

# Schmatz

Podz-Glidz 123 — Hanspeter Schmid

|               |                                                                                                                                                               |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Published     | 2023-12-08                                                                                                                                                    |
| Episode page  | <a href="https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-123-schmatz-hanspeter-schmid">https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-123-schmatz-hanspeter-schmid</a> |
| Duration      | 01:04:49                                                                                                                                                      |
| Speakers      | Hanspeter Schmid, Lucian Haas                                                                                                                                 |
| Languages     | Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)                                                                                                                   |
| Audio         | 0123-schmatz-hanspeter-schmid.mp3                                                                                                                             |
| Transcription | faster-whisper large-v3, language de                                                                                                                          |
| Diarization   | pyannote/speaker-diarization-3.1                                                                                                                              |
| Translation   | gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf                                                                                                                                  |
| Dictionary    | 20 correction(s) applied                                                                                                                                      |

## Contents

|                      |           |
|----------------------|-----------|
| <b>Deutsch</b>       | <b>2</b>  |
| Show notes . . . . . | 2         |
| Transcript . . . . . | 3         |
| <b>English</b>       | <b>18</b> |
| Show notes . . . . . | 18        |
| Transcript . . . . . | 18        |
| <b>Français</b>      | <b>33</b> |
| Show notes . . . . . | 33        |
| Transcript . . . . . | 34        |

# Deutsch

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

## Show notes

Hanspeter Schmidt lehrt das Gleitschirmfliegen mit einem besonderen Konzept: Er hält Flugschüler lange am Boden.

---

Wie lange braucht man, um sicher Gleitschirmfliegen zu lernen? Es gibt so manche, die sich rühmen, ihren Flugschein schon nach 14 Tagen in der Tasche gehabt zu haben. Doch wenn man dann mit der Zeit mehr Erfahrungen und Begegnungen mit den Launen der Luft und den Unbilden von Start- und Landeplätzen gesammelt hat, wird man sich demütig eingestehen müssen: Die schnelle Ausbildung in einem Flugschul-Durchlauferhitzer hat einen nicht wirklich gut vorbereitet. Da war viel „Schein“ im Flugschein.

Es gibt aber auch das andere Extrem. Hanspeter Schmid, besser bekannt als „Schmatz“, betreibt in Frutigen im Berner Oberland die Flugschule Cloud 7. Es ist eine der kleinsten Flugschulen der Schweiz, gemessen an den Schülerzahlen. Doch wenn es um seine Ausbildungsmethoden und -erfolge geht, dann ist die Ehrfurcht vielerorts groß.

Unter anderem haben die X-Alps-Athleten Patrick von Känel und Sepp Inniger von Schmatz ihr Rüstzeug gelernt.

Wer es bei Schmatz nach langer Warteliste in die Flugschule schafft, kommt am Anfang für Monate gar nicht in die Luft. Da steht erst einmal nur Bodenhandling auf dem Programm – bis zur Perfektion.

Und wer am Ende das Brevet in Händen hält, hat nicht selten mindestens drei, wenn nicht gar vier Jahreszeiten mit intensiver Fluglehrerbetreuung durchlebt und ist gewissermaßen mit allen Flugwettern gewaschen.

Von all dem, seiner besonderen Philosophie der Gleitschirmausbildung, den eigenen blauäugigen Anfängen und dem Hang, als Fluglehrer mit der Zeit eher nur noch strenger zu werden, erzählt Schmatz in dieser 123. Folge von Podz-Glitz.

---

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: Missing Persons | Künstler: Jeremy Blake

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=v3Z-lB8kEoI>

---

Hanspeter Schmid lehrt das Gleitschirmfliegen mit einem besonderen Konzept: Er hält seine Flugschüler lange am Boden

---

Links:

- Cloud 7: <https://www.cloud-7.ch>
  - auf Instagram: <https://www.instagram.com/cloud7gleitschirmschule/>
  - Youtube Kanal: <https://www.youtube.com/channel/UC68Iy25SkTkqZLVOBBL0V8w>
  - Groundhandlix: <https://lu-glitz.blogspot.com/2020/08/podz-glitz-37-groundhandlix.html>
- 

Quelle: <https://lu-glitz.blogspot.com/2023/12/podz-glitz-123-schmatz.html>

## Transcript

[00:00:04] **Hanspeter Schmid:** Ich finde, die Ausbildung müsste länger dauern. Sie müsste mindestens sechs Monate dauern und mindestens ein Frühling und ein Sommer beinhalten. Und das wäre richtig gut für jeden Pilot, der weiss, wie es im Frühling mit einem geht. Und wie das ist, wenn heute ein 30er oder ein 25er Talwind ist. Das finde ich einfach wertvoll, wenn der Schüler das am Funk erlebt. Und nicht dann das erste Mal, wenn er seinen Schein hat und dann, ups, die grossen Aha-Momente kommen. Und ich finde auch, die Piloten sollten mindestens 80 bis 100 Flüge haben. Mit ein paar Thermikflügen, wo es einfach das kleine Einmaleins und das ABC einige Nassen drauf hat.

[00:00:50] Das finde ich wünschenswert.

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

[00:01:08] **Hanspeter Schmid:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:01:12] **Lucian Haas:** Heute mit Schmatz und Peter Schmid. Und ich bin Lucian Haas.

[00:01:24] Wie lange braucht man, um sicher Gleitschirmfliegen zu lernen? Es gibt so manche, die sich rühmen, ihren Flugschein schon nach 14 Tagen in der Tasche zu haben. Doch wenn man dann mit der Zeit mehr Erfahrungen und Begegnungen mit den Launen der Luft und den Unbilden von Start - und Landeplätzen gesammelt hat, wird man sich demütig eingestehen müssen. Die schnelle Ausbildung in einem Flugschuldurchlauferhitzer hat einen nicht wirklich gut vorbereitet. Da war anfangs viel Schein im Flugschein. Es gibt aber auch das andere Extrem. Hans-Peter Schmid, besser bekannt als Schmatz, betreibt in Frutigen im Berner Oberland die Flugschule Cloud Seven. Es ist eine der kleinsten Flugschulen der Schweiz, gemessen an den Schülerzahlen.

[00:02:11] Doch wenn es um seine Ausbildungsmethoden und Erfolge geht, dann ist die Ehrfurcht vielerorts groß. Unter anderem haben die X-Alps-Athleten Patrick von Känel und Sepp Iniger von Schmatz ihr Rüstzeug gelernt.

[00:02:26] Wer es bei Schmatz nach langer Warteliste in die Flugschule überhaupt schafft, kommt am Anfang für Monate gar nicht in die Luft. Da steht erst einmal nur Bodenhandling auf dem Programm – bis zur Perfektion. Und wer am Ende das Brevet in Händen hält, hat nicht selten mindestens drei, wenn nicht gar vier Jahreszeiten mit intensiver Fluglehrerbetreuung durchlebt und ist gewissermaßen in Ordnung. Schmatz hat sich mit allen Flugwettern gewaschen. Von all dem, seiner besonderen Philosophie der Gleitschirmausbildung, den eigenen blauäugigen Anfängen und dem Hang, als Fluglehrer mit der Zeit eher nur noch strenger zu werden, erzählt Schmatz in dieser 123. Folge von Podz-Glitz. Wenn dir der Podcast gefällt, dann unterstütze doch meine Arbeit daran als Förderer.

[00:03:13] Wie das ganz einfach geht, erfährst du auf meinem Gleitschirm-Blog Lu-Glitz und zwar dort auf der Seite fördern.

[00:03:25] Hans-Peter, du bist in der Flieger-Szene der Schweiz unter dem Spitznamen Schmatz bekannt. Du hast ja gerade schon mal gesagt. Woher stammt der eigentlich?

[00:03:35] **Hanspeter Schmid:** Hui, lange Zeit. Irgendwo Anfang der Schulzeit kam das mal. Vielleicht vom Schmid. Vielleicht zu laut gegessen. Keine Ahnung. Es war einfach so. Ist kurz und bündig und seither

[00:03:48] **Lucian Haas:** habe ich es. Und alle Leute sagen Schmatz zu dir? Eigentlich schon, ja. Deine Eltern auch? Nein. Also was alle.

[00:03:56] **Hanspeter Schmid:** Meine Eltern nicht. Natürlich nicht.

[00:03:59] **Lucian Haas:** Du bist in der Schweiz auch bekannt, nicht nur als Schmatz, sondern als der Fluglehrer, der seine Flugschüler am Anfang lange Zeit gar nicht in die Luft kommen lässt. Warum? Warum? Puh, ja.

[00:04:13] **Hanspeter Schmid:** Das liegt auf der Hand. Leute, die den Schirm am Boden nicht im Griff haben, die gehören nicht an den Rümms an. Das ist eigentlich klar. Und das sagt dir eigentlich auch jeder,

[00:04:26] **Lucian Haas:** der eine Ahnung hat von Fliegen. Eigentlich müssten doch viele Fluglehrer Ahnung haben von Fliegen. Aber die wenigsten Fluglehrer machen das dann so. Sondern die meisten, die ich kenne, die machen

vielleicht Schnupperkurse. Und beim Schnupperkurs, da ist schon so ein Anfänger, absolute Anfänger, der kriegt so einen Schirm, darf den dreimal aufziehen. Und wenn er das halbwegs gut kann, dann kann er auch schon den ersten fünf Meter Hüpfen machen oder sowas. Das gibt es bei dir gar nicht? Das gibt es bei mir ganz sicher

[00:04:50] **Hanspeter Schmid:** nicht. Nein. Also einen Schnupperkurs kannst du machen. Das ist kein Problem. Aber wenn du an die Ausbildung gehen willst, dann wirst du mindestens 30, 40 Stunden vorher auf unserer Übungsmatte Bodenhandling trainieren. 30, 40 Stunden ist das Mindeste. Also das dauert dann auf zwei, drei, vier, fünf Monate,

[00:05:12] **Lucian Haas:** geht das so. Nur Bodenhandling. Da muss man aber ganz schön viel eine gewisse Frustration mitbringen, wenn man eigentlich Flieger werden will, oder?

[00:05:22] **Hanspeter Schmid:** Genau. Aber mir hat mal einer gesagt, als ein Schüler von der Übungsmatte zum Hangar kam, um endlich sein Feierabendbier zu nehmen, war frustriert. Es hat nicht richtig gut funktioniert. Dann hat ihm der Typ gesagt, der Pilot, schau, die Zeit, die du jetzt hier auf der Übungsschule verbringst, die verbringen andere Piloten am Startplatz, indem sie auf weniger oder besser Wind warten. Und das ist eine Frage der Kommunikation. Kommunikation, das kann man dem Schüler so sagen. Und die allermeisten, die verstehen das, weil die meisten sind intelligent. Und diejenigen, die es nicht verstehen, es gibt hier im Berner Oberland ca.

[00:06:07] 12, 14 Flugschulen. Also du hast die Wahl, wo du das oder deine Ausbildung, wo du sie machen willst und wie du das angehen willst.

[00:06:18] **Lucian Haas:** Gibt es Leute, die bei dir angefangen haben und dann irgendwann abgebrochen haben, weil die gesagt haben, nein, das geht mir zu langsam, beim Schmatz muss ich immer nur am Boden stehen und ich sehe meine Freunde, die woanders sind oder sowas, die sind da schon lange in der Luft? Das gibt es ja. Aber es ist eigentlich

[00:06:35] **Hanspeter Schmid:** selten. Weisst du, bevor wir überhaupt auf die Matte gehen, gibt es ein Telefongespräch. Und schon dort werden sich irgendwie die Weichen stellen. Ist das etwas für den Piloten oder nicht? Nicht unser Ausbildungssystem. Ich sage ihm, du musst deine Zeit haben. Gleitschulfliegen ist eine elitäre Sportart für mich. Weil, wenn du drei Fehler miteinander machst, muss ich dir als Selbstpilot nichts erzählen. Und wenn du drei Fehler nacheinander machst, dann wird es heikel. Und darum sage ich dem Piloten auf der Fliegenlöhnenwilheit, du musst einmal in der Woche, mindestens einen Tag in der Woche musst du frei haben.

[00:07:21] Und wenn du eine Partnerin hast, dann musst du die ins Boot holen. Die müssen dich unterstützen oder sogar Familie. Also du brauchst richtig, richtig viel Zeit. Und da gibt es dann schon am Telefon Piloten, die sagen, dann ist es wohl eher nichts. Und die anderen, die da reinchecken, die merken dann sofort, dass ein 20er Wind mit einem einfach etwas macht, wenn man es nicht im Griff hat. Und die checken dann sofort, dass das vielleicht noch Sinn macht, dass man da lange auf der Scholle

[00:07:51] **Lucian Haas:** trainiert, bis es sitzt. Auf der Scholle heisst bei dir, dass es wirklich eine Form ist. Das ist eine flache Wiese, auf der du mit deinen Flugschülern am Anfang nur übst. Ja, da

[00:08:01] **Hanspeter Schmid:** fliegt es nur, wenn du es perfekt beschleunigst, schön in die Böe hinein beschleunigst, dann fliegt es ein paar Meter, aber es ist flach, ja.

[00:08:09] **Lucian Haas:** Und wenn du mit denen dann anfängst, fängst du dann an und sagst, okay, das ist jetzt, da ist Wind. Ich fange auch vielleicht den ersten Übung am Schirm, findet dann schon auch eingedreht statt, dass du sagst, okay, bei dem Wind kann man nur üben, indem man eingedreht zum Schirm, mit dem schon spielt, also du fängst quasi mit einem Rückwärtsstart-Übung ungefähr an?

[00:08:31] **Hanspeter Schmid:** Ja, das ist so, weil was willst du mit einem 10er, 20er Wind machen, da musst du nicht vorwärts starten. Nein, es geht alles, alles rückwärts und erst später wird dann ausgedreht, wenn er dann die Wiese basics drauf hat.

[00:08:44] **Lucian Haas:** Das heisst, der Vorwärtsstart ist der zweite Start, den man eigentlich erst bei dir lernt?

[00:08:49] **Hanspeter Schmid:** Ja, ja, den lernt man dann so, Ende Bodenhandling kommt er noch. Ja, ja, dann lernt man dann so, Ende Bodenhandling kommt er noch. Also, dass es kein Wind ist, aber dann vor allem am Grundkurs, am

Übungshand wird er dann trainiert. Den Vorwärtsstart kennst du ja, das ist im Flossen immer schwierig mit schweren alten Schirmen. Und darum, nein, das Haupt - und Merkmal-Bodenhandling ist ganz klar der Rückwärtsstart. Natürlich dann das Ausdrehen, Beschleunigungsphase, Kurvenlaufen,

[00:09:15] **Lucian Haas:** das ganze

[00:09:15] **Hanspeter Schmid:** Programm halt.

[00:09:16] **Lucian Haas:** Und das, sagst du, dauert dann drei, vier, fünf Monate, bis du wirklich zum ersten Mal mit den Leuten an den Berg gehst? Sag ich mal, 20,

[00:09:25] **Hanspeter Schmid:** 30, 40 Stunden. Ich habe auch Leute gehabt, die haben 60 Stunden gehabt. Es kommt darauf an, ich habe relativ grosse Wartezeiten bei der Flugschule. Ich mache zwei Grundkurse im Jahr und nehme maximal 18 Piloten im Jahr. Also, die Schule ist mal voll. Und momentan, das erste Jahr ist ausgebucht. Also, der Sack ist zu für 2024. Wenn alle diejenigen kommen, die gesagt haben, dass sie kommen möchten. Vielleicht gibt es da einen Platz, weil einer rauscheckt oder Skiunfall macht im Winter, keine Ahnung. Aber ja, grundsätzlich hat man bei mir Wartefristen.

[00:10:08] **Lucian Haas:** Okay. Das heisst, 18 Flugschüler und Flugschülerinnen pro Jahr? Ja. Und dann sagst du wirklich, da mache ich den Sack zu? Ja, ganz klar. Warum nur 18? Also, du könntest ja auch sagen, 20, zwei mehr, ich verdiene ein bisschen mehr, die zwei kriege ich irgendwie auch noch durch. Ja, das habe

[00:10:25] **Hanspeter Schmid:** ich auch schon gemacht. Aber meistens checkt dann ja der eine oder andere, checkt vielleicht auch nochmal aus. Aber in der Regel gibt es bei mir so 16, 15, 16 Proves im Jahr.

[00:10:38] Die 16 präventierten Schüler, die aus meiner Schule rauskommen. Und das ist knallhart. Lustig auch lernen, ich habe früher auch schon mehr gehabt. Ich habe vier Grundkurse gehabt, 25 Schüler. Das war dann irgendwann zu viel. Weil, weisst du, wenn du 20 Schüler oder 18 Schüler im Bodenhandling richtig auf den Vordermann bringen willst, das ist abartiger Aufwand. Das ist richtig, richtig viel Arbeit. Und man hat ja nicht nur Talentierte dabei, man hat dann auch Schüler dabei, denen geht es vielleicht nicht so ring, nicht so gut. Und die haben dann länger und das braucht dann eben Geduld. Und da ist irgendwann die Kapazität einfach erreicht.

[00:11:26] Kapazitätsgrenze.

[00:11:27] **Lucian Haas:** Gab es auch schon mal Schüler, bei denen du in dieser Groundhandling-Anfangsphase festgestellt hast, die sind eigentlich gewissermassen Bewegungslegastheniker oder sonst was, wo du sagst, du, das wird nichts. Gib das lieber auf, ich glaube, diese Fliegerei ist nichts für dich.

[00:11:44] **Hanspeter Schmid:** Ja, gedacht habe ich es oft.

[00:11:48] Gesagt, aber nie? So deutlich gesagt. Ich sage immer, ich kann ja nicht nur Cracks ausprobieren. Es gibt immer Piloten oder Pilotinnen, denen geht es einfach nicht gut von der Hand. Aber ich habe Piloten gehabt, die haben mit so viel Fleiss und mit so viel Freude nicht nachgelassen. Die haben trainiert und trainiert und hatten Freude dabei. Und bei denen war der Weg das Ziel. Und auch aus denen sind gute, sichere Piloten geworden. Einfach deren Lehmkurve ist einfach langsamer, weniger steil, aber stetig. Und das passt. Was es aber gibt, sind halt dann Schüler oder Schülerinnen, die dann irgendwann merken, hey, ich bin jetzt seit 40 Stunden dran.

[00:12:42] Andere sind seit 5 Stunden dran und sind bereits massiv besser als ich. Und solche, wenn die das dann checken, die checken das selber aus. Die merken das. Das wird nichts. Das läuft dann meistens so von alleine. Was es aber gibt, dass sich halt die Schüler nicht an den Übungshand mitnehmen. Weil wir haben Ende Groundhandling, haben wir eine Prüfung, die wir abnehmen. Eine Abfolge von diversen Übungen. Und das ist, das musst du können. Und wenn nicht, dann übst du weiter.

[00:13:20] **Lucian Haas:** Was ist Bestandteil dieser Prüfung? Das ist ja jetzt keine offizielle Prüfung vom SAV, sondern etwas, was du selber festgelegt hast. Also was muss man im Könnens-Portfolio haben, um einem Schmatz Genüge zu tun? Du musst den Schirm

[00:13:35] **Hanspeter Schmid:** sauber rückwärts starten können. Du musst dann nach links kiten, nach rechts kiten. Das sind vielleicht 20 Meter, 30 Meter, 20 Meter links, 20 Meter rechts. Dann ausdrehen. Dann in die Beschleunigungsphase gehen. Dann Kurven laufen nach links. Kurven laufen nach rechts. Wieder stabilisieren. Dann wieder eindrehen.

[00:14:02] Dann in der Spinnackerstellung den Schirm zurück an den Ausgangspunkt spinnackern.

[00:14:10] Schirm ablegen. Das ist die Prüfung.

[00:14:14] **Lucian Haas:** Der Schirm darf zwischendurch aber nicht auf den Boden fallen, oder? Nein. Darf er das dann schon mal?

[00:14:18] **Hanspeter Schmid:** Nein, natürlich nicht. Also wenn er auf den Boden fällt, dann fängst du frisch an. Okay.

[00:14:25] Glaubst du mir nicht. Doch,

[00:14:26] **Lucian Haas:** doch. Ich überlege nur, ich meine, da braucht man ja auch, muss man ja quasi Prüfungswind haben, dass das auch immer halbwegs vernünftig geht. Aber vielleicht habt ihr, ich weiss jetzt nicht, wie deine lokalen Bedingungen da sind. Vielleicht hast du immer Talwind, der sich normalerweise einstellt, wo man sagen kann, ab 13 Uhr können wir diese Prüfung auf jeden Fall machen, weil da reichen die Windstärken normalerweise aus.

[00:14:48] **Hanspeter Schmid:** Ja, das ist schon so. Wir sind hier in Fruttigen wirklich gesegnet mit einem sehr zuverlässigen Talwindssystem. Im Frühling, Sommer, Frühherbst fängt das Mittag an und hört irgendwann 5, 6, 7 Uhr auf. Darum kann ich das ja auch machen. Aber die Prüfung, die ist auch nicht irgendwie festgelegt, wann die ist, sondern der Schüler, der kommt handeln und sagt, weisst du, Matze, ich bin jetzt bereit. Wollen wir? Dann kann er. Und er kann auch zehnmal versuchen, ist mir egal. Weil unsere Übungsmatte, die ist direkt neben dem Hangar. Ja, das bin ich jemals. Ich bin beim Arbeiten, ich bin beim Notschirmpacken, ich bin beim Bierverkaufen, was auch immer. Ja, ich bin meistens da, vor allem im Frühling.

[00:15:34] Und dann kann ich das machen.

[00:15:35] **Lucian Haas:** Und dann schielst du beim Notschirmpacken mit einem Auge raus, was der andere dann da macht. Oder heisst das dann wirklich, okay, ich gehe mit auf die Wiese und stelle mich genau davor und gucke ganz genau, wie er seinen entsprechenden Parcours dort abläuft?

[00:15:49] **Hanspeter Schmid:** Ja, da bin ich dann schon da, ja, klar. Aber sonst... Die Schüler, ganz am Anfang coache ich die zwei Stunden lang, zwei, dreimal. Und dann kriegt er langsam aber sicher die lange Leine. Er kann dann anfangen, selber richtig gut zu üben. Er kriegt Feedbacks zu den alten Übungen, kriegt neue Übungen und so wird er besser und besser. Und das gefällt denen, den meisten Schülern gefällt das richtig, wie die merken, dass sie besser werden.

[00:16:19] **Lucian Haas:** Also wirklich dieses Schritt für Schritt vorgehen und immer wieder kleine Erfolge zu haben. Ja.

[00:16:25] Von dieser Prüfung, die du da machst, gibt es da irgendwie etwas, eine Figur oder sowas, wo du sagst, das ist im Grunde das Schwierigste? Wo die am ehesten daran scheitern oder die meisten noch daran scheitern und sagen, okay, ich muss es nochmal probieren? Ja, das kommt dann immer auf den Intro

[00:16:41] **Hanspeter Schmid:** an und so. Weisst du, selbst mit dem Rückkehrstart, den kann man noch bald mal, aber sauber kiten mit dem Schirm oder sauber spinnockern mit dem Schirm, das ist nicht einfach. Und das scheitert der eine oder andere, das kann überall sein. Oder beim Slalomlauf, weisst du, wir machen das auch nicht mit irgendwelchen Leichtschirmen, wir machen das mit alten Gurken. Also Alpha 3, Alpha 4, schwere Schirme und die tragen nicht so viele Fehler wie ein Pi zum Beispiel oder ein Double Skin oder sowas. Also ja, da sind viele Möglichkeiten zu scheitern.

[00:17:21] **Lucian Haas:** Das ist auch gut so. Das machst du dann aber auch bewusst, dass du den Leuten die alten, schweren Schirme gibst, damit die quasi mit schwerem Zeug lernen müssen? Weil wenn sie es damit beherrschen, dann können sie einen Pi auf jeden Fall beherrschen.

