tendance à l'occulter et on en parle bien trop rarement. À moins de faire comme Simon et d'en parler.

[00:02:38] Si vous aimez le podcast, n'hésitez pas à soutenir mon travail en tant que mécène. Vous pourrez découvrir sur le site de mon blog Lu-Glidz comment c'est tout simple et sans aucun engagement, sur la page Soutenir.

[00:02:54] Simon, si je vois bien, c'est ton anniversaire demain. C'est vrai, oui. Est-ce que c'est en fait ton deuxième anniversaire que tu fêtes cette année ? C'est...

[00:03:05] **Simon von Fischer:** je l'ai déjà souvent entendu depuis l'événement. Mais en fait, c'est toujours mon anniversaire normal. L'autre, c'est un peu... quelque chose d'autre.

[00:03:16] **Lucian Haas:** ...entre les deux. Si on appelle l'autre événement un truc entre les deux, disons que c'est ton deuxième anniversaire officieux ou quelque chose comme ça. Qu'est-ce qui s'est passé de spécial ce jour-là ?

[00:03:26] **Simon von Fischer:** Oui, ce jour-là, j'ai simplement exploité ma chance maximale en restant coincé sur cette paroi rocheuse et en pouvant revenir auprès de ma famille, de mes amis ou en général dans la vie, quasiment sans blessure, oui.

[00:03:47] **Lucian Haas:** Tu es resté coincé sur la paroi. Laissons ça en suspens comme un cliffhanger de soap-opéra pour l'instant. Tu es resté coincé sur la paroi, mais avant d'en arriver là où tu pourras nous raconter ce qui s'est réellement passé, parle-nous un peu de toi. Depuis quand est-ce que tu voles et quel genre de pilote es-tu ?

[00:04:03] **Simon von Fischer:** Alors, je fais du parapente depuis 2016. J'ai commencé parce que je m'intéressais beaucoup à la randonnée et au vol. Je viens un peu du milieu des sports de montagne, avec l'escalade, les courses en haute montagne et tout ça. Et là, j'ai bien sûr rencontré beaucoup d'autres personnes qui font aussi du parapente. Et pour moi, l'option de monter à pied et de redescendre en volant me semblait être un moyen de descente très pratique. Et oui, ça m'ouvrirait de nouvelles possibilités.

[00:04:44] Et côté pilotage, je ne pense pas être vraiment du genre compétiteur. Je fais ça avant tout pour moi, comme un outil supplémentaire dans la pratique de la montagne. Je ne suis pas du tout dans une démarche compétitive, disons.

[00:05:04] **Lucian Haas:** Ça veut dire que, par nature, c'est plutôt le Hike and Fly qui passe avant pour toi ?

[00:05:08] **Simon von Fischer:** C'était l'objectif initial, exactement. Bien sûr, plus tard, la thermique, oui, elle vous emporte, comme son nom l'indique. Et oui, on commence à prendre goût à ça. Mais l'idée de départ était plutôt en lien avec le fait d'aller vers des sites de décollage inconnus et pas forcément de monter en téléphérique.

[00:05:37] **Lucian Haas:** Ce 11 août, pour ton, comme je l'ai dit, deuxième anniversaire informel, tu voulais aussi faire du Hike and Fly. C'était quoi le plan ?

[00:05:46] **Simon von Fischer:** Onze avons convenu de faire un Hike and Fly dans la vallée de Lauterbrunnen. J'étais avec un ami avec qui je faisais souvent des Hike and Fly. Et la veille, on avait fixé un objectif, vers la Rothalshütte, comme ça s'appelle là-bas.

[00:06:06] Et on n'avait pas prévu grand-chose en réalité. On voulait juste monter là-haut. C'était déjà une idée que j'avais depuis un moment, de pouvoir décoller là-bas. Alors on est partis, même si la météo n'était pas encore top. Les prévisions n'étaient pas si mauvaises, mais il faisait encore assez nuageux et même un peu humide par endroits. Mais on ne s'est pas stressé pour ça.

[00:06:33] Et on est d'abord allés au restaurant, parce que les conditions ne permettaient pas encore de commencer la montée. On a attendu une heure ou quelque chose comme ça. Et quand on est ressortis, la météo s'était améliorée et le soleil est apparu. On savait qu'il nous restait encore au moins deux, deux heures et demie, trois heures de montée. Et là, il fera bon pour voler. Et c'est comme ça qu'on a commencé à marcher.

[00:07:09] **Lucian Haas:** Tu as dit la vallée de Lauterbrunnen, tout le monde ne l'a peut-être pas en tête. C'est déjà une vallée très imposante par sa structure. À quoi ça ressemble là-bas ?

[00:07:19] **Simon von Fischer:** Alors, quand on... quand on vient de Lauterbrunnen, on peut voir cette belle vallée en forme de U sculptée par les glaciers, où les parois rocheuses montent de plusieurs centaines de mètres à droite et à gauche, avant de s'incliner vers les sommets en haut. On voit énormément de photos sur Instagram de la vallée de Lauterbrunnen, parce que c'est un peu comme un pays de contes de fées avec des cascades et tout ça. C'est vraiment un endroit spécial. Ça...

[00:07:52] **Lucian Haas:** C'est aussi là que beaucoup de gens font du basejump et ce genre de trucs. Tout simplement parce qu'il y a ces beaux points de saut et que tu as vraiment une chute verticale de 300, 400 mètres, en gros, depuis les rochers, où tu peux juste sauter dans la vallée et atterrir en toute sécurité en bas.

[00:08:09] **Simon von Fischer:** Exactement. C'est souvent un peu un défi pour les parapentistes, qui doivent faire attention à ne pas entrer en collision avec ces gens. Mais il existe aussi des accords spécifiques sur les moments où ils peuvent sauter et quand il ne faut pas survoler la paroi rocheuse.

[00:08:29] **Lucian Haas:** Mais il y a probablement aussi des zones de saut spécifiques que l'on connaît à peu près, et où l'on sait qu'on doit absolument faire un détour.

