

GLEITSCHIRM- WELTCUP-SUPERFINALE

SUPERFINALE I DU MONDE



Für den Weltcup, ja für die ganze Gleitschirm-Wettbewerbsszene war der Superfinal in Mexiko eine Premiere, die weit herum mit Spannung, aber auch viel Nervosität erwartet wurde. Erstmals in der Geschichte der Tuchfliegerei wurde ein Wettbewerb auf höchstem Niveau ausschliesslich mit Schirmen geflogen, welche die EN-Normen für passive Sicherheit erfüllen.

 **Jörg Ewald**

Ausserdem, als Folge dieser Regelung, war der Superfinal der erste Einsatz der neusten Generation von EN-D-Schirmen, welche zum Teil von ihren Herstellern klar als Wettbewerbsschirme und somit für «klassische» EN-D-Piloten ungeeignet deklariert wurden. Spekulationen zuhauf – von «das wird viele Unfälle geben» bis «das wird total langweilig, weil nun alle gleich schnell respektive langsam fliegen» – prägten das Vorfeld. Die Frage, ob die EN-D-Vorschrift die Sicherheit erhöhe, würde man die aufgrund eines einzelnen Wettbewerbs, mit den derzeit besten Piloten der Welt notabene, beantworten können? Um es vorwegzunehmen: konnte man nicht. Der direkte Vergleich mit der WM 2009 bietet sich zwar an, und da steht der PWC-Superfinal 2012 deutlich besser da: Wir verzeichneten in neun Läufen ebenso viele Notschirmabgänge. Die schwerste Verletzung konnte mit lediglich drei Stichen (allerdings an einer empfindlichen Stelle der männlichen Anatomie) behandelt werden. Die WM 09 im Vergleich: Elf Tasks, 13 Notschirme, sieben Abstürze respektive Baumlandungen ohne Notschirm, drei Kollisionen in der Luft, zwei Schwerverletzte und ein Toter.

Doch die Unterschiede zwischen den beiden Wettbewerben sind zu gross bezüglich Pilotenfeld (das WM-Teilnehmerfeld besteht nur zur Hälfte aus wirklichen Top-Piloten, im PWC ist der Anteil deutlich höher), Wettbewerbsformat (an der WM noch Nationenwertung mit

Pour la Coupe du monde, et même pour tout le milieu du parapente, la superfinale de Mexiko était une première attendue avec ferveur, mais aussi une certaine nervosité. Pour la première fois dans l'histoire du vol libre, une compétition de haut niveau allait se tenir exclusivement avec des ailes remplissant les normes de sécurité passive EN.

En outre, et conséquence de ce règlement, la superfinale est la première compétition où la nouvelle génération d'ailes EN D va faire son apparition, dont certaines clairement définies comme aile de compétition par leur constructeur, et donc inadaptée aux pilotes EN D «classiques». Les spéculations sont allées bon train avant la compétition, de «Il y aura de nombreux accidents» à «Ça va être super ennuyeux, on va tous voler aussi vite, ou aussi lentement». Il y avait également la question relative à une sécurité renforcée grâce aux normes EN D: mais une seule compétition – avec les meilleurs pilotes du monde, soit dit en passant – suffirait-elle à y répondre? Réponse qu'on peut déjà anticiper: non. On peut néanmoins établir une comparaison directe avec le CM de 2009, et la superfinale de la PWC 2012 s'en sort mieux: neuf manches pour autant de lancer de secours. La blessure la plus grave a pu être soignée par trois petits points de suture (à un endroit sensible de l'anatomie masculine, cependant). Lors du CM 2009, sur onze manches, on avait déploré 13 lancers de secours, sept crashes ou atterrissages dans les arbres sans secours, trois collisions en l'air, deux blessés graves et un mort.

Mais les différences entre les deux compétitions sont trop grandes en termes de pilotes (le peloton d'un CM n'est composé que pour moitié de vraiment très bons pilotes, la proportion est bien plus

E COUPE DE PARAPENTE

Valle de Bravo



Alcides Bohner

Peter Neuwenschwander nach dem Start. Peter Neuwenschwander après le décollage. | Über dem Pelton. Au-dessus du Pelton.



vordefinierten Piloten; der Weltcup ist ein Individualwettbewerb, nur die besten 75% der Laufresultate zählen für die Gesamtrangliste) und meteorologischen Bedingungen, als dass man tatsächlich Rückschlüsse ziehen könnte. Allen Unkenrufen zum Trotz wurde es auch überhaupt nicht langweilig. Von den geplanten zehn Tasks flogen wir deren neun. Ausgerechnet am Tag mit der grössten Medienpräsenz, inklusive Besuch und Tandemflug der «Good Morning America»-Meteopräsentatorin Ginger Zee, spielte das Wetter nicht mit und liess nur kurze Freiflüge zu. An den übrigen Tagen flogen wir Tasks zwischen 60 und 120 km. An deren sieben erreichten Piloten das Ziel – und dann immer zuhause. Weniger als 62 der insgesamt 117 Piloten tummelten sich nie auf dem in diesem Jahr wegen hohem Pegelstand recht eingeschränkten Landeplatz am See.