[00:17:34] **Hanspeter Schmid:** Ja, das ist so. Der Pi ist ja ein super Schirm und die Leichtschirme, die sind ja super und das passt alles tiptopp. Aber wenn wir ehrlich sind, richtig starten lernt man mit den Dingen ja nicht. Du kannst ja irgendwie reinrennen, der Schirm ist da oben dran und fliegt. Ja. Das fängt an.

[00:17:53] **Lucian Haas:** Das heisst, die Verbesserung der Schirme ist eigentlich etwas Negatives für die Ausbildung. Die Schüler werden automatisch quasi schlechter entlassen, weil sie mit den besseren Schirmen gelernt haben.

[00:18:05] **Hanspeter Schmid:** Ich habe das Gefühl, ich muss jetzt aufpassen, was ich da sage, nicht andere irgendwie zutreten, aber das ist unsere Philosophie. Ich schule auch nicht mit Leichtschirmen. Grundsätzlich nicht? Grundsätzlich nicht. Weil ich finde, du musst richtig starten lernen. Und da kämpfe ich. Bis jetzt habe ich, glaube ich, in der Schule nie einen Leichtschirm gehabt. Einen Ozone Mode, Joma hatte ich mal, aber sonst mit ganz normalen Alphas geschult.

[00:18:42] **Lucian Haas:** Früher hatten die Schirme ja auch noch diese, ich weiss nicht, bei den Alphas, ab wann das auf Stäbchen umgestellt wurde, aber da hatten ja noch die dicken Müllerlappen vorne mit drin. Ja. Aber auch noch andere Profile, die zum einen von vornherein nicht so gut stehen, aber letzten Endes eigentlich auch nicht so gut von sich aus steigen. Nicht nur wegen des Gewichtes, sondern auch von der Profilform her, was auch immer die Hersteller da dann noch verändert haben. Würdest du denn sagen, die Leute, die das mit so einem schweren Schirm lernen, müssen die sich dann nachher umstellen, wenn sie plötzlich einen leichten bekommen, der dann so viel leichter startet? Also merkst du da, dass die plötzlich Schwierigkeiten damit haben, weil die eigentlich mit zu viel Zug von dem schweren Schirm umstellen müssen? Oder dass sie mit dem schweren Schirm gewohnt sind, dass sie sagen, ich muss da ordentlich Impuls geben und dann schießen ihnen plötzlich die anderen Schirme einfach nur noch in den Himmel?

[00:19:30] **Hanspeter Schmid:** Ja, das kann schon sein, aber man sagt den Schülern, jetzt machst du ein Viertel so viel Energie rein und dann funktioniert das. Also ich finde, es ist besser so als umgekehrt. Wenn du mit dem Weichtschirm gelernt hast und dann, solange du bei dem bleibst, passt das, kein Problem. Aber dann beim Umstieg, dann auf ENB. Auf ENB oder HeiB oder so, dann wird es dann plötzlich schwieriger, finde ich. Und darum, wenn einer einen schweren Schirm starten kann, dann kann er einen Schirm starten. Wenn er weiss, der Leichte braucht einfach ein bisschen mehr Gefühl und weniger Energie.

[00:20:11] **Lucian Haas:** Wenn du dann in die Höhenschulung gehst und wirklich mit den Flugschülern und Flugschülerinnen an den Berg gehst und dann runterfliegst, hast du da auch noch Besonderheiten, die dich von anderen Flugschulen unterscheiden? Von deiner Philosophie her?

[00:20:27] **Hanspeter Schmid:** Ja, ich weiss nicht, was andere Flugschulen für Philosophien haben. Meine Hauptphilosophie ist eigentlich, ich möchte meinen Schülern nicht nur das Pröme vermitteln, sondern ich möchte sie möglichst gut fliegen lernen. Damit sie eigentlich nach dem Pröme aus der geschützten Werkstatt herauslassen können und ins Fliegerleben entlassen können mit einem guten Gefühl. Das ist mal die Philosophie. Mhm. Das gelingt oft, aber manchmal halt auch nicht. Denn es gibt immer eben Leute, denen geht es sehr gut, bei den anderen geht es wirklich nicht so schnell vorwärts. Aber das ist grundsätzlich die Philosophie.

[00:21:12] Ich möchte meine Schüler so gut ausbilden, damit sie nachher beim Sport bleiben und unsere Szene hier in Flutigen weiterhin bereichern. Das finde ich, das ist so ein Hauptding. Und da gehört natürlich die ganze Starkwindstarte rein. Die ganze Thermikfliegerei, Starkwindlanderei,

[00:21:33] **Lucian Haas:** das gehört halt einfach dazu. Wie ist das mit dem Thermikfliegen? Wie bringt man oder wie bringst du deinen Schülern das Thermikfliegen bei? Ja, in

[00:21:42] **Hanspeter Schmid:** dem, ich denke, das Wichtigste ist, dass du am Startplatz einen Profi hast.

[00:21:49] Am Startplatz, wir sind meistens Frühlingsommer und Frühherbst sind wir am Wochenende in den allermeisten Fällen zwei Fluglehrer. Der eine ist unten, der andere, der Franz, der ist seit 22 Jahren dabei, ist oben oder umgekehrt. Also wir haben oben einen Profi, der erstens die Schüler kennt, der zweitens das einfach nicht zum ersten Mal macht. Und so, der oben, der schaut für Startchecks, saubere Starts und die Einweisungen ins Thermikfliegen. Und der unten ist zuständig, das Auto runterzunehmen und dann halt Manöver zu kontrollieren. Allenfalls nach dem Thermikfliegen und die Landung anzuschauen.

[00:22:37] Also ich denke, wenn du die Schüler Thermikfliegen lernen willst, dann brauchst du am Startplatz einen Profi. Da reicht nicht einer, der eine halbe Jahresprüfung hat.

[00:22:45] **Lucian Haas:** Und der funkt die dann quasi in die Thermik hinein, oder?

[00:22:49] **Hanspeter Schmid:** Ja, natürlich. Der funkt sie rein, der weiss, wo der Bart ist, der weiss, wie die Verhältnisse sind. Und das geht dann relativ zuck, zuck, zack, zack. Das lernen die schnell.

[00:23:04] **Lucian Haas:** Beim Bodenhandling kann man ja sehr gut vom Nahen gucken, was einer macht. Also technisch, also wie er in welche Leinen ergreift und wie viel Bremse er genau gezogen hat und sowas. Nun ist beim Thermikfliegen, man kann einfach Kreise fliegen, das geht. Aber hat ja was mit Feeling zu tun, auch mit Bauchgefühl dafür. Wo ist vielleicht das wirkliche Zentrum der Thermik und so etwas.

[00:23:27] Wie kann man da Flugschüler unterstützen, dass sie da schneller weiterkommen? Ja,

[00:23:32] **Hanspeter Schmid:** indem man sicher in einem Thermikfluggebiet ist, wo der Schüler nicht viel zu weit weg ist.

[00:23:41] Also in unseren Hauptflugbergen, den Meckeseren, den Centern in Adelboten und am Grimmer in Frutigen. Das sind Startplätze, da ist der Bart sehr nah beim Startplatz. Und da sieht der Fluglehrer genau, wie viel Bremse ist im Spiel, wie viel Gewichtsverlagerung ist im Spiel. Hat man eigentlich, eben mit ein bisschen Erfahrung, hat man das recht gut im Griff. Ich vergleiche das manchmal mit Modellfliegen. Also der Fluglehrer ist oben am Startplatz und schaut und hat sein Funkgerät in der Hand, aber es ist eigentlich wie eine Fernsteuerung. Und in der ersten halben Stunde coacht man den Schüler wirklich viel und dann geht das sofort recht gut, recht selbstständig.

[00:24:28] Und dann ist man nicht mehr 1 zu 1 Betreuung. Sondern da sind dann plötzlich 3, 4, 5 Stück in der Luft und das geht dann eigentlich sehr

[00:24:37] **Lucian Haas:** schnell und sehr gut. Nutzt du eigentlich auch manchmal den Doppelsitzer zur Ausbildung? Dass du ihm sagst, wir gehen mal zusammen fliegen und ich zeige dir einmal einfach als Fluglehrer hinten sitzend ein paar Sachen, wie ich das mache. Weil da ja ein Schüler durch abgucken natürlich ungeheuer viel auch dann da in der Luft schnell lernen kann.

[00:24:59] **Hanspeter Schmid:** Ja, ist eine sehr gute Methode. Masses wir. Aber eigentlich nur, wenn ich feststelle, dass ein Schüler irgendwo einen Knoten drin hat. Also irgendwo ansteht, nicht weiter geht. Oder wenn der Schüler einfach möchte, hey ich bin Mats oder hey Franz, ich möchte mit dir jetzt einen Tandemflug machen. Dann in den allermeisten Fällen können wir das ermöglichen, ja. Aber grundsätzlich ist das in unserem Ausbildungskonzept eigentlich nicht vorgesehen. Aber wir machen es gerne, wenn wir sehen, dass wir einen Schüler weiterbringen können, dann machen wir das.

[00:25:32] **Lucian Haas:** Wie bist du als Schüler? Wie bist du eigentlich zu deinem Ausbildungskonzept gekommen? Hast du das selber so erlebt? Also als du, erzähl mal von deinen Fluganfängen, hast du auch einen Fluglehrer gehabt, der gesagt hat, jetzt geh erstmal 20 Stunden auf die Matte und zeig mir erstmal, wie man hier einen Parcours ablaufen kann?

[00:25:49] **Hanspeter Schmid:** Tja, die Ausbildung, Januar 90. Ja, nein, wie es halt ist. Da ging man Hallo und man trifft sich im Restaurant. Dort wurde Kaffee getrunken. Damals wurde noch geschnupft.

[00:26:06] Fluglehrer in Paris. Ja, dann ging man an den Lieblingshang und zwei Tage ging es an die Höllenflüge. Aber das war sehr autodidaktisch. Der Fluglehrer, der war nicht richtig, der war nicht wirklich da, den musste man anderweitig suchen. Das war 1990, das kannst du nicht vergleichen mehr. Das ging heute nicht mehr so. Der Fluglehrer war am Anfang nicht am Ort. Der war anderen weiter beschäftigt. Der hat dann einfach am Schluss noch die Flüge unterschrieben.

[00:26:38] **Lucian Haas:** Und du hast alles für dich selber gelernt, dann wirklich autodidaktisch? Ja,

[00:26:41] **Hanspeter Schmid:** wir hatten ja keine Ahnung. Wir haben dann das Probe gemacht mit den Schirmen, die eine Gleitzahl 1 zu 3 hatten. Das war auch nicht so schwierig, den Kreis zu treffen und das Manöver zu fliegen. Aber die

richtige Lernerei, die kam danach. Sie mussten uns alles selbst beibringen, weil die Thermikfliegerei, die war noch nicht wirklich da. Da sind zwei Cracks hier in Fruttigen, die haben drei Jahre früher angefangen. Die sind schon ein bisschen thermisch gefroren. Und wir, wir haben uns das alles selbst beigebracht. Da kam niemand, der sagte, es geht so und so. Auch die ganze Rückerstarterei, wir hatten keine Ahnung. Das war kein Thema damals. Das musste man dann besser erfahren.

[00:27:28] **Lucian Haas:** Gab es denn in dieser Zeit irgendwelche prägenden Erlebnisse, Frust, Erlebnisse? Oder aus denen du auch die Motivation gezogen hast, zu sagen, wenn ich Fluglehrer werde, ich mache das anders? Ja, der Fluglehrer, der war bei mir

[00:27:42] **Hanspeter Schmid:** noch weit, weit, weit weg. Da hatte ich keinen Gedanken daran. Aber prägende Erlebnisse, ich war mal in Interlaken mit ein paar alten Kollegen. Und da ging es auf die Axalp. Und bei der Axalp oben, Super Sohring, da waren wirklich zwei, drei Cracks dabei. Das war für die kein Problem. Und ich konnte nicht starten. Super Sohring-Bedingungen, ich konnte nicht starten. Und das, die mussten mich dann abholen am Schluss noch. Das war erstens peinlich und zweitens frustrierend.

[00:28:15] **Lucian Haas:** Was heisst abholen? Wer musste dich abholen?

[00:28:18] **Hanspeter Schmid:** Ja, die kamen dann mit dem Auto hoch, weil es eben abends dann finster wurde. Und damals ist es mir schon wie Schuppen vor die Augen gefallen. Ich habe keine Ahnung. Das war das eine Erlebnis. Und das andere Erlebnis, auch wieder mit Franz. Zusammen an der Düne. Düne der Pila im 91 oder 92, ich weiss nicht mehr genau. Da waren, wir haben den vorwärts gestartet an der steilen Düne. Wir hatten keine Ahnung. Und da hat es ein, zwei, drei Piloten, die haben das richtig gemanagt. Und da ist man einfach nur zum Staunen nicht mehr rausgekommen. Das sind diese zwei Erlebnisse, die einfach Schlüsselerlebnisse waren. Und seit daher sind wir immer im Handeln gewesen.

[00:29:05] Die fruchtbare Szene, die meisten, die sind immer, wenn es nicht geflogen ist, oder nach dem Fliegen, wir sind immer geboten handelt.

[00:29:16] Und als ich dann die Schule hatte, ist es dann klar, dass das der Weg ist, meiner Ansicht nach.

[00:29:24] **Lucian Haas:** Aber das ist einfach so auch eine gemeinsam, wenn du sagst, die ganze fruchtbare Szene, ist eine quasi gemeinsam gewachsene Philosophie. Dass man da irgendwie erlebt hat, okay, wir müssen mehr Groundhandling machen. Wir treffen uns dann auch zum Bodenhandling. Und hat dann Spass zusammen und kommt damit wirklich voran.

[00:29:39] **Hanspeter Schmid:** Ja, das ging schon irgendwie so. Es gibt ja Fluggebiete, da hat es grundsätzlich nicht viel Wind. Da hat es irgendwie Aufwind und dann ist gut. Und wenn es in diesen Fluggebieten viel Wind hat, dann ist es besser, wenn man nicht fliegt. In Fruttigen ist aber an diversen Startplätzen am Nachmittag normal, dass ein 20er Aufwind ist. Also da hast du nicht die Wahl. Und wir mussten uns fürs Bodenhandling nicht verabreden, weil wir hatten den Hangar. Das ist unsere Basis. Da ist die Schule daneben. Ja, da ist man automatisch dort gewesen. Entweder beim Bier trinken oder beim Bodenhandeln. Oder beides.

[00:30:21] **Lucian Haas:** Wie ist denn aus dem Fliegerschmatz aus dieser Anfangszeit, der sich dann mit Bodenhandling das alles selber auch noch so beigebracht hat, dass er dann zum guten Bodenhändler wurde und so weiter, wie ist aus diesem Gleitschirmfliegerschmatz der Fluglehrerschmatz

[00:30:37] **Hanspeter Schmid:** geworden? Tja, ich war früher auf der Post im ersten Leben und bin da gut aufgestiegen. Und irgendwann, als ich oben angelangt war, wusste ich, das kann es nicht sein. Und hatte dann irgendwie einen Tiefpunkt und habe mir irgendwann überlegt, hey, ich muss was senden. Dann habe ich mich angemeldet für die Fluglehrerausbildung, habe die gemacht, habe dann den Schein gemacht, Fluglehrer, und zwei, drei Tage später habe ich die Kündigung geschrieben.

[00:31:12] Und bin dann in den Ferien und da ist dann dieser Gedanke, also da ist dann das Konzept der Flugschule eigentlich noch gewachsen in diesen Ferien. Ja, und dann hat man angefangen. Und am Anfang war ich noch nicht so der Bodenhandlingsschleifer. Aber es ist dann eben gewachsen, weil jedes Mal, wenn ein Schüler nicht starten kann,

oder irgendwie Schwein gehabt beim Start, weil es eben wieder gewendet hat, hat man einfach gemerkt, hey, ich muss da viel mehr den Daumen drauf haben. Ich muss da viel besser schauen. Und so ist es gewachsen und ich bin in den letzten 20 Jahren, jedes Jahr eigentlich strenger geworden im Bodenhandling. Und ich werde immer noch strenger.

[00:31:56] Ich versuche es.

[00:31:59] Weil es einfach das A und O ist, wenn ein Schüler mit einem Lachen im Gesicht starten kann. Den Startstress in Anführungszeichen nicht hat. Und den Start als schöner Moment, als einen der schönsten Momente erleben kann. Dann gibt das Ganze einen anderen Flug. Der ist ganz anders fokussiert auf seine Flugaufgabe. Auf sein Ziel, was er machen will bei diesem Flug. Als wenn er sein Adrenalingefäß nach dem Start schon randvoll hat.

[00:32:31] Und diese Erkenntnis ist mir gekommen mit der Zeit. Und darum lasse ich in dieser Beziehung einfach nicht nach. Das heisst, Fliegen lernen ist zu 80 % starten lernen? Nein, möchte ich nicht so sagen. Aber wenn du entspannt an den Start gehst, dann gehst du anders an den Flug hin. Ich finde, du kannst dich anders fokussieren.

[00:32:56] Du bist ja auch langjähriger Pilot. Wenn du einen scheissen Start gehabt hast, es dich nur noch schlottert, der Flug, der ist im Eiweiß. Dann kannst du knicken. Bei mir wäre es so.

[00:33:10] **Lucian Haas:** Ist bei mir auch so. Oder es dauert eine ganze Weile, bis ich wieder anfangen Spaß zu haben. Jetzt fliegst du halt doch. Ich wohne bei Bonn. Da haben wir immer nur 150 Meter Hügelchen. Wenn du einen schlechten Start gehabt hast, stehst du auch so nach drei Minuten spätestens wieder unten am Boden. Weil du dich auf die eine Thermik, in die du vielleicht einkreisen könntest, gar nicht mehr darauf konzentrierst. Sondern wenn da was schief läuft, dann war es das. Wir müssen hier wirklich so fliegen, dass du rausfliegst und du hast nur eine Chance, quasi in die eine Thermik reinkommen und musst das sofort können. Da werden viele, die anfangen, auch erleben hier viele Frustmomente, weil das natürlich auch dieses Umschalten von sofort gestartet sein und sofort im Flugmodus sein und nicht erst mal noch drei Minuten brauchen, um von dem Startstress runterzukommen und dann vernünftig fliegen zu können oder frei fliegen zu können, und sofort zu sagen, hier geht es hoch, ich drehe sofort ein und sitze schon automatisch richtig im Gurtzeug.

[00:34:13] Also auch nicht nur von der Sitzposition, sondern von der gedanklichen Position her sitze ich da richtig im Gurtzeug und bin der Herr der Lage. Das braucht halt dann schon seine Zeit, beziehungsweise eben, wenn man die zu lange Zeit dafür hat, dann hat man keine Chance hier. Das meine ich. Der

[00:34:30] **Hanspeter Schmid:** Schüler, der geht an seinen Prüfungsmanöver, der hat eine Aufgabe, zwei Vollkreise, die er an der Prüfung machen muss. Wenn er das trainieren will, dann braucht er einen Kopf, der frei ist. Dann kann er nicht nach seinem Start hinten hängen und noch Adrenalin abbauen. Das geht nicht, finde ich.

[00:34:50] **Lucian Haas:** Warst du von Anfang an, würdest du sagen, ein guter Fluglehrer? Selbstkritisch zurückgeblickt?

[00:34:57] **Hanspeter Schmid:** Nein, natürlich nicht. Ich habe nur heute Sachen, die ich sicher verbessern kann. Aber ich denke, jeder Fluglehrer, jeder Pilot, der wächst. Mit jeder Erfahrung, die er macht, wächst er.

[00:35:12] Wir hatten seine Zeit, wir hatten keine Ahnung. Unsere Fluglehrausbildung war fokussiert aufs Theoretische. Und wenn einer theoretisch diese Prüfung, die schriftliche Fluglehrerprüfung, erstanden hat,

[00:35:30] der Rest, das war kein Thema. Ich habe in meiner Fluglehrerkarriere, Aspirantenkarriere, ich musste fünf Praktikumstage vorweisen. Praktikumstage, an denen ich missbraucht wurde als gratis Startleiter. Das war alles. Und noch eine zweitägige Pädagogikausbildung. Dann hatte man den Fluglehrerschein. License to kill.

[00:36:00] Und dann learning by doing. Und entsprechend ist dann am Anfang abgegangen. In dieser Zeit kamen dann noch die Schirme, die plötzlich stabile Steilspiralen verhalten hatten. Wir hatten keine Ahnung. Und das ging dann Step by Step.

[00:36:19] **Lucian Haas:** Was war die im Rückblick gesehen frustigste Erfahrung, die du in dieser Zeit hattest?

[00:36:26] Frustig? Wie meinst du frustig? Die dir Frust gemacht hat. Wo du vielleicht angefangen hast zu zweifeln, ob das die richtige Entscheidung war, Fluglehrer zu werden.

[00:36:38] **Hanspeter Schmid:** Hatte ich eigentlich noch nie.

[00:36:42] Es gibt Momente, wo irgendein Schüler halt im Scheiss ist. Und dann versuchst du aus diesem Scheiss rauszuholen. Natürlich.

[00:36:56] Die Momente gibt es. Aber in dem Moment funktionierst du und hast du nicht Zeit, um zu studieren, ob der Fluglehrer der richtige Job war für dich oder ob du lieber nicht mehr Fluglehrer sein möchtest. Aber nachdem diese Situationen gemeistert sind, hatte ich noch nie das Gefühl, dass das nicht das Richtige wäre für mich. Ich liebe es immer noch.

[00:37:18] **Lucian Haas:** Wie viel kommst du neben deiner Fluglehrertätigkeit eigentlich noch selbst in die Luft? Oder ist dir das gar nicht mehr so wichtig?

[00:37:25] **Hanspeter Schmid:** Ist mir eigentlich schon noch wichtig. Wobei Frühling, Sommer, Herbst komme ich schon noch zum Fliegen. Durch das, dass wir zwei Fluglehrer sind. Wir wechseln uns ab. Der eine nimmt die Karre runter, der andere lässt die Schüler raus und geht dann auch noch in die Luft. Das sind dann aber nicht mehr fünfstündige Flüge. Da fliegt man eine halbe Stunde, eine Stunde und dann geht man landen. Im Winter hingegen, wo dann in flutigen Tiefelägereien nicht mehr geht, weil man nicht mehr hochfahren kann und die Bergbahnen übernutzt werden in Adelboden und in der Linke, da komme ich viel zum Fliegen. Das ist dann so ein bisschen meine Zeit.

[00:38:08] Aber grundsätzlich wirst du nicht Fluglehrer, weil du jeden Tag möglichst drei Stunden in der Luft sein möchtest.

[00:38:16] **Lucian Haas:** Im Winter viel zum Fliegen kommen, ist das, weil du auf Reisen gehst oder fliegst du auch in der Schweiz und machst da deine Winterflüge? Ja, wir schulen

[00:38:24] **Hanspeter Schmid:** natürlich hier. Wir haben ein Hammerfluggebiet in Adelboden, der Zentren und in der Linke am Mettstand. Das ist super. Da ist viel mit Wind zu tun. Und sobald die Bäume schneefrei sind, funktioniert die Thermik. Der Winter ist für mich fürs Schulen sehr, sehr angenehm. Der Schüler lernt richtig mit Wind beim Starten umzugehen. Richtig Wind manchmal.

[00:38:52] **Lucian Haas:** Aber er fällt weicher im Schnee.

[00:38:55] **Hanspeter Schmid:** Ja, man hat ein bisschen mehr Sicherheitsmarge, das ist so. Jawohl. Und dann die schwache Thermik. Ein Schüler in einer Fünf-Meter-Bombe, in einer Drei-Meter-Bombe hoch zu beamen am Funk, das ist für den Fluglehrer kein Problem, und für den Schüler ist es eine Frage des Mutes, nicht des Könnens. Aber im Winter, wo es dann die schwache Thermik ist, da wird es dann richtig knackig. Und ein Schüler, der eine schwache Thermik zentriert, nimmt, optimal auskurbelt, das ist dann Gefühlsache und das ist dann natürlich Zeugs, das hilft dir dann in der starken Thermik auch. Du weisst wirklich, wie es funktioniert. Also der Winter ist für mich eine sehr, sehr wichtige Zeit.

