dgcb.ch

2/06

Infoblatt des Delta- und Gleitschirmclub Biel-Bienne

Inhalt

Redaktion	1
Präsi-Talk	1
Material zum Verkauf	2
Kleewenalp, geheimer Clubausflug	2
Entspannung am Horizont	2
Clubausflug von Koni	3
Flugferien mit, von und für Hula	4
Hotelfliegen und Biken	6
Schnappschüsse 06	7
De Clubusflug	8
Clubausflug vom Boden betrachtet	9
Oldie Cup	9
Berichterstattung Lufträume	11

Redaktion

Die Tage werden kürzer und die Nächte länger. Jeder nutzt diese Zeit so wie es ihm gerade passt. Ein paar hartgesottene Piloten fliegen auch im Winter munter weiter. Andere verbringen die Zeit auf der Skipiste oder halt eben vor dem PC. So wie ich es beim Verfassen des Infos für euch tue. Am Anfang hatte ich grossen Spass. Dann beim letzten Info der Motivationseinbruch. Es war wirklich mühsam bis ich all die Berichte zusammengetrommelt hatte.
Dann aber das grosse, sehr positive Feed-back von mehreren Seiten. Und für dieses Info war es plötzlich nicht mehr so schwierig. Einmal nett fragen und ein paar Wochen später standen mir die Berichte zur Verfügung. Bitte macht weiter so!!! Man darf mir auch einen Bericht senden, ohne dass ich danach gefragt habe ☺
Das grosse Thema derzeit sind ja die Luftraumänderungen. Dies führt zu langen, teils sehr heftigen Diskussionen. Leider ist es ja so, dass wir für unseren Sport immer grössere Einschränkungen in Kauf nehmen müssen. Deshalb sage ich nur eines: fliegt so viel ihr könnt, wir wissen nicht wie lange wir unsere Freiheiten vor der Haustüre noch geniessen können.
Ich wünsche euch allen viel Spass bei der Fliegerlecktüre und hoffe, euch damit die Durststrecke ohne Gleitschirm etwas zu verkürzen.

Isabelle Blessing

IMPRESSUM
Das Info des DGCB ist sein offizielles Organ. Es erscheint mehrmals jährlich (sollte es auf jeden Fall ☺). Die im Info enthaltenen Texte stammen aus eigener Feder oder aus Publikationen Dritter, mit jeweiliger Quellenangabe. Ich Artikel und Beiträge sind herzlich willkommen. Beiträge bitte in elektronischer Form oder als Manuskript an die Adresse der Redaktion senden:

Isabelle Blessing
Scheurenweg 35
2504 Biel/Bienne
isa@dgcb.ch

Präsi*TALK*

Beat Bolliger

Einmal mehr ist das Thema Einschränkung der persönlichen Freiheit das Thema dieses Editorials, wie bereits im PräsiTalk 02/03 - Einschränkungen welche uns in unserer kleinen Schweiz immer mehr die Lebensfreude vereiteln. - Einschränkungen welche einen Sport, mit einen mehrheitlich positiven Image, welcher fast durchwegs nur Freude bereitet, in unserer Region arg in Bedrängnis bringen.

Das zentrale Thema mit dem sich der Vorstand nämlich dieser Tage in zum Teil hitzig geführten Diskussionen befasst, sind die Luftraumbeschränkungen über dem Jura und in den Fluggebieten des DGCB. Beschränkungen welche uns Hängegleiter einmal mehr einengen, in der Ausübung unseres geliebten Sports.
Eine gute Idee doch, wenn die Hausfrau mal schnell am Wochenende für 29 € zum Einkaufen nach Berlin jettet - In der Innenstadt von Biel braucht sie ja noch einen Parkplatz für ihren Corsa – Da sind die Kosten sowieso bald höher als zusammen mit den Schönen und Reichen in einer Metropole zu flanieren... Vielleicht können wir ja auch bald auch mit einem Business-Jet ab dem „Grenchen-Witi-Airfield“ in die grosse weite Welt hinaus starten, und sitzen nicht enttäuscht beim Bier bei den „Gärtelern“, nach einem lumpigen Gleitflug ab der neu erstellten Rampe auf dem „Boujanger“...

Damit dies nicht soweit kommt, versuchen wir als freie Flieger (vol libre !!) alles nur
Mögliche zu unternehmen.- Wie diese Anstrengungen aussehen, könnt ihr in einem separaten Artikel in diesem Info nachlesen.

Trotz den eher düsteren Wolken am Horizont wünsche ich allen Clubmitgliedern
Eine frohe Adventszeit und einen guten Jahreswechsel. - Schon bald geht’s ja wieder los mit den eiskalten (brrr...) aber einfach „heissen“ Tschenten-Flügen. Und wenn wir uns nicht unterkriegen lassen können wir uns auch wieder auf eine tolle Bözingenberg-Saison freuen!

Euer Präsi

Zu verkaufen wegen Flugsportaufgabe:

JC Baumgartner

- 1 Gleitschirm Nova Pheron, rot, M, inkl. Packsack Nova, Manual, Schutzhülle. 21 Flüge
- 1 Notschirm Charly Revolution 2, inkl. Frontcontainer.
- 1 Gurtzeug Charly Vonblon
- 1 Helm Charly Insider rot, inkl. Schutzsack.
- 1 Helmvario Bräuninger
- 1 Paar Handschuhe.

Alles flugbereit in sehr gutem Zustand.
Nur komplett abzugeben.
Angebote unter jc.baumgartner@freesurf.ch

Kleewenalp, der geheime Clubausflug

Ändu Weber

3w Log

2006-07-16

Als Säschu mal vor langer Zeit ein Mail schickte und darin eine Einladung zu einem OpenAir auf der Klewenalp war, dachte ich mir:
Yiiiiiiieeeehhaaaaa!!! Howdy Country Friends, enjoy it yourself! ;-)
Fröhlich legte ich den Gedanken an eine Teilnahme in die Ecke 'never remember it again' in meinem Kopf - bis dann eben Säschu aka Gymnastikhose anfragte, ob ich als Biplace-Pilot ein paar Leute durch die Luft kutschieren möchte an diesem Wochenende. Ich dachte an Kühe, Alpen und Country, und mein Herz schlug höher...
Ich zog also los mit Jules, der sich (wie immer) nicht angemeldet hatte, dann doch noch die Meinung änderte und trotzdem mitkommen wollte. Jules, du wirst dich nie ändern, aber hey, wer ändert sich schon. ;-) In der Innerschweiz angekommen, klappte alles perfekt - die Organisation war tadellos. Zack rauf auf die Alp und schwups rein in die Wolke/Hochnebel. Danach warten/schlafen bis 16.30, dann nix mehr Wolke und ratzfatz wollten die Leute schon fliegen - sehr schön!
Es wurden 4 Flüge an diesem Abend, kitschige Sonnenstrahlen durch die Wolken auf den Vierwaldstättersee rundeten das Bild ab. Absolutes Highlight war der Flug mit Margrit, die ich völlig spontan nach einem Vorabendschläfchen vor dem Zelt abholte - Margrit, das war subi! :-)
In der Nacht dann, als alle schon im Country Fieber waren, ging ich ziemlich relaxed (HULA aka Bartgeier hatte mich mit einem Bier bei der letzten Landung vor der Dehydration gerettet - thnx 4 that) zum Gartenschlauch, und ich kann sagen: Das Wasser war KALT! Dann stand ich da so barfuss unter Sternen auf der Alp, die Kuhglocken und Country in den Ohren, Bier eingefüllt und dachte: Das Leben ist schön.
Am nächsten Tag dann war bestes Wetter, und im Gegensatz zum Jura oder zum Berner Oberland hatten wir sowas von feinstem Aufwind am Start, man hätte weinen können..... snief. Ich versuchte dann noch, mit etwas mehr Schlaf meine Stimmfrequenz wieder etwas zu heben, damit nicht gleich die Passagiere in Angst und Schrecken davoneilen würden (erwähnte ich schon, dass mich HULA auch in der Nacht wieder mit einem Bier gerettet...). Naja, der Start war ja genau vor dem Zelt, ich musste nicht weit laufen. :-)
Weitere Flüge folgten, wovon einer mit Isa, die mal *richtig* spiralen wollte - erfüllt. Andere hätten Mama gerufen, sie hat gelacht: Hut ab Mädel, aber gäu, immer ufpasse bim säuber mache! ;-)
Zum Schluss plumpsten wir alle vom DGCB noch in den See, dann sah ich zufällig noch HULA... tja und dann war die Sache mal vorbei.
Es war sicher eines der besten Wochenenden des Jahres, und Säschu: MERCI! :-)

Entspannung am Horizont

Bieler Tagblatt

Fliegen, grenzenlose Freiheit am Himmel fühlen - ein Traum, so alt wie die Menschheit. Ein Flug mit dem Gleitschirm kommt dem sehr nahe. Ein Erlebnisbericht.
Francesco Di Potenza

Nur gerade zwei Gleiter haben sich am Himmel über dem Bözingenberg verirrt. „Heute sind die Bedingungen nicht ideal“, sagt Beat Bolliger, Gleitschirmpilot und Präsident des Gleitschirm- und Deltaschirmclubs Biel. An schönen Wochenenden würden hier bis zu dreissig Gleitschirm-Piloten ihre Kreise ziehen.

