

**swiss glider nr8, 2007**

---

**knopfel**

# KONKURRENZ FÜR Roger Moore



## ERIC KNOPFEL: 30 JAHRE HÄNGEGLEITEN UND EIN ANGENEHMES LEBEN

**Er hätte in der Delta-Szene des James-Bond-Steifens «Live and Let Die» kein Double gebraucht, der Jurassier Eric Knopfel aus La Chaux-de-Fonds. Eric, Feinmechaniker und Uhrmacher, ist seit 30 Jahren Deltapilot, und er wäre für 007 eine echte Konkurrenz gewesen.**

 **Damien Tuvo, [www.alpsfreeride.ch](http://www.alpsfreeride.ch)**

Martin Muller und ich treten aus dem Lift und erreichen die Wohnung, die Eric mit seiner Lebensgefährtin Alice in Champel teilt. Als Gentleman empfängt uns Eric zu Hause, um mit uns ein paar gemütliche Stunden zu verbringen und uns über sein Leben zu erzählen. Beim Eingang erwartet uns kein Hengst im Rennstall, sondern ein Paar Rollerblades mit beeindruckend grossen Rädern. Mit seinen 68 Jahren ist der Edelmann Eric noch immer sehr fit. Er ist gerade vom seinem Training am See zurückgekommen – ein ziemlicher Kontrast zum ersten Eindruck eines englischen Barons, den unser Gastgeber macht. Eric lädt uns ein, sein geräumiges Wohnzimmer zu betreten, wo wir durch das grosse Fenster sein schon länger erobertes Territorium betrachten können: den Salève. Während des Gesprächs stellen wir ihm mal die Frage, wie viele Leben er eigentlich gehabt hat, um all dies zu machen. Erics Antwort: «Eines – nur lebe ich es mit 200 km/h.»

### **Erste Luftannäherung: Skispringen**

Dank dem Skispringen tastete er sich bereits als Kind an das Königreich der Vögel heran. «Wir Knaben waren voller Bewunderung für die Cracks, die auf der Schanze von Locle sprangen. Wir haben's ihnen nachgemacht. Damals gab es noch keinen Skilift, und wir hatten Skis ohne Kanten, dafür mit Riemen und Klemmbügeln, welche die Fersen frei liessen.» Viel später wird Eric während zehn Jahren snowboarden. Und erst kürzlich ist er auf Carvingskis umgestiegen. Die böten ihm genauso viel Feeling, seien aber weniger aufwändig.

### **Zweite Luftannäherung: Kunstspringen**

«Im Alter zwischen 14 und 20 Jahren nahm ich an internationalen Wettkämpfen teil. Mit 14 bestritt ich meinen ersten Junioren-Wett-

kampf und konnte dabei gleich meinen Trainer schlagen. Das weckte sein Interesse, und er nahm mich nach Magglingen mit.» Magglingen gehörte zum Militärdepartement; das Training war dementsprechend rigoros. Neben Schwimmen wurde auch Kunstturnen trainiert. Diese Kombination sicherte Eric eine solide Kondition, einen scharfen Gleichgewichtssinn und gute körperliche Technik.

Zwei Jahre lang war Eric Mitglied des Schweizer Nationalteams. Nur von seinem Haupttrivalen Sandro spricht er etwas verbittert: «Er nahm mir immer den ersten Platz weg.» Mit 20 wird Eric Grenadier in Losone. Obwohl nicht übertrieben patriotisch, erlebte er diese Zeit aber doch als sehr gutes Sporttraining: «Am ersten und am letzten Tag massen sie unsere Laufzeit über 5km; ich verbesserte mich natürlich. Dazu muss ich aber erwähnen, dass wir am ersten Tag in Shorts und T-Shirt unterwegs waren, am letzten Tag mit 40kg Marschgepäck.» Eric profitierte intensiv von seinem militärischen Training – seiner Ansicht nach war diese Zeit für seine sportliche Karriere sogar entscheidend. Mit 24 schloss er seine Berufsausbildung ab und zog nach Genf, wo er an der Privatschule Collège du Léman als Sportlehrer angestellt wurde. Er wurde Leiter der Sportabteilung und blieb in dieser Funktion bis zu seiner Pensionierung mit 65 Jahren.

### **Dritte Luftannäherung: Deltafliegen**

«Ich verbrachte jeden Winter in Montana. Die Schüler kamen da hoch, eine Gruppe nach der anderen, und sie machten jeweils zehn Tage Skilager. Ich verbrachte die drei Monate am Stück.» Als Eric eines Tages mit seiner Klasse unterwegs war, sah er in Aminona jemanden fliegen – wenn man dies überhaupt so nennen kann. «Dany hatte Skis an den Füßen und kam unter einem Delta angerast, einem gelben Dreieck, das derart flatterte, dass ich dachte, es sei motorisiert! Drei oder vier Meter über dem Boden! Im Nachhinein muss ich an die heutigen Speedflyer denken.» Von diesem verrückten Flieger angesteckt, kaufte sich Eric einige Jahre später, mit 38, einen ersten Delta. Das war 1977, bei Philippe Graber, und er kaufte sich den Delta für bescheidene 1200 Franken – inklusive Schulung.