Darüber nur der Himmel

Aus Schweizer Sicht verliehen die zwei Wochen durchwegs erfolgreich: Der als «Legend» eingeladenen Housi Bollinger eröffnete das Feuerwerk mit einem Taskisieg und bewies einmal mehr, dass der Weltmeister 1993 und Weltcupsieger 1995 noch immer ganz vorne mithalten kann. Sein «Alles oder nüt»-Stil ist in den vorherrschenden sehr zyklischen Bedingungen kein Erfolgsgegarant – das zeigte sich in einigen der späteren Läufe –, aber wenn alles aufgeht, dann ist Housi immer noch kaum zu halten. Nach Housis Vorlage machte ein zweiter Schweizer immer wieder auf sich aufmerksam: Peter «Petsch» Neuwenschwander schaffte es wie kaum ein anderer, super Linien zu fliegen und stets ganz vorne mit dabei zu sein. Der Blick im Gagle nach oben endete meist bei seinem roten Ozone EnZo mit Spälti-Werbung – darüber kam nur noch der Himmel.

Nach dem Laufsieg im «Ableitertask» 5 zierte Petsch bereits am Ruhetag zur Mitte des Wettbewerbs die Spitze der Gesamtrangliste.

élevée en PWC), de format (évaluation par nation avec des pilotes préalablement désignés en CM, tandis que la PWC est une compétition individuelle où seuls 75% des résultats, les meilleurs, sont pris en compte pour le classement général) et de conditions météo pour pouvoir vraiment tirer des conclusions probantes. Malgré les mauvais présages, la compétition ne fut pas non plus ennuyeuse. Des dix manches prévues, neuf ont pu avoir lieu – c'est justement le jour où les médias étaient venus en force, avec la présence de Ginger Zee, la Miss météo de l'émission «Good Morning America», qui avait prévu de faire un vol en tandem, que la météo n'a permis de faire que quelques vols courts. Mais les autres jours, des manches de 60 à 120 km ont pu avoir lieu, dont sept ont permis à de nombreux pilotes d'atteindre l'arrivée. Moins de 62 des 117 pilotes n'ont jamais pu batifoler à l'atterro au bord du lac, d'aillères très étroit, cette année, à cause du niveau élevé des eaux.

Et au-dessus, le ciel

D'un point de vue suisse, ces deux semaines se sont vraiment bien passées: Housi Bollinger, invité en tant que «Legend», entame le feu d'artifice par une victoire dès la 1^{re} manche et prouve une fois encore que le Champion du monde 1993 et vainqueur de la Coupe du monde 1995 est encore capable de lutter aux avant-postes. Son style «tout ou rien» n'est pourtant pas garant de réussite dans des conditions très cycliques, comme l'ont montré d'autres manches, mais quand tout s'enchaîne bien, Housi est intenable. Après cette belle entrée en matière, c'est un autre Suisse qui attire l'attention: Peter «Petsch» Neuwenschwander suit d'excellentes lignes, ce qui lui permet de toujours voler avec le groupe de tête. Un coup d'oïze vers l'essaim, là-haut, finit d'ailleurs irrémédiablement sur son Ozone EnZo rouge et la publicité Spälti – au-dessus, il n'y a plus que le ciel.



Stephan Morgenthaler: | Pulik fliegt Richtung Valle. L'essai vol vers Valle. | Peter Neuschwander im Landeanflug. Peter Neuschwander en approche finale.

Allerdings beruhte diese Liste noch auf einem Denk- und Rechenfehler bei den Streichresultaten. Tatsächlich lag er ein paar Punkte hinter dem Franzosen Jean-Marc Caron zurück, einem dieser sprichwörtlich ewigen Zweiten, der es diesmal, das war ihm anzumerken, endlich ganz nach oben schaffen wollte. Bei der nächsten Berechnung, nach Task 6, stimmte dann die Formel, und Petsch lag immer noch vorne: Beim Abgleiten, nach 70 km Flug unter zum Schluss komplett abgedecktem Himmel, reichte es ihm knapp über einen kleinen Hügel hinweg, an dem Jean-Marc zusammen mit der Mehrzahl der verbliebenen Piloten abgestreift wurde. An dem Tag liess auch Stephan Morgenthaler seine fliegerische Genialität einmal mehr aufblitzen, als er einen Umweg von mehreren Kilometern in Kauf nahm, um unter einer Wolke aufzudrehen, die vor dem grauen Himmel nahezu unsichtbar war. Nur der PWC-Champion 2009, Charles Cazaux, kam noch ein paar Meter weiter als Steph. In Task 7 behielt Petsch wiederum die Oberhand über die hinter ihm sich drängenden Franzosen.