Schwierige Wetterlage

Das Wetter habe aber dieses Jahr nicht mitgespielt. „Die Westwindlage der letzten Wochen war ungünstig“, erklärt Bolliger. „Und wenn der Westwind weht, ist es ziemlich riskant vom Bözingenberg aus abzuheben.“ Der Anlauf sei sehr kurz und die Bäume stünden unten im Weg.

Heute herrscht zwar kein Westwind, doch er wechselt ständig. Mal kommt er von Süden mal von Osten. „Und dann bläst noch die Bise hinein. Das macht den Start von hier aus recht heikel“, so Bolliger. Man müsse mehr „arbeiten, um abheben zu können.“

Nichtsdestotrotz: wir versuchen es. Doch wie wir hier in voller Montur – Overall, Helm, gutes Schuhwerk und Handschuhe - stehen, werde ich doch etwas nervös. Zwar bin ich an Bolliger festgehakt und vertraue seinen Flugkünsten. Doch vor meinem geistigen Auge sehe ich uns in den Bäumen hängen, darauf wartend, dass lachende Gleitschirmkollegen uns runterholen. „Keine Angst“, sagt Bolliger. „Wir gehen keine Risiken ein.“ Beruhigend.

Einsatz beim Starten
Also warten wir, bis die drei Windsäcke alle nach Norden zeigen. Das vereinbarte Zeichen lässt nicht lange genug auf sich warten. „Eins, zwei, drei: los.“ Im Vollsprint den Hügel hinunter rennen heisst es jetzt! – Eine enorme Kraft zieht uns zurück, als sich der zehn Meter breite Schirm mit Luft füllt. Nur noch eine letzte Anstrengung und wir heben ab! Zehn, fünfzig Zentimeter, ein Meter, zwei... doch plötzlich sinken wir wieder, bekommen den Boden unter den Füssen zu spüren.

„Seckle,seckle, seckle!!!“, tönt es hinter mir. Bolliger weiss: wenn wir jetzt nicht abheben, muss er den Start abbrechen. Jetzt gebe ich alles! „Der Bözingenberg ist eben ein anspruchsvoller Startplatz“, erinnert mich Bolliger, als wir endlich in der Luft schweben. Wir fliegen! Toll!

Genuss des Schauckelns
Rasant überfliegen wir die Bäume, die den Startplatz von unten her begrenzen und schon fliegen wir auf über 900 Metern Höhe. Winzig scheinen die Bäume des Bözingenwaldes unter uns. Ich wähne mich sicher im „Gschtältli“, mit dem ich an Beat Bolliger festgehakt bin, und beginne, Fotos zu knipsen. Was sich aber als schlechte Idee entpuppt. Mir wird leicht übel.

Das sanfte Schaukeln, die Beschleunigungen in den Kurven, die Beat Bolliger gekonnt fliegt und diese neue Erfahrung rufen meinen Magen auf den Plan. „He! Konzentriere dich nicht so auf das kleine Display des Fotoapparats! Geniess den Flug“, scheint er zu protestieren. Also: weg mit dem „Föteler“. „Das geschieht ab und zu“, erklärt Bolliger. „Besser, man fixiert den Horizont und schaut in die Ferne.“

Entspannung pur
Kaum befolge ich den Rat des erfahrenen Tandempiloten beruhigt sich mein Magen. – Über 2000 Flüge hat Bolliger vollbracht in den letzten 18 Jahren, mehr als die Hälfte davon im Tandemflug. Seit 16 Jahren nimmt der 44-Jährige Neugierige mit, lässt sie in den Genuss dieser Sportart kommen. „Ich freue mich jedes Mal, wenn ich wieder jemandem in die Schönheit des Fliegens einführen durfte.“ Leider ist das Abenteuer bald vorbei, Bolliger steuert uns Richtung Landeplatz im Bözingenfeld. Noch geniesse ich die Panoramasicht: Wie schön das Seeland auch von hier oben ist!

Als wir sanft am Boden auflegen, bekommt mich ein Gefühl der tiefen Zufriedenheit und Entspannung. Endorphin statt Adrenalin. Das tut gut! Das war nicht mein letzter Flug.
Ein Spass für Jedermann:

Ein Tandemflug ist für alle möglich, die über eine gute Grundkondition verfügen. Ab rund hundert Franken ist man dabei, je nach Fluggebiet und Organisation, die Tandemflüge anbietet. Der ganze Flug-Spass dauert in der Regel rund zwanzig Minuten. Längere Flüge sind bei guten Konditionen aber die Regel. Beim Delta- und Gleitschirmclub Biel bieten mehrere Piloten Tandemflüge für Jung und Alt an. Infos: Beat Bolliger, 079 / 251 06 75 oder unter elpresidente@dgcb.ch
Internet: www.dgcb.ch

Anmerkung der Redaktion: falls es euch noch nicht aufgefallen ist: Beat war schon wiederholt in den Medien präsent. Ob wir da wohl etwas noch nicht wissen? Ein kleiner Medienstar? ☺

Clubausflug 21./22.10. nach Locarno

Konrad Vonlanthen

Wie kommt man dazu, einen Reisebericht zu schreiben? Ganz einfach: Man denkt sich nichts böses, tritt dem DGCB bei, wo man sogleich massiv bedrängt wird (der 1.95 m grosse „Kleiderschrank“ Ändu eignet sich dazu bestens :-) ein Ämtli (z.B. Reisebericht oder Webmaster) zu übernehmen, welches man dann mit grösster Wahrscheinlichkeit nie mehr los wird. Ich habe darauf hingewiesen, dass meine letztmaligen Schreibversuche fast zurück in der Grundschule liegen. Bereits damals machten die Lehrer meine mögliche Karriere als Literat oder Reporter mit vielen, vielen in roter Farbe angefügten Korrekturen und Bemerkungen zunichte. Die dann unten am Aufsatz stehende Note stellte meist eine entmutigende Zusammenfassung der über den Text verteilten Kritiken dar. Seither habe ich stets einen grossen Bogen um Schreib-Tastaturen gemacht.
Nun, wie man sehen kann, war Ändu einmal mehr erfolgreich…Er hat mir den Reisebericht trotz meinen Argumenten angehängt. Na also:

Am 21. fuhr der Bus in aller Herrgottsfrühe im Bözingenmoos los, durchquerte allerhand Regenzellen, hielt dann und wann an, um Personen, Gleitschirme und Bikes zu bunkern und den Passagieren Gelegenheit zur Kaffee-Stärkung zu geben.
Kurz vor Mittag kamen wir in Locarno an. Trotz bedecktem Himmel und nebelverhangenem Startplatz ohne Aussicht auf Streckenflüge liess es sich die Mehrheit nicht nehmen, sofort auf die Cimetta zu gondeln um zu fliegen. Der Startplatz http://www.paragliding-ticino.ch/siti/cimetta/cimetta.html ist in Rufweite von der Gondelbahn gelegen. Von den bereits startbereiten Kollegen drangen denn auch zu den per Bahn Aufsteigenden Gesprächsfetzen herüber wie „Wo isch itz dr Landeplatz?“ – „Eh, dert, gsehsch dür e Näbel d’ Kläralag u drnäbe dr Fluss? –dert isch er nid!“ Was einmal mehr zeigt, dass den meisten an einer seriösen Startvorbereitung gelegen ist.
Laut Beschreibung (siehe weblink oben) herrscht am Starplatz IMMER ein schöner Gegenwind. Der leichte Rückenwind bestätigte diese Regel, wobei bald die am Himmel sichtbaren Schirme zeigten, dass alle mit den Verhältnissen gut zurecht kamen.

