

Mit allen Sinnen

Podz-Glidz 135 — Cindy Schalbetter

Published	2024-05-24
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-135-mit-allen-sinnen-cindy-schalbetter
Duration	01:09:11
Speakers	Cindy Schalbetter, Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0135-mit-allen-sinnen-cindy-schalbetter.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	16 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	19
Show notes	19
Transcript	20
Français	34
Show notes	34
Transcript	35

Deutsch

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

Show notes

Cindy Schalbetter lernte als Testpilotin die Bedeutung von mentalem Training für die Sicherheit beim Gleitschirmfliegen kennen.

Schirme für besonders leichtgewichtige Pilotinnen und Piloten haben so ihre Besonderheiten. Unter anderem ist es gar nicht so einfach, sie durch die Zulassung zu bringen – und das nicht nur wegen ihrer häufig etwas dynamischeren Reaktionen.

Eine Schwierigkeit liegt auch darin, dass es nur wenige ausgebildete Testpiloten bzw. Testpilotinnen gibt, die in den geforderten Gewichtsrahmen fallen.

Die Schweizerin Cindy Schalbetter hat viele Jahre lang als Testpilotin für die XXS-Schirmgrößen gearbeitet. Die Ausbildung dafür hat sie nur ein Jahr nach Erhalt ihres Brevets begonnen. Wie sie dazu kam und was sie dabei erlebte, das erzählt sie in dieser Podcast-Folge 135 von Podz-Glitz.

Das intensive Testen hat Cindy dazu gebracht, sich immer stärker mit der mentalen Seite des Fliegens zu beschäftigen. Heute arbeitet die 38-jährige unter anderem als Mentaltrainerin.

Wir sprechen darüber, wie wichtig es ist, sich gedanklich und mit all unseren Sinnen mit dem Fliegen und unserer Ausrüstung zu beschäftigen.

Weitere Themen sind mentale Verletzungen beim Fliegen, das Problem und die Gnade, in der Luft einfach dem Alltag entfliehen zu können, und das prägende Erlebnis eines Knockouts in der Thermik.

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:

Sunset n Beachz von Ofshane

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=KGrZkC10KXA>

Lu-Glitz Links:

- Blog: <https://lu-glitz.blogspot.com>
 - Facebook: <https://www.facebook.com/luglitz>
 - Insta: <https://www.instagram.com/luglitz/>
 - Whatsapp-Kanal: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV05CHDynzdlJIU34>
 - Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
 - Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glitz>
 - Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree: <https://linktr.ee/luglitz>
-

Links:

- <https://www.flarm.com/de/>
- Mind-Act: <https://www.mind-act.net/>
- Facebook: <https://www.facebook.com/cindymelinda.schalbetter>
- Instagram: https://www.instagram.com/mind_acts

Quelle: <https://lu-glidz.blogspot.com/2024/05/podz-glidz-135-mit-allen-sinnen.html>

Transcript

[00:00:02] **Cindy Schalbetter:** Beim Fliegen ist das mentale ein großer Aspekt, weil wir befinden uns in dieser dritten Dimension, Luft ist nicht greifbar und der Mensch ist gemacht mit zwei Füßen, also wir haben keine Flügel, die sollten irgendwie am Boden sein und wenn wir diese dritte Dimension betreten, dann sind wir eigentlich mit allen unseren Dingen stärker gefordert und somit müssen wir auch lernen, in dieser Umgebung uns anzupassen oder uns richtig zu befinden. Sich zu bewegen, dass wir eben nicht vom Himmel fallen.

[00:00:46] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz-Podcast.

[00:00:50] **Cindy Schalbetter:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:00:53] **Lucian Haas:** Heute mit Cindy Schalbetter. Und ich bin Lucian Haas. Schirme für besonders leichtgewichtige Pilotinnen und Piloten haben so ihre Besonderheiten. Unter anderem ist es gar nicht so einfach, sie durch die Zulassung zu bringen und das nicht nur wegen ihrer häufig etwas dynamischeren Reaktionen. Eine Schwierigkeit liegt auch darin, dass es nur wenige ausgebildete Testpiloten bzw. Testpilotinnen gibt, die in den geforderten Gewichtsrahmen fallen. Die Schweizerin Cindy Schalbetter hat viele Jahre lang als Testpilotin für die XXS-Schirmgrößen gearbeitet. Die Ausbildung dafür hat sie nur ein Jahr nach Erhalt ihres Brevets begonnen. Wie sie dazu kam und was sie dabei erlebte, das erzählt sie in dieser Podcast-Folge 135 von Podz-Glidz.

[00:01:46] Das intensive Testen hat Cindy dazu gebracht, sich immer stärker mit der mentalen Seite des Fliegens zu beschäftigen. Heute arbeitet die 38-Jährige unter anderem als Mentaltrainerin. Wir sprechen darüber, wie wichtig es ist, sich gedanklich und mit all unseren Sinnen mit dem Fliegen und unserer Ausrüstung zu beschäftigen. Weitere Themen sind mentale Verletzungen beim Fliegen, das Problem und die Gnade, in der Luft einfach dem Alltag entfliehen zu können und das prägende Erlebnis. Das ist eines Knock-Outs in der Thermik. An dieser Stelle möchte ich einmal allen danken, die meine Arbeit an Podz-Glidz und Blue Glides finanziell unterstützen. Ohne eure Förderbeiträge hätte ich Podcast und Blog schon lange aufgeben müssen.

[00:02:31] Wenn auch du willst, dass es mit diesen Kanälen weitergeht, dann schau doch mal auf die Seite Fördern im Gleitschirm-Blog Blue Glides.

[00:02:41] Cindy, wann hast du deinen letzten oder zuletzt einen offiziellen Testflug mit einem Gleitschirm gemacht?

[00:02:49] **Cindy Schalbetter:** Das ist schon eine Weile her jetzt. Ich würde sagen, vor acht Jahren habe ich offiziell aufgehört damit und danach habe ich noch ein, zwei Flüge gemacht. Vielleicht zwei Jahre danach. Ja, vor sechs Jahren vielleicht.

[00:03:06] **Lucian Haas:** Was ist dir davon noch in Erinnerung geblieben?

[00:03:09] **Cindy Schalbetter:** Boah, eigentlich nicht viel, weil ich habe das so, so oft gemacht und wenn nicht irgendwas Sonderbares war an einem Gerät, dann kann ich mich jetzt nicht mehr erinnern. Ich werde mich nicht mehr so genau daran erinnern, ehrlich gesagt.

[00:03:24] **Lucian Haas:** Warum hast du aufgehört, als Testpilotin zu arbeiten?

[00:03:28] **Cindy Schalbetter:** Eigentlich nicht ganz freiwillig. Ich habe mein Knie verletzt, mein Kreuzband gerissen beim Skifahren und musste mich einer Operation unterziehen. Und somit in dieser Rehabilitationszeit habe ich mich halt auf meine Genesung konzentriert und bin dann einfach auch mental ein bisschen abgedriftet und habe gedacht, ich würde das nie mehr aufarbeiten. Weil ich ziemlich jung war, als ich getestet habe. Und dem war nicht so. Ich bin dann

eigentlich wieder zurückgegangen, aber nicht für sehr lange, vielleicht für eins, zwei Jahre.

[00:04:04] **Lucian Haas:** Erzähl mal, wie bist du überhaupt dazu gekommen, Testpilotin zu werden? Du warst ja relativ jung und so viel ich weiß, hast du gerade mal ein Jahr dein Brevet gehabt.

[00:04:15] **Cindy Schalbetter:** Ja, das ist richtig. Ich bin in Viersche aufgewachsen und ich habe immer diese Gleitschirme gesehen. Ich war im Schulzimmer. Ich war so bunt und ich wollte auch da raus und bin dann irgendwann in die Flugschule abgefragt, ob das möglich wäre, auch für kleine Menschen fliegen zu lernen. Und der Xandi von Viersch, von der Flugschule, hat mir dann gesagt, kein Problem, da gibt es Ausrüstung. Ich habe angefangen zu fliegen und war eher so ein motivierter Flugschüler. Da musste ich immer bremsen. Und dann hat ein Kollege von mir irgendwie aus dem Nichts das Inserat gesehen und mich einfach angepasst. Und dann hat er mich angemeldet und mir im Nachhinein gesagt, hey, ich habe dir was eingefädelt und du kannst immer noch Nein sagen, aber geh doch mal dahin.

[00:05:01] Die suchen Testpiloten in deinem Gewichtsbereich. Und ich so, ja, wie soll ich jetzt das machen? Ich fliege erst ein Jahr. Aber ich habe mir gedacht, ich gehe jetzt einfach dahin. Und das ist gut gekommen, ja.

[00:05:15] **Lucian Haas:** Das heißt, du hast dich aber selber gar nicht darum beworben, sondern ein anderer hat dich gewissermaßen dorthin geschoben, so ungefähr. Der Impuls kam von außen.

[00:05:23] **Cindy Schalbetter:** Richtig, das war ein Kollege. Und mit dem bin ich viel geflogen. Und der hat immer so lustige Ideen gehabt. Der macht halt immer so Quatsch. Ich habe das zuerst nicht ernst genommen. Der hat es echt getan.

[00:05:37] Ja, so wurde mir das eigentlich aufgegleist.

[00:05:42] **Lucian Haas:** Aber ich meine, das eine ist ja geschoben zu werden. Das andere ist ja auch das anzunehmen. Was hat dich daran gereizt? Warst du so eine draufgängerische Fliegerin, die gesagt hat, oh Testpilotin, da geht es vielleicht noch. Wie weiter? Oder was war es?

[00:05:57] **Cindy Schalbetter:** Ganz und gar nicht. Ich habe das Fliegen völlig in meiner Mitte gespürt. Ich habe mich eigentlich nicht bewusst in Gefahr gebracht. Oder vielleicht sah das nach außen so aus. Ich hatte auch gar nie große Probleme, auch während der ganzen Testphase. Ich bin während dem Testen nie abgestürzt. Das war auch so ein Phänomen.

[00:06:22] Ich habe mich in der Luft wohl gefühlt. Ich hatte einfach andere Ansprüche als andere Piloten in der Flugschule. Und ich musste anders unterhalten werden, würde ich mal sagen, weil ich einfach das Fliegen anders fühlen wollte als dieses Standardprogramm. Und da unten in Villeneuve, im Testcenter, konnte ich dann mit meiner Erfahrung nach den besten Piloten der Welt trainieren. Das sind wunderbare, gute Testpiloten. Die können Dinge, die habe ich früher nie gesehen. Und das hat mich fasziniert, daran zu wachsen und da zu lernen von diesen richtig guten Piloten, die auch richtig viel fliegen.

[00:07:03] **Lucian Haas:** Wie hat man sich so eine Ausbildung vorzustellen? Also was lernt man dann als Testpilotin, wo du sagst, ich fliege dann mit den besten Piloten der Welt, die dann da auch teilweise als Testpilot arbeiten. Aber was zeigen dir die, was du vielleicht in einer normalen Flugschule so überhaupt gar nicht gezeigt bekommst?

[00:07:23] **Cindy Schalbetter:** Was zeigen die mir? Was ich sonst? Was ich gezeigt bekomme, das ist eigentlich das Ding, wie man mit etwas umgeht, das man im Lernprozess hat. Wie trainiert man etwas auf, wenn man zum Beispiel eine Fehlhaltung antrainiert hat? Wie gehe ich damit um, wenn ich einfach mal Fehler mache? Die kleinen Tricks, die technischen Sachen, das ganze Mindset, sehr viel Erfahrungswert, den die halt mitgebracht haben. Zum Teil haben die Wettkämpfe geflogen. Zum Teil waren die selber Fluglehrer. Zum Teil haben die selber Prototypen gebaut und so weiter. Also die hatten eine richtig breite Spannweite an Wissen, was den ganzen Sport betrifft.

[00:08:09] Und so pickt man halt von all diesen verschiedenen Individuen das Wissen raus, das man selber braucht. Und so hatte ich eine riesengroße Plattform, wo ich einfach mir alles rausnehmen konnte, was ich jetzt für meinen Gewichtsbereich und die Weiterentwicklung in diesem Bereich nutzen durfte.

[00:08:28] **Lucian Haas:** Jetzt stelle ich mal, manche sehen es dann vielleicht als unverschämte Frage, was wiegst du denn eigentlich, wenn du sagst, in deinem Gewichtsbereich, und das war vor allem für die kleinen Schirme, die du testen

solltest.

[00:08:39] **Cindy Schalbetter:** Mein Gewicht, als ich testen ging, ohne Kleider, war 45 Kilogramm.

[00:08:45] **Lucian Haas:** Oh wow.

[00:08:46] **Cindy Schalbetter:** Ja, ich bin klein, also ich bin knapp 61 und ich bin relativ fein gebaut. Und ich habe dann später ein bisschen Gewicht zugelassen. Ich habe dann ein bisschen Gewicht ausgelegt, als ich mehr trainierte, auch nach der Kreuzbahn-OP, weil ich halt Muskeln aufbauen musste. Und dann auf einmal war das schon ein bisschen zu knapp. Also ich war dann fast zu schwer und dann habe ich gedacht, das soll man zuerst ja mal kommen, der noch leichter ist und das halt so fliegt, wie sie es wollen. Also ich hatte nicht viele Leute, die mir den Job wegnehmen konnten, auch wenn ich noch drei Kilo mehr hatte. Also habe ich einfach mein Gewicht behalten, weil ich mich wohlfühlte damit. Und ich hätte niemals abgenommen für so eine Aktion, das ist ja völliger Irrsinn. Weil ich brauchte immer Gewicht, um schneller fliegen zu können.

[00:09:34] Also für mich war das eher mühsam, weil ich immer Gewicht zuladen musste, wenn ich auf Streckenflüge ging und so weiter. Oder Akrobatik fliegen wollte, denn ich hatte immer Wasser mit.

[00:09:46] Dieses leichte Gewicht von diesen Menschen gibt es halt nicht viel. Und dann ist noch das Ding, dass die trainiert werden müssen und dann vielleicht auch diese Prozesse. Ja, fliegen lernen müssen, die sie erfordern für die Tests.

[00:10:00] **Lucian Haas:** Nun heißt es ja häufig auch, dass sich kleine Schirme für so leichte Piloten dann etwas anders verhalten oder auch manchmal ein bisschen aggressiver werden oder sowas im Vergleich zu den gleichen Schirmen in etwas größeren Größen. Hast du das für dich selber auch so wahrgenommen?

[00:10:17] **Cindy Schalbetter:** Ja, völlig. Man sagt ja auch, dass die Größen zum Beispiel Medium oder Smaller Medium, oft Medium besser fliegt als ein Small Schirm. Und hier war es eigentlich so, dass die meisten Kleidschirmfirmen halt diese kleinen Schirme nicht einfach runterprojizieren konnten. Die mussten die neu konstruieren. Das ist das Ding. Du machst eine Serie, du machst eine Konstruktion, du machst die Größe SML, XL vielleicht. Und du möchtest gerne ein XS haben, das kann man vielleicht noch runterbrechen. Aber ein Doppel-XS, das passt dann irgendwie einfach nicht. Nicht mehr physikalisch. Und dann mussten die oft halt den Aufwand betreiben, das Ganze neu zu berechnen, die neu zu konstruieren.

[00:11:05] Und das hat eben auch Geld gekostet. Dann kam aber diese Evolution der Bergsteiger-Schirme, das ja eigentlich mein Glück war. Die wurden klein gemacht, leicht gemacht, schnell gemacht vor allem, was ich als größten Vorteil sah, weil die kleinen Schirme oft einfach keinen schnellen Trim hatten. Und wenn wir leicht sind und kleine Schirme fliegen, dann... Auch ein bisschen Speed. Und das war das Beste, was eigentlich da in dieser Evolution passiert war, dass die schnelle Schirme gebaut haben. Noch jetzt gibt es viele kleine Schirme, die eigentlich in meinen Augen schneller sein dürften. Die Kloten können aber das nicht alle handeln. Das ist ein bisschen die Sache. Die kleinen Schirme haben definitiv andere Charaktere als andere Schirme.

[00:11:52] Je nachdem, wie du beladen bist, hast du andere Abrisspunkte, eben wie gesagt andere Stole Points. Die verhalten sich anders. Ich kann zum Beispiel mit einem kleinen Schirm in der Thermik viel enger und flach drehen, aber ich muss schnell fliegen. Ich habe oft in der Thermik, habe ich oft meine Freunde mit den Hochleistern, habe ich von innen aus gedreht. Also ich gehe in der Thermik, wenn ich einen schönen Schlauch habe, gehe ich innen durch und die müssen um mich herum fliegen und dann kriegen die die Krise halt. Aber das sind so Sachen, die habe ich gelernt mit diesen kleinen Flügeln zu fliegen, dass man die relativ flach.....schieben kann, aber nur wenn sie einen schnellen Trim haben, ansonsten wird es gefährlich. Man kann sie auch abreißen, aber ist

[00:12:37] mir jetzt nie geschehen in dem Sinne.

[00:12:40] **Lucian Haas:** Aber ist nicht ein schneller Trim für so kleine Schirme dann auch auf der anderen Seite wieder ein bisschen riskanter oder ein bisschen gefährlicher? Also reagieren die Schirme dann nicht aggressiver, wenn sie zum Beispiel mal klappen?

[00:12:54] **Cindy Schalbetter:** Ja, die können mal klappen, aber eigentlich, wenn ich schnell fliege, habe ich mehr Innendruck im Gerät, oder? Also es bringt eine gewisse Stabilität. Und wenn die Klapper kommen, dann ist das gleich ein abrupter, starker Klapper, aber auch ein schneller Klapper. Ich weiß nicht, ob dir vielleicht das auch schon mal geschehen ist, wenn du eine Talquerung machst und dann gehst du Fullspeed und du hast vielleicht ein Gleitschirm mit einer Schalknuss mit einem hohen Innendruck und dann klappt man die Front weg. Aber die ist so explosiv schnell meistens wieder da. Und das ist ein ähnliches Verhalten. Eigentlich, es geht abrupt und schnell. Aber es schlägt vielleicht laut.

[00:13:34] **Lucian Haas:** Das heißt, man kann einen großen Schreck kriegen, aber wenn man weiß, dass es das war, dann war es das. Also du als Testpilotin weißt vielleicht auch dann eher, dass die Schirme so simpel reagieren oder so schnell wieder aufgehen oder sowas. Aber jemand, der das vielleicht nicht kennt, wenn es da oben so richtig einmal laut raschelt und knallt und man wird einmal durchgeschüttelt, das kann ja auch jemand erschrecken dann. Vielleicht auch gerade jemand, der sagt, ein leichter Pilot, eine leichte Pilotin, die in der Ausbildung oder nach der Ausbildung fertig ist, dann solche Schirme zum ersten Mal, die etwas schnelleren vielleicht hat und dann sowas erlebt, könnte ja auch vielleicht sein, dass er sagt, oh, das ist ja gefährlich. Vielleicht eher dann solche Leute auch einbremst auf gewisse Weise.

[00:14:18] **Cindy Schalbetter:** Ja, ich denke, um diese Ängste oder diese Unsicherheiten denen entgegenzuwirken, macht es sicherlich Sinn, sein Gerät ein bisschen zu studieren. Was habe ich für ein Gerät? In welchem Gewichtsbereich, mit welcher Beladung? In welcher Beladung fliegt das Gerät am liebsten und fühle ich mich am wohlsten? Und das ist eine Voraussetzung in meinen Augen, wenn man einen Gleitschirm kauft, dass du dich damit befasst, wo die Bereiche sind, wo du dich wohlfühlst an diesem Gerät. Und ich habe manchmal Gewicht zugeladen, wieder abgeladen. Das sind Bereiche von 1 bis 2 Kilogramm, die meinen Schirm, den ich im Moment fliege, aggressiv machen oder eben aushaltbar machen. Und so? Und so lerne ich über die Jahre, mich zu adaptieren an mein Gerät und es so zu beladen, wie es für mich stimmt.

[00:15:08] Aber das bedingt natürlich, dass du dich damit auseinandersetzt.

[00:15:11] **Lucian Haas:** Das sind wirklich so kleine Bereiche, wo du sagst, da reicht ein oder zwei Kilo, um aus einem aushaltbaren Schirm den aggressiven Schirm zu machen. Also beispielsweise, wenn ich einen Schirm fliege, der aushaltbar ist, aber ich nehme mal, nicht um wirklich Ballast mitzunehmen, aber weil ich sage, ich will Wasser mitnehmen, weil ich was trinken will. Ich packe einfach mal zwei Liter Wasserbeutel hinten mit rein. Könnte es schon sein, dass mein Schirm anders reagiert?

[00:15:39] **Cindy Schalbetter:** Genau. Es kann sein, dass dein Schirm anders reagiert. Wenn du eineinhalb Liter Wasser mitnimmst, du musst natürlich irgendwo in deiner Range sein. Darum haben diese Schirme natürlich auch ihre Gewichtsbereiche. Wenn du den ein Kilo überlädst, passiert da eigentlich in der Regel nichts. Du musst dir nur bewusst machen, dass er anders reagieren kann. Und es kommt auch darauf an, wenn du diese Situation hast. Bist du in der ruhigen Luft unterwegs? Wenn ich irgendwelche Freestyle - oder Akrobatikmanöver fliege in ruhigen Lüften, dann bin ich gerne gut geladen. Aber wenn ich irgendwie meinen Schirm überlade mit 10 Kilogramm und ich habe einen HNB-Schirm, dann kommen Böen oder irgendeine Föhnlage rein. Also sowas könnte

[00:16:25] schon heiß werden. Es ist natürlich immer, wo du dich befindest und unter welchen natürlichen Umständen du unterwegs bist. Und das ist natürlich auch eine Frage, die ich mir immer wieder frage. In der Thermik sieht die ganze Geschichte immer dynamischer aus.

[00:16:36] **Lucian Haas:** Jetzt hast du gesagt, du machst keine Testflüge mehr. Aber eigentlich, gerade wenn so Pilotinnen wie du mit deinem Gewichtsbereich als Testpilotinnen so gefragt wären, ist doch eigentlich ein toller Markt. Man könnte auch sagen, hey, Leute, wenn ihr schöne XXS-Schirme entwickeln wollt, fragt mich, ich helfe euch dabei.

[00:16:56] **Cindy Schalbetter:** Ja, es ist nicht so, dass ich keine mehr fliegen darf. Also ich kriege immer mal wieder etwas, das ich testen darf. Aber eigentlich einfach nur für eine Meinung. Und das reicht mir auch so, weil der Trainingsaufwand ist enorm. Und ich habe mich ja im Leben auch weiterentwickelt. Und ich bin immer noch am Fliegen. Ich habe nie aufgehört zu fliegen. Ich kann diesen Trainingsaufwand jetzt einfach nicht mehr aufrechterhalten.

Und ich merke auch, die Zeit ist durch. Ich habe das acht Jahre sehr aktiv betrieben. Ich habe sehr viel trainiert. Mein Leben besteht aus dem Fliegen oder mehrheitlich. Und dann erst recht. Ich bin eigentlich nur geflogen. Und es gibt im Leben halt noch andere Dinge, die irgendwann halt auch wichtig werden.

[00:17:41] Genau. Es ist so, wir haben keine Piloten wie Sander mehr. Das ist so. Ich denke aber, die größte Entwicklungszeit ist vorüber. Es gibt immer wieder Schirme, die kommen. Aber vor zehn Jahren war das wirklich so, dass diese Gleitschirmszene oder diese Leichtschrime sich entwickelt haben. Und da war es wichtig, Leute zu haben. Und klar ist, man gesucht. Also ich, ein Appell an die Welt, wenn ihr leicht seid, wenn ihr Lust habt zu fliegen, wenn ihr Freude habt zu fliegen, dann macht das. Aber es braucht sehr, sehr viel Zeit und Engagement und Training. Aber es war eine ganz, ganz spannende Zeit. Und ich habe sehr, sehr viel gelernt für mein Fliegerleben.

[00:18:24] **Lucian Haas:** Du arbeitest heute unter anderem auch als Mentaltrainerin. Was hat das Arbeiten als Testpilotin damit zu tun, dass du zu einer Mentaltrainerin geworden bist?

[00:18:37] **Cindy Schalbetter:** Das ist eigentlich der Auslöser. Ich war so jung und ich musste ein bisschen lernen, meine Energie zu bündeln, mich komplett zu konzentrieren, während der Zeit ich fliege. Wir hatten eine Minute Flugzeit vom Take-Off zur Box, wo ich getestet habe. Also ich war in Vilnius über dem Genfer See, haben wir das Testhaus gehabt. Und in dieser Minute wusste ich, da hatte ich Zeit für mich. Und diese Minute hat mir sehr viel erlaubt, mich zu sammeln und mich vorzubereiten auf das, was kommt. Ich hatte mein Programm, ich bin da rausgeflogen und ich habe angefangen, mir in dieser Zeit zu sagen, dass ich nicht nur 100 Prozent konzentriert bin, sondern ich habe immer gesagt, ich bin 150 Prozent konzentriert auf das, was ich jetzt mache.

[00:19:30] Weil ich wusste, ich konnte mir nicht allzu viele Fehler erlauben, weil es ist eine ernste Sache zu testen. Das ist, als hättest du jede Woche ein Sicherheitstraining, oder? Du bist immer eigentlich gefordert. Und ich habe mich da eingerichtet in dieser Minute, mein Mantra gesprochen und das eigentlich immer gemacht. Und das hat mir sehr viel Sicherheit gegeben, es hat mich gebündelt und ich war auch fähig, mit sehr wenig Fehlern zu fliegen. Und ich denke, das ist auch etwas, das mich einfach ein bisschen ausgemacht hat in dieser Zeit. Und so habe ich das entdeckt, dieses ganze mentale Game und was mein Kopf sagt. Was mein Kopf mit mir macht und was ich fähig bin zu machen, wenn ich es trainiere.