Freche Linie

In Task 8 leistete ihm dann Steph wichtige Schützenhilfe: Er zog eine kleine Gruppe um den späteren Tagessieger Ulrich Prinz (D) auf der frechen direkten Linie Richtung Ziel und riss dann auch den Endanflug an, als Ulli eigentlich noch gar nicht ein bisschen weiter aufgedreht hätte. Dadurch kam das Hauptfeld mit deutlichem Rückstand ins Ziel. Jean-Marc's Vorsprung von 29 Sekunden auf Petsch übersetzte sich somit in nur 4 Punkte; eine Vorentscheidung war gefallen. In der Nacht vor dem letzten Task liefen einige Computer heiss bei der Berechnung möglicher Streicher-Szenarien. Die Resultate stimmten uns nur gedämpft optimistisch, boten sich doch Jean-Marc einige Wege, wie er Petsch im letzten Moment noch hätte abfangen können. Aber dieser liess sich nicht aus der Ruhe bringen und machte im letzten Lauf mit seinem zweiten Tagessieg souverän alle Rechnerien hinfällig.

Mit diesem Gewinn des Weltcup-Superfinals reihet sich Peter Neuschwander in die Reihe der Schweizer Weltcupgewinner ein und darf nun neben Housi Bollinger (1995), Peter Lüthi (1998), Kari Eisenhut (1999), Andy Hediger (2000), Alex Hofer (2002), Chrigel Maurer (2005, 2006, 2007) und Andy Aebi (2008) ebenfalls als «Legend» bezeichnet werden.

Schrumpfende Leinen

Der Damenwettbewerb drohte anfangs, zumindest ganz vorne, eine langweilige Sache zu werden, da einzig die mehrfache Weltcupgewinnerin Petra Slivova (CZ) über einen Schirm der neusten Generation verfügte. Die übrigen Teilnehmerinnen mussten auf klassische EN-D-Schirme der Vorjahre ausweichen, da ihre Grossen noch nicht homologiert waren. Ab Mitte der ersten Woche machte sich aber beim Gin Boomerang X, den auch Petra flog, eine markante Leistungseinbusse bemerkbar, die schlussendlich auf schrumpfende Leinen zurückgeführt werden konnte. Somit war auch die Tschechin plötzlich nicht

Après sa victoire lors de la 5^e manche, plutôt «planante», Petsch se trouve déjà en tête du classement lors de la journée de pause, à mi-compétition. Mais ce classement repose encore sur une erreur de raisonnement et de calcul des résultats biffables. En fait, il est à quelques points derrière le Français Jean-Marc Caron, l'un de ces éternels deuxième qui donne cette fois la nette impression de vouloir enfin finir tout en haut. Le calcul suivant, après la 6^e manche, donne un résultat correct et cette fois, Petsch est vraiment en tête: après 70 km et sous un ciel totalement couvert, il est parvenu à planer par-dessus une petite colline qui a bloqué Jean-Marc et la plupart des pilotes encore en course. Ce jour-là, Stephan Morgenthaler fait lui aussi et une fois encore la démonstration de son génie aérien en osant un détour de plusieurs kilomètres pour enrrouler sous un nuage presque invisible sur le fond gris du ciel. Seul Charles Cazaux, le vainqueur de la PWC 2009, parvient à voler quelques mètres plus loin que Steph. Lors de la 7^e manche, Petsch domine encore les Français qui sont à ses trousses.

Une ligne culottée

Au cours de la 8^e manche, Steph lui apporte un soutien important: il entraîne un petit groupe, dont le vainqueur du jour, Ulrich Prinz (D), sur une ligne directe et culottée vers l'arrivée, et c'est aussi lui qui lance le planer final tandis qu'Ulrich aurait préféré enrrouler encore un peu. Ainsi, le gros du peloton atteint l'arrivée avec un retard important, et l'avance de Jean-Marc sur Petsch, 29 secondes, ne se traduit que par quatre petits points – l'issue se dessine déjà. Au cours de la nuit précédant la dernière manche, les ordinateurs tournent à plein régime et calculent les différents scénarios possibles. Les résultats ne nous rendent pas très optimistes, puisque plusieurs possibilités s'offrent encore à Jean-Marc pour éventuellement rattraper Petsch. Mais ce dernier ne se laisse pas perturber et remporte sa deuxième victoire d'étape, rendant ainsi tout calcul supplémentaire superflu.