Einige nutzten die grosszügige Höhenreserve über Locarno für das Training und die Verfeinerung diverser Flugfiguren, andere genossen ganz einfach einen wunderschönen Gleitflug (ja, jaaa, ich bin ein Weichei).
Auch einen Landeplatz fanden anscheinend alle. Spannend war aber dann doch, die Landeanflüge und Landungen zu beobachten: Wie es von einem guten Musikstück manchmal viele schöne Interpretationen gibt, kann man auch eine Standard-Linksvolte in einer erstaunlichen Variantenvielfalt ausführen.
Es darf in Anbetracht der vielen Gleitschirmrücksäcke, die auf der Piazza und in deren Umgebung gesehen wurden, davon ausgegangen werden, dass auch der „Après-vol“ Teil nicht zu kurz kam und dass Gastronomie und Gewerbe von Locarno ebenfalls etwas vom Clubausflug profitieren konnten.

Mit der letzten Bahn um 16 Uhr fuhren wir nochmals hoch um die Vorbereitungen fürs Nachtlager (gleichmässige Verteilung der Schnarcher) und fürs Apéro (Wirt, noch ein Bier bitte) zu treffen. Nach einem gelungenen Apéro, einem deftigen Znacht und einer Schilderung des Clubausfluges, bei der ordentlich zugeprostet werden konnte, formierten sich bald einmal diverse Gesprächsgruppen, wobei sich die Schwerpunkte um die Bar, den Töggelikasten (der auf wundersame Weise immer wieder Freispiele gab) und den (Outdoor-)Rauchersalon konzentrierten. Meist mit etwas zu Trinken in der Hand, wurden die vielfältigsten Themen diskutiert und naheliegenderweise auch viel übers Fliegen gesprochen. So wurde über Luftfahrtabenteuer mit dem Gleitschirm berichtet, dagegen sieht Top Gun mit Tom Cruise wie ein lahmer SF-DRS Vorabendfilm aus und die Flugkunststücke der Patrouille Suisse wie eine Darbietung mit Origami-Papierfaltfliegern. Aber seit diesem denkwürdigen und mit Sicherheit für alle sehr schönen und lustigen Abend weiss ich, dass ein Gleitschirm wahrscheinlich fast soviel erträgt wie ein Kampfjet.

Am nächsten Morgen herrschte dann dichter Nebel, ergänzt durch andere Sicht Be- und Einschränkungen, je nach Anzahl genossener Grappas oder Rauchgänge auf die Terrasse am Vorabend.
Während ein Teil der Gruppe ihr Gepäck ins Tal nach Locarno brachte, löste sich der Nebel bereits auf und bald herrschte wieder reger Flugbetrieb, der bis zur Abreise fort dauerte. Leider traf die Wetterprognose, die einen blauen Himmel in Aussicht stellte nicht zu, was sich aber kaum als Nachteil auswirkte.

Nach einigen Diskussionen mit Ortsansässigen, die gut gemeinte aber leider nicht umsetzbare Tipps abgaben, wie man einen grossen Reisebus am Bahnhof so hinzustellen hätte, dass er den Verkehr nicht behindert und einer anschliessenden kleinen Rundfahrt durch Locarno steuerten wir wieder nordwärts. Normalerweise ist eine Fahrt auf der Autobahn aus dem Tessin wie eine Pilgerreise entlang der Staumeldungen im Radio. Aber wir hatten ordentlich Glück und kamen recht unbehelligt davon. Über Unfälle, nicht funktionierende Heizdecken oder verlorene Stricknadeln ist nichts bekannt –der Clubausflug kann also getrost als voller Erfolg bezeichnet werden! Auf die Fotos auf der Homepage freue ich mich schon jetzt.

Flugferien von, mit und für Hula.

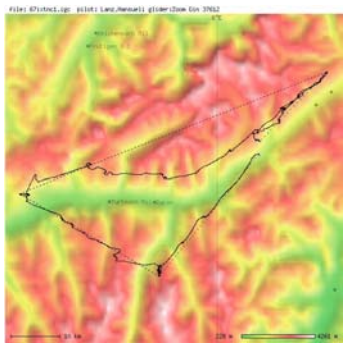
Biwakfliegen Fiesch bis Chur
Hansueli Hula Bartgeier Lanz

Erster Tag

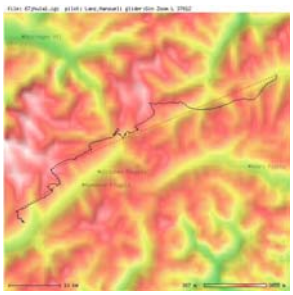
Ich hab mit Coni abgemacht in Fiesch fliegen zu gehen. In aller Herrgottsfürh um 7:21 sitze ich im Zug in Richtung Fiesch. In meinem Gurtzeug, dort wo normalerweise der Schaumprotektor sitzt, liegt jetzt mein Gepäck. Mätteli, Schlafsack, eine Zeltplane, etwas Verpflegung und ein paar Klamotten. Mein altes Gurtzeug hab ich vorgängig von einer Schneiderin etwas umbauen lassen, damit das Gepäck im Protektor-Fach nicht herumrutschen, und so den Sitzkomfort schmälern kann.
Etwas aufgeregt bin ich schon, meine ersten „richtigen“ Flugferien in Fiesch!
In Fiesch angekommen, merke ich, dass es Coni schon in die Luft gez(s)ogen hat. Wer weit fliegen will, muss früh Starten! So starte ich halt alleine. Die Basis scheint nicht allzu hoch zu sein, und heiss ist es hier auf ca. 2000m immer noch. So begehe ich den Fehler, nicht alles anzuziehen was zur Verfügung steht. Dieser Fehler wird mich später zur Landung zwingen.
Der Startschlauch bereitet mir etwas mühe, er ist nicht so einfach zu finden, wie ich mir erhofft hatte. Einmal an der Basis, geht es eigentlich nur darum, von Wolke zu Wolke zu fliegen. Ist mal keine schlaue Wolke in der nähe, fliegt man dorthin wo ein anderer Pilot am Aufdrehen ist. Derer hat es hier in Fiesch genug.
Der Weg zum Sidelhorn bzw. Grimselpass gestaltet sich also relativ einfach. Nur eben, es ist saukalt.

Die Basis liegt bei 4000müM. Ich bin also in ziemlich kurzer Zeit ziemlich durchkühlt.
Ich fliege bis über den See am Grimselpass und mache mich auf den Rückweg Richtung Fiesch.
Kaum gewendet, merke ich dass ich im Einfluss des Grimselwindes bin. Von nun an ging's Bergab! Ich seh' mich schon beim Flughafen Ulrichen landen. Hier unten ist's wenigstens warm! Meine letzte Hoffnung lässt mich nahe am Gelände Richtung Ulrichen fliegen. Und tatsächlich, ein schöner Schlauch trägt mich innert Minuten von 1700müM auf 4000m in die Kälte. Cool! Also geht nun doch weiter via Eggishorn Richtung Brig. Halb erfroren an der Basis klebend, beschliesse ich, auf der Riederalp zwischenzulanden. Nach etwas Nahrungsaufnahme und Schlaf zwecks Erhöhung der Körpertemperatur starte ich nach ¾ Stunden wieder. Nach 30m Flug erwartet mich schon wieder ein Schnelllift an die Basis. Schweiz ist Geil! Besonders Fiesch.
Ich fliege noch ein bisschen um Fiesch herum, probiere den einen oder anderen 7m-Schlauch aus, und geh nach einer halben Stunde landen. Nicht zuletzt wegen den kleineren CB's, die da im Wallis rumstehen. Die Landung in Fiesch verlief unproblematisch. Ich geh auf den Zeltplatz in Fiesch, den, den man aus dem SwissGlider kennt (:-( ), meine Zeltplane aufschlagen. Zurück am Landeplatz, treffe ich meinen letztjährigen Biwakflugkumpel Steffl Schmocker, der gerade ein 200km-Dreieck geflogen hat. Hät' ich mich doch nur wärmer angezogen! Coni treffe ich auch, und so können wir noch was essen und trinken und quatschen gehen.
Die bevorstehende Nacht bereitet mir etwas Sorgen, da es doch sehr gewittrig aussieht, und meine Zeltplane nicht sehr windresistent ist. Die Nacht verläuft aber Thermarest-Hart und trocken.