«Damals machte ich bis zu sieben Flüge pro Tag.» Heute kaum zu glauben, bedenkt man die Auf- und Abbauphase. Damals brauchte man aber zum Aufstellen eines Deltas nicht mehr Zeit als heute zum Aus-

# ROGER MOORE

# peut aller se rhabiller

## ERIC KNOPFEL: 30 ANS DE VOL LIBRE ET UNE VIE PLAISANTE

**Eric n'aurait pas eu besoin de doublure pour son vol en delta dans le rôle de James Bond dans «Vivre et laisser mourir». Ce Jurassien originaire de la Chaux-de-Fonds, mécanicien de précision, horloger et pilote depuis trente ans, aurait pu être un sérieux concurrent pour le rôle phare dans le film de 007.**

 **Damien Tuvo, [www.alpsfreeride.ch](http://www.alpsfreeride.ch)**

Martin Muller et moi-même sortons de l'ascenseur qui dessert l'appartement du quartier de Champel où habitent Eric et sa compagne Alice. Eric nous reçoit chez lui en gentleman pour un moment cordial et parler entre autres de sa passionnante existence. A défaut d'étalement dans l'écurie, ce sont des rollers au diamètre de roues impressionnant qui traînent dans l'entrée...

Le damoiseau de presque soixante-huit ans garde la forme. Il revient juste de son entraînement au bord du lac. Contraste avec cette première impression de baron anglais que donne notre hôte. Eric nous convie dans son vaste salon où domine en arrière-plan à travers la grande baie vitrée un territoire anciennement conquis: le Salève. Au cours de l'interview, nous lui posons la question suivante: Mais combien de vies as-tu vécues pour faire tout cela? Eric répondra: «J'ai eu une seule vie, mais je l'ai vécue à 200 km/h.»

### **1re approche aérienne: Le saut à ski**

C'est enfant qu'il goûtera au royaume des oiseaux avec le saut à ski. Eric: «Gamins, nous étions en admiration devant ces cracks qui sautaient du tremplin du Locle. Nous les avons vite imités. A l'époque, il n'y avait pas de remontées mécaniques; nous utilisions des skis à lanière sans carres, avec étriers laissant le talon libre». Des années plus tard, Eric fera même dix ans de snowboard avant de se remettre récemment aux carvings, moins contraignants tout en offrant autant de sensations.

### **2e approche aérienne: Le plongeon**

Eric: «J'ai fait de la compétition internationale de plongeon de 14 à 20 ans. A mon premier championnat juniors à 14 ans, j'ai battu mon professeur. Cela a éveillé son intérêt et du coup, il m'a rapatrié à Ma-

colin.» Macolin faisait partie du département militaire et l'entraînement y était drastique. Outre la natation, l'entraînement incluait aussi de la gymnastique artistique. Cette combinaison lui assura condition physique, équilibre et technique corporelle.

Il sera deux ans en équipe suisse. C'est avec une légère amertume, tout de même, qu'il se souvient de son principal rival. Eric: «Sandro me prendra toujours la première place...» A 20 ans, soldat Eric est grenadier à Losone. Sans attrait patriotique exagéré, il perçoit cette période militaire comme l'entraînement sportif par excellence. Eric: «Le premier jour et le dernier jour, ils nous ont chronométrés sur une course de 5 km, et bien entendu mon temps s'est amélioré. Je dois quand même te préciser que le premier jour on était en t-shirt/baskets alors que le dernier jour, on courait avec le paquetage complet de 40 kg.» Il tirera le maximum de cet entraînement intensif qu'il estime avoir été indispensable pour sa formation de maître de sport.

A 24 ans, ses études finies, il émigrera sur Genève où il est engagé comme professeur de sport à l'école privée Collège du Léman. Il en deviendra directeur des sports jusqu'à sa retraite à 65 ans.

### **3e approche aérienne: Le delta**

Eric: «Je passais tous les hivers à Montana. Les groupes d'élèves montaient par classe d'âge, les uns après les autres, pour suivre les classes de neige pendant dix jours. J'étais sur place trois mois de suite.» Lors d'une sortie à ski avec sa classe, il voit un certain Danys voler (si l'on peut dire) à Aminona. «Danys, skis aux pieds, arriva en trombe sous son deltaplane, un triangle jaune qui flottait tellement qu'on aurait cru qu'il avait un moteur! Tout ça à 3-4 mètres du sol! A la réflexion, il me faisait penser aux speedflyers actuels, ces mini-parapentes que l'on croise depuis 1, 2 ans.»

