



Red Bull Content Pool



# Streckenflugtipps von Chrigel Maurer

## Les conseils von Chrigel Maurer pour le vol de distance

Bei Zermatt: Chrigel versucht, wichtige Entscheide so spät wie möglich zu fällen – damit er möglichst viele Informationen erhält – und so früh wie notwendig (Foto links). Bei Zermatt: Chrigel versucht, wichtige Entscheide so spät wie möglich zu fällen – damit er möglichst viele Informationen erhält – und so früh wie notwendig (Foto links). | Elektronik hilft beim Streckenfliegen: Vario/GPS mit Livetracking, GPS mit SwissTopo, Telefon mit XC Soar und Spot. Elektronik hilft beim Streckenfliegen: Vario/GPS mit Livetracking, GPS mit SwissTopo, Telefon mit XC Soar und Spot.

**Man stelle sich vor: Ein Julitag, man steht um 11 Uhr am Startplatz oberhalb Interlaken. Die Sonne blendet, und die Wolken hängen um die Berggipfel. Gleich geht es los. Man möchte weit in Richtung Matterhorn oder noch weiter über den Mt. Blanc nach Grenoble vorankommen. Mit dem Gleitschirm, fliegend oder wandernd. «Wandernd» ist natürlich Stress, anstrengender – und sieben Mal langsamer.**

 **Chrigel Maurer**

Streckenfliegen, was heisst das für mich? Hast du dir diese Frage auch schon gestellt? Klar, eine Strecke überfliegen... Aber wie? Was beinhaltet ein Streckenflug? Bei meinem Flug vom 11. Juli 2013 war es nicht einfach eine Strecke von 183 km. Es war viel mehr!

**Imaginons une journée de juillet, à 11 h, sur un déco au-dessus d'Interlaken. Le soleil brille, les nuages sont posés sur les sommets. Décollage imminent. Objectif Matterhorn, ou même dépasser le Mont-Blanc pour atteindre Grenoble. Avec un parapente – en vol ou à pied. À pied, c'est évidemment plus stressant, plus éprouvant – et sept fois moins rapide.**

Que représente le vol de distance, pour moi? Tu t'es déjà posé la question? Parcourir une certaine distance, bien sûr... Mais comment? De quoi est fait un vol de distance? Mon vol du 11 juillet 2013, ce n'était pas qu'une distance de 183 km. C'était bien plus que cela!

Als «Adler von Adelboden» werde ich immer wieder nach meinen «Tricks» gefragt... Was machst du anders oder besser als die Konkurrenz? Und bis jetzt wusste ich, ehrlich gesagt, meistens keine klaren Antworten darauf. Das kann's doch nicht sein, dachte ich mir. Erst jetzt, wenn ich versuche, mein Wissen bei Coachings oder Tandemflügen an Dritte weiterzugeben, lerne ich zu verstehen, wie ich funktioniere. Und so entstand dieser Bericht zum Streckenfliegen.

**Mit «Bildern» entscheiden**

Diese Anspannung – wie wird der Tag? Die Thermik? Der Wind? Wo fliege ich entlang? Und wo muss ich landen? All diese Fragen sehe ich aber nicht allzu eng. Es ist, wie es ist, und ich versuche, mich an dem zu freuen, was ich bekomme! Klar hilft mir meine Flugerfahrung von mittlerweile 15 Jahren und über 3000 Flügen und Flugstunden. Aber

On me demande régulièrement quels sont mes «trucs», en tant qu'«aigle d'Adelboden». Que fais-tu mieux ou autrement, par rapport à tes concurrents? Et jusqu'à présent, pour être honnête, je n'avais pas vraiment de réponse précise. Puis je me suis dit que ça n'était pas possible, de ne pas pouvoir répondre. Pourtant, ce n'est que depuis que je tente de transmettre mon savoir à des tiers, lors d'un coaching ou d'un vol biplace, que j'ai appris à comprendre ma manière de fonctionner. C'est ainsi qu'est né cet article sur le vol de distance.

