


Von Unfällen übers

Gleitschirm Weltmeisterschaften Piedrahita

Championnats du monde à Piedrahita



Peter Neuenchwander, Micha Sigel und Steff Wyss. Unten rechts der berühmte Pass. Peter Neuenchwander, Micha Sigel et Steff Wyss. En bas à droite, le fameux col. Kurbeln im Flachland. Enrouler en plaine.

 **Martin Scheel** 

Die kleine Schweizer Delegation, bestehend aus Peter Neuenchwander, Stefan Wyss, Michael Sigel und Regula Strasser, kehrt mit zwei Medaillen aus Spanien zurück: Regula Strasser holt sich den Vize-Weltmeistertitel, Peter Neuenchwander wird Fünfter, das Team belegt den dritten Schlussrang.

Die Weltmeisterschaften begannen mit einem Paukenschlag: Der erste Task führte 156 km nach Argovia (östlich von Segovia). Unser Team schlug sich bestens und setzte sich in eine gute Position für eine Meisterschaft, die lange hätte werden sollen mit vielen erwarteten Durchgängen. Im noch verbleibenden Lauf über 75 km belegte Regula

La petite délégation suisse composée de Peter Neuenchwander, Stefan Wyss, Michael Sigel et Regula Strasser rentre d'Espagne avec deux médailles: Regula Strasser est vice-championne du monde, Peter Neuenchwander finit cinquième, et le team prend la troisième place.

Les Championnats du monde débutent en fanfare: une première manche de 156 km jusqu'à Argovie, à l'est de Segovie. Notre équipe se défend très bien et se retrouve en bonne place dans ces championnats, dont on attendait qu'ils durent et permettent de faire de nombreuses manches. Lors de l'ultime manche de 75 km, Regula Strasser, de

Endeuillés par des accidents



Strasser aus Matten den fünften Rang und verteidigte damit ihren zweiten Platz in der Gesamtwertung. «Schade», resümiert die frischgebackene Vize-Weltmeisterin, «dass es nur zwei Durchgänge gab. Aber insbesondere den 156 km langen Flug Richtung Osten, bei dem ich als Zweite ins Ziel kam, habe ich ausgesprochen genossen.»

Auch als Team konnten die Schweizer überzeugen: Peter Neuenchwander (Ringgenberg), Stefan Wyss (Unterseen) und Michael Sigel (Kandersteg) belegten in der Teamwertung den dritten Platz. In der Wertung der Männer belegte Peter Neuenchwander den fünften Rang. Diese Resultate waren bei erwarteten fünf bis sieben Durchgängen eine optimale Ausgangslage für gute Podestplätze.

Matten, prend la cinquième place et assure ainsi sa deuxième place au classement général. La toute nouvelle vice-championne du monde résume ainsi la compétition: «Dommage qu'il n'y ait eu que deux manches. Mais j'ai vraiment apprécié le premier long vol de 156 km vers l'est, au bout duquel j'ai fini deuxième.»

Le team aussi remporte un beau succès: Peter Neuenchwander (Ringgenberg), Stefan Wyss (Unterseen) et Michael Sigel (Kandersteg) finissent troisième au classement par équipe. Chez les hommes, Peter Neuenchwander est cinquième. Compte tenu des cinq à sept manches prévues, ces résultats laissaient augurer un podium potentiel.



Eindruckliche Zuschauerkulisse an der Eröffnungsfeier. Les spectateurs sont nombreux lors de la cérémonie d'ouverture.

Drei Risikofaktoren auf «Minus»

Der Wettkampf wurde aber von den tödlichen Unfällen von Francisco Vargas (Argentinien) und Eitel von Muhlenbrock (Chile) im zweiten Durchgang überschattet und daraufhin von der CIVL abgebrochen. In Piedrahita standen die drei wichtigsten Risikofaktoren auf «Minus»:

Sport: Die 2010er-Generation der Wettkampfgeräte hat dem Piloten mehr Feedback gegeben und zudem scheint mir, dass die Piloten von einem etwas einfacheren Extremflughverhalten berichteten. Die 2011er-Generation ist schneller und stabiler. Die Piloten waren aber noch die 2010er-Generation gewohnt. Der Unterschied von «wirklichem Risiko» zu «gefühltem Risiko» wurde somit grösser.