Piqué au vif par ce fou volant qui lui fit tellement envie, il achète quelques années plus tard, à l'âge de 38 ans, son premier delta. C'était en 1977, et Philippe Graber, deltaplaneur, lui vendit son aile avec écolage pour la somme modique de 1'200 francs. Eric: «Il m'est arrivé de faire sept vols dans une journée.» Impensable aujourd'hui, quand on connaît le temps nécessaire au pliage et montage d'une aile. Mais à l'époque, le montage de l'aile ne prenait pas plus de temps que de déplier un parapente.

Eric: «On était une cinquantaine de pratiquants delta sur Ge-

packen eines Gleitschirms. «Zu jener Zeit flogen in Genf etwa fünfzig Deltas. Als ich mit dem Sport begann, war am Salève nur eine kleine Gruppe – und die hielten sich für Götter. Nach meinem zweiten Flug sprach ich einen an, Patrice, und fragte ihn, wie das mit dem Soaren denn so gehe. Er schaute mich schräg an und antwortete: Wer bist du überhaupt? Du musst halt nah am Hang fliegen, willst du dich oben halten.» Eric liess sich nicht verunsichern, startete und flog zum berühmten weissen Fleck, 200m rechts vom Startplatz. Als er dann merkte, dass er sank, entschied er sich für eine Not-Toplandung. Patrice und seine Kollegen waren verblüfft. Damit schaffte Eric seine

angesichts der damaligen Gleitzahl zwischen 5 und 6, verglichen mit den aktuellen zwischen 17 bis 19. «Wir mussten oft per Autostopp zurückfahren. Ich erinnere mich noch an einen Flug mit Philippe über den Grand Combin. Wir starteten in Verbier; das war damals ausserordentlich, und bleibt für mich unvergesslich.»

### Wettkämpfe

Bei den ersten Wettkämpfen ging es ausschliesslich um Präzisionslandungen! Eric erklärt, dass sich viele Piloten beim Landen verletzten, nachdem sie im Endanflug jeweils über mehrere Meter



Integration in diese Gruppe, die auch schon bald zu seinem festen Freundeskreis zählte.

«Unsere Sportart war jung. Und anders als die Segelflieger, die seit Jahren Erfahrungen sammeln konnten, hatten wir keine Ahnung über Aerologie. Ich weiss noch, wie wir am Meer soarten, in Monaco und Sospel. Wir wurden geschüttelt und gerüttelt – dieses verfluchte Schleudern! – und hatten nicht begriffen, dass es sich dabei um Thermik handelte, in die wir hätten eindrehen können um zu steigen!»

### Erste Streckenflüge

Die ersten Streckenflüge führten vom Salève Richtung Genfersee, mit Landung an der Pointe de la Bise, im Parc des Eaux-Vives, nahe der Pallenterie und sogar auf dem Fussballplatz von Varembe. Das waren Zeiten! Gestartet wurde an allen möglichen Orten am und um den Salève. Und auch gelandet. Eric: «Wir waren eine sehr dynamische Gruppe; wir trieben die anderen an. In dieser Gruppe waren Carlo Maulini, die drei Erics, darunter Fuchs und Guilloud, Patrice Regenas, mit dem ich an der Patrouille des Glaciers teilgenommen habe, Berdj Haroutunian, die beiden Yves, François Debli, Lucien Malacarne, Charly Corminboeuf, Roland Fuchs, Jean-Claude Lachavanne, Lachat, Didier Favre, Dominique Hügli und noch ein paar andere. Wir gingen auf Strecke, was damals eher selten war, weil sich die meisten Piloten weigerten mit ihren Deltas irgendwo anders zu landen als dort, wo sie es gewohnt waren. Dominique war der erste Pilot, der das Tal hinter dem Salève überquerte und erst wieder auf dem Mont-Veyrier vor dem Lac d'Annecy landete.»

«Meinen ersten Streckenflug machte ich mit einem leistungsstarken Delta mit Doppeltuch und vorgeformter Verspannung, einem französischen Atlas des Herstellers Tevnoz. Damit flog ich 55km bis kurz nach Samoëns, am Fuss des Fer à Cheval.» Ein Kunststück

kerzengerade gestiegen waren. Erst später fingen die Piloten an, über längere Distanzen zu fliegen. «Ich flog wirklich alle möglichen Flügel,» meint Eric, «und ich suchte mir immer Topmaterial aus; dabei wechselte ich auch schon zweimal pro Jahr das Material. Denn nur mit gutem Material macht man auch wirklich Fortschritte, und nur dann fliegt man leistungsorientiert.» Eric verkaufte seine Flügel auch an Hausi Bollinger weiter, dem späteren Gleitschirmweltmeister, damals ein super Deltapilot.