Tag zwei
beginnt früh am morgen, so um acht Uhr. Schliesslich hab ich schon gelernt: Der frühe Vogel fängt den Wurm. Also, duschen, Zmorgenessen, Lagerplatz abbauen und im Gurtzeug verstauen, zum Startplatz fahren und Starten. Der Tag ist ähnlich wie der erste Tag. Das heisst, ich brauch etwas Zeit, um an die Basis zu gelangen. Aber dann! Die Thermik ist überall gut, nicht zu stark, nicht turbulent, einfach gut. Trotzdem zehrt hier das fliegen mehr an der Substanz, einfach weil's immer geht, und schliesslich will ich ja möglichst viele Kilometer mampfen. Kurz gesagt flieg ich von Fiesch ans Sidelhorn, wende, fliege zurück nach Crans-Montana. Auf diesem Weg wurde ich ein zwei mal übermütig, und wär fast abgesoffen. Absaufen heisst hier: Landen in ca. 1000m über dem Talgrund, denn Landen im Tal ist sehr dumm, hab ich hören sagen (das hat sich später dann auch bestätigt). Auch über Crans-Montana verlier ich ungefähr eine halbe Stunde, weil ich zu stark pressieren wollte. Endlich wieder an der Basis, wird's einfach. Denn viele Piloten queren von hier das Haupttal des Wallis. Ich bin also auf dem Besten weg, ein FAI-Dreieck zu Fliegen.
Und tatsächlich, 7,5 Stunden nach meinem Start, lande ich angenehm in Lax, dem Nachbardorf von Fiesch. Erste Tätigkeit nach dem Landen: Wasser lassen!
Am Abend gehe ich mit Steffl Schmocker essen. Dabei landen wir auch gleich unsere Tracks herunter und stellen fest, dass Steffl den Weltrekord gebrochen hat (inoffiziell natürlich). Und auch ich bin überglücklich mit meinem ersten und längsten FAI-Dreieck von 152km. What a day!
Das dumme am Dreieckfliegen ist, dass man da landet wo man gestartet ist. Also gehe ich noch einmal auf den fiescher Zeltplatz mein Nachtlager aufschlagen.



Tag drei
Verläuft ähnlich wie der Zweite Tag, nur heute will ich kein Dreieck mehr fliegen. Ich hab meinen Wunsch, in diesem Jahr einen 100er zu fliegen bei weitem übertroffen. So konzentriere ich mich mehr auf den eigentlichen Sinn meiner Flugferien, nämlich eine möglichst weite Strecke in mehreren Tagen per Gleitschirm zu durchreisen. Obwohl ich eigentlich ans Mittelmeer will, fliege ich heute Richtung Graubünden, zum Anlauf holen quasi. Mein Flug bringt mich von Fiesch über Grimsel, Furka und Oberalp Richtung Disentis. Ein sehr schöner Flug, in einer mir völlig unbekannten Gegend. Basis um 4000müM. Nur dank GPS weiss ich wo ich bin. Nach dem Oberalp verlässt mich langsam die Konzentration. Die Intensive Fliegerei ist und bleibt Sport, und daher anstrengend. So kommt es, dass ich in Rueras, nahe Disentis absaufe. Naja, immerhin etwas über 60km. Per Autostopp komme ich auf den sehr schönen Zeltplatz in Disentis, der direkt am jungen Rhein liegt.



Vierter und letzter Tag
Heute geht's mit der Gondelbahn von Disentis auf den Berg. Da es hier keine schlaue Startmöglichkeit gibt, ist wandern angesagt. Ganze anderthalb Stunden geht's also vollgepackt in der Mittagshitze den Berg hoch, bis ich Endlich eine gute Möglichkeit zum Starten gefunden habe. Die Ablösungen wehen stark dem Startgelände hoch. Der Tag verspricht gutes. Fliegerisch ist der Tag wie die vorhergehenden, das heisst super. Ich fliege Richtung Chur. Kurz vor Chur überlege ich, welche Route ich denn nehmen will, eher Richtung Lenzerheide, oder geht's bis ins Prätigau. Mangels besseren Wissens probiere ich ins Prätigau zu kommen. Schon bald merke ich, dass ich's bis dorthin nicht schaffen werde, und eine Landung in Chur wird immer wahrscheinlicher. Eine Landung in Chur ist aber eben so dumm wie eine Landung im Talgrund bei Crans-Montana. Ich fliege über ein riesiges Waldstück, östlich von Chur. Mein GPS zeigt 20km/h an, Rückwärtsflug versteht sich. Ich werde also langsam hinter den Wald gespült. Unter mir verbiegen sich die Föhren im Wind. Eine Baumlandung scheint auch keine schlaue Alternative zu sein. Nach einigen Angstminuten schlage ich senkrecht und ziemlich unsanft auf einer Wiese auf. Wenigstens nichts kaputt gemacht! Aber die Abenteuerlust ist mir etwas vergangen. Auch wegen zunehmender Gewittertendenz, beschliesse ich meine Alpen-Flugferien hier abzubrechen.
Heute waren's wieder um die 60km. Und alles in allem waren es sehr schöne, intensive Flugferien gewesen, das reicht mir für diesen Sommer. Man soll ja sein Glück nicht zu stark herausfordern.

Hotelfliegen und Biken im Graubünden

Also by Bartgeier alias Hula Lanz

Marcel, ein alter Kumpel aus Lehrzeiten und ebenfalls Vater, hat von seiner Familie eine Woche frei bekommen. Als Downhillbiker wollte er ins Graubünden gehen, um die Hügel runter zu fahren. Da aber Ferien zu zweit mehr Spass machen, und weil unsere Sportarten zusammenpassen, haben wir beschlossen zu zweit ins Grischun zu fahren.
Nach einer Besprechung bei Bier und Landkarten, haben wir beschlossen, nur das Nötigste mit zu nehmen, und dass wir in Hotels übernachten werden. Mit wenig Gepäck ist man einfach freier, und müssen nicht am Abend ins Hotel zurück, um unser Gepäck zu holen.
Montag morgen früh, machen wir uns mittels Zug in Richtung Arosa auf den Weg. In Arosa angekommen, geht's darum schnell ein Hotel zu finden. Denn wer ein Hotel hat, hat alle Bergbahnen um Arosa gratis! Kaum ein Abo in den Händen, brechen wir auch schon wieder auf, um möglichst bequem und ohne Schweiss die Hügel zu erklimmen. Ich fliege dreimal vom Weisshorn herunter, und Marcel hobelt vom Hörnli Richtung Tal. Thermisch geht hier kaum etwas. Auch im Sommer fristet Arosa eher ein fliegerisches Schattendasein. Aber schön ist es! Marcel interessiert sich kaum für Thermik, er will immer möglichst schnell wieder ins Tal.

Am andern Morgen nehmen wir die Hörnlibahn auf den gleichnamigen Hügel. Von dort gibt es eine Fussweg über einen kleinen Pass Richtung Lenzerheide. Dreiviertel Stunden bin ich zu Fuss unterwegs. Auch wandern ist schön! Marcel ist etwas geschwinder. Mit seinem Boliden kann er ein schönes Stück weit fahren.
Am Pass angelangt, wird zuerst ein Startplatz gesucht. Danach erkunde ich per Feldstecher (meinen neue Liebe) das Gebiet um Lenzerheide. Schliesslich hab ich null Informationen über dieses Gebiet. Es geht also darum, einen möglichen Landeplatz, mögliche Windanzeiger und eventuell lauernde Gefahren zu suchen.
Die Luft scheint rein zu sein. So starte ich mit einem schwachen Aufwind in das unbekannte Gebiet. Schön ists auch hier. Kaum hab ich den Schirm eingepackt, meldet sich auch schon der Marcel am Funk, und sagt er sei ebenfalls gut „gelandet". Viel Zeit verschwenden wir nicht, sondern fahren per Gondelbahn auf s Parpaner Rothorn. Fürs Mountainbike siehts lustig aus, und auch auf mich wartet ein schöner Kessel, der als Soaringkante dienen könnte. Und tatsächlich, heute gibt's mehr als nur einen Gleitflug. Die Kante trägt, und direkt über der Bergstation gibt's auch noch ein wenig Thermik. 3300m werdens. Ich beschliesse mal ein bisschen um die Höger herum zu fliegen. Mit regelmässigen Abschnitten von schwachem Steigen, komme ich ums Lenzerhorn herum bis nach Alveneu. Da steht dieser RHB-Viadukt, den man auf jedem zweiten Kalender irgendwo sieht. Auch ich muss ihn natürlich Fotografieren.
Per Anhalter komme ich nach Lenzerheide zurück, wo ich für uns ein billiges Hotel suche und mein Material deponiere. Danach geht's zum Relaxen an den See.