[00:20:14] **Lucian Haas:** Wie kann man das Mentale fürs Fliegen trainieren?

[00:20:20] **Cindy Schalbetter:** Man kann es wie für alle anderen Dinge im Leben trainieren. Es muss nicht unbedingt alleine das Fliegen sein. Beim Fliegen ist das Mentale ein großer Aspekt, weil wir befinden uns in dieser dritten Dimension. So Luft ist nicht greifbar und der Mensch ist gemacht, mit zwei Füßen, also wir haben keine Flügel. Es sollte irgendwie am Boden sein. Und wenn wir diese dritte Dimension betreten, dann sind wir eigentlich mit allen unseren Sinnen stärker gefordert. Und somit müssen wir auch lernen, in dieser Umgebung uns anzupassen oder uns richtig zu bewegen, dass wir eben nicht vom Himmel fallen.

[00:21:04] Ich denke, das ist ein großer Teil der mentalen Arbeit eines Piloten, dass er sich bewusst macht, wie er Störfaktoren minimieren kann, wie er sich adaptieren kann.

[00:21:16] Dass er halt mit geringstem Risiko im Moment unterwegs sein kann, damit er es genießen kann.

[00:21:25] **Lucian Haas:** Was heißt das vom Mentalen her, Störfaktoren zu minimieren? Was muss ich da im Kopf dann machen, um einen Störfaktor zu minimieren?

[00:21:35] **Cindy Schalbetter:** Die ganze mentale Arbeit fängt nicht in der Luft an. Das ist ein Ding, das du in dein Leben integrierst. Das fängt an. Beim Gleitschirmfliegen jetzt zum Beispiel, mit der Auseinandersetzung von deinen Materialien, von deinem Sitz, von deinem Notschirm, von deinem Gleitschirm. Wie packe ich meine Sachen? Was nehme ich mit? Wie richte ich mich ein? Wie fühle ich mich wohl? Wann esse ich? Wann trinke ich? Dass dein ganzes System in den Einklang kommt, musst du ja lernen, dich zu organisieren. Und das Ganze nimmt dir halt wie Stress weg, wenn du deine sieben Sachen gemacht hast. Wenn du auf den Streckenflug gehst, dann machst du auch deine Flugplanung, deine Wettervorbereitung und kurz davor wieder. Und all diese Dinge, all das ist mentales Training. Dir bewusst zu machen, wo du bist.

[00:22:21] Was ist in einer Stunde? Was ist in fünf Minuten? Wo könnte ich reinfliegen? Was kommt auf mich zu? Das Ganze ist ein Komplex und wir machen das alle. Vielleicht nicht in jedem Bereich gleich bewusst.

[00:22:38] **Lucian Haas:** Das heißt, Flugvorbereitung, würdest du auch schon sagen, das ist eine Form von mentalen Training?

[00:22:44] **Cindy Schalbetter:** Völlig, völlig. Alles, womit du dich befasst, hilft dir, in ein Gefühl der Sicherheit zu kommen. Wir verlassen den Boden, das dürfen wir nicht vergessen. Es ist nicht selbstverständlich, dass wir fliegen können. Und dann gehen wir noch mit einem Tuch, wir haben keinen Motor.

[00:23:05] Es ist einfach dieses Bewusstmachen der ganzen Materie, worin wir uns bewegen. Und die Luft, die trägt uns, ja. Aber die ist einfach beweglich. Und so sollten auch wir beweglich bleiben, dass wir uns anpassen an die Systeme und lernen, die Stürze zu sehen, damit wir Risiko minimieren können.

[00:23:30] **Lucian Haas:** Das eine ist jetzt die Flugvorbereitung, also eine Phase vor dem Flug, wo man sich vielleicht auch mit dem Fliegen schon beschäftigt und das alles auch im Kopf dann macht, Routinen hat und so was. Gibt es auch irgendwelche Fragen, Abläufe,

[00:23:46] Standards, also mental gesehen, die im Flug noch wichtig sind, die man im Flug quasi trainiert, trainieren sollte?

[00:23:55] **Cindy Schalbetter:** Redest du vom Streckenfliegen oder allgemein?

[00:23:58] **Lucian Haas:** Egal, welche Form des Fliegens. Also wo du sagst, im Fliegen, man kann sagen, ich übe jetzt halt die Motorik oder sonst irgendwie was, ich mache Akrofliegen, da geht es viel um Motorik und sonstige, die ganzen Abläufe. Aber welche, gibt es mentale Sachen, die man im Flug auch noch trainieren kann oder mentale Fragen, mit denen man sich im Flug beschäftigen sollte oder was man mal ausprobieren kann? Du hast vorhin gesagt, beim Rausfliegen in die Box hast du ein Mantra gehabt, was du dir vorgesprochen hast oder so. Also gibt es solche Sachen, die man als Pilot und Pilotin in der Luft schon auch regelmäßig auf gewisse Weise trainieren sollte?

[00:24:39] **Cindy Schalbetter:** Ja, genau gleich wie am Boden, in der Luft. Wo ich meinen Fünf-Punkte-Check mache, habe ich eine Checkliste, die gehe ich durch. Dann verlasse ich diesen Boden, gehe raus und dann muss ich mich mit dem nächsten Thema befassen, das ist vielleicht dann die Thermik oder wo steigt die Luft auf, wo strahlt die Sonne an, wo sind die anderen Piloten, wo sind die Vögel, wie zieht der Schlauch und so weiter. Und das ganze Beobachten kann auch einen Ablauf haben, wie eine Checkliste. Das haben wir jetzt, ich lerne das jetzt noch viel mehr, in der Flugzeugausbildung, als wenn ich mein Cockpit checken muss. Und dann sind meine Augen permanent am Scannen. Also ich habe einen Ablauf mit meinen Augen, der eigentlich kontrolliert, was abgeht.

[00:25:24] Ich beobachte und sage mir innerlich, okay, check. Und dann beobachte ich weiter, dann kommt das Nächste. Und so wiederhole ich meinen Ablauf, dass ich eigentlich in keine Menschen reinfliege, in keine Bäume reinfliege und so weiter.

[00:25:40] Ich orientiere mich darin und ich mache es immer gleich. Ich schaue, wo die anderen sind. Ich schaue mal auf mein Vario. Mein Vario hat vielleicht noch eine Akustik, so ich nehme ganz viel wahr, das sich irgendwie einordnen lässt. Aber das machen wir sehr unbewusst. Man könnte es auch bewusst machen, indem man sich eine Checkliste macht. Oder viele Piloten haben auf ihrem Tracker oder Vario-Meter einen kleinen Vermerk, wo sie sich erinnern, dass sie diese drei Dinge befolgen sollen. Oder etwas, das ihnen Kraft gibt, damit sie die Orientierung behalten oder den Fokus. Ich habe zum Beispiel auf meinen Handschuhen, ich hatte eine Zeit, wo ich einfach ein bisschen unwohl war in der Luft, dann habe ich auf meinen Handschuhen Kleber raufgemacht mit einem Herz und einem Spruch.

[00:26:25] Und habe ab und zu meine Hände losgelassen und die Sonne genommen und meine Handschuhe angeschaut mit der Sonne. Das hat mir bewusst gemacht, wo ich bin und dass ich Freude habe und dass ich der Sonne entgegenfliegen kann zum Beispiel. Und das sind alle diese kleinen Sachen, die Dinge, die helfen, dich zu erinnern, wo du bist und das dir eigentlich Freude macht. Auch wenn wir Ängste haben, können wir so mit kleinen Helfern unterwegs eigentlich uns erinnern, dass wir weitergehen wollen oder was das Ziel ist.

[00:27:02] **Lucian Haas:** Kümmern sich Pilotinnen und Piloten ausreichend um diese mentale Komponente?

[00:27:08] **Cindy Schalbetter:** Ich denke, sehr viel passiert unbewusst, weil die, die gerne fliegen, die schauen, dass es ihnen gut geht. Also es sind sehr viele Piloten nicht weit davon entfernt, dass sie nichts machen. Die meisten machen etwas, aber eher unbewusst. Und es gibt aber eine große, große Zahl an Menschen, die fliegen, die vielleicht viel zu fest fokussiert sind auf die materiellen Dinge, auf das, was der Gleitschirm kann, auf das, was der Sitz hergibt, auf die ganzen technischen Aspekte. Wo ich mir dann auch manchmal sage, hey, komm auf den Boden, geh in den Wind und geh spielen. Irgendwie bist du nicht ganz eins mit deinem Gerät.

[00:27:55] Und die Grundlage darin liegt eigentlich im Groundhandling. Das ist das A und O unseres Sports. Alle denken immer, in der Luft sein sei alles, aber das Gerät am Boden beherrschen ist eigentlich die größte Sicherheit, die wir aufbauen können.

[00:28:11] **Lucian Haas:** Das heißt, Groundhandling ist dann auf gewisse Weise auch eine Form von mentalem Training, weil ich auch die Beziehung und das Vertrauen oder was auch immer in meinen Schirm aufbaue oder auch, dass ich vielleicht eine Verbindung mit dem aufbauen kann, den ich vielleicht sogar manche Leute, die in der Luft sind und da mit anderen vielleicht sogar Angstgefühlen oder sonst was zu kämpfen haben, die sie am Boden vielleicht nicht haben und damit dann so eine Art wirklich Beziehung zu ihrem Schirm aufbauen können.

[00:28:42] **Cindy Schalbetter:** Ängste können wir überall haben. Wenn wir den Boden verlassen oder wenn wir am Boden bleiben. Ängste ist eine natürliche Emotion oder ein natürliches Gefühl, sage ich jetzt mal. Hier geht es auch darum, es ist egal, wo im Leben du stehst oder fliegst oder schwirrst. Wir haben fünf Sinne bekommen. Menschen sind auf die Erde gekommen mit diesen fünf Sinnen, damit sie fühlen können. Und diese Sinne, wenn wir die koppeln können und fühlen können und damit ein gutes Erlebnis koppeln, dann können wir Sicherheit spüren, Wohlbefinden und darin können wir besser werden. Und das ist es, was das Groundhandling so wichtig macht. Ich lerne, mein Gerät zu spüren.

[00:29:30] Ich lerne es aber auch zu hören. Ich lerne es zu sehen. Und am Boden sehe ich es aus einer anderen Perspektive. Ich manchmal, wenn ich umgedreht, ich sehe es rückwärts, ich sehe es vorwärts, ich sehe es seitlich. Und wenn ich fliege, dann schaue ich immer voraus oder nach oben. Außer du machst Twisted Flights. Aber beim Streckenfliegen ist das noch nicht so die Mode. Genau, so können wir unsere Sinne schärfen. Unser Training am Boden hilft uns, in Ruhe eigentlich diese Sinne zu koppeln. Je mehr Sinne ich koppeln kann, je mehr ich dann reflektiere, desto bessere Intuition kann ich aufbauen. Also Intuition ist zum Beispiel auch etwas, das man sicherlich generieren kann, indem man reflektiert, was man gerade gemacht hat.

[00:30:21] Und diese Rückreflektion, die koppelt wieder ihre neue neuronale Verknüpfung und macht die dann wieder. Und das speichert sich dann wieder ab. Und je mehr Verknüpfungen wir zu etwas machen, desto schöner koppelt mein Gehirn in diesen Situationen. Und ich weiß, was zu tun ist.

[00:30:39] Darum ist Groundhandling so wichtig. Darum sind Sicherheitskurse so wichtig. Ich muss doch immer wissen, wo mein Rutschschild ist. Ansonsten brauche ich ihn ja nie. Der ist für irgendetwas da, der ist gemacht zum Nutzen.

[00:30:54] Und damit die Menschen auch auf die Ideen kommen, in diesen Situationen sich zurechtzuhelfen, muss das auch trainiert werden. Ansonsten erstarrt der Mensch meistens im Extremfall, wenn der Stress überwiegt. Und dann gibt es Menschen, die reagieren nicht. Und dann stört der Mensch. Und dann stürzen die ab, ohne die Hände an den Rutschschild zu tun. Vielleicht hätten sie auch nicht die Möglichkeit gehabt. Aber man kann das trainieren.

[00:31:22] Und das ist wichtig.

[00:31:26] **Lucian Haas:** Beim Fliegen können wir verunfallen und uns körperlich verletzen. Vielleicht mal nur ein bisschen am verbogenen Fuß und hat sich überstreckt oder sonstiges. Oder das Rückgrat ist wirklich zerschmettert oder was auch immer. An bösen Geschichten. Können wir uns auch mental verletzen?

[00:31:44] **Cindy Schalbetter:** Ganz klar.

[00:31:46] Man kann sich mental verletzen, was danach sicher auch eine Auswirkung auf deine seelische Ebene hat.

[00:31:55] Wir reden da vom Traumatast. Das Wort Trauma, alle haben immer ein bisschen Angst davor. Das Wort Trauma bedeutet eigentlich eine Wunde. Eine Wunde zu haben. Und Wunden gibt es überall. Wir können Wunden in der Haut haben. Wir können Wunden im mentalen Bereich haben, im körperlichen Bereich, aber auch in der Seele. Die seelischen Wunden entstehen durch

[00:32:20] schwerwiegende Traumas oder durch Dinge, die sich angesammelt haben im Leben, wo wir vielleicht nicht aufgearbeitet haben oder nicht verarbeiten konnten. Und die schleppen wir dann durch das Leben mit, bis wir irgendwann merken, boah, irgendwas ist nicht gut mit mir. Und dann kommen wir vielleicht ins Handeln. Da gibt es die körperlichen Traumas, die lassen sich meistens irgendwie reparieren und beheben durch unsere Kollegen in der Medizin.

[00:32:46] Oder mit Rehabilitation, mit Therapie und so weiter. Und dann gibt es eben diese mentalen Traumas oder diese, ja, wirklich Blockaden, die dann eben zum Ereignis in unserem Gedächtnis verankert sind. Und diese Ebene, wenn man die auflösen will, braucht es gar nicht immer ganz, ganz viel Aufwand. Man denkt immer, man muss so viel investieren, wie man es schon erlebt hat im Leben. Das ist nicht die Wahrheit. Das ist nur, was wir glauben, zu denken. Und da gibt es eigentlich super schöne Therapietools. Darüber reden ist ganz, ganz wichtig. Und auch mit Leuten darüber zu reden, die vielleicht gar nichts damit zu tun haben. Halt vielleicht mit einem Therapeuten oder mit jemandem, der einem einfach mal zuhört, was eigene Ängste sind, die Bedürfnisse.

[00:33:33] Und so kann man eben auch dann die mentalen Traumas vielleicht schöner eliminieren oder wieder diesen eine neue Bedeutung geben.

[00:33:44] **Lucian Haas:** Hast du selber beim Fliegen solche mentalen Traumata schon erlebt, gehabt? Und wie bist du da wieder rausgekommen?

[00:33:54] **Cindy Schalbetter:** Ja, ich bin jemand, der viel erlebt hat, schon als junger Mensch.

[00:34:01] Mein Bruder ist früh verunglückt, der Hubschrauberpilot. Und die hatten ein ganz brutales Flugunglück. Die sind da mit einem Hubschrauber, mit einem Flugzeug zusammengecrashed. Und alle Menschen sind verstorben und die hatten ein Riesenflugunglück. Und da habe ich mir so gedacht, ja, Fliegen ist mein Leben. Und es gibt keinen Grund, dass ich das nicht machen sollte, weil ich konnte diesen Unfall ja nicht mit beeinflussen. So habe ich ein bisschen gelernt, eine Perspektive zu Unfällen zu generieren und wie damit umzugehen. Und ich war dann ja Postpilotin geworden. Und ich wusste, wir machen eigentlich irgendwie einen gefährlichen Job. Ich möchte meinen Eltern das nicht antun, auch ein Kind zu verlieren. Also es ist nicht mein Ziel, abzustürzen.

[00:34:48] Ich will einfach Freude haben am Fliegen. Und die Freude war immer da. Und ich habe mir gesagt, wenn die Freude nicht mehr da ist, dann muss ich aufhören oder Pause machen, weil dann wird es gefährlich. Ich bin nicht bei mir, dann mache ich keine klaren Entscheidungen. Das konnte ich immer. Ich konnte immer Pause machen, wenn ich mich überfordert gefühlt habe. Und das ist etwas ganz, ganz Wichtiges. Und Verluste, ja, hatte ich echt ein paar. Auch von meinen besten Flugfreunden. Ich selber bin abgestürzt einmal bei einem Training in einem banal einfachen Gleitschirm. Ich bin nie abgestürzt beim Akrobatikfliegen. Ich bin nie abgestürzt beim Testfliegen, wo ich eigentlich das viel höhere Risiko hatte. Aber ich muss mir im Nachhinein sagen, es war wirklich, weil ich mich ja konzentriert hatte, einfach nur die eine Sache zu tun.

[00:35:40] Und da, wo ich abgestürzt bin, das war völlig eine Situation des Übertrainings. Da muss ich mir sagen, hey, da hätte ich einfach besser Pause gemacht. Das war echt so unnötig.

[00:35:52] Zerstreute Energie.

[00:35:54] **Lucian Haas:** Und was ist passiert? Oder wie ist es zu diesem Absturz gekommen?

[00:35:59] **Cindy Schalbetter:** Ich habe trainiert für die Solo-A-Ausbildung. Das ist bei der Tandem-Ausbildung in der Schweiz. Da pflegt man auch eine Solo-Prüfung. Und da hatte ich so einen Intermediate-B-Schirm. Und ich war ein bisschen unterladen an dem Schirm. Und ich wollte diese Acht, diese Figur, ich wollte die ein bisschen anders pflegen.

Und ich habe die zuerst so flach und statisch geflogen. Und so war ich irgendwie in der Zeit drin, die es erforderte für die Prüfung. Und dann gab es ein paar Leute, die haben gesagt, das könnte man auch dynamisch pflegen. Und ich habe es dann versucht zu trainieren. Und da ich so leicht war, das Gerät war nie mit mir. Oder ich war nicht mit dem Gerät im Timing. Und es ist irgendwie nicht hingekriegt.

[00:36:44] Und da habe ich den Schirm halt mal abgerissen. Und dann ging es das Loch ab. Ja. Genau.

[00:36:51] **Lucian Haas:** Aber es ist nichts körperlich passiert. Du bist am Notschirm dann runtergekommen, oder?

[00:36:56] **Cindy Schalbetter:** Ich wurde eingetwistet mit einem halben Dreitschirm. Die Nase ging runter zum Boden. Ich war noch relativ hoch oben. Und ich habe gemerkt, okay, ich habe so viele Twists. Und meine Hand war noch darin. Ich hatte zwar meinen Akkusitz, wo ich zwei Notschirme hatte. Und die eine Hand war eingeklemmt in den Leinen. Und mein Becken stand schief. Und ich wusste, okay, ich komme nicht zu meinem Notschirm. Also schmeiße ich mal den einen raus, wo ich dazukomme. Und der ging nicht auf. Dann habe ich da irgendwie rangeklopft. Und irgendwann meine Hand rausgerissen. Der erste Notschirm ging nicht auf. Dann habe ich den zweiten halt irgendwie geschmissen. Der ging auf. Habe nur noch gebetet, dass die sich nicht miteinander verhärten.

[00:37:43] Und dann auf einmal gingen beide auf. Und dann hatte ich nochmal kurz einen Schrecken, weil ich gehofft habe, dass die nicht ineinander reinkommen. Und die waren dann wie aus einem Wunder offen geblieben. Mein Gleitschirm hat vorne auch noch ein bisschen gebremst. Und so kam ich sehr, sehr sanft auf den Boden. Ich habe mir nicht mal den Fuß verdreht. Das war für mich unglaublich.

[00:38:06] Nichts hatte ich. Genau nichts. Nur ein Schrecken.

[00:38:09] **Lucian Haas:** War dieser Schrecken, würdest du dann auch sagen, eine mentale Verletzung? Dann auch? Oder war das etwas, wo du gesagt hast, ich kann eigentlich von vornherein,

[00:38:20] **Cindy Schalbetter:** ich kann

[00:38:20] **Lucian Haas:** ziemlich gut erklären, warum es dazu gekommen ist. Und von daher hängt mir das auch nicht nach, weil ich eigentlich weiß, was ich beim nächsten Mal auf jeden Fall anders machen würde.

[00:38:34] **Cindy Schalbetter:** Ja, ich weiß ganz genau, wo der Fehler passiert ist. Ich kann die Augen schließen und ich habe einen ganzen Film. Das Ganze ging so langsam. Ich hatte so viel Zeit, weil ich so weit oben war. Und das ist erstaunlich. Wie? Was passiert mit dem Gehirn? Was passiert mit dem Gehirn in diesem Moment? Dass du eigentlich im Überlebensmodus eine ganz andere Zeitwahrnehmung hast.

[00:38:58] Das komische war eigentlich, also mein Absturz war der wirklich kontrolliert und gut verlaufen. Das komische war in diesem Moment, ich bin gelandet, habe die Flugschule angerufen und gesagt, hey, bitte bestellt mir keinen Hubschrauber, weil es geht mir gut. Ich brauche nur jemanden, der mir hilft, aufzuräumen hier und mich zurückbringt zum Landeplatz, weil ich bin ein bisschen verwirrt, aber es geht mir gut. Und dann sagt mein Fluglehrer, also ich war nicht mehr in der Flugschule, aber er hat mir gesagt, hey, wir haben schon einen Hubschrauber bestellt, aber nicht für dich. Und ich war ein bisschen perplex.

[00:39:30] Da ging er zurück zum Landeplatz und da war ein Junge. Und dem, sein Vater, war in derselben halben Stunde oben am Thermal geflogen und hat den Unfall. Und ja, ist da verunglückt. Und ich war da mit meinen zwei Notschirmen, komplettes Chaos, voll geschwitzt und denke, ja, das ist jetzt komisch, ich habe überlebt und diese andere nicht. Und in derselben Zeit, was soll das? Und das war für mich das größere Problem, damit umzugehen, als dass ich den Boden mit seinen gesunden Füßen berührt hatte wieder. Und da habe ich mir Hilfe geholt, weil das war zu paradox für mich. Ich konnte das nicht einordnen. Ganz komisch.

[00:40:11] **Lucian Haas:** Waren das auch Schuldgefühle dann? Genau. Also seltsame Schuldgefühle, weil du hattest natürlich überhaupt keine Schuld daran. Richtig. Aber zu sagen, Wieso erwischt es den und nicht mich?

[00:40:23] **Cindy Schalbetter:** Ich hatte genau das Gefühl, wie kann jetzt einer so viel Glück haben im Leben und in den selben Minuten verliert jemand sein Leben? Ich war völlig zerrissen. Ja, ich habe wirklich gesagt, jetzt brauche ich Hilfe, jetzt brauche ich Support. Das kann ich nicht einordnen. Das war das Beste, was ich gemacht hatte, genau in

diesem Moment, Hilfe anzunehmen. Weil mein Wissen reichte nicht aus, damit umzugehen. Sonst würde ich heute vielleicht nicht mehr fliegen.

[00:40:55] Das war eine richtige Verletzung, ja, genau. Es

[00:41:01] **Lucian Haas:** gibt ja immer wieder Leute, die sehr begeistert anfangen mit den Fliegen und dann irgendwann plötzlich aufhören. Und häufig hat man so den Eindruck, das sind auch irgendwelche Erlebnisse, die die nicht richtig verarbeitet oder eingeordnet bekommen oder so etwas. Wäre es aus deiner Sicht wichtig, dass man eigentlich in der Kommunikation, in der Community das Wissen verbreitet, auch zu sagen, hey Leute, holt euch Hilfe, wenn ihr gerade an einer Stelle da nicht weiterkommt. Wenn ihr ein Flugerlebnis hattet, was ihr gerade nicht aufbereitet bekommt, traut euch, andere zu fragen und sei es erstmal nur eure Fliegerkumpels, mit denen ihr das besprecht. Und wenn es damit nicht weitergeht, dann holt euch auch professionelle Hilfe.

[00:41:46] **Cindy Schalbetter:** Ja, was denkst du dazu?

[00:41:48] **Lucian Haas:** Sollte man?

[00:41:49] **Cindy Schalbetter:** Ich denke

[00:41:51] **Lucian Haas:** auf jeden Fall, dass das sinnvoll wäre. Aber du bist die Profi-Mental-Trainerin, die dann vielleicht sagen kann, ja genau, kommt zu mir oder geht zu anderen, was auch immer.

[00:42:02] **Cindy Schalbetter:** Irgendwo ist es doch eine natürliche Reaktion, dass wir uns wohlfühlen wollen. Und wenn wir beobachten, unsere Menschen rund um uns um, die uns begeistern in diesem Sport oder Spitzensportler oder das Schönste ist ja, die reden oft auch drüber, also viele von denen. Ich hatte wunderschöne Gespräche zum Beispiel mit dem Regisseur, und er ist zum Beispiel ein Phänomen in dieser Sache. Also ich will ihn jetzt da nicht hochjubeln, sorry, Regel. Aber er besitzt die Fähigkeit, über Dinge zu reden, die ihn belasten, damit er sie eben erarbeiten kann oder loslassen kann und weitergehen kann. Und er besitzt eine wahnsinnige Fähigkeit, sich zu fokussieren auf das, was er jetzt gerade braucht, um weiterzugehen.