[00:08:36] **Simon von Fischer:** Exactement. Et justement, il y a aussi des horaires convenus où les basejumpers n'ont pas le droit de sauter. Et en général, on ne devrait pas voler avec le parapente trop près des parois là-bas.

[00:08:49] **Lucian Haas:** Alors, vous êtes montés là-haut. Était-ce vraiment de l'escalade en quelque sorte sur la paroi ? Ou est-ce qu'il y a aussi des zones dans la partie arrière de la vallée où on peut faire de la randonnée normale, pour ainsi dire ?

[00:09:00] **Simon von Fischer:** Oui, alors on est montés sur le côté opposé de la célèbre paroi rocheuse avec les dévers. Et la paroi là-bas, ce n'est pas du rocher continu comme de l'autre côté. Il y a en fait aussi des sentiers de randonnée tout à fait normaux, balisés blanc-rouge-blanc, qui montent là. C'est parfois difficile à imaginer depuis le bas, mais il y a bien un chemin pour monter. C'était en fait vraiment de la randonnée en montagne classique, pour ainsi dire.

[00:09:32] **Lucian Haas:** Et y a toujours des possibilités de départ, genre des replats entre les passages où on peut juste s'élancer ? Ou comment ça se passe ?

[00:09:38] **Simon von Fischer:** Alors, il faut d'abord franchir quelques mètres de dénivelé, parce que c'est parfois rocheux et boisé. Mais une fois qu'on est un peu plus haut, la pente devient meilleure. Il y a aussi parfois des pentes herbeuses et tout ça, où on peut déjà trouver de bons endroits pour décoller.

[00:09:58] **Lucian Haas:** Où avez-vous commencé ? À mi-hauteur ou vous êtes montés jusqu'en haut ?

[00:10:03] **Simon von Fischer:** C'est en fait le sentier qui mène à la Rothalhütte. Un peu plus bas, il y a ces alpages herbeux. C'est peut-être les trois quarts du chemin jusqu'à la cabane, exactement.

[00:10:17] **Lucian Haas:** Et on peut bien commencer là ?

[00:10:19] **Simon von Fischer:** On peut super bien commencer là. C'est en fait très agréable, c'est bien orienté, il n'y a pas d'obstacles et tout ça.

[00:10:26] **Lucian Haas:** Et votre décollage s'est aussi bien passé ?

[00:10:29] **Simon von Fischer:** Exactement, on a d'abord fait une petite pause là-bas parce qu'on avait bien sûr eu une longue montée. Et on a d'abord un peu observé comment les autres volaient, enfin les autres parapentes, surtout ceux qui venaient de l'autre côté. Et oui, vers deux heures environ. C'est quand on a décollé avec des conditions pratiquement parfaites. Un peu d'ascendance, mais pas trop, et aussi dans la bonne direction, c'était en fait sans aucun problème.

[00:11:03] **Lucian Haas:** L'air était vraiment agréable et c'était sympa de planer en profitant d'un peu de thermique ou d'une légère assistance.

[00:11:12] **Simon von Fischer:** Exactement, oui, c'était comme on pouvait le souhaiter. Au moins au décollage. Pour la thermique, on s'attendait à ce qu'il y en ait encore un peu plus au début.

[00:11:22] Mais on n'était pas partis pour faire de la thermique en soi, donc ça ne nous a pas vraiment dérangés.

[00:11:31] **Lucian Haas:** Si tout était si agréable, est-ce que la situation a quand même changé pour toi, disons, comme par hasard, d'un coup ? Qu'est-ce qui s'est passé exactement ? Comment est-ce arrivé ?

[00:11:44] **Simon von Fischer:** Ce n'était pas si soudain en fait. On a décollé, c'était comme je l'ai dit, très agréable. Et on est juste entrés, parce que parfois on fait ça, on se dit que j'aimerais bien prolonger mon vol un peu, et on a alors suivi cette paroi rocheuse.

[00:12:06] **Lucian Haas:** De votre côté, là où vous avez décollé, ou vous êtes passés de l'autre côté, là où c'est très raide ?

[00:12:11] **Simon von Fischer:** Non, du côté même, parce que si on était passés de l'autre côté, on aurait probablement été déjà trop bas. D'accord.

[00:12:20] C'était aussi un peu plus actif thermiquement, d'après ce que j'ai compris. En tout cas, c'était déjà un peu saccadé pour voler. Au début, on a un peu perdu de l'altitude et après c'est devenu mieux. Mais on ne pouvait pas juste monter tranquillement sans rien faire. Il fallait tenir un peu et parfois c'était assez saccadé. Donc il y avait... Ça n'est pas arrivé d'un coup plus tard, mais en fait, fondamentalement, ce n'était pas... Oui, ce n'était pas si extrême que je me sois dit avant : je veux juste m'en aller d'ici ou quelque chose comme ça, pas du tout.

[00:13:04] **Lucian Haas:** C'était agité thermiquement, mais on peut dire que c'est de la thermique normale, à peu près.

[00:13:09] **Simon von Fischer:** Exactement, oui. Là, il faut un peu anticiper, précisément.

[00:13:15] En continuant mon vol, j'ai fini par apercevoir ce tandem qui montait bien. Je l'ai suivi, il avait aussi une bonne montée. Je me suis ensuite retourné quelque part et, en revenant, au même endroit, ça a monté plus fort qu'avant.

[00:13:38] Au début, je n'ai pas vraiment réalisé ce qui se passait, jusqu'à ce que je sorte soudainement de cette thermique et que mon aile ait fait un gros saut vers l'avant. Et à ce moment-là, j'ai su... j'ai déjà su, oh, quelque chose de très mauvais va probablement arriver.

[00:13:59] **Lucian Haas:** Tu t'attendais déjà à la fermeture, à peu près.

[00:14:01] **Simon von Fischer:** Oui, en fait, déjà. Mais j'attendais plutôt une fermeture avant, ce qui n'a malheureusement pas été le cas. C'est vraiment le côté vers la paroi qui s'est replié. Ce qui s'est passé exactement, je ne sais pas, parce que c'est allé tellement vite.