[00:39:42] **Lucian Haas:** Fliegst du dann auch mit deinen Schülern zusammen? Also bist du dann zusammen im Bad und coachst sie dann auch, indem du quasi auf einer Höhe mit ihnen im selben Bad kurbelst? Oder diese 1 zu 1 in der Luftbetreuung, gibt es die nicht?

[00:39:58] **Hanspeter Schmid:** Ja, grundsätzlich ist es mir persönlich wohler, wenn ich die Schüler vom Startplatz aus in der Thermik coache. Dann sind dann meistens zwei, drei, vier, fünf in der Luft und jeden kannst du mit deinem Auge behalten. Wenn ich selbst in der Luft bin, dann sind da Schüler dabei, die prüfungsreif sind. Die haben 40, 50, 60

[00:40:25] Flugstunden schon, die sind kurz vor dem Schein und mit denen muss ich dann nicht mehr erzählen, dass sie den Schirm mehr oder weniger bremsen sollen, sondern da sage ich dann so, jetzt gehen wir dorthin. Und dann sind das kleine Streckenflüge, wo man den Bad verlässt, eine Gleitstrecke hat, zum nächsten Bad fliegt. Also Streckenflüge im kleinen Sinn. Das ist dann das, wo ich mitfliege. Vor allem im Winter. Manchmal hier in Fruttigen unter der Woche, wenn nicht viele Schüler sind. Aber grundsätzlich, wenn du zehn Schüler hast, dann kannst du nicht in der Luft selbst

rumfliegen. Da bist du halt klug. Was reizt

[00:41:04] **Lucian Haas:** dich heute noch am Gleitschirmfliegen? Nach so vielen Jahren?

[00:41:09] Die Einfachheit.

[00:41:12] **Hanspeter Schmid:** Es ist so einfach. Es ist so unbekümmert. Es ist

[00:41:20] Freiheit, ob es schon abgedroschen klingt.

[00:41:25] Ja, es sind so viele Sassen, die wir gefahren haben, am Gleitschirmfliegen, immer noch. Und mittlerweile halt auch am Schulen. Es ist so schön, mit den Schülern besser zu werden.

[00:41:35] **Lucian Haas:** Wenn du von den allgemeinen Trends, die du so beobachtest, wenn du an der Gleitschirmausbildung allgemein etwas ändern könntest, vielleicht auch in dem, was vorgeschrieben wird vom SAV oder sowas, was wäre das?

[00:41:47] **Hanspeter Schmid:** Also ich muss da dem SAV ein grosses Kränzchen wenden. Da ist in den letzten vier, fünf, sechs Jahren viel gegangen.

[00:41:57] Mittlerweile wurde der Rückwärtsstart eingeführt. Der darf verlangt werden vom Experten. Mittlerweile wurden verschiedene Prüfungsmanöver dazugenommen. Nächstes Jahr kommen nochmal Neuerungen dazu. Also der Verband ist ganz, ganz auf einem guten Weg bei uns. Finde ich. Man könnte natürlich, ich habe das Bodenhandling vor der Hütte, ich zelebriere das halt, weil ich weiss, dass es gut ist für den Piloten. Ich würde das noch mehr gewichten, wobei mir ist auch bewusst, dass nicht jede Flugschule die Möglichkeit hat.

[00:42:34] Ja, nicht jeder hat ein lokales Talwindssystem, das funktioniert nicht. Jeder hat mit den Bauern, Landwirten, so gut wie wir das haben und dieser Stelle ein grosses Merci an unsere Bauern hier in Frutigen, die so verständnisvoll sind. Das hat nicht jede Flugschule und darum kann man das wohl auch nicht stärker gewichten, das Bodenhandling. Aber grundsätzlich, was ich möchte ist, dass die Ausbildung, der Trend in den Ausbildungen, der ist, geht dahin, dass die Ausbildungen zu schnell vor sich gehen.

[00:43:10] Heutzutage ist es auch normal, dass man nach 3, 4 Monaten, ich weiss von Leuten, die aber im November angefangen haben und sind im Mai, nein nicht im Mai, im März haben die den Schein. 45 Flüge, 50 Winterflüge und dann haben die den Schein im März. Wenn ich dir das sage, wenn du ein Kind hast und das lernt fliegen, würdest du das so an diese Ausbildung schicken? Ich glaube nicht so.

[00:43:38] **Lucian Haas:** Also meine Ausbildung bestand auch. Ich habe eine Woche lang einen Grundkurs im deutschen Mittelgebirgen gemacht und war dann eine Woche lang in Südtirol und habe dort eine Woche lang Höhenschulung gemacht und habe nach diesen zwei Wochen Ausbildung meinen Schein gehabt. Das ist jetzt auch schon 18, 19 Jahre her

[00:44:02] und war sicherlich auch so, dass ich sagen muss, ich war danach kein Pilot und musste sehr viel dann noch selber lernen und learning by doing und bin jetzt auch einer, der sich gut dafür selber motivieren kann und auch Groundhandling und sonstiges sehr, sehr gerne immer wieder macht. Aber wenn mir damals jemand gesagt hätte, du musst jetzt 4 Monate da jetzt reinstecken oder sowas, hängt auch immer davon ab, in welchem Setting man ist. Ich glaube, wenn man bei euch in der Gegend wohnt und sagt, ich kann mal eben schnell

[00:44:30] zum Schmatz, zum Hangar fahren und ziehe da meinen Schirm auf und bin danach mit dem Fahrrad wieder weg, ist das was anderes, als wenn man hier irgendwo wohnt und sagt, ich muss dann erstmal ein paar Stunden wohin fahren. Das geht dann immer nur am Wochenende und dann muss der Wind auch noch passen oder sonst irgendwas und dann ist das natürlich eine sehr frustige Angelegenheit, weil man dann auch so viele Pausen zwischen den einzelnen Lehrstunden quasi hat, dass man da gar nicht so gute Fortschritte oder so schnelle

[00:44:59] Fortschritte machen kann, weil man immer wieder dazwischen diese Pausen zwangsweise hat. Ja, aber eben,

[00:45:05] **Hanspeter Schmid:** ich habe den WM-Verband beim ESSA voll, ich bin auch da immer wieder, ich habe mit dem Stocker-Bähnchen auch ab und zu Kontakt und das ist ein guter Austausch zwischen den Fluglehrern und so

und ich habe dem auch gesagt, ich finde, die Ausbildung müsste länger dauern, sie müsste mindestens 6 Monate dauern und mindestens ein Frühling und ein Sommer beinhalten. Das fände ich wünschenswert und das wäre richtig gut für jeden Pilot, der weiss, wie es im Frühling tut mit einem und wie das ist, wenn heute ein 30er oder ein 25er Talwind ist, das finde ich einfach wertvoll, wenn der Schüler das am Fund erlebt und nicht dann das erste Mal, wenn er seinen Schein hat und dann ups

[00:45:56] die grossen Aha-Momente kommen.

[00:45:59] Das finde ich, das müsste er ändern und ich finde auch, der Pilot sollte mindestens 80 bis 100 Flüge haben mit ein paar Thermikflügen, wo es einfach das kleine 1x1 und das ABC einigermaßen drauf hat. Das finde ich wünschenswert.

[00:46:16] **Lucian Haas:** Wie sieht es mit Wetterkunde aus?

[00:46:21] Was sollte da ein Flugschüler können? Oder wie machst du das überhaupt bei dir? Vor jedem

[00:46:27] **Hanspeter Schmid:** Flugtag machen wir ein relativ ausführliches Wetterbriefing. Das geht mindestens eine Viertelstunde, 10 Minuten, eine Viertelstunde, 20 Minuten, je nachdem. Da haben wir einen Bildschirm und da schauen wir die Wetterlage an. Und es hat heute so viele Sachen, die man mit denen anschauen kann. Meine Wetterberichte, das sind Basics, das ist klar, das hat man. Aber ich finde halt auch, dass der Schüler eine Ahnung haben sollte vom Emagramm und eine Ahnung haben sollte von der Höhenkarte, damit er sieht und deuten kann, ah Vorsicht, heute ist dann extrem mobil. Oder Vorsicht, heute ist Höhenkarte auf dem Spiel. Solche Sachen sollte der Schüler

[00:47:14] eigentlich im Ansatz drauf haben. Ich sage nicht, dass alle Schüler bei mir das auch haben, aber ich gebe ihnen mindestens die Möglichkeit dazu, in dieser Art, in diesem Thema besser zu werden. Es gibt dann immer noch solche, die lassen sich am Briefing berieseln und wenn man sie dann fragt, dann kommt dann manchmal nicht viel. Einer hat mir mal so halb im Witz gesagt, hey Mats, als ich ihm gesagt habe, hey, erzähl mal was über das Wetter heute, hat er mir gesagt, er zahle mir doch nicht 2000 Franken für die Ausbildung, damit er mir das Wetter sagen soll.

[00:47:54] Halbwegs im Spass gemeint. Aber ja, Emagramm und Höhenkarte denke ich, dass ein Schüler einigermaßen drauf haben sollte.

[00:48:03] **Lucian Haas:** Macht ihr auch Wetterdebriefings, dass ihr dann sagt, okay, heute waren alle in der Luft, ihr habt alle gespürt, was die Luft macht, also wie es sich angefühlt hat. Jetzt gucken wir nochmal in die Wetterkarte rein und versuchen das mal zusammenzubringen. Warum war es so, wie wir es heute erlebt haben? Das wäre ein Punkt, wo ich sage, also das hätte ich mir in meiner Flugschule gewünscht, da war zwar auch ein Wetterbriefing morgens gemacht, aber selten quasi direkt im Anschluss an so einen Flugtag nochmal geguckt und wir gucken jetzt nochmal rein, was war denn wirklich, man kann ja auch dann vielleicht reale Windmessungen von Windstationen sich angucken, was hätte man da an Informationen heranziehen können, und dass man dann nachträglich guckt und sagt, das Gefühl, was ich habe, bringe ich jetzt nochmal mit der Information zusammen, um beim nächsten Mal vielleicht mit der Information vorneweg quasi schon sagen zu können, was für ein Gefühl werde ich wahrscheinlich damit in der Luft haben.

[00:48:53] **Hanspeter Schmid:** Ja, es ist immer schwierig, nach dem Fliegen, die einen Schüler checken nach dem zweiten Flug aus, die anderen machen den dritten auch noch oder den vierten. Es ist immer schwierig, alle Schüler zusammen zu haben, dann fürs Debriefing. Wenn aber spezielle Wetterphänomene waren, dann geht das, das Debriefing, das ist dann nach dem Fliegen am Landeplatz kurz. Das ist dann aber manchmal auch recht persönlich. Also da sind vielleicht noch vier, vier sind noch am Thermikfliegen, die anderen zwei, drei sind abgesoffen, dann redet man da am Landeplatz zusammen. Oder wenn dann spezielle Sachen waren, dann schaut man schon noch schnell eine EMA dran, dass man dann am Nachmittag um drei zum Beispiel hat man dann den Ist-Zustand der Atmosphäre, den hat man dann.

[00:49:42] Und nicht eine Prognose, sondern ist. Und das lege ich auch an den Schülern auch immer wieder nachher, hey schaut euch das EMAGramm an, nach dem Flugtag. Das ist wichtig, damit ihr euch dann eine Prognose auch, dass man das auch einschätzen kann. Ja, zeigt das EMAGramm so oder zeigt es so? Je nachdem sind halt eben die Verhältnisse und je nachdem gehört man dann vielleicht eher an den Nordosthang und nicht an den Südhang. Und das

hat auch, damit zu tun, dass man eben debrieft und die Wettkampfsituation analysiert auch nach dem Flug. Finde ich wichtig, aber wir machen es nicht immer, wir machen es einfach, wenn es aussergewöhnlich war, ja.

[00:50:22] **Lucian Haas:** Du hast vorhin gesagt, du bist eigentlich ein sehr strenger Fluglehrer. Wahrscheinlich dann auch streng damit, bei welchem Piloten du dann sagst, du bist jetzt eigentlich reif für die Prüfung. Gehe ich mal davon aus, dass du dann auch quasi so eine Vorauswahl triffst und sagst, du bist jetzt so weit oder auch noch nicht. Würdest du denn sagen, dass am Ende aus deiner Flugschule du nur Leute entlässt, von denen du am Ende sagen würdest, das ist ein guter Pilot? Wäre

[00:50:47] **Hanspeter Schmid:** wünschenswert. Wäre super, wenn es immer so wäre.

[00:50:53] Es hat zwei, drei Piloten gegeben in der 22-jährigen Zeit bei Cloud7, wo ich die Unterschrift für die Prüfung nicht gegeben habe. Wo ich sagen musste, du willst jetzt eine Prüfung, ich gebe dir das okay nicht, du bist nicht bereit.

[00:51:14] Das gibt es und die haben dann ausgecheckt und sonst weiter gefahren, keine Ahnung. Aber die meisten Piloten,

[00:51:22] weisst du, wenn du heute die Prüfung beim SAV erreichst, dann ist es schon mal nicht schlecht. Aber ich empfehle den Leuten, es geht um die Prüfung, wenn sie wirklich sauber rückwärts starten können, ein 20er Wind sauber starten können, ohne Stress Thermik fliegen können,

[00:51:43] einigermassen landen können beim 25er Talwind, dann sind die bereit für die Prüfung, finde ich. Und sonst ja,

[00:51:53] irgendwann mal gibt man denen das okay, aber es müssen, okay, vielleicht können sie nicht gut thermisch fliegen, aber dann gibt man ihnen das okay, aber mindestens müssen sie sicher unterwegs sein, sonst gebe ich den Haken nicht.

[00:52:07] **Lucian Haas:** Was ist für dich allgemein gesprochen ein guter Pilot? Woran

[00:52:12] **Hanspeter Schmid:** machst du

[00:52:12] **Lucian Haas:** das fest?

[00:52:14] **Hanspeter Schmid:** Es ist derjenige, der am meisten Spass hat. Habe ich irgendwann mal aufgeschnappt auf dem Kalender von unserem Sohn, hat einer das gesagt, das war sein Motto und das fand ich ein super Spruch. Weil einer, der Spass hat, das ist einer, der muss ja nicht Chrigel heissen oder Paddle oder Sepp, aber wenn einer einfach sich sicher fühlt, dann hat er Spass. Und ein sicherer Pilot, das ist etwas Schönes. Egal, der muss nicht 100 Kilometer fliegen können, aber er muss sich einfach in seinem Vorhaben, in seinem Flug sicher fühlen und dann ist er da.

[00:52:50] **Lucian Haas:** Gibt es Piloten, die du von der Beobachtung her sagen würdest, die haben Spass, aber die sind aus deiner Sicht nicht sicher unterwegs? Oder bedingt die Sicherheit den Spass oder andersherum? Also ich sehe Piloten am

[00:53:06] **Hanspeter Schmid:** Niesen, das ist ein sehr steiler Startberg bei uns. Ich sehe Piloten vor allem im Winter, wenn die Wetterprognose, Windprognose schwachwendig meldet und dann mehr Wind hat, erwartet und dann wirklich jeder am Startplatz ist. Dann sehe ich Piloten, die haben nicht wirklich Spass beim Start. Wie das in der Luft aussieht, sieht manchmal gar nicht schlecht aus in der Luft, aber mindestens beim Start. Es ist Stress pur, nicht sogar Panik pur.

[00:53:44] Und da wage ich zu bezweifeln, ob die Spass haben.

[00:53:49] Vielleicht beim Fliegen dann vielleicht schon. Ist doch zu hoffen, aber mindestens den Start kann ich beurteilen und da ist es immer noch schwierig.

[00:54:01] **Lucian Haas:** Jetzt bist du mehr als 20 Jahre schon Fluglehrer. Hat sich in dieser Zeit, nicht nur materialtechnisch, sondern vom Menschenmaterial her, also die Schüler und Schülerinnen, die du bekommst, hat sich da etwas geändert? Ob es von der Einstellung her ist oder von der Sportlichkeit oder sonstiges, mit der die zu dir kommen?

[00:54:21] **Hanspeter Schmid:** Ja, das denke ich, da hat sich etwas geändert. Als ich angefangen habe in 2002,

[00:54:31] der grösste Teil von den Schülern damals, die waren irgendwie schon konfrontiert worden mit der Fliegerei oder mit Bergsport oder Rechtssport, also das waren sportliche berggängige Leute in der Regel.

[00:54:53] Und heutzutage hast du Leute, das ist nicht schlecht zu werten, aber heute kannst du, heute kommen, jeder Mann kommt heute zum Fliegen. Das ist eigentlich Breitensportmässig, finde ich, das hat sich verändert. Heute kommt der

[00:55:13] 55-jährige, der nie einen Moment Sport gemacht hat, der wenig bis nie in den Bergen war, steht plötzlich oder ruft plötzlich an und sagt, er möchte anfangen zu fliegen. Und das war früher eher weniger der Fall, denke ich. Als ich angefangen habe im 90, da waren das fast ausschliesslich alles

[00:55:35] Bergpässe, sage ich mal. Das waren

[00:55:39] alle Leute, die eine starke Psyche hatten, die viel in den Bergen rum waren.

[00:55:46] **Lucian Haas:** Das hat sich verändert. Hat sich damit auch etwas verändert, wie sich die Leute in der Luft verhalten? Oder welche Ziele sie verfolgen? Also was

[00:55:56] **Hanspeter Schmid:** Ich heute sicher feststelle, ist halt mit dem modernen Flugzeug. Möglichkeiten, die man heute hat. Es

[00:56:03] gibt, denke ich, Leute, die sind an Hammer Tagen unterwegs und die haben ihr Handy und ihr Gerätchen voll drauf und die fliegen nach

[00:56:15] Vorgaben des Gerätes. Ich denke, die planen das davor, die wissen genau, wo die Bärte stehen und wenn jetzt noch der Hammer Tag ist, dann geht die einfach drauf los. Und früher war das halt anders, da gab es es nicht. Da hat man sich vielleicht auch, man ging früher eher Step by Step. Ich denke, früher, heutzutage, wenn einer die Eier hat, dann kann er eigentlich mit relativ wenig Erfahrung

[00:56:44] losziehen. Ob das immer nur gut ist,

[00:56:49] wage ich zu bezweifeln.

[00:56:53] Vielleicht geraten dann plötzlich Piloten an Orte hin, wo sie vielleicht gar nicht hingehören. Nachmittags um drei.

[00:57:01] Hat es aber vielleicht früher auch schon gegeben. Weiss nicht.

[00:57:05] **Lucian Haas:** Hast du dich in deiner Fliegerkarriere nicht mal völlig irgendwo überschätzt und in irgendwas rein manövriert, wo du sagtest, oh scheisse, wie komme ich hier wieder raus?

[00:57:13] **Hanspeter Schmid:** Ja, natürlich.

[00:57:16] **Lucian Haas:** Wer nicht? Ist immer glimpflich abgelaufen, ja. Was würdest du da als deinen grössten glimpflich abgelaufenen Fehler in deiner Karriere bezeichnen oder beschreiben?

[00:57:29] **Hanspeter Schmid:** Ja, halt früher, als man noch keine Ahnung hatte, die ganzen Talwind-Lehrsituationen. Da hat es mal einfach viel Luft gehabt, viel Luft gebraucht, damit man auch verletzungsfrei bleibt. Oder irgendwie ein verkackter Wingover, der dann mit Verhängern geändert hat und solches Zeug.

[00:57:50] Wettermässig natürlich Kaltfrontend und früher, als man noch brandheiss war und jede Minute, die man nicht geflogen ist, unter dem Fingernagel gebrannt hat, dann hat man manchmal auch ausgereizt. Ist man halt dann lieber eine Stunde länger geflogen, als eine Stunde vorher landen zu gehen. Solches Zeug. Aber das hat jeder Pilot.

[00:58:13] Hast du auch, hat jeder.

[00:58:15] **Lucian Haas:** Auf jeden Fall. Passiert dir das heute manchmal noch? Oder bist du so abgebrüht, ist vielleicht das falsche Wort, aber so gesettelt, dass du sagst, ich spüre jetzt unter den Fingernägeln, da kommt die Kaltfront, ich gehe jetzt landen, weil das will ich mir nicht antun, was in einer Stunde hier los ist.

[00:58:33] **Hanspeter Schmid:** Das ist denke ich schon so, ja. Also ich kann mittlerweile auf dem Startplatz sagen,

[00:58:40] auch wenn ich mit den Schülern oben bin, jetzt müsst ihr gut versuchen abzuwägen. Was ist der beste Fall in diesem Flug? Was mit diesem Flug passieren kann? Was ist der schlechteste Fall, der passieren kann? Wenn man das dann zusammen ein bisschen abwägt, dann fällt dann die Entscheidung, vielleicht mal nicht zu fliegen, fällt dann relativ einfach. Und so ist es ja auch, wenn sich die Gewitter auftürmen und die Kaltfront zu drücken beginnt.

[00:59:07] Passiert mir heute eigentlich nicht mehr, weniger mehr.

[00:59:10] **Lucian Haas:** Worauf bist du besonders stolz?

[00:59:13] **Hanspeter Schmid:** Stolz bin ich, dass wir in Frutigen eigentlich aus dem Nichts die Flugschule etablieren konnten, wo die Leute bereit sind, 30, 40 Stunden zu grauen zu handeln. Und ein halbes Jahr bis ein Jahr Wartefrist in Kauf nehmen, bis sie endlich anfangen. Handeln dürfen sie sofort, bis sie in die Ausbildung anfangen können. Da bin ich eigentlich stolz drauf, ja.

[00:59:43] **Lucian Haas:** Kennst du irgendeine andere Flugschule oder einen anderen Fluglehrer, der dein System gewissermassen übernommen hat und gesagt hat, der Schmatz hat recht mit dem, wie er das macht. Ich mache das jetzt auch so.

[00:59:56] **Hanspeter Schmid:** Ich denke, es möchten es ein paar machen.

[01:00:00] Aber wie ich anfangs schon erwähnt habe, es braucht einfach auch die Infrastruktur dazu.

[01:00:08] Du brauchst verständnisvolle Landwirte, du brauchst Talwindssystem, du brauchst viel Zeit und du brauchst auch die Eier, um mal zu sagen, hey, meine Schule ist voll. Ich kann dich jetzt nicht mehr nehmen. Dass man auch mal Nein sagt und sagt, hey, ich bin gross genug, ich kann nicht mehr. Ich will nicht mehr. Und an dem scheitern halt dann oft Flugschulen, weil es natürlich immer wieder verlockend ist, halt noch ein Schüler und noch ein Schüler und noch ein Schüler zu nehmen.

[01:00:42] Aber unser Konzept, denke ich, das würde vermutlich den meisten Fluglehrern gefallen, wenn man es so zelebrieren kann, sage ich mal so auf dem Schiff aus. Spricht ja nichts dagegen.

[01:00:58] Aber eben, musst du es halt dann auch durchziehen können. Aber bei den meisten, denke ich, scheitert es am, vielleicht am Standort,

[01:01:08] an wirtschaftlichen Faktoren, musst du es dir auch leisten können. Mal sagen, nein, nein, eure Dreiergruppe kann ich jetzt nicht mehr nehmen. Ihr könnt in einem Jahr, aber ich begreife dann auch, dass die anderen weiter halt dann weiterschauen.

[01:01:23] Aber sonst kenne ich keine Flugschule, die das dermassen zelebriert, wie wir das zelebrieren. Aber ja, ich bin hier in meiner Hangar - fruttigen Blase drin. Ich checke ja nicht eigentlich, was weit draussen vor sich

[01:01:39] **Lucian Haas:** geht. Wenn du nicht mehr fliegen und lehren könntest, was würdest du dann machen?

[01:01:48] Ja, ich würde mir

[01:01:48] **Hanspeter Schmid:** ein neues Hobby suchen.

[01:01:51] Es hätte irgendwas mit Bewegung zu tun haben, mit gut essen, mit Skifahren. So irgendwie, aber ja, ist noch schwierig. Die Frage hat sich für mich jetzt so nicht gestellt. Vielleicht, ich würde vermutlich irgendwie trotzdem mal wieder fliegen.