[00:42:50] Und das hat er sicher nicht einfach so als Kind gemacht, sondern als Mensch schon so fest ausgeprägt gehabt. Er hat auch daran gearbeitet. Und das Schöne ist ja, dass diese Menschen eigentlich auch preisgeben darüber reden, wenn man sie fragt. Und das dürfte uns auch faszinieren halt, dass wir das machen, weil wir können nur so wachsen, wenn wir Fehler machen, sie reflektieren und neue Wege finden. Ansonsten machen wir immer die gleichen Fehler mit den gleichen Verhaltensweisen. So ändert sich im Leben nie was. Und ich muss mein Denken ändern, dass die Handlung anders wird. Ansonsten bleibe ich in denselben Handlungen. Und die kreieren dieselben Gedanken und dieselben Muster. So sind wir halt. Das sind wie unsere Einstellungsprogramme, unsere Werkeinstellungen.

[00:43:40] **Lucian Haas:** Wenn du als Mentaltrainerin arbeitest oder in deiner Arbeit als Mentaltrainerin, welchen Anteil davon nehmen Pilotinnen und Piloten ein, die zu dir kommen und sagen, ich habe mal wirklich über ein fliegertechnisches oder fliegermentales Problem mit dir zu reden? Ja. In

[00:44:00] **Cindy Schalbetter:** der Regel sind die mentalen Issues oder Beschwerden begleitet von etwas. Wenn ich fliege und meistens in dieser Fliegewelt glücklich bin und da gibt es relativ wenig Dinge, die mich stören und auf einmal fliegt es sich nicht mehr so gut aus irgendeinem Grund, ohne dass ich einen Unfall gemacht habe oder irgendwas, dann liegt das Problem vielleicht oft in einem anderen Bereich des Lebens, auf einer anderen Ebene, vielleicht zu Hause. Mit der Familie, in der Beziehung. Man ist oft vielleicht im Job. Ein Störfaktor irgendwo anders, der dich hemmt, in deiner Sache aufzugehen. Das ist dann, wenn die Sportler kommen und sagen, ich kann nicht mehr im Flow klettern.

[00:44:47] Etwas stimmt nicht mit mir, obwohl ich mein Training genau gleich mache. Ich habe keinen Scheiß erlebt. Und dann frage ich dann halt einfach mal nach, was läuft denn sonst noch so im Leben? Ach, die Freundin stresst mal wieder. Ja, klar, okay. Das macht was mit mir, oder? Ja, das macht einem etwas. Und genau diese Sachen, die irritieren uns halt in diesen Bereichen, wo wir gut funktionieren sollten. Darum ist es so wichtig für Piloten allgemein, egal was du fliegst, dass du mit dir selber ein Tool findest oder eine Möglichkeit, Dinge vielleicht am Boden zu lassen und dich danach darum zu kümmern oder zu sagen, es belastet mich. Ich bin jetzt nicht bereit, den Flug heute zu machen. Ich kann es nicht liefern.

[00:45:32] Es bringt nichts.

[00:45:34] **Lucian Haas:** Manche nutzen ja dann auch das Fliegen als eine Art Flucht, zumindest eine temporäre Flucht, um zu sagen, wirklich, ich verlasse, wie du jetzt gerade gesagt hast, ich verlasse die Probleme am Boden zurück und in der Luft bin ich halt der glückliche Mensch, der freie Mensch, der da befreit herumfliegen kann. Ist das aus deiner Sicht ein sinnvoller Ansatz oder sollte man einfach sagen, nee, als Flucht sollte man das Fliegen eigentlich nicht nutzen?

[00:46:05] **Cindy Schalbetter:** Beides. Ich denke, wenn du einen Menschen ansprichst, ob er flüchtet, weil er fliegen geht, weil er zuhause ein Problem hat, zum Beispiel, das ist nur ein Beispiel, dann wird er dir das nicht bejahen, dass er ein Problem hat. Dann wird er das auch nicht als Flucht bezeichnen, weil er geht ja einfach fliegen, weil er immer fliegen gegangen ist. Er geht einfach mehr fliegen. Zum einen denke ich, dass dir das Fliegen, weil du es selber erlernst und du es selbst erlernst, und viel Zeit alleine am Gleitschirm hangst, das gibt dir sehr, sehr viel, persönlich als Pilot. Das bereichert dich, das macht dein Herz glücklich und du hast da was, das du alleine in Verantwortung führen kannst. Du kannst das Ding pilotieren, die stört da oben niemand, da hast du deinen Seelenfrieden. Das ist der eine Grund und das hat man sich ja auch aufgebaut über das ganze Fliegerleben.

[00:46:54] Und das ist ein Ort, der einem Kraft gibt. Darum finde ich es richtig. Fliegen zu gehen, damit du dich selber nähern kannst, damit es dir gut geht und damit du glücklich sein kannst. Und auf der anderen Seite kannst du ganz easy das Ganze natürlich für solche Situationen nutzen, dass du einfach wegstommst von zu Hause oder weg von deinen Geschichten am Boden. Da hat es natürlich wieder mit dem Individuum zu tun, ob du dich deinen Problemen im Leben stellen möchtest oder nicht.

[00:47:28] Charaktersache oder Reflexionssache. Jedem seine Wahl.

[00:47:36] **Lucian Haas:** Also sowohl als auch. Man kann nicht sagen, macht es nicht, flieht nicht. Sondern es kann auch heilsam sein, manchmal seinen Seelenfrieden zumindest für eine Phase zu haben, um dann auch wieder Kraft zu schöpfen, um sich den Problemen im Alltag wieder zu stellen.

[00:47:50] **Cindy Schalbetter:** Genau, ich weiß nicht, wie es dir geht. Gehst du gerne fliegen?

[00:47:53] **Lucian Haas:** Nein, überhaupt nicht. Ich hasse fliegen.

[00:47:56] **Cindy Schalbetter:** Ach komm, ach sowas.

[00:47:58] **Lucian Haas:** Nein, ich gehe schon sehr gerne fliegen, aber bei mir ist es eigentlich nicht eine Flucht vor dem Alltag. Ich habe eigentlich einen sehr schönen Alltag und eine sehr gut funktionierende Beziehung und kann da überhaupt nicht klagen. Und da ist Fliegen einfach nur noch ein Plus obendrauf, ein Sahnehäubchen. Das ist doch wunderschön. Also ich kann es einfach genießen und ich bin über die Jahre hinweg auch ein sehr unverbissener Flieger geworden und immer mehr ein Genussflieger, der alles das mitnimmt, was gerade geht, aber nicht am Ende sagt, oh scheiße, es sind jetzt nur 77 statt 78 Kilometer oder was auch immer. Das ist völlig egal geworden für mich mit der Zeit.

[00:48:39] **Cindy Schalbetter:** Ja, schön. Ich finde genau, das ist eigentlich so eine Message, die wir rausgeben könnten. Ich habe mir genau dasselbe überlegt. Man hat sich doch dafür entschieden zu fliegen und dann soll das eigentlich auch Freude machen und die Ansprüche manchmal ein bisschen runterschrauben und einfach schätzen, was man hat. Die Liebe liegt da auch ein bisschen in der Luft.

[00:49:01] **Lucian Haas:** Ich möchte noch einmal kurz noch mal ins Negative gehen, beziehungsweise in ein negatives Erlebnis gehen. Du hast mir da so ein schönes Stichwort geschrieben in einer E-Mail, nur ganz kurz. Und dann dachte ich, das will ich ansprechen. Ein negatives Erlebnis, was du hattest, da steht Knockout beim Thermikfliegen. Und da kann ich mir nichts darunter vorstellen. Was war das?

[00:49:22] **Cindy Schalbetter:** Okay, ich war an einem Tag in Fisch, ging Thermikfliegen. Es hatte so eine leichte Biesentendenz. Und wenn die Biese reinkommt, dann haben wir oft eher zerrissene Thermik in Fisch. Das ist ein bisschen anstrengend zum Fliegen. Ja, das war so ein Tag. Ich ging raus, es ging hoch wie eine Rakete. Und ich bin in zwei bis drei Kreisen war ich über dem Eckishorn oder sowas. Viel zu schnell. Es hat da hoch geschossen.

[00:49:57] Und für mich ist es manchmal so ein physisches Ding. Ich war am Vorabend mit meiner Kollegin essen und wir haben irgendwie zwei Gläser Wein getrunken. Das irgendwie haut gar nicht hin bei mir. Dann gehe ich da raus und bang, da rauf. Und auf einmal habe ich da oben gemerkt, wow, jetzt ist mir eigentlich gerade schon übel. Das ging zu schnell. Und wenn ich dann sowas habe, dann fliege ich mal raus ins Tal und beruhige mich, esse, trinke. Und fliege weiter. Ich war so hoch. Ich bin dann weiter nach Wellwald. Und bei der Querung habe ich mich ein bisschen erholt und in den nächsten Schlauch rein. Und der war wieder so richtig nicht gut. Und auf einmal war ich einfach weg.

[00:50:42] Ich kann mich nur noch erinnern, dass mein Gleitschirm ausgerichtet war Richtung Rasselstadt. Also Richtung Süden eigentlich. Das ist das letzte Bild, das ich hatte. Und dann war nichts mehr. Einfach schwarz. Irgendwann bin ich wieder auf und ich war noch im selben Schlauch. Aber mein Gleitschirm ging irgendwie Richtung, ich würde sagen, 90 Grad weg vom letzten Bild, das ich hatte. Aber ich habe keine Ahnung, was passiert ist, ob ich weiter gedreht bin oder ob das nur eine Vierteldrehung war, weil ich habe kein Zeitgefühl. Und mir war kurz übel. Und dann habe ich abgestochen, runter, hatte mega lange, bis ich landen konnte. Bin gelandet und

[00:51:29] war wieder weg. Und dann habe ich gedacht, ja scheiße, was ist denn das? Und mir war einfach kurz übel. Und ein Freund hat sich um mich gekümmert und hat mich gefragt, ob ich Frühstück gegessen hätte. Und das mache ich eigentlich immer. Aber das war mir nicht zu erklären und ich glaube, das war rein physisch einfach nicht tragbar für mich, an diesem Tag so schnell zu steigen und vielleicht auch diese, blöd gesagt, zwei Gläser Alkohol am Vorabend, wenn ich nie trinke, das verträgt es irgendwie nicht. Die Thermik war so abrupt und hart, dass ich, boah, ich habe das einfach nicht vertragen irgendwie.

[00:52:07] Genau. Fand ich nicht schön, will ich nicht mehr haben.

[00:52:12] Ja, so Zeug habe ich erlebt.

[00:52:15] **Lucian Haas:** Seitdem verzichtest du auf zwei Gläser Alkohol, wenn du weißt, du willst, gehst am nächsten Tag fliegen? Oder welche Lehre hast du daraus für dich gezogen?

[00:52:23] **Cindy Schalbetter:** Definitiv, ich trinke keinen Alkohol, wenn ich fliegen gehe, dasselbe jetzt auch in der Flugschule ist. Man sagt, du dürftest vielleicht noch zwölf Stunden vorher Alkohol trinken, aber es bringt meinem Gehirn einfach nichts und meinem ganzen Körper nichts und ich reagiere vielleicht einfach stark auf diese Toxine. Und dann, ja, ich lerne daraus, dass ich es einfach unterlasse.

[00:52:46] **Lucian Haas:** Ist ganz lustig, ich habe gerade gestern noch einen Podcast gehört von Gavin McClurg, wo er einen Flugarzt, der früher irgendwie bei der US Air Force auch gearbeitet hat, der sich auch viel mit Höheneffekten beschäftigt und aber auch mit Schlaftherapie und mit Ernährung und wie sich das alles auf die Physiologie des Körpers auswirkt und gerade auf das Fliegen bezogen und der sagte auch, Alkohol ist zum Beispiel etwas, was man wenig bedenkt, aber was gerade, wenn es hoch geht, die eigene, ja, die Körperreaktion auf das, den abnehmenden Sauerstoffgehalt extrem verstärken kann. Ja, und wenn du sonst sagst, ich vertrage eine Höhe von 3000 Metern super easy,

[00:53:33] kann es sein, dass du schon, wenn du ein bisschen Alkohol noch intus hast, dass das schon ab 2000 Metern, du das sehr deutlich zu spüren bekommst, dass der Sauerstoffgehalt einfach runtergeht. Und könnte ja genau bei dir auch sowas sein, erst recht, wenn es noch so schnell sich nach oben bewegt, dass dein Hirn dann wirklich sagt so, hey, ich habe Sauerstoffmangel oder was auch immer, ich schalte jetzt einfach ab an dieser Stelle.

[00:53:55] **Cindy Schalbetter:** Genau, das ist auch so. Ich hatte auch früher beim Hören und Wegsteigen eigentlich schon mal ein Hirnödem.

[00:54:02] Ich kann in die Höhe, aber ab irgendeinem Punkt ist es einfach bei mir nicht mehr gut und ich habe das auch mit einem guten Freund eigentlich immer wieder angeschaut, er ist auch Mediziner,

[00:54:15] kümmert sich ja auch um Höhengeschichten oder höhenmedizinische Krankheiten.

[00:54:21] Ja, er sagt immer wieder dasselbe, es ist echt so, dass mein Körper wahrscheinlich da seine Limite hat und ja, ich habe da auch schon Erfahrungen damit gemacht, dass ich eben diese Hirnkreigheit oder ein Hirnödem kassiert habe

in Südamerika. Ja, mein Gehirn hat mich schon ein paar Sachen gelernt in dieser Zeit auf dieser Erde.

[00:54:47] **Lucian Haas:** Du fliegst jetzt schon 18 Jahre? Nein,

[00:54:50] **Cindy Schalbetter:** weniger, 15.

[00:54:54] **Lucian Haas:** Habe ich falsch gerechnet? Hast du nicht mit 20 angefangen und du bist jetzt 38?

[00:54:59] **Cindy Schalbetter:** Ach stimmt, sorry, ich habe die Testpiloten-Jahre wahrscheinlich nicht dazu gezählt. Ja, ja, richtig. Ja, ich bin so lange unterwegs in der Luft, das ist schon so. Acht davon habe ich getestet. Okay,

[00:55:12] **Lucian Haas:** also 18 Jahre, ganz schön viel Erfahrung. Was weißt du denn aus diesen ganzen Erlebnissen, die du hattest? Gibt es da irgendwie eine besondere, nicht ein besonderes Erlebnis, sondern eine besondere Erkenntnis oder etwas, wo du sagst, das weiß ich heute, das hätte ich gerne schon sehr früh in meinen Fliegerjahren gewusst. Das hätte mir vielleicht einiges erspart oder einige schönere Momente beschert oder was auch immer.

[00:55:39] **Cindy Schalbetter:** Ja, völlig und das ist vielleicht so ein Bereich, der dich interessiert. Ich habe mir in diesen jungen Jahren immer gewünscht, Antworten zu kriegen auf gewisse Wetterphänomene, die wir hier haben in diesem wilden Tal. Und meine Fluglehrer habe ich immer gelöchert mit Fragen. Und manchmal haben die mir gesagt, weißt du, wir wissen das nicht, wir müssen das erfahren. Wir lernen das erst. Wir entdecken Fluggebiete, die wir jetzt lernen zu bestimmen oder lernen zu verstehen. Ja, wieso kann man das nicht und warum ist das hier so? Ich habe oft keine Antworten gekriegt, aber ich war jemand, der viel wissen wollte.

[00:56:23] Und mit der Zeit haben sich die Fluggebiete entwickelt, die Piloten haben mehr Wissen, man kennt die Tücken. Und das ist sicherlich etwas, was ich mir irgendwie früher gewünscht hätte, aber das Wissen war nicht da. Wir haben auch Meteorologen hierher geholt, um unsere Piloten zu schulen. Und die Meteorologen haben uns gesagt, ja, was soll ich euch erzählen, ihr fliegt ja hier. Ihr wisst besser, wie es hier funktioniert. Aber wir hatten keine Beschreibung für diese Phänomene, die wir erleben. Wir haben sie nur erlebt und uns ausgetauscht und wir hatten keine Erklärung dazu. Und mittlerweile sind wir eigentlich so weit, dass wir alle ein bisschen vom selben reden können und dass es auch irgendwie erklärbar geworden ist.

[00:57:09] Und auch jetzt, wo ich Flugzeug fliege mit den Motorflugzeugpiloten, die lernen das nicht in diesem kleinen Detail. Die lernen eigentlich das große Wetter. Und dann kommen sie landen. Und haben vielleicht Konvergenzen oder Windschirungen. Und denken, ja, was ist denn das? Und ich denke mir, ja, sie müssen jetzt auch lernen, runter zu ziehen. Also landen befindet sich am Boden und nicht auf 3000 Meter Höhe. Und all diese Sachen wünschte ich mir, hätte ich vielleicht im Leben eher gewusst. Aber es kommt mit der Zeit. Das war eine, ich glaube, wie alles andere auch, eine Entwicklung.

[00:57:47] **Lucian Haas:** Aber das ist, glaube ich, ein hehrer Wunsch. Weil ich, Meteorologie, ich beschäftige mich da jetzt ja auch schon meine ganze Fliegerkarriere mit. Und lerne da jedes Jahr und jeden Tag und an jedem neuen Fluggebiet Neues noch immer dazu. Beziehungsweise habe dann meine Theorien und sage dann, hier müsste das entsprechend so und so funktionieren. Wahrscheinlich, dann kann man es ausprobieren und stellt dann fest, in 70 Prozent der Fälle klappt das. Da stimmt die Theorie. Und in 30 Prozent der Fälle ist es dann vielleicht so, dass du sagst, also heute stimmt meine Theorie nicht oder hier funktioniert das irgendwie anders. Und dann fragt man vielleicht einen Local und der sagt dann, warum das so ist. Das ist aber hier immer so. Und dann müsste man halt auch wirklich erst eine Weile dort fliegen, um so langsam eine Vorstellung entwickeln zu können, warum jetzt vielleicht das Nebental irgendwelche Luft an den Tagen so und so absaugt oder was auch immer da dann immer mit zusammenhängt.

[00:58:43] Also es ist halt auch ganz viel letzten Endes auch Erfahrungswissen, was man nur mit Erfahrung aufbauen kann. Und wo auch die ganze Community natürlich im Grunde eine gemeinsame Erfahrung mit aufbauen kann. Und das ist natürlich wahrscheinlich schön für die, die heute lernen, dass die natürlich manche Erfahrungen viel, viel schneller schon beigebracht bekommen, wo die früheren Leute, die erst Ende der 80er da angefangen haben, die noch überhaupt keine Ahnung davon hatten, sondern sich irgendwie nur in eine Luft rausgeschmissen haben, wo sie überhaupt nicht wussten, was macht Talwind wie? Wo gibt es da Düsen? Welche Rotoren gibt es da? Oder sonstiges. Es gibt eine schöne Geschichte, hat mir mal einer erzählt von einem Startplatz. Ich weiß jetzt gar nicht, wie er heißt.

[00:59:28] Im Zillertal, wo die am Anfang der Gleitschirmszene, als das anfing, war das so einer der Hauptstartplätze. Und das ist ein Startplatz, da bildet sich vom Talwind ein Rotor. Der liegt hinter so einer Nase. Man kann dort raus starten. Der Wind steht immer von vorne an, weil der Rotor quasi den Wind so reindrehen lässt, dass der dort immer von vorne kommt. Und als die am Anfang dort gestartet sind, sind die mal rausgefliegen, in diesen Rotor reingestartet. Aber die Schirme hatten so einen schlechten Gleitwinkel, dass die immer quasi unten aus dem Rotor rausgefallen oder rausgefliegen sind und hatten nie ein Problem. Das heißt, sie haben den Rotor als solchen eigentlich nie wirklich zu spüren bekommen, sondern nur als guten Startwind von vorne. Als dann aber die Schirme mit einem Mal etwas bessere Gleitleistung hatten und nicht mehr mit 1 zu 2, 1 zu 3 nach unten wegtauchten, sondern mit 1 zu 5, 1 zu 6, 1 zu 7 geradeaus weiterflogen gewissermaßen, kamen plötzlich die Piloten halt in den gefährlichen Teil des Rotors.

[01:00:26] Mit einem Mal kriegten sie wirklich die Luft nicht von unten vorne zu spüren, sondern von oben, wo der Rotor auf sie draufknallte. Und dann sind reihenweise die Piloten dann da runtergeknallt und mussten lernen, okay, hier scheint ein Phänomen zu sein, was wir vorher gar nicht spüren konnten. Nämlich, ah, da bildet sich irgendwie, das haben sie dann langsam verstanden, da bildet sich ein Talwindrotor. Und heutzutage, wenn Talwind an ist, kein Mensch startet mehr an diesem Startplatz, weil jeder weiß, das ist lebensgefährlich. Aber wo auch Erfahrung, die man macht, auch immer damit zusammenhängt, mit welcher Technik macht man sie eigentlich? Also mit was für einem Gerät macht man sie? Und führt einen das Gerät auch dahin, dass man überhaupt in den Bereichen dann fliegt, wo man diese Erfahrung macht? So wie du sagst, mit einem Flieger, der immer nur auf 3000 Meter unterwegs ist, wird natürlich die Erfahrung nie machen können, die er in Bodennähe macht.

[01:01:16] Mit den Strömungen und allem, was dann dort dann entsprechend in Bodennähe sich abspielt. Und das sind sicherlich Sachen, die dann erst noch so zusammenkommen müssen.

[01:01:29] Cindy, auf deinem Facebook habe ich einen schönen Satz gelesen. Da hast du geschrieben, die sinnvollste Entscheidung, die ich in meinem Leben getroffen habe, ist, die zu fliegen. Warum ist das die sinnvollste?

[01:01:42] **Cindy Schalbetter:** Weil es der Platz ist, Thermik am glücklichsten macht. Vielleicht, weil ich, wie auch andere Menschen da oben, meinen Frieden habe.

[01:01:52] Und weil ich da, ich denke mal eben, die Sonne ist so ein Ding. Ich liebe es, der Sonne entgegen zu fliegen. Ich bin jemand, der Sonnenuntergänge liebt. Und ich habe oft eigentlich mein Gesicht zur Sonne gerichtet. Ich liebe es, frontal in die Sonne zu fliegen.

[01:02:11] Ich denke, das ist so, das sind diese emotionalen Werte, die ich da, die ich da, wenn ich Texte schreibe, immer wieder reinbringe. Was es mir eigentlich bedeutet, dass ich das überhaupt machen darf in diesem Leben.

[01:02:25] **Lucian Haas:** Du hast jetzt auch schon mehrfach, kam das jetzt raus, du machst auch gerade die Ausbildung zur Privatpilotenlizenz, also mit einem Motorflugzeug. Warum?

[01:02:37] Also kann ein Motor einen Gleitschirm ersetzen?

[01:02:42] **Cindy Schalbetter:** Niemals, niemals. Und glaube mir, das schönste Fliegen ist immer noch Gleitschirmfliegen. Ich habe als Kind davon geträumt, im Flugzeug zu fliegen. Mein Bruder, ein Hubschrauber. Und die Gleitschirme, die haben wir jeden Tag gesehen, weil wir da aufgewachsen sind. Und ich wollte einfach dieses Fluggefühl irgendwie für mich im Leben haben. Und ja, ich habe angefangen mit einem Regenschirm, als ich von der Scheunentreppe runtergesprungen bin in den Misthof von meinem Papa. Mein Papa hatte Schafe und meine Mama hatte einen großen Regenschirm. Für zwei Personen, so ein fetter großer. Und ich dachte, der fliegt vielleicht. Und bin da runtergesprungen und in einem Miststock gesteckt. Das hat nicht geflogen.

[01:03:27] Und da habe ich gedacht, ja scheiße, irgendwann, ich brauche halt so einen Motor irgendwann. Irgendwann kam das in meinem Leben wieder. Ich habe es ein bisschen versanden lassen, weil ich so viel Gleitschirm geflogen bin. Und irgendwann kam das wieder und ich habe es gestartet mit allen meinen Ängsten, ob ich das schaffe oder nicht. Ich habe es gestartet und ich bin noch nicht ganz fertig. Eigentlich noch mitten drin.

[01:03:54] Und jetzt unterscheiden sich diese Fliegerwelten extrem. Also ich würde sagen, ich bin glücklich, dass ich vorher Gleitschirmfliegen gelernt habe. Es bringt mir sehr, sehr viel. Wettertechnisch vor allem, aber auch mit der Idee,

mich nicht auf den Motor zu verlassen, was das Wetter bedingt, die wetterbedingten Einflüsse hat. Also ich möchte sagen, ich lasse mich nicht sicherer werden, nur weil ich einen Motor habe. Weil das finde ich eine gefährliche Haltung.

[01:04:27] **Lucian Haas:** Wozu brauchst du oder willst du das Motor fliegen?

[01:04:33] **Cindy Schalbetter:** Eigentlich hatte ich so eine Vision. Ich weiß aber nicht, ob die in Zukunft noch funktioniert. Freunde von mir haben eine Foundation gegründet. Den Fabio, den hast du auch schon mal interviewt.

[01:04:43] **Lucian Haas:** Fabio Tragen?

[01:04:44] **Cindy Schalbetter:** Ja genau, die humanitäre Piloteninitiative. Das hat mich extrem motiviert am Anfang. Ich war dabei, als die Idee entstand. Und wir waren zusammen im Abflugsaal am Fliegen. Und dann kam das Hochrund. Zwei Jahre später haben die Jungs das auf die Beine gestellt. Das war unglaublich. Das hat mich immer motiviert, weil man eben auch als Privatpilot bei denen noch fliegen konnte. Aber mittlerweile haben sich ein bisschen die Gesetze geändert. Es dürfen nur noch zwei motorische Maschinen geflogen werden für SAR-Flüge, also für Rettungsflüge, wo es um Menschen geht. Und auch, weil man eben über dem Meer fliegt. Und in Zukunft werden vielleicht sogar nur noch commercial pilots eingesetzt. Also das steht jetzt noch in den Sternen.