Mittwoch wird ein Anstrengender Tag für uns beide. Wir wollen vom Parpaner Rothorn via Aroser Rothorn nach Alveneu oder noch besser nach Davos kommen. Für Marcel heisst das lange Zeit Velo tragen. Für mich heissts Thermik oder sonstige Aufwinde finden, und über das Aroser Rothorn wieder in unbekanntes Gelände einfliegen. Aber die Soaringkante von Gestern steht ja immer noch da, und auch der Wind ist ideal. Zwei Lokale klären mich ein bisschen auf, ob, wie und warum mein Vorhaben gelingen sollte. Ihrer Meinung nach sollte es möglich sein, nach Davos zu kommen. Also probier ich's einfach mal. Ich brauch Dreiviertelstunden, bis ich mich getraue den Pass beim Rothorn zu queren. Dahinter hab ich ziemliches saufen. Ich muss mich klein und windschlüpfrig machen, damit ich auch noch die nächste Geländerippe schaffe. Von hier geht's den Bergflanken entlang Richtung Alveneu. Auch heute hab ich immer etwas Steigen, das ich mitnehmen kann, und nur wenig sinken. Trotzdem beschliesse ich, den Weg nach Davos nicht zu probieren. Das Landwassertal, dem ich entlang fliegen müsste sieht für mich zu tief, zu bewaldet, zu unlandbar und zu gefährlich aus. Zudem bin ich mir das Thermikfliegen mit dem Yeti nicht so gewohnt, fühle mich fas weniger sicher als unter dem Zoom. Ich lande also in Alveneu, liege etwas in der Wiese herum, und versuche den Marcel Anzufunken. Nichts, kein Ton. Ich beschliesse per Postauto nach Davos zu fahren, uns ein Zimmer zu nehmen und die Gratis-Tageskarten für die Bergbahnen abzuholen.
Ich mach noch einen Nachmittagsflug vom Jackobshorn, mit ein Wenig Startplatzsoaren. Mit fachsimpeln mit anderen Fliegern und Bier trinken, warte ich auf Marcel. Der trifft dann auch tatsächlich ein. Hundemüde ist er. Seine Fahrt war wohl anstrengend aber sehr schön. Der Tag zeigt, dass man mit fliegen einfach bequemer und schneller unterwegs ist, als mit dem Velo.

Donnerstag verbringen wir wieder fliegend und bikend in Davos. Erst am Abend machen wir uns auf den Weg nach Savognin. In Savognin kommen wir in einem B&B bei einer älteren Dame unter, welche uns und ihre Stammgäste bei der Postautostation abholen kommt. Leider ist es schon stockdunkel, und wir sehen gar nicht wie's um uns herum eigentlich aussieht. Anderntags sehen wir, dass es hier schön ist. Wir fahren bzw. fliegen zweimal vom ???. Den restlichen Nachmittag verbringen wir am See, nahe der Talstation. Dieser See ist nur im Sommer ein Badesee. Im Winter wird das Wasser abgelassen, und der See wird zum Parkplatz. Sachen gibt's!

Wir wollen mal so richtig in die Höhe, an einen Ort wo's weniger Dörfer hat, damit wir die Sterne und den Mond besser sehen. Wir ziehen los auf den Berninapass. Aber schon bei Samedan regnet es ziemlich heftig, so dass aus Sternenhimmel wohl nichts wird. Schade, aber bis jetzt konnten wir uns ja nicht beklagen, allerschönstes Herbstwetter hat uns bisher begleitet. Im Hospzio Bernina kommen wir für diese Nacht unter.

Am Samstag wollen wir eigentlich nach Poschiavo kommen. Aber Nebel zieht von Süden her. Etwas Ferienmüde beschliessen wir uns auf die Socken heimwärts zu machen. Sieben Stunden, mit Pause sind wir unterwegs, für die läppischen 200km.

Schnappschüsse Clubleben 2006

Johan Pihlblad

Bike und Töffausflug, unser Präsi mal anders:

Grillabend in Corgemont:

Wir haben ein neues Clubmitglied, und Saufen kann er auch!

Kurztripp Beauduc:

Wichtig beim Kiten, gutes Aussehen!

Vielen Dank für die schönen Momente in diesem Jahr!!!!

Anmerkung der Redaktion:
Wo sperren wir Johan ein, damit er nicht nach Neuseeland flüchten kann?

De Clubusflug, 21.-22. Oktober 2006

Stephanie Bachmann

Am Samschtig Morge 8:15 uf de Raschtstett Neuekirch träffe mer die andere usem Club! Euses Ziil esch Cimetta (Locarno) för es mega geils Wochenänd! Am Bahnhof acho wird alles usglade! De Nic o ich (D'Kidis) send go de Landeplatz suche im Delta wot Maggia in Lago Maggiore flüsst...leider hämers nit gfonde drom semer is naheliegende Camp go froge...la siniora het gseit det esch öberschwämmt-me cha nit lande! Den semer chli a de Maggia nogfahre met de Bikes...wo eus den en Tessinerin metemene Fifi öbere Wäg gloufe esch hämer die no gfrogt wo de Landeplatz chönnt si...aber die guet Frou het nit mou gwösst was Paragliding esch, den het sie erem Papi aglütet o nachher no de Schwöschter...sie het eus den es Maisfäld zeigt be de Kläralag i de nöchi...! Nachher hämer de Vater informiert dasme im Delta nit lande chan (Aber kene het MERCI gseit för d'Info). Denn semer in Interdiscount o in Kiosk...de Nic het sHeftli vergässe, de semer haut nomau zrog grasst! De Vater het den aglütet o gmäudet er esch glandet...womer am Landeplatz gsi send hämer ehm zerscht mou es rohr voll aglo! Woner sin nit so schöne P80 ipackt het semer go es Glase ässe am See..! Denn semer zo de Standseilbahn wo uf Orselina ufe fahrt...natürlich met eusne Bikes...vo Orselina met de Gondelbahn uf Cardada o denn metem Sässelilift uft Cimetta...! Dobe acho, semer ufe Ussichtsplatz...den semer is Huus, eusi Zemmer go sueche im 1.Stock..! Spöter hämer Speli gmacht metem Ive (de bescht Car-Chauffeur) beses Apero gäh het...nachem Apero folgt meischtens öppis zÄsse es het Polenta o Rindsfleisch gäh (het lieber Pizza gha)! Nachem ässe het öpper es Spel erklärt...wenn er „Bus" gseit het hend alli müesse ufstoh, de hets no de Goldschatz ge, de Arzt, de Wirt o sin Stammgascht, zwoi Chrankeschwöschtere o no ganz vel anderi..! Spöter hets den no Dessert gä....
Am nächschte Morge send alli chli verschlofe bem Zmorge uftaucht, dosse hets mega Näbel gha! Nachem Zmorge hend alli Flüger/inne ghofft d'Sonne wörd bald cho! De Nic o ich send met de Bikes abe, dStrecki esch glatt o rotschig gsi...nach zwoi Korve hemer fascht es paar Lüüt öberfahre ***grins***! Es esch mega schlächt agschribe gsi uf Locarno abe mer send voll am falsch Ort doregfahre...drom hemer emmer müesse am Vater alüte...womer imene „Dörfli" gsi send o de Wäg agschribe gsi esch het deför emmer de Vater aglütet! Mer send denn is Lido abegfahre, det esch de Car gstande! DConi ond Co. hemer det troffe...es paar send nomau uft Cimetta met eus! Dobe acho, hemer usgleit i han döffe metem Beat flüge o de Nic metem Coni...nacheme super Flog semer no ine Beiz! Am vieri hend alli müesse am Bahnhof si well den de Car cho esch, im hendere Teil hemer chli Blödsin gmacht...
Ond so esch weder mau es cools Weekend zEnd gange...☹

Clubausflug vom Boden betrachtet

Christina Pilhblad

Die Vorfreude auf die Clubausflüge des DGCB ist immer gross, sowohl für die Flieger wie auch als Nichtflieger. Ich freue mich immer auf ein lustiges Wochenende. Die Zielorte sind optimal ausgewählt - ein herzliches Merci an die Organisation. Für uns Fussgänger gibt es immer genug Alternativen zum Fliegen und es ist dabei trotzdem möglich, auch Zeit mit den fliegenden DGCB-ler zu verbringen.

