



Inhalt

Redaktion	1
Präsi-Talk	1
Safety first - Notschirmfalten 2005	2
Notschirmfalten vom 13.3.2005	2
Rampenputzen am 2. April 2005	2
Sicherheitstraining	3
SM 19. – 22. Mai 2005, Lenk	4
Flug über den Genfersee	6
Unser Präsi ist ein Medienstar	7
Biwakfliegen	8
Night Flight Camp 2005	10
Töffausflug vom 15.9.2005	11
www.zorro.ch	11
Clubausflug vom Sept. 05	11
Krassi DGCB Trophy	13
Diaschau Bergwärts	13
Schlusspunkt	13

Redaktion

Jetzt ist es also doch soweit: du hältst das brandaktuelle Info 05 in den Händen. Und ich bin sicher, ohne zuviel zu versprechen, deine schreibenden Kollegen und Kolleginnen werden dir einige unterhaltsame Momente ermöglichen. Man hätte mich gewarnt vor dem Job der Info-Verfasserin: an dieser Stelle kurz und bündig: herzlichen Dank an Alle, die mir einen Bericht geschickt, Fotos geknipst haben und mich nicht lange haben warten lassen. Herzlichen Dank an Ändu für die von ihm verfassten Infos und die unkomplizierte Übergabe aller Daten. Danke!!!!!! 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
Zukunftstrasse 55
2503 Biel/Bienne
Isabelle.Blessing@szb-chb.ch

PräsiTALK

Wie jedes Mal habe ich mir auch heute überlegt, was ich dieses Mal zum Thema für den PräsiTalk machen soll. - Soll ich die Abstimmungsergebnisse über die Personenfreizügigkeit kommentieren, darüber Orakeln wo wir die nächste GV und unsere Clubhöcks abhalten, weil unsere Stammbeiz auf dem Bözingenberg geschlossen wird, oder will ich mich über das lausige Flugwetter diesen „Sommer“ auslassen? Nichts erscheint mir wirklich spannend und nicht schon 1000 Mal diskutiert. Also lade ich Euch zu meinen Gedanken zum Thema Vereinsaktivitäten ein: Auch diese Saison hatten wir ein reichhaltiges Programm an Anlässen, an

welchen jeweils eine grosse Anzahl unserer gut 80 Mitgliedern teilgenommen haben. Angefangen beim Skiweekend im März, welches mit toller Thermik beinahe in ein Clubausflug zum Fliegen „ausgeartet“ ist, über das Notschirmfalten, dass unter neuer Leitung zu einer erfreulich hohe Beteiligung mit sicherheitsbewussten Piloten führte - über die bei bestem Wetter durchgeführte Rampenputzete, an welcher nicht nur gekrampft, sondern auch viel gelacht, diskutiert und schlussendlich viel, viel geflogen wurde. Töff-Tour, Night (*drink*) –Fly-Camp, und,und,und - Clubanlässe welche erfreulicherweise nicht nur von Clubmitgliedern selber besucht werden, sondern oft auch von deren Partnern und Freunden miterlebt und mitgefeiert, ja manchmal sogar mit-„zelebriert“ werden. Dies macht unsere Stärke aus, auch am Boden. Jetzt wird die Zeit wohl etwas ruhiger. Doch keine Angst.- Wir werden uns nicht wie die Natur zum Winterschlaf zurückziehen. Bereits sind wir an der Planung von neuen Events! Vorgesehen sind 3* - Höcks zum Thema Gesundheit und Sonnenschutz beim Hängegleiten, Streckencracks wollen etwas aus dem Nähkästchen plaudern und uns auf die nächste Saison heiss machen, und vielleicht erklärt uns sogar ein Konstrukteur, warum so ein Gleitschirm überhaupt fliegt, und mit was für Sachen wir in der Zukunft durch die Lüfte pflügen. - Zuviel versprochen? Ich hoffe nicht, denn auch ich freue mich jedes Mal, die aufgestellte Truppe von unterschiedlichen Charakteren zu treffen, deren Gemeinsamkeit die Sucht nach Luft ist. Nicht nur die in der Lunge sondern viel mehr auch die unter dem Hinterteil...

Zurück zu den Tagesaktualitäten: Nicht von „Katrina“ und auch nicht von „Rita“ soll die Rede sein, sondern von Wirbelsturm „Isabelle“. Sie betreut nämlich ab sofort unser Info!

Wir vom Vorstand wünschen ihr viel Spass und einen langen Atem, wenn's wieder mal darum geht, von Clubmitgliedern einen Text oder ein paar Photos zu erbetteln, um diese in unserer Clubzeitschrift zu publizieren. Die erste Ausgabe der neuen Ära, haltet Ihr gerade in der Hand oder seht sie vor Euch auf dem Bildschirm.

