



**Infoblatt des
Delta- und Gleitschirmclub Biel-Bienne**

Ausgabe Januar/2017

INHALT:

- Hike and Fly
- Fluggebiet Bözingenberg und Umgebung
- Segel- und Gleitschirmflug
- Cross Country Cup 2017
- PWC in La Réunion 2016
- Bericht Töffausflug 2016

Redaktion:

Heinz Erber, Terrassenstrasse 23, CH-2553 Safnern, clubinfo@dgcb.ch

IMPRESSUM

Das Infoblatt des DGCB ist sein offizielles Organ. Es informiert über Aktuelles zu unserem Fluggebiet Bözingenberg und Umgebung. Die im Infoblatt enthaltenen Texte stammen aus eigener Feder oder aus Publikationen Dritter mit jeweiliger Quellenangabe. Artikel und Beiträge von Clubmitgliedern sind herzlich willkommen!

(Beiträge bitte in elektronischer Form an die Redaktion senden)

Liebe DGCB-ler,

Nun ist es soweit und ich kann Euch das erste Club-Info-Heft seit 2014 präsentieren. Nachdem die ursprüngliche Form der „Klubzeitung“ niemand mehr weiterführen wollte, hatte ich mich bereiterklärt eine abgeänderte Neuauflage in Angriff zu nehmen. Das neue Konzept soll in erster Linie Fluggebiet-spezifische Informationen an die Klubmitglieder weitergeben. Anregungen und zu veröffentlichende Berichte von Mitgliedern sind natürlich weiterhin herzlich willkommen;-)

Hike and Fly

Die „Hike und Fly“ Zeit ist immer noch aktuell. Hierzu ein paar Tipps aus dem Nähkästchen.

Einen Ratgeber für Hike and Fly Touren (leider ohne Jura) findet man unter <http://www.hikeandfly.info/hikeandfly/home.aspx>

In unserer unmittelbaren Umgebung bieten sich sicher folgende Fluggebiete für Hike and Fly an: Bözingenberg, Montoz, Chasseral, Hasenmatt.

Um den erfliegbaren Radius (bei toter Luft und bekannter Gleitzahl) besser abschätzen zu können gibt es ein schönes Tool unter <http://www.parange.ch/>

Fluggebiet Bözingenberg und Umgebung

Betreffend unserem Hausberg bzw. dem Fluggebiet rund um den Bözingenberg habe ich folgende Informationen welche ich Euch gerne weitergeben möchte:

Windsack/ Webcam

Seit bald zwei Jahren gibt es eine 360° Webcam neben dem Restaurant Bözingenberg <http://boezingenberg.roundshot.com/>.

Der Vorstand ist schon seit einiger Zeit daran, die Erlaubnis für die Installation eines Windsackes im Sichtfeld der bestehenden Webcam zu erhalten. Die Bemühungen haben sich gelohnt und ein Windsack wird ab nächster Saison so installiert sein, dass dieser auf der Webcam ersichtlich sein wird. Da der Windsack relativ weit über Boden hängen wird, soll das gefahrlose Austauschen durch eine fest installierte Vorrichtung möglich gemacht werden.

Greifvogelangriffe

Wie die meisten von Euch wissen, gibt es am Weststartplatz Bözingenberg seit zirka 3 Jahren Probleme mit einem Milan Paar. Obwohl der Rotmilan häufig die Brutplätze wechselt, scheint es unserem Paar auf dem Bözingenberg recht gut zu gefallen und es ist damit zu rechnen, dass auch in der nächsten Saison mit Angriffen zu rechnen ist.

Gemäss der Vogelwarte Sempach klappt „aktives“ Umsiedeln nicht und ist somit keine Option. Das Fällen des Baumes auch nicht, das Brutpaar würde wahrscheinlich im Gebiet bleiben. Zudem ist die Störung des Brutgeschäfts von geschützten Vögeln über das Eidgenössische Jagdgesetz untersagt. Bei Brutpaaren kann es vorkommen, dass ein Partner umkommt (z.B. im Winter) und durch einen anderen Vogel ersetzt wird. Das würde im günstigsten Fall die Hoffnung schüren, dass der „Ersatzvogel“ vielleicht weniger aggressiv sein könnte.

Bis jetzt war es so, dass die Rotmilane ihren Brutplatz ab Ende Februar beziehen. Bruten sind ab Anfang April zu erwarten. Mit einer Brutzeit von etwa einem Monat und einer Nestlingszeit von etwa 60 Tagen sollten nach Mitte Juli kaum mehr Probleme auftreten.

