

Am 22. Oktober stellte Philipp Steinger einen neuen Gleitschirmrekord in freier Strecke auf. Damit ist Philipp der erste Schweizer, dem es gelang, die 400km-Grenze zu überfliegen. Philipp startete in Quixada um 7 Uhr; während des Flugs durchquerte er zwei Bundesstaaten; nach 10 Stunden 17 Minuten landete er nordwestlich von Barras. Geflogene Distanz zwischen zwei Punkten: 405.9 km.

Le 22 octobre, Philipp Steinger a établi un nouveau record de parapente en distance libre. Philipp est ainsi le premier Suisse à avoir franchi la barre des 400 km. Il a décollé de Quixada à 7h. Au cours de son vol, il a traversé deux états fédéraux avant de se poser au nord-ouest de Barras au bout de 10h17min. Distance entre deux points: 405.9 km.



«Yaaaa!», soeben 400km-Grenze überflogen. «Yaaaa!», soeben 400km-Grenze überflogen.

Der Luzerner Philipp Steinger, 33, arbeitet als Rettungssanitäter und wohnt in Hergiswil NW. Philipp fliegt seit 1998, Biplace seit 2003. Insgesamt sind es 2200 Flugstunden, auf die er zurückblickt. Seinen Rekordflug im Oktober 2013 gelang ihm im Rahmen eines Streckenflugcamps von Flywithandy.ch. Dieses Camp in Quixada organisieren Andy Flühler und Michael Gebert jeweils im Oktober/November. Dabei profitieren die Streckenflieger von einem hervorragend funktionierenden Rückholssystem. Die Piloten fliegen mit dem Satelliten-basierten Livetrackingsystems Spot. Damit werden sie während dem Flug überwacht; und mithilfe von Satellitentelefon und Funkgerät lotsen Andy und Michael die Fahrer zielgenau an den jeweiligen Abhol-Ort der gelandeten Piloten.

Philipp Steinger, de Lucerne, a 33 ans. Il est ambulancier et vit à Hergiswil (NW). Philipp vole depuis 1998 et a passé le brevet biplace en 2003. Il a 2200 heures de vol à son actif. Il a réussi son vol record en octobre 2013 dans le cadre d'un camp de vol de distance sous l'égide de Flywithandy.ch. Ce stage est organisé chaque année à Quixada en octobre/novembre par Andy Flühler et Michael Gebert et permet aux participants de bénéficier d'un excellent service de récupération. Les pilotes volent avec le système de livetracking assisté par satellite Spot, ce qui permet de les suivre en vol. À l'aide de téléphones satellites et de radios, Andy et Michael orientent ensuite très précisément les chauffeurs vers l'endroit où les pilotes qui se sont posés peuvent être récupérés.

Philipp Steinger Simon Brülisauer

Quixada, Brésilien

Quixada, Brésil

406 km freie Strecke!

406 km en distance libre!



Photos Philipp Steinger

Kilometer 405: Landeplatz in Sicht. Kilometer 405: Landeplatz in Sicht. | Kilometer 65: bei Madalena. Kilometer 65: bei Madalena.

Am 22. Oktober erwischte ich am Morgen um 8 Uhr eine gute Thermik, die mich auf eine Abflughöhe von 1000 Meter beförderte. Anfänglich war der Wind nur mittelstark, dafür die Thermik zuverlässig. Ohne grössere Patzer überflog ich bereits gegen 12 Uhr die Stadt Nova Russas (Kilometer 170). Von der Zeit her wusste ich, dass 400 km drin liegen, sofern die Bedingungen für den Rest des Tages noch einen Zacken zulegen. Glücklicherweise kam ich auf dem Plateau, nach 200 km, in den Genuss von hoch reichender Thermik und zügigem Rückenwind. Die Wolkenuntergrenze stieg bis 3400 m an. Währenddem ich grosse Sinkgebiete mit Vollgas durchflog, konnte ich andererseits auch einen Groundspeed von zeitweise über 100 km/h beobachten. Die erste kleinere Schwierigkeit zu überwinden hatte ich bei der Stadt Pedro II (Kilometer 280). Diese Stadt bereitete mir bereits in der Vergangenheit