Mensch: 2010 waren die Piloten vorsichtig mit ihren neuen 2-Leinern. Heuer im Juni erhielten sie die 2011er-Generation, die sich noch stabiler anfühlte. Nach den ersten Flügen konnte ich eine Euphorie feststellen: «Der klappt nie – ein Fotografenschirm!» Es blieb zu wenig Zeit bis zur WM, um diese Euphorie in eine objektive Einschätzung umzuwandeln.

Zudem ist eine WM ein Teamwettkampf. Sehr viele Piloten können mit Druck schlecht umgehen. Der zusätzliche Druck, «für eine Nation zu fliegen» ist für einige zu viel. Für diese zeigt der Faktor «Mensch» noch viel weiter ins Minus.

Externe Faktoren: Die Turbulenzen in Piedrahita sind heimtückisch und heftig. Sie können überall auftreten (im Gegensatz zu alpinen Gebieten, wo Talquerungen meist ruhig und die Turbulenzen an den Hängen meist einigermaßen einschätzbar sind). Zudem war der Endanflug in der Konvergenzzone nach Avila ausgesprochen schlecht gewählt. Da es überall gestiegen ist, mussten die Piloten während beinahe 8 km Völlgas fliegen, um schnell im Ziel zu sein. Dies mit den erwähnten, heimtückischen, starken Turbulenzen...

So gehen es richtig, die Meisterschaften abzubrechen. An WMs und EMs gab es schon immer eine erstaunlich hohe Zahl an Unfällen. Meines Erachtens liegt dies in erster Linie am erwähnten Faktor «zusätzlicher Stress im Teamwettkampf».

Trois facteurs de risque élevés

Mais la compétition a été endeuillée par les accidents mortels de Francisco Vargas (Argentine) et Eitel von Muhlenbrock (Chili) au cours de la deuxième manche, puis annulée par la CIVL. A Piedrahita, les trois plus grands facteurs de risque étaient au niveau «élevé»:

Facteur sportif: Les ailes de compétition de la génération 2010 donnaient un feedback plus direct aux pilotes et j'ai l'impression qu'ils mentionnaient aussi des comportements en vol extrême plus faciles à gérer. La génération 2011 est plus rapide et plus stable. Mais les pilotes étaient encore habitués à la génération 2010. La différence entre le «risque réel» et le «risque ressenti» était donc plus grande.

Facteur humain: En 2010, les pilotes étaient plus prudents avec leurs nouvelles ailes à deux rangées de suspentes. Cette année en juin, ils ont reçu la génération 2011, qui leur paraissait encore plus stable. Après les premiers vols, j'ai pu constater une certaine euphorie: «Elle ne ferme jamais – une aile pour photographe!». Il restait trop peu de temps avant les CM pour transformer cette euphorie en une appréciation objective.

De plus, un CM est une compétition par équipe. De très nombreux pilotes ont du mal à gérer la pression. Pour certains, la pression supplémentaire de «voler pour une nation» est trop grande. Pour ceux-là, le facteur de risque «humain» est encore plus élevé.

Facteurs extérieurs: A Piedrahita, les turbulences sont fortes, sournoises et peuvent survenir partout (contrairement aux Alpes, où les traversées de vallée sont généralement calmes et les turbulences le long des pentes assez prévisibles). De plus, le vol plané final, en plein dans la zone de convergence après Avila, était extrêmement mal choisi: comme ça montait partout, les pilotes étaient obligés de voler à fond pendant près de 8 km pour atteindre rapidement l'arrivée. Et ce dans les turbulences fortes et sournoises mentionnées plus haut...

Vu comme ça, la décision d'annuler ces championnats était la bonne. Il y a toujours eu un nombre étonnamment important d'accidents lors de CM et CE. A mon avis, c'est dû essentiellement au facteur de «stress supplémentaire lors d'une compétition par équipe» mentionné plus haut.