Herzlichen Dank, Isabelle, dass Du keinen Schaden anrichtest, wenn Du „an Land gehst“, aber dass Du trotzdem Spass und Unterhaltung verbreitest mit unserem Clubheftli.

Euer Präsi

- ***-Stern-Höck am 17.Nov. 05, Fliegen in Griechenland**
- **Generalversammlung 2.2.2006**

Es folgt jeweils eine separate Einladung mit den Unterlagen. Wir hoffen auf ein zahlreiches Erscheinen.

Safety first - Notschirmfalten 2005

Beat Bolliger

Unter kundiger Leitung von Fallschirmpacker Hansjörg Walliser traf sich einmal mehr die stattliche Anzahl von 18 DGCB-Mitgliedern in der Turnhalle des Bieler Gymnasiums um ihr Rettungssystem einer periodischen Wartung zu unterziehen.

Zu Beginn vermittelte uns Hansjörg in einer rund 1/2h Theorie zum allgemeinen Thema Sicherheit beim Gleitschirmfliegen mancherlei Dinge rund um das leichte Seidentuch. Erstaunlich was manch einer trotz der verpassten heiliger Messe seines sonntäglichen Kirchenbesuches wissenswertes für's (über)Leben mit nach Hause nehmen konnte...

Erstaunlich war es auch für einige Teilnehmer, welche seid vielen Jahren an diesem Traditionsanlass teilnehmen auch, dass sich beim genauen Hinsehen einiges an den Fetzen Stoff und Schnüren getan hat, welche normalerweise gut verpackt im Gurtzeug schlummern.



Die auf den ersten Blick fast gleich aussehenden Rettungsgeräte weisen eine Vielzahl von unterschiedlichen Konstruktionsmerkmalen auf, welche dazu dienen sollen, ihren Ballast nach einer fliegerischen Notsituation mehr oder weniger sanft wieder dem Erdboden zuzuführen.

In ausführlicher und gut verständlicher Art und Weise zeigte der Instruktor, wie die Schirme wieder in ihre Container zurückkommen, und zwar so, dass beim Ziehen am Notschirmgriff eine gewisse Hoffnung auf Entfaltung des Tuches besteht...

- Spass beiseite: Immer wieder wird festgestellt, dass kleine Détails für eine rasche und zuverlässige Notschirmöffnung massgebend sind. - Da ist es wichtig diese Kleinigkeiten zu kennen und beim Kauf und Einbau eines Notschirms in sein Gurtzeug zu beachten.

Bei einem Anlass wie dem DGCB – Notschirmfalten gibt es die Möglichkeit eine Vielzahl von unterschiedlichen Systemen zu sehen und dabei auch die korrekte Funktionsweise seines eigenen Systems zu überprüfen. Dies ist auch der Grund warum der Anlass vom Verein finanziell getragen wird, und der Vorstand jeden einzelnen Piloten motivieren möchte mitzumachen.

Reservier Dir den Sonntag Morgen für diesen wichtigen und Sicherheitsrelevanten Anlass !

Notschirmfalten vom 13.3.2005

Isabelle Blessing

Sonntag in aller Früh als der Wecker klingelt, ich bin fest überzeugt, dass dieser seine Aufgabe um Stunden zu früh wahrnimmt. Aber der Blick auf die Uhr bestätigt das Klingeln und ich bemühe mich aus dem warmen Bett . Kaum habe ich die Augen richtig offen, blendet mich die Sonne. Von einer Sekunde auf die andere bin ich hellwach, angezogen und bereit zum losziehen.

Notschirmpacken in der Gymer-Halle am See ist angesagt. Ich bin ganz erstaunt wie viele Siebenschläfer sich eingefunden haben. Nach einer interessanten (und für mich als junge Pilotin sehr informativen, zum Teil auch etwas beängstigenden ☺) Einführung von Seiten des Packmeisters, Hansjörg Walliser, geht es los.

Unter fachkundiger Anleitung werden die Leinen sortiert, die Stoffe in die richtigen Falten gelegt und wieder in die Sitze gepackt.

So gegen 11 Uhr werden die ersten Piloten ungeduldig und verschwinden dann auch schon in Richtung Bözingenberg.

Auch ich treffe gegen 12 Uhr dort ein. Viele farbige Tupfer zieren den blauen Himmel bereits.

Kurze Zeit später gleite (oder korrekt ausgedrückt zirkle) auch ich zwischen den Bäumen hindurch und geniesse einen tollen Termikflug am „Bouchanger“. Einige halten es sehr lange weit über mir aus.

Bei einem gemeinsame Zvieri können sich dann die „Höchsten“ über die „Tieferen“ auslassen, andere geniessen das Gefühl vom vielleicht endlich eintreffenden Frühling.

Ich hatte nämlich zum ersten Mal seit diesem Winter keine blauverfärbten Hände mehr beim Landen.