Le 22 octobre, à 8h, je trouve un bon thermique qui m'emporte à 1000 m, une bonne altitude pour lancer mon vol. Au début, le vent est moyen, mais les thermiques sont fiables. Je survole la ville de Nova Russas sans trop de difficultés à midi, après 170 km. Je sais alors qu'il me reste assez de temps pour parcourir 400 km si les conditions forcent encore un peu au cours de l'après-midi. Heureusement, au bout de 200 km, le plateau m'accueille avec des pompes qui montent haut et un fort vent arrière. La base des nuages atteint 3400 m. En traversant de larges zones de vent descendant avec l'accélérateur à fond, j'atteins parfois plus de 100 km/h. Je tombe sur la première petite difficulté après 280 km, au-dessus de Pedro II. Cette ville m'a déjà posé des problèmes par le passé: pour des raisons qui m'échappent, les thermiques y sont un sac de nœuds – ils sont très difficiles à trouver. Mais ce jour-

immer wieder Probleme: Aus irgendwelchen Gründen ist da regelmässig der Thermikwurm drin; sprich, die Thermiksuche gestaltet sich hier sehr schwierig. Doch an diesem Tag fand ich glücklicherweise wieder aufsteigende Luft, die mich zügig zur Stadt Piripiri (Kilometer 320) brachte. Ein leider relativ häufiges Phänomen ist, dass der Wind ab dieser Stadt, je nach Flugtag, komplett zusammenfällt. Dies kann zur Folge haben, dass die Luft regelrecht explodiert und daraus Schauer resultieren. An meinem Rekordtag war der Wind ab Kilometer 320 nur noch halb so stark. Einige grössere Schatten bereiteten mir Mühe, Thermik zu finden. 50 km weiter wusste ich nicht mehr so genau, wo ich mich befand. Der tiefe Sonnenstand und das Palmenmeer verunmöglichten eine genaue Positionsbestimmung. Weit am Horizont sah ich dann plötzlich etwas Helles aufblitzen, das sich mit hoher

là, j'ai la chance de trouver de l'air ascendant qui me permet d'atteindre Piripiri (kilomètre 320). Un phénomène hélas assez fréquent, c'est que le vent s'affale totalement à partir de cette ville, selon les journées. Du coup, il se peut que l'air explose littéralement, entraînant des averses. Le jour de mon record, après 320 km, le vent réduit de moitié. De vastes zones d'ombre me posent des problèmes, je ne trouve plus de thermiques. 50 km plus loin, je ne sais plus très bien où je suis. Le soleil bas et la mer de palmiers ne me permettent pas de m'orienter précisément. Soudain, loin à l'horizon, je vois étinceler une tache claire qui se dirige vers moi à grande vitesse: il s'avère que c'est une voiture sur une route goudronnée. À 17h30, peu avant le coucher du soleil, je me pose à 35 km au nord-ouest de Barras, près d'habitations accessibles par la route. Je peux alors partager ma joie de ce long vol avec des dizaines



Quixada: Gestartet! Quixada: Gestartet! | Philipp am Startplatz. Philipp am Startplatz. | Brasilianische Lebensfreude: Empfang nach 406 km. Brasilianische Lebensfreude: Empfang nach 406 km.

Geschwindigkeit fortbewegte: Ein Fahrzeug auf einer Asphaltstrasse, wie sich herausstellte. Kurz vor Sonnenuntergang landete ich um 17.30 Uhr 35 km nordwestlich von Barras bei einer kleinen Siedlung mit Strassenanschluss. Meine Freude über den weiten Flug durfte ich mit Dutzenden von Einheimischen teilen. Die Brasilianer auf dem Land sind unglaublich zuvorkommend! Obwohl die Leute nicht viel an materiellem Wert besitzen, würden sie dir das letzte Hemd geben. Da ich an diesem Tag vermutlich die Attraktion des Jahres war, wurde meine Anwesenheit sogleich mehrfach fotografisch festgehalten. Es gab Küsschen links und rechts sowie herzliche Umarmungen! Bereits 45 Minuten nach der Landung holte mich Federico ab, und ich konnte das erste Mal in aller Ruhe Wasser lassen. Was für eine Wohltat!