[01:05:29] **Lucian Haas:** Ich habe gelesen, dein Onkel Marco war Buschpilot. Ja. Ist das noch ein Ziel für dich?

[01:05:37] **Cindy Schalbetter:** Ich denke nicht. Aber ich werde sicher nach Kanada zurückgehen und mit ihm noch Flüge machen. Er ist jetzt pensioniert. Der hat sich ja vom Buschpilot zum Airline-Pilot hochgearbeitet. Der hat echt oben in Alaska gelernt zu fliegen. Das ist die Härte.

[01:05:54] Und ja, der hat mir vielleicht auch einen großen Teil Leidenschaft mitgegeben für das Ganze. Ich darf heute sein Headset fliegen. Ich fühle mich immer super, wenn ich das anziehe. Genau. Ja, der ist jetzt retired.

[01:06:10] **Lucian Haas:** Hast du beim Gleitschirmfliegen auch etwas, was du mitnimmst? Wie eine Art Talisman oder sonstiges, um zu sagen, dann fühle ich mich gut?

[01:06:20] **Cindy Schalbetter:** Immer wieder finde ich in meinen Sitzen so Sachen. Also eine Zeit lang hatte ich eine Golfballe mit, die wir immer wieder von Freunden zu Freunden einander in den Gleitschirmsitz gesteckt haben. Und die ist echt lange bei mir hängen geblieben. Das ist so die Glücksballe. Die gehen mir immer ein bisschen weiter.

[01:06:40] Aber die kam nicht von mir alleine. Sondern die wird einfach immer so in die Runde gegeben. Ich habe auf meinem Variometer ab und zu so einen Spruch drauf. Aber ansonsten habe ich da eigentlich kein Talisman mit, nein.

[01:06:55] **Lucian Haas:** Was ist der schönste Spruch, den du bisher auf deinem Vario drauf hattest?

[01:07:00] **Cindy Schalbetter:** Der schönste Spruch? Ich

[01:07:05] habe nicht so viel Platz, um da drauf zu schreiben. Da stehen eigentlich nur so Wörter drauf. Meistens steht drauf, dass ich Klarheit brauche. So clear. Mental strength, Klarheit, mentaler Fokus und Kraft. Ich

[01:07:26] brauche nur Kraft, um weiter zu fliegen, weil ich früher oft zu früh umgedreht bin.

[01:07:33] **Lucian Haas:** Dann wünsche ich dir viel Kraft für alle weiteren Flüge, die da noch kommen. Ob mit dem Motorflieger oder hoffentlich auch noch ganz viel mit dem Gleitschirm. Danke für das Erzählen.

[01:07:44] **Cindy Schalbetter:** Danke dir.

[01:07:45] **Lucian Haas:** Und eine gute Zeit.

[01:07:48] **Cindy Schalbetter:** Dankeschön. Merci.

[01:07:54] **Lucian Haas:** Wer mit Cindy in Kontakt treten möchte, ihre Website heißt www.mind-act.net. In den Shownotes zu dieser Folge im Gleitschirm-Blog Lu-Glidz findest du noch weitere Links. Wenn dir Podz-Glidz gefällt, dann kannst du den Podcast im Podcatcher deiner Wahl abonnieren. Empfehle Podz-Glidz auch an deine Fliegerfreunde weiter. Last but not least kannst du meine Arbeit daran als Supporter finanziell unterstützen. Welchen Betrag du gibst, kannst du frei wählen. Wenn du dich gerne an anderen orientierst, dann sind 60 Euro im Jahr oder umgerechnet 5 Euro

im Monat ein üblicher Beitrag. Aber egal was du gibst, jede Summe hilft, dass sich Podz-Glitz und Lu-Glitz im Dienste der Gleitschirmszene weiter betreiben und entwickeln kann.

[01:08:42] Dafür sage ich Danke. Alle Informationen, wie dein Förderbeitrag mich erreicht, findest du auf der Website www.Lu-Glitz.blogspot.com. Dort gibt es den Menüpunkt Fördern. Lu-Glitz schreibt sich Lu-Glitz.

[01:09:02] Bis zum nächsten Mal. Fall nicht vom Himmel. Ciao.

English

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

Show notes

Cindy Schalbetter learned the importance of mental training for safety in paragliding as a test pilot.

Paragliders for particularly lightweight female and male pilots have their own peculiarities. Among other things, it is not at all easy to get them through the certification process – and that is not only because of their often somewhat more dynamic reactions.

One difficulty is also that there are only a few trained test pilots who fall within the required weight range.

The Swiss woman Cindy Schalbetter worked for many years as a test pilot for the XXS parachute sizes. She began the training for this only one year after receiving her license. How she came to do this and what she experienced during that time, she tells in this podcast episode 135 of Podz-Glitz.

The intensive testing has led Cindy to engage more and more with the mental side of flying. Today, the 38-year-old works as a mental coach, among other things.

We talk about how important it is to engage mentally and with all our senses with flying and our equipment.

Other topics are mental injuries during flight, the problem and the grace of being able to simply escape everyday life in the air, and the formative experience of a knockout in the thermals.

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:

Sunset n Beachz by Ofshane

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=KGrZkC10KXA>

Lu-Glitz Links:

- Blog: <https://lu-glitz.blogspot.com>
 - Facebook: <https://www.facebook.com/luglitz>
 - Insta: <https://www.instagram.com/luglitz/>
 - Whatsapp channel: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV505CHDynzdLJU34>
 - Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
 - Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glitz>
 - Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree: <https://linktr.ee/luglitz>
-

Links:

- <https://www.flarm.com/de/>
- Mind-Act: <https://www.mind-act.net/>

- Facebook: <https://www.facebook.com/cindymelinda.schalbetter>
- Instagram: https://www.instagram.com/mind_acts

Source: <https://lu-glidz.blogspot.com/2024/05/podz-glidz-135-mit-allen-sinnen.html>

Transcript

[00:00:02] **Cindy Schalbetter:** When flying, the mental aspect is a major factor because we are in this third dimension, air isn't tangible, and humans are made with two feet—so we don't have wings. We're supposed to be on the ground, and when we enter this third dimension, we are actually challenged more in all our ways, and thus we also have to learn to adapt or position ourselves correctly in this environment. To move in a way that we don't just fall from the sky.

[00:00:46] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast.

[00:00:50] **Cindy Schalbetter:** Stories from the cosmos of paragliding.

[00:00:53] **Lucian Haas:** Today with Cindy Schalbetter. And I'm Lucian Haas. Gliders for particularly lightweight pilots have their own peculiarities. For one, it's not that easy to get them through certification, and not just because of their often more dynamic reactions. One difficulty is also that there are only a few trained test pilots who fall into the required weight range. The Swiss pilot Cindy Schalbetter worked for many years as a test pilot for XXS glider sizes. She started the training for this only one year after receiving her license. How she got into it and what she experienced during that time, she tells us in this episode 135 of Podz-Glidz.

[00:01:46] The intensive testing led Cindy to engage more and more with the mental side of flying. Today, the 38-year-old works as a mental coach, among other things. We're talking about how important it is to mentally and sensorially engage with flying and our equipment. Other topics include mental injuries in flying, the problem and the grace of simply escaping everyday life in the air, and the formative experience of a knockout in the thermals. At this point, I'd like to thank everyone who financially supports my work on Podz-Glidz and Blue Glides. Without your contributions, I would have had to give up the podcast and blog a long time ago.

[00:02:31] If you also want these channels to continue, then take a look at the Support page on the paragliding blog Blue Glides.

[00:02:41] Cindy, when was the last time you did an official test flight with a paraglider?

[00:02:49] **Cindy Schalbetter:** That was quite a while ago now. I'd say I officially stopped about eight years ago, and after that, I did one or two more flights. Maybe two years later. Yeah, maybe six years ago.

[00:03:06] **Lucian Haas:** What do you still remember about it?

[00:03:09] **Cindy Schalbetter:** Wow, actually not much, because I did it so, so often and unless there was something unusual with a piece of equipment, I can't remember it anymore. To be honest, I don't remember it that clearly anymore.

[00:03:24] **Lucian Haas:** Why did you stop working as a test pilot?

[00:03:28] **Cindy Schalbetter:** Actually, not entirely voluntarily. I injured my knee, tore my ACL while skiing, and had to undergo surgery. During that rehabilitation period, I just focused on my recovery and mentally drifted off a bit, thinking I'd never recover from it. Because I was quite young when I was testing. And it wasn't like that. I eventually went back, but not for very long, maybe for one or two years.

[00:04:04] **Lucian Haas:** Tell me, how did you end up becoming a test pilot in the first place? You were relatively young, and as far as I know, you had only had your license for about a year.

[00:04:15] **Cindy Schalbetter:** Yes, that's right. I grew up in Viersche and I always saw these paragliders. I was in the classroom. It was so colorful and I wanted to get out there too, and eventually I asked the flight school if it would be possible for small people to learn to fly as well. And Xandi from Viersch, from the flight school, told me, no problem, there is equipment for that. I started flying and was a pretty motivated student. I always had to use the brake. And then a

colleague of mine somehow saw the ad out of nowhere and just reached out to me. And then he signed me up and told me afterwards, hey, I've set something up for you and you can still say no, but just go there.

[00:05:01] They're looking for test pilots in your weight range. And I was like, yeah, how am I supposed to do that? I've only been flying for a year. But I thought, I'll just go there now. And it turned out well, yeah.

[00:05:15] **Lucian Haas:** So, you didn't actually apply yourself, but someone else sort of pushed you there, something like that. The impulse came from the outside.

[00:05:23] **Cindy Schalbetter:** Right, it was a colleague. And I flew with him a lot. And he always had these funny ideas. He's always just messing around. I didn't take it seriously at first. But he actually did it.

[00:05:37] Yeah, that's basically how it was set up for me.

[00:05:42] **Lucian Haas:** But I mean, one thing is being pushed. The other thing is accepting it. What irritated you about it? Were you the kind of daredevil pilot who said, "Oh, test pilot, maybe I can handle that"? What was it? Or what was it exactly?

[00:05:57] **Cindy Schalbetter:** Not at all. I felt completely at one with the flying. I didn't actually put myself in danger consciously. Or maybe it looked that way from the outside. I never had any major problems, even during the entire testing phase. I never crashed during the testing. That was also a phenomenon.

[00:06:22] I felt comfortable in the air. I just had different requirements than other pilots at the flight school. And I had to be instructed differently, I'd say, because I simply wanted to feel flying differently than that standard program. And then down in Villeneuve, at the test center, I could train with the best pilots in the world based on my experience. They are wonderful, talented test pilots. They can do things I never saw before. And it fascinated me to grow and learn from these really good pilots who also fly a lot.

[00:07:03] **Lucian Haas:** How do you imagine that kind of training? I mean, what do you learn as a test pilot when you say you're flying with the best pilots in the world, some of whom also work as test pilots? What do they show you that you might not get shown at all in a normal flight school?

[00:07:23] **Cindy Schalbetter:** What do they show me? What else? What I get shown is actually the thing of how to handle something you have in the learning process. How do you train something out if you've, for example, trained in a bad posture? How do I deal with it when I just make mistakes? The little tricks, the technical stuff, the whole mindset, a lot of experience they brought with them. Some of them had flown competitions. Some were flight instructors themselves. Some had built prototypes themselves and so on. So they had a really broad range of knowledge regarding the whole sport.

[00:08:09] And so you pick out the knowledge you need from all these different individuals. I had a huge platform where I could just take out everything I was allowed to use for my weight class and the further development in this area.

[00:08:28] **Lucian Haas:** Now, I'll just say, some people might see it as an impolite question, but what do you actually weigh when you say "in your weight range," and that was especially for the small gliders you were supposed to test.

[00:08:39] **Cindy Schalbetter:** My weight when I went testing, without clothes on, was 45 kilograms.

[00:08:45] **Lucian Haas:** Oh wow.

[00:08:46] **Cindy Schalbetter:** Yeah, I'm small, so I'm just under 61 and I'm relatively slight. And later on, I allowed a bit more weight. I'd put on a bit of weight as I trained more, even after the cruciate ligament surgery, because I had to build muscle. And then suddenly, it was already a bit too close. I mean, I was almost too heavy, and then I thought, you have to let the one who's even lighter come first and fly the way they want to. So I didn't have many people who could take the job away from me, even if I was three kilos heavier. So I just kept my weight because I felt comfortable with it. And I would never have lost weight for something like that, that's complete madness. Because I always needed weight to be able to fly faster.

[00:09:34] So for me, it was rather tedious because I always had to carry extra weight when I went on cross-country flights and so on. Or if I wanted to do acrobatics, because I always had water with me.

[00:09:46] There isn't much of that light weight with these people. And then there's the thing that they have to be trained, and then maybe also these processes. Yes, they have to learn to fly, which they require for the tests.

[00:10:00] **Lucian Haas:** Now, it's often said that small gliders behave a bit differently for such light pilots, or sometimes become a bit more aggressive or something, compared to the same gliders in slightly larger sizes. Did you perceive that yourself as well?

[00:10:17] **Cindy Schalbetter:** Yes, absolutely. People also say that sizes like Medium or Smaller Medium often fly better than a Small glider. And here, it was actually the case that most small glider companies simply couldn't scale down those small gliders. They had to redesign them. That's the thing. You make a series, you make a design, you make the sizes S, M, L, XL, maybe. And you'd like to have an XS, maybe you can still scale that down. But a double-XS just doesn't fit somehow. Not physically anymore. And then they often had to go through the effort of recalculating the whole thing, redesigning it.

[00:11:05] And that also cost money. But then came this evolution of mountaineering gliders, which was actually my stroke of luck. They were made smaller, lighter, and especially faster, which I saw as the biggest advantage because small gliders often simply didn't have a fast trim. And when we're light and flying small gliders, then... a bit of speed too. And that was the best thing that actually happened in this evolution, that they built fast gliders. Even now, there are many small gliders that in my eyes should actually be faster. But the manufacturers can't all handle that. That's a bit of the thing. Small gliders definitely have different characters than other gliders.

[00:11:52] Depending on how you're loaded, you have different collapse points, as I said, different stall points. They behave differently. For example, with a small glider, I can turn much tighter and flatter in the thermals, but I have to fly fast. I've often turned my friends with the high-performance gliders from the inside in the thermals. So, in the thermals, if I have a nice tube, I go through the inside and they have to fly around me, and then they just freak out. But those are things I've learned by flying with these small wings—that you can push them relatively flat... but only if they have a fast trim, otherwise it gets dangerous. You can also stall them, but it's

[00:12:37] it's never happened to me in that sense.

[00:12:40] **Lucian Haas:** But isn't a fast trim for such small gliders also a bit riskier or a bit more dangerous on the other side? Don't the gliders react more aggressively, for example, if they collapse?

[00:12:54] **Cindy Schalbetter:** Yes, they can collapse, but actually, when I fly fast, I have more internal pressure in the wing, right? So it provides a certain stability. And when a collapse happens, it's an immediate, strong collapse, but also a fast one. I don't know if that's ever happened to you, maybe when you're doing a valley crossing and you go full speed and you have a paraglider with a Schalknuss and high internal pressure, and then the front collapses. But it's usually back again so explosively fast. And that's similar behavior. Actually, it happens abruptly and quickly. But it might bang loudly.

[00:13:34] **Lucian Haas:** That means you can get a big scare, but if you know that's what it was, then that's what it was. So, as a test pilot, you might also know that gliders react so simply or open up so quickly or something like that. But someone who might not know that, if it rustles and bangs really loudly up there once and you get shaken up, that can also scare someone. Maybe especially someone who says, a light pilot, a light pilot, who is finished with training or after training, has such gliders for the first time, maybe some of the faster ones, and then experiences something like that, it could also be that they say, oh, that's dangerous. Maybe that would also brake people like that in a way.

[00:14:18] **Cindy Schalbetter:** Yes, I think to counteract these fears or uncertainties, it certainly makes sense to study your gear a bit. What kind of gear do I have? In what weight range, with what loading? At what loading does the gear fly best and do I feel most comfortable? And in my view, that's a prerequisite when you buy a paraglider: that you deal with where the limits are, where you feel comfortable with that gear. And sometimes I've added weight, then taken it off again. These are ranges of 1 to 2 kilograms that make my glider, the one I'm flying at the moment, aggressive or, on the

other hand, manageable. And so, over the years, I learn to adapt to my gear and load it in a way that works for me.

[00:15:08] But that naturally requires you to engage with it.

[00:15:11] **Lucian Haas:** These are really such small margins where you'd say one or two kilos are enough to turn a manageable glider into an aggressive one. So, for example, if I'm flying a glider that's manageable, but let's say—not to really carry ballast, but because I say I want to take water because I want something to drink—I just pack two liters of water bags in the back. Could it already be the case that my glider reacts differently?

[00:15:39] **Cindy Schalbetter:** Exactly. It's possible that your glider reacts differently. If you take one and a half liters of water, you have to be somewhere within your range, of course. That's why these gliders have their weight ranges. If you overload it by one kilo, usually nothing happens. You just have to be aware that it can react differently. And it also depends on the situation you're in. Are you flying in calm air? If I'm flying any freestyle or Akro maneuvers in calm air, I'm happy to be well-loaded. But if I somehow overload my glider with 10 kilograms and I have an HNB glider, and then gusts or some Föhn conditions come in... well, something like that could

[00:16:25] get pretty hot. Of course, it always depends on where you are and under what natural conditions you're flying. And that's also a question I keep asking myself. In the thermals, the whole thing always looks more dynamic.

[00:16:36] **Lucian Haas:** Now you said you're not doing any test flights anymore. But actually, especially when pilots like you with your weight range are so in demand as test pilots, it's actually a great market. You could also say, hey guys, if you want to develop beautiful XXS gliders, ask me, I'll help you with that.

[00:16:56] **Cindy Schalbetter:** Yeah, it's not that I'm not allowed to fly anymore. I still get things every now and then that I can test. But usually, it's just for an opinion. And that's enough for me too, because the training effort is enormous. And I've also evolved in life. And I'm still flying. I never stopped flying. I just can't maintain that level of training anymore. And I also notice that the time is up. I did this very actively for eight years. I trained a lot. My life consisted of flying, or mostly of it. And especially then. I basically only flew. And there are other things in life that eventually become important too.

[00:17:41] Exactly. It's like, we don't have pilots like Sander anymore. That's how it is. But I think the biggest period of development is over. There are always new gliders coming out. But ten years ago, it was really like the paragliding scene or these light gliders were developing. And back then, it was important to have people. And of course, people were looking. So, I have a plea to the world: if you are light, if you feel like flying, if you enjoy flying, then do it. But it takes a lot, a lot of time and commitment and training. But it was a very, very exciting time. And I learned so, so much for my flying life.

[00:18:24] **Lucian Haas:** You also work as a mental coach today, among other things. What does working as a test pilot have to do with you becoming a mental coach?

[00:18:37] **Cindy Schalbetter:** That's actually the trigger. I was so young and I had to learn a bit how to channel my energy, to concentrate completely during the time I was flying. We had one minute of flight time from takeoff to the box where I was testing. So, I was in Vilnius over Lake Geneva, we had the test house. And in that minute, I knew I had time for myself. And that minute allowed me so much to gather myself and prepare for what was coming. I had my program, I flew out there and I started telling myself during that time that I wasn't just 100 percent concentrated, but I always said I'm 150 percent concentrated on what I'm doing right now.

[00:19:30] Because I knew I couldn't afford too many mistakes, because testing is a serious matter. It's like having an SIV training every week, right? You're actually always being challenged. And I set myself up in that minute, said my mantra, and basically always did that. And that gave me a lot of security, it focused me, and I was also able to fly with very few mistakes. And I think that's also something that just defined me a bit during that time. And that's how I discovered this whole mental game and what my head says. What my head does to me and what I'm capable of doing when I train it.

[00:20:14] **Lucian Haas:** How can you train the mental side of flying?

[00:20:20] **Cindy Schalbetter:** You can train it like you do for everything else in life. It doesn't necessarily have to be just flying. In flying, the mental aspect is a huge part because we are in this third dimension. Air isn't tangible and humans are made with two feet, so we don't have wings. We're supposed to be on the ground. And when we enter this third dimension, we are actually challenged more with all our senses. And thus, we also have to learn to adapt or move correctly in this environment so that we don't just fall from the sky.

[00:21:04] I think a big part of a pilot's mental work is becoming aware of how to minimize distractions and how to adapt.

[00:21:16] That he can be out there with the lowest possible risk at any given moment, so that he can enjoy it.

[00:21:25] **Lucian Haas:** What does it mean mentally to minimize distractions? What do I have to do in my head to minimize a distraction?

[00:21:35] **Cindy Schalbetter:** All the mental work doesn't start in the air. It's something you integrate into your life. That's where it starts. In paragliding, for example, it starts with dealing with your gear, your seat, your reserve parachute, your paraglider. How do I pack my things? What do I take with me? How do I set myself up? How do I feel comfortable? When do I eat? When do I drink? You have to learn to organize yourself so that your whole system comes into harmony. And doing all that just takes the stress away once you've done your seven things. When you go on a cross-country flight, you also do your flight planning, your weather preparation, and again just before. And all these things, all of that is mental training. Making yourself aware of where you are.

[00:22:21] What's happening in an hour? What's happening in five minutes? Where could I fly into? What's coming my way? The whole thing is a complex, and we all do it. Maybe not with the same level of awareness in every area.

[00:22:38] **Lucian Haas:** So, flight preparation—would you also say that's a form of mental training?

[00:22:44] **Cindy Schalbetter:** Absolutely, completely. Everything you deal with helps you get into a sense of security. We're leaving the ground, we can't forget that. It's not a given that we can fly. And then we're going out with a cloth, we don't have an engine.

[00:23:05] It's simply about becoming aware of the whole medium we're moving in. And the air, it carries us, yes. But it's simply fluid. And we should also stay fluid, that we adapt to the systems and learn to see the falls, so that we can minimize the risk.

[00:23:30] **Lucian Haas:** One thing is the flight preparation, so a phase before the flight where you might already be dealing with the flying and doing all that in your head, having routines and stuff. Are there any specific questions, procedures,

[00:23:46] Standards, so mentally speaking, that are still important during the flight, that you basically train, or should train during the flight?

[00:23:55] **Cindy Schalbetter:** Are you talking about cross-country flying or in general?

[00:23:58] **Lucian Haas:** Regardless of the type of flying. So, where you say, while flying, you could say I'm practicing my motor skills or something, I do Akrofliegen, where it's a lot about motor skills and all the various procedures. But are there mental things you can also train in flight, or mental questions you should be focusing on during a flight, or things you can try out? You mentioned earlier that when flying out into the box, you had a mantra, something you said to yourself or something like that. So, are there such things that pilots should also regularly train in a certain way while in the air?

[00:24:39] **Cindy Schalbetter:** Yes, exactly the same as on the ground, in the air. When I do my five-point check, I have a checklist that I go through. Then I leave the ground, head out, and I have to deal with the next topic, which might be the thermals or where the air is rising, where the sun is shining, where the other pilots are, where the birds are, how the cloud is pulling, and so on. And all that observing can also have a sequence, like a checklist. We have that now, and I'm learning it even more in my flight training than when I have to check my cockpit. And then my eyes are permanently scanning. So I have a sequence with my eyes that actually monitors what's going on.

[00:25:24] I observe and tell myself, okay, check. And then I keep observing, and the next thing comes up. And I repeat my routine, which basically ensures that I don't fly into people, don't fly into trees, and so on.

[00:25:40] I orient myself within it and I always do it the same way. I look at where the others are. I look at my Vario. My Vario might still have some acoustics, so I perceive a lot that can somehow be categorized. But we do that very unconsciously. You could also do it consciously by making a checklist. Or many pilots have a small note on their tracker or Vario meter to remind themselves to follow these three things. Or something that gives them strength so they can keep their orientation or focus. For example, I have it on my gloves; I had a time when I was just a bit uncomfortable in the air, so I put stickers on my gloves with a heart and a saying.

[00:26:25] And I'd occasionally let go of my hands and catch the sun and look at my gloves in the sun. That made me consciously aware of where I was and that I was having fun, and that I could fly towards the sun, for example. And those are all these little things, the things that help you remember where you are and that you're actually enjoying it. Even if we have fears, we can use these little helpers to actually remind ourselves that we want to keep going or what the goal is.

[00:27:02] **Lucian Haas:** Do pilots take sufficient care of this mental component?

[00:27:08] **Cindy Schalbetter:** I think a lot of it happens unconsciously, because those who love to fly make sure they feel good. So, many pilots aren't far off from doing nothing. Most do something, but rather unconsciously. But there is a huge, huge number of people who fly who are perhaps far too focused on the material things, on what the paraglider can do, on what the seat provides, on all the technical aspects. Where I then sometimes tell myself, hey, get back to the ground, go into the wind and go play. Somehow, you're not completely at one with your gear.

[00:27:55] And the foundation of that actually lies in ground handling. That is the be-all and end-all of our sport. Everyone always thinks being in the air is everything, but mastering the gear on the ground is actually the greatest safety we can build.