Avec cette victoire en superfinale de Coupe du monde, Peter Neuschwander rejoint les vainqueurs suisses en Coupe du monde et comme ses prédécesseurs, Housi Bollinger (1995), Peter Lüthi (1998), Kari Eisenhut (1999), Andy Hediger (2000), Alex Hofer (2002), Chrigel Maurer (2005, 2006, 2007) et Andy Aebi (2008), il porte désormais lui aussi le titre de «Legend».

Des suspentes qui rétrécissent

Au début, la compétition féminine s'annonce ennuyeuse, au moins aux avant-postes: seule Petra Slivova (CZ), qui a remporté plusieurs fois la PWC, possède une aile de la nouvelle génération. Les autres volent avec des ailes EN D classiques de l'année précédente, dans la mesure où leurs tailles n'étaient pas encore homologuées. Mais en milieu de première semaine, la Gin Boomerang X, aile sur laquelle vole aussi Petra, perd beaucoup en performance, ce qui est dû à des suspentes qui rétrécissent, comme on l'apprendra bientôt. Ainsi, la Tchèque n'est bientôt plus touchable. Ses concurrentes rempor-



Wetli Doublet



Arnette Hummer

mehr unantastbar. Ihre Konkurrentinnen flogen mehrere Laufsiege ein, bis das Problem bei den Gin-Schirmen behoben war. Eine dieser Tagessiegerinnen (Lauf 6) war Regula Strasser, die nach etwas Pech im dritten Lauf (Ziel erreicht, aber erst nach der Goal-Deadline) im Rennen um Rang 2 hinter die amtierende PWC-Meisterin Seiko Fukuoka-Naville (F) zurückgefallen war. Den dritten Rang verteidigte sie dann in gewohnt unaufgeregter und kontrollierter Manier gegen die in der zweiten Hälfte immer stärker fliegende Japanerin Keiko Hiraki (PWC-Champion 2009) und darf sich nun verdientermassen über ihren ersten Superfinal-Podestplatz freuen.

Husten, bis der Schirm klappt

Bedauerlicherweise war das mit elf Piloten angeordnete Schweizer Team stark von gesundheitlichen Problemen geplagt. Heftige Zahnschmerzen motivierten Housi vor allem am Anfang wiederholt zu einem noch aggressiveren Flugstil, als man das sonst schon von ihm kennt... So kam er schneller heim zu Kopfwehtabletten und Bett. Hartnäckige Rückenbeschwerden zwangen Stefan Wyss, einen der Titel-favoriten, bereits nach dem ersten Task zur Aufgabe. Eine aus Europa importierte Grippe legte viele Piloten im Feld für einen oder mehrere Tage lahm, auch der Schweizer Captain (und Berichterstatter) quälte sich über eine Woche damit herum («Husten, bis der Schirm klappt», «Achtung, was da pfeift ist der Druckausgleich einer verstopften Nebenöhle, nicht das Vario!»). Auch Joël Debons' Leistung war durch das Fieber beeinträchtigt. Den letzten Lauf konnte er nicht mehr bestreiten.

Fazit: Trotz aller Veränderungen, Valle de Bravo ist und bleibt eine der besten Winterdestinationen weltweit für uns Freiflieger. Die manchmal etwas raue, aber sehr zuverlässige Thermik, die vielen Hochebenen und Konvergenzlinien, das fast unerschöpfliche Streckenflugpotential rund um den 4680 m hohen Vulkan Nevado de Toluca, das auch nächstes Jahr wieder stattfindende und immer perfekt organisierte Monarca Paragliding Open, all das trägt dazu bei. Wie auch der Ort selber mit seiner Lage am malerischen See, den Kopfsteinpflastergässchen, den unzähligen Restaurants und dem interessanten, ungewöhnlichen Mix aus ländlichem Mexiko und dem durch die vielen Ferienhäuser und Zweitwillen vermöglicher Mexico-City-Bewohner bedingten urbanen Flair sorgen für ein ganz eigenes, entspanntes und genussvolles Lebensgefühl. Ganz zu schweigen von der Begeisterung, welche die lokale Bevölkerung uns Piloten und unserer Passion entgegenbringt. Hasta luego!

tent plusieurs manches avant que le problème des Gin ne soit résolu. L'une d'elles, Regula Strasser, remporte la 6^e manche alors qu'elle a joué de malchance lors de la 3^e (elle atteint l'arrivée hors délai), ce qui l'a repoussée à la 3^e place derrière l'actuelle tenante du titre, Seiko Fukuoka-Naville (F). Comme toujours sereine et posée, elle parvient néanmoins à défendre cette troisième place contre la Japonaise Keiko Hiraki (championne de la PWC 2009), qui vole de plus en plus fort au cours de la 2^e semaine, et peut ainsi se réjouir de son 1^{er} podium lors d'une superfinale.