d'habitants. À la campagne, les Brésiliens sont incroyablement bienveillants! Bien que les gens ne possèdent pas grand-chose, ils donneraient leur dernière chemise. Comme je suis sans doute l'attraction de l'année, les appareils photo immortalisent de multiples fois ma présence. On me fait la bise sur les deux joues, on me prend dans les bras! Je suis posé depuis à peine 45 minutes quand Federico vient me récupérer – et je peux enfin uriner en toute tranquillité. Quel bonheur!



Freut sich auf den Flug: Philipp Steinger. Freut sich auf den Flug: Philipp Steinger.

Philipp Steinger

«Fliegen findet zu 80 bis 90 Prozent im Kopf statt»

«Swiss Glider» Was hast du beim Überfliegen der 400km-Marke empfunden?

Philipp Steinger: Grosse Erleichterung! Damit ging ein Traum in Erfüllung! Ich hatte auch das Privileg, meine Bestleistung gleich in der ersten Ferienwoche zu erfliegen. Somit konnte ich die darauffolgenden Flugtage viel entspannter angehen und dadurch mehr Absaufisiko in Kauf nehmen.

Du hast an diesem 22. Oktober ein Maximum aus dem Flug rausgeholt. Wann wurde für dich klar, dass du einen neuen Rekord aufstellst?

Während dem Flug habe ich ab und zu gerechnet, ob ich auf 400km-Kurs bin. Ab Kilometer 200 wurden die Bedingungen zum Glück deutlich schneller. Über weite Distanzen hatte ich einen Trimmspeed von 70-80 km/h. Das sind unvergessliche Momente! Trotzdem ging mir am Schluss benahe frühzeitig die Sonne aus. Die 400km-Marke überflog ich ohne grosse Zeitreserve.

Die Bedingungen bei deinem Rekordflug waren anspruchsvoll. Hattest du nie Momente der Angst?

Es ist alles eine Kopf- und Einstellungssache. Gleitschirmfliegen findet zu 80 bis 90 Prozent im Kopf statt. Ich bin zurzeit mental in sehr guter Form. Kommt dazu, dass ich mich dank meiner Flugroutine – ich fliege jährlich gegen 300 Stunden – nicht mehr allzu sehr auf den Schirm konzentrieren muss. Alles läuft intuitiv ab. Der Spagat zwischen Gas geben und zugleich mit der nötigen Vorsicht agieren gelang mir in Brasilien gut.

Auf YouTube gibt es einige nicht ganz faltenfreie Quixada-Starts zu sehen. Beschreibe mal die Startbedingungen.

Der Startplatz Quixada ist speziell. Das merkt man spätestens dann, wenn man das erste Mal oben steht. Frühmorgens fegt der Wind normalerweise mit 35 - 55 km/h über den Startplatz. Etwas später blockt die Thermik den überregionalen Wind in unterschiedlichen Abständen. Die Zeitfenster, welche einen Start ermöglichen, können unmöglich vom Piloten selbst bestimmt werden. Hierzu gibt es Starthelfer, welche die Startphasen mit erstaunlicher Genauigkeit voraussagen. In unseren drei Wochen Quixada gab es Hunderte Gleitschirmstarts; die meisten gingen problemlos über die Bühne. Nur bei einigen wenigen, unschöneren Starts war das Startfenster zu kurz; sprich, der Schirm konnte zwar aufgezogen werden, in der Luft kam jedoch bereits in Hangnähe eine Hammerböe. Dies führte dazu, dass zwei Gleitschirme rückwärts flogen und ins Lee abdrehen mussten. Wer in Quixada startet, muss seinen Schirm zu 100 Prozent im Griff haben! Der Pilot oder die Pilotin muss innerhalb weniger Sekunden das Speedsystem betätigen. Der

«Swiss Glider»: Qu'est-ce que tu as ressenti lorsque tu as franchi la barre des 400 km en vol?