Thermiksuche knapp über dem Relief. À la recherche de thermique au ras du relief. | Landung nach 156 km (Pepo Maleki). Poser après 156 km (Pepo Maleki).

Wettkämpfe überdenken

Der Ruf nach mehr Sicherheit wurde in den letzten Jahren immer stärker. Viele verlangen, dass nur noch Geräte mit Gütesiegel verwendet werden dürfen (sogenannte «Serial Class»).

Die CIVL-Delegierten lehnten dies immer wieder ab, zuletzt im Februar 2011. Sie stimmten im Februar 2010 für eine Arbeitsgruppe, welche die Sicherheit der Open Class verbessern sollte. Ich hatte den Vorsitz dieser Arbeitsgruppe inne. Wir erreichten einiges, konnten aber gewisse Ziele nur teilweise, andere gar nicht durchsetzen. Vorschläge für Einschränkungen in der Konstruktion der Gleitschirme oder auch Flugtests mussten wir aus unterschiedlichen Gründen fallen lassen.

Nach den tragischen Unfällen in Piedrahita wurde die WM – zu Recht – gestoppt. Zudem wurde von der CIVL empfohlen, die Verwendung der Wettkampferäte für andere Meisterschaften zu überdenken. Die meisten grossen Gleitschirmnationen (auch die Schweiz) haben deshalb einen Ausschluss der besagten Geräte für Meisterschaften beschlossen; nicht aber für die XContests und das freie Fliegen. Einzig Deutschland hat das Fliegen mit Geräten ohne Gütesiegel umgehend gänzlich verboten. All dies, obwohl es bis heute kaum einen Hinweis darauf gibt, dass es mit Seriengeräten an nationalen Meisterschaften sowie im XContest weniger Unfälle gibt.

Wie geht es weiter?

Es ist vorgegeben, dass mindestens WM und EM in Zukunft mit einer Art «Serial Class» geflogen werden, wahrscheinlich aber auch die Meisterschaften in vielen Ländern. «Serial Class» hat den Vorteil, dass das Extremfliegenverhalten nach Störungen einigermaßen abschätzbar ist. Zudem ist sie von jedem Piloten käuflich, was von vielen als sportlicher angesehen wird. Sie bringt aber auch Nachteile mit sich, drei davon möchte ich erwähnen:

1. EN-D wird von den Herstellern extrem ausgereizt, bleibt aber käuflich für alle Piloten.
2. Der Apparat «EN» ist sehr träge, und EN-D ganz und gar nicht für Wettkampfbefürhnisse geschaffen (z.B. ist «nettes» Einklappverhalten

Repenser les compétitions

L'appel à plus de sécurité s'est renforcé ces dernières années. Nombreux sont ceux qui réclament que seules des ailes homologuées (serial class) soient autorisées, ce que les délégués de la CIVL ont toujours refusé, la dernière fois en février 2011. Un groupe de travail, dont j'avais pris la présidence, a été créé en février 2010 dans le but d'améliorer la sécurité en open class. Nous avons atteint des objectifs, d'autres seulement en partie, et nous n'avons pas pu imposer certains. Pour diverses raisons, nous avons dû abandonner des propositions concernant des restrictions dans le domaine de la construction de parapentes ou des vols d'essai.

Après les accidents tragiques de Piedrahita, la compétition a été annulée – une décision juste. De plus, la CIVL a préconisé de repenser l'utilisation d'ailes de compétition pour d'autres championnats. Ainsi, la plupart des grandes nations du parapente, dont la Suisse, ont décidé d'interdire ces ailes pour leurs compétitions, à part pour les XContests et le vol libre en soi. Seule l'Allemagne a immédiatement interdit l'utilisation d'ailes non homologuées. Et ce alors que rien n'indique, à l'heure actuelle, que l'utilisation d'ailes de série entraînerait moins d'accidents lors des championnats nationaux ou du XContest.

Et maintenant?