Tousser à en fermer son aile

Hélas, l'équipe suisse, composée de onze pilotes, a de gros problèmes de santé. Une mauvaise rage de dents pousse Housi à voler de manière plus agressive que d'habitude, surtout au début. Ça lui permet de rentrer plus rapidement pour retrouver ses médicaments et son lit. Un sévère mal de dos pousse Stefan Wyss, l'un des favoris, à abandonner après la 1^{re} manche. Une grippe importée d'Europe cloue plusieurs pilotes du peloton au sol pendant un ou plusieurs jours, dont le capitaine de l'équipe suisse (et votre serviteur), qui lutte pendant plus d'une semaine («Tousser à en fermer son aile», «Attention, ce qui siffle, là, c'est la décompression d'un sinus bouché, pas le vario!»). Les performances de Joël Debons sont elles aussi entravées par la fièvre – il ne participera pas à la dernière manche.

Bref, malgré tous les changements, Valle de Bravo reste une des meilleures destinations hivernales au monde pour le vol libre, notamment grâce aux thermiques parfois rudes mais fiables, aux nombreux plateaux et aux lignes de convergence, au potentiel presque inépuisable pour le vol de distance autour du volcan Nevado de Toluca (4680 m) ou au Monarca Paragliding Open, toujours parfaitement organisé et qui aura de nouveau lieu l'an prochain. Et à la ville au bord du lac pittoresque, aussi, qui, avec ses ruelles pavées, ses nombreux restaurants et son mélange insolite entre un Mexique rural et un autre plus urbain – celui des nombreuses maisons de vacances et résidences secondaires des riches habitants de Mexico – donne cette impression unique d'une vie sereine et plaisante. Sans parler de l'enthousiasme que la population locale voue aux pilotes et à leur passion. Hasta luego!

Gütesiegel-konform? Die Kontrolle. Contrôle de la conformité à l'homologation. | Lokale Taxis: Auch mit Gleitschirmen verschönerd. Taxis locaux décorés de parapentes. | Monarca-Schmetterling. Un papillon Monarca.





Die Sieger: Jean-Marc Caron, Peter Neuschwander, Dušan Orož. Les vainqueurs: Jean-Marc Caron, Peter Neuschwander, Dušan Orož.

Peter Neuschwander

Der frischgebackene Weltcup-Champion Peter Neuschwander (32) fliegt seit 1996 Gleitschirm. Wettbewerbe bestreitet er seit 1998, seinen ersten Weltcup flog er 1998 in Morzine (F). 2004, 2010 und 2011 war er Mitglied der Schweizer Nationalmannschaft. Er lebt mit seiner Partnerin Tanja Keller in Ringgenberg bei Interlaken, wo er als Fluglehrer und Tandempilot arbeitet.

«Swiss Glider»: Petsch, erst mal ganz herzliche Gratulation zum Titelgewinn. Das ganze Team läuft mit einem riesigen Smile im Gesicht herum. Wir freuen uns alle, mit Dir und für Dich. Wie hast Du diese zwei Wochen erlebt?

Peter Neuschwander: Danke! Am Anfang war's eigentlich ziemlich entspannt. Dann lief's auch gleich gut. Aber gegen den Schluss hab ich so ein bisschen Druck gespürt. Den hab ich mir schon vor allem selber gemacht: Die letzten zwei, drei Nächte schlief ich nicht grad am allerbesten. Ich versuchte mich abzulenken, aber das gelang nicht immer.

Mit welchen Erwartungen bist Du denn angereist?

Rangmässig setzte ich mir kein Ziel. Ich dachte, Top Ten wäre super. Aber ich wusste, dass verschiedene Faktoren passen müssen: Material, mentale und physische Form, das Glück, das sicher auch dazugehört. Je länger der Wettkampf ging, desto mehr merkte ich, wie gut mir das hier liegt, und dass ein gutes Resultat drin liegt. Aber dass ich dann grad zuoberst darf...

Gab's irgendwann einen Moment, wo Du dachtest – doch! – jetzt pack ich's?

Dass Top Ten drin liegt, merkte ich schnell. Aber wir lagen ja alle bis zum Schluss sehr eng beieinander – was da herauskommt, das kann ich nicht steuern, das ist dann einfach so.

Wobei, heute hast Du sehr genau gesteuert, dass Du vorne geblieben bist.

Ja. Der heutige Lauf war sehr kontrolliert. Aber beim siebten Lauf, als ich Dritter wurde, da flog ich zwischendrin mal wirklich tief der ersten Gruppe hintennach in eine grosse Abschattung rein. Da hätte es mich gerade so gut abstellen können – und schon sähe alles anders aus.

Peter Neuschwander

Le tout nouveau vainqueur de la Coupe du monde, Peter Neuschwander, 32 ans, pratique le parapente depuis 1996 et la compétition depuis 1998, et a participé à sa première Coupe du monde en 1998 à Morzine (F). Il a été membre de l'équipe nationale suisse en 2004, 2010 et 2011. Il vit avec son amie, Tanja Keller, à Ringgenberg, près d'Interlaken, où il travaille comme instructeur et pilote biplace.