Philipp Steinger: Un grand soulagement! J'ai réalisé un rêve! J'ai aussi eu la chance de réaliser ma meilleure performance dès ma première semaine de vacances. J'ai donc pu profiter beaucoup plus sereinement des journées de vol suivantes et plus facilement prendre le risque de couler.

Ce 22 octobre, tu as tiré le meilleur de ton vol. Quand as-tu réalisé que tu allais établir un nouveau record?

Pendant le vol, j'ai parfois calculé pour savoir si j'étais en route pour les 400 km. Après 200 km, les conditions sont heureusement devenues beaucoup plus rapides. J'avais une vitesse trimmée de 70 à 80 km sur de longues distances. Ce sont des moments inoubliables! Pourtant, vers la fin, j'ai bien failli manquer de soleil. J'ai atteint 400 km sans grande réserve de temps.

Les conditions étaient exigeantes, lors de ton vol record. Tu n'as jamais eu peur?

C'est une question de mental et d'attitude. Le parapente, ça se passe à 80 ou 90% dans la tête. Je suis en très grande forme mentale, en ce moment. En plus, grâce à mon expérience de vol – je vole environ 300h par an –, je n'ai plus besoin de trop me concentrer sur mon aile. Tout se fait de manière intuitive. Le grand écart entre la nécessité d'accélérer et l'obligation d'agir avec suffisamment de prudence m'a bien réussi, au Brésil.

Sur YouTube, on peut voir quelques décollages assez compliqués, à Quixada. Décris-nous un peu les conditions de décollage.

Le déco de Quixada est particulier. On s'en rend compte au plus tard la première fois qu'on se retrouve là-haut. Tôt le matin, le vent souffle normalement entre 35 et 55 km/h. Un peu plus tard, les thermiques bloquent le vent suprarégional à différents intervalles. Les fenêtres adaptées pour un décollage ne peuvent pas être déterminées par le pilote lui-même, c'est impossible. Pour ça, il y a des assistants au décollage qui prévoient ces phases avec une étonnante précision. Au cours des trois semaines que nous avons passées à Quixada, il y a eu des centaines de décollages, et la plupart se sont déroulés sans problème. Quelques rares tentatives se sont moins bien passées à cause d'une fenêtre trop courte: une fois l'aile gonflée, une rafale d'enfer s'est mise à balayer l'air près du relief. Deux pilotes volant à reculons ont ainsi dû faire demi-tour sous le vent. Qui décolle à Quixada doit maîtriser son aile à 100%! Le pilote doit pouvoir enfoncer son accélérateur dès les premières secondes de vol. Mettre la main à la sellette pour enfile son speedbag, c'est carrément tabou!

«Voler, ça se passe à 80 ou 90% dans la tête»

Griff nach unten zum Gurtzeug, um in den Beinsack zu gelangen, ist ein No-go!

«Wer in Quixada startet, muss seinen Schirm zu 100 Prozent im Griff haben!»

Du fliegst mit einem Wettkampferät. Was zeichnet den Schirm aus?

Mein Niviuk Icepeak 6 ist ein sehr klappstabiler Schirm, der Kappentörungen dennoch rechtzeitig anzeigt. Diese beiden wichtigen Eigenschaften sind extrem gelungen und ausgewogen. Mit dem IP6 hatte ich in Brasilien im Vergleich zu anderen Schirmen ein Leistungsplus, sobald ich mir den Vorteil des beschleunigt Fliegens zu Nutze machte. Zudem konnte ich die enge Thermik effizient zentrieren. Mein Schirm ist ein hervorragender Begleiter, sowohl auf langen Streckenflügen im Flachland als auch in den Alpen.

Während des Flugs hast du kaum getrunken. Wie konntest du dennoch eine so hohe Konzentration und mentale Präsenz aufbringen?