Seules les ailes d'une sorte de «serial class» seront autorisées lors des CM et CE à venir, et sans doute aussi lors des championnats de nombreux pays. La «serial class» a l'avantage que le comportement de vol extrême d'une aile après un incident est à peu près prévisible. De plus, chaque pilote peut se procurer une telle aile, ce que beaucoup considèrent comme plus fairplay. Mais il y a aussi des inconvénients, dont les trois suivants:

1. Les constructeurs poussent les performances de leurs ailes EN-D à l'extrême, mais chaque pilote peut s'en acheter une.
2. Le dispositif EN est très lent, et la classe EN-D ne convient absolument pas à la compétition. L'adapter est quasiment impossible dans un temps adéquat.



Peter Neuschwander am Start. Peter Neuschwander au décollage. | Abendflug: Regula Strasser. Regula Strasser lors d'un vol vespéral.

verlangt anstelle von Stabilität). Anpassungen lassen sich kaum in nützlicher Frist realisieren.

3. Es ist sehr schwierig, die Konformität des Geräts zu kontrollieren. Es wird viele Beschwerden, Proteste und fragwürdige Entscheidungen geben.

Der dritte Punkt ist ein technisches Problem, an dem auch Ideen der oben genannten Arbeitsgruppe gescheitert sind. Die ersten beiden Punkte könnten aber gelöst werden, indem das bestehende EN-D als Ausgangspunkt für eine neue Klasse genommen wird, die kontinuierlich weiterentwickelt werden kann.

Was nun aber wirklich geschieht ist völlig unsicher. Viele Interessengruppen haben sich gebildet und senden täglich Hunderte von Mails hin und her. Die Bandbreite der Meinungen geht von EN-B für die WM (parallel soll ein einfaches EN-X für die andern Wettkämpfe geschaffen werden), oben erwähnter Idee bis zum Aussetzen von Race Tasks. Eine Prognose zu stellen ist beinahe unmöglich. Ein wenig ketzerisch erlaube ich mir zu sagen: Man wird vieles reglementieren und feststellen, dass es trotzdem Unfälle gibt.

Die Wettkampflandschaft

Den meines Erachtens grössten Sicherheitsgewinn können wir erzielen, indem der Nationenwettkampf ausgelagert und mit sehr sicheren Gleitschirmen (EN-B oder C) an einem sehr sicheren Ort geflogen wird. An der Einzel-Weltmeisterschaft könnten dann die wirklich besten Piloten um den Titel kämpfen. Als drittes Standbein im Wettkampfsystem sähe ich den Weltcup in einem Tourformat (3 bis 4 Events). Würden die Wettkämpfe dann auch noch mit Gleitschirmen ohne Tücken geflogen, dürften viele Aspekte positiv ausfallen: die Sicherheit, die rechtlichen Probleme und nicht zuletzt auch der Spass am Fliegen dynamischer Maschinen. Dies sind aber Visionen, die kaum bald eintreffen werden.

www.piedrahita2011.com

3. Il est très difficile de contrôler la conformité d'une aile. Il y aura de nombreuses plaintes, protestations et décisions discutables.

Le troisième point est un problème technique que le groupe de travail mentionné plus haut n'a pas pu résoudre. Mais les deux premiers pourraient l'être si l'on prenait la classe EN-D comme base pour une nouvelle classe qu'on pourrait sans cesse développer.

Ce qui va vraiment se passer désormais reste incertain. De nombreux groupes d'intérêt se sont constitués, qui s'envoient chaque jour des centaines de mails. Les avis vont de la classe EN-B pour les CM (avec, en parallèle, la création d'une classe EN-X pour les autres compétitions) à l'abandon total de race tasks, en passant par l'idée mentionnée ci-dessus. Il est presque impossible de faire un pronostic. C'est sans doute une hérésie, mais je pense qu'il y aura de nombreuses réglementations – et pourtant, il y aura encore des accidents.