[00:14:21] La chose suivante, quand j'ai repris conscience... Ce que j'ai perçu, c'est que je me balançais d'une certaine manière sur le côté vers l'arrière contre cette paroi rocheuse. Et là, ça a déjà fait un énorme bruit et c'était déjà fini. Ensuite, j'étais suspendu là.

[00:14:40] **Lucian Haas:** Devant la paroi rocheuse ?

[00:14:42] **Simon von Fischer:** Devant la paroi rocheuse, exactement. Et j'ai fini par lever les yeux et vu que mon aile s'était accrochée dans de petits arbres. Parce que cette paroi rocheuse, elle...

[00:14:54] ...qui est en fait parcourue par des petits talus comme ça. Et puis il y avait peut-être encore 20, 30 mètres de falaise. Et puis encore un éperon, la probabilité était donc grande que je finisse par atterrir quelque part sur un tel sol à un moment donné. Mais j'ai eu la chance de m'accrocher avec mon aile aux arbres les plus bas d'un tel éperon.

[00:15:26] **Lucian Haas:** Maintenant, pour clarifier l'image. Ton aile est coincée en haut dans les arbres. Tu es juste suspendu verticalement, tu es encore dans ton sellette, mais tu ne es pas assis, enfin, tu n'es pas juste à côté du sol, tu es suspendu dans le vide. La paroi rocheuse est juste à côté de toi, mais en dessous, ça descend tout droit jusqu'au fond de la vallée, ou est-ce qu'il y aurait encore eu d'autres marches ? Donc si maintenant ton aile, peu importe pourquoi, était déchirée ou quelque chose comme ça et que tu continuais à tomber, tu... Est-ce que tu serais peut-être tombé sur la marche suivante après 20 mètres ou à quoi ça aurait ressemblé ?

[00:15:59] **Simon von Fischer:** Oui, ça aurait été pratiquement la même chose. Il y avait d'autres gradins. Je pense que la distance jusqu'au prochain aurait été d'environ 50 mètres, ou quelque chose comme ça. Mais je ne pendais pas à un kilomètre au-dessus du fond de la vallée en plein air. Je balançais, je dirais, je pouvais toucher la paroi rocheuse avec mon bras. Ce serait... Ce serait quand même très raide en dessous après, et ça n'aurait probablement pas été très bon si j'avais encore fait tomber les derniers mètres avant de m'écraser.

[00:16:40] **Lucian Haas:** Oui, donc 50 mètres, ça fait déjà une sacrée chute pour l'impact qui aurait suivi. Est-ce que tu te rappelles encore, je trouve ça intéressant, est-ce que tu te rappelles tes premières pensées dans cette situation ? Tu te prends la paroi rocheuse, tu restes suspendu là, tu réalises que tu es suspendu là. Qu'est-ce qui te vient à l'esprit, qu'est-ce qui te traverse la tête ?

[00:17:02] **Simon von Fischer:** Alors, ma première pensée a été : putain, est-ce que c'était vraiment nécessaire ? Et juste après, en fait, aussi : qu'est-ce que je vais dire à ma femme à la maison ? C'étaient en fait les deux premières pensées que j'ai eues, exactement.

[00:17:21] **Lucian Haas:** C'est dingue en fait. Tu es toujours en danger de mort et la première chose à laquelle tu penses, c'est pas « putain, comment je peux m'assurer ici ou un truc du genre », mais plutôt « oh, qu'est-ce que je vais dire à ma femme ? ». C'était pas nécessaire.

[00:17:33] **Simon von Fischer:** Exactement, c'était ce moment où on ne peut pas contrôler ses pensées. L'idée de m'assurer moi-même m'est venue plus tard, bien sûr. J'ai aussi essayé de me tirer vers la paroi rocheuse. Comme j'aime aussi grimper, j'ai pensé pendant un court instant que je pourrais peut-être monter de deux ou trois mètres. Grimper et m'asseoir là-haut, mais j'ai rapidement abandonné l'idée parce que je savais que non, je n'étais pas dans un état où j'avais des idées responsables et que je préférerais laisser tomber ça. J'ai ensuite tiré mon accélérateur d'une manière ou d'une autre et je l'ai accroché sur une petite saillie rocheuse pour être un peu plus assuré en plus.

[00:18:24] Ironiquement, mon téléphone a sonné juste après, et c'était ma femme au bout du fil. Mais je me suis dit, d'accord, on passera cet appel plus tard, quand je serai vraiment de retour en sécurité sur le sol.

[00:18:42] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu n'as pas décroché ?

[00:18:44] **Simon von Fischer:** Non, je pense que ça aurait été trop fort pour elle.

[00:18:49] **Lucian Haas:** Est-ce qu'elle a pressenti que quelque chose se passait ? Enfin, vous avez une telle connexion qu'elle s'est dit : « Hé, il faut que je l'appelle » ?

[00:18:56] **Simon von Fischer:** Non. Non, je pense que c'était plutôt que d'habitude, quand je suis en déplacement, je donne des nouvelles plus tôt, genre pour dire que je suis arrivé ou quelque chose comme ça. Et ce jour-là, ça a duré un peu plus longtemps que d'habitude et elle s'est dit qu'elle allait peut-être appeler pour demander. Pas forcément dans le sens « est-ce qu'il t'est arrivé quelque chose », mais juste pour voir où j'en étais, en gros.

[00:19:28] **Lucian Haas:** Tu avais dit que tu étais accompagné d'un pote pilote avec qui tu avais grimpé là-haut. Est-ce qu'il a tout vu, lui ? Est-ce qu'il était assez proche pour voir exactement ce qui t'est arrivé ?

[00:19:39] **Simon von Fischer:** Eh bien, je pense qu'il l'a un peu vu à l'œil parce qu'il était aussi sur la crête, et après il a vite décollé vers le milieu de la vallée et a probablement juste vu que j'étais accroché à l'arbre. Et on était encore en contact radio parce qu'on était connectés. Il m'a demandé s'il pouvait faire quelque chose, genre s'il devait donner l'alerte ou un truc comme ça. Et j'ai dit que non, en fait je pouvais très bien le faire moi-même, parce que j'arrivais assez facilement à atteindre mon téléphone et j'ai simplement alerté moi-même le service de secours aérien à partir de là.