Auf langen Flügen trinke ich kaum etwas; ich habe schlicht keinen Durst. Meistens habe ich jedoch ein kleines Fläschli Ice Tea im Cockpit. Manchmal merke ich, dass auf halber Strecke die Konzentration nachlässt – dann nehme ich die Umgebung als monoton wahr und schweife gedanklich ab. In solchen Momenten greife ich zum Sandwich und kippe ein österreichisches Aufputsch-Coffeinpräparat hintennach, und sofort trommle ich wieder so, wie der Hase aus der Batterien-Werbung.

«Qui vole à Quixada doit maîtriser son aile à 100%!»

Tu voles avec une aile de compétition. Qu'est-ce qui la caractérise?

Ma Niviuk Icepeak 6 est une aile qui résiste très bien aux fermetures tout en indiquant les perturbations suffisamment tôt. C'est deux qualités essentielles sont très bien réussies et équilibrées. Au Brésil, avec l'IP6, dès que je passais en configuration de vol accéléré, je profitais d'un avantage certain en termes de performances par rapport à d'autres ailes. Je pouvais aussi mieux serrer les thermiques et les enrouler de manière plus efficace. Mon parapente est un superbe compagnon, que ce soit lors de longs vols de distance en plaine ou dans les Alpes.

Tu as à peine bu au cours de ton vol. Comment es-tu néanmoins parvenu à atteindre une concentration et une présence d'esprit aussi intenses?

Au cours de longs vols, je bois à peine, parce que je n'ai tout simplement pas soif. En général, j'ai quand même une petite bouteille d'ice-tea dans mon cockpit. Parfois, à mi-parcours, je me rends compte que ma concentration faiblit – je trouve alors les alentours monotones et mes pensées s'égarer. Dans ces cas-là, je mange un sandwich et avale une de ces préparations autrichiennes stimulantes à base de caféine. Je me remets alors à tambouriner comme le lapin de la publicité pour les piles.



Eindrückliche Flugstrecke, selbst im Vergleich zum Kontinent. Eindrückliche Flugstrecke, selbst im Vergleich zum Kontinent.



Philipp Steinger

Kilometer 140: vor Novas Russas. Kilometer 140: vor Novas Russas.

Im XContest schreibst du von «geladenen Batterien» – eine zweideutige Aussage, die auch entsprechend, aber durchaus positiv, kommentiert wurde.

Am Vortag meines Rekords flog ich bei Kilometer 298 in ein blaues Loch und musste frühzeitig landen. Ich war erst nachts um 2 Uhr zurück im Hotel. Mit nur knapp drei Stunden Schlaf stand ich um 6.45 Uhr wieder pünktlich am Startplatz. Ich konnte also meine Batterien nur während drei Stunden aufladen. Daher meine Aussage im XContest. Bezüglich des Schlafmankos war die Aktion eigentlich etwas unverantwortlich. Doch irgendwie habe ich den Braten vom 400er-Flug gerochen. Erstaunlicherweise war ich nach dem Zehn-Stunden-Rekordflug noch immer topfit. Ich freute mich auch sehr über die zahlreichen Gratulationen und die lustigen Kommentare auf dem XContest.

Nach der Landung wurdest du von der Bevölkerung bestürmt, verehrt, und man hätte dich am liebsten sogleich geheiratet. Aber: Vor dir lag auch eine lange Heimreise; 400 km sind auch mit dem Auto nicht zu unterschätzen.

Die lange Heimreise und die damit verbundenen Gefahren werden häufig unterschätzt. Fliegst du in Brasilien zehn Stunden mit dem Gleitschirm, dauert auch die Heimreise nicht weniger lang. Die Strassen werden zwar jedes Jahr besser, trotzdem gibt es Bundesstaaten, wo das Geld für den Unterhalt an allen Ecken und Enden fehlt. Und auf den kilometerlangen Strassen ist alles anzutreffen, was Beine hat: Esel, Schafe, Hunde, Kühe, Velofahrer ohne Licht... Dem Streckenflugcamp-Organisator Flywithandy möchte ich an dieser Stelle in grosses Kränzchen winden. Die Leute machen einen hervorragenden Job! Um zu vermeiden, dass die stark strapazierten Fahrer übermüden, wird die Rückreise bei weiten Flügen auf zwei Tage aufgeteilt.