Faszinierend am Flieger-Volk ist der freudige Optimismus, der immer herrscht wenn's um Fliegen geht. Keine Schlecht-Wetter Prognose, noch ein bisschen Nebel um den Startplatz kann die DGCB-Flieger vom Fliegen abhalten. Die gute Laune wirkt natürlich auf alle ansteckend, aber der Nebel hat uns Nichtflieger trotzdem davon abgehalten, schon nach der Ankunft auf die Cimetta zu fahren/schweben. Wir bevorzugten die Piazza Grande mit Cappuccino, Gelati und Pizza (mmhh fein) und einen Spaziergang zum Landeplatz, mit einem ungewollten kleinen Abstecher durch den Wald.

Auf dem Weg auf die Cimetta stand ich zur rechten Zeit am rechten Ort, den durch Umbertos engagierten Einsatz (Italienischkenntnisse) konnte ich von einer Spezialfahrt/-karte profitieren. Wie sich am Sonntag herausstellte, kam Umbertos Engagement auch anderen zu Gute.

Da ich lieber am Bode stehe (oder auf dem Pferd sitze) und die luftige Höhe lieber meide, war die Fahrt auf die Cimetta für mich ein besonderes Erlebnis, speziell Bottas Werk mit seiner äusserst glasigen Aussicht. Aber die wunderschöne Umgebung und die Aussicht auf das bevorstehende Abendessen resp. Apéro machte alles nur halb so schlimm. Der Koch enttäuschte nicht (zugegeben, bin etwas schnäderfrässig), ein grosses Lob, Apéro, Essen und zMorgen waren grosszügig und köstlich. Die Stimmung auf der Cimetta war, wie bei jedem Clubausflug, ausgelassen fröhlich und diesmal wurde sogar für kleine sportliche Aktivitäten gesorgt... Herzlichen Dank Thömu (du hast es zwar Verdauung genannt)! Als Frühschläfer erlebte man auch immer so einiges, wenn die Spätschläfer das Bett aufzusuchen versuchen… Solche Tage garantieren dann immer ein glücklich zufriedenes Einschlafen.

Die Augen am Sonntagmorgen wirkten bei einigen sehr klein, aber der bereits erwähnte Optimismus „hüt flügts no" liess die Augen wieder öffnen, mindestens soweit, dass es fürs Leinensortieren reichte. Als meine Ohren was von Sonne in Locarno hörten (wer hat dieses Gerücht eigentlich in die Welt gesetzt??), wurde mit einem Faustschlag auf den Tisch beschlossen, runter zu fahren. Das plötzliche Angebot die Taschen und Rücksäcke der Flieger mit nach unten zu transportieren, war für mich eine Selbstverständlichkeit; zwar haben wir wohl bei einigen Passanten einen etwas komischen Eindruck hinterlassen… Das sichere Verstauen stellte sich etwas komplizierter heraus. Alle Schliessfächer waren belegt und der Bus zu weit entfernt für einen weiteren Transport. Dank Italienischkenntnissen von Brigitte und Marianne konnten wir einen Pauschalpreis für unsere Gepäckaufgabe (2 gefüllte Wägeli) aushandeln.
Nach dem die Koffergeschichte erledigt war, beschlossen ich und andere Nichtflieger den Tag in Lucarno zu verbringen. Wir gönnten uns zuerst Gelati, Cappuccinos und/oder andere Köstlichkeiten auf der Piazza. Und schon bald kamen die ersten Piloten anmarschiert. Ein paar fuhren gleich wieder hoch, andere hatten mit einem Flug genug. Einige von uns machten uns schliesslich auf zum Landeplatz, um den Piloten beim Landen zuzusehen. Einen landenden Piloten habe ich schlussendlich nicht gesehen. Wir marschierten zwar von einem Landeplatz zum anderen hin und her, aber die unkoordinierten Landungen beruhten wohl auf die doch nicht geöffneten Augen. So spazierten wir am See entlang wieder Richtung Zentrum. Bis zu Abfahrt verbrachte ich die Zeit mit bummeln und weiteren Café-Aufenthalten. Und zu guter Letzt konnte ich sogar die Sonnenbrille einen kleinen Moment aufsetzten.
Aber auch ohne Sonnenschein, war es auch diesmal ein gelungenes Wochenende, danke allen Organisatoren und den Mitglieder des DGCB! Es sind unvergessliche Momente, die ich erleben darf und ich freue mich schon riesig auf den nächsten Ausflug.

Oldie Cup 2006

Beat Bolliger

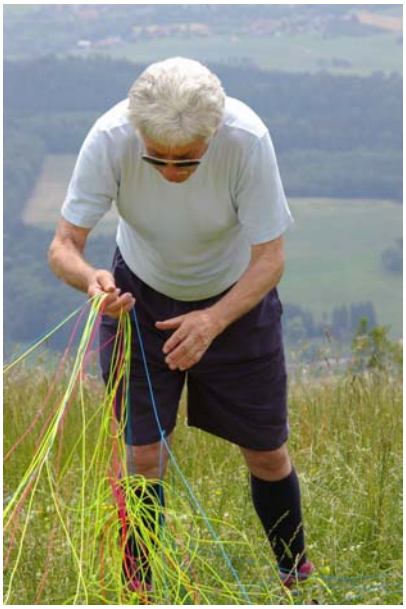
(Ein freier, nicht ganz ernst zu nehmender Erlebnisbericht des Organisators)

Die Spitex hatte wieder mal alle Hände voll zu tun um die alternden Piloten rechtzeitig aus dem Bett zu bringen, so dass sie erst um 12°° Uhr am Landeplatz
im Bözingenmoos eintrafen. Leider mussten aus gesundheitlichen Gründen viele Altgediente verzichten, weil sie sich im Luftkurort an der Lenk oder im Wallis zur Rehabilitation aufhielten. So blieben nur die alten Kameraden Wieland, Suri und Nydegger, welche im HandyCab-Fahrzeug des Präsidenten auf den Bözingenberg
gefahren wurden. Um die allgemeine Mobilität der alten Herren zu prüfen, mussten
sich diese aus eigener Kraft zum Strartplatz bewegen. Dies gelang auch tatsächlich allen !!

Seniorentreffen am Startplatz

Das „Taskboard“

Nicht tropffreies trinken aus der Schnabeltasse oder 100m Langstrecke mit der Dreibein-Gehhilfe, waren nun als Disziplinen angesagt, sondern ein Kurzstreckenfliegen zwischen Startplatz „Rampe“ und Startplatz „Mülbe“ und einer anschliessenden Ziellandung im Bözingenmoos.
Mit zittrigen Händen wurden nun die Schirme ausgelegt, und glücklicherweise war „Silberfuchs“ Charly Rauber ein alter Kämpe ebenfalls anwesend, der mit seiner Erfahrung den Senioren beim Leinen sortieren etwas unter die Arme griff. Es ist ja mit dem mittlerweile geschwächten Augenlicht auch gar nicht so einfach die vielen Schnüre auseinanderzuflechten...



Charly

Zu guter Letzt gab’s noch den sogenannten „Alzheimer-Test“, bei dem 10 Theoriefragen aus dem Pilotenleben oder Praxisalltag korrekt beantwortet werden mussten.
Die Antwort auf die Frage: „Wer hat Vortritt beim Landeanflug?“ lautete leider nicht: „Der graumelierte Pilot mit der tiefsten SHV-Nummer“, so dass nicht nur die schwülheisse Luft zu Schweissperlen auf den Stirnglatzen führte.