[00:28:11] **Lucian Haas:** That means ground handling is also, in a way, a form of mental training, because I'm also building a relationship and trust, or whatever, with my glider, or perhaps I can build a connection with it that some people who are in the air and might be struggling with fears or something else that they don't have on the ground, can use to build a kind of real relationship with their glider.

[00:28:42] **Cindy Schalbetter:** We can have fears everywhere. Whether we leave the ground or stay on it. Fear is a natural emotion or a natural feeling, I'll put it that way for now. Here, it's also about—it doesn't matter where in life you stand, fly, or hover. We were given five senses. Humans came to Earth with these five senses so that they could feel. And these senses, if we can couple them and feel, and couple that with a good experience, then we can feel safety, well-being, and we can get better at it. And that is what makes ground handling so important. I'm learning to feel my gear.

[00:29:30] But I'm also learning to hear it. I'm learning to see it. And on the ground, I see it from a different perspective. Sometimes, when I'm turned around, I see it backwards, I see it forwards, I see it from the side. And when I'm flying, I'm always looking ahead or upwards. Unless you're doing twisted flights. But that's not really the trend with straight flights yet. Exactly, that's how we can sharpen our senses. Our training on the ground helps us to actually couple these senses in peace. The more senses I can couple, the more I reflect, the better intuition I can build. So intuition is, for example, also something you can certainly generate by reflecting on what you just did.

[00:30:21] And this reflection couples their new neural connection again and reinforces it. And then it gets stored again. And the more connections we make to something, the better my brain couples in these situations. And I know what to do.

[00:30:39] That's why ground handling is so important. That's why safety courses are so important. I always have to know where my glider is. Otherwise, I never need it. It's there for something, it's made to be used.

[00:30:54] And so that people can come up with ideas on how to manage themselves in these situations, it also has to be practiced. Otherwise, in extreme cases, people usually freeze when the stress outweighs everything. And then there are people who don't react. And then the person interferes. And then they fall without putting their hands on the glider.

Maybe they wouldn't have had the opportunity either. But you can practice that.

[00:31:22] And that is important.

[00:31:26] **Lucian Haas:** When flying, we can have an accident and get physically injured. Maybe just a little something on a twisted foot, like a sprain or something. Or the spine is completely shattered or whatever. Bad stories. Can we also get mentally injured?

[00:31:44] **Cindy Schalbetter:** Absolutely.

[00:31:46] You can be mentally injured, which will certainly have an impact on your spiritual level as well.

[00:31:55] We're talking about trauma. Everyone is always a bit afraid of the word trauma. The word trauma actually means a wound. Having a wound. And wounds are everywhere. We can have wounds in the skin. We can have wounds in the mental realm, in the physical realm, but also in the soul. Spiritual wounds arise through

[00:32:20] severe traumas or through things that have accumulated in life, which we perhaps haven't processed or weren't able to process. And we carry those through life until we eventually notice, wow, something is not right with me. And then we might take action. There are physical traumas, which can usually be repaired and fixed by our colleagues in medicine in some way.

[00:32:46] Or with rehabilitation, therapy, and so on. And then there are these mental traumas or, yeah, real blockages that are anchored in our memory as events. And when it comes to this level, if you want to dissolve them, it doesn't always take that much effort. People always think you have to invest as much as you've already experienced in your life. That's not the truth. That's just what we believe we think. And there are actually really beautiful therapy tools. Talking about it is very, very important. And also talking about it with people who might have nothing to do with it. Maybe with a therapist or with someone who just listens to what your own fears and needs are.

[00:33:33] And that's how you can perhaps eliminate those mental traumas more beautifully or give them a new meaning again.

[00:33:44] **Lucian Haas:** Have you experienced any mental traumas like that yourself while flying? And how did you get past them?

[00:33:54] **Cindy Schalbetter:** Yes, I'm someone who has experienced a lot, even as a young person.

[00:34:01] My brother, the helicopter pilot, died young. They had a really brutal aviation accident. They crashed into a helicopter with a plane. Everyone died, and it was a massive aviation disaster. And I thought to myself, yeah, flying is my life. And there's no reason I shouldn't do it, because I couldn't have influenced that accident. So I learned a bit about how to gain a perspective on accidents and how to deal with them. And then I became a postal pilot. And I knew we were actually doing a dangerous job. I don't want to do that to my parents, also losing a child. So it's not my goal to crash.

[00:34:48] I just want to have fun flying. And that joy was always there. And I told myself, if the joy is no longer there, then I have to stop or take a break, because then it becomes dangerous. I'm not present, then I don't make clear decisions. I could always do that. I could always take a break if I felt overwhelmed. And that is something very, very important. And losses, yes, I really had a few. Also of my best flying friends. I myself crashed once during a training session in a banal, simple paraglider. I never crashed during Akro flying. I never crashed during test flights, where I actually had the much higher risk. But I have to tell myself in hindsight, it really was, because I had focused on just doing that one thing.

[00:35:40] And where I crashed, that was completely a situation of overtraining. I have to tell myself, hey, I should have just taken a break. That was really so unnecessary.

[00:35:52] Scattered energy.

[00:35:54] **Lucian Haas:** And what happened? Or how did this crash come about?

[00:35:59] **Cindy Schalbetter:** I trained for the Solo-A certification. That's during the tandem training in Switzerland. They also do a solo exam there. And I had an Intermediate-B glider. And I was a bit under-loaded on that glider. And I wanted to do this eight, this figure, I wanted to do it a bit differently. And at first, I flew it flat and statically. And I was somehow within the time required for the exam. And then there were a few people who said you could also do it dynamically. And I then tried to train it. And since I was so light, the gear was never with me. Or I wasn't in sync with the gear. And I just couldn't get it.

[00:36:44] And I just ripped the glider off. And then it went into the hole. Yeah. Exactly.

[00:36:51] **Lucian Haas:** But nothing physical happened. You came down on the reserve glider, right?

[00:36:56] **Cindy Schalbetter:** I got twisted with a half-spiral. The nose went down toward the ground. I was still relatively high up. And I realized, okay, I have so many twists. And my hand was still in there. I did have my harness where I had two gliders. And one hand was trapped in the lines. And my pelvis was crooked. And I knew, okay, I can't get to my glider. So I'll just throw out the one I can reach. And it didn't open. Then I kind of banged on it somehow. And at some point ripped my hand out. The first glider didn't open. Then I just threw the second one somehow. It opened. I just prayed they wouldn't tangle with each other.

[00:37:43] And then suddenly both opened. And then I had another brief moment of terror because I'd hoped they wouldn't get tangled together. And they stayed open like a miracle. My paraglider also braked a bit at the front. And I landed very, very gently on the ground. I didn't even twist my foot. That was unbelievable for me.

[00:38:06] I didn't have anything. Absolutely nothing. Just a scare.

[00:38:09] **Lucian Haas:** Was this terror, would you also call it a mental injury? Then also? Or was it something where you said, I actually can't from the very beginning,

[00:38:20] **Cindy Schalbetter:** I can

[00:38:20] **Lucian Haas:** explain pretty well why it happened. And because of that, I don't regret it, because I actually know what I would definitely do differently next time.

[00:38:34] **Cindy Schalbetter:** Yes, I know exactly where the mistake happened. I can close my eyes and I have a whole movie playing. The whole thing went so slowly. I had so much time because I was so high up. And that's amazing. How? What happens to the brain? What happens to the brain in that moment? That you actually have a completely different perception of time in survival mode.

[00:38:58] The strange thing was actually, my crash was really controlled and went well. The strange thing was at that moment, I landed, called the flight school and said, hey, please don't order a helicopter for me because I'm fine. I just need someone to help me clean up here and get me back to the landing field, because I'm a bit confused, but I'm okay. And then my flight instructor—well, I wasn't at the flight school anymore, but he told me, hey, we've already ordered a helicopter, but not for you. And I was a bit perplexed.

[00:39:30] He went back to the landing field and there was a boy. And his father had flown up at the thermal in the same half-hour and had the accident. And yes, he crashed. And I was there with my two emergency gliders, complete chaos, totally sweaty, and thinking, yeah, this is weird, I survived and the other one didn't. And at the same time, what's the deal? And that was a bigger problem for me to deal with than having touched the ground again with his healthy feet. And I got help because that was too paradoxical for me. I couldn't process it. Really weird.

[00:40:11] **Lucian Haas:** Was were those feelings of guilt then? Exactly. So, strange feelings of guilt, because of course you weren't at all to blame. Right. But asking yourself, why did it happen to him and not me?

[00:40:23] **Cindy Schalbetter:** I had exactly that feeling: how can someone have so much luck in life while someone else loses their life in the same minutes? I was completely torn. Yes, I really said, I need help now, I need support now. I can't process this. That was the best thing I did, right at that moment, accepting help. Because my knowledge wasn't enough to deal with it. Otherwise, I might not be flying anymore today.

[00:40:55] That was a real injury, yes, exactly. It

[00:41:01] **Lucian Haas:** There are always people who start out really enthusiastic about flying and then suddenly stop. And often, you get the impression that these are experiences they aren't properly processing or categorizing or something like that. From your perspective, would it be important to spread the word in the communication, in the community, to also say, hey people, get help if you're stuck at a certain point. If you had a flight experience that you just can't process right now, have the courage to ask others, even if it's just your flying buddies to talk it over with first. And if that doesn't help, then get professional help too.

[00:41:46] **Cindy Schalbetter:** Yes, what do you think about that?

[00:41:48] **Lucian Haas:** Should you?

[00:41:49] **Cindy Schalbetter:** I think

[00:41:51] **Lucian Haas:** anyway, that it would make sense. But you're the professional mental coach who can then maybe say, yeah exactly, come to me or go to others, whatever.

[00:42:02] **Cindy Schalbetter:** Somewhere, it's a natural reaction that we want to feel good. And if we observe the people around us, those who inspire us in this sport or elite athletes—and the best part is, many of them often talk about it too. For example, I had wonderful conversations with the director, and he is a phenomenon in this regard. I don't want to hype him up now, sorry, rule. But he possesses the ability to talk about things that weigh on him so that he can work through them, or let them go and move on. And he has an incredible ability to focus on what he needs right now to keep going.

[00:42:50] And he certainly didn't just do that as a child; it was already so deeply ingrained in him as a human being. He also worked on it. And the beautiful thing is that these people actually talk about these things openly if you ask them. And that should fascinate us too—that we do this—because we can only grow if we make mistakes, reflect on them, and find new ways. Otherwise, we always make the same mistakes with the same behaviors. Nothing ever changes in life that way. I have to change my thinking for the action to become different. Otherwise, I stay in the same actions, and they create the same thoughts and the same patterns. That's just how we are. They're like our operating systems, our factory settings.

[00:43:40] **Lucian Haas:** When you work as a mental coach, what portion of that do pilots who come to you and say, "I really need to talk to you about an aviation technical or mental problem" actually take from your work? Yes. In

[00:44:00] **Cindy Schalbetter:** Usually, mental issues or complaints are accompanied by something else. When I fly—and I'm usually happy in this aviation world, and there are relatively few things that bother me—and suddenly it doesn't feel as good for some reason, without me having had an accident or anything, then the problem often lies in another area of life, on a different level, maybe at home. With family, in the relationship. Or maybe at work. A distracting factor somewhere else that prevents you from getting into your thing. That's when athletes come and say, I can't get into the flow of climbing anymore.

[00:44:47] Something is wrong with me, even though I'm doing my training exactly the same way. I haven't experienced any bullshit. And then I just ask myself, what else is going on in my life? Oh, my girlfriend is stressing me out again. Yeah, sure, okay. That affects me, doesn't it? Yeah, it does something to you. And it's exactly these things that irritate us in those areas where we should be functioning well. That's why it's so important for pilots in general, no matter what you fly, to find a tool or a way with yourself to perhaps leave things on the ground and deal with them later, or to say, "This is weighing on me. I'm not ready to do the flight today. I can't deliver."

[00:45:32] It doesn't do any good.

[00:45:34] **Lucian Haas:** Some people use flying as a kind of escape, at least a temporary one, to say, really, as you just said, I'm leaving the problems on the ground behind and in the air I'm just the happy person, the free person, who can fly around liberated. From your perspective, is that a meaningful approach, or should one simply say, no, flying shouldn't actually be used as an escape?

[00:46:05] **Cindy Schalbetter:** Both. I think if you ask someone if they're escaping because they go flying because they have a problem at home, for example—that's just an example—they won't admit to you that they have a problem. And they won't call it an escape either, because they're just going flying, because they've always gone flying. They're just flying more. On one hand, I think that because you learn to fly yourself, and you spend a lot of time alone on the paraglider, that gives you very, very much personally as a pilot. It enriches you, it makes your heart happy, and you have something that you can lead alone in responsibility. You can pilot the thing, nobody bothers you up there, you have your peace of mind. That's one reason, and that's something you've built up over your whole flying life.

[00:46:54] And it's a place that gives you strength. That's why I think it's right. To go flying so you can get closer to yourself, so you can feel good and be happy. And on the other hand, you can easily use the whole thing for situations where you just want to get away from home or away from your stories on the ground. There, of course, it's back to the individual—whether you want to face your problems in life or not.

[00:47:28] A matter of character or a matter of reflection. Everyone's choice.

[00:47:36] **Lucian Haas:** Well, both. You can't say it doesn't do anything, or that you shouldn't escape. It can also be healing, sometimes giving you peace of mind at least for a phase, so you can gather the strength to face everyday problems again.

[00:47:50] **Cindy Schalbetter:** Exactly, I don't know how you feel about it. Do you like flying?

[00:47:53] **Lucian Haas:** No, not at all. I hate flying.

[00:47:56] **Cindy Schalbetter:** Oh, come on, that's too much.

[00:47:58] **Lucian Haas:** No, I really enjoy flying, but for me, it's not actually an escape from everyday life. I actually have a very nice daily life and a very well-functioning relationship, so I can't complain at all. And flying is just a plus on top, the icing on the cake. That's just beautiful. So I can just enjoy it, and over the years, I've become a very unpretentious flyer and more and more of a pleasure flyer who takes along whatever is possible, but doesn't end up saying, oh shit, it's only 77 instead of 78 kilometers or whatever. That has become completely irrelevant to me over time.

[00:48:39] **Cindy Schalbetter:** Yeah, nice. I think that's exactly the kind of message we could put out. I thought of the exact same thing. You chose to fly, so it's actually supposed to be fun, and sometimes you have to dial back your expectations a bit and just appreciate what you have. The love is kind of in the air there, too.

[00:49:01] **Lucian Haas:** I'd like to briefly go into the negative again, or rather, a negative experience. You wrote me such a nice keyword in an email, just very briefly. And then I thought, I want to address that. A negative experience you had, it says "knockout" when flying thermals. And I can't imagine anything under that. What was that?

[00:49:22] **Cindy Schalbetter:** Okay, I was in Fisch one day, doing thermals. There was a slight tendency for the Bise to come in. And when the Bise hits, we often get rather torn thermals in Fisch. It's a bit exhausting to fly. Yeah, that was one of those days. I went out, it went up like a rocket. And in two or three circles, I was over the Eckishorn or something. Way too fast. It just shot up there.

[00:49:57] And for me, it's sometimes a physical thing. I was out to dinner with my colleague the night before and we somehow had two glasses of wine. That just doesn't sit right with me. Then I go out there and bang, I'm up there. And suddenly I notice up there, wow, I actually feel sick right now. It happened too fast. And when I have something like that, I'll fly out into the valley to calm down, eat, drink. And then I keep flying. I was so high. I then continued towards Wellwald. And during the crossing, I recovered a bit and entered the next tube. And that one was really not good again. And suddenly, I was just gone.

[00:50:42] I can only remember that my paraglider was oriented towards Rasselstadt. So, towards the south, actually. That was the last image I had. And then there was nothing anymore. Just black. At some point, I woke up again and I was still in the same tube. But my paraglider was somehow heading, I'd say, 90 degrees away from the last image I had. But I have no idea what happened, whether I kept turning or if it was just a quarter turn, because I have no sense of time.

And I felt sick for a moment. And then I cut away, down, it took forever until I could land. I landed and

[00:51:29] was gone again. And then I thought, oh shit, what is that? And I just felt sick for a moment. And a friend took care of me and asked if I'd had breakfast. And I usually do. But I couldn't explain it, and I think it was just physically unbearable for me that day to climb so fast, and maybe also those, to put it bluntly, two glasses of alcohol the night before, since I never drink—my body just couldn't handle it somehow. The thermals were so abrupt and hard that, wow, I just couldn't take it somehow.

[00:52:07] Exactly. I didn't like it, and I don't want to experience it again.

[00:52:12] Yeah, I've experienced stuff like that.

[00:52:15] **Lucian Haas:** So, since then, you skip two glasses of alcohol if you know you want to go flying the next day? Or what lesson have you taken from that?

[00:52:23] **Cindy Schalbetter:** Definitely, I don't drink alcohol when I go flying, and it's the same now at the flight school. They say you might be allowed to drink alcohol up to twelve hours beforehand, but it just doesn't do anything for my brain or my whole body, and I might just react strongly to those toxins. And then, yeah, I learn from that to just skip it.

[00:52:46] **Lucian Haas:** It's quite funny, I just listened to a podcast yesterday by Gavin McClurg where he had an aviation doctor on who used to work with the US Air Force. He deals a lot with altitude effects, but also with sleep therapy and nutrition, and how all of that affects the body's physiology, specifically regarding flying. He also said that alcohol, for example, is something people don't think much about, but it can extremely amplify the body's reaction to the decreasing oxygen levels, especially when you go up. Yeah, and if you usually say you can handle an altitude of 3,000 meters super easily,

[00:53:33] could it be that if you still have a bit of alcohol in your system, you can feel it very clearly from 2,000 meters as the oxygen level just drops. And it could be exactly that with you, especially if you're moving upwards so quickly that your brain literally says, "Hey, I have a lack of oxygen or whatever, I'm just shutting down at this point."

[00:53:55] **Cindy Schalbetter:** Exactly, that's how it is. I actually had a cerebral edema once before when climbing and ascending.

[00:54:02] I can go up to a certain height, but at some point it just isn't good for me anymore, and I've actually looked into this repeatedly with a good friend of mine who is also a medical professional.

[00:54:15] ...deals with altitude stories or high-altitude medical conditions as well.

[00:54:21] Yes, he keeps saying the same thing over and over; it's really true that my body probably has its limits there, and yes, I've already had experiences with that, like getting this brain disease or a brain edema in South America. Yes, my brain has already taught me a few things during that time on this earth.

[00:54:47] **Lucian Haas:** Have you been flying for 18 years now? No,

[00:54:50] **Cindy Schalbetter:** less, 15.

[00:54:54] **Lucian Haas:** Did I miscalculate? Didn't you start at 20 and you're 38 now?

[00:54:59] **Cindy Schalbetter:** Oh, that's right, sorry, I probably didn't count the test pilot years. Yes, yes, that's right. Yeah, I've been in the air for so long, that's how it is. I did eight of them as a test pilot. Okay,

[00:55:12] **Lucian Haas:** So 18 years, that's quite a lot of experience. What do you know from all those experiences you've had? Is there some kind of special—not a special experience, but a special realization or something where you say, "I know that today, I would have liked to have known that very early in my flying years." Maybe it would have saved me a lot or given me some nicer moments, or whatever.

[00:55:39] **Cindy Schalbetter:** Yes, absolutely, and that might be an area that interests you. In those young years, I always wanted to get answers about certain weather phenomena we have here in this wild valley. And I always grilled

my flight instructors with questions. And sometimes they told me, you know, we don't know that, we have to experience it. We're only just learning it. We're discovering flight areas that we're now learning to define or learn to understand. Yes, why can't you do that and why is it like this here? I often didn't get any answers, but I was someone who wanted to know a lot.

[00:56:23] And over time, the flight areas have developed, the pilots have more knowledge, and people know the pitfalls. And that's certainly something I would have liked to have earlier, but the knowledge wasn't there. We also brought in meteorologists to train our pilots. And the meteorologists told us, "Well, what can I tell you? You fly here. You know better how it works here." But we had no description for these phenomena we were experiencing. We only experienced them and exchanged information, but we had no explanation for them. And by now, we've actually reached a point where we can all talk about the same things a bit and that it's somehow become explainable.

[00:57:09] And even now, when I fly with the motorplane pilots, they don't learn that in such small detail. They actually learn the big weather. And then they come in to land. And they might have convergences or wind shear. And they think, yeah, what is that? And I think to myself, yeah, they have to learn to pull down now too. I mean, landing is on the ground and not at 3,000 meters. And I wish I had known all these things earlier in life. But it comes with time. That was, I believe, like everything else, a development.

[00:57:47] **Lucian Haas:** But I think that's a bit of a wishful thought. Because I've been dealing with meteorology throughout my entire flying career. I learn something new every year, every day, and in every new flight area. Or rather, I form my theories and say, "Here, it should work like this and that." Then you can try it out and find that in 70 percent of cases, it works. The theory is correct. And in 30 percent of cases, you might say, "Okay, my theory doesn't hold up today," or "Here, it works differently somehow." Then you might ask a local, and they'll tell you why that is. "But it's always like this here." And then you really have to fly there for a while to slowly develop an idea of why, for example, the side valley sucks in air like that on certain days, or whatever else is always associated with it.

[00:58:43] So, in the end, it's also a lot of experiential knowledge that you can only build up through experience. And where the whole community can, in principle, build up a shared experience. And that's probably nice for those learning today, because they can be taught certain experiences much, much faster than the people from back then who only started in the late 80s and had no idea at all, but just threw themselves into some air where they didn't know at all what valley wind does like what? Where are the jets? What rotors are there? Or other things. There's a nice story someone told me once about a launch site. I don't know what it's called now.

[00:59:28] In the Zillertal, at the beginning of the paragliding scene when it first started, that was one of the main launch sites. And that's a launch site where a rotor forms from the valley wind. It sits behind a kind of nose. You can launch out there. The wind always hits from the front because the rotor essentially twists the wind so that it always comes from the front there. And when they started launching there at the beginning, they would fly out, launching into this rotor. But the gliders had such a poor glide angle that they would always basically fall out or fly out of the rotor from below and never had a problem. That means they never really felt the rotor as such, but only as a good headwind from the front. But then, when the gliders suddenly had slightly better glide performance and no longer sank downwards at 1 to 2 or 1 to 3, but instead flew straight ahead, so to speak, at 1 to 5, 1 to 6, or 1 to 7, the pilots suddenly hit the dangerous part of the rotor.

[01:00:26] All of a sudden, they didn't feel the air coming from below and in front anymore, but from above, where the rotor slammed into them. And then, pilots started crashing down one after another and had to learn, okay, there seems to be a phenomenon here that we couldn't feel before. Namely, ah, a valley wind rotor is forming there—that's what they slowly understood. And nowadays, when there's a valley wind, no one launches at this launch site anymore because everyone knows it's life-threatening. But the experience you gain also always relates to what technology you're using, right? I mean, what kind of gear are you using? And does that gear even lead you into the areas where you gain that experience in the first place? Just like you say, with a wing that's always only flying at 3,000 meters, of course, you'll never be able to gain the experience that someone gets near the ground.

[01:01:16] With the currents and everything else that happens down there near the ground. And those are certainly things that have to come together first.

[01:01:29] Cindy, I read a nice sentence on your Facebook. You wrote that the most sensible decision I've made in my life is to fly. Why is that the most sensible one?

[01:01:42] **Cindy Schalbetter:** Because it's the place that makes thermals happiest. Maybe because I, like other people up there, have my peace.

[01:01:52] And because I—let me just think for a second—the sun is such a thing. I love flying towards the sun. I'm someone who loves sunsets. And I often actually face my face towards the sun. I love flying straight into the sun.

[01:02:11] I think that's it—those are the emotional values that I always include when I write texts. What it actually means to me that I'm even allowed to do this in this life.

[01:02:25] **Lucian Haas:** You've also mentioned several times now—did that come out?—that you're currently doing your training for a private pilot license, so with a motorized aircraft. Why?

[01:02:37] So, can an engine replace a paraglider?

[01:02:42] **Cindy Schalbetter:** Never, never. And believe me, the best flying is still paragliding. As a child, I dreamed of flying in a plane. My brother, a helicopter. And we saw paragliders every day because that's where we grew up. And I just wanted to have that feeling of flight somehow in my life. And yeah, I started with an umbrella when I jumped down the barn stairs into my dad's manure yard. My dad had sheep and my mom had a big umbrella. For two people, like a fat big one. And I thought, maybe it flies. And I jumped down and got stuck in a manure pile. That didn't fly.

[01:03:27] And I thought, yeah, shit, at some point I'm going to need an engine. That came back into my life eventually. I let it slide a bit because I did so much paragliding. And eventually, it came back and I started it with all my fears, wondering if I could do it or not. I started it and I'm not quite finished yet. Actually, I'm still right in the middle of it.

[01:03:54] And now these flying worlds are extremely different. So I'd say I'm happy that I learned paragliding first. It gives me a lot, a very lot. Especially in terms of weather, but also with the idea of not relying on the motor for what the weather dictates, the weather-related influences. So I want to say, I don't let myself become more confident just because I have a motor. Because I think that's a dangerous attitude.

[01:04:27] **Lucian Haas:** What do you need or want from powered flight?

[01:04:33] **Cindy Schalbetter:** Actually, I had a vision. But I don't know if it will still work in the future. Some friends of mine started a foundation. You've already interviewed Fabio, too.

[01:04:43] **Lucian Haas:** Fabio Tragen?