«Swiss Glider»: Petsch, pour commencer, toutes nos félicitations pour ce titre. Toute l'équipe se balade avec un grand sourire en travers du visage. Nous sommes ravis, et c'est pour toi. Comment as-tu vécu ces deux semaines?

Peter Neuschwander: Merci! Au début, c'était plutôt détendu. Et puis ça a tout de suite bien marché. Mais vers la fin, j'ai ressenti un peu de pression. Que je me suis mis même, d'ailleurs: je n'ai pas vraiment bien dormi, les deux ou trois dernières nuits. J'ai essayé de me vider la tête, sans y parvenir.

Quelles étaient tes attentes, en arrivant ici?

Je ne m'étais pas fixé d'objectif au niveau du classement. Je me disais qu'un top 10, ce serait super. Mais je savais que ça dépendrait de différents facteurs: matériel, mental, forme physique, et un peu de chance aussi, indispensable. Plus la compétition avançait, plus je sentais que je suis à l'aise, ici, et que je pouvais faire un bon résultat. Mais finir tout en haut...

Y a-t-il eu un moment où tu as pensé, oui, maintenant, je peux le faire?

Qu'un top 10 était possible. Je m'en suis vite rendu compte. Mais nous étions tous dans un mouchoir de poche jusqu'à la fin. Le résultat final, je ne peux pas vraiment l'influencer, c'est comme ça, tout simplement.

Pourtant, aujourd'hui, tu as parfaitement manœuvré pour rester en tête.

Oui. La manche d'aujourd'hui fut parfaitement contrôlée. Mais au cours de la 7^e, lorsque j'ai fini 3^e, j'essayais de rattraper le peloton de tête et j'étais vraiment bas quand je suis entré dans une zone d'ombre. J'aurais tout aussi bien pu couler – et aujourd'hui, tout serait différent.



Nicolas Hoffmann

Schweizer Freude nach der Siegerehrung. Les Suisses en liesse après la remise des médailles.

Am Anfang aggressiver

Du fliegst ja schon lange Wettbewerbe – was lief dieses Mal anders? Warum hast Du dieses Mal gewonnen?

Das Material hat sicher eine grosse Rolle gespielt. Das merkte ich schon daheim, da kam so der Eindruck, dass ein Sonntagsschirm sein könnte. Bei Vergleichsflügen mit Anders, in kalter, ruhiger Luft, war der Vorteil schon recht markant. Das hat sich in den Trainingstüfen in Mexiko bestätigt. Ich schwang immer so ein bisschen oben auf, konnte etwas probieren, und alle ändern kamen hinter mir tiefer nach. Dadurch konnte ich gegen Ende ein bisschen zurückhalten und das Feld kontrollieren.

Das muss man aber auch noch können...

Richtig, die übrigen Faktoren kommen dann zusammen, man gewinnt an Selbstvertrauen, probiert eher mal etwas aus, weil man Fehler wieder aufholen kann.

Eigentlich erstaunlich, dass ausgerechnet beim ersten grossen Serienklassen-Wettbewerb das Material schlussendlich mit einer Rolle spielt.

Ja, aber die Streuung hast Du immer bei den Schirmen.

Was hältst Du von Valle de Bravo als Flug- und Wettbewerbsgebiet?

Das ist relativ grob hier. Ich war erstaunt, dass man so einen Wettbewerb ausgerechnet hier durchführt, nach all den Debatten über Open- oder Serial-Klasse. Es gab auch Notschirmabgänge und unschöne Sachen. Ich bin natürlich auch mit dem Gedanken angereizt, dass hier vor drei Jahren einer von uns, Stefan Schmoker, gestorben ist. Das ging mir bei jedem Flug mal durch den Kopf. So als Reminder aufzupassen. In diesem Gebiet ist Linienfliegen sehr wichtig...

RANGLISTEN

Overall (117 Teilnehmer/participants)

1. Peter Neuenschwander	Ozone EnZo	Ringgenberg
2. Jean-Marc Caron	Niviuk Icepeak 6	F
3. Dušan Orož	Ozone EnZo	SLO
6. Stephan Morgenthaler	Ozone EnZo	Oftringen
30. Anders Baerheim	GIN Boomerang X	Interlaken
37. Urs Schönauer	GIN Boomerang X	Flawil
40. Adrian Hachen	GIN Boomerang X	Utzenstorf
57. Housi Bollinger	GIN Boomerang X	Nods
62. Dominik Frei	Ozone EnZo	St. Gallen
66. Michael Maurer	GIN Boomerang X	Adelboden
73. Jörg Ewald	Ozone EnZo	Zürich
84. Joël Debons	Niviuk Icepeak 6	Sion
90. Regula Strasser	Ozone Mantra M4	Matten b. I.
116. Stefan Wyss	Ozone EnZo	Unterseen

Damen (11 Teilnehmerinnen/pilotes)

1. Petra Slivova	GIN Boomerang X	CZ
2. Seiko Fukuoka-Naville	Ozone Mantra M4	F
3. Regula Strasser	Ozone Mantra M4	Matten b. I.