[00:20:28] Exactement.

[00:20:30] **Lucian Haas:** Et elle t'a sorti de cette situation périlleuse ?

[00:20:33] **Simon von Fischer:** Exactement. En fait, d'où j'étais, on avait un contact visuel avec l'héliport de Lauterbrunnen. C'est pour ça qu'ils sont arrivés assez vite. Ils sont d'abord venus vers moi en hélicoptère pour voir quelle était la situation. Ils sont repartis, puis sont revenus plus tard avec la longe. Deux secouristes se sont alors installés au-dessus de moi sur ce promontoire. L'un s'est attaché à un arbre et a fait descendre l'autre vers moi. Et il m'a aussi attaché. Une fois qu'on était tous, en quelque sorte, fixés quelque part, l'hélicoptère est revenu et m'a récupéré, moi et le secouriste qui était avec moi, avec la longe.

[00:21:22] Et plus tard, ils sont revenus chercher l'autre sur le promontoire.

[00:21:29] **Lucian Haas:** Pour ce vol en hélicoptère, tu es sorti de ton sellette ou tu as volé avec le sellette ?

[00:21:35] **Simon von Fischer:** Ils ont en fait accroché leurs mousquetons directement aux miens, ceux de l'avion. Donc je suis en fait resté accroché comme ça, exactement.

[00:21:45] **Lucian Haas:** Et pour l'aile, ils ont coupé tous les suspentes ou qu'est-ce que vous avez fait ?

[00:21:49] **Simon von Fischer:** Oui, au début, le plan était de pouvoir emmener le voile un peu avec nous pendant la montée. Mais il était tellement emmêlé que seul... un voile a pu aider. Tout ça pour dire que le voile finit par se déchirer ou quelque chose comme ça. Pendant que j'étais suspendu au voile, je savais en fait, d'accord, ça tient. Et je n'ai pas paniqué comme si la situation pouvait changer, parce que je pense que c'est plutôt dans les films que ça se déchire petit à petit, fil après fil, et qu'à la fin...

[00:22:31] Oui, on tombe alors. Je pense que la plus grosse contrainte, c'est quasiment au moment de l'impact. Et si ça tient à ce moment-là, alors ça continuera de tenir. C'était mon raisonnement.

[00:22:44] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qui est arrivé à l'aile ? Elle est toujours coincée là-haut dans l'arbre ?

[00:22:48] **Simon von Fischer:** Non, ils ont pu m'en donner un morceau dans le hangar en bas. Et pour le reste, ils l'ont récupéré plus tard et l'ont probablement juste jeté. Et le morceau que j'avais encore à la maison, je l'ai en fait mis à disposition dans un magasin d'articles de plein air local, parce qu'ils peuvent servir à réparer d'autres vestes et tout ça.

[00:23:12] **Lucian Haas:** Ils utilisent le tissu pour ça. Exactement. OK, alors ton aile a une deuxième vie en quelque sorte. Plus ou moins. Comme tu as reçu une deuxième vie, ton aile en a aussi eu une. Est-ce que tu as eu des dommages physiques suite à cet impact, vu que tu as frappé violemment contre ce mur rocheux, des trucs que tu n'as peut-être même pas remarqués au début ?

[00:23:34] **Simon von Fischer:** Oui, alors au début, j'ai pensé que je n'avais aucune blessure et que j'avais juste pris un sacré coup. Il s'est avéré que j'ai été examiné par le médecin d'urgence en bas et que, petit à petit, alors que l'adrénaline retombait, j'avais déjà de très fortes douleurs à la cage thoracique. Je suis ensuite arrivé à l'hôpital en voiture normale et ils ont fait des radios et d'autres petits tests pour voir si j'avais des blessures internes ou quelque chose comme ça.

[00:24:20] Et là, ils n'ont pas pu constater de fractures ou quoi que ce soit. Les côtes étaient cassées, plus ou moins, mais ce n'était pas si douloureux. Elles n'étaient pas déplacées ou quoi que ce soit, donc on n'aurait de toute façon rien pu faire. Que ce soit juste une commotion ou une fracture, ça n'a pas vraiment d'importance.

[00:24:38] **Lucian Haas:** Elles finissent par se ressouder proprement, d'une manière ou d'une autre.

[00:24:41] **Simon von Fischer:** Oui, on ne peut pas vraiment faire grand-chose. Avant, on recevait parfois une sorte de corset pour éviter de trop bouger la cage thoracique en respirant. Mais en fait, on n'en a pas vraiment besoin. On a juste assez mal pour respirer pendant cinq semaines. Après

[00:25:00] **Lucian Haas:** Est-ce que c'était fini pour toi aussi après cinq semaines ?

[00:25:02] **Simon von Fischer:** Oui, plus ou moins. Enfin, physiquement, je pense que j'étais déjà d'aplomb après quatre semaines, je pouvais déjà faire de petites randonnées et tout ça. Le problème, c'était plutôt parfois les étourdissements, par exemple, c'est toujours violent. Mais sinon, c'était déjà fini assez vite, du moins physiquement, exactement.

[00:25:29] **Lucian Haas:** Ça veut dire, pas de maladies physiques ? Oui, pas de séquelles physiques durables. Et pour les dommages psychologiques ? Quel genre de scénarios ont tourné dans ta tête après l'incident ?

[00:25:39] **Simon von Fischer:** Oui, alors au début, c'était un peu bizarre pour moi, parce qu'on s'attendrait à ce que j'aie genre un scénario d'horreur ou des cauchemars ou quelque chose comme ça. Mais en fait, ça ne m'a pas semblé si grave. Pour moi, c'était pas vraiment concret. Et aussi, d'une certaine manière... Enfin, je n'ai jamais paniqué ou quoi dans la paroi rocheuse. Ou je n'ai jamais eu ce moment où je me suis dit : "là, je meurs" ou quelque chose du genre. Je n'ai eu rien de tout ça. C'est pour ça que j'étais un peu sceptique au début, pour savoir si c'était seulement possible.