Rampenputzen am 2. April 2005

Housi Nydegger

Wie jedes Jahr trafen wir uns um 9.00 Uhr bei Kaffee und Gipfeli im Restaurant auf dem Bözingenberg. Nur einige Minuten später war es gar nicht mehr wie jedes Jahr.

Der 1., der 2. und sogar der 3.Tisch füllte sich mit arbeitswilligen Mitgliedern.

Das beeindruckte mich; ob ich wohl für jeden genug Arbeit habe?

Tatsächlich wurde eifrig geklettert, geschnitten, gemäht, geputzt und gefeuert. Sogar zwei Fliegerinnen bewegten mit Eleganz die Pinsel auf der Rampe. Mittags war alles erledigt und wir trafen uns zum Essen. 20 Menus mit Grümpelwurst und Pommes wurden verteilt. Nachmittags fand sogar ein Briefingfliegen statt. Es war ein schöner Samstag. Dass so viele auf den Böz. kamen und mithalfen, freute mich sehr.

Vielen Dank!



Ne nei, das nid



Ändu ganz professionell



Auch wenn sie selten gebraucht wird, Pflege muss sein



Housi will hoch hinaus



solche die zuschauen...

Sicherheitstraining Axalp April 05

Chris Winterhalder

Für uns (Isa und mich) begann das Sicherheitstraining schon am Freitag, denn an diesem Tag starteten wir für unsere dreimonatige Fliegerreise.

So kamen wir spät am Freitag Abend im Dunkeln am Brienersee an und verbrachten die erste Nacht im Freien, respektive unserem Wohnbus namens Maxi. Am Samstag Morgen stellten wir erstaunt fest, dass wir gerade am richtigen Ort geschlafen haben, denn die ersten Kursteilnehmer waren bereits eingetroffen. So frühstückten wir gemütlich und bereiteten uns für das Sicherheitstraining vor.

Nach der Begrüssung durch die Kursleiter Stefan Thür und Hengst Robert erläuterte Stefan alle

Flugmanöver im Detail, bevor wir uns eine Liste für den ersten Flug zusammenstellten.

Es galt noch, einige Vorbereitungen zu treffen, wie zum Beispiel Protektor entfernen, Airbags abkleben (damit man bei einer allfälligen Wasserung nicht mit dem Hinterteil aus dem Wasser ragt), Funkgeräte wasserdicht verpacken, Baldriantropfen nehmen...

Je näher uns der Chauffeur zum Startplatz führte, desto ruhiger wurde es im Auto. Ich machte mir noch keine Sorgen, den im ersten Flug hatte ich vor, mich an meinen gutmütigen Bolero zu gewöhnen. Somit waren die ersten Manöver Ohren anlegen, Nicken und Wingovers.

In weiteren Flügen folgten Klapper aller Art, wobei es mit dem Bolero schon fast keinen Spass machte, denn der öffnete sich sogar bei vollbeschleunigten Frontklappern selbständig.

Obwohl das Wetter sich von seiner besten Seite gab, bevorzugten es die meisten, trocken zu bleiben.

Am Abend gab es dann in der Bäckerei in Leissigen die Videoanalyse. Ich konnte dabei viel lernen und ein paar wichtige Tipps mitnehmen. Anschliessend ging es ins Restaurant fürs Znacht.

Nun verteilten sich die Leute rund um den See, um die Nacht zu verbringen. Wir schliefen in unserem Maxi.

Auch am Sonntag herrschte eine super Stimmung. Ich entlockte meinem Bolero noch Frontrosetten, diverse Klapper, Steilschrauben, Vrillenansatz und wollte bei meinem letzten Flug den Notschirm ziehen.

Vor diesem letzten Start klopfte mein Herz schon etwas hoch, denn ich hatte eigentlich keine Ahnung, was mich erwarten würde. Nur der Gedanke, dass es andere auch schon problemlos überstanden hatten, beruhigte mich eine wenig.

Schon der Start kam mir etwas komisch vor. Normalerweise fliege ich mit guter Kleidung, Wanderschuhen und Integralhelm. Für die Wasserung entschied ich mich aber für Badeoutfit mit Sandalen und Velohelm. Dies hatte zur Folge, dass ich viel mehr Windgeräusche um die Ohren hatte und mir alles fremd vorkam.

Nach einem kurzen und wundervollen Gleitflug Richtung Brienersee versuchte ich noch einmal, den Bolero aus dem Gleichgewicht zu bringen. Da die Klapper sich selbst so schnell wieder öffneten, zog ich den Notschirm fast im Normalflug.