Perspectives de compétition

À mon avis, nous obtiendrions un gain majeur en termes de sécurité en délocalisant le championnat des nations sur un site très sûr avec des ailes très sûres (EN-B ou C). Ainsi, les meilleurs pilotes s'affronteraient pour le titre au Championnat du monde individuel. Comme troisième pilier du système de compétition, je verrais bien un Tour de Coupe du monde avec trois ou quatre événements. Si là encore, les compétitions avaient lieu avec des ailes sans vices, les retombées positives seraient nombreuses: la sécurité, les problèmes légaux, et enfin et surtout, le plaisir de voler avec des ailes dynamiques. Mais il s'agit là de visions qui ne se réaliseront pas avant longtemps.

www.piedrahita2011.com

Wohnort	Matten bei Interlaken
Job	Physiotherapeutin
Hobbys	Klettern, Fliegen, Skitouren, Reisen, Kochen, Essen
Fliegen seit	2002, Wettkämpfe seit 2004
Erfolge	WM-Silbermedaille 2011, Weltcup-Sieg Lienz 2011, Schweizer Meisterin 2010, 1. QLC 2008
Sponsoren	Spälti AG, Biotech, www.freiheit.ch
Flügel	Ozone Mantra R 11



Die Leistung wird nebensächlich Les performances deviennent secondaires

«Swiss Glider»: Herzliche Gratulation zur Silbermedaille an den Weltmeisterschaften. Wie hast Du, rein sportlich gesehen, die beiden Läufe erlebt?

Regula Strasser: Danke! Der 155-km-Task am ersten Tag war natürlich ein schöner Einstieg. Beide Läufe waren fair und selektiv. Der Start war jeweils schwierig, aber nach dem berühmten Pass wurden die Bedingungen besser. Ich habe eher wenig Flachlanderfahrung, und da zudem sechs bis sieben Läufe erwartet wurden, versuchte ich erst einmal die Angriffslust zu dosieren und sicher das Ziel zu erreichen.

Was waren Deine Ziele für die Weltmeisterschaften?

Ich bin erst spät mit dem Weltcup Lienz und neuem Schirm in die Saison gestartet. Ich wollte für mich persönlich eine gute Leistung erbringen, wobei das Ziel schon eine Medaille war.

Man muss leider auch auf die Unfälle und den Wettkampfabbruch zu sprechen kommen. Wie hast Du die Zeit unmittelbar nach dem zweiten Lauf erlebt?

Ich habe den ersten Unfall im Startbereich beobachtet, natürlich ohne die Folgen genau einschätzen zu können. Man fliegt nach einem solchen Ereignis mit gemischten Gefühlen die Aufgabe zu Ende. Nach dem Lauf waren wir zuerst lange im Ungewissen. Später waren wir alle sehr betroffen, als wir erfuhren, dass zwei Piloten das Leben verloren haben.

Wie war die Stimmung allgemein, beispielsweise an der Siegerehrung?

Niemand hat sich wirklich freuen können; die Leistung wird nebensächlich. Man hatte viel Zeit zum Nachdenken – auch über das eigene Verhältnis zum Risiko.

Jetzt ist eine grosse Polemik um das Material entstanden. Fühlst Du Dich noch sicher an Deinem Schirm?

Ich bin mir bewusst, dass ich ein anspruchsvolles Gerät fliege. Ich habe aber den Eindruck, dass ich eine eher defensive Pilotin bin und meinen Flugstil dem Gerät und den Bedingungen anpasse. Bei turbulenten Endanflügen verzichte ich auf das Gegebenen fast ganz.

Aber hast Du ein gewisses Verständnis, dass die Wettkampfergatter nun in Frage gestellt werden? Was wären Deine Rezepte, die Sicherheit zu verbessern?

Es war ein guter Entscheid, den Wettkampf in Piedrahita zu stoppen. Aber einfach gewisse Schirmtypen zu verbieten ist vielleicht nicht der richtige Schritt. Wichtig ist die Kombination Schirm/Pilot. Vielleicht braucht es eine Art Brevet für den Wettkampfsport. Andererseits bleiben Wettkämpfe auch mit Serienschirmen spannend. Aus Frauensicht würde vielleicht sogar eine Schwelle zum Wettkampfsport wegfallen, und die Anzahl Pilotinnen steigen.