In den 1980er- und 90er-Jahren wurde Eric Schweizer Clubmeister, und 1997 oder 98 schaffte er den 6. Platz in der Einzel-SM. Damals herrschte noch wahre Kameradschaft. Eric bereut, dass heute viel weniger Piloten motiviert sind und vor allem mit dem Delta viel weniger Streckenflüge gemacht werden. Im Vergleich zum Gleitschirmfliegen benötigte die Rückreise allerdings auch ein echtes Organisationstalent. Für ihn gibt es zwei Typen von Piloten: diejenigen, die ihr Fluggebiet nie verlassen und denen die Freude, in der Luft zu sein ausreicht. Und dann eine Minderheit, die auf Strecke geht und mehr entdecken will. «Deltafliegen ist auch eine Art Therapie! Man denkt nicht mehr an seine Probleme, wenn man in der Luft ist,» meint Eric. Und Gleitschirmfliegen? «Ich fing vor Jahren einmal in Mieussy die Ausbildung an, mit Philippe Bernard, im Nebel, und wollte das Brevet machen. Damals aber waren die Gleitschirme ein Horror und flogen so gut wie Steine. Also machte ich nicht mehr weiter. Es machte mir einfach nicht so viel Spass wie das Deltafliegen.»

### Unfälle

Eric musste auch einige Schreckensmomente durchmachen, darunter diesen: 1984 fand am Pfingstmontag in Bern der Fussballcupfinal zwischen Servette und Sion statt. Eric liess sich von einem Heissluftballon aus abwerfen. «Ich wurde von der Zeitung La Suisse gesponsert. Einmal ausgeklinkt, passierte mir ein Fehler, und mein

nève, quand j'ai commencé. Il y avait un petit noyau de deltistes du Salève qui se prenaient pour des dieux. Après mon deuxième vol, je m'adresse à l'un d'eux (Patrice), pour lui demander comment l'on fait du soaring. Patrice le regarda de travers et lui demanda: «Mais t'es qui, toi? Tu n'as qu'à serrer la falaise si tu veux tenir!» Eric ne se laissera pas déstabiliser: il décolle, pousse jusqu'à la fameuse tache blanche (à 200 m à droite du décollage). Mais se voyant descendre, il fait un top landing d'urgence sous les yeux ébahis de Patrice et de ses acolytes. Son intégration dans un groupe devenu de supers amis est entamée.

c'était inoubliable et assez exceptionnel pour l'époque.»

### Les premières compétitions

Les premières épreuves étaient des manches de précision. Eric explique que de nombreux pilotes se sont fait très mal à l'époque en posant après une remontée en chandelle de plusieurs mètres avec leur delta. C'est seulement par la suite que les pilotes ont commencé à faire de la distance. Eric: «J'ai vraiment eu des ailes de toutes sortes et j'ai toujours visé le top du matériel, quitte à changer deux fois par an. C'est uniquement avec du bon matériel que l'on progresse,

car on se place dans un état d'esprit qui est différent parce qu'on vise la performance.»

Eric a aussi revendu les ailes de Hausi Bollinger (champion du monde de parapente), qui était un super pilote de delta dans le temps.

En compétition, il sera champion suisse par équipe dans les années 1980-1990, et fera 6e au championnat suisse individuel en 1997 ou 1998.

Il existait à l'époque un esprit de camaraderie. Il regrette qu'il y ait beaucoup moins de pilotes motivés de nos jours, et encore moins pour faire des vols de distance en delta, vu les trésors d'organisation que requiert la récup (comparé au parapente). Pour lui, dans le vol libre, il y a deux types de pilotes: ceux qui ne quittent pas leur site (le fait d'être en l'air leur offrant un plaisir suffisant), et une minorité qui recherche la distance, l'exploration. Le monde du vol libre a toujours regroupé le même type de personnes,

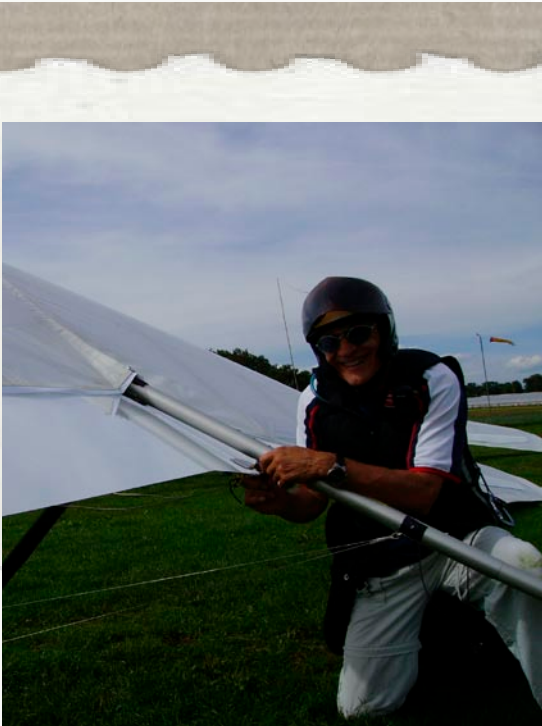
certaines exubérantes et d'autres plus modestes. Eric: «Le deltaplane est aussi une forme de thérapie, on ne pense plus à ses problèmes quand on vole.»