[01:04:44] **Cindy Schalbetter:** Yes, exactly, the humanitarian pilot initiative. That motivated me extremely at the beginning. I was there when the idea was born. And we were together in the departure lounge, flying. And then Hochrund came along. Two years later, the guys got it up and running. That was incredible. It always motivated me because you could still fly with them as a private pilot. But in the meantime, the laws have changed a bit. Only two motorized aircraft can be flown for SAR flights—so for rescue flights involving people. And also because you're flying over the sea. And in the future, maybe only commercial pilots will be used. So that's still in the air right now.

[01:05:29] **Lucian Haas:** I read that your uncle Marco was a bush pilot. Yes. Is that still a goal for you?

[01:05:37] **Cindy Schalbetter:** I don't think so. But I'll definitely go back to Canada and do some flights with him. He's retired now. He worked his way up from bush pilot to airline pilot. He really learned to fly up in Alaska. That's the tough part.

[01:05:54] And yeah, he probably passed on a huge part of that passion for the whole thing to me. Today, I get to fly his headset. I always feel great when I put it on. Exactly. Yeah, he's retired now.

[01:06:10] **Lucian Haas:** Do you also carry something with you when paragliding? Like a kind of talisman or something else, to say, then I feel good?

[01:06:20] **Cindy Schalbetter:** I keep finding things in my seats. For a while, I had a golf ball with me that we would constantly tuck into each other's paraglider seats, passed from friend to friend. And that one stayed with me for a really long time. It's like the lucky ball. They always get passed on to me a bit further down the line.

[01:06:40] But it didn't come from me alone. It's just something that's always passed around in the group. I have a saying on my variometer every now and then. But otherwise, I don't really have any talisman with me, no.

[01:06:55] **Lucian Haas:** What's the best quote you've ever had on your variometer?

[01:07:00] **Cindy Schalbetter:** The most beautiful quote? I...

[01:07:05] don't have that much space to write that on there. It's mostly just words. Usually, it says that I need clarity. So clear. Mental strength, clarity, mental focus, and strength. I

[01:07:26] I just need strength to keep flying, because I used to turn around too early quite often.

[01:07:33] **Lucian Haas:** Then I wish you lots of strength for all the flights still to come. Whether with the motor glider or, hopefully, also with a lot of paragliding. Thanks for sharing.

[01:07:44] **Cindy Schalbetter:** Thank you.

[01:07:45] **Lucian Haas:** And have a good time.

[01:07:48] **Cindy Schalbetter:** Thank you. Merci.

[01:07:54] **Lucian Haas:** If you want to get in touch with Cindy, her website is www.mind-act.net. You can find more links in the show notes for this episode on the paragliding blog Lu-Glidz. If you like Podz-Glidz, you can subscribe to the podcast in your podcatcher of choice. Also, recommend Podz-Glidz to your flying friends. Last but not least, you can financially support my work as a supporter. You can choose whatever amount you'd like to give. If you prefer to orient yourself based on others, 60 euros a year, or about 5 euros a month, is a common contribution. But no matter what you give, every amount helps Podz-Glidz and Lu-Glidz continue to operate and develop in the service of the paragliding scene.

[01:08:42] I want to say thank you for that. All the information on how your contribution reaches me can be found on the website www.Lu-Glidz.blogspot.com. There, you'll find the "Support" menu item. Lu-Glidz writes Lu-Glidz.

[01:09:02] See you next time. Don't fall from the sky. Ciao.

Français

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

Show notes

Cindy Schalbetter a découvert l'importance de l'entraînement mental pour la sécurité en parapente en tant que pilote d'essai.

Les voiles pour les pilotes particulièrement légers ont leurs particularités. Entre autres, il n'est pas si facile de les faire homologuer – et ce n'est pas seulement à cause de leurs réactions souvent un peu plus dynamiques.

Une difficulté réside également dans le fait qu'il y a peu de pilotes d'essai formés, hommes ou femmes, qui entrent dans la tranche de poids requise.

La Suisse Cindy Schalbetter a travaillé pendant de nombreuses années comme pilote test pour les tailles de parachutes XXS. Elle n'a commencé la formation pour cela qu'un an après avoir obtenu son brevet. Comment elle en est arrivée là et ce qu'elle y a vécu, elle le raconte dans cet épisode 135 du podcast Podz-Glitz.

Les tests intensifs ont amené Cindy à s'intéresser de plus en plus à l'aspect mental du vol. Aujourd'hui, la trentenaire travaille notamment comme coach mentale.

Nous parlons de l'importance de se connecter mentalement et avec tous nos sens au vol et à notre équipement.

D'autres sujets sont les blessures mentales liées au vol, le problème et la grâce de pouvoir simplement échapper au quotidien en l'air, et l'expérience marquante d'un knockout dans les thermiques.

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

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

Musique :

Sunset n Beachz de Ofshane

Bibliothèque audio YouTube

<https://www.youtube.com/watch?v=KGrZkC10KXA>

Liens Lu-Glitz :

- Blog : <https://lu-glitz.blogspot.com>
- Facebook : <https://www.facebook.com/luglitz>
- Insta : <https://www.instagram.com/luglitz/>
- Canal Whatsapp : <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV05CHDynzdlJlU34>
- Youtube : <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
- Soundcloud : <https://soundcloud.com/lu-glitz>
- Spotify : <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
- Apple-Podcast : <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
- Linktree : <https://linktr.ee/luglitz>

Liens :

- <https://www.flarm.com/de/>
- Mind-Act : <https://www.mind-act.net/>
- Facebook : <https://www.facebook.com/cindymelinda.schalbetter>
- Instagram : https://www.instagram.com/mind_acts

Source : <https://lu-glidz.blogspot.com/2024/05/podz-glidz-135-mit-allen-sinnen.html>

Transcript

[00:00:02] **Cindy Schalbetter:** En vol, l'aspect mental est primordial parce que nous nous trouvons dans cette troisième dimension, l'air n'est pas tangible et l'être humain est fait avec deux pieds, donc nous n'avons pas d'ailes ; elles devraient être au sol, et quand nous entrons dans cette troisième dimension, nous sommes en fait plus sollicités avec toutes nos capacités et nous devons donc apprendre à nous adapter ou à nous positionner correctement dans cet environnement. À bouger, pour ne pas tomber du ciel.

[00:00:46] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, le podcast Lu-Glidz.

[00:00:50] **Cindy Schalbetter:** Des histoires du cosmos du parapente.

[00:00:53] **Lucian Haas:** Aujourd'hui avec Cindy Schalbetter. Et je suis Lucian Haas. Les ailes pour les pilotes particulièrement légers ont leurs particularités. Entre autres, il n'est pas si facile de les faire homologuer, et pas seulement à cause de leurs réactions souvent plus dynamiques. Une autre difficulté réside dans le fait qu'il y a peu de pilotes d'essai formés qui entrent dans les tranches de poids requises. La Suisse Cindy Schalbetter a travaillé pendant de nombreuses années comme pilote d'essai pour les tailles d'ailes XXS. Elle a commencé la formation pour cela seulement un an après avoir obtenu son brevet. Comment elle en est arrivée là et ce qu'elle y a vécu, elle nous le raconte dans cet épisode 135 du podcast Podz-Glidz.

[00:01:46] Les tests intensifs ont poussé Cindy à s'intéresser de plus en plus à l'aspect mental du vol. Aujourd'hui, la quadragéenne travaille notamment comme coach mentale. Nous discutons de l'importance de se connecter mentalement et par tous nos sens au vol et à notre équipement. D'autres sujets abordés sont les blessures mentales en vol, le problème et la grâce de pouvoir simplement s'évader du quotidien dans les airs, et l'expérience marquante qu'est un knockout en thermique. À ce stade, je tiens à remercier tous ceux qui soutiennent financièrement mon travail sur Podz-Glidz et Blue Glides. Sans vos contributions, j'aurais déjà dû arrêter le podcast et le blog depuis longtemps.

[00:02:31] Si tu veux aussi que ces canaux continuent, n'hésite pas à aller sur la page Soutenir du blog de parapente Blue Glides.

[00:02:41] Cindy, quand as-tu fait ton dernier ou ton dernier vol d'essai officiel en parapente ?

[00:02:49] **Cindy Schalbetter:** Ça fait déjà un moment maintenant. Je dirais qu'il y a huit ans, j'ai officiellement arrêté, et après ça, j'ai fait un ou deux vols. Peut-être deux ans plus tard. Oui, il y a peut-être six ans.

[00:03:06] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qu'il te reste en mémoire de tout ça ?

[00:03:09] **Cindy Schalbetter:** Oh, en fait pas grand-chose, parce que je l'ai fait tellement souvent que si il n'y a pas eu quelque chose de spécial avec un appareil, je ne peux plus m'en souvenir. Je ne m'en souviendrai plus très précisément, pour être honnête.

[00:03:24] **Lucian Haas:** Pourquoi as-tu arrêté de travailler comme pilote d'essai ?

[00:03:28] **Cindy Schalbetter:** Pas tout à fait volontairement. Je me suis blessé au genou, je me suis déchiré les ligaments croisés en faisant du ski et j'ai dû être opéré. Et pendant cette période de rééducation, je me suis concentré sur ma guérison et j'ai fini par décrocher un peu mentalement, je me suis dit que je ne m'en remettrais jamais. Parce que j'étais assez jeune quand j'ai commencé à tester. Et ce n'était pas le cas. Je suis finalement revenu, mais pas pour très longtemps, peut-être un ou deux ans.

[00:04:04] **Lucian Haas:** Raconte-moi, comment as-tu fait pour devenir pilote d'essai ? Tu étais relativement jeune et, pour autant que je sache, tu venais juste d'obtenir ton brevet il y a un an.

[00:04:15] **Cindy Schalbetter:** Oui, c'est ça. J'ai grandi à Viersche et j'ai toujours vu ces parapentes. J'étais dans la salle de classe. C'était tellement coloré et je voulais aussi sortir, et puis un jour j'ai demandé à l'école de vol si c'était possible d'apprendre à voler même pour les petites personnes. Et Xandi de Viersch, de l'école de vol, m'a dit : pas de problème, il y a l'équipement. J'ai commencé à voler et j'étais plutôt une élève motivée. Je devais toujours freiner. Et puis un collègue a vu l'annonce comme ça, sorti de nulle part, et m'a simplement contactée. Ensuite, il m'a inscrite et m'a dit après : hé, je t'ai mis sur la voie, tu peux toujours dire non, mais va voir.

[00:05:01] Ils cherchent des pilotes d'essai dans ta catégorie de poids. Et moi, je me suis dit : « Bon, comment je vais faire ? Je ne vole que depuis un an. » Mais je me suis dit que j'allais juste y aller. Et ça s'est bien passé, oui.

[00:05:15] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu ne t'es pas porté candidat toi-même, mais qu'un autre t'a en quelque sorte poussé à y aller, genre. L'impulsion venait de l'extérieur.

[00:05:23] **Cindy Schalbetter:** Exactement, c'était un collègue. J'ai beaucoup voyagé avec lui. Et il avait toujours des idées marrantes. Il faisait toujours des bêtises. Au début, je ne l'ai pas pris au sérieux. Mais il l'a vraiment fait.

[00:05:37] Oui, c'est comme ça que ça a été présenté.

[00:05:42] **Lucian Haas:** Mais je veux dire, d'un côté, il y a le fait d'être poussé. De l'autre, il y a le fait d'accepter. Qu'est-ce qui t'a irritée là-dedans ? Étais-tu le genre de pilote téméraire qui se disait : « Oh, pilote d'essai, ça peut peut-être encore passer » ? Comment ça ? Ou c'était quoi ?

[00:05:57] **Cindy Schalbetter:** Pas du tout. Je me sentais parfaitement à l'aise en vol. Je ne me suis pas vraiment mise en danger consciemment. Ou peut-être que c'était l'apparence que ça donnait. Je n'ai jamais eu de gros problèmes non plus, même pendant toute la phase de test. Je n'ai jamais fait de crash pendant les tests. C'était aussi un phénomène.

[00:06:22] Je me sentais bien en l'air. J'avais simplement des exigences différentes de celles des autres pilotes de l'école de pilotage. Et je devais être formée différemment, je dirais, parce que je voulais ressentir le vol d'une autre manière que ce programme standard. Et là-bas à Villeneuve, au centre d'essais, j'ai pu m'entraîner avec les meilleurs pilotes du monde grâce à mon expérience. Ce sont de merveilleux, de très bons pilotes d'essais. Ils peuvent faire des choses que je n'avais jamais vues auparavant. Et ça m'a fascinée, de progresser et d'apprendre auprès de ces excellents pilotes qui volent énormément.

[00:07:03] **Lucian Haas:** Comment imagine-t-on une formation comme celle-là ? Enfin, qu'est-ce qu'on apprend en tant que pilote d'essai, quand tu dis que tu voles avec les meilleurs pilotes du monde, qui travaillent parfois aussi comme pilotes d'essai ? Mais qu'est-ce qu'ils te montrent, ce que tu ne pourrais peut-être pas du tout apprendre dans une école de pilotage normale ?

[00:07:23] **Cindy Schalbetter:** Qu'est-ce qu'ils me montrent ? Qu'est-ce que je ne vois pas ailleurs ? Ce qu'on me montre, c'est en fait la manière de gérer quelque chose qu'on a acquis durant le processus d'apprentissage. Comment on corrige une habitude mal ancrée, par exemple ? Comment je réagis quand je fais simplement des erreurs ? Les petites astuces, les aspects techniques, tout le mindset, énormément de valeur d'expérience qu'ils ont apportée. Certains ont fait des compétitions. D'autres étaient eux-mêmes instructeurs de vol. Certains ont construit eux-mêmes des prototypes, et ainsi de suite. Ils avaient donc un spectre de connaissances vraiment large concernant tout le sport.

[00:08:09] Et on extrait de toutes ces différentes personnes les connaissances dont on a besoin soi-même. J'avais donc une plateforme énorme d'où je pouvais piocher tout ce que je pouvais utiliser pour ma catégorie de poids et pour l'évolution dans ce domaine.

[00:08:28] **Lucian Haas:** Maintenant, je me dis que certains pourraient voir ça comme une question impolie, mais combien pèses-tu au juste quand tu parles de ta catégorie de poids ? Et c'était surtout pour les petites ailes que tu devais tester.

[00:08:39] **Cindy Schalbetter:** Mon poids quand j'allais faire les tests, sans vêtements, était de 45 kilos.

[00:08:45] **Lucian Haas:** Oh wow.

[00:08:46] **Cindy Schalbetter:** Oui, je suis petite, je fais presque 61 et je suis plutôt fine. Et plus tard, j'ai pris un peu de poids. J'ai un peu augmenté mon poids quand j'ai commencé à m'entraîner davantage, même après mon opération du ligament croisé, parce que je devais prendre du muscle. Et d'un coup, c'était déjà un peu juste. Je faisais presque trop lourd et je me suis dit qu'il fallait d'abord voir celui qui est encore plus léger et qui vole comme ils le veulent. Je n'avais pas beaucoup de gens qui pouvaient me prendre le job, même si j'avais trois kilos de plus. Alors j'ai gardé mon poids parce que je me sentais bien comme ça. Et je n'aurais jamais maigri pour une telle action, c'est de la folie pure. Parce que j'avais toujours besoin de poids pour pouvoir voler plus vite.

[00:09:34] Pour moi, c'était plutôt pénible, parce que je devais toujours ajouter du poids quand je faisais des vols de distance ou pour faire de l'acrobatie, parce que j'avais toujours de l'eau avec moi.

[00:09:46] Ce poids léger, ce genre de personnes, ça n'existe pas vraiment. Et puis il y a le fait qu'ils doivent être entraînés, et peut-être aussi ces processus. Oui, ils doivent apprendre à voler, ce que les tests exigent.

[00:10:00] **Lucian Haas:** On dit souvent aussi que les petites ailes se comportent un peu différemment pour des pilotes aussi légers, ou qu'elles deviennent parfois un peu plus agressives ou quelque chose du genre, par rapport aux mêmes ailes dans des tailles un peu plus grandes. Est-ce que tu as ressenti ça toi aussi ?

[00:10:17] **Cindy Schalbetter:** Oui, tout à fait. On dit aussi que les tailles, par exemple Medium ou Smaller Medium, volent souvent mieux qu'une aile Small. Et ici, c'était en fait le cas que la plupart des marques d'ailes petites ne pouvaient pas simplement réduire ces petites ailes par projection. Elles devaient les reconstruire. C'est ça le truc. Tu fais une série, tu fais une construction, tu fais les tailles S, M, L, XL peut-être. Et tu aimerais bien avoir une XS, on peut peut-être encore la réduire. Mais une double XS, ça ne colle tout simplement plus. Plus physiquement. Et alors, ils ont souvent dû faire l'effort de tout recalculer, de tout reconstruire.

[00:11:05] Et ça a coûté de l'argent. Mais ensuite, il y a eu cette évolution des ailes de montagne, ce qui a été ma chance en fait. Elles ont été rendues petites, légères et surtout rapides, ce que je voyais comme le plus grand avantage, parce que les petites ailes n'avaient souvent tout simplement pas de trim rapide. Et quand on est légers et qu'on vole des petites ailes, alors... un peu de vitesse aussi. Et c'était le meilleur de ce qui s'est passé dans cette évolution, le fait qu'ils aient construit des ailes rapides. Même maintenant, il y a beaucoup de petites ailes qui, à mes yeux, devraient être plus rapides. Mais tous les fabricants ne peuvent pas gérer ça. C'est un peu ça le truc. Les petites ailes ont définitivement un caractère différent des autres ailes.

[00:11:52] Selon la façon dont tu es chargé, tu as des points de décrochage différents, comme je l'ai dit, d'autres points de décrochage. Ils se comportent différemment. Par exemple, avec une petite aile en thermique, je peux tourner beaucoup plus serré et à plat, mais je dois voler vite. Souvent en thermique, j'ai souvent fait tourner mes amis avec les hautes performances depuis l'intérieur. Donc, en thermique, quand j'ai une belle colonne, je passe à l'intérieur et ils doivent voler autour de moi, et là, ils paniquent. Mais ce sont des choses que j'ai apprises en volant avec ces petites ailes : on peut les pousser relativement à plat... mais seulement si elles ont un trim rapide, sinon ça devient dangereux. On peut aussi les décrocher, mais c'est

[00:12:37] ça ne m'est jamais arrivé dans ce sens-là.

[00:12:40] **Lucian Haas:** Mais est-ce qu'un trim rapide pour des petites ailes n'est pas aussi un peu plus risqué ou un peu plus dangereux de l'autre côté ? Est-ce que les ailes ne réagissent pas plus agressivement, par exemple, si elles viennent à s'effondrer ?

[00:12:54] **Cindy Schalbetter:** Oui, elles peuvent parfois klappen, mais en fait, quand je vole vite, j'ai plus de pression interne dans l'aile, non ? Ça apporte une certaine stabilité. Et quand les Klapper arrivent, c'est tout de suite un Klapper brusque et fort, mais aussi rapide. Je ne sais pas si ça t'est déjà arrivé, quand tu fais une traversée de vallée et que tu vas à fond et que tu as peut-être un parapente avec une Schalknuss et une pression interne élevée, et que la face avant se replie. Mais elle revient généralement de manière explosive et rapide. Et c'est un comportement similaire. En fait, ça se fait brusquement et rapidement. Mais ça peut peut-être faire beaucoup de bruit.

[00:13:34] **Lucian Haas:** Ça veut dire qu'on peut avoir une grosse frayeur, mais quand on sait que c'était ça, alors c'était ça. Donc, en tant que pilote testeuse, tu sais peut-être aussi que les ailes réagissent de manière si simple ou qu'elles se redressent si vite, ou quelque chose comme ça. Mais quelqu'un qui ne connaît peut-être pas ça, quand ça craque et que ça fait un énorme bruit là-haut et qu'on se fait secouer une fois, ça peut aussi effrayer quelqu'un. Peut-être même quelqu'un qui se définit comme un pilote léger, une pilote légère, qui vient de finir sa formation ou qui l'a terminée, et qui a des ailes un peu plus rapides pour la première fois et qui vit quelque chose comme ça, il pourrait peut-être se dire : oh, c'est dangereux. Ça pourrait peut-être aussi freiner ce genre de personnes d'une certaine manière.

[00:14:18] **Cindy Schalbetter:** Oui, je pense que pour contrer ces peurs ou ces incertitudes, il est certainement judicieux d'étudier un peu son matériel. Quel équipement ai-je ? Dans quelle gamme de poids, avec quelle charge ? Avec quelle charge l'aile vole-t-elle le mieux et dans laquelle je me sens le plus à l'aise ? Et c'est une condition préalable à mes yeux, quand on achète une aile, de se pencher sur les zones où l'on se sent bien avec cet équipement. Parfois, j'ai ajouté du poids, puis je l'ai enlevé. Ce sont des écarts de 1 à 2 kilos qui rendent mon aile, celle que je pilote en ce moment, agressive ou, au contraire, gérable. Et ainsi, au fil des années, j'apprends à m'adapter à mon matériel et à le charger comme il me convient.

[00:15:08] Mais ça implique évidemment que tu te penches sur la question.

[00:15:11] **Lucian Haas:** Ce sont vraiment de toutes petites marges où tu te dis qu'un ou deux kilos suffisent pour transformer une aile supportable en une aile agressive. Par exemple, si je vole avec une aile qui est supportable, mais que je prends — disons, pas vraiment pour prendre du lest, mais parce que je me dis que je veux de l'eau pour boire — je mets simplement deux litres d'eau dans des sacs à l'arrière. Est-ce que ça pourrait déjà arriver que mon aile réagisse différemment ?

[00:15:39] **Cindy Schalbetter:** Exactement. Il est possible que ton aile réagisse différemment. Si tu prends un litre et demi d'eau, tu dois bien sûr être quelque part dans ta plage de poids. C'est pour ça que ces ailes ont évidemment leurs plages de poids. Si tu dépasses d'un kilo, en règle générale, il ne se passe rien. Tu dois juste être consciente qu'elle peut réagir différemment. Et ça dépend aussi de la situation dans laquelle tu te trouves. Est-ce que tu es dans de l'air calme ? Si je fais des manœuvres de freestyle ou d'acrobatie dans de l'air calme, j'aime bien être bien chargée. Mais si je surcharge mon aile avec 10 kilos et que j'ai une aile HNB, et qu'il y a des rafales ou une situation de foehn... alors un truc comme ça pourrait

[00:16:25] ça peut vite devenir chaud. Ça dépend évidemment de l'endroit où tu te trouves et des conditions naturelles dans lesquelles tu évolues. Et c'est aussi une question que je me pose tout le temps. Dans la thermique, tout ça a toujours l'air plus dynamique.

[00:16:36] **Lucian Haas:** Maintenant, tu as dit que tu ne faisais plus de vols d'essai. Mais en fait, surtout quand des pilotes comme toi, avec ta catégorie de poids, seraient si demandées en tant que pilotes d'essai, c'est pourtant un super marché. On pourrait aussi dire : « Hé les gens, si vous voulez développer de belles ailes XXS, demandez-moi, je vous aiderai. »

[00:16:56] **Cindy Schalbetter:** Oui, ce n'est pas que je n'ai plus le droit de voler. Je reçois encore parfois des trucs que je peux tester. Mais en fait, c'est juste pour donner un avis. Et ça me suffit, parce que l'investissement en entraînement est énorme. Et puis, j'ai évolué dans la vie. Je vole toujours, je n'ai jamais arrêté de voler. Je ne peux tout simplement plus assumer cet effort d'entraînement maintenant. Et je me rends aussi compte que le temps est passé. J'ai fait ça très activement pendant huit ans. J'ai énormément entraîné. Ma vie consistait à voler, ou pour la majeure partie. Et d'autant plus maintenant. En fait, je ne faisais que voler. Et il y a d'autres choses dans la vie qui deviennent importantes à un moment donné.

[00:17:41] Exactement. C'est comme ça, on n'a plus de pilotes comme Sander. C'est le cas. Mais je pense que la plus grande période de développement est passée. Il y a toujours de nouvelles ailes qui sortent. Mais il y a dix ans, c'était vraiment le moment où la scène du parapente ou ces ailes légères se sont développées. Et là, il était important d'avoir des gens. Et bien sûr, on en cherchait. Alors moi, un appel au monde : si vous êtes légers, si vous avez envie de voler, si vous prenez du plaisir à voler, alors faites-le. Mais ça demande énormément de temps, d'engagement et d'entraînement.

Mais c'était une période vraiment, vraiment passionnante. Et j'ai appris énormément pour ma vie de pilote.

[00:18:24] **Lucian Haas:** Aujourd'hui, tu travailles aussi comme coach mentale, entre autres. Quel est le lien entre ton expérience de pilote de test et le fait que tu sois devenue coach mentale ?

[00:18:37] **Cindy Schalbetter:** C'est en fait le déclencheur. J'étais si jeune et j'ai dû apprendre à canaliser mon énergie, à me concentrer complètement pendant le temps de vol. On avait une minute de vol du décollage jusqu'à la boîte où je faisais les tests. Donc, j'étais à Vilnius, au-dessus du lac Léman, on avait la maison de test. Et durant cette minute, je savais que j'avais ce temps pour moi. Et cette minute m'a permis de beaucoup me recentrer et de me préparer à ce qui allait arriver. J'avais mon programme, je décollais et je commençais à me dire pendant ce temps que je n'étais pas seulement concentrée à 100 %, mais je disais toujours que j'étais concentrée à 150 % sur ce que je faisais à cet instant.