Swiss Glider

Domicile	Matten, près d'Interlaken
Emploi	Kinésithérapeute
Loisirs	L'escalade, le vol libre, la rando à ski, voyager, cuisiner, manger
Volé depuis	2002, en compétition depuis 2004
Succès	Médaille d'argent au CM 2011, victoire en Coupe du monde à Lienz 2011, Championne suisse 2010, 1 ^{ère} de l'OLC 2008
Sponsors	Spälti AG, Biotech, www.freiheit.ch
Parapente	Ozone Mantra R 11

«Swiss Glider»: Toutes nos félicitations pour cette médaille d'argent aux Championnats du monde. Comment as-tu vécu ces deux manches, d'un point de vue purement sportif?

Regula Strasser: Mercii! La manche de 155 km le premier jour était une très belle entrée en matière. Les deux manches étaient correctes et sélectives. Le déco était difficile, mais une fois le fameux col passé, les conditions s'amélioraient. J'ai assez peu d'expérience de vol en plaine et comme nous nous attendions à six à sept manches, j'ai d'abord essayé de brider mon envie d'attaquer pour atteindre l'arrivée en sécurité.

Quels étaient les objectifs pour ces Championnats du monde?

J'ai démarré la saison assez tard avec une nouvelle aile et la Coupe du monde à Lienz. Je voulais surtout faire une belle performance, mais le but, c'était quand même une médaille.

Nous devons hélas aussi aborder les accidents et l'interruption de la compétition. Comment as-tu vécu les premiers instants après la deuxième manche?

J'ai vu le premier accident au niveau du déco, sans pouvoir en juger la gravité. Après ça, on termine une manche avec des sentiments mitigés. À l'arrivée, nous n'avons pas été informés tout de suite. Plus tard, quand nous avons appris que deux pilotes s'étaient tués, ça nous a tous beaucoup touchés.

Comment était l'ambiance générale, par exemple lors de la remise des prix?

Personne n'a vraiment pu se réjouir; les performances deviennent secondaires. Chacun a eu beaucoup de temps pour réfléchir – à son propre rapport au risque, entre autres.

Une importante polémique est née concernant le matériel. Tu te sens encore en sécurité sous ton aile?

Je sais que je vole avec une aile difficile. Mais je crois que je suis une pilote plutôt défensive et j'adapte mon style de vol à l'aile et aux conditions. Quand il y a des turbulences lors du vol plané final, je n'accélère quasiment pas.

Mais tu comprends que les ailes de compétition soient désormais remises en question? Quelles seraient les solutions pour améliorer la sécurité?

La décision d'interrompre la compétition, à Piedrahita, était la bonne. Mais simplement interdire certains types de parapentes, ce n'est peut-être pas la bonne solution. Ce qui importe, c'est la combinaison aile/pilote. Peut-être faudrait-il une sorte de brevet pour la compétition. D'un autre côté, les compétitions restent aussi intéressantes avec des ailes de série. Peut-être même que certaines femmes oseraient se lancer dans la compétition, et il y aurait plus de participantes.

Die SM muss nun mit Seriengeräten geflogen werden. Hast Du überhaupt einen solchen Schirm?

Ja, ich hab mir einen Ozone M4 organisiert.

Verlassen wir die Sportpolitik und wenden wir uns Dir zu. Wie bist Du überhaupt zum Fliegen gekommen?

Als Kind war ich oft mit meinen Grosseltern in Scuol im Engadin. Dort habe ich Gleitschirme beobachtet und bewundert. In meiner Gymnasiumszeit machte ich einen Tandemflug, was mich trotz Schneetreiben sehr faszinierte. Allerdings fehlte mir damals das Geld fürs Gleitschirmfliegen. Nach dem Gymnasium arbeitete ich als Snowboardlehrerin in den Flumserbergen. Dort habe ich schliesslich doch mit Fliegen angefangen.

Wie und warum hast Du damit angefangen. Wettkämpfe zu bestreiten?

Ich zog nach Frutigen, wo ich fliegerisch nochmals viel hinzu lernte. Irgendwann meldete ich mich für das Junior Challenge an. Ich konnte zu diesem Zeitpunkt nicht einmal das GPS bedienen.