[01:02:12] **Lucian Haas:** Gut, Schmatz. Irgendwie weiterfliegen, das ist doch ein schönes Ende. Auch der Podcast kann dann irgendwie weitergehen. Die Leute, die zu dir in die Flugschule kommen, können dich dann noch dort weiter erleben und wie du sie mit deinem Groundhandling - Training zu richtig guten Startern hindrillst. Ich finde es ein sehr, sehr tolles Konzept. Wie du sagst, man muss sicherlich die Bedingungen und vor allem auch die Zeit der Leute haben, die das dann entsprechend aufbringen können und da auch immer wieder hinkommen können. Aber letzten Endes etwas, was man sich nur wünschen würde, dass man wirklich aus einer Schulung rauskommt und sagt, ich bin ein sicherer

Flieger in der Form, dass ich mich wirklich auch traue, beim 20er-Wind rauszugehen und dann sofort mich in meinem Element fühle. Danke dir für deine Erzählung.

[01:02:55] **Hanspeter Schmid:** Das war

[01:03:01] **Lucian Haas:** die Episode Nummer 123 von Podz-Glitz mit Hans-Peter Schmid, genannt Schmatz. In den Shownotes zu dieser Folge auf dem Gleitschenblog Lu-Glitz gibt es noch weiterführende Links. Wenn dir die Folge gefallen hat, dann abonniere doch Podz-Glitz. Das geht überall, wo es Podcasts gibt. Wenn du dort auch noch ein positives Rating hinterlässt, hilfst du mit, Podz-Glitz noch bekannter zu machen. Oder erzähle einfach deinen Fliegerfreunden davon. Podz-Glitz und Lu-Glitz sind völlig frei von bezahlter Werbung. Ich halte das so, aus Überzeugung und im Sinne der Unabhängigkeit. Dennoch stecken viel professionelle Arbeit und natürlich auch Kosten in diesen Angeboten. Um sie zu finanzieren, setze ich auf das Konzept der freiwilligen Unterstützung.

[01:03:48] Also, wenn du bis hierhin zugehört hast, sollte der Podcast ja einen Mehrwert für dich haben. Als Förderer kannst du einfach etwas zurückgeben. Den Betrag kannst du selbst bestimmen. Ein häufig gewählter Förderbeitrag beträgt übrigens 60 Euro im Jahr oder umgerechnet 5 Euro im Monat. Aber egal, was du zahlst, jeder Betrag trägt seinen Teil dazu bei, dass sich Podz-Glitz und Lu-Glitz im Dienste der Gleitschirmszene auch in Zukunft betreiben und weiterentwickeln kann. Dafür sage ich Danke. Alle nötigen Informationen, wie dein Förderbeitrag mich erreicht, findest du auf [Lu-Glitz.blogspot.com](http://Lu-Glitz.blogspot.com). Dort gibt es den Menüpunkt Fördern. Lu-Glitz schreibt sich Lu-Glitz.

[01:04:34] Bis zum nächsten Mal. Nicht vom Himmel. Ciao.

# English

English · machine translation of the German transcript by gemma-4-12b-it-qat-q4\_0.gguf

## Show notes

Hanspeter Schmidt teaches paragliding with a special concept: He keeps flight students on the ground for a long time.

How long does it take to learn to paraglide safely? There are many who boast of having their flight license in their pocket after just 14 days. But when you have gathered more experience and encounters with the whims of the air and the mishaps of launch and landing sites over time, you will have to humbly admit: the fast-track training in a flight school conveyor belt did not really prepare you well. There was a lot of "show" in that flight license.

But there is also the other extreme. Hanspeter Schmid, better known as „Schmatz“, runs the flight school Cloud 7 in Frutigen in the Berner Oberland. It is one of the smallest flight schools in Switzerland, measured by student numbers. But when it comes to his training methods and successes, the awe is great in many places.

Among other things, the X-Alps athletes Patrick von Känel and Sepp Inniger from Schmatz learned their gear.

Those who make it into the flight school at Schmatz after a long waiting list will not get into the air at all for months at the beginning. First, only ground handling is on the program – until perfection.

And whoever holds the Brevet in their hands at the end has often lived through at least three, if not even four seasons of intensive flight instructor supervision and is, in a sense, experienced with all types of flying weather.

From all of this, his special philosophy of paragliding instruction, his own naive beginnings, and the tendency to become stricter over time as a flight instructor, Schmatz talks in this 123rd episode of Podz-Glitz.

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

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

Music for this episode:

Track: Missing Persons | Artist: Jeremy Blake

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=v3Z-lB8kEoI>

Hanspeter Schmid teaches paragliding with a special concept: He keeps his flight students on the ground for a long time

Links:

- Cloud 7: <https://www.cloud-7.ch>
- on Instagram: <https://www.instagram.com/cloud7gleitschirmschule/>
- Youtube Channel: <https://www.youtube.com/channel/UC68Iy25SkTkqZLVOBBL0V8w>
- Groundhandlix: <https://lu-glitz.blogspot.com/2020/08/podz-glitz-37-groundhandlix.html>

Source: <https://lu-glitz.blogspot.com/2023/12/podz-glitz-123-schmatz.html>

## Transcript

[00:00:04] **Hanspeter Schmid:** I think the training should last longer. It should last at least six months and include at least one spring and one summer. And that would be really good for every pilot who knows what it's like in the spring

with a line. And what it's like when there's a 30 or 25 knot valley wind today. I just think it's valuable if the student experiences that on the radio. And not for the first time when they have their license and then, oops, the big "aha" moments come. And I also think the pilots should have at least 80 to 100 flights. With a few thermals flights where it's just the basic multiplication table and the ABCs with a bit of real-world experience.

[00:00:50] I think that would be desirable.

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

[00:01:08] **Hanspeter Schmid:** Stories from the cosmos of paragliding.

[00:01:12] **Lucian Haas:** Today with Schmatz and Peter Schmid. And I'm Lucian Haas.

[00:01:24] How long does it take to learn to paraglide safely? There are many who boast about having their pilot's license in their pocket after just 14 days. But once you've gained more experience over time and encountered the whims of the air and the hazards of launch and landing sites, you'll have to humbly admit the truth. Fast-track training in a flight factory doesn't really prepare you well. At first, there was a lot of "show" in that pilot's license. But there's also the other extreme. Hans-Peter Schmid, better known as Schmatz, runs the Cloud Seven flight school in Frutigen in the Bernese Oberland. It is one of the smallest flight schools in Switzerland, in terms of student numbers.

[00:02:11] But when it comes to his training methods and successes, the awe is great in many places. Among others, the X-Alps athletes Patrick von Känel and Sepp Iniger learned their craft from Schmatz.

[00:02:26] Anyone who manages to get into the flight school at Schmatz after a long waiting list doesn't get into the air at all for the first few months. First, there's only ground handling on the program—until it's perfect. And those who end up holding the license in their hands have often lived through at least three, if not four seasons of intensive flight instructor supervision and are, in a sense, in order. Schmatz has seen it all in every kind of flying weather. In this 123rd episode of Podz-Glidz, Schmatz talks about all of that, his special philosophy of paragliding training, his own wide-eyed beginnings, and the tendency to become stricter over time as a flight instructor. If you enjoy the podcast, please support my work on it as a patron.

[00:03:13] You can find out how it works very easily on my paragliding blog Lu-Glidz, specifically on the support page.

[00:03:25] Hans-Peter, you're known in the Swiss aviation scene by the nickname Schmatz. You just mentioned it. Where does it actually come from?

[00:03:35] **Hanspeter Schmid:** Whoa, a long time ago. It happened somewhere at the beginning of my school years. Maybe from Schmid. Maybe from eating too loudly. I have no idea. It just was. It's short and sweet, and ever since then...

[00:03:48] **Lucian Haas:** I have it. And everyone says Schmatz to you? Actually, yes. Your parents too? No. So everyone.

[00:03:56] **Hanspeter Schmid:** Not my parents. Of course not.

[00:03:59] **Lucian Haas:** You're also well-known in Switzerland, not just as Schmatz, but as the flight instructor who doesn't let his students get into the air for a long time at the beginning. Why? Why? Phew, yeah.

[00:04:13] **Hanspeter Schmid:** That's obvious. People who don't have the glider under control on the ground don't belong on the ridge. That's actually clear. And that's what everyone tells you,

[00:04:26] **Lucian Haas:** who knows nothing about flying. Actually, many flight instructors should know about flying. But very few flight instructors do it that way. Instead, most of the ones I know might do introductory courses. And in an introductory course, a beginner—an absolute beginner—gets a glider, is allowed to deploy it three times, and if they can do that reasonably well, they can already do the first five-meter jump or something like that. You don't have that at all? I definitely have that.

[00:04:50] **Hanspeter Schmid:** don't. No. I mean, you can do an introductory course. That's no problem. But if you want to start your training, you'll have to practice ground handling on our practice mat for at least 30, 40 hours beforehand. 30, 40 hours is the minimum. So that takes two, three, four, five months,

[00:05:12] **Lucian Haas:** Does it work like that? Just ground handling. But you have to have a lot of frustration tolerance if you actually want to become a pilot, right?

[00:05:22] **Hanspeter Schmid:** Exactly. But someone once told me that when a student came from the practice mat to the hangar to finally have his after-work beer, he was frustrated. It hadn't worked out very well. Then the guy, the pilot, told him, look, the time you're spending here at the flight school, other pilots spend it at the launch site, waiting for less or better wind. And that's a question of communication. Communication, you can tell the student that. And the vast majority understand that, because most people are intelligent. And those who don't understand, there are about here in the Bernese Oberland.

[00:06:07] There are about 12, 14 flight schools. So you have the choice of where you want to do your training, where you want to do it, and how you want to approach it.

[00:06:18] **Lucian Haas:** Are there people who started with you and then dropped out at some point because they said, no, this is going too slowly for me, I'm always just standing on the ground at the gliding school and I see my friends who are elsewhere or something, they've been up in the air for a long time already? That does happen. But it's actually

[00:06:35] **Hanspeter Schmid:** rare. You know, before we even get on the mat, there's a phone call. And even there, the wheels start to turn. Is this something for the pilot or not? Not our training system. I tell him, you have to have your time. Gliding is an elite sport for me. Because if you make three mistakes together, I don't have to tell you anything as a self-pilot. But if you make three mistakes in a row, then it gets tricky. And that's why I tell the pilot at the Fliegenlöhnenwilheit, you have to have one day off a week, at least one day a week.

[00:07:21] And if you have a partner, you have to get them on board. They have to support you, or even your family. So you really, really need a lot of time. And there are already pilots on the phone who say, then it's probably not for me. And the others who check it out, they notice immediately that a 20 km/h wind does something to you if you don't have it under control. And they realize right away that it might still make sense to spend a long time on the Scholle.

[00:07:51] **Lucian Haas:** trained until it sticks. On the Scholle, it means it's really a specific area. It's a flat field where, at the beginning, you only practice with your flight students. Yeah, there

[00:08:01] **Hanspeter Schmid:** it only flies if you accelerate it perfectly, right into the gust; then it flies for a few meters, but it's flat, yeah.

[00:08:09] **Lucian Haas:** And when you start with those, you start by saying, okay, there's wind here. Maybe even the first exercise with the glider already takes place with a turn, where you say, okay, in this wind you can only practice by turning towards the glider, playing with it already, so you basically start with a reverse start exercise?

[00:08:31] **Hanspeter Schmid:** Yeah, that's how it is, because what do you want to do with a 10 or 20-knot wind? You don't have to start forward. No, everything goes backward, and only later do you turn out once he's got the meadow basics down.

[00:08:44] **Lucian Haas:** So, the forward start is the second start, which you actually only learn later?

[00:08:49] **Hanspeter Schmid:** Yes, yes, you learn it like that, ground handling comes later. Yes, yes, you learn it like that, ground handling comes later. So, it's not about the wind, but it's trained mainly during the basic course, during the practice handling. You know the forward start, it's always difficult with heavy old gliders. And that's why, no, the main - and defining - ground handling is clearly the backward start. Of course, then the turning, the acceleration phase, running curves,

[00:09:15] **Lucian Haas:** the whole thing

[00:09:15] **Hanspeter Schmid:** program, I mean.

[00:09:16] **Lucian Haas:** And that, you're saying, takes three, four, five months until you actually go to the mountain with the people for the first time? I'd say 20,

[00:09:25] **Hanspeter Schmid:** 30, 40 hours. I've also had people who had 60 hours. It depends; I have relatively long waiting times at the flight school. I do two basic courses a year and take on a maximum of 18 pilots a year. So, the school is full. And at the moment, the first year is booked up. So, the bag is closed for 2024. Maybe there's a spot because someone drops out or has a skiing accident in the winter, I don't know. But yeah, basically, you have waiting periods with me.

[00:10:08] **Lucian Haas:** Okay. So that means 18 flight students per year? Yes. And then you're really saying, that's when I close the bag? Yes, clearly. Why only 18? I mean, you could also say 20, two more, I earn a bit more, I can somehow still squeeze those two in. Yes, I have

[00:10:25] **Hanspeter Schmid:** I've done that too. But usually, one or another person checks out, maybe checks out again. But as a rule, I have about 15, 16 check rides a year.

[00:10:38] The 16 prevented students who come out of my school. And that is hard and fast. It's also funny to learn, I've had more in the past too. I had four basic courses, 25 students. That was eventually too much. Because, you know, if you want to really get 20 students or 18 students in ground handling up to speed, that's a monstrous amount of effort. That is a lot, a lot of work. And you don't just have talented ones there, you also have students who maybe aren't doing so well. And they take longer, and that just requires patience. And at some point, the capacity is simply reached.

[00:11:26] Capacity limit.

[00:11:27] **Lucian Haas:** Have you ever had students during that initial ground handling phase where you realized they were basically dyslexic with movement or something, and you'd say, "Look, this isn't going to work. You'd better give up, I don't think aviation is for you."

[00:11:44] **Hanspeter Schmid:** Yes, I've thought that often.

[00:11:48] Said, but never? Not that clearly. I always say, I can't just test out cracks. There are always pilots who just don't have a natural knack for it. But I've had pilots who didn't let up with so much diligence and joy. They trained and trained and enjoyed it. For them, the journey was the goal. And they also became good, safe pilots. Their learning curve was just slower, less steep, but steady. And that's fine. But what you do have are students who eventually realize, hey, I've been at this for 40 hours now.

[00:12:42] Others have been at it for 5 hours and are already massively better than I am. And when people like that realize it, they figure it out themselves. They notice. It's not going to happen. It usually just happens on its own. But what does happen is that students don't take the practice hand seriously. Because at the end of ground handling, we have an exam we conduct. A sequence of various exercises. And that's what you have to be able to do. And if not, then you keep practicing.

[00:13:20] **Lucian Haas:** What is part of this exam? This isn't an official SAV exam, but something you've set yourself. So, what do you need to have in your skills portfolio to satisfy Schmatz? You have to be able to handle the glider

[00:13:35] **Hanspeter Schmid:** be able to start back cleanly. Then you have to kite to the left, kite to the right. That's maybe 20 meters, 30 meters, 20 meters left, 20 meters right. Then turn away. Then go into the acceleration phase. Then run curves to the left. Run curves to the right. Stabilize again. Then turn back in again.

[00:14:02] Then, in the spinnaker setup, spinnaker the glider back to the starting point.

[00:14:10] Release the glider. That's the test.

[00:14:14] **Lucian Haas:** The glider isn't allowed to hit the ground in between, is it? No. Is it allowed to do that already?

[00:14:18] **Hanspeter Schmid:** No, of course not. So if it falls on the ground, you start over. Okay.

[00:14:25] You don't believe me. Yes,

[00:14:26] **Lucian Haas:** True. I'm just thinking, I mean, you do need, you basically have to have exam-worthy wind so that it actually goes somewhat reasonably. But maybe you have, I don't know what your local conditions are like. Maybe you always have a valley wind that normally sets in where you can say, from 1 p.m. onwards we can definitely do this exam, because the wind speeds are usually sufficient by then.

[00:14:48] **Hanspeter Schmid:** Yes, that's how it is. We are really blessed here in Fruttigen with a very reliable valley wind system. In spring, summer, and early autumn, it starts at noon and stops sometime around 5, 6, or 7 o'clock. That's why I can do it. But the test isn't fixed for any specific time; rather, the student comes over and says, "You know, Matze, I'm ready now. Shall we?" Then he can. And he can try ten times, I don't care. Because our practice mat is right next to the hangar. Yes, I'm there forever. I'm working, I'm packing the emergency glider, I'm selling beer, whatever. Yes, I'm mostly there, especially in the spring.

[00:15:34] And then I can do that.

[00:15:35] **Lucian Haas:** And then you keep one eye out while packing the emergency glider to see what the other person is doing. Or does that really mean, okay, I'll go out onto the field and stand right in front of him and watch very closely how he completes his respective course there?

[00:15:49] **Hanspeter Schmid:** Yeah, I'm there for that, yeah, of course. But otherwise... At the very beginning, I coach the students for two hours, two or three times. And then he slowly but surely gets the long line. He can then start practicing really well on his own. He gets feedback on the old exercises, gets new exercises, and so he gets better and better. And the students, most of them really like how they notice they're getting better.

[00:16:19] **Lucian Haas:** So, really this step-by-step approach and having small successes again and again. Yes.

[00:16:25] Is there a specific part of this test you're doing, like a certain move or something, where you'd say that's basically the hardest part? Where people are most likely to fail or where most people still fail and say, okay, I have to try that again? Well, that always depends on the intro.

[00:16:41] **Hanspeter Schmid:** and so on. You know, even with the return launch, you can still do that a few times, but clean kiting with the glider or clean spin-locking with the glider, that's not easy. And one or another will fail at that, it can be anywhere. Or during the slalom run, you know, we don't do that with just any light gliders, we do that with old clunkers. So Alpha 3, Alpha 4, heavy gliders, and they don't tolerate as many mistakes as a Pi, for example, or a Double Skin or something like that. So yeah, there are many ways to fail.

[00:17:21] **Lucian Haas:** That's also good. But do you do that deliberately, giving people the old, heavy gliders so that they basically have to learn with heavy gear? Because if they master it with those, then they can definitely master a Pi.

[00:17:34] **Hanspeter Schmid:** Yes, that's how it is. The Pi is a great glider and the light gliders are great too, and it all fits perfectly. But if we're honest, you don't learn how to launch properly with those things. You can just sort of run in, the glider is up there and it flies. Yes. That's where it starts.

[00:17:53] **Lucian Haas:** That means the improvement of the gliders is actually something negative for training. The students are automatically released at a lower level, so to speak, because they learned with the better gliders.

[00:18:05] **Hanspeter Schmid:** I feel like I have to be careful with what I say now, I don't want to step on anyone's toes, but that's our philosophy. I don't train with light gliders either. Not fundamentally? Not fundamentally. Because I believe you have to learn how to start properly. And that's where I struggle. Up until now, I don't think I've ever had a light glider in the school. I had an Ozone Mode once, Joma, but otherwise I've trained with completely normal Alphas.

[00:18:42] **Lucian Haas:** In the past, the gliders also had these—I don't know, with the Alphas, I'm not sure when they switched to rods—but they still had those thick Müller flaps in the front. Yeah. But also other profiles that, on one hand, don't stand so well from the start, but in the end, don't actually climb very well on their own either. Not just because of the weight, but also because of the profile shape, whatever the manufacturers changed there. Would you say that people who learn with such a heavy glider have to readjust afterwards if they suddenly get a light one that launches so much easier? Like, do you notice they suddenly have difficulties with it because they actually have to adjust to having too

much pull from the heavy glider? Or are they used to the heavy glider, where they say, "I have to give it a proper impulse," and then suddenly the other gliders just shoot into the sky?

[00:19:30] **Hanspeter Schmid:** Yeah, that can be the case, but you tell the students, "Now, put in about a quarter of the energy and it'll work." I think it's better that way than the other around. If you learned with a soft glider and stay with that one, it's fine, no problem. But then when you switch, to an ENB. On an ENB or HeiB or something, it suddenly becomes harder, I think. And that's why, if someone can launch a heavy glider, then they can launch a glider. If they know the light one just needs a bit more feel and less energy.

[00:20:11] **Lucian Haas:** When you go into high-altitude training and actually take the students to the mountain to fly down, do you have any specific features that set you apart from other flight schools? From your philosophy perspective?

[00:20:27] **Hanspeter Schmid:** Yeah, I don't know what philosophies other flight schools have. My main philosophy is actually that I don't just want to teach my students the basics; I want them to learn how to fly as well as possible. So that they can actually leave the protected workshop after the basics and enter flight life with a good feeling. That's the philosophy. Mhm. It often works, but sometimes it doesn't. Because there are always people who do very well, and for others, things really don't progress that quickly. But that is fundamentally the philosophy.

[00:21:12] I want to train my students so well that they stick with the sport afterwards and continue to enrich our scene here in Flutigen. I think that's a main thing. And of course, that includes all the high-wind launches. All the thermals flying, high-wind landings,

[00:21:33] **Lucian Haas:** that's just part of it. What about thermals? How do you teach, or how do you get your students to learn thermal flying? Yes, in

[00:21:42] **Hanspeter Schmid:** for that, I think the most important thing is that you have a pro at the launch site.

[00:21:49] At the launch site, we're usually there on weekends in most cases during spring, summer, and early autumn with two flight instructors. One is down below, and the other—Franz, who's been doing this for 22 years—is up top, or vice versa. So we have a pro up there who, first of all, knows the students, and second, isn't doing this for the first time. The one up top looks out for start checks, clean launches, and the instructions for thermals. And the one down below is responsible for taking the car down and then, for example, checking the maneuvers after the thermals and watching the landing.

[00:22:37] So I think if you want the students to learn thermal flying, you need a pro at the launch site. One person who has half a year's experience isn't enough.

[00:22:45] **Lucian Haas:** And he basically radios them into the thermals, right?

[00:22:49] **Hanspeter Schmid:** Yes, of course. He radios them in, he knows where the thermal is, he knows what the conditions are like. And then it goes pretty quickly, zip, zap, zip, zap. They learn that fast.

[00:23:04] **Lucian Haas:** With ground handling, you can watch what someone else is doing very closely. So technically, like which lines they grab and exactly how much brake they pulled and stuff like that. Now, with thermals flying, you can just fly circles, that's possible. But it has something to do with feeling, also with a gut feeling for it. Like, where maybe the real center of the thermals is and things like that.

[00:23:27] How can we support students there so that they progress faster? Yes,

[00:23:32] **Hanspeter Schmid:** by making sure you're in a thermals area where the student isn't too far away.

[00:23:41] So in our main flying mountains, the Meckeseren, the centers in Adelboten, and at the Grimmer in Frutigen. These are launch sites where the thermal is very close to the launch site. And there, the flight instructor can see exactly how much brake is in play, how much weight shift is involved. Once you have a bit of experience, you actually have a pretty good handle on that. I sometimes compare it to model flying. So the flight instructor is up at the launch site watching and has his radio in his hand, but it's actually like remote control. And in the first half hour, you coach the student a lot, and then it immediately goes quite well, quite independently.

[00:24:28] And then it's no longer one-on-one supervision. Instead, there are suddenly 3, 4, 5 of them in the air, and that actually goes very

[00:24:37] **Lucian Haas:** ...fast and very well. Do you also sometimes use the two-seater for training? Like telling them, "Let's go fly together, and I'll just show you a few things from the back seat as an instructor, how I do it." Because a student can learn an enormous amount very quickly just by watching from there in the air, of course.

[00:24:59] **Hanspeter Schmid:** Yes, it's a very good method. Let's say. But actually only if I notice that a student has a mental block somewhere. Like they're stuck and can't move forward. Or if the student simply wants it—hey, I'm Mats, or hey, Franz, I want to do a tandem flight with you now. Then in the vast majority of cases, we can make that happen, yes. But basically, it's not actually provided for in our training concept. But we're happy to do it if we see that it can help a student progress, then we do it.