Beim Versuch, den Gleitschirm an mich zu ziehen, damit er nicht mehr fliegt, scheiterte ich. Ich zog mit aller Kraft die B-Leinen zu mir, wickelte sie um die Hände, doch bei jedem Nachfassen rutschte sie wieder weg. So pendelte ich fröhlich Richtung See und pflutschte mitsamt Ausrüstung ins Wasser. Mich erstaunte, dass ich in der Luft noch so viel Zeit hatte, mich um den Schirm zu kümmern. (Natürlich zog ich den Notschirm auch in genügend Höhe) Ich erwartete, dass nach dem Notschirmziehen alles extrem schnell gehen würde, doch bei 5,5m/sec. bleiben etwa 18 Sekunden pro 100 Meter und diese Zeit erschien mir sehr lange. Auch beim eintauchen war ich erstaunt. Ich rechnete damit, wirklich ins Wasser einzutauchen, doch bevor ich spürte, dass ich nass war, tauchte ich schon wieder auf. Auf

hartem Boden möchte ich aber eine solche Landung nicht erleben!

Die Erfahrung mit dem Notschirm empfehle ich jedem Piloten. Ich wollte schon in der Ausbildung einen Sicherheitskurs absolvieren, doch ich fand nie ein passendes Datum. Dieser Kurs kam gerade richtig, denn wir starteten mit diesem in die dreimonatige Fliegerreise.

Schweizer Meisterschaft 19. – 22. Mai 2005, Lenk

Conny Voigt

Tag 1

Ganz entspannt reise ich am morgen früh ins frühlingshafte Simmental. Guter Sound im Radio, eine wunderbar grüne Wiesenlandschaft und eine endlose Zahl kleiner Dörfchen mit dunklen Holzhäusern. Auch einige alte, gedeckte Holzbrücken säumen die Strasse...

Bei meiner Ankunft in der Lenk herrscht bereits reger Betrieb auf dem Wettkampfgelände. Ich stelle mich in die Schlange zum Einschreiben und freue mich total über die vielen bekannten Gesichter – auch Isabelle vom DGCB sammelt ihre ersten „Wettkampferfahrungen“.

Anschliessend, nach dem ersten Briefing geht's an den Startplatz. Da heisst es erstmal den Schirm raufbuckeln und zu Fuss Höhenmeter gewinnen. Schliesslich ist der Schirm ausgelegt, der Magen gefüllt, die Windel montiert und der Task im GPS eingegeben. Gleich geht's los...



Auf dem Weg zum Startplatz



Der riesige Startplatz

Die Thermik ist noch etwas zaghaft, aber doch ausreichend um jeden der 105 Piloten in die Höhe zu befördern. Was für ein Bild! 105 bunte Tücher und im Hintergrund der blaue Himmel und der verschneite Wildstrubel! Ein Traum.



Lets go

Schliesslich geht das Startfenster auf. Das erste Ziel heisst Chateau d'Oex. Zielstrebig gleiten die besten Cracks auf die andere Talseite in den nächsten Schlauch. Danach fliegen wir rudelweise am Giferspitz vorbei und drehen an der Wispile noch einmal richtig auf. Dieser Teil der Strecke ist mir ja bestens bekannt von unserem Skiweekend.

Aber Halt! Da vorne ist ja das Wildschutzgebiet, welches es unbedingt zu meiden gilt. Sonst droht gemäss Briefing ein happiger Punktabzug. Ich zücke während einer Querung meine Karte und suche mir ein paar Anhaltspunkte wo diese verbotene Zone endet. Am Rand des Wildschutzgebietes gibt es einen verlockenden Grat zum Aufdrehen. Da muss man höllisch aufpassen, dass man nicht auf die falsche Seite und somit ins Sperrgebiet reinfliegt. Ich drehe auf und bin plötzlich fast alleine. Mist! Schon wieder zu langsam! Ich quere einen kleinen Sattel direkt in Richtung Chateau d'Oex und hoffe eine Abkürzung gefunden zu haben. Hier gibt es einen zerklüfteten Felsen (le Rubli) der etwas Aufwind hergeben soll! Das dauert meiner Ansicht nach jedoch bereits wieder viel zu lange. Kratzen. Kratzen. Achter fliegen und kaum Höhengewinn. Da plötzlich geht es rauf bis zur



Wolke! Das war's. Jetzt direkt nach Chateaux d'Oex zur Kirche und zurück.

Die erste Boje ist genommen. Die Höhenmeter zerfallen rapide und ich mache mir langsam Sorgen, da ich genau auf meiner geplanten Strecke einige bunte Tücher am Boden sehe! So blöd! Ich beginne zu zweifeln ob ich meine Route nicht ändern sollte um noch mit den letzten Höhenmetern die Talseite zu wechseln. Ich erblicke jedoch ein, zwei Piloten die es an der bereits anvisierten Stelle geschafft haben und fasse Mut meinen Flug in die geplante Richtung fortzusetzen. Ich bin am Berg (le Rubli, wieder) angekommen (allerdings mindestens 1500m weiter unten) und mein Vario will einfach keinen Ton von sich geben. Kleine Impulse von der Gleitschirmkappe sagen mir, dass hier irgendwo Thermik sein muss und beschliesse etwas tiefer in das bewaldete Tal hinein zu fliegen.