Eric et le parapente: «J'ai fait l'écolage en vue du brevet il y a des années à Mieussy, dans le brouillard avec Philippe Bernard. A l'époque, les parapentes étaient une véritable horreur, ils tombaient comme des pierres! Je n'ai donc pas continué, car ils ne m'apportaient pas le même plaisir que le delta.»

### Les accidents

Eric a aussi eu droit à quelques frayeurs dont celle-ci: le lundi de Pentecôte 1984 à Berne, à la finale de la coupe suisse de foot Servette-Sion, Eric se fait larguer d'une montgolfière. «J'étais sponsorisé par le journal La Suisse. Une fois largué, j'ai fait une erreur: mon aile a fait un tumbling. Un côté de l'aile a cédé, j'ai immédiatement tiré mon parachute de secours qui s'est malencontreusement emmêlé dans le bord d'attaque cassé. Cela a fait céder l'autre côté du delta, envoyant l'aile dans une rotation incontrôlable. La force centrifuge m'a fait perdre connaissance...» Il se réveille au sol. La silhouette d'un gendarme devant lui. Le fonctionnaire lui recommande de ne pas bouger. Il a des douleurs importantes suite à cette chute de 700 m en toute discrétion (devant 40'000 personnes!). Il est transféré en urgence à l'hôpital cantonal de Berne où on lui fait subir plusieurs scanners. La Suisse a même annoncé sur ses manchettes le lendemain qu'il était décédé. Eric: «Au grand dam des médecins, je n'avais aucune fracture, j'étais juste horriblement courbaturé.»

Eric est un véritable miraculé. En fait, il est tombé sur un camion de déménagement. La déformation de la structure en aluminium du camion et du delta ont amorti sa chute et ainsi évité qu'il ne s'écrase sur le plancher. Cette mésaventure a au moins servi à quelque chose: améliorer la rigidité des appareils. Maintenant, on peut se permet-



Eric: «Notre sport était très jeune. Contrairement aux pilotes de planeurs qui avaient engrangé une plus longue expérience, nous avions une ignorance totale de l'aérodynamique. Je me souviens de vols en soaring en bord de mer, à Monaco ou Sospel. Nous nous faisons secouer dans tous les sens (les «branlées maudites») et nous n'avions pas compris qu'il s'agissait de thermiques que nous pouvions enrouler pour monter...»

### Les premiers cross

Les premiers vols de distance du Salève se feront en direction du lac Léman avec pose à La Pointe à la Bise, au Parc des Eaux-Vives, à la Pallenterie et même sur le terrain de foot de Varembe! Quelle époque! On décollait et on atterrissait sur tous les endroits possibles du Salève et de ses environs (et quelques-uns en plus!). Eric: «Nous étions un groupe très dynamique qui tirions les autres. Ce groupe comprenait l'ami Carlo Maulini, les trois Eric dont Fuchs et Guilloud, Patrice Regenas (avec qui j'ai fait la Patrouille des glaciers), Berdj Haroutunian, les deux Yves, François Debli, Lucien Malacarne, Charly Corminboeuf, Roland Fuchs, Jean-Claude Lachavanne, Lachat, Didier Favre, Dominique Hügli et d'autres. Nous étions des pilotes qui faisaient des distances, ce qui était rare étant donné la réticence des pilotes à poser ailleurs qu'à leur base habituelle avec leurs deltas. Dominique J. a été le premier à traverser la plaine derrière le Salève en posant au Mont-Veyrier avant le lac d'Annecy.»