[00:26:23] Je pense que c'est venu petit à petit, le fait que j'aie réalisé à quel point j'avais de la chance, en fait. Et aussi que ça m'a influencé par la suite. Et pour l'avion, je ne le savais pas encore à la première étape.

[00:26:41] **Lucian Haas:** Les questions qui reviennent, est-ce que ce sont des questions où tu te remets en question ? Ou est-ce que c'est aussi des trucs où il s'agit beaucoup de comment les autres me voient ?

[00:26:54] Donc, il s'agit peut-être aussi d'un sentiment de honte, de se dire : il m'est arrivé quelque chose, je ne suis peut-être pas un bon pilote. Les autres pensent maintenant que je suis, enfin, que j'ai mal piloté, que je me suis accroché à la paroi rocheuse.

[00:27:05] **Simon von Fischer:** Alors je savais que je n'étais pas, oui,

[00:27:13] comment dire... je ne suis pas le genre de personne qui prend des risques inconsidérés, par exemple.

[00:27:21] Et c'est pour ça que je n'ai jamais eu de problème à exprimer ce qui s'est passé. Pour moi, le fait que ça m'arrive n'a pas dévalorisé mes compétences de pilote. J'ai réalisé plus tard que je n'avais probablement pas fait le maximum pour gérer une telle situation, et je ne sais pas si ça a joué un rôle. Parce qu'on ne sait pas, ça a pu être simplement un risque résiduel. On ne peut pas savoir si j'aurais pu éviter précisément cette situation avec plus de cours SIV ou autre. Mais pour moi personnellement, c'était déjà le fait que je,

[00:28:10] après, j'ai fini par savoir qu'à un moment donné, si je veux voler en thermique et faire des vols de cross-country, je dois avoir plus de temps pour ça et faire plus d'efforts pour pouvoir en assumer la responsabilité moi-même. Parce que là, j'aurais fait le maximum de ce qui est réalisable de mon côté. Et au moment où l'accident s'est produit, je ne l'avais pas fait. Donc, j'avais en fait un retard de formation.

[00:28:39] **Lucian Haas:** Est-ce que tu as reçu des critiques de la part d'autres pilotes ou quelque chose du genre ? Ou est-ce que tu as entendu, peut-être indirectement, des voix critiques ?

[00:28:48] **Simon von Fischer:** Non, en fait pas du tout. Je pense qu'en racontant les choses de mon propre chef et en allant vers les gens, j'ai plutôt eu des retours positifs, genre « c'est cool que tu en parles », « c'est bien que quelqu'un le dise enfin », et tout ça. Et en fait, personne ne m'a jamais dit : « ouais, tu n'aurais pas dû voler » ou « tu n'étais pas en état de piloter » ou quelque chose du genre. Je n'ai jamais entendu ça, en fait.

[00:29:25] **Lucian Haas:** Tu as aussi contacté assez rapidement un coach mental. Benz Erbt, il était déjà passé dans le podcast aussi. Pourquoi ?

[00:29:34] **Simon von Fischer:** Je ne sais pas. Je savais qu'il ne fallait pas prendre ce genre de choses à la légère, même si on peut avoir l'impression du contraire. Et ce que j'espérais, ou du moins ce que j'espérais avant, c'est peut-être d'en apprendre un peu plus sur le fait que c'était responsable ou si j'en étais responsable ou non. Un peu comme ça. Je voulais en fait un peu appuyer mon évaluation de la situation sur l'avis d'un instructeur de vol, parce que Benz Erbt est aussi instructeur de vol. Et oui, j'espérais un peu obtenir une sorte de confirmation de mon évaluation.

[00:30:25] **Lucian Haas:** Quelles conclusions en as-tu tirées ? Est-ce que tu as fait quelque chose de mal ou était-ce vraiment juste le soi-disant risque résiduel qui t'a simplement touché ?

[00:30:35] **Simon von Fischer:** Oui, c'est drôle, mais ce n'est pas du tout définissable. Et c'est pour ça que c'était bien d'aller voir le mental coach, parce qu'il a pu me montrer, d'abord, qu'il ne pouvait pas me donner la solution à cette question ou la réponse à cette question. Et que je n'aurai probablement jamais cette réponse dans toute ma vie. Et que ce "pourquoi" ou "ai-je fait quelque chose de mal" ou quoi que ce soit, ça va probablement rester. Ça va probablement être là pour le reste de ma vie. Mais c'est aussi OK. Et je pense que c'est le point crucial, qu'il faut accepter ce "OK" pour soi-même.

[00:31:24] Et c'est parfois plus fort, et parfois c'est presque inexistant. Mais ça n'a pas d'importance si on ne trouve pas la réponse et qu'on sait que c'est tout simplement insoluble, et que ça n'a finalement aucun impact.

[00:31:40] **Lucian Haas:** Ok, ça veut donc dire aussi qu'il faut être d'accord avec ce risque résiduel qui est toujours présent dans les sports aériens. Il faut l'accepter.

[00:31:49] **Simon von Fischer:** Absolument. Et je pense que vu la façon dont j'ai voyagé jusqu'à présent, j'ai toujours eu le sentiment de savoir qu'il y avait un risque résiduel. Mais avec le recul, je dirais qu'on ne peut pas vraiment le savoir ou l'accepter, parce que c'est quelque chose de différent. Parce que si on a un accident, mais ce n'est pas grave. Il faut simplement en être vraiment conscient et, plus ou moins, être en paix avec soi-même sur ce qu'on a fait et ce qu'on en retire, en quelque sorte.

[00:32:35] **Lucian Haas:** Est-ce que tu as sérieusement pensé à arrêter de piloter après cet incident ?