[00:25:32] **Lucian Haas:** How were you as a student? How did you actually end up with your training concept? Did you experience it that way yourself? I mean, tell me about your first flights—did you also have a flight instructor who told you, "Now go out on the mat for 20 hours first and show me how to complete a course here"?

[00:25:49] **Hanspeter Schmid:** Well, the training, January '90. Yeah, no, it was just how it was. You'd go, "Hello," and meet up at the restaurant. Coffee was drunk there. Back then, people were still doing snorting.

[00:26:06] Flight instructor in Paris. Yeah, then you'd go to your favorite slope and for two days you'd do the hell flights. But that was very self-taught. The flight instructor, he wasn't right, he wasn't really there, you had to find him elsewhere. That was 1990, you can't compare that anymore. It wouldn't work like that today. The flight instructor wasn't at the site at the beginning. He was busy with other things. He just signed off on the flights at the end.

[00:26:38] **Lucian Haas:** And you learned everything on your own, really self-taught? Yes,

[00:26:41] **Hanspeter Schmid:** we had no clue. Then we tried it out with the gliders that had a glide ratio of 1 to 3. It wasn't that hard to hit the circle and fly the maneuver. But the real learning came after that. They had to teach us everything themselves because thermals flying wasn't really a thing yet. There are two cracks here in Fruttigen who started three years earlier. They're already a bit thermically frozen. And we, we taught ourselves everything. No one came along to say, it goes like this and that. Even all the relaunching, we had no clue. That wasn't a topic back then. You had to learn that the hard way.

[00:27:28] **Lucian Haas:** Were there any defining experiences, frustrations, or moments during that time? Or things from which you drew the motivation to say, "When I become a flight instructor, I'll do it differently"? Yes, the flight instructor, he was with me...

[00:27:42] **Hanspeter Schmid:** still far, far, far away. I didn't give it a thought. But as for defining experiences, I was once in Interlaken with a few old colleagues. And we went to the Axalp. And up at the Axalp, Super Soaring, there were really two or three cracks there. It wasn't a problem for them. And I couldn't take off. Super Soaring conditions, I couldn't take off. And that—they had to come pick me up at the end. That was first of all embarrassing and second, frustrating.

[00:28:15] **Lucian Haas:** What do you mean by "pick up"? Who had to pick you up?

[00:28:18] **Hanspeter Schmid:** Yes, they came up by car because it was getting dark in the evening. And at that time, it just fell like scales before my eyes. I have no idea. That was one experience. And the other experience, also with Franz, was together at the dune. The Pila dune in '91 or '92, I don't remember exactly. We started forward on the steep dune. We had no idea. And there were one, two, three pilots who managed it perfectly. And you were just left in awe, unable to get over it. Those are the two experiences that were simply key experiences. And since then, we've always been active.

[00:29:05] The fruity scene, most of them, whenever it hasn't flown or after flying, we are always offered to trade.

[00:29:16] And when I had the school, it became clear to me that this is the way to go, in my opinion.

[00:29:24] **Lucian Haas:** But that's also just a shared thing, if you say the whole Frutigen scene is a philosophy that basically grew together. That you somehow experienced, okay, we need to do more ground handling. Then we meet up for ground handling too. And it's fun together and you really make progress with it.

[00:29:39] **Hanspeter Schmid:** Yeah, it sort of worked out that way. There are flight areas where there's basically not much wind. There's some lift, and then it's good. And if there's a lot of wind in those flight areas, then it's better not to fly. But in Frutigen, it's normal at various launch sites in the afternoon to have a 20-knot lift. So there, you don't have a choice. And we didn't have to make appointments for groundhandling because we had the hangar. That's our base. The school is right next to it. Yeah, you were automatically there. Either drinking beer or doing groundhandling. Or both.

[00:30:21] **Lucian Haas:** What happened to the paragliding geek from that early period, who then taught himself all the ground handling to become a good ground handler and so on—what happened to that paragliding geek, the flight instructor geek?

[00:30:37] **Hanspeter Schmid:** What happened to that paragliding nut from the early days, who then taught himself all the ground handling and became a good ground handler and so on—what happened to that paragliding nut becoming a flight instructor nut? ...become? Well, I used to work at the post office in my first life and moved up quite a bit there. And at some point, when I reached the top, I knew it couldn't be. I hit a bit of a low point and eventually thought to myself, hey, I have to do something. So I signed up for the flight instructor training, did it, got my license as a flight instructor, and two or three days later, I wrote my resignation.

[00:31:12] And then I went on vacation, and that's when the idea for the flight school actually grew. Yeah, and then we started. At the beginning, I wasn't really the ground handling expert. But it grew because every time a student couldn't take off, or had some kind of luck with the takeoff because it flipped again, I just realized, hey, I need to have a much better grip on this. I need to watch much more closely. And that's how it grew, and over the last 20 years, I've actually become stricter with ground handling every year. And I'm still getting stricter.

[00:31:56] I try to.

[00:31:59] Because it's simply the be-all and end-all if a student can take off with a smile on their face. If they don't have that "take-off stress," so to speak. And if they can experience the takeoff as a beautiful moment, as one of the most beautiful moments. Then the whole thing takes on a different flight. They are completely differently focused on their flight task. On their goal, on what they want to do during this flight. As if their adrenaline tank is already full after the takeoff.

[00:32:31] And I came to this realization over time. And that's why I just don't let it slide in this regard. That is to say, learning to fly is 80% learning to take off? No, I don't want to put it like that. But if you approach the takeoff relaxed, then you approach the flight differently. I think you can focus differently.

[00:32:56] You've also been a pilot for a long time. If you've had a shitty start and you're just shaking, the flight is ruined. For me, it would be like that.

[00:33:10] **Lucian Haas:** It's the same for me. Or it takes a long time before I start having fun again. Now, you're still flying. I live near Bonn. There, we only ever have 150-meter hills. If you've had a bad start, you'll be back on the ground in three minutes at the latest. Because you're no longer focusing on that one thermal you might be able to circle. Instead, if something goes wrong, that's it. We really have to fly here in a way where you fly out and you only have one chance to get into that one thermal, and you have to be able to do it immediately. Many people who are starting will experience a lot of frustration here because, of course, it's also this switch from having just started to being immediately in flight mode, and not needing three minutes first to come down from the stress of the start and then be able to fly properly or fly freely, and immediately say, "Here it goes up, I'm turning in immediately and I'm already automatically sitting right in the harness."

[00:34:13] So it's not just about the seating position, but about the mental position—I'm sitting right in the harness and I'm the master of the situation. That just takes some time, or rather, if you take too long for that, you don't stand a chance here. That's what I mean. The

[00:34:30] **Hanspeter Schmid:** A student, he goes to his exam maneuvers, he has a task, two full circles that he has to do for the exam. If he wants to train that, he needs a clear head. He can't hang out at the back after his takeoff and still be burning off adrenaline. I don't think that works.

[00:34:50] **Lucian Haas:** Looking back, would you say you were a good flight instructor from the very beginning? Being self-critical?

[00:34:57] **Hanspeter Schmid:** No, of course not. I only have things today that I'm sure I can improve. But I think every flight instructor, every pilot grows. With every bit of experience they gain, they grow.

[00:35:12] We had our time, we had no clue. Our flight instructor training was focused on the theoretical. And if someone theoretically passed that exam, the written flight instructor exam,

[00:35:30] the rest wasn't an issue. In my career as a flight instructor, as an aspirant, I had to show five internship days. Internship days where I was exploited as a free start leader. That was it. And then a two-day pedagogy training. Then you had the flight instructor license. License to kill.

[00:36:00] And then learning by doing. And accordingly, things went down fast at the beginning. During this time, the gliders arrived, which suddenly behaved like stable steep spirals. We had no idea. And it went step by step.

[00:36:19] **Lucian Haas:** Looking back, what was the most frustrating experience you had during that time?

[00:36:26] Frustrating? What do you mean by frustrating? The one that caused you frustration. Where you maybe started to doubt whether becoming a flight instructor was the right decision.

[00:36:38] **Hanspeter Schmid:** I'd actually never had that.

[00:36:42] There are moments where a student is just in deep shit. And then you try to get them out of that shit. Of course.

[00:36:56] Those moments do happen. But in that moment, you're functioning and you don't have time to wonder if being a flight instructor was the right job for you or if you'd rather not be one anymore. But after those situations are handled, I've never felt like it wasn't the right thing for me. I still love it.

[00:37:18] **Lucian Haas:** How much do you still get up in the air yourself besides your work as a flight instructor? Or is that not really that important to you anymore?

[00:37:25] **Hanspeter Schmid:** It's actually still important to me. Although in the spring, summer, and autumn, I still get some flying in. Because there are two of us flight instructors, we take turns. One brings the plane down, the other lets the students out, and then goes up into the air as well. But those aren't five-hour flights anymore. You fly for half an hour, an hour, and then you land. In the winter, on the other hand, when it's no longer possible in the flooded lowlands because you can't get up there and the mountain lifts are overused in Adelboden and in the Lenk, that's when I do a lot of flying. That's sort of my time.

[00:38:08] But basically, you won't become a flight instructor if you want to be in the air for as much as three hours every day.

[00:38:16] **Lucian Haas:** Do you come to fly a lot in the winter because you're traveling, or do you also fly in Switzerland and do your winter flights there? Yes, we provide instruction

[00:38:24] **Hanspeter Schmid:** of course here. We have a great flight area in Adelboden, the Zentren, and in the Linke at Mettstand. That's great. There's a lot to do with the wind there. And as soon as the trees are clear of snow, the thermals work. Winter is very, very pleasant for me for training. The student learns how to properly handle the wind during takeoff. Real wind sometimes.

[00:38:52] **Lucian Haas:** But he falls softer in the snow.

[00:38:55] **Hanspeter Schmid:** Yes, you have a bit more of a safety margin, that's how it is. Exactly. And then there's the weak thermals. Beaming a student up in a five-meter bomb, in a three-meter bomb over the radio, that's no problem

for the flight instructor, and for the student, it's a question of courage, not skill. But in winter, where the thermals are weak, that's when it gets really tough. And a student centering a weak thermal, taking it, circling it optimally—that's a matter of feel, and of course, that's stuff that helps you in strong thermals too. You really know how it works. So, winter is a very, very important time for me.

[00:39:42] **Lucian Haas:** Do you fly with your students too? I mean, are you in the same thermal together, coaching them by circling at the same altitude as them? Or does that one-on-one in-flight coaching not exist?

[00:39:58] **Hanspeter Schmid:** Yes, basically, I personally feel more comfortable coaching the students from the launch site in the thermals. Then there are usually two, three, four, or five in the air and you can keep an eye on each of them. When I'm in the air myself, there are students with me who are ready for their exams. They have 40, 50, 60

[00:40:25] flight hours already, they're close to getting their license and I don't have to tell them to brake the glider more or less anymore, instead I say, okay, now we're going there. And then those are small cross-country flights where you leave one spa, have a glide section, and fly to the next spa. So cross-country flights in the small sense. That's what I fly with. Especially in winter. Sometimes here in Fruttigen during the week, if there aren't many students. But basically, if you have ten students, you can't be flying around in the air yourself. You have to be smart. What appeals

[00:41:04] **Lucian Haas:** what still appeals to you about paragliding today? After all these years?

[00:41:09] The simplicity.

[00:41:12] **Hanspeter Schmid:** It's so simple. It's so carefree. It is

[00:41:20] Freedom, even if it sounds like a cliché.

[00:41:25] Yes, there are still so many obstacles we've encountered in paragliding. And now, also in instruction. It's so nice to get better along with the students.

[00:41:35] **Lucian Haas:** If you look at the general trends you're seeing, if you could change something about paragliding training in general, maybe even in what's prescribed by the SAV or something like that, what would it be?

[00:41:47] **Hanspeter Schmid:** Well, I have to give the SAV a lot of credit. A lot has happened in the last four, five, or six years.

[00:41:57] By now, the reverse takeoff has been introduced. The expert is allowed to demand it. Various other test maneuvers have been added as well. Next year, there will be more innovations. So, in my opinion, the association is on a very, very good path. Of course, I could do more ground handling before the hut—I really emphasize that because I know it's good for the pilot. I would weigh it even more, though I'm also aware that not every flight school has the possibility.

[00:42:34] Yes, not everyone has a local valley wind system, that doesn't work. Everyone has to deal with the farmers and landowners, and we're lucky to have what we have—a big thanks to our farmers here in Fruttigen, who are so understanding. Not every flight school has that, and that's probably why you can't weigh ground handling more heavily. But basically, what I want is for the training—the trend in training—to move away from the fact that the courses are moving too quickly.

[00:43:10] Nowadays, it's also normal to get your license after 3 or 4 months; I know people who started in November and by May—no, not May, by March, they have their license. 45 flights, 50 winter flights, and then they have the license in March. If I told you that and you had a child learning to fly, would you send them through that kind of training? I don't think so.

[00:43:38] **Lucian Haas:** So my training was also completed. I did a basic course in the German Central Uplands for a week, then spent a week in South Tyrol doing altitude training there, and after those two weeks of training, I had my license. That was already 18, 19 years ago.

[00:44:02] and it was certainly also the case that I have to say, I wasn't a pilot afterwards and had to learn a lot myself, learning by doing, and I'm also someone who can motivate myself well and who really, really likes doing ground

handling and other things again and again. But if someone had told me back then, you have to put in 4 months now or something, it also always depends on what setting you're in. I think if you live in your area and say, I can just quickly

[00:44:30] to the launch site, drive to the hangar, pull out my glider, and then head off again on my bike—that's different from living somewhere else and saying I have to drive there for a few hours first. That only happens on weekends, and then the wind has to be right or something, and then of course it's a very frustrating affair, because you have so many breaks between the individual lessons that you don't make very good progress or move as quickly.

[00:44:59] progress can be made because you're constantly forced to take these breaks in between. Yeah, but exactly,

[00:45:05] **Hanspeter Schmid:** I'm fully involved with the WM association at ESSA, I'm there again and again, I also have contact with the Stocker-Bähnchen from time to time, and that's a good exchange between the flight instructors and such, and I told them too, I think the training should last longer, it should last at least 6 months and include at least one spring and one summer. I would find that desirable and it would be really good for every pilot to know what it's like in the spring with a valley wind and what it's like when there's a 30 or 25 valley wind today, I just think it's valuable if the student experiences that at the Fund and not for the first time when they have their license and then, oops.

[00:45:56] the big "aha" moments happen.

[00:45:59] I think he should change that, and I also think the pilot should have at least 80 to 100 flights with a few flights in thermals, where they at least have the basics and the ABCs down. I think that's desirable.

[00:46:16] **Lucian Haas:** What about meteorology?

[00:46:21] What should a flight student be able to do? Or how do you even do that over there? Before every

[00:46:27] **Hanspeter Schmid:** For every flight day, we do a relatively detailed weather briefing. That takes at least 10 minutes, 15 minutes, 20 minutes, depending on the situation. We have a screen there and we look at the weather situation. And there are so many things you can look at with them today. My weather reports, those are basics, that's clear, you have those. But I also think that the student should have an idea of the Emagran and an idea of the altitude map, so that they can see and interpret, oh, watch out, it's extremely mobile today. Or watch out, the altitude map is a factor today. The student should be able to do such things.

[00:47:14] actually have a basic grasp of it. I'm not saying that all my students have it, but I at least give them the opportunity to get better at it in this way, with this topic. There are still some who just let themselves be spoon-fed during the briefing, and if you ask them something, not much comes out sometimes. One guy once told me, half-jokingly, when I said, "Hey, tell me something about the weather today," he said he wasn't paying me 2,000 francs for the training just so he could tell me the weather.

[00:47:54] Half-jokingly, of course. But yeah, I think a student should at least have a decent grasp of isobars and height maps.

[00:48:03] **Lucian Haas:** Do you also do weather debriefings where you say, okay, today everyone was up in the air, you all felt what the air was doing, so how it felt. Now let's look at the weather map again and try to put that together. Why was it the way we experienced it today? That would be a point where I'd say, well, I would have wanted that in my flight school; there was a weather briefing done in the morning, but it was rarely looked at again directly after such a flight day to say, let's look again, what was actually happening? You could also maybe look at real wind measurements from wind stations, what information could you have drawn from that, and then look back afterwards and say, the feeling I had, I'm now putting that together with the information, so that next time you can maybe say in advance, based on that information, what kind of feeling I'll probably have in the air.

[00:48:53] **Hanspeter Schmid:** Yes, it's always difficult because after flying, some students check out after the second flight, while others do a third or fourth. It's always hard to get all the students together for the debriefing. But if there were special weather phenomena, then the debriefing can happen briefly at the landing field after flying. However, that's sometimes quite personal. Like, maybe four are still out flying thermals, while the other two or three have crashed, then you talk together at the landing field. Or if there were special things, you'll quickly look at an EMA so that, for example,

at three in the afternoon, you have the current state of the atmosphere.

[00:49:42] And it's not a forecast, it's the reality. And I always ask the students to look at the EMAgram again after the flight day. That's important so that you can also make a forecast, so that you can assess it. Yes, does the EMAgram show it like this or like that? Depending on the conditions, you might belong more on the northeast slope rather than the south slope. And that also has to do with debriefing and analyzing the weather situation after the flight. I find that important, but we don't always do it; we just do it when it was extraordinary, yeah.

[00:50:22] **Lucian Haas:** You said earlier that you're actually a very strict flight instructor. Probably also strict about which pilots you say are actually ready for the exam. I assume you basically make a preliminary selection and say you're ready or not yet. Would you say that, in the end, you only release people from your flight school who you would ultimately say are good pilots? Would

[00:50:47] **Hanspeter Schmid:** desirable. It would be great if it were always like that.

[00:50:53] There were two or three pilots in the 22 years at Cloud7 where I didn't give the signature for the exam. Where I had to say, you want an exam now, I'm not giving you the okay, you're not ready.

[00:51:14] That happened, and they then checked out and kept flying otherwise, I don't know. But most pilots,

[00:51:22] you know, if you reach the SAV exam today, that's already not bad. But I recommend to people, it's about the exam, if they can really launch backwards cleanly, launch cleanly in a 20-knot wind, fly thermals without stress,

[00:51:43] be able to land reasonably well in a 25 km/h valley wind, then I think they're ready for the exam. And otherwise, yeah,

[00:51:53] At some point you give them the okay, but they have to... okay, maybe they can't fly thermals well, but then you give them the okay, but at the very least they have to be safe out there, otherwise I'm not signing off on it.

[00:52:07] **Lucian Haas:** What is a good pilot for you, in general terms? What are the...

[00:52:12] **Hanspeter Schmid:** what do you look for?

[00:52:12] **Lucian Haas:** the firm?

[00:52:14] **Hanspeter Schmid:** It's the one who has the most fun. I overheard someone say that once on our son's calendar; it was his motto, and I thought it was a great saying. Because someone who's having fun—they don't have to be named Chrigel or Paddle or Sepp—but if someone simply feels safe, then they're having fun. And a confident pilot is a lovely thing. Regardless, they don't have to be able to fly 100 kilometers, but they just have to feel safe in their undertaking, in their flight, and then they're there.

[00:52:50] **Lucian Haas:** Are there pilots you would say, based on your observations, who are having fun but aren't flying safely in your view? Or does safety determine the fun, or is it the other way around? I mean, I see pilots at...

[00:53:06] **Hanspeter Schmid:** ...sneezing, that's a very steep launch site of ours. I see pilots mainly in the winter, when the weather forecast, the wind forecast, reports weak winds and then more wind is expected, and then literally everyone is at the launch site. Then I see pilots who don't really have fun during the launch. What it looks like in the air sometimes doesn't look bad at all in the air, but at least during the launch. It's pure stress, not even pure panic.

[00:53:44] And I dare to doubt whether they're having any fun.

[00:53:49] Maybe in terms of flying, perhaps. One can only hope, but at the very least, I can judge the takeoff, and that's still difficult.

[00:54:01] **Lucian Haas:** Now you've been a flight instructor for more than 20 years. Has anything changed in that time, not just in terms of equipment, but regarding the human element—the students you get? Whether it's their attitude, their athleticism, or anything else they bring with them to you?

[00:54:21] **Hanspeter Schmid:** Yes, I think something has changed. When I started in 2002,

[00:54:31] most of the students back then had already been exposed to aviation or mountaineering or ice climbing, so they were generally athletic, mountain-oriented people.

[00:54:53] And nowadays you have people—it's not a bad thing to say—but today, anyone can come to flying. It's actually become a mass sport, I think; that has changed. Today, the...

[00:55:13] 55-year-old who never did any sports, who was rarely or never in the mountains, suddenly shows up or calls and says he wants to start flying. And that was less common in the past, I think. When I started in the 90s, it was almost exclusively all

[00:55:35] mountain passes, let's say. Those were

[00:55:39] all the people who had a strong psyche and spent a lot of time in the mountains.

[00:55:46] **Lucian Haas:** That has changed. Has it also changed something about how people behave in the air? Or what goals they pursue? I mean, what

[00:55:56] **Hanspeter Schmid:** I'm sure I'll notice that today, with modern aircraft. The possibilities you have today. It

[00:56:03] I think there are people out there on Hammer Days who have their phones and their little devices fully loaded up and they fly to

[00:56:15] the device's specifications. I think they plan that beforehand, they know exactly where the boundaries are, and if it's a high-stakes day, they just go for it. And it used to be different, it didn't exist back then. You'd maybe go more step by step. I think in the past, but nowadays, if someone has the balls, they can actually do it with relatively little experience.

[00:56:44] go for it. Whether that's always a good thing,

[00:56:49] I doubt that.

[00:56:53] Maybe pilots will suddenly end up in places where they don't belong at all. At three in the afternoon.

[00:57:01] But maybe it's already happened before. I don't know.

[00:57:05] **Lucian Haas:** Have you ever completely overestimated yourself in your aviation career and maneuvered yourself into a situation where you thought, oh shit, how do I get out of this?

[00:57:13] **Hanspeter Schmid:** Yes, of course.

[00:57:16] **Lucian Haas:** Who doesn't? It's always ended luckily, yeah. What would you call or describe as your biggest lucky escape of a mistake in your career?

[00:57:29] **Hanspeter Schmid:** Yeah, back in the day, when you didn't know anything, all those valley wind training situations. There were times when there was just way too much air, and you needed a lot of air to stay injury-free. Or some kind of botched wingover that then changed with a hang-up, and stuff like that.

[00:57:50] Weather-wise, of course, cold fronts, and back in the day, when you were still hot-blooded and every minute you weren't flying felt like it was burning under your fingernails, you'd sometimes push it. You'd rather fly for an extra hour than go down an hour early. That kind of stuff. But every pilot has that.

[00:58:13] You do too, everyone does.

[00:58:15] **Lucian Haas:** Definitely. Does that still happen to you sometimes today? Or are you so desensitized—maybe that's the wrong word, but so settled—that you say, I can feel it under my fingernails, the cold front is coming, I'm going to land now because I don't want to put myself through what's about to happen here in an hour.

[00:58:33] **Hanspeter Schmid:** I think that's right, yeah. So, I can now say at the launch site,

[00:58:40] even when I'm up there with the students, now you have to try to weigh things up carefully. What's the best-case scenario for this flight? What could happen with this flight? What's the worst-case scenario that could happen? Once you weigh all that up a bit, the decision to maybe not fly comes relatively easily. And that's how it is too, when the thunderstorms are building up and the cold front starts to push in.

[00:59:07] That doesn't really happen to me anymore today, less and less.

[00:59:10] **Lucian Haas:** What are you particularly proud of?

[00:59:13] **Hanspeter Schmid:** I'm proud that we were actually able to establish the flight school in Frutigen out of nothing, where people are willing to trade 30, 40 hours of gray time. And accept a waiting period of half a year to a year until they can finally start. They can start trading immediately until they can begin their training. I'm actually proud of that, yeah.

[00:59:43] **Lucian Haas:** Do you know of any other flight school or flight instructor who has sort of adopted your system and said, "Schmatz is right about how he does it. I'm going to do it that way now too"?