Eric: «J'ai fait mon premier grand cross avec une aile performante, un Atlas de fabrication française (Tevnoz); c'était une double surface avec balestre préformé. Je me suis posé à 55 km, juste après Samoëns, au pied du Fer à Cheval.» Il faut remettre cet exploit dans le contexte de l'époque: leur delta avait une finesse de 5/6 comparée au 17/19 actuel... «On rentrait souvent en stop... Je me souviens d'un passage au dessus du grand Combin avec Philippe, départ Verbier,

Delta machte ein Tumbling. Eine Seite des Flügels brach, und ich zog sofort den Notschirm. Der verfang sich aber dummerweise in der kaputten Eintrittskante, was zum Bruch der anderen Flügelhälfte führte. Der Delta geriet in eine unkontrollierbare Rotation, und ich verlor durch die Fliehkraft mein Bewusstsein.» Eric wachte erst wieder am Boden auf, die Silhouette eines Polizisten über sich. Der empfahl ihm, sich nicht zu bewegen. Nach diesem «diskreten» Absturz – vor 40'000 Zuschauern! – über 700m verspürte Eric starke Schmerzen. Er wurde in die Notaufnahme des Berner Inselspitals transportiert und einige Male geröntgt. Die Zeitung La Suisse verkündigte am nächsten Tag in den Schlagzeilen, dass er gestorben sei. «Die Ärzte wollten es nicht wahr haben, aber ich hatte keinen einzigen Bruch, sondern nur grauenhaften Muskelkater.» Erics Schicksal gleicht einem Wunder! Er fiel nämlich auf einem Umzugswagen. Die Aluminiumstruktur des Wagens und des Deltaflügels federten ihn ab und verhinderten einen harten Aufprall. Dieser Unfall hatte zur Folge, dass die Fluggeräte später solider gebaut wurden: heute kann man sich drei Tumbblings leisten und kommt unverletzt davon. Der Sturz hatte hingegen wenig Einfluss auf Erics Pilotengeist – mit Ausnahme der wenige Wochen später stattfindenden Schweizer Meisterschaft am Salève: Als ihm sein Konkurrent Olin Schotola in der Luft allzu nahe kam, entschied er sich dazu, sofort zu landen.



### Heute mit Atos VR

«Ich verstehe nicht, warum die meisten meiner Freunde aufgehört haben.» Fast alle Piloten, die mit ihm geflogen sind, waren jünger als er. «Bleibt nur Olaf, der mit seinen 70 Jahren immer noch Gleitschirm fliegt. Andere sind auf Segelflieger oder UL umgestiegen. Eine grosse Mehrheit hat aber aufgehört. Nur dank der vielen aktiven Piloten aus der Deutschschweiz ist die Ehre glücklicherweise doch noch gerettet.»

Laut Eric besteht nach wie vor ein gewisses Risiko in unserem Sport, es kann jedoch vermindert werden: «Es ist wie beim Kunstspringen, null Risiko gibt es nicht. Werden die Risikofaktoren jedoch bewusst durchdacht, reduziert sich das Risiko zu einem Minimum. Und steigt an, sobald Unterschätzung, Unwissenheit oder Arroganz dazukommen. Als alter Pilot bin ich da im Vorteil. Ich konnte eben viel Erfahrung sammeln. Allein meine Freunde können sagen, ob ich zu rasch voran gegangen bin.»

Eric traf ich in der Luft erstmals im Frühjahr 1994 an, in einer Thermik. Ich kann mich nicht daran erinnern, jemals einen Deltapiloten gesehen zu haben, der die Thermik derart eng ausdreht. Zwölf Jahre später treffe ich ihn zum zweiten Mal in der Luft an. Diesmal fliegt er einen Atos VR: «Mit diesem Flügel habe ich meine Unabhängigkeit wieder gefunden, ich brauche keine Hilfe mehr. Ich meide einfach die freien Strecken und mache eher Hin- und Rückflüge oder Dreiecke.»

Ich winke ihm zu, um ein paar Fotos für meinen Bericht zu machen. Doch er spielt mit mir... dreht die Thermik aus, steigt und lädt mich ein, ihm zu folgen. Schliesslich verschwindet er in der Ferne. Ich warte 45 Minuten lang auf ihn in einem turbulenten Südwind und lade ihn ein, wieder näher zu kommen. Nichts zu machen. Er spielt nochmals mit mir, saust mir um die Ohren und lässt meinem Objektiv kaum eine Chance, ihn zu fotografieren. Eric hat seinen Atos gut im Griff, und er hat mit ihm auch schon einiges geleistet. Er bleibt damit ein Lausbub, und wir stellen schnell fest, dass er schon lange von solch einem Spielgerät geträumt hat.

### Jugend beflügelt

Erst seine Nähe zur Jugend hat aus Eric das gemacht, was er heute ist. Am Anfang war dies wohl einfacher, weil der Altersunterschied zu seinen Schülern nicht so gross war. Er schaffte es jedoch bis zu seiner Pensionierung, mit den Jungen stets eine verständnisvolle und freundliche Beziehung beizubehalten. Diese Nähe hat auch damit zu tun, dass Eric sportlich immer das selbe wie seine Schüler geleistet hat. Ja, er machte sogar dieselben Spiele und Streiche wie sie.