**Décider à l'aide d'«images»**

Cette tension – comment sera la journée? Et les thermiques? Et le vent? Quelle ligne choisir? Où vais-je me poser? Mais toutes ces questions ne me préoccupent pas trop. Comme je ne peux rien y changer, je me réjouis de ce qui m'attend! Bien sûr, 15 ans d'expérience et plus











Erst mal richtig aufdrehen. Höhe machen, um a) mit mehr Höhe mehr Möglichkeiten zu bekommen, b) mit mehr Zeit und Höhe mehr Informationen zu sammeln, c) die Entscheidung später am Tag fällen zu müssen. Die Basis lag knapp über 4000 m – was für ein Flugtag! Aber auch die Berge waren höher... Die Möglichkeiten waren nicht besser als drei Stunden vorher in Kandersteg auf 2800 m. Und was für eine Kälte! Auf 1300 m, am Startplatz in Interlaken, war es wärmer, und meine Flugplanung war, wie so häufig, nicht auf eine derart erfolgreiche Höhe ausgerichtet... Nun gut, diese Erfahrung nehme ich mit für ein nächstes Mal (das dachte ich bereits vor 15 Jahren während meinen ersten Flügen – die einen lernen's nie...). So schwang ich eben meine Arme, um die Durchblutung der Finger zu fördern.

#### Knapp, knapper – drüber

Den Entscheid, durchs Aostatal auf die Ostseite des Mt. Blanc zu fliegen, fällte ich zusammen mit meinem Supporter Thomas Theurillat am Telefon. Thomas stand am Boden und wertete die persönlichen Wetterberichte von Meteo Schweiz aus. Uns war klar: Wenn es fliegt, ist die Route durchs Aostatal viel schneller. Sollte ich aber absteigen, ist es deutlich umständlicher, so in den Westen des Mt. Blanc zu gelangen.

Der Theodulpass lag vor mir – östlich vom Turnpoint 7, dem Matterhorn. Es sah gut aus: Ich gleite hoch über der Hörnlihütte mit leichten Rückenwind. Doch, wie so oft in der Natur, spürte ich die Abwinde der kalten Ostflanke des Berges, und meine Gleitzahl reduzierte sich. Gas geben oder nicht? Ich versuche es mit dem rechten Bein, der ersten Stufe, gleich 60 Prozent Gas. Dabei beobachte ich meine Geschwindigkeit über Grund sowie die aktuelle Gleitzahl. Dazu kommt das Bauchgefühl – linkes Bein gleich Vollgas! Das Gleiten wird optimiert, weil der Abwind über 3 m/s beträgt... Huch, jetzt wird es knapp! Einmal am Grat – ich sehe immer noch nach Italien – wird das Gleiten wieder besser, und so reduziere ich auf Trimmsspeed oder sogar leichtes Bremsen, damit ich mit Rückenwind optimal hoch ankomme. Geschafft! Es reicht mit fünf Metern über den Pass nach Süden, wo das nächste 5m/s-Steigen bereits durch eine schöne Wolke gekennzeichnet ist.

Nun aber kämpfe ich mit der Müdigkeit und der Motivation. Es steigt immer schwächer; der Tag geht zu Ende. Noch ein Mal mit 0.5 m/s aufdrehen, noch ein Mal abgleiten – und das nach zehn Stunden in der Luft. In solchen Momenten kommt vielleicht meine Stärke ans Licht. Es ist mir bewusst, dass es gerade jetzt sehr entscheidend ist, sich immer

sion à plus tard. La base est à un peu plus de 4000 m – quelle journée! Mais les montagnes aussi sont plus élevées... Les options ne sont pas meilleures que trois heures plus tôt, vers 2800 m à Kandersteg. Et quel froid! Au déco d'Interlaken, à 1300 m, il faisait plus chaud, et comme souvent, mon plan de vol ne prévoyait pas d'atteindre une telle altitude. Enfin... Une expérience de plus pour la prochaine fois (c'est ce que je me disais déjà il y a 15 ans, lors de mon premier vol – incorrigible...). Alors je mouline avec les bras pour activer la circulation sanguine dans mes doigts.