[00:32:42] **Simon von Fischer:** Pas du tout, au début. Pour moi, il était important que ce vol accidentel ne soit pas mon dernier vol. Oui, parce que je n'ai rien fait de mal au décollage qui m'aurait mis en danger ou quelque chose du genre. J'étais simplement plus ou moins au mauvais endroit au mauvais moment. Peut-être avec un peu trop peu de compétences, mais ça, on peut le mettre de côté. Mais ce n'était pas le vol en soi qui était dangereux pour moi, c'était plutôt... j'ai toujours fait cette comparaison : si tu nages dans une rivière, c'est plus dangereux que si tu vas à l'eau depuis un quai dans un lac calme.

[00:33:31] C'est pour ça que l'option Hikefly était toujours là pour moi, parce que je savais que je n'avais jamais eu de problèmes par temps calme jusqu'à présent. Et j'ai aussi assez de compétences pour le faire de manière à ce que ce soit, en fait, responsable pour moi. Et c'est pour ça que je voulais absolument aller voler à nouveau.

[00:33:54] **Lucian Haas:** Et toi aussi. C'était quand ton premier vol, finalement ?

[00:33:58] **Simon von Fischer:** Mon premier vol était en janvier. Je suis accompagné pendant une journée par mon ancienne école de vol et j'ai en même temps testé une nouvelle aile que je me suis dit que ce serait pour le futur. Donc une aile de classe A légère. Et comme on pouvait s'y attendre, cette journée s'est en fait très bien passée. Je n'ai pas eu peur en volant. Bien sûr, au décollage, j'étais un peu plus excité qu'à l'accoutumée pendant un court instant. Mais je pense qu'on a aussi cette sensation quand on n'a pas volé pendant plusieurs mois et qu'on se retrouve au décollage, on est

plus excité que d'habitude quand on vole beaucoup, beaucoup.

[00:34:46] C'était vraiment une très belle expérience de voir que j'avais bien analysé la situation, que ça ne me poserait aucun problème et que je n'aurais pas peur en l'air ou quelque chose comme ça.

[00:35:03] **Lucian Haas:** Et depuis, tu vuelles à nouveau régulièrement ?

[00:35:06] **Simon von Fischer:** Depuis, j'ai eu environ peut-être cinq jours où je suis allé voler. Une fois, j'ai encore testé une aile, plus tard en mars. Là, j'ai fait genre quatre ou cinq vols en une journée.

[00:35:25] Plus tard, j'ai testé une autre aile, plus tard en mars. Et après, j'ai aussi fait une ou deux sorties en hikefly. Et ces derniers mois, c'était encore un peu moins. Plus ou moins, parce que je n'ai pas souvent le temps avec un petit enfant. Et quand il fait beau, j'ai envie de tout faire en même temps. Et ces derniers temps, j'ai parfois même privilégié l'escalade.

[00:35:50] Mais j'ai bien l'intention de recommencer à voler.

[00:35:55] **Lucian Haas:** Tu as un petit fils. Exactement. J'en connais quelques-uns qui, quand ils ont eu des enfants en bas âge, ont dit : « Je préfère ne plus voler pour l'instant » ou quelque chose comme ça. Mais ce ne serait pas une raison pour toi.

[00:36:10] **Simon von Fischer:** Oui, maintenant après l'accident, ce serait peut-être plutôt une raison. Mais aussi surtout parce que je ne peux pas y consacrer autant de temps que je le voudrais pour me dire, moi-même, que maintenant je suis responsable. Que je voyage de manière responsable. Et pas forcément parce que je trouve que prendre l'avion est soudainement devenu beaucoup plus dangereux à cause de l'enfant. Bien sûr, on a une responsabilité supplémentaire en tant que père. Mais il y a aussi la personne que l'on est. Et si tu es constamment malheureux de ne pas pouvoir prendre l'avion, tu n'apportes pas grand-chose pour l'enfant non plus.

[00:36:54] Si tu es une personne triste, alors tu dois peut-être faire plus d'efforts pour que ça te ?i, pour que tu te sentes bien d'aller voler, exactement.

[00:37:03] **Lucian Haas:** Alors, tu as dit que tu faisais de l'escalade. Et que ces derniers temps, tu es plutôt allé grimper plus souvent qu'aller faire du parapente ou des trucs du genre. Comment évalues-tu les risques ? Qu'est-ce qui est fondamentalement plus risqué, l'escalade ou le parapente ?

[00:37:17] **Simon von Fischer:** Oui, je pense que le parapente est probablement plus dangereux en termes de risque résiduel. Surtout, je pense qu'il y a une différence entre être simplement... quelque part dans les airs ou être encore un peu relié aux rochers quelque part. Alors bien sûr, en montagne, il peut toujours arriver qu'une pierre tombe ou quelque chose comme ça. Je prends aussi ce risque résiduel. Mais là où je vais grimper, enfin je ne suis pas un méga grimpeur d'aventure ou quoi. Je fais peut-être quelques voies sportives très connues. Et là, je pense que le risque résiduel est plus élevé en faisant du parapente.

[00:38:04] **Lucian Haas:** Tu as aussi décrit ton incident dans un rapport plus long sur le site de Chillout Paragliding. On peut donc tout relire là-bas. Ça montre que tu es prêt à... enfin, que tu es tout à fait prêt à aller sur la place publique avec cette histoire. Dans la scène du parapente, il y a encore beaucoup de gens, je connais aussi, quand il leur arrive quelque chose, ils préfèrent le cacher sous le tapis et ne pas vouloir en parler ouvertement ou quelque chose comme ça. Qu'est-ce qui te pousse à dire, non, je veux justement... que l'on parle de ce genre de choses ?

[00:38:35] **Simon von Fischer:** Je ne peux pas dire exactement ce qui me pousse à le faire, mais je dois avouer que j'ai parfois développé une sorte d'attitude anti sur les sites d'atterrissage avant. Quand des gens que je ne connaissais même pas venaient me voir pour me raconter des trucs du genre : « Tu as aussi remarqué là-bas, sur cette colline, que ça porte un peu par endroits », je partais quand même voler parce que je m'étais rendu compte que ce n'était pas le cas. Quand je voyais qu'il y avait trop de vent ou autre chose, je me disais : « Bon, si je vole là-dedans, je vais voir comment ça se passe », et je n'en avais aucune idée, j'essayais juste de trouver un peu de prise et si ça ne marchait pas et que ça devenait trop pour moi, alors je m'en allais.