Tatsächlich kann ich so „dünne“ 20 Meter Höhe gewinnen. 20 Meter sind nichts – 20 Meter können jedoch alles bedeuten! Aus den 20 Metern werden 50. Dann 100. Ich fasse neuen Mut und der nährt meine Geduld. Wieder schier endloses Achter fliegen und kratzen am Hang. Aber es geht rauf! Endlich! Unter mir sind weitere Piloten angekommen. Die einen haben die Geduld und kommen rauf. Die anderen landen auf der schönen Matte neben der „Sarine“. Je weiter rauf man kommt, desto besser wird die Thermik. Die Basis hat sich in der Zwischenzeit auf über 3000m gehoben. Und wieder umfliege ich das Wildschutzgebiet und drehe an der Wispile auf. Die Sicht ist jetzt frei auf die Walliser Alpen! Es ist phänomenal. Ich geniesse den Flug extrem und knipse ein paar Fotos. Dann steige ich ins Gas und brette zurück Richtung Lenk. Schliesslich bin ich ja allgemein nicht die Schnellste und so kann ich vielleicht etwas Zeit gut machen. Die Höhe wird wiederum knapp. Doch da vorne sollte es ja noch einen Schlauch geben. Der lässt dann auch nicht lange auf sich warte. Ich mache noch mal kräftig Höhe und hole mir die zweite Boje.

Danach gerate ich ins Lee, weil ich eine weitere Abkürzung nehmen wollte. Ich muss ein Stück zurückfliegen und verliere wertvolle Höhenmeter und Zeit. Doch zum Glück meint es die Natur heute gut mit uns Paragleitern und lässt massig Thermik steigen. Danach hole ich die letzten beiden Wendepunkte und fliege „high“ ins Ziel.

Dieser 70km Flug bringt vorerst Rang 6 für mich (und ein Flash)...

Tag 2

Es gibt Ärger. Einige Piloten sind ins Wildschutzgebiet geflogen. Wenige haben sich besonders unsportlich verhalten und einfach ihr GPS für kurze Zeit ausgeschaltet. Es gibt Einsprachen und Gegeneinsprachen. Schliesslich wird nach Reglement entschieden und die „Wildschutzgebiet-Sünder“ erhalten einen Abzug.

Das bringt mir ca. den 3. oder 4. Zwischenrang - unglaublich!

Wieder Schirm zum Startplatz schleppen. Heute hat es viel Westwind. Es geht deshalb „nur“ nach Gstaad, dann nach Därstetten und zum Landen auf die Höhenmatte nach Interlaken. Nach dem Start geht es gleich flott in Richtung Gstaad. Heute habe ich die Startzeit besonders gut erwischt. Da ich jedoch möglichst viel Höhe machen will, verträdle ich schon wieder Zeit. Nach Gstaad bin ich ratlos, wohin ich als nächstes zum Aufdrehen fliegen soll. Etwas unmotiviert sehe ich ein paar Piloten hoch über dem Relief kreisen. Wenige erwischen wirklich einen rechten Pump. Ich schliesse mich meinen Kollegen an und hoffe auf einen satten Schlauch. Es geht harzig und ich dümple zum Glück ohne grossen Höhenverlust Richtung Simmental. Immer noch auf der Suche nach *d e m* Thermikschlauch. Es passiert nicht viel. Dadurch ich entschlusse mich zur Querung des Simmentals. Hauptsache weg vom heutigen Sperrgebiet.

Heute haben uns die Veranstalter grosszügigerweise die Koordinaten fürs GPS gegeben und der „Luftkampf“ mit der Karte bleibt mir erspart. Die ist mir sowieso im Startschlauch schon davongeflattert. Ich finde dank einem netten Winddummie weit unter mir gleich einen Hammerschlauch, der richtig wild abgeht und mich effizient steigen lässt. Das macht Spass!! Juhu!!

Weiter vorne sehe ich eine Pilotin die einen gehörigen Klapper kassiert und ohne erkennbare Gegenmassnahmen den Notschirm rauslässt. Nach einem sicher zweiminütigen Sinkflug mit Nullvorwärtsgeschwindigkeit. Endet ihr Flug im Gelände. Oje! Wie sich später herausstellt, war meine Kollegin heillos eingetwistet. Sie ist zum Glück heil zu Boden gekommen.

Mit komfortabler Höhe und Blick auf die ganzen Berner Alpen und den Thuner See nehme ich die Querung Richtung Stockhorn in Angriff. Yeah - mit Rückenwind und beschleunigt das geht rassig. Das GPS zeigt momentan so ca. 60km/h im Durchschnitt. Das war die letzte Boje. Am Stockhorn sehe ich Wicki oder Peter. Die beiden sind schwer zu unterscheiden, denn sie fliegen den selben Schirm. Ich würde Wicki heute gerne einholen. Ich muss mich also ein bisschen beeilen.