#### Juste, trop juste – ça passe

Avec mon assistant Thomas Theurillat, nous prenons la décision au téléphone: je vais aborder le Mont-Blanc par l'est, via le Val d'Aoste. Au sol, Thomas analyse les bulletins météo personnalisés de MétéoSuisse. Nous sommes d'accord: si ça vole, passer par le Val d'Aoste est beaucoup plus rapide. Mais si ça coince, il sera bien plus compliqué d'atteindre l'ouest du Mont-Blanc.

Le col de Théodule est devant moi, à l'est de la septième balise, le Cervin. Ça s'annonce bien: je passe bien au-dessus de la cabane Hörnli avec un léger vent dans le dos. Mais comme souvent dans la nature, je sens descendre les vents le long des flancs est et froids de la montagne, et je perds de la finesse. Est-ce que je dois accélérer ou pas? J'essaie le premier niveau de l'accélérateur, 60%, avec le pied droit et observe ma vitesse/sol ainsi que ma finesse. L'intuition suit – pied gauche et pleins gaz. La finesse s'améliore parce que le vent descendant dépasse 3 m/s... Houlà, ça va être juste! Arrivé sur la crête, je vois encore l'Italie et la finesse s'améliore; je reviens à la vitesse trimée, agissant même un peu sur les freins afin d'arriver à l'altitude idéale avec le vent dans le dos. Ça passe! J'ai cinq mètres de marge pour franchir le col vers le sud, ou la prochaine ascension de 5 m/s est bien marquée par un joli nuage.

Je me bats maintenant contre la fatigue et le manque de motivation. Ça monte de moins en moins bien, la journée s'achève. Enrouler une fois encore à 0.5 m/s, puis laisser glisser une dernière fois – après 10 heures de vol. C'est peut-être dans ces moments-là que je suis le plus fort. J'ai conscience qu'il est maintenant déterminant de me fixer sans cesse de nouveaux objectifs simples afin de gagner des kilomètres décisifs par rapport à la concurrence!

wieder neue, kleine Ziele zu setzen, um die entscheidenden Kilometer gegenüber der Konkurrenz herauszuholen!

#### Konzentriert abschliessen

In Courmayeur kommt der Abwind der Berge im Tal zusammen; satte 30 km/h Gegenwind und kaum Landemöglichkeiten... Ich schätze diese Situation nochmals als sehr heikel ein. Meine Konzentrationsfähigkeiten sind nicht mehr ideal. Dies, obschon ich während dem Flug drei Riegel und 1,5 Liter mit Kohlenhydrat angereichertes Wasser zu mir genommen habe. Jetzt ist klar: es geht nicht mehr hoch. Also schalte ich um auf den Modus «Landen». Mit dem Modus Landen möchte ich die Gefahren erkennen, mit den Gefahren richtig umgehen und damit eine möglichst sichere Landung garantieren. Mein Landeplatz soll aber auch effizient sein – so suche ich nach einem Kompromiss und lande nahe der Hauptstrasse im hohen Gras. Dabei hilft mir auch das Material. Ich bin froh, nicht meinen Top-Wettkampfschirm dabei zu haben, sondern mit dem Ozone LM5 einen einfachen 3-Leiner, der gerade in schwierigen Situationen besser zu beherrschen ist.

#### Weiterkommen mit Analysieren

Landen, zusammenpacken; alles möglichst fokussiert. Danach schaue ich weiter, setze mir – gemäss den Berechnungen des Garmin-GPS – neue Ziele. Zu Fuss weiter ins Dorf... Erst wenn diese Ziele klar sind, gehe ich meinen Flug nochmals durch. Wie war es? Was war gut? Was habe ich zum Erfolg beigetragen? Aber auch: Wo war es schwierig? Was muss ich morgen ändern? Nicht selten mache ich mir Notizen, welche ich dann vor dem nächsten Flug nochmals anschau, um meine Überlegungen erneut abrufen zu können.