Luftraum Grenchen

Infolge präziserer Rechtsauslegung rund um die 5km Radien der Flugplätze (diese gelten auch wenn eine CTR den Flughafen schützt) hat der Vorstand des DCW pro aktiv das Gespräch mit dem Flugplatz Grenchen gesucht. Als positives Resultat kam daraus hervor, dass weiterhin nördlich der Eisenbahnlinie Biel-Solothurn geflogen und gelandet werden darf. Um diese Regelung nicht zu gefährden, noch einmal die Bitte an Euch alle, sich an diese, sowie die allgemeinen Luftraumregelungen zu halten!

Segel- und Gleitschirmflug

Der Grund meines Schreibens ist ein "Vorfall" von letztem September. In der Region Biel-Solothurn stellte ich einen allgemein geringen Flugbetrieb fest (Segelflug und Gleitschirm). Ich selber bin vom Grenchenberg her kommend an den Bözingenberg geflogen. Dort waren einige Gleitschirmler sowie zahlreiche Flugschüler einer Gleitschirmflugschule am Fliegen. Nun beobachtete ich einen Segelflieger der durch mehrmaliges hin- und her Achtern dem Hang entlang, den Pulk der Gleitschirmflieger "durchpflügte". Mag sein, dass dies gegen keine Regeln verstösst und aus Sicht des Segelflugpiloten die Abstände zwischen dem Segelflieger und den Gleitschirmpiloten vielleicht noch als ok beurteilt wurden, trotzdem bin ich der Meinung dass eine solche Aktion, gerade an einem Tag mit ansonsten sehr wenig Flugbetrieb im Jura, völlig unnötig ist.

Aus diesem Grund habe ich mich, zusammen mit unserem Präsi Michi, mit den Ortsansässigen Segelflugclubs in Verbindung gesetzt. Ein erstes Gespräch mit der Segelfluggruppe Solothurn (SGS) ist bereits anfangs Januar zustande gekommen. Dabei wurden vorallem die verschiedenen Wahrnehmungen (Segelflieger vs. Gleitschirmler) sowie verwandte Themen wie z.B. FLARM diskutiert (anscheinend gibt es Segelflugpiloten die der Meinung sind, dass alle Gleitschirmler ein FLARM dabei haben...).

Mein persönliches Ziel war vor allem Etwas zur allgemeinen Sicherheit in unserem schönen Luftraum Jura beitragen zu können.



Aus dem sehr interessanten Gespräch gingen Punkte hervor, welche bereits zu einem früheren Zeitpunkt durch den Schweizerischen Segelflugverband ausgearbeitet wurden und entsprechende Empfehlungen hervorgebracht haben:



Segelfliegen mit Gleitschirmen

Ziel: Vermeiden von kritischen Situationen und Zusammenstössen beim Fliegen im Aufwind zusammen mit Gleitschirmen

Rechtliches

Segelflugzeuge und Gleitschirme sind rechtlich gleichgestellt. Es gelten die normalen Ausweichregeln

Generelle Empfehlung des Segelflugverbandes

- Der Segelflieger hält einen wesentlich grösseren horizontalen und vertikalen Abstand zu den Gleitschirmen ein.
- Gleitschirme sollen nur mit grossem Abstand unterfliegen werden.
- Im Hangflug lassen die Segelflieger den Gleitschirmen den Vortritt. Dies auch dann, wenn der Gleitschirm auf Grund der Hangflugregeln ausweichen müsste.
- Die gültigen und verbindlichen Regeln, welche beim Kreisen in der Termik gelten, werden von allen beteiligten Gleitschirm- und Segelflugpiloten eingehalten.

Diverse Feststellungen

- Gleitschirme sind nur beschränkt steuerbar
- Gleitschirme können Segelflugzeuge schlechter sehen als umgekehrt
- Ein Gleitschirmpilot hat Schwierigkeiten, einen Aufwindschlauch zu verlassen, wenn Segelflugzeuge um ihn herum kreisen.
- Wegen der schlechteren Steuerbarkeit und der wesentlich tieferen Geschwindigkeit reicht die verfügbare Zeit für den Gleitschirmpiloten kaum aus, im Hangflug die Vortrittsregelungen gegenüber einem Segelflugzeug einzuhalten. Segelflugzeuge überlassen den Gleitschirmen am Hang den Vortritt.