Leider wird nichts daraus, denn ich finde keinen richtigen Schlauch. Mist! Die andern waren doch vorhin mind 300m höher!? Ich suche noch ein bisschen. Ein Schirm nach dem anderen macht sich auf zur nächsten Querung: Entweder Richtung Thuner See und Sigriswilergrat/Niederhorn oder Richtung Niesen. Ich möchte nicht queren ich möchte noch 400m Höhe machen und direkt nach Interlaken abgleiten! Doch daraus wird nichts. Hier verliere ich nur Zeit. Mit 2950m auf der Höhenanzeige entschlusse ich mich zur Seequerung Richtung Niederhorn. Mit 1200m komme ich am anderen Ufer an und finde nach



langen Minuten wieder einen eher lausigen Schlauch. Der bringt mir immerhin 300m Höhe. Ich beschliesse meine Thermiksuche an der nächsten Krete fortzusetzen (Niederhorn). Praktisch ergebnisloses Kratzen bringt mir 100m. Anja Kröll fliegt mit ihrem Zoom Richtung Ziel. Obwohl ich für meinen Geschmack eigentlich noch zu tief bin um den Endanflug anzutreten, fasse ich Mut (es hat ja schliesslich Rückenwind) und mache mich auch auf den Weg. Notfalls kann ich ja am Luegibrüggli noch weiterkratzen. Das ist zum Glück nicht nötig. Mit einer unglaublichen Höhenreserve von mindestens 150m über Grund gelange ich zur Höhenmatte. YEAH!!! Task 2 ist im Goal!

Später zurück in der Lenk traue ich meinen Augen und Ohren kaum! Ich bin auf Rang 2. Da Elisabeth Rauchenberger und Karin Appenzeller nicht ins Goal geflogen sind. Jetzt steigt natürlich mein Erwartungsdruck gewaltig. Ich bin hundemüde und bin gar nicht mehr fähig weiter darüber nach zudenken. Ich freue mich über den geilen Flug von heute und freue mich auf morgen!

Tag 3

Die Wetterbedingungen haben sich drastisch verschlechtert. Trotzdem fahren wir hoch an den Start und buckeln unsere „Hinkelsteine“ auf die Startwiese. Heute steht bloss eine kurze Strecke rund um die Lenk auf dem Programm, da sich das Fernsehen angemeldet hat. Der Himmel ist jedoch bedeckt... Der Task wird schliesslich annulliert und wir gleiten enttäuscht zu Tale. Kurz darauf öffnet der Himmel seine Schleusen. Im Laufe des Nachmittags blickt zwar die Sonne wieder durch, doch der Tag ist wettkampfmässig gelaufen. Die Ueberraschung ist perfekt, als ich Wädi jun. und sen. treffe. Supermotivation im Falle eines weiteren Tasks am Sonntag. Später trifft auch noch Jules ein! Juhuuu! Es gibt ihn noch, den DGCB!

Die Aelplermagronen am Pilotenabend sind lecker und der Abend geht „wie im Flug“ vorbei....

Jetzt sind Wicki (sie ist auf dem 1. Platz) und ich soweit, dass wir uns schlechtes Wetter für Sonntag wünschen! Unser Wunsch ist heute wahr geworden und wir konnten im Rahmen einer schönen Siegerehrung unsere Medaillen abholen... Sniff! Ich bin überwältigt!



Es waren wirklich zwei phänomenale Flüge mit meinem feinen Trango. Dank meinem „Trinksack“ von Source bin ich auch nicht verdurstet und konnte mich immer schön konzentrieren. (Danke Hansjörg und Tinu) Die Lenk ist ein tolles Flugparadies. Ich hatte viel Spass mit meinen Piloten-Kollegen und Kolleginnen an der Schweizer Meisterschaft.

Flug über den Genfersee

Emile I. Boucek

Der Sonntag 17.7.05 wäre eigentlich einer wie jeder andere auch, würde da nicht eine Einladung des Gleitschirmclubs Vol Riviera Libre vorliegen. Eine Einladung, die es in sich gehabt hat. Zugegeben, habe mich selber schon ein bisschen darum bemüht, aber ohne Nichts gibt es bekanntlich auch nichts. Und so habe ich über Marc Fontaine schnell Kontakt mit Eric Dupureur gehabt, der die ganze Organisation in den Händen gehabt hat. Aber Organisation von WAS ? Tja, ein Flug über den Genfersee und zwar von Le Grammont (2172) nach Montreux (372).