[00:59:56] **Hanspeter Schmid:** I think a few of them want to do it.

[01:00:00] But as I mentioned at the beginning, you also simply need the infrastructure for that.

[01:00:08] You need understanding farmers, you need valley wind systems, you need a lot of time, and you also need the balls to say, hey, my school is full. I can't take you in anymore. To be able to say no sometimes and say, hey, I'm big enough, I can't take any more. I don't want any more. And that's often where flight schools fail, because of course it's always tempting to just take one more student and another student and another student.

[01:00:42] But our concept, I think, would probably appeal to most flight instructors if you can celebrate it like that, let's say, on the ship. There's nothing against that.

[01:00:58] But you just have to be able to see it through. But for most people, I think it fails because of, perhaps, the location,

[01:01:08] ...economic factors, you also have to be able to afford it. Let's say, no, no, I can't take your group of three anymore. You can in a year, but I also understand that the others will just keep looking elsewhere.

[01:01:23] But otherwise, I don't know of any flight school that celebrates it as much as we do. But yeah, I'm in my Hangar - Fruttigen bubble. I don't really check what's going on out there.

[01:01:39] **Lucian Haas:** ...work. If you could no longer fly and teach, what would you do then?

[01:01:48] Yeah, I would...

[01:01:48] **Hanspeter Schmid:** look for a new hobby.

[01:01:51] It would have to have something to do with movement, with good food, with skiing. Something like that, but yeah, it's still difficult. The question hasn't really come up for me yet. Maybe, I'd probably still fly again at some point.

[01:02:12] **Lucian Haas:** Well, Schmatz. Continuing to fly, that's a nice ending. The podcast can also kind of keep going. The people who come to your flight school can still experience you there and see how you drill them into really good starters with your ground handling training. I think it's a very, very great concept. As you say, you certainly need the conditions and especially the time of the people who can put in the effort and keep coming back. But ultimately, it's something you'd only wish for—to really come out of a training course and say, I'm a confident pilot in the sense that I actually dare to go out in 20-knot winds and immediately feel in my element. Thanks for your story.

[01:02:55] **Hanspeter Schmid:** That was

[01:03:01] **Lucian Haas:** episode number 123 of Podz-Glīdz with Hans-Peter Schmid, known as Schmatz. In the show notes for this episode on the paragliding blog Lu-Glīdz, there are further links. If you enjoyed the episode, then please subscribe to Podz-Glīdz. You can do that anywhere podcasts are available. If you also leave a positive rating there,

you're helping to make Podz-Glitz even better known. Or just tell your flying friends about it. Podz-Glitz and Lu-Glitz are completely free of paid advertising. I do this out of conviction and in the interest of independence. Nevertheless, a lot of professional work and, of course, costs are involved in these offerings. To finance them, I rely on the concept of voluntary support.

[01:03:48] So, if you've listened this far, the podcast should have provided some value for you. As a supporter, you can simply give something back. You can decide the amount yourself. A commonly chosen contribution is 60 euros a year, or about 5 euros a month. But no matter what you pay, every amount helps ensure that Podz-Glitz and Lu-Glitz can continue to operate and develop in the service of the paragliding scene in the future. For that, I say thank you. All the necessary information on how your contribution reaches me can be found on [Lu-Glitz.blogspot.com](http://Lu-Glitz.blogspot.com). There is a menu item called Support. Lu-Glitz is spelled Lu-Glitz.

[01:04:34] Until next time. Not from heaven. Ciao.

# Français

French · machine translation of the German transcript by gemma-4-12b-it-qat-q4\_0.gguf

## Show notes

Hanspeter Schmidt enseigne le parapente avec un concept particulier : il garde les élèves au sol pendant longtemps.

Combien de temps faut-il pour apprendre à pratiquer le parapente en toute sécurité ? Il y en a tant qui se vantent d'avoir obtenu leur brevet de pilote après seulement 14 jours. Pourtant, avec le temps, une fois que l'on a accumulé plus d'expérience et fait face aux caprices de l'air et aux imprévus des sites de décollage et d'atterrissage, on devra humblement admettre : la formation rapide dans une école de vol à haut débit ne nous a pas vraiment bien préparés. Il y avait beaucoup de « façade » dans ce brevet de pilote.

Mais il y a aussi l'autre extrême. Hanspeter Schmid, mieux connu sous le nom de « Schmatz », dirige l'école de pilotage Cloud 7 à Frutigen dans l'Oberland bernois. C'est l'une des plus petites écoles de pilotage de Suisse, en termes de nombre d'élèves. Pourtant, lorsqu'il s'agit de ses méthodes et de ses succès de formation, la crainte est grande en de nombreux endroits.

Parmi d'autres, les athlètes X-Alps Patrick von Känel et Sepp Inniger de Schmatz y ont appris leur métier.

Ceux qui parviennent à intégrer l'école de pilotage de Schmatz après une longue liste d'attente ne prendront pas le ciel du tout pendant des mois au début. Le programme ne comprendra d'abord que le handling au sol – jusqu'à la perfection.

Et celui qui détient le brevet à la fin a souvent vécu au moins trois, voire quatre saisons avec un encadrement intensif par des instructeurs de vol et est, en quelque sorte, rodé à toutes les conditions météorologiques de vol.

De tout cela, de sa philosophie particulière de la formation en parapente, de ses propres débuts naïfs et de sa tendance, en tant que moniteur de vol, à devenir avec le temps de plus en plus strict, Schmatz raconte dans ce 123ème épisode de Podz-Glidz.

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

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

Musique de cet épisode :

Piste : Missing Persons | Artiste : Jeremy Blake

Bibliothèque audio YouTube

<https://www.youtube.com/watch?v=v3Z-lB8kEoI>

Hanspeter Schmid enseigne le parapente avec un concept particulier : il garde ses élèves au sol pendant longtemps

Liens :

- Cloud 7 : <https://www.cloud-7.ch>
- sur Instagram : <https://www.instagram.com/cloud7gleitschirmschule/>
- Chaîne Youtube : <https://www.youtube.com/channel/UC68Iy25SkTkqZLVOBBL0V8w>
- Groundhandlix : <https://lu-glidz.blogspot.com/2020/08/podz-glidz-37-groundhandlix.html>

Source : <https://lu-glidz.blogspot.com/2023/12/podz-glidz-123-schmatz.html>

## Transcript

[00:00:04] **Hanspeter Schmid:** Je trouve que la formation devrait durer plus longtemps. Elle devrait durer au moins six mois et inclure au moins un printemps et un été. Et ce serait vraiment bien pour chaque pilote qui sait comment ça se passe au printemps avec une suspense. Et comment c'est quand il y a aujourd'hui une brise de vallée de 30 ou 25. Je trouve ça simplement précieux si l'élève le vit sur la radio. Et pas seulement la première fois qu'il a son brevet et que là, oups, les grands moments de révélation arrivent. Et je trouve aussi que les pilotes devraient avoir au moins 80 à 100 vols. Avec quelques vols en thermique, où c'est juste les bases, les tables de multiplication et l'ABC avec un peu de pratique.

[00:00:50] Je trouve ça souhaitable.

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

[00:01:08] **Hanspeter Schmid:** Des histoires du cosmos du parapente.

[00:01:12] **Lucian Haas:** Aujourd'hui avec Schmatz et Peter Schmid. Et je suis Lucian Haas.

[00:01:24] Combien de temps faut-il pour apprendre à pratiquer le parapente en toute sécurité ? Il y en a tellement qui se vantent d'avoir déjà leur brevet après seulement 14 jours. Mais avec le temps, quand on a accumulé plus d'expérience et fait face aux caprices du vent et aux aléas des sites de décollage et d'atterrissage, on est obligé de l'admettre avec humilité. Une formation rapide dans un centre de vol intensif ne vous prépare pas vraiment correctement. Au début, il y avait beaucoup de théorie dans le brevet. Mais il y a aussi l'autre extrême. Hans-Peter Schmid, mieux connu sous le nom de Schmatz, dirige l'école de vol Cloud Seven à Frutigen, dans l'Oberland bernois. C'est l'une des plus petites écoles de vol de Suisse, en termes de nombre d'élèves.

[00:02:11] Mais quand on parle de ses méthodes de formation et de ses succès, le respect est immense partout. Parmi d'autres, les athlètes X-Alps Patrick von Känel et Sepp Iniger ont appris leur métier avec Schmatz.

[00:02:26] Ceux qui réussissent à intégrer l'école de vol de Schmatz après une longue liste d'attente ne mettent pas les pieds en l'air pendant plusieurs mois au début. Au programme, il y a d'abord uniquement le handling au sol – jusqu'à la perfection. Et celui qui finit par obtenir son brevet a souvent vécu au moins trois, voire quatre saisons avec un encadrement intensif par un moniteur, et est, en quelque sorte, prêt. Schmatz a fait ses preuves dans toutes les conditions météo. De tout cela, de sa philosophie particulière de la formation au parapente, de ses propres débuts naïfs et de la tendance, en tant que moniteur, à devenir plus strict avec le temps, Schmatz raconte tout cela dans ce 123e épisode de Podz-Glidz. Si le podcast vous plaît, alors soutenez mon travail en tant que contributeur.

[00:03:13] Tu peux découvrir comment ça se passe très simplement sur mon blog de parapente Lu-Glidz, plus précisément sur la page "fördern".

[00:03:25] Hans-Peter, tu es connu sous le pseudonyme Schmatz dans la scène aéronautique suisse. Tu as déjà mentionné que c'était le cas. D'où vient ce surnom, au juste ?

[00:03:35] **Hanspeter Schmid:** Oh, ça fait longtemps. C'est arrivé quelque part au début de l'école. Peut-être à cause de Schmid. Peut-être parce que je mangeais trop fort. Aucune idée. C'est juste devenu comme ça. C'est court et efficace, et depuis là...

[00:03:48] **Lucian Haas:** je l'ai. Et tout le monde te dit "Schmatz" ? En fait, oui. Tes parents aussi ? Non. Donc tout le monde.

[00:03:56] **Hanspeter Schmid:** Pas mes parents. Bien sûr que non.

[00:03:59] **Lucian Haas:** Tu es aussi connu en Suisse, pas seulement comme Schmatz, mais comme l'instructeur de vol qui ne fait pas décoller ses élèves pendant une longue période au début. Pourquoi ? Pourquoi ? Puh, oui.

[00:04:13] **Hanspeter Schmid:** C'est évident. Les gens qui ne maîtrisent pas l'aile au sol n'ont rien à faire sur le Rümms. C'est clair, en fait. Et tout le monde te le dit, en fait,

[00:04:26] **Lucian Haas:** qui n'y connaît rien en vol. En fait, beaucoup d'instructeurs de vol devraient s'y connaître. Mais très peu d'instructeurs le font comme ça. La plupart de ceux que je connais font peut-être des cours d'initiation. Et pendant le cours d'initiation, un débutant, un vrai débutant, reçoit une aile, a le droit de la gonfler trois fois. Et s'il arrive à le faire relativement bien, il peut déjà faire ses premiers cinq mètres de saut ou quelque chose comme ça. Ça n'existe pas chez toi ? Chez moi, ça existe carrément.

[00:04:50] **Hanspeter Schmid:** pas du tout. Non. Enfin, tu peux faire un cours d'initiation, ça ne pose pas de problème. Mais si tu veux passer la formation, alors tu vas devoir faire au moins 30, 40 heures de pratique au sol sur notre tapis d'entraînement avant. 30, 40 heures, c'est le minimum. Donc ça va prendre deux, trois, quatre ou cinq mois,

[00:05:12] **Lucian Haas:** Ça se passe comme ça. Juste le roulage au sol. Mais il faut avoir une sacrée tolérance à la frustration quand on veut vraiment devenir pilote, non ?

[00:05:22] **Hanspeter Schmid:** Exactement. Mais quelqu'un m'a dit une fois qu'un élève est revenu de la zone d'exercice au hangar pour prendre enfin sa bière de fin de journée, et qu'il était frustré. Ça n'avait pas vraiment bien fonctionné. Alors le type, le pilote, lui a dit : « Écoute, le temps que tu passes ici à l'école d'aviation, d'autres pilotes le passent au décollage en attendant un vent moins fort ou meilleur. » Et c'est une question de communication. On peut le dire comme ça à l'élève. Et la grande majorité comprend, parce que la plupart sont intelligentes. Et ceux qui ne comprennent pas, il y en a environ ici dans l'Oberland bernois.

[00:06:07] Il y a 12, 14 écoles de pilotage. Donc tu as le choix de l'endroit où tu veux faire ta formation et de la manière dont tu veux l'aborder.

[00:06:18] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a des gens qui ont commencé avec toi et qui ont fini par abandonner parce qu'ils se disaient : non, c'est trop lent pour moi, avec le Schmatz je ne fais que rester au sol et je vois mes amis qui sont ailleurs ou un truc du genre, ils sont déjà en l'air depuis longtemps ? Oui, ça arrive. Mais en fait, c'est...

[00:06:35] **Hanspeter Schmid:** rarement. Tu sais, avant même d'aller sur le tapis, il y a un entretien téléphonique. Et déjà là, les choses se précisent d'une certaine manière. Est-ce que c'est quelque chose pour le pilote ou pas ? Ce n'est pas notre système de formation. Je lui dis : tu dois avoir du temps. Le vol en deltaplane est un sport d'élite pour moi. Parce que si tu fais trois erreurs d'affilée, je n'ai rien à te dire en tant que moniteur. Mais si tu en fais trois à la suite, ça devient délicat. C'est pour ça que je dis au pilote sur la Fliegenlöhnenwilheit : tu dois avoir un jour de libre par semaine, au moins un jour par semaine.

[00:07:21] Et si tu as une partenaire, il faut qu'elle soit dans le coup. Elle doit te soutenir, ou même la famille. Donc, il te faut vraiment, vraiment beaucoup de temps. Et là, il y a déjà des pilotes au téléphone qui disent que ce n'est sans doute pas pour eux. Et les autres, ceux qui s'y mettent, ils remarquent tout de suite qu'un vent de 20 fait des siennes quand on ne maîtrise pas la chose. Et ils comprennent immédiatement que ça peut encore avoir du sens de rester longtemps sur la Scholle.

[00:07:51] **Lucian Haas:** s'entraîner jusqu'à ce que ça tienne. Sur la Scholle, ça veut dire que c'est vraiment une forme. C'est une prairie plate où tu ne fais que pratiquer avec tes élèves au début. Oui, là

[00:08:01] **Hanspeter Schmid:** ça ne vole que si tu l'accélères parfaitement, bien à l'intérieur de la rafale, alors ça vole quelques mètres, mais c'est plat, oui.

[00:08:09] **Lucian Haas:** Et quand tu commences avec ceux-là, tu te dis : d'accord, là il y a du vent. Je fais peut-être le premier exercice avec l'aile, et ça se passe déjà en étant engagé, au point de te dire : d'accord, avec ce vent, on ne peut s'entraîner qu'en étant engagé vers l'aile, en jouant déjà avec, donc tu commences quasiment avec un exercice de départ en arrière ?

[00:08:31] **Hanspeter Schmid:** Oui, c'est ça, parce que qu'est-ce que tu veux faire avec un vent de 10 ou 20, tu n'as pas besoin de décoller vers l'avant. Non, tout se fait à l'envers et ce n'est que plus tard qu'on commence à tourner, quand il maîtrise les bases sur la prairie.

[00:08:44] **Lucian Haas:** Ça veut dire que le décollage vers l'avant est le deuxième type de décollage qu'on apprend seulement plus tard ?

[00:08:49] **Hanspeter Schmid:** Oui, oui, on l'apprend comme ça, le handling au sol arrive plus tard. Oui, oui, on l'apprend comme ça, le handling au sol arrive plus tard. Donc, ce n'est pas une question de vent, mais surtout au cours de base, sur le terrain d'entraînement, il sera entraîné. Tu connais le décollage vers l'avant, c'est toujours difficile avec les vieilles ailes lourdes. Et c'est pour ça que, non, le principal — et la caractéristique du handling au sol — c'est clairement le décollage vers l'arrière. Bien sûr, ensuite le pivot, la phase d'accélération, les virages,

[00:09:15] **Lucian Haas:** tout ça

[00:09:15] **Hanspeter Schmid:** C'est le programme, quoi.

[00:09:16] **Lucian Haas:** Et ça, tu dis, ça prend trois, quatre, cinq mois avant de vraiment aller à la montagne avec les gens pour la première fois ? Je dirais 20,

[00:09:25] **Hanspeter Schmid:** 30, 40 heures. J'ai aussi eu des gens qui ont fait 60 heures. Ça dépend, j'ai des délais d'attente assez longs à l'école de pilotage. Je fais deux cours de base par an et je prends maximum 18 pilotes par an. Donc, l'école est complète. Et pour le moment, la première année est réservée. Donc, c'est complet pour 2024. Si tous ceux qui ont dit qu'ils voulaient venir viennent. Peut-être qu'il y aura une place parce que quelqu'un se désistara ou fera un accident de ski en hiver, je ne sais pas. Mais oui, en principe, il y a des délais d'attente chez moi.

[00:10:08] **Lucian Haas:** D'accord. Ça veut dire 18 élèves-pilotes par an ? Oui. Et là, tu dis vraiment que tu fermes la boutique ? Oui, tout à fait. Pourquoi seulement 18 ? Enfin, tu pourrais aussi dire 20, deux de plus, je gagnerais un peu plus, je finirais par trouver un moyen de les caser aussi. Oui, j'ai...

[00:10:25] **Hanspeter Schmid:** j'ai déjà fait ça aussi. Mais en général, l'un ou l'autre finit par comprendre et se déconnecte, peut-être même une deuxième fois. Mais en règle générale, j'ai environ 15, 16 examens par an.

[00:10:38] Les 16 élèves préventifs qui sortent de mon école. Et c'est sans concession. C'est drôle aussi, j'en ai eu plus avant. J'ai eu quatre cours de base, 25 élèves. À un moment donné, c'était trop. Parce que, tu sais, si tu veux vraiment mettre 20 ou 18 élèves au premier plan pour le handling au sol, c'est un effort monstrueux. C'est vraiment, vraiment beaucoup de travail. Et on n'a pas que des talentueux, on a aussi des élèves pour qui ça ne se passe peut-être pas si bien. Et ils mettent plus de temps, et ça demande de la patience. Et à un moment donné, la capacité est simplement atteinte.

[00:11:26] Limite de capacité.

[00:11:27] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a déjà eu des élèves, durant cette phase initiale de maniement au sol, pour qui tu as constaté qu'ils étaient en quelque sorte des dyslexiques de la motricité ou autre chose, au point de te dire : « Écoute, ça ne va pas marcher. Abandonne, je pense que l'aviation n'est pas faite pour toi. »

[00:11:44] **Hanspeter Schmid:** Oui, j'ai souvent pensé ça.

[00:11:48] C'est dit, mais jamais ? Jamais aussi clairement. Je dis toujours que je ne peux pas juste tester des cracks. Il y a toujours des pilotes, des hommes ou des femmes, pour qui ça ne vient pas naturellement. Mais j'ai eu des pilotes qui n'ont jamais lâché, avec tellement d'ardeur et de joie. Ils ont entraîné, entraîné, et ils prenaient du plaisir à le faire. Pour eux, le chemin était le but. Et ils sont devenus de bons pilotes, sûrs d'eux. C'est juste que leur courbe d'apprentissage est plus lente, moins raide, mais constante. Et ça convient. Par contre, il y a des élèves qui finissent par se dire, « Hé, ça fait 40 heures que j'essaie ».

[00:12:42] D'autres sont dessus depuis 5 heures et sont déjà bien meilleurs que moi. Et quand ils se rendent compte de ça, ils le constatent par eux-mêmes. Ils s'en aperçoivent. Ça ne marchera pas. Ça se fait généralement tout seul. Par contre, il y a des élèves qui ne se prennent pas au sérieux avec la main d'exercice. Parce qu'à la fin du maniement au sol, on a un examen que nous passons. Une suite de plusieurs exercices. Et c'est : tu dois savoir faire ça. Et si ce n'est pas le cas, alors tu continues à t'entraîner.

[00:13:20] **Lucian Haas:** De quoi cette épreuve est-elle composée ? Ce n'est pas une épreuve officielle du SAV, mais quelque chose que tu as toi-même défini. Alors, qu'est-ce qu'il faut avoir dans le portfolio de compétences pour satisfaire un Schmatz ? Tu dois avoir l'aile

[00:13:35] **Hanspeter Schmid:** pouvoir repartir proprement en arrière. Tu dois ensuite faire du kite vers la gauche, vers la droite. Ça fait peut-être 20 mètres, 30 mètres, 20 mètres à gauche, 20 mètres à droite. Puis tourner. Puis passer en phase d'accélération. Puis faire des virages vers la gauche. Faire des virages vers la droite. Stabiliser à nouveau. Puis tourner à nouveau.

[00:14:02] Ensuite, lors de la configuration du spinnaker, ramenez l'aile jusqu'au point de départ en spinnackant.

[00:14:10] Déposer l'aile. C'est l'épreuve.

[00:14:14] **Lucian Haas:** L'aile ne doit pas tomber par terre entre-temps, si ? Non. Est-ce qu'elle peut déjà le faire ?

[00:14:18] **Hanspeter Schmid:** Non, bien sûr pas. Alors s'il tombe par terre, tu recommences à zéro. D'accord.

[00:14:25] Tu ne me crois pas. Si,

[00:14:26] **Lucian Haas:** Mais, je réfléchis juste, je veux dire, il faut aussi, il faut quasi avoir du vent d'examen pour que ça se passe de manière relativement raisonnable. Mais peut-être que vous avez, je ne sais pas quelles sont tes conditions locales là. Peut-être que tu as toujours une brise de vallée qui s'installe normalement, où on peut dire qu'à partir de 13 heures, on peut faire cet examen à coup sûr, parce que les vitesses de vent sont normalement suffisantes.

[00:14:48] **Hanspeter Schmid:** Oui, c'est bien ça. Ici à Fruttigen, nous sommes vraiment bénis avec un système de brise de vallée très fiable. Au printemps, en été et au début de l'automne, ça commence à midi et ça s'arrête vers 17, 18 ou 19 heures. C'est pour ça que je peux le faire. Mais l'examen, il n'est pas fixé à un moment précis, c'est l'élève qui vient me voir et qui dit : « Tu sais, Matze, je suis prêt maintenant. On y va ? » Alors il peut. Et il peut essayer dix fois, je m'en fiche. Parce que notre tapis d'entraînement est juste à côté du hangar. Oui, je suis toujours là. Que je travaille, que je prépare les ailes de secours, que je vends de la bière, quoi que ce soit. Oui, je suis généralement là, surtout au printemps.

[00:15:34] Et là, je peux le faire.

[00:15:35] **Lucian Haas:** Et ensuite, quand tu prépares l'aile de secours, tu gardes un œil sur ce que l'autre fait. Ou est-ce que ça veut dire que je vais vraiment sur la pelouse, que je me mets juste devant et que je regarde très attentivement comment il effectue son parcours correspondant là-bas ?

[00:15:49] **Hanspeter Schmid:** Oui, là je suis déjà présent, oui, bien sûr. Mais sinon... Les élèves, au tout début, je les coache pendant deux heures, deux, trois fois. Et puis, petit à petit, il obtient la longue suspente. Il peut alors commencer à s'entraîner sérieusement par lui-même. Il reçoit des retours sur les anciens exercices, il en reçoit de nouveaux et ainsi, il devient de mieux en mieux. Et ça leur plaît, à la plupart des élèves, ça leur plaît vraiment de voir qu'ils progressent.

[00:16:19] **Lucian Haas:** Donc vraiment, cette approche étape par étape et avoir des petits succès à répétition. Oui.

[00:16:25] Parmi ces épreuves que tu fais, est-ce qu'il y a un truc, une figure ou quelque chose, où tu te dis que c'est en fait le plus difficile ? Là où ils échouent le plus souvent ou que le plus de gens échouent et se disent : « OK, je dois réessayer » ? Oui, ça dépend toujours de l'intro.