Empfehlung

Vor dem Briefing nach Gleitschirmpiloten fragen die ihre eigene Erfahrungen beitragen können

Die Redaktion wird weiterhin am Ball bleiben und zu einem späteren Zeitpunkt über neue Erkenntnisse auch zum Thema „FLARM“ informieren. Ausserdem ist ein gemeinsamer Anlass zwischen dem DGCB und der Segelfluggruppe Biel (Flugplatz Courtelary) für 2017 in Planung (Infos folgen noch über den offiziellen DGCB-Kanal).

Cross Country Cup 2017

Der SHV hat angekündigt, dass ab 2017 die Teilnahme am CCC für alle SHV-Mitglieder GRATIS ist und keine SHV-Sportlizenz mehr benötigt wird. Wäre cool wenn wieder mehr Mitglieder des DGCB hier ihre Flüge eingeben würden und somit auch eine übersichtliche Clubrangliste zur Verfügung stehen würde. Ausserdem würde dies dem Sportchef einige Arbeit bei der Erstellung der internen Ranglisten abnehmen!

<http://www.xcontest.org/switzerland/de/>

PWC in La Réunion 2016

Hier ein Auszug aus dem Bieler Tagblatt vom 29. Oktober 2016:

Der Pieterler Michael Küffer hat in La Réunion zum zweiten Mal in seiner Karriere einen Gleitschirm-Weltcup gewonnen. Der 27-Jährige spricht über Adler und Geier, die ihn während eines Flugs begleiten, und sagt, weshalb der Bözingenberg Ausgangspunkt seines Traums ist.

Michael Küffer ist trotz Erfolgen im Weltcup als Gleitschirmpilot am Boden geblieben. Als Tandempilot will er die Faszination seiner Sportart anderen Menschen aufzeigen. Peter Samuel Jaggi

Interview: Patric Schindler

Michael Küffer, der Traum vom Fliegen fasziniert die Menschen schon lange. Seit wann träumen Sie davon, wie ein Vogel durch die Luft zu fliegen?

Michael Küffer: Bereits als Kind war ich von allem begeistert, das sich in der Luft bewegt. Sei dies ein Flugzeug, ein Fallschirmspringer oder ein Vogel. Ich konnte stundenlang den Himmel beobachten und verfolgen, was sich da oben so alles abspielt. Es mag banal tönen, aber es ist die Freiheit, sich in der Luft in einem dreidimensionalen Raum zu bewegen, die mich begeistert. Aus der Vogelperspektive Landschaften zu beobachten, macht einfach Spass.

Wie ist aus Ihnen ein Gleitschirmpilot geworden?

Mein Vater ist seit 30 Jahren Gleitschirmpilot. Er hat mir enorm viel mitgegeben. Als Kind habe ich ihn oft in die Berge begleitet. Für mich war mit der Zeit klar, dass ich diesen Sport auch einmal ausüben möchte.

Weshalb sind Sie nicht Flugzeugpilot geworden?

Das wäre mir zu technisch gewesen. Ich will mich frei in der Luft bewegen und nicht in einem abgeschlossenen Raum sitzen, ohne direkt mit der Natur in Berührung zu kommen. Als Gleitschirmpilot spüre ich hingegen den Wind, die Turbulenzen und begegne Tieren.

Wie fühlt es sich an, wenn ein Adler bis auf wenige Meter herankommt?

Angst habe ich überhaupt nicht. Im Gegenteil: Es ist unglaublich faszinierend, wenn ein Adler neben mir fliegt. Er macht nichts anderes als wir, indem er die Thermik zum Fliegen nutzt. Einfach viel effizienter. Im Ausland habe ich ähnlich intensive Erfahrungen mit Geiern gemacht, die zu mir geflogen sind. Meistens ist es so, dass sie uns in ihrem Revier einfach nur begleiten wollen, bis wir wieder draussen sind. Ähnlich wie bei Militärflugzeugen, die eine Passagiermaschine eskortieren.

Mit einem Flügelanzug, einem sogenannten Wingsuit, ist es inzwischen möglich, dass Basejumper für eine gewisse Zeit horizontal fliegen können und nicht einfach nur zu Boden fallen. Näher zu den Flugeigenschaften eines Vogels dürfte die technologische Entwicklung kaum mehr kommen.