Der See wird dabei auf einer Breite von ca 10 Km überflogen, dazu kommen noch etwa zwei Kilometer über dem Land. Rein rechnerisch reicht schon eine Gleitzahl von 6,6 aus um trockenen Fusses nach Montreux zu kommen. Angefangen hat der Tag ganz normal. Aufstehen um 4:00 am Morgen, verschlafene Autofahrt nach Montreux zum Treffpunkt La Pierrier von wo aus um 5:45 der 4x4 Bus mit Sperrdifferenzial pünktlich wie vereinbart losgefahren ist. In etwas mehr als ½ Stunde sind wir schon am malerischen Lac Tanay angekommen, von wo aus es per pedes weiter ging. Die, die wissen wie gerne ich mit dem Gleitschirm auf dem Rücken Berge besteige werden es mir vielleicht glauben – es war echt eine Tortur. Zu erst ging es noch, wo aber die Sonne und die Bremsen aufgewacht sind, wurde es echt mühsam. Die mehr als 20 Kg auf dem Rücken haben auch nicht gerade zum Wohlbefinden beigetragen. Unglaublich aber wahr, einige der 24 vorwiegend jüngeren Teilnehmer haben bei dem mühsamen Aufstieg sogar fröhlich geraucht. Lange aufzuregen musste ich mich darüber nicht, denn alsbald sind sie schon weit vorne verschwunden. Nachdem ich geschlagene 2,5 Stunden später als



letzter am Gipfel angekommen bin, völlig ausser Atem und mit schwachen Beinen habe ich begriffen, warum die dortigen Flieger solche Strapazen jedes Jahr aufs Neue auf sich nehmen. Der Blick ist 360° frei und wirklich vom Spektakulärsten, was ich bisher gesehen habe. Viel dazugetragen hat auch der Genfersee, der etwa 1800 m weiter unten sein Charme verbreitet und das gute Wetter, dass an diesem Sonntag wie bestellt war.



Mit dem ersten Blick über den See Richtung Montreux sind mir dann schon ernsthafte Bedenken gekommen ob ich jemals auf der anderen Seite des Sees ankommen werde, aber der Club hat für solche Fälle auch ein Motorboot aufgeboden was schon als Tatsache vor allem psychologisch sehr beruhigend wirkte. Nach ausgiebigen Verschnaufpause und sorgfältigen Auslegen auf engstem Raum gerade unterhalb des Gipfelkreuzes ein Bilderbuch-Start und gleich anschliessend das, was Denen die schon eine Weile vor mir gestartet sind vergönnt blieb – Thermik! Keine hammerthermik aber immerhin. Der Blick auf den Grammont von oben herab und die Annerkennung der Kollegen nach der Landung haben es jedenfalls in sich gehabt. Als bald hiess es dann Kurs auf Montreux zu nehmen. Man hat schon ein eigenartiges Gefühl nur Wasser unter sich zu haben. Auch lässt sich die Höhe schlechter abschätzen als über dem Land. Nach einer knappen halben Stunde wurde mir aber klar, dass das Erreichen der anderen Seite auch mit meinem alten x-ray kein Problem sein wird und tatsächlich habe ich über dem Landeplatz bzw. Landeplätzchen gute 500 m Reserve gehabt. Die Liegewiese, die am Morgen noch menschenleer war, ist von sonnenhungrigen Leuten richtig belagert worden. Sobald klar wurde, wie ich anfliege haben aber Clubmitglieder eine kleine Schneise freibekommen. Die habe ich dankend angenommen und unter tosendem Applaus der Menge tadellos aufgesetzt. Das ich wie ein Bär schwitze, wurde mir erst beim Packen bewusst, kein Wunder, die Temperatur hat soeben die 30°C Grenze erreicht und es blieb nur noch eins – ein Erfrischungsbad im See. Was für ein Erlebnis, aus dem Wasser den Grammont im Blick zu haben und das soeben Erlebte noch einmal Revue passieren lassen und langsam alle meine Eindrücke so richtig verdauen. Man ist die Welt doch schön!



Beeindruckt hat mit auch, dass praktisch alle Teilnehmer noch auf mich gewartet haben.

Zwei davon zwar nicht ganz freiwillig, haben sie doch eine Landung im Wasser scheinbar bevorzugt und dann Ihre Schirme getrocknet, aber der Rest tat es freiwillig. Der zu entrichtende Beitrag von Fr. 25 für Gastpiloten fand ich Angesichts der Organisation und Vorbereitungen auch in Ordnung.

Alors Eric, merci beaucoup pour tout et au revoir parfois chez nous dans le Jura.

Unser Präsi ist ein Medienstar

BZ vom August 05

„Fliegen ist wie eine Droge“

Gleitschirmfliegen ist seine grosse Leidenschaft. Beat Bolliger hat vor rund 20 Jahren diesen Sport entdeckt.

«Wenn die drei Windsäcke waagrecht sind, zähle ich auf drei und dann rennen wir», weist Beat Bolliger an. Der Schirm ist hinter uns ausgebreitet, und jetzt heisst warten, bis der Wind aus der richtigen Himmelsrichtung kommt. Beat Bolliger ist ein «alter Hase» bei den Gleitschirmpiloten. 17 Jahre fliegt er schon, und seit 15 Jahren hat er die Lizenz als Passagierpilot. Er wolle sein Vergnügen mit anderen teilen, erklärt der Gleitschirm-Sportler.