[00:39:22] Je n'ai pas besoin d'arguments, enfin, qui me feraient bien paraître, et je me suis souvent dit qu'il aurait été bien que l'un ou l'autre dise simplement : « Ouais, je n'en avais aucune idée, j'ai juste eu de la chance » ou « Je suis juste parti parce que c'était devenu trop pour moi » ou quelque chose comme ça. Ça m'a parfois un peu dérangé et j'ai trouvé ça un peu désagréable d'être entraîné dans des discussions comme si je comprenais parfaitement ce qui se passait, alors que je n'ai jamais eu de problème à dire : « Ouais, je suis débutant, je n'en sais rien ».

[00:40:10] **Lucian Haas:** Si tu regardes la scène, les gens avec qui tu vas voler, que tu remarques aussi à l'atterrissage, que dirais-tu, combien d'entre eux comprennent vraiment ce qui se passe ?

[00:40:22] **Simon von Fischer:** Oui, c'est très difficile à évaluer parce qu'on ne sait pas quel est le but de chaque pilote, en quelque sorte. Je trouve que c'est un peu comme avec le groupe de risque, l'évaluation des risques en parapente. Ça dépend tellement de ce que tu décides pour toi-même, quand tu décolles ou non et où tu fais de la longue distance ou non. C'est pour ça que c'est assez difficile à évaluer, mais je peux bien imaginer que beaucoup de gens, comme moi, étaient déjà en train de pratiquer avant l'accident,

[00:40:58] ...faire des choses qu'ils ne feraient peut-être pas s'ils avaient cette connaissance. Mais, oui, je ne reprocherais jamais ça à qui que ce soit, parce qu'on n'a tout simplement pas cette connaissance et ce n'est pas forcément nécessaire de l'avoir. Alors, j'ai aussi eu beaucoup de malchance. Il y a des gens qui volent depuis plus longtemps que moi et qui prétendent être plus téméraires que moi, et ils n'ont pas eu d'accidents jusqu'à présent. Et quand on s'assoit parfois sur un décollage et qu'on regarde un peu, on peut bien remarquer que beaucoup de gens ont parfois aussi un peu de chance.

[00:41:44] **Lucian Haas:** Oui, pas seulement parfois. Je dirais que dans très nombreux cas, on peut dire qu'il y a une grosse part de chance dans la façon dont certaines personnes s'en sortent dans certaines situations, ou quand l'aile fait encore quelque chose de sympa pour elles, quand elle finit quand même par s'ouvrir ou quelque chose comme ça. En tant que pilote, tu as en fait plutôt empêché l'aile de te sauver. C'est gentil qu'elle l'ait quand même fait au final. Si tu as réfléchi et analysé ton incident plus longuement de ton côté, quelles conclusions en as-tu tirées pour toi et pour ta pratique du vol ?

[00:42:21] **Simon von Fischer:** Oui, certainement en premier lieu, je ne ferai plus de vols de distance pour le moment. Et c'est justement parce que je n'ai tout simplement pas assez de temps pour m'entraîner comme il le faudrait.

[00:42:41] Et que je suis certainement plus conservateur avec les décollages et les conditions météo, et tout ça, où je dirais peut-être encore plus souvent : « Eh, aujourd'hui, ça ne va pas aller ». Et peut-être que ce qui a changé ces derniers mois, c'est ce sentiment que je vais toujours voler. Ça pourrait bien changer. Je pense que ce ne serait plus si tragique pour moi, maintenant, d'arrêter de voler pendant un certain temps, au moins.

[00:43:19] **Lucian Haas:** À quoi est-ce dû ?

[00:43:20] **Simon von Fischer:** Oui, tout simplement parce que je n'ai pas ce temps-là ou que je ne veux peut-être pas m'y consacrer, parce que j'aime aussi faire d'autres choses et parce que c'est aussi là que l'entourage est toujours un peu sceptique quand ils savent que je vais encore prendre l'avion. Ou quelque chose comme ça. Il y a déjà certains parents, beaux-parents et ainsi qui ne sont pas très réjouis, parce qu'ils n'ont peut-être pas analysé ça aussi précisément que moi.

[00:43:55] **Lucian Haas:** Tu as fait ton analyse et tu en as tiré tes propres conclusions. Qu'est-ce que tu dirais si d'autres personnes écoutent ça, lisent ton récit ou quelque chose du genre ? Qu'est-ce qu'elles pourraient ou devraient en retirer pour elles ? Quelle leçon générale peut-on tirer de ton incident ?

[00:44:13] **Simon von Fischer:** En tout cas, je dirais qu'il faut se poser la question : si quelque chose m'arrivait et que j'avais la chance de survivre, est-ce que je pourrais me dire que j'ai fait de mon mieux, que j'ai fait tout ce qui était en mon pouvoir pour être aussi en sécurité que possible ? Est-ce que j'avais assez d'expérience, est-ce que j'avais suivi des cours de sécurité et est-ce que j'avais analysé toutes les conditions météo ? Est-ce que j'avais aussi rafraîchi mes connaissances par moments avec des cours ou quelque chose du genre.

[00:44:58] Just so you can tell yourself, hey, we always take a risk in everything we do, but I did my best to keep it as small as possible. That's what stresses me out a bit sometimes when I think back on that accident: that I didn't do enough to be sure that it was only a residual risk, and that I wasn't able to resolve that situation. And then I would also certainly

say,

[00:45:37] Cette quête de ces ailes de classe supérieure, je considère aussi cela comme un gros facteur de risque, même si, en théorie, elles deviennent toujours plus sûres. Mais en fait, ce n'est pas vraiment nécessaire, à moins que l'on veuille participer à des compétitions. Mais d'après ce que j'ai compris, c'est déjà très répandu de passer assez vite à des classes supérieures. Et plus on vole et qu'il ne se passe rien, plus on a peut-être envie d'aller encore plus haut, plus vite. Je trouve ça parfois un peu dommage, parce que les ailes actuelles volent en fait plutôt bien.