Jugendliche waren immer in seinem Umfeld anzutreffen und waren ihm stets ein Ansporn im Leben. Für ihn strahlt die Jugend gute Laune aus und ermuntert ihn, gleich gut gelaunt zu sein: «Die Er-

wachsenen auf der Strasse sehen oft traurig aus oder sind schlecht gelaunt, weil sie meiner Ansicht nach einen Job machen, der sie nicht besonders motiviert. Dank der Begeisterung der Jugend und ihrer Erwartung mir gegenüber war ich jeden Morgen stets motiviert.»

Vorletzten April nahm Eric mit 67 Jahren an der Patrouille des Glaciers teil. Das ist ein besonderer Tourenski-Wettkampf. Eine der Etappen führt in einem Stück von Arrola nach Verbier. «Das ist wohl das Gegenbeispiel für Freizeitsport», meint Eric, «das ist eine Herausforderung für Kopf und Körper. Dafür trainierte ich ab Dezember dreimal pro Woche und machte 38'000 Höhenmeter. Und trotzdem habe ich gelitten... Die Genugtuung liegt darin, es geschafft zu haben, und die kommt erst im Nachhinein.»

### Die Zukunft

Je mehr man mit Eric spricht, je mehr bekommt man den Eindruck, nur die Spitze des Eisbergs zu sehen. Er scheint viele versteckte Seiten zu haben, weitere Leben, über die er lieber diskret bleiben möchte. Beispiel: als Nebenhobby fährt Eric auch Autorennen. Er teilt diese Leidenschaft mit vier weiteren Piloten. Am Steuer seines 600kg schweren Donkervoort mit Röhrenstruktur und 210 PS fuhr er bereits auf vielen Rennbahnen: Magny Cour, Le Mas du Clos, Lurcy Levis, Dijon, le Castelet, Le Mans, Charade und Nürnbergring. Eric: «Um diese Strecken kennen zu lernen, gibt es nichts Besseres als mit einer Playstation zu üben!» Im Verlaufe des Gesprächs erfahren wir auch, dass er schon Fotomodell gewesen ist, in Los Angeles Helikopter fliegen gelernt hat – das Geschenk eines ehemaligen Schülers des Collège du Léman. Eric spielte auch intensiv Tennis, was er aber sofort aufgegeben hat, als er das Deltafliegen entdeckte. Und er ist auch Wasserski- und Skateboardfan.

Nach diesem Gespräch musste ich oft an meinen eigenen Sportlehrer denken, der mir eines Tages lachend sagte: «Die Alten erkennst du daran, dass sie immer in der Vergangenheitsform sprechen.» Eric ist da wohl die Ausnahme, welche die Regel bestätigt. Er spricht im Futur über sein Streckenflugprojekt mit dem Atos: Vom Salève aus über das Dorf von Tour, am Ende des Tals von Chamonix, zur Dent d'Arclusaz, 200 km!

Fachleute sprechen von drei Fun-Wellen, die es zu unterscheiden gilt: die erste in den 80er-Jahren mit der Demokratisierung des Gleitsports, die zweite in den 90ern mit neuen, revolutionären Sportarten und der Weiterentwicklung der alten Gleitsportarten, und schliesslich die Jahre ab 2000, als die Grenzen des Freestyles gebrochen wurden. Da zieh ich doch meinen Hut vor diesem bald Siebzighjährigen für seinen indirekten Beitrag, den er an diese Welt geleistet hat, in der wir heute leben und die uns so viel Freude bereitet. Eric, du hast uns wohl noch nicht zum letzten Mal verblüfft. Mehr Fotos: [www.alpsfreeride.ch](http://www.alpsfreeride.ch)



tre trois tumblings et en ressortir indemne. Mais elle aura peu de conséquences sur le mental de pilote d'Eric, hormis au championnat suisse du Salève quelques semaines plus tard où raisonnablement, il préférera aller se poser après être passé très près (trop près) de son concurrent Olin Schotola.

### Maintenant en Atos VR

Eric: «Je ne comprends pas pourquoi la plupart de mes copains ont arrêté.». Presque tous les pilotes qui volaient avec lui étaient plus jeunes. Eric: «Il reste Olaf, 70 ans, qui fait toujours du parapente. D'autres encore sont passés au planeur ou à l'ULM. Mais une bonne partie a arrêté. Heureusement qu'il y a le bassin de pilotes actifs de Suisse allemande pour sauver l'honneur.»

Selon lui, le risque existe toujours mais il y a moyen de le minimiser. Eric: «C'est comme au plongeon, le risque zéro n'existe pas, mais si la prise de risques est réfléchie, le risque est réduit au maximum. Le risque est par opposition accru lorsqu'il y a méconnaissance, ignorance ou arrogance.» Eric: «Mon statut de vieux pilote est un avantage, à cause de l'expérience que j'ai emmagasinée. Seul mes amis pourront dire si j'ai brûlé les étapes.»