Du gibst als Hobbys einerseits Klettern, Fliegen, Skitouren, andererseits Kochen und Essen an. Das ist ein weites Feld und passt schlecht in ein Schema. Gibt es zwei Regula Strasser?

Soweit ich weiss, gibt es nur eine. Meine Bergverbundenheit ist mir wichtig. Leider bräuchten die Leidenschaften Fliegen und Klettern ein Jahr mit 720 Tagen. Daneben bin ich ein geselliger Typ, der bei einem Essen und einem guten Glas Wein gern über die erlebten Abenteuer diskutiert.

Dein Beruf ist Physiotherapeutin. Warum hast Du Dich dafür entschieden?

Ich bin medizinisch interessiert und bin zudem begeistert von Sport und Bewegung. Mein Beruf ist da die ideale Verbindung. Es braucht Fachwissen, aber auch handwerkliches Können. Es ist ein sozialer Beruf, bei dem ich Leute auf ihrem Weg zu einer besseren Gesundheit unterstützen kann.

Da kommst Du sicher mit schweren Sportunfällen, auch Gleitschirmunfällen, in Berührung – im wahren Sinn des Wortes. Gibt Dir das nicht zu denken?

Ich bin nicht blauäugig (stimmt, die Redaktion) und kenne die Gefahren. Aber das Fliegen gibt mir so viel zurück, dass sich der Einsatz jedenfalls lohnt. Ich möchte einmal mit 80 Jahren erzählen können, was ich alles erlebt habe, und mir nicht, falls ich beispielsweise früher schwer krank werden sollte, Vorwürfe machen, was ich alles verpasst habe.

Zurück zum Fliegen. Du hast neben dem Wettkampf auch sehr gute CCC-Resultate erreicht, 2008 sogar gewonnen. Erzähl uns von Deinem eindrücklichsten Streckenflugerlebnis.

Das war mein erster langer One-Way-Flug im Frühjahr 2003. Start in Frutigen, über den Thunersee in die Innerschweiz, vorbei an den Mythen. Ich landete auf einem Pass und dachte es sei der Sattel. Die zwei älteren Herren, die mich mitnahmen, belehrten mich dann, dass ich in Schindellegi gelandet war. Mein Orientierungssinn hat sich seit damals zum Glück verbessert.

Gegenwärtig läufst das X-Alps. Gehörst Du auch zu den Internet-süchtigen?

Es war grad schlechtes Wetter, und ich hatte viel Zeit zum Schauen. Die Gegend um Lienz kenne ich gut, und ich bewundere, zu welchen Leistungen die Piloten bei diesen Wetterbedingungen fähig sind.

Du fliegst und kletterst, bist sportlich: Ideale Voraussetzungen, da selbst einmal teilzunehmen. Kannst Du Dir das vorstellen?

Die Kombination Laufen/Fliegen und das Entdecken von Neuland in den Bergen interessieren mich sehr. Ich würde gerne einmal ein entsprechendes Projekt in Angriff nehmen, aber nicht im Wettkampfrahmen. Schon heute laufe ich gern mit meiner Leichtausrüstung auf einen Berg. Faszinierend, nur kurz nach dem Gipfelerlebnis im Tal gemütlich bei Kaffee und Kuchen zu sitzen.

Wie siehst Du sonst deine sportliche Zukunft?

Solange ich das mit meinem Arbeitgeber so gut einrichten kann und die Sponsorenunterstützung habe, würde ich gerne weiter an internationalen Wettkämpfen teilnehmen. Ansonsten möchte ich, wie schon gesagt, Bergsteigen und Fliegen vermehrt zusammen verbinden.

Regula, wir danken für das Gespräch und wünschen für die kommenden Welttups und Deine Projekte alles Gute.

Interview Urs Dubach

Pour les CS, il faudra voler avec un parapente de série. Est-ce que tu as une telle aile?

Oui, je me suis procurée une Ozone M4.

Quittons la politique sportive et venons-en à toi. Comment es-tu venue au parapente?