Die Erfahrungen des Flugtags begleiten mich auch in den Schlaf... Ich freue mich stets von Neuem, was der nächste Tag bringen mag. [www.chrigelmaurer.ch](http://www.chrigelmaurer.ch)

#### Rester concentré et conclure

À Courmayeur, les vents descendants des montagnes confluent dans la vallée – 30 km/h de vent contraire et peu d'atterros potentiels... Une fois encore, j'évalue cette situation comme très critique. Ma capacité à me concentrer n'est plus très bonne, bien que j'aie consommé trois barres de céréales et 1.5 l d'eau enrichie en glucides, au cours du vol. Maintenant, c'est clair, ça ne monte plus. Je passe donc en mode «atterrir». Dans ce mode, je cherche à identifier les dangers, à bien aborder les risques afin d'assurer un atterrissage le plus sûr possible. Mais mon atterro doit aussi être efficace – je trouve donc un compromis et me pose près de la route, dans les hautes herbes. Là encore, le matériel m'aide. Je suis content de ne pas voler avec mon aile de compétition haut de gamme, mais avec la LM5 d'Ozone, une aile simple à trois rangées de suspentes, plus facile à maîtriser dans ce genre de situation, justement.

#### Progresser par l'analyse

Atterrir et plier, tout en restant concentré. Je verrai la suite après et me fixerai de nouveaux objectifs selon les calculs de mon GPS Garmin. Poursuivre à pied jusqu'au village. Ce n'est que lorsque j'ai clarifié ces objectifs que je reviens sur mon vol. Comment ça s'est passé? Qu'est-ce qui s'est bien passé? Comment ai-je contribué à cette réussite? Mais aussi: quelles furent les difficultés? Que devrai-je modifier, demain? Je prends souvent des notes, aussi, que je peux relire avant le prochain vol, afin de me remémorer mes réflexions.

Les expériences vécues au cours du vol m'accompagnent aussi dans mon sommeil. J'ai toujours hâte de voir ce que le jour suivant m'apportera. [www.chrigelmaurer.ch](http://www.chrigelmaurer.ch).

Überflug des Theodulpasses nach Süden. [Überflug des Theodulpasses nach Süden](#). | Courmayeur: Was von oben wie ein Rasen aussah, war bei der Landung hohes, hartes Gras. [Courmayeur: Was von oben wie ein Rasen aussah, war bei der Landung hohes, hartes Gras](#).



#### Ein «Selbst Check» für positive Erlebnisse

- Was sind meine Tages-Flugziele? (Mit einem klaren Ziel vor Augen fällt es mir leichter, fokussiert und sicher zu fliegen)
- Ist mein Flugziel realistisch? (Da meine Zufriedenheit von meinen Erwartungen abhängt, setze ich mir häufig auch Lernziele anstatt Leistungsziele)
- Am Startplatz: Was kann ich unternehmen, damit ich mich zu 100% auf meinen Startablauf konzentrieren kann? (Distanz zu anderen Piloten, Starttechnik dem eigenen Können anpassen, Windsituation, Gefahren erkennen, Abbruchlinie usw.)
- Wie fühle ich mich – ganz ehrlich? (Je besser mein Gefühl, desto sicherer bin ich unterwegs und kann «mehr» riskieren!)
- Ganz einfach: Was habe ich überhaupt für Möglichkeiten?
- Was sagt mein Bauchgefühl? Was mein Kopf?
- Sind meine Bauchmuskeln locker? Meine Hände nicht verkrampft?

[www.chrigelmaurer.ch](http://www.chrigelmaurer.ch)

#### L'autocontrôle mène à des expériences positives

- Quels sont mes objectifs de vol pour la journée? (En gardant un objectif clair à l'esprit, j'ai plus de facilité à voler de manière concentrée et sûre.)
- Mon objectif est-il réaliste? (Comme ma satisfaction dépend de mes attentes, je me fixe souvent aussi des objectifs d'apprentissage plutôt que des objectifs de performance.)
- Au décollage: qu'est-ce que je peux entreprendre afin de pouvoir me concentrer à 100% sur mon décollage? (Distance par rapport aux autres pilotes, adapter ma technique de décollage à mon propre savoir-faire, conditions de vent, reconnaître les dangers, fixer une ligne d'interruption, ...)
- Comment est-ce que je me sens – en toute honnêteté? (Mieux je me sens, plus je vole en sécurité, plus je peux «risquer»!)
- Très simplement: quelles possibilités s'offrent à moi?
- Que dit mon intuition? Et ma tête?
- Mes abdominaux sont-ils relâchés? Mes mains détendues?

[www.chrigelmaurer.ch](http://www.chrigelmaurer.ch)