Ma première rencontre avec Eric remonte au printemps 94, dans un thermique. De mémoire, je n'ai plus jamais vu un deltiste enrouler aussi serré un thermique. Mardi dernier, soit douze ans après, je le recroise en l'air pour la seconde fois (eh oui...), mais cette fois à la barre de son Atos VR. Eric: «Avec cette aile, je retrouve mon indépendance, je n'ai plus besoin d'assistance. J'évite les distances libres et m'aventure plutôt dans les allers-retours ou triangles.»

Je lui fais signe, histoire de prendre quelques clichés pour l'article. Mais celui-ci joue avec moi, enroule pour monter plus haut dans le thermique et me nargue comme un garnement pour que je le rejoigne. Il disparaît finalement au loin. Après l'avoir attendu 45 mn dans du sud turbulent, je l'invite à nouveau à se rapprocher. Mais rien à faire, il reprend son jeu, pique sur moi et ne laisse que très peu de chance à mon déclencheur pour le prendre en photo.

Eric a son Atos VR bien en main et a déjà réussi de belles prestations. C'est un «gamin infatigable» qui nous fait vite comprendre que cela faisait bien longtemps qu'il rêvait d'un jouet pareil.

### La jeunesse lui offre des ailes

La proximité avec les jeunes a été essentielle pour faire d'Eric ce qu'il est aujourd'hui. C'était plus facile au début, car la différence d'âge avec ses élèves était faible, mais jusqu'à sa retraite, il a réussi à entretenir des rapports complices et amicaux avec eux. Ce rapprochement était favorisé par le fait qu'il faisait les mêmes efforts sportifs que ces élèves, voire les mêmes jeux et les mêmes bêtises.

Les jeunes constituaient son environnement et ont été un des

moteurs de sa vie. La jeunesse selon lui respire la bonne humeur et nous oblige à faire de même. Eric: «Les adultes dans la rue sont souvent tristes ou de mauvaise humeur car ils font un job, j'imagine, qui les motive peu. L'enthousiasme de la jeunesse et ses attentes à mon égard m'ont permis d'être motivé tous les matins. Un beau cadeau.»

En avril dernier, à 67 ans, Eric a participé à la Patrouille des glaciers. C'est une épreuve de ski-randonnée exceptionnelle où une des manches consiste à rallier, en une étape, Arolla à Verbier. Eric: «C'est le contre-exemple des sports plaisirs, tu le fais comme un défi pour la tête et le physique. Cela m'a demandé un entraînement de 3 fois par semaine depuis décembre. J'ai fait 38'000 m de dénivelé avant la patrouille. Et pourtant, j'ai souffert... La satisfaction, c'est de l'avoir fait et cela vient après l'épreuve.»

### L'avenir

Plus on parle avec Eric et plus on a l'impression que l'on ne voit que la partie émergée de l'iceberg. Eric semble avoir une face cachée, une vie «autre» sur laquelle il aime rester discret. Un exemple: comme activité annexe, Eric fait de la course automobile. Il partage cette passion avec quatre autres pilotes. A bord de son véhicule à structure tubulaire - une Donkervoort de 600 kg développant 210 CV -, il a déjà déjà couru sur de nombreux circuits comme Magny-Cours, Le Mas Du Clos, Lurcy Levis, Dijon, le Castelet, Le Mans, Charade, le Nürburgring. Eric: «Pour reconnaître au préalable les circuits, rien ne vaut la playstation!»

Au fil de la conversation, nous avons aussi appris qu'il a aussi été mannequin, et qu'il a aussi une licence d'hélicoptère passée à Los Angeles et offerte par un ancien élève du CdL. Il a aussi joué intensivement au tennis, pratique qu'il interrompra dès sa découverte du delta. Il est aussi fan de ski nautique et de skateboard.

Après cette interview avec Eric, j'ai souvent pensé à mon prof de gymnastique qui me disait un jour en rigolant: «Tu reconnais les vieux, c'est ceux qui parlent à l'imparfait». Eric semble confirmer la règle. Mais c'est au futur qu'il parle de son projet de cross: Le Salève, le village du Tour (au fond de la vallée de Chamonix) et la dent d'Arclusaz: 200 km en Atos VR!

Les spécialistes parlent de trois différentes vagues FUN, celle des années 80 avec la démocratisation de la glisse, puis celle des années 90 avec les nouveaux sports révolutionnaires et les évolutions des anciens sport de glisse, et finalement celle des années 2000 où les limites du freestyle sont dépassées. Je tire mon chapeau à ce monde FUN septantenaire pour sa contribution indirecte à ce monde FUN dans lequel nous vivons et qui nous donne autant de plaisir. Eric tu n'as pas fini de nous épater. Plus de photos sur [www.alpsfreeride.ch](http://www.alpsfreeride.ch)