Teams (17 am Start/au départ)

1. Porcher Sport
2. Kortel
3. Spälti (Neuenschwander, Wensauer (D), Wyss/Hachen, Strasser)

Nationen (26 am Start/au départ)

1. Frankreich France
2. Schweiz Suisse
3. Italien Italie

Plus agressif au début

Il y a longtemps que tu voles en compète. Qu'est-ce qui a fait la différence, cette fois? Pourquoi cette fois, tu as gagné?

Le matériel a certainement joué un rôle important. Je m'en suis déjà rendu compte à la maison, j'avais un peu l'impression que ça pourrait être une aile du dimanche. Lors de vols comparatifs avec Anders dans un air froid et calme, l'avantage s'est quand même avéré bien net. Puis ça s'est confirmé lors des vols d'entraînement au Mexique. J'étais toujours un peu au-dessus des autres, je pouvais tenter des choses et les autres me suivaient toujours un peu plus bas. Du coup, vers la fin, j'ai pu voler avec plus de retenue et contrôler le peloton.

Mais il faut savoir le faire, ça aussi...

C'est vrai, les autres facteurs finissent alors par s'allier, on gagne en confiance, on ose plus, parce qu'on peut rattraper une erreur.

C'est quand même assez étonnant que le matériel finisse par jouer un rôle lors de cette compétition, où pour la première fois on vole juste avec des ailes de série.

Oui, mais il y a toujours eu une dispersion parmi les ailes.

Que penses-tu de Valle de Bravo comme site de vol et de compétition?

C'est assez rude, ici. Ça m'a un peu étonné qu'on y organise une compétition, après tous ces débats sur les ailes open et de série. Certains ont lancé leur secours, il y a eu quelques épisodes déplaisants. Et j'ai bien sûr fait le voyage en me rappelant qu'il y a trois ans, l'un de nous, Stefan Schmoker, est mort ici. Ça m'est passé par la tête à chaque vol. Comme un rappel à être prudent. Sur ce site, voler en ligne est très important...

Damenpodest. Le podium féminin. | Südtirol meets Switzerland and Korea. | Ränge 4-11. Les places 4 à 11. | Team Spälti.





Schwierige Thermiksuche nach dem Start. Pas faciles de trouver des thermiques après le décollage.

... was Dir offensichtlich gut liegt.

Am Anfang bin ich schon eher aggressiver geflogen. Da hatte ich manchmal auch einfach das Glück, auf der richtigen Linie zu sein. Einmal 200 m weiter links, und man kommt in der unteren Etage an. Aber im grossen Ganzen hat's mir hier gut gepasst. Stark und schnell.

Wie geht's weiter, was steht auf dem Programm?

Fünf Wochen Recovery: Urlaub auf Hawaii mit Stefan (Wyss). Ein paar Kollegen kommen auch, die Freundin ebenfalls, Kiten, fliegen... Auf dem Rückweg dann der Weltcup in Brasilien.

Irgendwelche Prognosen für den PWC Brasilien?

In Castelo war ich schon zwei Mal; beide Male war's sehr schwach. Ein bisschen das Zehn-kleine-Negertein-Spiel – im Gegensatz zu hier. Aber Druck mach ich mir da sicher gar keinen. Das Material passt, das weiss ich schon. Den Rest sehen wir dann.

Kleine Neuorientierung

Nach Brasilien, hast Du Dir weitere Ziele gesetzt?

Ja, ich hab letzten Herbst angefangen, ziemlich intensiv Delta zu fliegen und plane, im Frühjahr die Delta-SM mitzufliegen. Ob light oder voll, entscheide ich nach der Rückkehr aus Brasilien; dann werde ich einen Monat lang voll mit dem Delta trainieren. Dann schauen wir mal, was dabei herauskommt. Das ist so eine kleine Neuorientierung, mit ein paar Kollegen zusammen, wie damals, als wir mit dem Gleitschirm anfangen: etwas Neues machen, an dem wir viel Freude haben.

Das war hier der erste Wettbewerb mit dem «neuen» EN-D-Schirmen. Was ist Deine Meinung dazu?

Die Schirme sind zwar jetzt zertifiziert, aber vom Gefühl her sind das ganz klar immer noch Wettkampfschirme. Wenn er mal zu ist, dann hat man zu tun, um ihn wieder zum Fliegen zu bringen; das sah man ja hier. Und es ist halt schon nicht grad wie ein R11, den konnte man schneller fliegen. Aber die Richtung musste man einschlagen.