[00:19:30] Parce que je savais que je ne pouvais pas me permettre beaucoup d'erreurs, parce que c'est une chose sérieuse que de tester. C'est comme si tu avais un cours SIV chaque semaine, non ? On est toujours mis à l'épreuve. Et je me suis préparée pendant cette minute, j'ai dit mon mantra et j'ai fait ça presque toujours. Et ça m'a donné beaucoup de sécurité, ça m'a recentrée et j'ai été capable de voler avec très peu d'erreurs. Et je pense que c'est aussi quelque chose qui m'a un peu caractérisée à cette époque. Et c'est comme ça que j'ai découvert tout ce jeu mental et ce que ma tête me dit. Ce que ma tête me fait et ce dont je suis capable quand je m'entraîne.

[00:20:14] **Lucian Haas:** Comment peut-on entraîner le mental pour le vol ?

[00:20:20] **Cindy Schalbetter:** On peut s'entraîner comme pour toutes les autres choses dans la vie. Ce ne doit pas forcément être uniquement le vol. Dans le vol, le mental est un aspect important parce que nous nous trouvons dans cette troisième dimension. L'air n'est pas palpable et l'être humain est fait avec deux pieds, donc nous n'avons pas d'aile. On est censé être au sol. Et quand nous entrons dans cette troisième dimension, nous sommes en fait plus sollicités avec tous nos sens. Et par conséquent, nous devons aussi apprendre à nous adapter ou à bien nous déplacer dans cet environnement pour ne pas tomber du ciel.

[00:21:04] Je pense que c'est une grande partie du travail mental d'un pilote : prendre conscience de la manière dont il peut minimiser les facteurs de distraction et comment il peut s'adapter.

[00:21:16] Qu'il puisse évoluer avec le moindre risque possible à l'instant T, pour pouvoir en profiter.

[00:21:25] **Lucian Haas:** Qu'est-ce que ça signifie, sur le plan mental, de minimiser les facteurs de distraction ? Qu'est-ce que je dois faire dans ma tête pour minimiser un facteur de distraction ?

[00:21:35] **Cindy Schalbetter:** Tout le travail mental ne commence pas en l'air. C'est quelque chose que tu intègres dans ta vie. C'est là que ça commence. En parapente, par exemple, avec la confrontation à ton matériel, à ton siège, à ta voile de secours, à ton parapente. Comment je range mes affaires ? Qu'est-ce que j'emporte ? Comment je m'installe ? Comment je me sens bien ? Quand est-ce que je mange ? Quand est-ce que je bois ? Pour que tout ton système soit en harmonie, tu dois apprendre à t'organiser. Et tout ça te retire du stress une fois que tu as fait tes sept choses. Quand tu pars en vol de distance, tu fais aussi ta planification de vol, ta préparation météo et encore juste avant. Et toutes ces choses, tout ça, c'est de l'entraînement mental. Te rendre compte de là où tu en es.

[00:22:21] Qu'est-ce qui se passe dans une heure ? Qu'est-ce qui se passe dans cinq minutes ? Où pourrais-je atterrir ? Qu'est-ce qui m'attend ? Tout ça, c'est un complexe et on le fait tous. Peut-être pas avec le même degré de conscience dans chaque domaine.

[00:22:38] **Lucian Haas:** Ça veut dire que la préparation au vol, tu dirais aussi que c'est une forme d'entraînement mental ?

[00:22:44] **Cindy Schalbetter:** Absolument, tout à fait. Tout ce que tu abordes t'aide à acquérir un sentiment de sécurité. On quitte le sol, il ne faut pas oublier ça. Ce n'est pas une évidence que nous puissions voler. Et en plus, on y va avec une voile, on n'a pas de moteur.

[00:23:05] C'est simplement cette prise de conscience de toute la matière dans laquelle nous évoluons. Et l'air, il nous porte, oui. Mais il est tout simplement mobile. Et nous devrions aussi rester mobiles, nous adapter aux systèmes et

apprendre à anticiper les chutes pour pouvoir minimiser les risques.

[00:23:30] **Lucian Haas:** D'un côté, il y a la préparation du vol, donc une phase avant le vol où l'on commence peut-être déjà à se concentrer sur le fait de voler, où l'on fait tout ça dans sa tête, avec des routines et tout ça. Est-ce qu'il y a aussi des questions, des procédures,

[00:23:46] Des standards, donc mentalement parlant, qui sont importants pendant le vol, que l'on entraîne, ou qu'on devrait entraîner pendant le vol ?

[00:23:55] **Cindy Schalbetter:** Tu par du vol de cross-country ou en général ?

[00:23:58] **Lucian Haas:** Peu importe la forme de vol. Donc, quand tu dis, pendant le vol, on peut dire que j'entraîne maintenant la motricité ou autre chose, je fais de l'Akrofliegen, là il s'agit beaucoup de motricité et des procédures globales. Mais est-ce qu'il y a des aspects mentaux que l'on peut aussi entraîner en vol, ou des questions mentales avec lesquelles on devrait se préoccuper en vol, ou des choses que l'on peut essayer ? Tu as dit tout à l'heure que pour sortir dans la box, tu avais un mantra, quelque chose que tu te disais ou un truc du genre. Est-ce qu'il y a des choses de ce type que les pilotes devraient aussi entraîner régulièrement d'une certaine manière en l'air ?

[00:24:39] **Cindy Schalbetter:** Oui, exactement comme au sol, mais en l'air. Quand je fais mon check en cinq points, j'ai une liste de contrôle que je suis. Ensuite, je quitte le sol, je pars, et là je dois m'occuper du sujet suivant, qui est peut-être la thermique ou bien d'où l'air monte, où le soleil tape, où sont les autres pilotes, où sont les oiseaux, comment le courant tire, et ainsi de suite. Et toute cette observation peut aussi avoir un processus, comme une liste de contrôle. C'est ce qu'on a maintenant, j'apprends encore beaucoup plus ça dans ma formation de pilote que quand je dois vérifier mon cockpit. Et ensuite, mes yeux scannent en permanence. J'ai donc un processus visuel qui contrôle en fait ce qui se passe.

[00:25:24] J'observe et je me dis intérieurement : « OK, check ». Et puis je continue d'observer, et la chose suivante arrive. Et ainsi, je répète ma procédure pour ne pas percuter de gens, pas d'arbres, et ainsi de suite.

[00:25:40] Je m'oriente dedans et je fais toujours la même chose. Je regarde où sont les autres. Je regarde mon Vario. Mon Vario a peut-être encore une acoustique, donc je perçois énormément de choses qui peuvent être classées d'une manière ou d'une autre. Mais on fait ça de façon très inconsciente. On pourrait aussi le faire consciemment en se faisant une check-list. Ou beaucoup de pilotes ont une petite note sur leur tracker ou leur Vario-mètre pour se rappeler qu'ils doivent suivre ces trois choses. Ou quelque chose qui leur donne de la force pour garder leur orientation ou leur focus. Par exemple, j'ai sur mes gants, j'ai eu une période où je me sentais juste un peu mal à l'aise dans les airs, alors j'ai mis des autocollants sur mes gants avec un cœur et une phrase.

[00:26:25] Et parfois, j'ai lâché mes mains, j'ai pris le soleil et j'ai regardé mes gants avec le soleil. Ça m'a fait prendre conscience de là où j'étais, que je prenais du plaisir et que je pouvais, par exemple, voler vers le soleil. Et ce sont toutes ces petites choses, ces trucs qui aident à se rappeler où on est et ce qui nous procure du plaisir en réalité. Même quand on a des peurs, on peut, avec ces petits aides, se rappeler qu'on veut continuer ou quel est l'objectif.

[00:27:02] **Lucian Haas:** Est-ce que les pilotes se soucient suffisamment de cette composante mentale ?

[00:27:08] **Cindy Schalbetter:** Je pense que beaucoup de choses se passent inconsciemment, parce que ceux qui aiment voler veillent à ce que tout aille bien pour eux. Donc, beaucoup de pilotes ne sont pas loin de ne rien faire du tout. La plupart font quelque chose, mais plutôt inconsciemment. Et il y a pourtant un très grand nombre de personnes qui volent et qui sont peut-être bien trop focalisées sur les aspects matériels, sur ce que le parapente peut faire, sur ce que le siège offre, sur tous les aspects techniques. Là, je me dis parfois : « Hé, reviens sur terre, va dans le vent et va jouer. » D'une certaine manière, tu n'es pas tout à fait en symbiose avec ton matériel.

[00:27:55] Et la base de tout ça réside en fait dans le maniement au sol. C'est le A et le O de notre sport. Tout le monde pense toujours que c'est d'être en l'air qui compte, mais maîtriser l'appareil au sol est en fait la plus grande sécurité que nous puissions construire.

[00:28:11] **Lucian Haas:** Cela signifie que le maniement au sol est aussi, d'une certaine manière, une forme d'entraînement mental, parce que je construis aussi la relation et la confiance, ou quoi que ce soit, avec mon aile, ou même que je peux peut-être établir une connexion avec celle-ci, ce qui permettrait à certaines personnes qui sont en l'air et qui pourraient lutter contre des sentiments de peur ou autre chose, qu'elles n'ont peut-être pas au sol, de construire une sorte de véritable relation avec leur aile.

[00:28:42] **Cindy Schalbetter:** On peut avoir des peurs partout. Que l'on quitte le sol ou que l'on y reste. La peur est une émotion naturelle ou un sentiment naturel, je vais dire ça pour l'instant. Ici, il s'agit aussi de... peu importe où vous êtes dans la vie, si vous volez ou si vous planez. Nous avons reçu cinq sens. Les humains sont arrivés sur Terre avec ces cinq sens pour pouvoir ressentir. Et ces sens, si nous pouvons les coupler, ressentir et coupler cela avec une bonne expérience, alors nous pouvons ressentir de la sécurité, du bien-être, et nous pouvons nous améliorer ainsi. Et c'est ce qui rend le maniement au sol si important. J'apprends à ressentir mon matériel.

[00:29:30] Mais j'apprends aussi à l'entendre. Je l'apprends à voir. Et au sol, je le vois sous un autre angle. Parfois, quand je suis retournée, je le vois à l'envers, je le vois vers l'avant, je le vois sur le côté. Et quand je vole, je regarde toujours vers l'avant ou vers le haut. À moins que tu ne fasses des vols en torsion. Mais pour le vol de croisière, ce n'est pas encore très à la mode. Exactement, c'est comme ça qu'on peut affiner nos sens. Notre entraînement au sol nous aide à coupler ces sens sereinement. Plus je peux coupler de sens, plus je réfléchis, plus je peux développer une meilleure intuition. Donc l'intuition est aussi quelque chose que l'on peut certainement générer en réfléchissant à ce que l'on vient de faire.

[00:30:21] Et cette réflexion en arrière permet de coupler à nouveau ses nouvelles connexions neuronales et de les renforcer. Et ça se stocke à nouveau. Et plus on crée de connexions avec quelque chose, mieux mon cerveau se connecte dans ces situations. Et je sais ce qu'il faut faire.

[00:30:39] C'est pour ça que le maniement au sol est si important. C'est pour ça que les cours de sécurité sont si importants. Je dois toujours savoir où se trouve mon aile. Sinon, je n'en ai jamais besoin. Elle est là pour quelque chose, elle est faite pour être utilisée.

[00:30:54] Et pour que les gens arrivent à avoir des idées pour se débrouiller dans ces situations, il faut aussi que ce soit entraîné. Sinon, dans les cas extrêmes, l'humain reste souvent pétrifié quand le stress prend le dessus. Et il y a des gens qui ne réagissent pas. Et là, la personne gêne. Et puis ils tombent sans mettre les mains sur l'aile. Peut-être n'auraient-ils pas eu la possibilité. Mais on peut entraîner ça.

[00:31:22] Et c'est important.

[00:31:26] **Lucian Haas:** En volant, on peut avoir un accident et se blesser physiquement. Peut-être juste un peu au pied tordu, une entorse ou autre chose. Ou alors la colonne vertébrale est littéralement broyée ou quoi que ce soit. Des histoires terribles. Est-ce qu'on peut aussi se blesser mentalement ?

[00:31:44] **Cindy Schalbetter:** Absolument.

[00:31:46] On peut se blesser mentalement, ce qui a forcément un impact sur ton plan spirituel après.

[00:31:55] On parle ici du traumatisme. Le mot traumatisme, tout le monde en a toujours un peu peur. Le mot traumatisme signifie en réalité une blessure. Avoir une blessure. Et il y a des blessures partout. On peut avoir des blessures sur la peau. On peut avoir des blessures dans le domaine mental, dans le domaine physique, mais aussi dans l'âme. Les blessures de l'âme surviennent par

[00:32:20] des traumatismes graves ou par des choses qui se sont accumulées au cours de la vie, que nous n'avons peut-être pas abordées ou que nous n'avons pas pu traiter. Et nous les traînons avec nous tout au long de la vie, jusqu'à ce que nous nous rendions compte un jour : "Waouh, quelque chose ne va pas chez moi". Et c'est là qu'on passe peut-être à l'action. Il y a les traumatismes physiques, qui peuvent généralement être réparés et résolus par nos collègues de la médecine.

[00:32:46] Ou avec de la rééducation, de la thérapie et tout ça. Et il y a ces traumatismes mentaux ou ces, oui, véritables blocages qui sont ancrés dans notre mémoire comme un événement. Et pour cette dimension, si on veut les dénouer, ça ne demande pas toujours énormément d'efforts. On pense toujours qu'il faut investir autant que ce qu'on a vécu dans la vie. Ce n'est pas la vérité. C'est juste ce qu'on croit penser. Et il existe en fait de superbe outils thérapeutiques. En parler est très, très important. Et aussi en parler avec des gens qui n'ont peut-être aucun lien avec ça. Peut-être avec un thérapeute ou avec quelqu'un qui prend simplement le temps d'écouter quelles sont ses propres peurs, ses besoins.

[00:33:33] Et ainsi, on peut peut-être mieux éliminer ces traumatismes mentaux ou leur donner une toute nouvelle signification.

[00:33:44] **Lucian Haas:** Est-ce que tu as toi-même déjà vécu des traumatismes mentaux en volant ? Et comment est-ce que tu t'en es sorti ?

[00:33:54] **Cindy Schalbetter:** Oui, je suis quelqu'un qui a beaucoup vécu, même quand j'étais jeune.

[00:34:01] Mon frère, qui était pilote d'hélicoptère, est mort jeune. Ils ont eu un accident d'avion vraiment brutal. Ils ont percuté un hélicoptère avec un avion. Tout le monde est mort, c'était un crash énorme. Et là, je me suis dit : oui, voler est ma vie. Et il n'y a aucune raison que je ne le fasse pas, parce que je ne pouvais pas influencer cet accident. C'est comme ça que j'ai un peu appris à prendre de la perspective sur les accidents et comment les gérer. Et je suis devenue pilote de poste. Et je savais qu'on faisait en fait un métier dangereux. Je ne veux pas infliger ça à mes parents, perdre aussi un enfant. Donc, ce n'est pas mon objectif de m'écraser.

[00:34:48] Je veux simplement prendre du plaisir à voler. Et ce plaisir a toujours été là. Je me suis dit que si la joie n'était plus là, je devais arrêter ou faire une pause, parce que ça devient dangereux. Je ne suis plus présente, je ne prends plus de décisions claires. J'ai toujours pu le faire. J'ai toujours pu faire une pause quand je me sentais dépassée. Et c'est quelque chose de très, très important. Et les pertes, oui, j'en ai vraiment eu quelques-unes. Même parmi mes meilleurs amis de vol. Personnellement, je suis tombée une fois lors d'un entraînement en parapente, un truc banal et simple. Je ne suis jamais tombée en faisant de l'Akro. Je ne suis jamais tombée lors de vols d'essai, où j'avais en fait un risque beaucoup plus élevé. Mais je dois me dire après coup que c'était vraiment parce que j'étais concentrée sur une seule chose, juste faire ce truc-là.

[00:35:40] Et là, quand je suis tombée, c'était carrément une situation de surentraînement. Je dois me dire, hé, j'aurais mieux fait de faire une pause. C'était vraiment totalement inutile.

[00:35:52] Énergie dispersée.

[00:35:54] **Lucian Haas:** Et qu'est-ce qui s'est passé ? Ou comment est-ce qu'on en est arrivé à cette chute ?

[00:35:59] **Cindy Schalbetter:** J'ai entraîné pour la formation Solo-A. C'est lors de la formation Tandem en Suisse. On y fait aussi une épreuve en solo. Et là, j'avais une aile Intermediate-B. Et j'étais un peu sous-chargée sur cette aile. Et je voulais faire cette huit, cette figure, je voulais la piloter un peu différemment. Et au début, je l'ai faite de façon assez plate et statique. Et comme ça, j'étais un peu dans le temps requis pour l'examen. Et puis il y a eu quelques personnes qui ont dit qu'on pouvait aussi la piloter de façon dynamique. Et j'ai essayé de m'entraîner à ça. Et comme j'étais si légère, le matériel ne suivait jamais. Ou alors je n'étais pas dans le bon timing avec le matériel. Et j'ai réussi à le faire d'une manière ou d'une autre.

[00:36:44] Et là, j'ai juste arraché l'aile. Et ensuite, je suis tombé dans le trou. Ouais. Exactement.

[00:36:51] **Lucian Haas:** Mais il ne s'est rien passé physiquement. Tu es redescendu avec l'aile de secours, non ?

[00:36:56] **Cindy Schalbetter:** J'ai été emmêlée avec une demi-aile en torsion. Le nez est parti vers le sol. J'étais encore assez haut. Et je me suis rendu compte, d'accord, j'ai tellement de torsions. Et ma main était encore dedans. J'avais bien mon harnais avec mes deux suspentes. Et une main était coincée dans les suspentes. Et mon bassin était de travers. Et je me suis dit, d'accord, je n'arrive pas à ma suspente. Alors je lance celle à laquelle j'ai accès. Et elle ne s'est pas ouverte. Alors j'ai essayé de taper dessus d'une manière ou d'une autre. Et à un moment, j'ai réussi à arracher ma main. La première suspente ne s'est pas ouverte. Alors j'ai juste lancé la deuxième comme ça. Elle s'est ouverte. Je n'ai plus fait

que prier pour qu'elles ne s'emmêlent pas entre elles.

[00:37:43] Et soudain, les deux se sont ouverts. Et là, j'ai encore eu une petite peur parce que j'espérais qu'ils ne s'emmêlent pas. Et ils sont restés ouverts comme par miracle. Mon parapente a aussi un peu freiné à l'avant. Et je suis arrivée très, très doucement au sol. Je ne me suis même pas tordu la cheville. C'était incroyable pour moi.

[00:38:06] Je n'ai rien eu. Absolument rien. Juste une peur.

[00:38:09] **Lucian Haas:** Est-ce que cette terreur, est-ce que tu dirais aussi que c'était un traumatisme mental ? Alors aussi ? Ou était-ce quelque chose où tu as dit : en fait, dès le départ, je peux...

[00:38:20] **Cindy Schalbetter:** je peux

[00:38:20] **Lucian Haas:** expliquer assez bien pourquoi c'est arrivé. Et du coup, je ne m'en veux pas, parce que je sais concrètement ce que je ferais différemment la prochaine fois.

[00:38:34] **Cindy Schalbetter:** Oui, je sais exactement où l'erreur s'est produite. Je peux fermer les yeux et j'ai tout le film en tête. Tout s'est passé si lentement. J'avais tellement de temps parce que j'étais si haut. Et c'est incroyable. Comment ? Qu'est-ce qui arrive au cerveau ? Qu'est-ce qui se passe dans le cerveau à ce moment-là ? Que tu as en fait une perception du temps complètement différente en mode survie.

[00:38:58] Le truc bizarre, c'est qu'en fait, ma chute était vraiment contrôlée et s'est bien passée. Le truc bizarre à ce moment-là, c'est que je suis atterrie, j'ai appelé l'école de pilotage et j'ai dit : « Hé, s'il vous plaît, ne commandez pas d'hélicoptère pour moi parce que je vais bien. J'ai juste besoin de quelqu'un pour m'aider à ramasser tout ça ici et me ramener à l'atterrissage, parce que je suis un peu confuse, mais je vais bien. » Et là, mon instructeur me dit — enfin, je n'étais plus à l'école, mais il m'a dit — : « Hé, on a déjà commandé un hélicoptère, mais pas pour toi. » Et j'étais un peu déconcertée.

[00:39:30] Il est retourné à l'atterrissage et il y avait un garçon. Et pour lui, son père était monté au thermique durant la même demi-heure et a eu l'accident. Et oui, il a péri. Et j'étais là avec mes deux ailes de secours, c'était le chaos total, je transpirais à grosses gouttes et je me disais : "Ouais, c'est bizarre, j'ai survécu et pas l'autre." Et au même moment, qu'est-ce que ça veut dire ? Et c'était pour moi un problème plus difficile à gérer que le fait d'avoir touché le sol à nouveau avec mes jambes saines. Et là, j'ai demandé de l'aide, parce que c'était trop paradoxal pour moi. Je n'arrivais pas à le situer. Très bizarre.

[00:40:11] **Lucian Haas:** Est-ce que c'était aussi de la culpabilité ? Exactement. Enfin, une sorte de culpabilité étrange, parce que tu n'en avais évidemment aucune responsabilité. C'est ça. Mais se demander : pourquoi ça lui arrive à lui et pas à moi ?

[00:40:23] **Cindy Schalbetter:** J'avais exactement ce sentiment : comment quelqu'un peut-il avoir autant de chance dans la vie alors qu'au même instant, quelqu'un d'autre perd la sienne ? J'étais complètement déchirée. Oui, j'ai vraiment dit : maintenant, j'ai besoin d'aide, j'ai besoin de soutien. Je n'arrivais pas à me situer. C'était la meilleure chose que j'aie faite, juste à ce moment-là, d'accepter de l'aide. Parce que mes connaissances ne suffisaient pas pour gérer ça. Sinon, je ne volerais peut-être plus aujourd'hui.

[00:40:55] C'était une véritable blessure, oui, exactement. C'était

[00:41:01] **Lucian Haas:** Il y a toujours des gens qui commencent avec beaucoup d'enthousiasme pour le vol et qui s'arrêtent soudainement à un moment donné. Et souvent, on a l'impression que ce sont des expériences qu'ils n'arrivent pas à bien traiter ou à mettre en perspective, ou quelque chose du genre. Est-ce qu'il serait important, selon toi, que dans la communication, au sein de la communauté, on diffuse le savoir en disant aussi : « Hé les gars, demandez de l'aide si vous bloquez à un moment précis. Si vous avez eu une expérience de vol que vous n'arrivez pas à digérer, osez interroger les autres, même si c'est d'abord juste vos potes pilotes avec qui vous en discutez. Et si ça ne suffit pas, alors demandez une aide professionnelle. »

[00:41:46] **Cindy Schalbetter:** Oui, qu'est-ce que tu en penses ?

[00:41:48] **Lucian Haas:** Est-ce qu'on devrait ?

[00:41:49] **Cindy Schalbetter:** Je pense

[00:41:51] **Lucian Haas:** en tout cas, que ce serait pertinent. Mais tu es la coach mentale professionnelle, tu pourrais donc peut-être dire, oui exactement, viens me voir ou va voir d'autres personnes, peu importe.

[00:42:02] **Cindy Schalbetter:** D'une certaine manière, c'est une réaction naturelle : on veut se sentir bien. Et quand on observe les gens autour de nous, ceux qui nous passionnent dans ce sport ou les athlètes de haut niveau, le plus beau c'est qu'ils en parlent souvent aussi, beaucoup d'entre eux. J'ai eu de magnifiques discussions, par exemple, avec le réalisateur, qui est un véritable phénomène dans ce domaine. Je ne veux pas le glorifier maintenant, pardon, c'est la règle. Mais il possède la capacité de parler des choses qui le pèsent pour pouvoir les travailler, s'en libérer et continuer à avancer. Et il a une capacité incroyable à se concentrer sur ce dont il a besoin à l'instant précis pour aller de l'avant.

[00:42:50] Et n'a certainement pas fait ça comme ça, enfant ; c'était déjà très ancré en lui en tant qu'humain. Il y a aussi travaillé dessus. Et ce qui est beau, c'est que ces personnes parlent en fait aussi de ça si on leur demande. Et ça devrait aussi nous fasciner, le fait qu'on le fasse, parce qu'on ne peut grandir que si on fait des erreurs, qu'on les réfléchit et qu'on trouve de nouveaux chemins. Sinon, on fait toujours les mêmes erreurs avec les mêmes comportements. Comme ça, rien ne change jamais dans la vie. Je dois changer ma façon de penser pour que l'action change. Sinon, je reste dans les mêmes actions. Et elles créent les mêmes pensées et les mêmes schémas. C'est comme ça qu'on est. Ce sont comme nos programmes d'attitude, nos paramètres d'usine.

[00:43:40] **Lucian Haas:** En tant que coach mentale, quelle est la part de ton travail qui consiste à accompagner des pilotes qui viennent te voir pour dire : « J'ai vraiment besoin de parler avec vous d'un problème technique ou mental lié à l'aviation » ? Oui. En

[00:44:00] **Cindy Schalbetter:** En règle générale, les problèmes ou les plaintes mentales sont accompagnés de quelque chose. Quand je vole et que je suis généralement heureuse dans ce monde de l'aviation, et qu'il y a relativement peu de choses qui me dérangent, et que soudainement ça ne se passe plus aussi bien pour une raison quelconque, sans que j'aie eu un accident ou quoi que ce soit, alors le problème se trouve peut-être souvent dans un autre domaine de la vie, sur un autre plan, peut-être à la maison. Avec la famille, dans la relation. On est souvent peut-être au travail. Un facteur de perturbation ailleurs qui t'empêche de te consacrer pleinement à ton activité. C'est quand les sportifs viennent et disent : je n'arrive plus à grimper en étant dans le flow.