Wie schaut deine Zukunft aus? Kilometer um Kilometer ausbauen?

Also einen 500km-Flug würde ich schon nehmen, keine Frage. Ein Gleitschirmflug in Brasilien von 406 km ist die eine Sache, 500 km zu fliegen eine komplett andere. Dazu benötigst du einen unglaublichen Flugtag mit viel Wind und früher Thermik. Ich würde gern mal mit ein paar Flachlandcracks nach Südafrika gehen und probieren, den 500er zu knacken. Mal sehen...

Interview: Elias Riedweg

<http://www.xcontest.org/world/en/flights/detail:Fippu80/22.10.2013/10:08>

Dans le XContest, tu parles de «batteries chargées» – une expression ambiguë qui a d'ailleurs été commentée en conséquence, mais de manière très positive.

La veille de mon record, au kilomètre 298, je suis entré dans un trou bleu qui m'a obligé à un atterrissage anticipé. Je n'ai rejoint l'hôtel qu'à 2h du matin. À peine trois heures de sommeil plus tard, je me suis retrouvé au décollage à 6h45 précises. Je n'ai donc pu recharger mes batteries que pendant trois heures. D'où mon commentaire dans le XContest. Compte tenu du manque de sommeil, toute cette aventure était assez irresponsable, en fait. Mais je crois que d'une certaine manière, j'ai senti les 400 km à portée d'aile. Étonnamment, j'étais d'ailleurs en pleine forme après mon vol record de dix heures. Je me suis aussi réjoui des nombreuses félicitations et des commentaires très drôles sur le XContest.

Après l'atterrissage, tu as été assailli par les habitants, on t'a admiré, on t'aurait sans doute même épousé sur le champ. Mais tu avais aussi un long voyage retour devant toi. 400 km, c'est une distance qu'il ne faut pas sous-estimer, même en voiture.

On a souvent tendance à sous-estimer le long voyage retour et les risques inhérents. Quand tu voles pendant dix heures sous ton parapente, au Brésil, le retour n'est pas plus rapide. Même si les routes s'améliorent d'année en année, il y a des états où l'argent manque cruellement pour les entretenir. Et sur ces routes qui s'étendent sur des kilomètres, on croise tout ce qui a des jambes: ânes, moutons, chiens, vaches, cyclistes sans lumière... Je voudrais en profiter pour tresser ici une belle couronne de lauriers à l'organisateur de ce camp de vol de distance, Flywithandy, dont l'équipe fait un excellent travail. Pour éviter que les chauffeurs, déjà mis à rude épreuve, ne s'épuisent, le retour se fait sur deux jours après un long vol.

Comment vois-tu ton avenir? Progresser kilomètre après kilomètre?

Je ne dirais pas non à un vol de 500 km, c'est sûr. Un vol de 406 km au Brésil, c'est une chose, un vol de 500 km, c'en est une autre. Pour ça, il te faut une journée de vol exceptionnelle avec beaucoup de vent et des thermiques très matinaux. J'aimerais bien aller en Afrique du Sud avec quelques cracks de la plaine pour tenter de franchir la barre des 500 km. On verra bien...

Interview: Elias Riedweg

<http://www.xcontest.org/world/en/flights/detail:Fippu80/22.10.2013/10:08>



Über dem Startplatz. Über dem Startplatz.

FREEDOM & SERENITY

TAKOO 3 **SWISS DESIGN**

Tandem

From the schools to pleasure flights, from record breaking flights to competition needs, the Takoo 3 meets the demands of all tandem pilots. The Takoo 3 gives the pilot total serenity in flight without giving up the feeling of freedom.

Niviuk Swiss Distribution
 (fr) info@niviuk.ch
 +41 79 5645936
 (de) elias@niviuk.ch
 +41 79 9188088
 www.niviuk.ch

niviuk.com

ELS FAR LOCK SYSTEM