[00:16:41] **Hanspeter Schmid:** et cetera. Tu sais, même avec le décollage en retour, on peut encore le refaire rapidement, mais faire du kite propre avec l'aile ou faire du spinocker propre avec l'aile, ce n'est pas facile. Et certains échouent, ça peut être n'importe où. Ou lors du parcours de slalom, tu sais, on ne le fait pas avec n'importe quelles ailes légères, on le fait avec de vieilles carrosses. Donc Alpha 3, Alpha 4, des ailes lourdes et elles ne pardonnent pas autant d'erreurs qu'un Pi par exemple ou un Double Skin ou quelque chose comme ça. Donc oui, il y a beaucoup de façons d'échouer.

[00:17:21] **Lucian Haas:** C'est aussi une bonne chose. Mais est-ce que tu fais ça exprès, le fait de donner aux gens les vieilles aile lourdes pour qu'ils doivent apprendre avec du matos lourd ? Parce que s'ils maîtrisent ça, alors ils peuvent forcément maîtriser un Pi.

[00:17:34] **Hanspeter Schmid:** Oui, c'est ça. Le Pi est une super aile et les ailes légères sont super aussi, tout est nickel. Mais si on est honnêtes, on n'apprend pas à vraiment décoller avec ces trucs. Tu peux en quelque sorte foncer, l'aile est là-haut et elle vole. Oui. Ça commence.

[00:17:53] **Lucian Haas:** Cela signifie que l'amélioration des ailes est en fait quelque chose de négatif pour la formation. Les élèves sont quasi automatiquement moins bons au moment de leur lâcher, parce qu'ils ont appris avec des ailes meilleures.

[00:18:05] **Hanspeter Schmid:** J'ai l'impression que je dois faire attention à ce que je dis pour ne pas marcher sur les pieds des autres, mais c'est notre philosophie. Je ne forme pas non plus avec des ailes légères. Pas du tout, en principe ? Pas du tout. Parce que je trouve qu'il faut apprendre à bien décoller. Et c'est là que je me bats. Jusqu'à présent, je crois que je n'ai jamais eu d'aile légère à l'école. Un Ozone Mode, j'en ai eu un, Joma, mais sinon j'ai formé avec des Alphas tout à fait normales.

[00:18:42] **Lucian Haas:** Avant, les ailes avaient aussi ces, je ne sais pas, sur les Alphas, je ne sais plus à partir de quand on est passé aux joncs, mais il y avait encore les gros bords d'attaque à l'avant. Oui. Mais aussi d'autres profils qui, d'une part, ne tiennent pas si bien au départ, mais qui, au bout du compte, ne montent pas si bien tout seuls non plus. Pas seulement à cause du poids, mais aussi à cause de la forme du profil, peu importe ce que les fabricants ont encore modifié là-dessus. Est-ce que tu dirais que les gens qui apprennent avec une aile aussi lourde doivent s'adapter après s'ils en reçoivent soudainement une légère qui décolle tellement plus facilement ? Est-ce qu'on remarque qu'ils ont soudainement des difficultés parce qu'ils doivent s'adapter à une traction trop forte avec l'aile lourde ? Ou est-ce qu'ils ont l'habitude avec l'aile lourde de se dire qu'ils doivent donner un bon élan et que, soudainement, les autres ailes se contentent de s'envoler vers le ciel ?

[00:19:30] **Hanspeter Schmid:** Oui, ça peut être le cas, mais on dit aux élèves : « maintenant, mets seulement un quart de l'énergie et ça fonctionnera ». Je trouve que c'est mieux comme ça que l'inverse. Si tu as appris avec une aile souple et que tu restes sur celle-là, ça va, pas de problème. Mais au moment de passer sur une ENB, sur une ENB ou une HeiB ou autre, ça devient soudainement plus difficile, je trouve. Et c'est pour ça que si quelqu'un sait décoller avec une aile lourde, alors il sait décoller avec une aile. S'il sait que l'aile légère demande juste un peu plus de feeling et moins d'énergie.

[00:20:11] **Lucian Haas:** Quand tu passes à la formation en haute montagne et que tu vas vraiment avec les élèves en montagne pour descendre, est-ce que tu as aussi des particularités qui te distinguent des autres écoles de vol ? Du point de vue de ta philosophie ?

[00:20:27] **Hanspeter Schmid:** Oui, je ne sais pas quelles sont les philosophies des autres écoles de vol. Ma philosophie principale est en fait que je ne veux pas seulement transmettre le brevet à mes élèves, mais que je veux leur apprendre à voler le mieux possible. Pour qu'ils puissent, après le brevet, sortir de l'atelier protégé et entrer dans la vie de pilote avec un bon sentiment. C'est ça, la philosophie. Mhm. Ça réussit souvent, mais parfois pas aussi. Parce qu'il y a toujours des gens pour qui ça se passe très bien, et pour d'autres, ça n'avance vraiment pas si vite. Mais c'est fondamentalement la philosophie.

[00:21:12] Je veux former mes élèves si bien qu'ils resteront dans le sport après et continueront d'enrichir notre scène ici à Flutigen. Je trouve que c'est un point essentiel. Et là, il y a bien sûr tout le décollage en vent fort. Toute la pratique de la thermique, l'atterrissage en vent fort,

[00:21:33] **Lucian Haas:** ça fait simplement partie du lot. Et pour ce qui est du vol en thermique ? Comment enseignes-tu ou comment fais-tu pour apprendre le vol en thermique à tes élèves ? Oui, en

[00:21:42] **Hanspeter Schmid:** pour ça, je pense que le plus important, c'est d'avoir un pro au décollage.

[00:21:49] Au décollage, nous sommes généralement au printemps, en été et au début de l'automne, deux moniteurs de vol dans la grande majorité des cas le week-end. L'un est en bas, l'autre, Franz, qui est dans le métier depuis 22 ans, est en haut ou inversement. Donc nous avons un pro en haut qui, premièrement, connaît les élèves, et deuxièmement, qui ne fait pas ça pour la première fois. Et donc, celui qui est en haut, il s'occupe des vérifications avant le décollage, des

décollages propres et des instructions pour le vol en thermique. Et celui qui est en bas est responsable de descendre la voiture et ensuite de contrôler les manœuvres. Éventuellement après le vol en thermique et pour surveiller l'atterrissage.

[00:22:37] Alors je pense que si tu veux apprendre aux élèves à voler en thermique, il te faut un pro au décollage. Un seul qui a fait la moitié de l'examen annuel ne suffit pas.

[00:22:45] **Lucian Haas:** Et il les appelle alors, pour ainsi dire, dans la thermique, non ?

[00:22:49] **Hanspeter Schmid:** Oui, bien sûr. Il les appelle dedans, il sait où est la pompe, il connaît les conditions. Et ça se fait alors assez vite, hop, ça y est. Ils apprennent ça rapidement.

[00:23:04] **Lucian Haas:** Pour le handling au sol, on peut très bien observer de près ce que fait l'autre. Enfin, techniquement, c'est-à-dire comment il saisit quelles suspentes et de combien de frein il a exactement tiré, et ce genre de choses. Maintenant, pour le vol en thermique, on peut simplement faire des cercles, c'est possible. Mais ça a aussi un rapport avec le feeling, avec l'instinct. Où se trouve peut-être le véritable centre de la thermique, et ce genre de choses.

[00:23:27] Comment peut-on aider les élèves-pilotes à progresser plus vite dans ce domaine ? Oui,

[00:23:32] **Hanspeter Schmid:** en s'assurant d'être dans une zone de thermique où l'élève n'est pas trop loin.

[00:23:41] Donc dans nos principaux massifs, les Meckeseren, les Centen à Adelboden et au Grimmer à Frutigen. Ce sont des décollages où la pompe est très proche du décollage. Et là, l'instructeur voit exactement combien de frein est en jeu, combien de transfert de poids est en jeu. Avec un peu d'expérience, on maîtrise plutôt bien ça. Je compare parfois ça au modélisme. L'instructeur est en haut au décollage, il regarde et a sa radio à la main, mais c'est en fait comme une télécommande. Et pendant la première demi-heure, on coache vraiment beaucoup l'élève, et après ça se passe tout de suite très bien, de manière assez autonome.

[00:24:28] Et là, on n'est plus en accompagnement individuel. D'un coup, il y a 3, 4, 5 personnes dans les airs et ça se passe alors très

[00:24:37] **Lucian Haas:** ... vite et très bien. Est-ce que tu utilises aussi parfois le biplace pour la formation ? Genre, tu lui dis : « On va voler ensemble et je vais te montrer quelques trucs, en tant que moniteur assis derrière, comment je fais. » Parce qu'en regardant passer un élève, il peut apprendre énormément de choses très rapidement, même en plein vol.

[00:24:59] **Hanspeter Schmid:** Oui, c'est une très bonne méthode. On peut le faire. Mais en fait, seulement quand je constate qu'un élève bloque quelque part. Qu'il stagne, qu'il n'avance plus. Ou si l'élève demande simplement : « Hé, je suis Mats » ou « Hé, je suis Franz, je voudrais faire un vol en tandem avec toi ». Dans la grande majorité des cas, on peut le permettre, oui. Mais en principe, ce n'est pas prévu dans notre concept de formation. Mais on le fait volontiers si on voit que ça peut faire progresser un élève, alors on le fait.

[00:25:32] **Lucian Haas:** Comment es-tu devenu élève ? Comment en es-tu arrivé à ton concept de formation ? Est-ce que tu l'as vécu comme ça toi-même ? Enfin, raconte-moi tes débuts en vol, est-ce que tu as aussi eu un instructeur qui t'a dit : « maintenant, va faire 20 heures sur le tapis et montre-moi comment on peut parcourir un circuit ici » ?

[00:25:49] **Hanspeter Schmid:** Eh bien, la formation, janvier 90. Oui, non, c'est comme ça que c'était. On allait dire bonjour et on se retrouvait au restaurant. On y buvait du café. À l'époque, on fumait encore de la poudre.

[00:26:06] Moniteur de vol à Paris. Oui, ensuite on allait sur la pente préférée et pendant deux jours, on faisait des vols de la mort. Mais c'était très autodidacte. Le moniteur de vol, il n'était pas correct, il n'était pas vraiment là, il fallait le chercher ailleurs. C'était en 1990, tu ne peux plus comparer. Ça ne se passerait plus comme ça aujourd'hui. Le moniteur de vol n'était pas sur place au début. Il était occupé avec d'autres. Il a juste signé les vols à la fin.

[00:26:38] **Lucian Haas:** Et tu as tout appris par toi-même, vraiment en autodidacte ? Oui,

[00:26:41] **Hanspeter Schmid:** on n'en avait aucune idée. On a ensuite fait des essais avec des ailes qui avaient une finesse de 1 à 3. Ce n'était pas si difficile de viser le cercle et de faire la manœuvre. Mais le vrai apprentissage, il est venu après. Ils ont dû tout nous apprendre nous-mêmes, parce que le vol en thermique n'était pas encore vraiment là. Il y a deux cracks ici à Fruttigen qui ont commencé trois ans plus tôt. Ils sont déjà un peu habitués à la thermique. Et nous,

on s'est tout appris nous-mêmes. Personne n'est venu nous dire que ça se faisait comme ci ou comme ça. Même toute la partie sur les décollages en rappel, on n'en avait aucune idée. Ce n'était pas un sujet à l'époque. Il fallait apprendre ça sur le tas.

[00:27:28] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a eu des expériences marquantes, de la frustration ou des moments forts pendant cette période ? Des choses qui t'ont motivé à te dire : « Quand je serai moniteur, je ferai les choses différemment » ? Oui, le moniteur, il était avec moi...

[00:27:42] **Hanspeter Schmid:** encore loin, très loin. Je n'y pensais même pas. Mais pour ce qui est des expériences marquantes, je suis allé à Interlaken avec quelques anciens collègues. Et on est allés à Axalp. Et là-haut, à Axalp, en Super Soaring, il y avait vraiment deux ou trois cracks parmi nous. Pour eux, ça ne posait aucun problème. Et moi, je n'arrivais pas à décoller. Des conditions de Super Soaring, et je n'arrivais pas à décoller. Et ça, ils ont dû venir me chercher à la fin. C'était d'abord embarrassant et deuxièmement frustrant.

[00:28:15] **Lucian Haas:** Qu'est-ce que tu veux dire par "venir te chercher" ? Qui a dû venir te chercher ?

[00:28:18] **Hanspeter Schmid:** Oui, ils sont montés en voiture parce qu'il faisait déjà nuit. Et à ce moment-là, j'ai vraiment eu des écailles qui me tombaient des yeux. Je n'en ai aucune idée. C'était une expérience. Et l'autre expérience, encore avec Franz, ensemble sur la dune. La dune de Pila en 91 ou 92, je ne sais plus exactement. On était là, on l'a lancé vers l'avant sur la dune raide. On n'en avait aucune idée. Et il y avait un, deux, trois pilotes qui ont géré ça correctement. Et là, on était juste restés bouche bée, on n'en revenait pas. Ce sont ces deux expériences qui ont été des expériences clés. Et depuis, on a toujours été dans l'action.

[00:29:05] La scène fruitée, la plupart d'entre eux, quand ce n'est pas en vol ou après le vol, nous sommes toujours dans l'action.

[00:29:16] Et quand j'ai eu l'école, c'est devenu clair que c'est la voie à suivre, à mon avis.

[00:29:24] **Lucian Haas:** Mais c'est aussi une chose commune, si tu veux dire que toute la scène de Frutigen est une philosophie qui a grandi ensemble, en quelque sorte. Qu'on a vécu un truc du genre : OK, on doit faire plus de maniement au sol. On se retrouve alors pour le maniement au sol, on s'amuse ensemble et on progresse vraiment avec ça.

[00:29:39] **Hanspeter Schmid:** Oui, ça se passait un peu comme ça. Il y a des sites de vol où il n'y a pas beaucoup de vent en principe. Là, il y a une sorte d'ascendance et c'est bon. Et s'il y a beaucoup de vent dans ces sites, c'est mieux de ne pas voler. Mais à Frutigen, sur plusieurs sites de décollage l'après-midi, il est normal d'avoir une ascendance de 20. Donc là, tu n'as pas le choix. Et on n'avait pas besoin de se donner rendez-vous pour le groundhandling parce qu'on avait le hangar. C'est notre base. L'école est juste à côté. Oui, on y était automatiquement. Soit pour boire une bière, soit pour le groundhandling. Ou les deux.

[00:30:21] **Lucian Haas:** Comment est-ce que le passionné de parapente de cette époque de début, qui s'est appris tout seul le handling au sol pour devenir un bon manipulateur et tout ça, est-il devenu le passionné d'instructeur de vol ?

[00:30:37] **Hanspeter Schmid:** est-il devenu ? Eh bien, avant, j'étais à la poste dans ma première vie et j'ai bien progressé. Et à un moment donné, quand j'ai atteint le sommet, je me suis dit que ça ne pouvait pas être comme ça. J'ai eu une sorte de point de rupture et je me suis dit un jour : « Hé, je dois changer de voie. » Alors je me suis inscrit à la formation d'instructeur de vol, je l'ai faite, j'ai obtenu le brevet d'instructeur de vol, et deux ou trois jours plus tard, j'ai écrit ma démission.

[00:31:12] Et pendant les vacances, cette idée est venue, enfin, le concept de l'école de pilotage a en fait évolué pendant ces vacances. Oui, et ensuite on a commencé. Au début, je n'étais pas encore très pointilleux sur le guidage au sol. Mais ça a évolué parce que chaque fois qu'un élève ne pouvait pas décoller, ou qu'il avait de la chance lors du décollage parce que ça a encore tourné, on s'est rendu compte, hé, je dois être beaucoup plus vigilant. Je dois mieux surveiller. Et c'est comme ça que ça a évolué et, au cours des 20 dernières années, je suis devenu plus strict chaque année sur le guidage au sol. Et je continue de le devenir.

[00:31:56] J'essaie.

[00:31:59] Parce que c'est tout simplement la base : quand un élève peut décoller avec le sourire au visage, sans ce stress du décollage, entre guillemets, et qu'il peut vivre le décollage comme un beau moment, comme l'un des plus beaux moments, alors tout le vol change. Il est tout à fait différemment concentré sur sa tâche de vol, sur son objectif, sur ce qu'il veut faire pendant ce vol. Comme s'il avait déjà le réservoir d'adrénaline plein juste après le décollage.

[00:32:31] Et cette prise de conscience m'est venue avec le temps. Et c'est pour ça que je ne lâche pas prise sur ce point. Ça veut dire que pour apprendre à voler, il faut apprendre à décoller à 80 % ? Non, je ne veux pas le dire comme ça. Mais si tu abordes le décollage en étant détendu, alors tu abordes le vol différemment. Je trouve que tu peux te concentrer différemment.

[00:32:56] Tu es aussi un pilote depuis longtemps. Si tu as eu un départ de merde, si tu ne fais plus que trembler, le vol est foutu. Pour moi, ce serait comme ça.

[00:33:10] **Lucian Haas:** C'est pareil pour moi. Ou alors, ça prend un bon moment avant que je recommence à m'amuser. Là, tu voles quand même. J'habite près de Bonn. On n'a que des petites collines de 150 mètres. Si tu as eu un mauvais décollage, au plus tard après trois minutes, tu es déjà de nouveau au sol. Parce que tu ne te concentres plus du tout sur la seule thermique dans laquelle tu pourrais peut-être faire des cercles. Si quelque chose tourne mal, c'est fini. Ici, on doit vraiment voler de manière à ce que tu sortes et que tu n'aies qu'une seule chance, en gros, d'entrer dans la thermique, et tu dois savoir le faire immédiatement. Beaucoup de débutants vivent ici des moments de frustration, parce que c'est évidemment ce passage immédiat du mode décollage au mode vol, sans avoir besoin de trois minutes pour se remettre du stress du départ et pouvoir ensuite voler correctement ou voler librement, et dire tout de suite : là, ça monte, je tourne immédiatement et je suis déjà automatiquement bien installé dans mon sellette.

[00:34:13] Donc, il ne s'agit pas seulement de la position assise, mais de l'état d'esprit : je suis bien installé dans mon sellette et je maîtrise la situation. Ça prend du temps, ou plutôt, si on prend trop de temps pour ça, on n'a aucune chance ici. C'est ce que je veux dire. Le

[00:34:30] **Hanspeter Schmid:** L'élève, il s'attaque à ses manœuvres d'examen, il a une tâche, deux virages complets qu'il doit faire pour l'examen. S'il veut s'entraîner, il faut qu'il ait l'esprit libre. Il ne peut pas rester suspendu à l'arrière après son décollage pour évacuer l'adrénaline. Ça ne marche pas, je trouve.

[00:34:50] **Lucian Haas:** Est-ce que tu étais, dirais-tu, un bon moniteur de vol dès le début ? Si tu regardes en arrière avec esprit critique ?

[00:34:57] **Hanspeter Schmid:** Non, bien sûr pas. Je vois seulement aujourd'hui des choses que je peux certainement améliorer. Mais je pense que chaque instructeur de vol, chaque pilote évolue. Avec chaque expérience qu'il acquiert, il grandit.

[00:35:12] À notre époque, on n'en avait aucune idée. Notre formation d'instructeur de vol était axée sur la théorie. Et si quelqu'un réussissait théoriquement cet examen, l'examen écrit d'instructeur de vol,

[00:35:30] le reste, ce n'était pas un sujet. Dans ma carrière d'instructeur de vol, de candidat, je devais présenter cinq jours de stage. Des jours de stage où on m'a exploité comme moniteur de décollage gratuit. C'était tout. Et puis une formation pédagogique de deux jours. Et on avait le brevet d'instructeur. La licence pour tuer.

[00:36:00] Et puis, le learning by doing. Et c'est comme ça que ça s'est passé au début. Pendant cette période, il y a eu aussi les aile, qui se comportaient soudainement avec des spirales serrées stables. On n'en avait aucune idée. Et ça s'est fait étape par étape.

[00:36:19] **Lucian Haas:** Quelle a été, avec le recul, l'expérience la plus frustrante que tu as vécue pendant cette période ?

[00:36:26] Frustrant ? Comment tu veux dire frustrant ? Celle qui t'a frustré. Où tu as peut-être commencé à douter si c'était la bonne décision de devenir moniteur de vol.

[00:36:38] **Hanspeter Schmid:** Je ne l'avais jamais vécu.

[00:36:42] Il y a des moments où un élève est vraiment dans la merde. Et là, tu essaies de le sortir de là. Évidemment.

[00:36:56] Ces moments existent. Mais à ce moment-là, tu fonctionnes et tu n'as pas le temps de te demander si être moniteur de vol était le bon métier pour toi ou si tu ne voudrais plus l'être. Mais une fois ces situations maîtrisées, je n'ai jamais eu le sentiment que ce ne serait pas fait pour moi. J'adore toujours autant.

[00:37:18] **Lucian Haas:** À quel point est-ce que tu vas encore voler par toi-même, en dehors de ton activité d'instructeur ? Ou est-ce que ça n'a plus vraiment d'importance pour toi ?

[00:37:25] **Hanspeter Schmid:** C'est encore important pour moi, en fait. Bon, au printemps, en été et en automne, je vais quand même encore voler. Comme nous sommes deux moniteurs de vol, on alterne. L'un fait descendre le truc, l'autre laisse sortir les élèves et part ensuite aussi en l'air. Mais ce ne sont plus des vols de cinq heures. On vole une demi-heure, une heure, et puis on atterrit. Par contre, en hiver, quand ce n'est plus possible dans les vallées inondées parce qu'on ne peut plus monter et que les remontées mécaniques sont surchargées à Adelboden et à la Lenk, je vais beaucoup voler. C'est un peu mon moment à moi.

[00:38:08] Mais en principe, tu ne deviendras pas instructeur de vol si tu veux être dans les airs trois heures par jour autant que possible.

[00:38:16] **Lucian Haas:** Venir voler beaucoup en hiver, c'est parce que tu voyages ou est-ce que tu voles aussi en Suisse et que tu fais tes vols d'hiver là-bas ? Oui, on forme...

[00:38:24] **Hanspeter Schmid:** bien sûr ici. On a un super spot de vol à Adelboden, au Zentren et à la Linke au Mettstand. C'est génial. Il y a beaucoup de vent. Et dès que les arbres sont dégagés de neige, la thermique fonctionne. L'hiver est pour moi très, très agréable pour l'école. L'élève apprend vraiment à gérer le vent au décollage. Parfois, il y a vraiment du vent.

[00:38:52] **Lucian Haas:** Mais il tombe plus en douceur dans la neige.

[00:38:55] **Hanspeter Schmid:** Oui, on a un peu plus de marge de sécurité, c'est ça. Exactement. Et puis il y a la thermique faible. Faire monter un élève dans une bombe de cinq mètres, dans une bombe de trois mètres par radio, ce n'est pas un problème pour le moniteur, et pour l'élève, c'est une question de courage, pas de compétence. Mais en hiver, quand la thermique est faible, là ça devient vraiment corsé. Et un élève qui centre une thermique faible, qui la prend, qui la travaille de manière optimale, c'est une question de feeling et c'est bien sûr des trucs qui t'aideront aussi dans la thermique forte. Tu sais vraiment comment ça fonctionne. Donc l'hiver est pour moi une période très, très importante.

[00:39:42] **Lucian Haas:** Est-ce que tu voles aussi avec tes élèves ? Tu es avec eux dans le même thermique et tu les coaches en faisant des virages à la même altitude qu'eux ? Ou est-ce que ce genre d'accompagnement individuel en l'air n'existe pas ?