[00:44:47] Quelque chose ne va pas avec moi, alors que je fais mon entraînement exactement de la même manière. Je n'ai rien vécu de grave. Et là, je me demande simplement : qu'est-ce qui se passe d'autre dans ma vie ? Ah, ma copine me stresse encore. Oui, bien sûr, d'accord. Ça a un impact sur moi, non ? Oui, ça fait quelque chose. Et ce sont précisément ces choses qui nous perturbent dans les domaines où nous devrions bien fonctionner. C'est pourquoi il est si important pour les pilotes en général, peu importe ce que vous pilotez, de trouver un outil ou une méthode pour vous-même, pour peut-être laisser les choses au sol et vous en occuper après, ou pour dire : ça me pèse. Je ne suis pas prêt à faire le vol aujourd'hui. Je ne peux pas assurer.

[00:45:32] Ça ne sert à rien.

[00:45:34] **Lucian Haas:** Certains utilisent aussi le vol comme une sorte d'évasion, du moins une évasion temporaire, pour dire : vraiment, je laisse derrière moi, comme tu viens de le dire, je laisse les problèmes au sol et dans les airs, je suis juste l'homme heureux, l'homme libre qui peut voler en toute liberté. Est-ce que c'est une approche cohérente selon toi, ou devrait-on simplement dire non, on ne devrait pas utiliser le vol comme une évasion ?

[00:46:05] **Cindy Schalbetter:** Les deux. Je pense que si tu demandes à quelqu'un s'il s'enfuit parce qu'il va voler parce qu'il a un problème à la maison, par exemple — ce n'est qu'un exemple — il ne va pas confirmer qu'il a un problème. Il ne dira pas non plus que c'est une fuite, parce qu'il va juste voler, comme il l'a toujours fait. Il va simplement voler plus. D'une part, je pense que le vol, parce que tu l'apprends par toi-même et que tu passes beaucoup de temps seul en parapente, cela te donne énormément, personnellement en tant que pilote. Ça t'enrichit, ça rend ton cœur heureux et tu as quelque chose que tu peux mener seul en assumant tes responsabilités. Tu peux piloter le truc, personne ne te dérange

là-haut, tu as ta paix intérieure. C'est une raison, et c'est quelque chose que l'on construit sur toute une vie de pilote.

[00:46:54] Et c'est un endroit qui donne de la force. C'est pour ça que je trouve ça juste. Aller voler pour se retrouver soi-même, pour se sentir bien et pour être heureux. Et d'un autre côté, tu peux évidemment utiliser ça très facilement pour des situations où tu veux simplement t'échapper de chez toi ou de tes histoires au sol. Là, ça dépend encore de l'individu, si tu veux affronter tes problèmes dans la vie ou non.

[00:47:28] Une question de caractère ou de réflexion. Chacun fait son choix.

[00:47:36] **Lucian Haas:** Alors, les deux. On ne peut pas dire qu'il ne faut pas le faire, qu'il ne faut pas fuir. Mais ça peut aussi être salvateur, parfois avoir la paix de l'âme, ne serait-ce que pour une période, pour ensuite retrouver la force de faire face aux problèmes du quotidien.

[00:47:50] **Cindy Schalbetter:** Exactement, je ne sais pas pour toi. Est-ce que tu aimes prendre l'avion ?

[00:47:53] **Lucian Haas:** Non, pas du tout. Je déteste prendre l'avion.

[00:47:56] **Cindy Schalbetter:** Oh, allez, ne dis pas ça.

[00:47:58] **Lucian Haas:** Non, j'adore voyager, mais pour moi, ce n'est pas vraiment une fuite du quotidien. J'ai en fait une vie quotidienne très agréable et une relation qui fonctionne très bien, je ne peux pas me plaindre du tout. Et là, voyager n'est qu'un plus, la cerise sur le gâteau. C'est magnifique. Donc je peux simplement en profiter et, au fil des années, je suis devenu un voyageur très endurant et de plus en plus un voyageur plaisir, qui accepte tout ce qui se présente, mais qui ne finit pas par dire : « Oh merde, on n'a fait que 77 au lieu de 78 kilomètres ou quoi que ce soit ». Avec le temps, ça m'est devenu totalement égal.

[00:48:39] **Cindy Schalbetter:** Oui, c'est bien. Je pense que c'est justement le genre de message qu'on pourrait faire passer. J'ai pensé exactement la même chose. On a choisi de voler, et ça devrait normalement procurer de la joie ; il faut parfois baisser un peu ses exigences et simplement apprécier ce qu'on a. L'amour est aussi un peu dans l'air.

[00:49:01] **Lucian Haas:** Je voudrais revenir brièvement sur le négatif, ou plutôt sur une expérience négative. Tu m'as écrit un mot très court dans un e-mail, et je me suis dit que je voulais aborder ça. Une expérience négative que tu as eue, il est écrit : "Knockout" en thermique. Je n'arrive pas à imaginer ce que ça veut dire. C'était quoi ?

[00:49:22] **Cindy Schalbetter:** Ok, un jour j'étais à Fisch pour faire de la thermique. Il y avait une légère tendance à la bise. Et quand la bise arrive, on a souvent de la thermique très déchiquetée à Fisch. C'est un peu fatigant à piloter. Oui, c'était une journée comme ça. Je suis partie, ça est monté comme une fusée. Et en deux ou trois tours, j'étais au-dessus de l'Eckishorn ou quelque chose comme ça. Bien trop vite. Ça a foncé vers le haut.

[00:49:57] Et pour moi, c'est parfois une question physique. La veille, j'étais au resto avec ma collègue et on a bu deux verres de vin. Ça ne passe pas du tout pour moi. Et là, je pars, je monte d'un coup. Et soudain, là-haut, je me rends compte : wow, là, j'ai déjà la nausée. C'était trop rapide. Et quand ça m'arrive, je m'échappe vers la vallée pour me calmer, manger, boire. Et je continue de voler. J'étais si haut. Je suis ensuite allée vers Wellwald. Pendant la traversée, je me suis un peu remise et je suis entrée dans le tube suivant. Et là, c'était encore vraiment pas bon. Et d'un coup, j'étais juste partie.

[00:50:42] Je me rappelle juste que mon parapente était orienté vers Rasselstadt. Donc vers le sud, en fait. C'est la dernière image que j'ai eue. Et puis, plus rien. Juste du noir. À un moment, je me suis réveillée et j'étais encore dans le même couloir. Mais mon parapente allait vers, je dirais, 90 degrés par rapport à la dernière image que j'avais. Mais je n'ai aucune idée de ce qui s'est passé, si j'ai continué à tourner ou si c'était juste un quart de tour, parce que je n'ai aucune notion du temps. Et j'ai eu un peu la nausée. Et puis j'ai coupé, je suis descendue, ça a été super long avant que je puisse atterrir. J'ai atterri et

[00:51:29] c'était déjà parti. Et là, je me suis dit : « Putain, c'est quoi ça ? » Et j'ai juste eu la nausée pendant un instant. Un ami s'est occupé de moi et m'a demandé si j'avais pris mon petit-déjeuner. Et normalement, je le fais toujours. Mais ça ne s'expliquait pas et je pense que c'était purement physique, je ne pouvais tout simplement pas supporter, ce jour-là, de monter si vite et peut-être aussi ces, pour dire les choses mal, deux verres d'alcool la veille, alors que je ne bois

jamais, mon corps ne l'a pas supporté d'une manière ou d'une autre. La thermique était si abrupte et forte que, ouah, je ne l'ai juste pas supporté, d'une façon ou d'une autre.

[00:52:07] Exactement. Je n'ai pas aimé ça, je ne veux plus en refaire.

[00:52:12] Oui, j'ai vécu des trucs comme ça.

[00:52:15] **Lucian Haas:** Depuis que tu t'absteniens de deux verres d'alcool quand tu sais que tu veux voler le lendemain ? Ou quelle leçon en as-tu tirée pour toi ?

[00:52:23] **Cindy Schalbetter:** Absolument, je ne bois pas d'alcool quand je prends l'avion, et c'est pareil maintenant à l'école de pilotage. On dit qu'on peut peut-être encore boire de l'alcool jusqu'à douze heures avant, mais ça ne sert à rien pour mon cerveau ni pour tout mon corps, et je réagis peut-être simplement fortement à ces toxines. Et donc, oui, j'en tire la leçon de simplement m'en abstenir.

[00:52:46] **Lucian Haas:** C'est assez drôle, j'ai écouté hier un podcast de Gavin McClurg où il y avait un médecin aéronautique qui avait travaillé pour l'US Air Force, qui s'occupe beaucoup des effets de l'altitude, mais aussi de la thérapie du sommeil et de la nutrition, et de la façon dont tout cela affecte la physiologie du corps, particulièrement en lien avec le vol. Il a dit que l'alcool, par exemple, est quelque chose auquel on pense peu, mais qui, justement quand on monte, peut amplifier énormément la réaction du corps face à la baisse du taux d'oxygène. Oui, et si d'habitude tu dis que tu supportes très bien une altitude de 3000 mètres,

[00:53:33] est-ce que ça peut arriver que si tu as encore un peu d'alcool dans le corps, que dès 2000 mètres, tu ressenties très nettement que le taux d'oxygène chute ? Et ça pourrait être exactement ton cas, surtout quand on monte si vite, que ton cerveau se dit : « Hé, j'ai un manque d'oxygène ou je ne sais quoi, là, je coupe tout. »

[00:53:55] **Cindy Schalbetter:** Exactement, c'est ça. J'ai aussi déjà fait un œdème cérébral par le passé en montant et en faisant de l'alpinisme.

[00:54:02] Je peux monter en altitude, mais à partir d'un certain point, ça ne va tout simplement plus pour moi, et j'en ai d'ailleurs discuté à plusieurs reprises avec un bon ami qui est aussi médecin.

[00:54:15] il s'occupe aussi des pathologies liées à l'altitude ou de la médecine de haute montagne.

[00:54:21] Oui, il répète toujours la même chose, c'est vrai que mon corps a probablement ses limites là-bas et oui, j'ai déjà eu des expériences avec ça, j'ai fait un mal de crâne ou un œdème cérébral en Amérique du Sud. Oui, mon cerveau m'a déjà appris pas mal de choses pendant ce temps-là sur cette terre.

[00:54:47] **Lucian Haas:** Tu pilotes déjà depuis 18 ans ? Non,

[00:54:50] **Cindy Schalbetter:** moins, 15.

[00:54:54] **Lucian Haas:** Est-ce que j'ai mal calculé ? Tu n'as pas commencé à 20 ans et tu en as 38 maintenant ?

[00:54:59] **Cindy Schalbetter:** Ah, c'est vrai, désolée, je n'ai probablement pas compté les années de pilote d'essai. Oui, oui, c'est ça. Oui, je suis dans l'air depuis si longtemps, c'est vrai. J'en ai fait huit en test. D'accord,

[00:55:12] **Lucian Haas:** Donc 18 ans, c'est pas mal d'expérience. Qu'est-ce que tu retires de toutes ces expériences que tu as vécues ? Est-ce qu'il y a une sorte de... pas une expérience particulière, mais une prise de conscience particulière ou quelque chose où tu te dis : « Je sais ça aujourd'hui, j'aurais aimé le savoir bien plus tôt dans mes années de pilote. » Ça m'aurait peut-être évité pas mal de choses ou m'aurait offert des moments plus agréables, ou quoi que ce soit.

[00:55:39] **Cindy Schalbetter:** Oui, tout à fait, et c'est peut-être un domaine qui t'intéresse. Durant ces jeunes années, j'ai toujours voulu obtenir des réponses sur certains phénomènes météo que nous avons ici dans cette vallée sauvage. Et j'ai toujours bombardé mes instructeurs de questions. Parfois, ils me disaient : « Tu sais, on ne le sait pas, on doit l'expérimenter. On va l'apprendre. » On découvre des zones de vol que nous apprenons maintenant à délimiter ou à comprendre. Oui, pourquoi ne peut-on pas faire ça et pourquoi est-ce comme ça ici ? J'ai souvent eu des réponses, mais j'étais quelqu'un qui voulait beaucoup savoir.

[00:56:23] Et avec le temps, les zones de vol ont évolué, les pilotes ont plus de connaissances, on connaît les pièges. Et c'est certainement quelque chose que j'aurais aimé avoir plus tôt, mais le savoir n'était pas là. On a aussi fait venir des météorologues pour former nos pilotes. Et les météorologues nous ont dit : « Écoutez, qu'est-ce que je peux vous dire ? Vous volez ici. Vous savez mieux comment ça fonctionne. » Mais on n'avait aucune description pour ces phénomènes que nous vivions. On ne faisait que les vivre et échanger entre nous, sans aucune explication. Et maintenant, on en est au point où on peut tous un peu parler de la même chose et que c'est devenu, d'une certaine manière, explicable.

[00:57:09] Et même maintenant, quand je vole avec les pilotes d'avion de tourisme, ils n'apprennent pas ça dans les moindres détails. Ils apprennent surtout la météo générale. Et puis ils arrivent pour atterrir. Et ils ont peut-être des convergences ou des rafales. Et ils se disent : « Bah, c'est quoi ça ? » Et je me dis : « Oui, ils doivent aussi apprendre à descendre. » Enfin, l'atterrissage se fait au sol et pas à 3000 mètres d'altitude. Et j'aurais aimé savoir toutes ces choses-là un peu plus tôt dans ma vie. Mais ça vient avec le temps. C'était une évolution, je crois, comme tout le reste.

[00:57:47] **Lucian Haas:** Mais je pense que c'est un souhait un peu naïf. Parce que moi, je m'occupe de la météorologie depuis toute ma carrière de pilote. J'apprends chaque année, chaque jour, et j'ajoute toujours de nouvelles choses à chaque nouvelle zone de vol. Ou plutôt, j'ai mes théories et je me dis : « Ici, ça devrait fonctionner comme ceci ou comme cela. » Probablement, on peut alors essayer et constater que dans 70 % des cas, ça marche. La théorie est juste. Et dans 30 % des cas, c'est peut-être comme si tu te disais : « Bon, aujourd'hui ma théorie ne tient pas, ou ici ça fonctionne d'une autre manière. » Et là, on demande peut-être à un local qui explique pourquoi c'est comme ça. Que c'est toujours le cas ici. Et pour ça, il faudrait vraiment voler là-bas pendant un certain temps pour pouvoir développer petit à petit une idée de pourquoi, par exemple, la vallée latérale aspire l'air de telle ou telle manière les jours de vent, ou peu importe ce qui est lié à ça.

[00:58:43] C'est donc aussi beaucoup de savoir empirique, au final, que l'on ne peut acquérir qu'avec l'expérience. Et c'est aussi là que toute la communauté peut, en quelque sorte, construire une expérience commune. Et c'est sans doute une bonne chose pour ceux qui apprennent aujourd'hui, car ils reçoivent bien plus rapidement certaines expériences que les anciens qui ont commencé à la fin des années 80 et qui n'en avaient aucune idée, mais qui se sont juste jetés dans une masse d'air sans savoir du tout comment la brise de vallée se comporte, où se trouvent les jets, quels rotors il y a, ou autre chose. Il y a une belle histoire qu'on m'a racontée une fois à propos d'un décollage. Je ne sais plus du tout comment il s'appelle.

[00:59:28] Dans le Zillertal, au début de la scène du parapente, quand ça a commencé, c'était l'un des principaux décollages. Et c'est un décollage où il se forme un rotor à cause de la brise de vallée. Il se trouve derrière une sorte de nez. On peut y décoller. Le vent arrive toujours de face, parce que le rotor fait quasiment tourner le vent de telle sorte qu'il arrive toujours de face là-bas. Et quand ils ont commencé à décoller là-bas au début, ils sont partis en s'engouffrant dans ce rotor. Mais les ailes avaient une si mauvaise finesse qu'ils en tombaient ou en sortaient quasiment toujours par le bas du rotor et n'avaient jamais de problème. Ça veut dire qu'ils n'ont jamais vraiment ressenti le rotor en tant que tel, mais seulement comme un bon vent de face pour le décollage. Mais quand les ailes ont soudainement eu une meilleure performance de portance et qu'elles ne plongeaient plus vers le bas avec un ratio de 1 pour 2 ou 1 pour 3, mais qu'elles continuaient de voler en ligne droite avec 1 pour 5, 1 pour 6, 1 pour 7, disons, les pilotes se sont soudainement retrouvés dans la partie dangereuse du rotor.

[01:00:26] Soudain, ils ne ressentaient plus l'air par le bas et par l'avant, mais par le haut, là où le rotor les percutait. Et puis, les pilotes se sont mis à s'écraser les uns après les autres et ont dû apprendre, d'accord, il semble y avoir un phénomène qu'on ne pouvait pas ressentir auparavant. À savoir, ah, il se forme quelque chose, ils ont fini par comprendre petit à petit, il se forme un rotor de brise de vallée. Mais aujourd'hui, quand il y a de la brise de vallée, plus personne ne décolle sur ce décollage, parce que tout le monde sait que c'est mortel. Mais l'expérience que l'on acquiert est aussi toujours liée à la technique avec laquelle on le fait. Enfin, avec quel genre d'appareil on le fait ? Et est-ce que l'appareil vous conduit dans les zones où vous acquérez cette expérience ? Comme tu le dis, avec un appareil qui reste toujours à 3000 mètres, on ne pourra évidemment jamais acquérir l'expérience qu'on fait à basse altitude.

[01:01:16] Avec les courants et tout ce qui se passe alors en conséquence près du sol. Et ce sont certainement des choses qui doivent encore s'assembler pour que ça se produise.

[01:01:29] Cindy, j'ai lu une belle phrase sur ton Facebook. Tu as écrit que la décision la plus sensée que tu aies prise dans ta vie, c'est de voler. Pourquoi est-ce la plus sensée ?

[01:01:42] **Cindy Schalbetter:** Parce que c'est l'endroit qui rend la thermique la plus heureuse. Peut-être parce que moi, comme d'autres personnes là-haut, j'y trouve ma paix.

[01:01:52] Et parce que là-bas, je pense que le soleil est une chose importante. J'adore voler face au soleil. Je suis quelqu'un qui aime les couchers de soleil. Et j'ai souvent le visage tourné vers le soleil. J'adore voler frontalement vers le soleil.

[01:02:11] Je pense que ce sont ces valeurs émotionnelles que j'intègre, que j'intègre à chaque fois que j'écris des textes. Ce que ça signifie pour moi, au fond, de pouvoir faire ça dans cette vie.

[01:02:25] **Lucian Haas:** Tu as aussi déjà mentionné à plusieurs reprises, si je me souviens bien, que tu es en train de passer ton brevet de pilote privé, donc avec un avion à moteur. Pourquoi ?

[01:02:37] Alors, un moteur peut-il remplacer un parapente ?

[01:02:42] **Cindy Schalbetter:** Jamais, jamais. Et croyez-moi, le plus beau vol, c'est toujours le parapente. Quand j'étais enfant, je rêvais de voler en avion. Mon frère, en hélicoptère. Et les parapentes, on en voyait tous les jours parce qu'on avait grandi là-bas. Et je voulais juste avoir cette sensation de vol, d'une manière ou d'une autre, dans ma vie. Et oui, j'ai commencé avec un parapluie quand j'ai sauté de l'escalier de la grange dans la cour de fumier de mon papa. Mon papa avait des moutons et ma mère avait un grand parapluie. Pour deux personnes, un énorme truc. Et je me suis dit qu'il volerait peut-être. J'ai sauté et je me suis retrouvée coincée dans une pile de fumier. Ça n'a pas volé.

[01:03:27] Et là, je me suis dit : « Putain, à un moment donné, il me faudra bien un moteur. » Ça est revenu dans ma vie plus tard. J'avais un peu laissé ça de côté parce que j'ai fait tellement de parapente. Et puis c'est revenu et j'ai commencé avec toutes mes peurs, de savoir si j'allais y arriver ou pas. J'ai commencé et je n'ai pas encore tout fini. En fait, je suis encore en plein dedans.

[01:03:54] Et maintenant, ces mondes de vol sont extrêmement différents. Je dirais que je suis contente d'avoir appris le parapente avant. Ça m'apporte énormément, surtout au niveau météo, mais aussi avec l'idée de ne pas dépendre du moteur pour ce que la météo impose, les influences météorologiques. Je veux dire, je ne veux pas devenir plus sûr de moi juste parce que j'ai un moteur. Parce que je trouve que c'est une attitude dangereuse.

[01:04:27] **Lucian Haas:** Pourquoi as-tu besoin de, ou veux-tu faire du vol motorisé ?

[01:04:33] **Cindy Schalbetter:** En fait, j'avais une sorte de vision. Mais je ne sais pas si elle fonctionnera encore à l'avenir. Des amis à moi ont fondé une fondation. Fabio, tu l'as déjà interviewé aussi.

[01:04:43] **Lucian Haas:** Fabio Tragen ?

[01:04:44] **Cindy Schalbetter:** Oui, exactement, l'initiative humanitaire de pilotes. Ça m'a énormément motivée au début. J'étais là quand l'idée est née. Et on était ensemble dans le hall de départ en train de voler. Et puis il y a eu le Hochrund. Deux ans plus tard, les gars ont réussi à mettre ça en place. C'était incroyable. Ça m'a toujours motivée parce qu'on pouvait encore voler avec eux en tant que pilote privé. Mais depuis, les lois ont un peu changé. Seules deux machines à moteur peuvent être utilisées pour les vols SAR, donc pour les vols de secours impliquant des personnes. Et aussi parce qu'on vole au-dessus de la mer. Et à l'avenir, il se peut que seuls des pilotes commerciaux soient utilisés. Donc pour l'instant, c'est encore incertain.

[01:05:29] **Lucian Haas:** J'ai lu que ton oncle Marco était pilote de brousse. Oui. Est-ce que c'est encore un objectif pour toi ?

[01:05:37] **Cindy Schalbetter:** Je ne pense pas. Mais je retournerai sûrement au Canada pour faire des vols avec lui. Il est à la retraite maintenant. Il a gravi les échelons, passant de pilote de brousse à pilote de ligne. Il a vraiment appris à piloter là-haut, en Alaska. C'est ça, la difficulté.

[01:05:54] Et oui, il m'a peut-être aussi transmis une grande partie de sa passion pour tout ça. Aujourd'hui, j'ai le privilège de piloter avec son casque. Je me sens toujours super bien quand je le mets. Exactement. Oui, il est maintenant à la retraite.

[01:06:10] **Lucian Haas:** Est-ce que tu as aussi quelque chose que tu emmènes avec toi quand tu fais du parapente ? Une sorte de talisman ou autre, pour te dire, alors là, je me sens bien ?

[01:06:20] **Cindy Schalbetter:** Je trouve souvent des trucs dans mes sièges. Pendant un certain temps, j'avais une balle de golf avec moi, qu'on se passait tout le temps de main en main entre amis dans le siège de parapente. Et elle est restée avec moi vraiment longtemps. C'est la balle de la chance. Elles me sont toujours transmises un peu plus loin.

[01:06:40] Mais elle ne venait pas de moi seule. C'est juste qu'on la donne tout le temps à tout le monde. J'ai parfois une petite phrase sur mon variomètre. Mais sinon, je n'ai pas vraiment de talisman avec moi, non.

[01:06:55] **Lucian Haas:** C'est quoi la plus belle phrase que tu as eue sur ton vario jusqu'à présent ?

[01:07:00] **Cindy Schalbetter:** Le plus beau slogan ? Moi,

[01:07:05] Je n'ai pas beaucoup de place pour écrire ça. Il n'y a en fait que des mots écrits dessus. La plupart du temps, c'est écrit que j'ai besoin de clarté. Tout simplement. Mental strength, clarté, focus mental et force. Je

[01:07:26] j'ai juste besoin de force pour continuer à voler, parce qu'avant, je faisais souvent demi-tour trop tôt.

[01:07:33] **Lucian Haas:** Alors, je te souhaite beaucoup de force pour tous les vols à venir. Que ce soit en avion léger ou, je l'espère, aussi beaucoup en parapente. Merci d'avoir partagé ça.

[01:07:44] **Cindy Schalbetter:** Merci à toi.

[01:07:45] **Lucian Haas:** Et passez un bon moment.

[01:07:48] **Cindy Schalbetter:** Merci beaucoup. Merci.

[01:07:54] **Lucian Haas:** Ceux qui souhaitent contacter Cindy, son site s'appelle www.mind-act.net. Tu trouveras d'autres liens dans les notes de cet épisode sur le blog de parapente Lu-Glidz. Si Podz-Glidz te plaît, tu peux abonner le podcast sur le podcatcher de ton choix. Recommande aussi Podz-Glidz à tes amis pilotes. Enfin, tu peux soutenir financièrement mon travail en tant que supporter. Tu es libre de choisir le montant que tu souhaites donner. Si tu préfères te baser sur les autres, 60 euros par an, soit environ 5 euros par mois, est une contribution habituelle. Mais peu importe ce que tu donnes, chaque somme aide à ce que Podz-Glidz et Lu-Glidz puissent continuer à être exploités et développés au service de la scène du parapente.

[01:08:42] Je vous en remercie. Toutes les informations sur la manière dont votre contribution me parvient se trouvent sur le site www.Lu-Glidz.blogspot.com. Vous y trouverez le menu "Fördern". Lu-Glidz s'écrit Lu-Glidz.

[01:09:02] À la prochaine. On ne tombe pas du ciel. Ciao.