Es ist schwierig zu beurteilen, was in Zukunft diesbezüglich noch möglich ist. Für mich ist diese Sportart kein Thema. Allerdings will ich die Basejumper nicht kritisieren. Jeder muss selber wissen, ob er die Voraussetzungen für diese Extremsportart mitbringt und wie weit er gehen will. Für mich ist einfach das Restrisiko beim Basejumpen zu gross, jedenfalls grösser als beim Gleitschirmfliegen. Ein Fussgänger würde vielleicht bezüglich der Risikoabwägung dasselbe über das Gleitschirmfliegen sagen. Ich bin allerdings nicht der Meinung, dass Basejumper mit Flügelanzügen näher an den Flugeigenschaften eines Vogels sind als wir Gleitschirmpiloten. Vom Fluggefühl her ist es sicher anders, da der Körper quasi die Flügel darstellt. Andererseits können wir wie ein Vogel die Thermik nutzen und auch lange in der Luft bleiben.

Was sind in der Regel die Ursachen, wenn es beim Gleitschirmfliegen zu Unfällen kommt?

Es kann sein, dass ein Flugzustand nicht mehr kontrollierbar ist. Dies passiert, wenn der Gleitschirm einklappt und man zu spät reagiert. Schwierig kann es auch werden, wenn ein Pilot überreagiert. Zum Beispiel, wenn er falsch steuert beziehungsweise zu stark bremst.

Das heisst, fast immer führt ein Fehler des Piloten zu einem Unfall und nicht direkt die Witterungsverhältnisse?

Ja, wobei man das Wetter ja vor und während eines Flugs auch immer einkalkulieren muss. Denn dieses kann letztlich auch die Ursache eines Unfalls sein. Vor allem, wenn dieses vom Piloten falsch eingeschätzt wird.

Nervt es Sie eigentlich, wenn manche Menschen Gleitschirmfliegen als gefährlich einstufen, andererseits fahren viele Leute Auto und setzen sich so jeden Tag auch einer Gefahr aus?

Nein, ich denke, dass dies auch nachvollziehbar ist. Die meisten Menschen sind weder Gleitschirmpiloten noch setzen sie sich mit dieser Sportart auseinander. Das Material beim Gleitschirmfliegen wird immer besser und somit unser Sport noch sicherer. Die Gleitschirme bieten inzwischen eine viel bessere passive Sicherheit. Das heisst, selbst wenn der Pilot falsch reagiert, muss es zu keinem Unfall kommen. Zudem geniessen wir in der Schweiz auf dem Weg zum Pilotenschein eine erstklassige Ausbildung. Ich habe bislang rund 3000 Flüge absolviert und erst eine kleine Verletzung gehabt. Einmal

hatte ich mir bei einer Landung die Bänder angerissen. Die Art der Verletzung ist beim Gleitschirmfliegen gegen oben aber nun mal unbegrenzt...

...was man im Prinzip bei allen anderen Sportarten auch sagen kann. Auch beim Laufen könnte man stürzen und schwer verunfallen.

Natürlich, aber die Chance, beim Gleitschirmfliegen einen schweren Unfall zu erleiden, ist wiederum grösser als beim Joggen. Es ist immer alles auch eine Frage der Wahrnehmung. Viele Fussballer zum Beispiel müssen während ihrer Karriere mit einigen Verletzungen rechnen. Bei uns sind aber Verletzungen selten der Fall.

Die Karriere eines Gleitschirmpiloten dauert wohl auch wesentlich länger als jene eines Fussballers. Ab wann und wie lange kann man in der Schweiz diese Sportart ausüben?

Mit 15 Jahren kann man mit der Ausbildung unter Aufsicht beginnen. Gegen oben gibt es keine Grenzen. Als Tandempilot versuche ich, die Faszination dieser Sportart den Menschen zu vermitteln.

Wie oft gelingt es Ihnen?

Beim ersten Flug haben die meisten schon ein mulmiges Gefühl. Wichtig ist, dass man ihnen jeden Schritt gut erklärt. Wenn die Angst dann in Respekt umschlägt, können die Passagiere den Flug auch viel besser geniessen.

Fliegen Sie selber auch mal als Passagier mit?

Ja, das mache ich ab und zu. Wobei es schon ein spezielles Gefühl ist, schliesslich gebe ich die Kontrolle ab.

Wie viele Gleitschirmpiloten gibt es in der Schweiz?

Rund 15 000, aber nur 100 üben diesen Sport wettkampfmässig aus. Weshalb können nicht mehr Piloten für Wettkämpfe begeistert werden? Ich vergleiche unseren Sport gerne mit dem Skifahren. Viele fahren Ski, weil es ihnen grosse Freude bereitet, aber die wenigsten würden auf die Idee kommen, einmal an einem Rennen teilzunehmen.