Glücklicherweise konnten die Fragen im „Multiple Choice-Verfahren“ mittels eines Kreuzes im richtigen Feld beantwortet werden, so dass sich das Auswertungs-Team nicht noch mit den krakeligen Schriften der Teilnehmer herumschlagen musste.

Die Stimmung stieg als Kamerad Housi N. verkündete, dass die wegen Gewittergefahr ins Wasser fallende Grillparty bei der Rampe auf dem Böz., bei ihm zu Hause direkt neben dem Altersheim Büttenberg stattfinden würde. Rasch wurde Grillfleisch und Pflegerinnen organisiert, damit kurz nach 4 das Fest beginnen konnte. Wie im Heim gewohnt, mochte man ja nicht zu spät essen. Dass ein
Gläschen Rotwein auch im Alter nicht schadet ist bekannt, und so blieben alle noch ein bisschen sitzen und schwelgten in Errinnerungen... - „weisch no...?“ tönte es immer wieder.

Ach übrigens - Gewonnen hat den Oldie Cup in diesem Jahr : Housi Nydegger, vor Thomas Suri und Franz Wieland. – Gratulation und gute Gesundheit an alle, so dass sie im nächsten Jahr wieder dabei sein können !!

Neue geplante Luftraumregelungen in der Region Biel/Jura ab 2007

Von Beat Bolliger

Die meisten von Euch werden es zumindest Gerüchteweise gehört haben, dass sich im Schweizer Luftraum massive Veränderungen anbahnen. Betroffen davon ist leider auch unsere Region Biel-Grenchen, der Jura zwischen Weissenstein und Olten sowie die Gegend westlich der Vue des Alpes beim Flugplatz „Les Eplatures“. Um die Mitglieder des DGCB über die Änderungen, deren Auswirkungen auf unseren Sport und unseren Verein zu informieren werde ich nachstehend, einigermassen chronologisch geordnet, meine Erlebnisse, meine Aktivitäten und diejenigen des Vorstandes nachzeichnen:

November 2005

Anlässlich der Präsidentenkonferenz in Luzern Informiert das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Nachfolgend jeweils mit BAZL abgekürzt) über ein geplantes Instrumentenlandesystem auf die Piste 34 des Flughafens Basel-Mulhausen. Diesem steht das BAZL grundsätzlich positiv gegenüber und untestützt dieses aus Sicherheitsgründen. Es stellt in den Gesprächen mit Frankreich aber die Forderung nach einem Mitwirkungsrecht der Schweizer Bevölkerung, welchem mittels eines Konsultationsverfahren entsprochen wird.

Freitag 29. September 2006

Durch einen Telefonanruf eines Clubmitgliedes des DC Weissenstein werde ich über ein AIP welches über den SHV verbreitet und per e-mail an die Clubs geschickt wird, informiert. Der DGCB wird durch den SHV **nicht** angeschrieben! Über die Problematik und den „Zündstoff“ welcher das Papier enthält wird bereits intensiv diskutiert. Da kurz darauf bei mir ein geschäftlicher Auslandaufenthalt geplant ist, bitte ich Simone mir den gesamten Mailverkehr und alle Informationen zum Thema zukommen zu lassen.

Samstag 07. Oktober

Am Samstag findet eine DGCB-Vorstandsitzung statt an der das Thema andiskutiert wird. Mangels genauem Studium der Unterlagen ist sich momentan aber noch keiner der Tragweite der Problematik bewusst... - Es wird beschlossen sich über die Situation Klarheit zu verschaffen um falls nötig, an-schliessend darauf entsprechend reagieren zu können.

Mittwoch 18.Oktober

Auf der Autobahn zwischen München und Buching im Allgäu erhalte ich einen weiteren Telefonanruf, diesmal vom Sektionspräsident des Aero-Clubs (Seeland) Hr. Andreas Evers. Er versorgt mich mit weiteren Informationen und macht mich auf die Problematik der vergrösserten CTR des Flugplatzes Grenchen aufmerksam welche in seinen Augen das Aus der Hängegleiterfliegerei am Bözingenberg bedeuten würden. Ich vereinbare einen Besprechungstermin sofort nach meiner Rückkehr in die CH.

Freitag 20.Oktober

Unser Webmaster schaltet sich ein, er hat Wind von der Sache bekommen – Mein mail-Eingang quillt über…! Clubmitglieder vom DC-Weissenstein welche von ihrem Vorstand wie ich per mail über die Hiobsbotschaft informiert werden, leiten die mails, an unseren Webmaster und den DGCB-Vorstand weiter. Berechtigt sind ihre Fragen:
Was tut ihr dagegen ?!? – Ändu reagiert promt: „Das ist doch eine Sache unseres Verbandes!“ Er kontaktiert spontan Hanspeter Denzler vom SHV. Auf dessen erst einmal ausweichenden Antworten gibt’s heisse Ohren in Zürich. Der SHV wäre längst an der Sache dran, so Denzler, und die einzelnen Clubs ja bereits ins Bild gesetzt. - Ja und die Bieler ??? – Und siehe da. - Kurz darauf ist auf der SHV Homepage ein aktueller Eintrag mit der längst fälligen Kurzinformation nachzulesen.

Montag 23.Oktober

Das Gespräch mit dem AeCS-Präsi ergibt Folgendes: Es gibt vielerlei Interessen gegen eine Aus-weitung der kontrollierten Lufträume in unserer Gegend. Die in Grenchen stationierte Segelfluggruppe, die Flugplatzbetreiber Kappelen, und auch die Motorflieger möchten keine Einschränkung und werden beim BAZL eine Einsprache deponieren. Herr Evers empfiehlt uns ebenfalls eine Stellungnahme gegen die CTR einzureichen, und so die Interressen anderer Luftraumbenutzer klar darzulegen.
Je mehr Leute sich gegen die neuen Auflagen wehren würden, desto grösser wären die Chancen einer Verhinderung, meint er. Ich erhalte Kopien der ihm bereits vorliegenden Dokumente von anderen Flugsportlern.

Montag 23.Oktober

Am gleichen Abend noch findet eine ausserordentliche Vorstandssitzung statt welche zum Ziel hat die DGCB-Einsprache zu formulieren. Der Vorstand brütet fast bis Mitternacht. - Isabelle hat sich spontan bereit erklärt ein Besprechungsprotokoll zu erstellen und anschliessend auf Papier zu bringen. Am nächsten Tag liegt der 1. Entwurf vor.

Donnerstag 26.Oktober

Nach einem Telefonat mit Hanspeter Denzler vom SHV an welchem er sich für die versäumte Informationspflicht gegenüber den Bielern entschuldigt, trifft sich Vorstand 2 Tage später erneut um die Einsprache zu überarbeiten. Langsam ist das Kind geboren und druckreif (puh…)

Freitag 27.Oktober

Die Stellungnahme des DGCB geht eingeschrieben auf die Post Richtung BAZL und als Kopie per e-mail zum SHV. Gleichzeitig werden von Vorstandsmitgliedern mehrere umliegende Gemeinden über die geplanten Änderungen welche den Flugplatz Grenchen betreffen, informiert und dabei aufge-fordert, selber Einsprachen zu formulieren. Im Moment ist uns eine Stellungnahme der Gemeinde Meinisberg bekannt, welche sich ebenfalls schriftlich ans BAZL gewandt hat.

Mittwoch 1.November

Auf der SHV-Homepage wird eine 6 Seiten starke Stellungnahme veröffentlicht, in welcher sich der SHV zu den vorgesehenen Luftraumänderungen vernehmen lässt. Darin kritisiert der SHV im Besonderen auch die kurze Vernehmlassungsfrist, welche uns alle so ziemlich „is tribble“ gebracht hat. Zu den einzelnen Punkten bezieht der SHV Stellung und begründet diese mit präzisen Gegenargumenten – Ihr könnt den ganzen Text auf der SHV-Site selber nachlesen.