[00:39:58] **Hanspeter Schmid:** Oui, en principe, je me sens plus à l'aise personnellement quand je coache les élèves depuis le décollage dans la thermique. Là, il y en a généralement deux, trois, quatre ou cinq en l'air et tu peux garder chacun d'eux à l'œil. Quand je suis moi-même en l'air, il y a des élèves qui sont prêts pour l'examen. Ils ont 40, 50, 60

[00:40:25] d'heures de vol, ils sont sur le point d'obtenir leur brevet et avec eux, je n'ai plus besoin de leur dire qu'ils doivent freiner l'aile plus ou moins, mais je leur dis plutôt : « maintenant, on va là-bas ». Et ce sont de petits vols de distance où l'on quitte un bain, on a une section de glisse, et on vole vers le bain suivant. Donc des vols de distance au sens strict. C'est ce que je fais en survolant avec eux. Surtout en hiver. Parfois ici à Fruttigen en semaine, quand il n'y a pas beaucoup d'élèves. Mais en principe, si tu as dix élèves, tu ne peux pas voler partout par toi-même dans les airs. Là, il faut être malin. Qu'est-ce qui t'attire

[00:41:04] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qui te plaît encore dans le parapente aujourd'hui ? Après tant d'années ?

[00:41:09] La simplicité.

[00:41:12] **Hanspeter Schmid:** C'est si simple. C'est si insouciant. C'est

[00:41:20] La liberté, même si ça fait un peu cliché.

[00:41:25] Oui, il y a encore tellement de Sassen qui pratiquent le parapente. Et maintenant, aussi dans l'enseignement. C'est tellement agréable de progresser avec les élèves.

[00:41:35] **Lucian Haas:** Si tu regardes les tendances générales que tu observes, si tu pouvais changer quelque chose dans la formation au parapente en général, peut-être même dans ce qui est prescrit par le SAV ou quelque chose du genre, ce serait quoi ?

[00:41:47] **Hanspeter Schmid:** Alors, je dois rendre un grand hommage à la SAV. Il s'est passé beaucoup de choses ces quatre, cinq ou six dernières années.

[00:41:57] Maintenant, le décollage en marche arrière a été introduit. L'expert peut le demander. Diverses manœuvres d'examen ont été ajoutées. L'année prochaine, il y aura encore des nouveautés. Donc, pour nous, la fédération est sur la très bonne voie, je trouve. Bien sûr, je pourrais mettre plus l'accent sur le maniement au sol devant la cabane, je le valorise beaucoup parce que je sais que c'est bon pour le pilote. Je le pondérerais encore plus, tout en étant conscient que toutes les écoles de pilotage n'en ont pas la possibilité.

[00:42:34] Oui, tout le monde n'a pas un système de brise de vallée local, ça ne marche pas. Tout le monde n'a pas les agriculteurs, les exploitants, aussi compréhensifs que nous, et un grand merci à nos agriculteurs ici à Frutigen qui sont si compréhensifs. Toutes les écoles de vol n'ont pas ça, et c'est pour ça qu'on ne peut probablement pas accorder plus d'importance au handling au sol. Mais en principe, ce que je veux, c'est que la formation, la tendance actuelle dans les formations, c'est qu'elles se déroulent trop vite.

[00:43:10] De nos jours, il est devenu normal d'obtenir son brevet après 3 ou 4 mois. Je connais des gens qui ont commencé en novembre et qui ont leur brevet en mars, pas en mai. Ils font 45 vols, 50 vols d'hiver, et puis ils ont leur brevet en mars. Si je te dis ça, si tu avais un enfant qui apprend à voler, est-ce que tu l'enverrais suivre une formation comme celle-là ? Je ne pense pas.

[00:43:38] **Lucian Haas:** Alors, ma formation a aussi été validée. J'ai fait un cours de base pendant une semaine dans les moyennes montagnes allemandes, puis j'ai été une semaine au Tyrol du Sud pour faire une semaine d'entraînement en altitude, et après ces deux semaines de formation, j'avais mon brevet. Ça fait déjà 18 ou 19 ans maintenant.

[00:44:02] et c'était certainement aussi le cas, je dois dire que je n'étais pas un pilote après ça et que j'ai dû beaucoup apprendre par moi-même, en mode learning by doing, et je suis aussi quelqu'un qui arrive à bien se motiver tout seul et qui fait très, très volontiers du maniement au sol et d'autres trucs régulièrement. Mais si quelqu'un m'avait dit à l'époque : « tu dois maintenant t'y mettre à fond pendant 4 mois » ou quelque chose comme ça, ça dépend toujours du contexte dans lequel on se trouve. Je pense que si on habite dans votre région et qu'on se dit, je peux juste rapidement

[00:44:30] pour aller au Schmatz, au hangar, et je déploie mon aile et après je repars à vélo, c'est différent quand on habite ici quelque part et qu'on se dit qu'il faut d'abord faire quelques heures de route. Ça ne se fait que le week-end et il faut aussi que le vent soit bon ou autre chose, et là c'est évidemment une affaire très frustrante, parce qu'on a tellement de pauses entre les différentes heures de cours qu'on ne fait pas vraiment de bons progrès ou de progrès rapides.

[00:44:59] faire des progrès, parce qu'on a toujours ces pauses forcées entre les cours. Oui, mais enfin,

[00:45:05] **Hanspeter Schmid:** J'ai le syndicat mondial de la WM au ESSA, j'y vais aussi régulièrement, j'ai aussi des contacts de temps en temps avec le petit train de Stocker, et c'est un bon échange entre les instructeurs de vol et tout ça. Je leur ai aussi dit que je trouve que la formation devrait durer plus longtemps, elle devrait durer au moins 6 mois et inclure au moins un printemps et un été. Je trouverais ça souhaitable et ce serait vraiment bien pour chaque pilote de savoir comment ça se passe au printemps avec un et comment c'est quand il y a aujourd'hui une brise de vallée de 30 ou 25. Je trouve ça simplement précieux si l'élève le vit sur le terrain et pas pour la première fois quand il a son brevet et que là, oups.

[00:45:56] les grands moments de révélation arrivent.

[00:45:59] Je pense qu'il devrait changer ça, et je trouve aussi que le pilote devrait avoir au moins 80 à 100 vols, avec quelques vols en thermique, où il maîtrise au moins les bases et l'ABC. Je trouve ça souhaitable.

[00:46:16] **Lucian Haas:** Et en ce qui concerne la météorologie ?

[00:46:21] Qu'est-ce qu'un élève pilote devrait être capable de faire là-dedans ? Ou comment est-ce que tu fais, toi, concrètement ? Avant chaque

[00:46:27] **Hanspeter Schmid:** Avant chaque vol, on fait un briefing météo assez détaillé. Ça dure au moins 10 minutes, 15 minutes, 20 minutes, selon les cas. On a un aile et on regarde la situation météo. Et aujourd'hui, il y a tellement de choses qu'on peut regarder avec. Mes rapports météo, ce sont des bases, c'est clair, on les a. Mais je trouve aussi que l'élève devrait avoir une idée de l'Emagran et une idée de la carte d'altitude, pour qu'il puisse voir et interpréter : ah attention, aujourd'hui c'est extrêmement mobile. Ou attention, aujourd'hui la carte d'altitude entre en jeu. Ce genre de choses, l'élève devrait...

[00:47:14] doivent au moins en avoir une idée générale. Je ne dis pas que tous mes élèves le maîtrisent, mais je leur donne au moins la possibilité de s'améliorer sur ce point précis. Il y a toujours ceux qui se laissent bercer par le briefing et, quand on leur pose une question, ils ne disent pas grand-chose. L'un d'eux m'a dit, presque sur le ton de la plaisanterie, quand je lui ai demandé : « Hé, raconte-moi un peu la météo d'aujourd'hui », qu'il ne me payait pas 2000 francs pour la formation pour que je lui dise la météo.

[00:47:54] C'était à moitié pour rire. Mais oui, je pense qu'un élève devrait être capable de gérer les diagrammes et les cartes d'altitude plus ou moins correctement.

[00:48:03] **Lucian Haas:** Est-ce que vous faites aussi des débriefings météo, où vous dites : « Ok, aujourd'hui, vous étiez tous en l'air, vous avez tous senti ce que l'air faisait, donc ce que vous avez ressenti. Maintenant, on regarde à nouveau la carte météo et on essaie de mettre tout ça en relation. Pourquoi était-ce comme ça, comme on l'a vécu aujourd'hui ? » Ce serait un point où je dirais : « J'aurais aimé ça dans mon école de pilotage. » Il y avait bien un briefing météo le matin, mais on regardait rarement juste après une telle journée de vol pour se dire : « On regarde à nouveau ce qui s'est vraiment passé. » On pourrait peut-être aussi regarder les mesures de vent réelles des stations météo, quelles informations on aurait pu utiliser, et regarder après coup en se disant : « Le ressenti que j'ai, je le mets maintenant en relation avec l'information, pour pouvoir peut-être dire la prochaine fois, avec l'information d'avance, quel ressenti je vais probablement avoir en l'air. »

[00:48:53] **Hanspeter Schmid:** Oui, c'est toujours difficile après le vol, certains élèves finissent après le deuxième vol, d'autres font encore le troisième ou le quatrième. C'est toujours compliqué de réunir tous les élèves pour le débriefing. Mais s'il y a eu des phénomènes météo particuliers, alors on peut faire le débriefing rapidement à l'atterrissage juste après le vol. Parfois, c'est aussi assez personnel. Genre, il y en a peut-être quatre qui sont encore en train de voler en thermique, les deux ou trois autres sont épuisés, alors on discute ensemble à l'atterrissage. Ou s'il y a eu des trucs spéciaux, on jette quand même un coup d'œil rapide à un EMA pour voir, par exemple, quel est l'état actuel de l'atmosphère à 15 heures.

[00:49:42] Et n'est pas une prévision, c'est le fait réel. Et je demande aussi régulièrement aux élèves après coup : « Hé, regardez cet EMAGramme après la journée de vol. » C'est important pour qu'ils puissent ensuite faire une prévision, pour qu'ils puissent évaluer ça. Oui, l'EMAGramme le montre comme ça ou comme ça ? Selon les conditions, on se dirigera peut-être plutôt vers le versant nord-est et non vers le versant sud. Et ça a aussi à voir avec le fait de débriefer et d'analyser la situation météo après le vol. Je trouve ça important, mais on ne le fait pas systématiquement, on le fait simplement quand c'était exceptionnel, oui.

[00:50:22] **Lucian Haas:** Tu as dit tout à l'heure que tu es en fait un instructeur de vol très strict. Probablement aussi strict sur le moment où tu dis à un pilote qu'il est maintenant prêt pour l'examen. Je suppose que tu fais une sorte de présélection et que tu dis qu'il est prêt ou pas encore. Est-ce que tu dirais qu'à la fin, de ton école de pilotage, tu ne laisses partir que des gens pour qui tu pourrais dire, à la fin, que c'est un bon pilote ? Serait-ce

[00:50:47] **Hanspeter Schmid:** C'est souhaitable. Ce serait super si c'était toujours le cas.

[00:50:53] Il y a eu deux ou trois pilotes, sur les 22 années chez Cloud7, pour qui je n'ai pas donné ma signature pour l'examen. Où j'ai dû dire : tu veux passer l'examen maintenant, je ne te donne pas mon accord, tu n'es pas prêt.

[00:51:14] Ça a existé, et ils ont ensuite décollé et ont continué leur vol, je ne sais pas. Mais la plupart des pilotes,

[00:51:22] tu sais, si tu réussis l'examen chez SAV aujourd'hui, c'est déjà pas mal. Mais je conseille aux gens, comme c'est pour l'examen, s'ils peuvent vraiment décoller proprement en arrière, décoller proprement avec 20 de vent, voler en thermique sans stress,

[00:51:43] pouvoir atterrir correctement avec une brise de vallée de 25, alors ils sont prêts pour l'examen, je trouve. Et sinon, oui,

[00:51:53] À un moment donné, on leur donne le feu vert, mais il faut que... d'accord, ils ne savent peut-être pas bien voler en thermique, mais on leur donne le feu vert, mais ils doivent au moins être en sécurité en vol, sinon je ne leur donne pas le go.

[00:52:07] **Lucian Haas:** C'est quoi, pour toi, un bon pilote en général ? À quoi...

[00:52:12] **Hanspeter Schmid:** qu'est-ce que tu en fais ?

[00:52:12] **Lucian Haas:** c'est sûr ?

[00:52:14] **Hanspeter Schmid:** C'est celui qui s'amuse le plus. J'ai entendu ça un jour sur le calendrier de notre fils, quelqu'un a dit ça, c'était son motto et j'ai trouvé que c'était une super phrase. Parce que quelqu'un qui s'amuse, ça ne veut pas dire qu'il doit s'appeler Chrigel ou Paddle ou Sepp, mais si quelqu'un se sent simplement en sécurité, alors il s'amuse. Et un pilote en sécurité, c'est quelque chose de beau. Peu importe, il n'a pas besoin de savoir voler 100 kilomètres, mais il doit simplement se sentir en sécurité dans son projet, dans son vol, et alors il y est.

[00:52:50] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a des pilotes que tu pourrais dire, d'après tes observations, qui s'amusent mais qui ne sont pas prudents selon toi ? Ou est-ce que c'est la sécurité qui conditionne le plaisir, ou l'inverse ? Enfin, je vois des pilotes au...

[00:53:06] **Hanspeter Schmid:** ... à Niesen, c'est une pente de décollage très raide chez nous. Je vois surtout des pilotes en hiver, quand les prévisions météo et de vent annoncent un vent faible et qu'il y en a finalement plus que prévu, et alors tout le monde est au décollage. Je vois des pilotes qui ne s'amusent pas vraiment au décollage. Ce que ça donne en l'air, ça a parfois l'air plutôt pas mal, mais au moins au décollage, c'est du pur stress, voire de la pure panique.

[00:53:44] Et là, je doute qu'ils s'amusent.

[00:53:49] Peut-être au niveau du pilotage, peut-être. On peut l'espérer, mais au moins je peux juger le décollage, et là, c'est toujours difficile.

[00:54:01] **Lucian Haas:** Maintenant, ça fait plus de 20 ans que tu es moniteur de vol. Est-ce qu'il y a eu des changements durant cette période, pas seulement au niveau du matériel, mais aussi au niveau humain, c'est-à-dire les élèves que tu reçois ? Que ce soit au niveau de l'attitude, de la sportivité ou autre chose, avec lesquels ils viennent vers toi ?

[00:54:21] **Hanspeter Schmid:** Oui, je pense que ça a changé. Quand j'ai commencé en 2002,

[00:54:31] la majeure partie des élèves à l'époque, ils avaient déjà été confrontés à l'aviation ou aux sports de montagne ou de loisirs, donc c'étaient généralement des gens sportifs et habitués à la montagne.

[00:54:53] Et aujourd'hui, tu as des gens, ce n'est pas à prendre mal, mais aujourd'hui, n'importe quel homme peut venir pour apprendre à voler. C'est devenu un sport de masse, je trouve, ça a changé. Aujourd'hui, il y a celui qui...

[00:55:13] un gars de 55 ans qui n'a jamais fait de sport de sa vie, qui est peu ou pas du tout allé à la montagne, qui appelle soudainement ou qui se présente et dit qu'il veut commencer à voler. Et avant, je pense que c'était moins fréquent. Quand j'ai commencé dans les années 90, c'était presque exclusivement des...

[00:55:35] Des cols de montagne, disons. C'étaient

[00:55:39] tous ceux qui avaient un mental solide et qui étaient beaucoup en montagne.

[00:55:46] **Lucian Haas:** Ça a changé. Est-ce que ça a aussi changé la façon dont les gens se comportent en l'air ? Ou les objectifs qu'ils poursuivent ? Enfin, quoi...

[00:55:56] **Hanspeter Schmid:** ce que je constate avec certitude aujourd'hui, c'est qu'avec les avions modernes, les possibilités qu'on a aujourd'hui... C'est

[00:56:03] je pense qu'il y a des gens qui partent pour des jours de dingue, avec leur téléphone et leur petit appareil à fond, et ils s'envolent vers

[00:56:15] les spécifications de l'appareil. Je pense qu'ils planifient ça à l'avance, ils savent exactement où sont les limites et quand c'est le jour J, ils se lancent. Et avant, c'était différent, ça n'existait pas. On avançait plutôt étape par étape. Je pense qu'avant, et aujourd'hui, si quelqu'un a les couilles, il peut en fait le faire avec relativement peu d'expérience.

[00:56:44] se lancer. Si c'est toujours une bonne chose,

[00:56:49] j'en doute.

[00:56:53] Peut-être que des pilotes se retrouveraient soudainement dans des endroits où ils ne devraient pas être. L'après-midi, à trois heures.

[00:57:01] Mais ça a peut-être déjà existé avant. Je ne sais pas.

[00:57:05] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il ne t'est pas arrivé, au cours de ta carrière de pilote, de te surestimer complètement et de te retrouver coincé dans une situation où tu t'es dit : « Oh merde, comment je sors de là ? »

[00:57:13] **Hanspeter Schmid:** Oui, bien sûr.

[00:57:16] **Lucian Haas:** Qui ne l'a pas ? Ça s'est toujours terminé sans gravité, oui. Quel serait, selon toi, ton erreur la plus "sans gravité" au cours de ta carrière, ou comment la décrirais-tu ?

[00:57:29] **Hanspeter Schmid:** Oui, enfin avant, quand on n'avait aucune idée, toutes ces situations d'apprentissage avec la brise de vallée. Il y avait parfois beaucoup d'air, il en fallait beaucoup pour rester indemne. Ou alors un wingover raté qui a fini par changer de trajectoire, et ce genre de trucs.

[00:57:50] Côté météo, bien sûr, le front froid, et avant, quand on était encore ultra motivés et que chaque minute où on ne volait pas nous brûlait sous l'ongle, on a parfois poussé les choses un peu trop loin. On préférerait voler une heure de plus plutôt que d'aller se poser une heure plus tôt. Ce genre de trucs. Mais tous les pilotes font ça.

[00:58:13] Toi aussi, tout le monde en a.

[00:58:15] **Lucian Haas:** Carrément. Est-ce que ça t'arrive encore parfois aujourd'hui ? Ou est-ce que tu es tellement blasé, c'est peut-être le mauvais mot, mais tellement serein, que tu te dis : je sens sous mes ongles que le front froid arrive, je vais atterrir maintenant, parce que je ne veux pas subir ce qui va se passer ici dans une heure.

[00:58:33] **Hanspeter Schmid:** Je pense que c'est bien ça, oui. Enfin, je peux maintenant dire sur le décollage,

[00:58:40] même quand je suis avec les élèves là-haut, maintenant, vous devez vraiment essayer de peser le pour et le contre. Quel est le meilleur scénario pour ce vol ? Qu'est-ce qui peut arriver avec ce vol ? Quel est le pire scénario possible ? Si on pèse un peu tout ça, la décision de peut-être ne pas voler tombe alors relativement facilement. Et c'est aussi le cas quand les orages s'accumulent et que le front froid commence à pousser.

[00:59:07] Ça ne m'arrive plus vraiment aujourd'hui, ou plutôt, de moins en moins.

[00:59:10] **Lucian Haas:** De quoi es-tu particulièrement fier ?

[00:59:13] **Hanspeter Schmid:** Je suis fier d'avoir pu établir l'école de pilotage à Frutigen pratiquement à partir de rien, là où les gens sont prêts à payer 30, 40 heures de vol et à accepter un délai d'attente d'un demi-an à un an avant de pouvoir enfin commencer. Ils peuvent payer immédiatement, jusqu'à ce qu'ils puissent débiter leur formation. C'est ce dont je suis fier, oui.

[00:59:43] **Lucian Haas:** Tu connais une autre école de pilotage ou un autre instructeur qui a un peu repris ton système et qui a dit que Schmatz avait raison sur sa façon de faire ? Que je fais la même chose maintenant.

[00:59:56] **Hanspeter Schmid:** Je pense que certains voudraient le faire.

[01:00:00] Mais comme je l'ai mentionné au début, il faut aussi l'infrastructure pour ça.

[01:00:08] Il faut des agriculteurs compréhensifs, il faut des systèmes de brise de vallée, il faut beaucoup de temps et il faut aussi avoir le courage de dire un jour : « Hé, mon école est complète. Je ne peux plus vous prendre. » De savoir dire non et dire : « Hé, j'en ai assez, je ne peux plus. Je ne veux plus. » Et c'est là que beaucoup d'écoles de pilotage échouent, parce qu'il est évidemment toujours tentant de prendre encore un élève, et encore un, et encore un.

[01:00:42] Mais je pense que notre concept plairait probablement à la plupart des instructeurs de vol, si on peut le mettre en avant, disons, sur le bateau. Rien n'y est opposé, après tout.

[01:00:58] Mais bon, il faut être capable de tenir le coup. Mais pour la plupart, je pense que ça échoue à cause du, peut-être du lieu,

[01:01:08] ...par des facteurs économiques, il faut aussi pouvoir se le permettre. Disons, non, non, je ne peux plus prendre votre groupe de trois maintenant. Vous pourrez dans un an, mais je comprends aussi que les autres vont continuer à regarder ailleurs.

[01:01:23] Mais sinon, je ne connais aucune école de pilotage qui mette autant en avant ça que nous le faisons. Mais bon, je suis dans ma bulle Hangar - Fruttigen. Je ne sais pas vraiment ce qui se passe au-delà.

[01:01:39] **Lucian Haas:** ...faire. Si tu ne pouvais plus voler ni enseigner, qu'est-ce que tu ferais ?

[01:01:48] Oui, je me trouverais

[01:01:48] **Hanspeter Schmid:** chercher un nouveau passe-temps.

[01:01:51] Ça aurait quelque chose à voir avec le mouvement, bien manger, le ski. Quelque chose comme ça, mais oui, c'est encore difficile. La question ne s'est pas posée pour moi pour le moment. Peut-être que, je finirais probablement par piloter à nouveau de toute façon.

[01:02:12] **Lucian Haas:** Bon, Schmatz. Continuer à voler, c'est une belle conclusion. Le podcast peut aussi continuer d'une certaine manière. Les gens qui viennent à ton école de pilotage pourront continuer à te voir là-bas et voir comment tu les entraînes à devenir de très bons débutants avec ton entraînement au maniement au sol. Je trouve que c'est un concept vraiment, vraiment génial. Comme tu le dis, il faut certainement avoir les conditions et surtout le temps des gens qui peuvent s'y investir et s'y rendre régulièrement. Mais au bout du compte, c'est quelque chose que l'on ne peut que souhaiter : sortir d'une formation en se disant que je suis un pilote sûr, au point de vraiment oser partir avec du vent à 20 et de se sentir immédiatement dans son élément. Merci pour ton récit.

[01:02:55] **Hanspeter Schmid:** C'était

[01:03:01] **Lucian Haas:** l'épisode numéro 123 de Podz-Glitz avec Hans-Peter Schmid, dit Schmatz. Dans les notes de cet épisode sur le blog de parapente Lu-Glitz, vous trouverez des liens complémentaires. Si l'épisode vous a plu, alors abonnez-vous à Podz-Glitz. C'est possible partout où il y a des podcasts. Si vous laissez aussi une évaluation positive là-bas, vous aidez à faire connaître Podz-Glitz davantage. Ou alors, parlez-en simplement à vos amis pilotes. Podz-Glitz et Lu-Glitz sont totalement exempts de publicité payante. Je le fais par conviction et dans un souci d'indépendance. Pourtant, ces offres demandent beaucoup de travail professionnel et, bien sûr, des coûts. Pour les financer, je mise sur le concept du soutien volontaire.

[01:03:48] Alors, si vous m'écoutez jusqu'ici, le podcast doit avoir une valeur ajoutée pour vous. En tant que contributeur, vous pouvez simplement donner un peu en retour. Vous pouvez choisir le montant vous-même. À noter qu'une contribution souvent choisie est de 60 euros par an, soit environ 5 euros par mois. Mais peu importe ce que vous payez, chaque montant contribue à ce que Podz-Glitz et Lu-Glitz puissent continuer à être exploités et développés au service de la scène du parapente à l'avenir. Je vous en remercie. Toutes les informations nécessaires, comme la manière dont votre contribution me parvient, se trouvent sur [Lu-Glitz.blogspot.com](http://Lu-Glitz.blogspot.com). Vous y trouverez le menu "Fördern".  
Lu-Glitz s'écrit Lu-Glitz.

[01:04:34] À la prochaine fois. Pas du ciel. Ciao.