Sie haben diesen Monat in La Réunion zum zweiten Mal in Ihrer Karriere einen Weltcup gewonnen. Was haben Sie besser als Ihre Konkurrenten gemacht?

Die Erfahrung und das taktische Geschick spielen eine zentrale Rolle. Und dabei meine ich nicht nur einfach die Anzahl Flüge, die man als Gleitschirmpilot gemacht hat, sondern vor allem die Erfahrung in verschiedenen Flugbedingungen und an Wettkämpfen. Dann muss man in der Luft die ideale Thermik finden. Wann fliege ich offensiv und wann besser defensiv?

Wie läuft ein Wettkampf ab?

An einem Weltcup dauert er eine Woche. An jedem Tag wird ein Lauf aufgrund der Wetterbedingungen vorgegeben. Ein Lauf ist zwischen 50 und 150 Kilometer lang. Dann sind rund 120 Piloten gleichzeitig in der Luft und es geht einfach darum, wer am schnellsten im Ziel ist.

Wird Gleitschirmfliegen immer eine Randsportart bleiben oder sehen Sie eine Chance, dass sich dies eines Tages ändern könnte?

Wir müssen realistisch bleiben. Gleitschirmfliegen wird sich wohl nie zu einer Sportart mit grossem Zuschauerinteresse entwickeln. Im Zielgelände hat es zwar schon Zuschauer, aber das sind meistens Freunde oder Verwandte der Piloten.

Wie viele Kilometer beträgt Ihr Rekordflug?

Diesen habe ich letztes Jahr gemacht. Zusammen mit Wettkampfkollegen startete ich in Fiesch. Wir flogen via Grimsel, Chamonix und die Freiburger Voralpen ins Berner Oberland. Am Schluss waren es 265 Kilometer. Dabei waren wir neun Stunden ununterbrochen in der Luft.

Wie anstrengend ist ein solcher Flug?

Was die Physis betrifft, ist dies gar nicht mal eine so grosse Herausforderung. Viel wichtiger ist, dass man mental stark ist. Man muss sich nämlich neun Stunden lang sehr gut konzentrieren.

Gibt es einen Traum, den Sie sich als Gleitschirmpilot erfüllen möchten?

Es gibt mehrere Traumflüge. Zum Beispiel vom Jura, wo ich aufgewachsen bin, über die Alpen bis ins Tessin zu fliegen. Gerne würde ich auch vom Bözingenberg aus starten und in St. Gallen landen. Dies ist unter anderem eine Herausforderung, weil da der Flughafen Zürich dazwischen kommt. Ich muss also einen Weg finden, diesen zu umfliegen.

Töffausflug 2016 (von Hans Marti)

Der Andrang dieses Jahr war nicht extrem gross: gerade 4 Unerschrockene trafen sich 9 Uhr bei trüber Witterung am Landeplatz Bözingenmoos. Das Wetter war nicht wirklich einladend, aber wir verfügen ja über gute und warme Töff Kleider, es gab also keinen Grund das Abenteuer nicht anzutreten! Zügig aber nicht zu schnell ging es den Berg hinauf und anschliessend durch die schöne und abwechslungsreiche Landschaft des Vorderjuras. Den ersten Halt machten wir in Clermont, einem wunderbaren Restaurant, mit vielen interessanten Sachen, z.B. Lama, Ziegen usw. also ein kleiner Zoo. und was es noch so zu sehen gab... Um uns ein bisschen aufzuwärmen gab es frischen Kaffee und Gipfeli. Wir beschlossen Richtung Neuenburgersee weiter zu fahren, mit der Hoffnung etwas mehr Sonne zu haben, was sich aber leider nicht bewahrheitete.

In Boudry machten wir den zweiten Halt, wo wir auch zu Mittag gegessen haben. Von hier aus ging es wieder Richtung Biel, aber nicht direkt, Fritz wusste natürlich wieder eine kurvenreiche Strecke durch die schöne Landschaft!

André und Fritz haben wieder mal eine schöne und abwechslungsreiche Strecke ausgewählt. Den beiden nochmals herzlichen Dank! Obwohl es anfänglich ein wenig Überwindung brauchte um das Abenteuer anzutreten waren alle Teilnehmer am Ende sehr zufrieden und freuen sich schon auf den nächsten Ausflug. Ein gemeinsames Erlebnis bleibt lange in guter Erinnerung! Keine Angst, nächstes Jahr hat es sicher noch Platz für ein bis zwei zusätzliche Abenteurer!