Samstag 11.November

In Luzern findet eine Präsidentenkonferenz mit dem Hauptthema „Lufträume“ statt. Es informieren vom BAZL Hr. Beat Baumgartner und von der Luftwaffe Oberst Jürg Kobert. Die beiden schildern aus Sicht der zuständigen zivilen Behörde und den Bedürfnissen und der Verantwortung der Armee. - Es wird schnell klar, dass im Wesentlichen übergeordnete Interessen hinter den geplanten Neuerungen stehen. Internationale Richtlinien und Vereinbarungen zwingen diese Organe zu Anpassungen und Umstellungen in der 3.Dimension. Auch sind die Spielräume für ein Entgegenkommen sehr, sehr eng gefasst, ja teilweise wahrscheinlich sogar unmöglich.

Samstag 11.November

Am Abend wird an der geplanten Vorstandssitzung ausgiebig und heftig diskutiert. Man ist sich un-einig über die Rolle und das Verhalten unseres Verbandes. Hat dieser etwa geschlafen? Hat er den Kopf bereits in den Sand gesteckt oder gibt es vielleicht wirklich keine Möglichkeit, sich für seine fliegerischen Freiheiten zu wehren? Sind die vom BAZL ins Feld geführten Sicherheitsaspekte und gesetzliche Regelungen so stark, dass sie unausweichlich kommen müssen, und das sich nichts dagegen unternehmen lässt? Oder können wir zahlenmässig starke Pilotengruppe doch etwas ausrichten, und werden wir als vollwertige Luftfahrtsteilnehmer ernst genommen?

Fazit

Wir vom Vorstand sind uns einig, dass es Lösungsmöglichkeiten gibt. Insbesonders für unseren Landeplatz im Bözingenmoos werden wir kämpfen! Und wir werden versuchen alle Mittel auszuschöpfen um eine für uns Hängegleiter akzeptable Lösung zu finden. Falls nötig werden wir mit Skyguide und dem Regionalflugplatz Grenchen versuchen eine Sonderregelung auszuhandeln, damit wir unseren offiziellen Landeplatz im Bözingenmoos halten können. Dafür ist es unter anderem aber auch unabdingbar, dass sich alle Piloten an die geltenden Richtlinien halten und nur diesen, offiziellen Landeplatz benutzen! An dieser Stelle darum hier wieder mal der etwas verhallte Appell an alle: **Landung nur auf dem gepachteten Feld hinter der Leugene !!.** Damit können wir demonstrieren, dass es uns ernst ist mit unserer Einsprache, und wir auf diesen Platz angewiesen sind. - Wird willkürlich und irgendwo „eingeschlagen“, müssen wir uns den Vorwurf gefallen lassen, dass wir uns ja sowieso nicht an bestehende Vorschriften halten können, und somit das Risiko einer Nichteinhaltung einer Sonderregelung zu hoch, und somit hinfällig wird...

Um was geht es im Einzelnen ?

Beat Bolliger

Das sogenannte AIP publiziert am 19.September 2006 auf der Website des BAZL, liegt ziemlich versteckt unter der Rubrik „für Fachleute“. Für uns DGCB-Piloten sind die 3 folgenden Kapitel wesentlich:

CTR-Grenchen

Um bestehende An- & Abflugprocedures mit Hilfe der Instrumente in einem gesicherten Luftraum durchführen zu können soll die CTR des Flugplatzes Grenchen Richtung Norden und Westen ausgedehnt werden. Dabei kämen diverse Hängegleiter-Landeplätze **innerhalb einer dauernden Flugverbotszone** zu liegen. Die Landeplätze in Bettlach beim Restaurant St.Victor & Urs sowie unser offizieller Landeplatz im Bözingenmoos lägen Innerhalb dieser Kontrollzone. Es wäre nicht mehr gestattet, diese ohne Anmeldung über Flugfunk am Tower in Grenchen und dessen Freigabe für das betroffene Gebiet zu benutzen. Abgesehen davon, dass fast keiner von uns ein Flugfunk besitzt, geschweige denn eine Funklizenz hat, ist es unwahrscheinlich, dass wir „Mücken“ im Spielzimmer des Schwalbenschwarmes, eine Einfluggenehmigung bekommen würden. - Faktisch sind diese Landeplätze also verloren...

TMA Basel

Im Herbst 2007 wird für die Piste 34 des Flughafens Basel-Mulhouse ein neues Instrumenten-Landesystem in Betrieb genommen. Dieses sogenannte „ILS 34“ des Flughafens Basel benötigt einen für Airliner geschützte Luftraum in welchem sich die Flugzeuge Sammeln und für den Endanflug auflinieren können. Dieses Anflugprozedere soll nur dann so durchgeführt werden, wenn die

Meteobedingungen das Standart-Anflugverfahren von Norden her verunmöglicht. Dies ist der Fall, wenn an der Piste eine Nordwind-Komponente von mehr als 5 Knoten vorhanden ist. - Auch ein Verkehrsflugzeug möchte am liebsten gegen den Wind starten & landen... Eine für die erste Zeit getroffene Vereinbarung erlaubt nur 5% aller auf Basel durchgeführten Landeanflüge von Süden her über den Jura durchzuführen Der neu geschaffene Luftraum wäre temporär, also nur dann aktiv, wenn überhaupt Anflüge erfolgen würden. Die übrige Zeit bestünden keine Einschränkungen für Hängegleiter, Segelflieger & Co. Das Perfide daran ist, dass dieser Luftraum von der Flugsicherung jederzeit aktiv oder inaktiv gesetzt werden kann. Die rechtliche Situation verpflichtet dabei jeden Luftraumbenutzer, jederzeit im Bild zu sein, ob momentan eine Einschränkung besteht oder nicht.
Bei einer Aktivierung würde der Individual-Flugverkehr äusserst stark beschnitten. Der äusserst beliebte Startplatz auf dem Weissenstein, nota bene noch der einzige Jurastartplatz, welcher mit einem Bähnchen erreicht werden kann, liegt innerhalb dieser TMA. Je nachdem welches Anflugverfahren nun schlussentlich durchgeführt wird, kann durch die Unterseitige Begrenzung der Anflugschneise auf dem Berg zwar noch knapp gestartet, und zum Landeplatz abgeglitten werden, aber ein Aufdrehen und Thermikfliegen wird nicht mehr möglich sein. Streckenflüge über der Jurakette gibt es nicht mehr. Eine unüberwindbare Barriere steht uns zwischen Weissenstein und Olten im Wege... Eine versuchsweise Einführung der Neuregelung ab März 2007 soll zeigen ob eine temporäre Aktivierung / Deaktivierung des Luftraumes ein praktikable Lösung ist. Es fliegen zwar noch keine Airbusse und Boeings, aber es wird getestet ob die Luftraumbenutzer das System verstanden haben und sich daran halten können. Werden während Versuchsphase Verstösse und Luftraumverletzungen festgestellt, droht eine dauernde Aktivierung der TMA. Das Militär hat den Job gefasst, die Situation zu beobachten und Kontrollen durchzuführen. Es werden mit geeigneten Mitteln (Helikoptern) Patroullien durchgeführt und unerlaubte Eindringlinge werden als „Vorfall“ registriert. Ob sie bereits auf uns schiessen würden ist nicht bekannt... Ein Einfliegen in diesen Luftraum auch während dieser Pilotphase ist also keineswegs ein Kavaliersldelikt, sondern könnte sich als Eigentor herausstellen, und uns das Jurafliegen komplett vermiesen!

CTR-Eplatures

In der Region vue des Alpes soll rund um den Flugplatz Les Eplatures der Kontrollierte Luftraum (CTR) leicht angepasst, sprich vergrössert werden. Der Grund dafür ist, dass einige wenige IFR -(Instrumenten-) flüge durchgeführt werden, welche in einem geschützten Raum stattfinden müssen. Für uns hat dies zur Konsequenz, dass auf einem Streckenflug an der 1. Jurakette Richtung Westen eine Einschränkung der Aussenlandeplätze bestehen würde. Blöderweise könnten Streckenflüge „zu den Welschen“ genau dann eine valable Möglichkeit und Notwendigkeit sein, wenn der Osten infolge TMA-Basel zu ist. Bei einer leichten Bisenlage und hoher Basis sind die besten Juraflüge möglich. Genau dann saugt der Jura aber die Luft an und die Basler haben Nordwind auf ihrer Piste... Jetzt würde es also heissen: Arschbacken zusammenkneifen und ja nicht absaufen im Val de Travers, sonst bist du ein Verbrecher!