Quand j'étais petite, j'étais souvent chez mes grands-parents à Scuol. J'y observais les parapentes, que j'admirais. Quand j'étais au gymnase, j'ai fait un vol en tandem qui m'a vraiment fascinée, bien qu'il neigeait. Mais à l'époque, je n'avais pas les moyens de faire du parapente. Après le gymnase, j'ai travaillé comme monitrice de snowboard à Flumserberg. C'est là que j'ai fini par m'y mettre.

Comment et pourquoi l'es-tu lancée dans la compétition?

J'ai déménagé à Frutigen, où j'ai beaucoup appris sur le vol libre. Et puis je me suis inscrite au Junior Challenge. À cette époque, je ne savais même pas utiliser un GPS.

Tes loisirs sont l'escalade, le vol libre, la rando à ski, mais aussi cuisiner et manger. C'est un spectre assez large qui ne correspond pas à un schéma particulier. Est-ce qu'il y a deux Regula Strasser?

Pour autant que je sache, il n'y en a qu'une. Mon attachement à la montagne est important pour moi. Mes passions pour le vol libre et l'escalade exigeraient hélas des années de 720 jours. Mais à part ça, je suis quelqu'un de sociable et j'aime discuter des expériences vécues au cours d'un bon repas avec un bon verre de vin.

Tu es kinésithérapeute. Pourquoi avoir choisi ce métier?

Je m'intéresse à la médecine et j'aime bouger et faire du sport. Mon métier, c'est le lien idéal. Il nécessite du savoir théorique, mais aussi un savoir-faire manuel. C'est un métier social qui me permet d'aider les gens à être en meilleure santé.

Du coup, tu as sans doute à faire à de graves accidents de sport, voire des accidents de parapente, de très près. Ça ne te fait pas réfléchir?

Je ne suis pas naïve et je connais les risques. Mais le vol libre m'apporte tant que ça vaut la peine de s'investir. Quand j'aurai 80 ans, j'aimerais pouvoir raconter tout ce que j'ai vécu plutôt que de me reprocher tout ce que je n'ai pas fait, si je devais tomber gravement malade avant.

Revenons au vol libre. En plus de la compétition, tu as obtenu d'excellents résultats en CCC, et tu l'as même remportée en 2008. Parle-nous de ton vol de distance le plus impressionnant.

C'était mon premier aller simple assez long en 2003. J'avais décollé de Frutigen, survolé de lac de Thoune et longé les Mythen en Suisse centrale. Je me suis posée sur un col, je croyais que c'était le Sattel. Mais les deux messieurs d'un certain âge que j'y ai rencontrés m'ont appris qu'il s'agissait en fait de Schindellegi. Depuis, mon sens de l'orientation s'est heureusement amélioré.

Le X-Alps a lieu en ce moment. Tu aussi tu fais partie des accros de l'Internet?

Il a fait mauvais ces derniers jours et j'ai eu beaucoup de temps pour le suivre. Je connais bien la région autour de Lienz et j'admire les performances dont sont capables ces pilotes dans de telles conditions.

Tu fais de l'escalade, tu voles, tu es sportive: ce sont des conditions idéales pour participer. Tu pourrais te l'imaginer?

Marcher et voler et la découverte de nouveaux endroits dans les montagnes, ça m'intéresse beaucoup. J'aimerais bien me lancer dans un tel projet, une fois, mais pas dans le cadre d'une compétition. J'aime monter sur une montagne avec mon équipement light. Ça me fascine de me retrouver confortablement dans la vallée devant un café et une part de gâteau peu après avoir vécu une véritable aventure au sommet.

Et ton futur sportif, tu le vois comment?

Tant que je peux encore si bien m'arranger avec mon employeur et que les sponsors me soutiennent, j'aimerais continuer à participer à des compétitions internationales. À part ça, comme je le disais, j'aimerais combiner plus souvent le vol et la randonnée en montagne.

Regula, merci beaucoup pour cet entretien. Tous nos vœux pour les Coupes du monde à venir et tous tes projets.

Interview Urs Dubach