Dein Schirm wird jetzt eben da draussen geprüft. Bist Du nervös?

Nein, überhaupt nicht. Den hab ich so von Ozone Schweiz überreicht gekriegt. Keine Ahnung, wie sie das zugeteilt haben. Den hab ich so übernommen, bin ihn geflogen, und jetzt wird er geprüft.

Hast Du das Gefühl, wir seien jetzt sicherer unterwegs?

Schwierig zu sagen. Ich denke, verglichen mit den letztjährigen Schirmen... da waren wir jetzt schon sicherer unterwegs. Aber man sollte sich da nicht in falscher Sicherheit wiegen. Da gesagt, auch die neuen Schirme können ganz unangenehm tun, was braucht's ein hohes Pilotenkönnen, um das zu beherrschen.

Welcher Schirm liegt Dir besser: R11 oder EnZo?

Mit dem R11 konnte man schneller fliegen. Aber er war weniger gut zu spüren, fast ein bisschen fieser. Da musste man mit dem Kopf bei der Sache sein. Ab, sagen wir mal, 50 km/h musste man einfach wissen, was man macht. Von dem her sind die jetzigen Schirme ehrlicher und geben einem eher das Gefühl, aus dem Gas zu müssen, was man vorher nicht so gehabt hätte. Das betrachte ich als positiv.

Vielen Dank, und noch einmal ganz herzliche Gratulation Petch!

Interview: Jörg Ewald

... ce que tu fais apparemment bien.

Au début, j'étais un peu plus agressif. Et j'avais peut-être aussi la chance d'être sur la bonne ligne, 200 m plus à gauche, et tu finis à l'étage inférieur. Mais dans l'ensemble, ça m'a bien plu, ici. Fort et rapide.

Et maintenant? Quel est ton programme?

Cinq semaines de repos: des vacances à Hawaï avec Stefan (Wyss). Quelques amis vont nous rejoindre, ma copine aussi, un peu de kite, du vol libre... Et sur le chemin du retour, la Coupe du monde au Brésil.

Un pronostic pour la PWC du Brésil?

Je suis déjà allé deux fois à Castelo, conditions faibles les deux fois. On y joue un peu aux dix petits nègres, contrairement à ici. Mais je ne me mets certainement pas la pression. Le matériel, ça va, je le sais. Le reste – on verra bien.

«Nouvelle» orientation

Tu t'es fixé d'autres objectifs, après le Brésil?

Oui, l'automne dernier, je me suis mis assez sérieusement au delta et j'envisage de participer au CS de delta au printemps. En light ou pas, je verrai à mon retour du Brésil – j'irai alors m'entraîner exclusivement au delta pendant un mois. On verra bien ce qu'il en ressort. C'est un peu une nouvelle orientation que j'entreprends avec quelques amis, comme à l'époque où nous avons débuté en parapente: faire quelque chose de nouveau qui nous plaît beaucoup.

C'était la première compétition avec les ailes EN D nouvelle génération. Quel est ton avis à ce sujet?

Ces ailes ont beau être certifiées, au niveau des sensations, elles restent clairement des ailes de compétition. Quand une telle aile se ferme, il y a du boulot pour l'amener à voler à nouveau; on a pu le voir ici aussi. Mais ce n'est pas comme une R11, avec laquelle on pouvait voler plus vite. Mais il fallait aller dans cette direction.

Ton aile est soumise à un contrôle, maintenant. Tu es nerveux?

Non, absolument pas. Ozone Suisse me l'a remise telle quelle. Je ne sais pas comment ils les ont attribuées. Celle-là, je l'ai reçue, j'ai volé avec et maintenant, elle est soumise à un contrôle.

Tu as l'impression que nous sommes plus en sécurité?

Difficile à dire. Je pense que par rapport aux ailes de l'an passé... le vol était sans doute plus sûr, cette année. Mais il ne faudrait pas se laisser bercer par une sécurité trompeuse. Comme je le disais, les nouvelles ailes peuvent elles aussi être très désagréables, il faut un bon savoir-faire de la part du pilote pour les maîtriser.

Quelle aile te convient mieux, la R11 ou la EnZo?

Avec la R11, je pouvais voler plus vite. Mais elle est plus difficile à ressentir, presque un peu plus vicieuse. Il fallait vraiment être concentré. À partir de, disons, 50 km/h, il fallait vraiment savoir ce qu'on faisait. De ce point de vue, les ailes actuelles sont plus franches et donnent plus vite l'impression de devoir relâcher l'accélérateur, ce qui n'était pas vraiment le cas avant. Je trouve ça positif.

Merci, et encore une fois toutes nos félicitations, Petch!

Interview: Jörg Ewald