[00:46:21] **Lucian Haas:** C'est vrai. Tu es un homme très réfléchi. D'où ça vient ?

[00:46:28] **Simon von Fischer:** Je ne sais pas. Il faudrait, je ne sais pas, peut-être demander à mes parents.

[00:46:38] Je ne sais pas. J'ai parfois tendance à développer des positions anti, comme je l'ai déjà évoqué plus tôt. Si quelqu'un dit mille fois qu'il préfère écouter cette radio-là, alors j'ai envie d'écouter exprès l'autre. Ou je ne sais pas, j'ai toujours envie de décider moi-même de ce que je trouve bien ou pas.

[00:47:05] **Lucian Haas:** Un peu aller à contre-courant ?

[00:47:07] **Simon von Fischer:** Oui, aussi.

[00:47:09] Mais pas de manière extrême, là.

[00:47:13] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est aussi le fait que tu dis qu'on en parle si peu que, justement pour cette raison, tu veux en parler pour donner l'exemple ?

[00:47:21] **Simon von Fischer:** Oui, absolument. J'ai certainement déjà eu cette idée. Si je peux quelque chose, alors j'en ai d'autant plus envie.

[00:47:33] **Lucian Haas:** Si ton exemple était l'école et que beaucoup de gens commençaient à raconter leurs petits et grands incidents, les erreurs qu'ils ont commises ou à les analyser de manière analytique et tout ça, est-ce que tu dirais, puisque tu dis que tu nages toujours à contre-courant, pas toujours, mais volontiers à contre-courant, que tu ne le ferais plus ? Ou est-ce que tu dirais plutôt, non, c'est une super évolution ?

[00:47:59] **Simon von Fischer:** Oui, enfin, il ne s'agit pas du tout que tout le monde raconte le plus possible chaque petit incident au monde entier.

[00:48:11] Pour moi, il s'agit plutôt de ne pas forcément avoir besoin de cette compétitivité pour les incidents que l'on rencontre, et de pouvoir simplement avoir de la chance sans avoir à s'en sentir honte ou avoir le sentiment d'être un mauvais pilote à cause de ça, ou quelque chose comme ça. Ça dépasse même en fait le parapente. On a des discussions similaires, par exemple, quand un homme travaille à temps partiel et qu'on dit qu'il ne subvient pas aux besoins de sa famille, et ainsi de suite. Tout ce concept de...

[00:48:53] s'écarter de la norme est toujours perçu comme quelque chose de mal, et alors, non, chacun est comme il est et la plupart ne sont pas en fait comme la norme sociale veut que tout le monde le soit. Et c'est pour ça que je trouve ça bien quand on peut en parler et quand beaucoup le font, alors on sait aussi que soi, on peut s'intégrer partout, en tout cas, sans avoir à se déguiser.

[00:49:23] **Lucian Haas:** Tu as encore un rêve d'aviation ?

[00:49:27] **Simon von Fischer:** Je n'ai rien de spécial prévu à ce sujet. J'aimerais surtout pouvoir continuer à profiter de ces vols de fin de journée au coucher du soleil et tout ça, c'est ce que je veux garder pour le futur, mais sinon, je n'ai pas de vol particulier que je voudrais encore réaliser.

[00:50:05] **Lucian Haas:** Les vols de fin de journée au coucher du soleil, c'est probablement ce que la plupart des pilotes peuvent le plus apprécier au final, quand ils arrivent à s'autoriser à le faire et à ne pas se dire qu'il faut que ce soit un énorme vol de distance, mais ce sont souvent ces petits vols qui caressent l'âme et dont on tire quelque chose de vraiment génial pour soi.

[00:50:27] Simon, je te remercie pour ton récit, pour ton honnêteté, pour ton ouverture, et c'est super que tu aies eu assez de chance pour pouvoir encore en parler aujourd'hui. J'espère que certains pourront en tirer quelque chose et commencer à réfléchir pour eux-mêmes : d'accord, quel risque résiduel suis-je prêt à accepter, ou qu'est-ce que je peux éventuellement faire pour pouvoir dire à la fin que, sur cette partie, ce n'était pas ma faute, parce que soit je me suis entraîné davantage, soit j'ai choisi mes vols de manière à exclure cette partie du risque.

[00:51:02] **Simon von Fischer:** Oui, merci beaucoup de m'avoir donné la possibilité de m'expliquer ici ou peut-être de donner une petite piste de réflexion à l'un ou à l'autre pour l'avenir, et je ne veux surtout pas être présenté comme le pape de la connaissance. C'est simplement une expérience dont j'espère que beaucoup profiteront et j'espère que les gens pourront profiter du vol, et c'est en fait le plus important, exactement.

[00:51:44] **Lucian Haas:** Podz-Glitz est le podcast du blog de parapente Lu-Glitz. Je suis le producteur des deux offres. Je m'appelle Lucian Haas. Lu-Glitz est disponible sur le net à l'adresse www.Lu-Glitz.blogspot.com. Lu-Glitz s'écrit L-U-G-L-I-D-Z. Sur Lu-Glitz, vous trouverez également les notes d'épisode de ce podcast ainsi que quelques liens complémentaires.

[00:52:09] Si vous êtes déjà un contributeur de Podz-Glitz et Lu-Glitz, merci. Sinon, s'il vous plaît, soutenez-moi pour que je puisse continuer à servir la scène du parapente. En tant que journaliste indépendant, j'y investis beaucoup de temps et cela doit être financé d'une manière ou d'une autre. D'autant plus que ce n'est pas un projet de loisir, mais une partie de mon travail dont je vis. En tant que contributeur de Podz-Glitz et Lu-Glitz, vous n'avez aucune obligation. Il n'y a que cette règle simple : vous pouvez donner quand, aussi souvent et autant que vous voulez. Cela peut être une contribution unique ou récurrente. C'est vous qui décidez. Les paiements sont tout simples via PayPal ou virement bancaire. Vous trouverez toutes les données nécessaires sur mon blog Lu-Glitz, précisément sur la page Soutenir.

[00:52:54] À la prochaine. Ciao.