Warum ist er so fasziniert vom Gleitschirmfliegen? «Wenn ich in der Luft bin, kann ich alles vergessen, es ist wie eine Droge, eine Sucht.» Früher sei es noch viel schlimmer gewesen, da sei er sogar bei strömendem Regen geflogen. Bolliger mag die Stille und die Freiheit, die er beim Fliegen verspürt. Sein Hobby, erklärt er, sei nur durch die Natur beschränkt. Überhaupt mag er die Natur.

Selbstgebastelt

Inzwischen haben wir den Bözingenberg hinter uns gelassen. Nach einem stolpernden Sprint haben wir es doch noch geschafft, uns in die Lüfte zu schwingen. Unter uns Wald, Wiesen und die Uhrenindustrie von Biel. Lange werden wir nicht fliegen können. Weil der Himmel bedeckt ist, könne zu wenig Thermik entstehen, erklärt der erfahrene Tandempilot. Thermik entsteht durch Temperaturunterschiede. Die Erwärmung der Luftmasse in Bodennähe kann der Gleitschirm



ausnützen, um mit der aufsteigenden Luft an Höhe zu gewinnen.

Entdeckt hat Beat Bolliger den Sport vor rund 20 Jahren, als er in einer Zeitschrift las, wie die Franzosen aus alten Fallschirmen die ersten Gleitschirme bastelten. «Das muss ich machen», sagte sich Bolliger. Er kannte damals bereits das Deltasegeln. Sein Onkel war einer der ersten Piloten in der Schweiz. So versuchte er schon als kleiner Junge, selber einen Deltasegler zu basteln. «Natürlich ist der nie geflogen», schmunzelt er.

Es dauerte noch weitere zwei Jahre bis Beat Bolliger endlich, eher zufällig, zu einer Flugschule kam und dort in die Kunst des Fliegens eingeführt wurde.

Nachtflug über Rio

Seither hat der Meisberger unzählige Flüge gemacht. «Ich kann mich an sehr viele Flüge erinnern», erzählt er, «jeder Flug ist auf seine Art ein besonderes Erlebnis.» Gerne erinnert er sich an den Nachtflug in Rio de Janeiro, Brasilien, wo er auf ein paar einheimische Gleitschirmpiloten stiess und mit ihnen in der Nacht über das helle Lichtermeer der Grossstadt glitt. Orientieren konnte er sich nur am schwarzen Ozean. «Ich wusste nicht, wo landen», erzählt Beat Bolliger und schwärmt: «Ich werde nie mehr vergessen, wie ich dann an der Beach landete und sich sofort ganz viele Leute um mich scharten, die alle auf Portugiesisch auf mich einredeten; und ich habe kein Wort verstanden.»

Zurückhaltender geworden

Der gelernte Mechaniker ist 44, «ledig-liiert», wie er sagt, und arbeitet seit etwa 20 Jahren bei einer kleinen Firma mit 35 Angestellten in der Qualitätssicherung. Seit 5 Jahren ist er Präsident des Delta- und Gleitschirmclubs Biel. Der Gleitschirmsport ist seine grosse Leidenschaft. Auch wenn Beat Bolliger nicht mehr jede freie Minute ins Fliegen steckt, ist er dennoch nach Möglichkeit jedes Wochenende mit dem Gleitschirm unterwegs.

«Früher habe ich beim Fliegen Dinge gemacht, die ich heute nicht mehr riskieren würde», erklärt der gebürtige Zürcher. Er fliege heute zurückhaltender, defensiver. Das komme mit der Erfahrung. Ist Gleitschirmfliegen denn gefährlich? «Nein», meint Bolliger, «es gibt aber gewisse Risiken... Es ist ein Zusammenspiel von Routine und Risikobereitschaft, ähnlich wie beim Töfffahren.»

Sportler und Musikhörer

Der Gleitschirmsport ist nicht das einzige Hobby von Beat Bolliger. Er spielt beim Firmenfussballclub mit, fährt Velo und Inlineskates. Er probiere alles aus, wenn sich die Gelegenheit ergibt, sagt er. Neben dem Sport ist der Gleitschirmpilot auch ein begeisterter Musikhörer. Bevor er mit Fliegen begonnen hat, stand beim gelernten Mechaniker der Plattenspieler im Mittelpunkt. Rund 700 LPs und 200 CDs hat er bis heute gesammelt. «Früher hätte

ich gerne selber Musik gemacht», erzählt Beat Bolliger, «doch es ist bei der Blockflöte geblieben.» Am liebsten hätte er Gitarre gespielt. «Vielleicht lerne ich das irgendwann doch noch», träumt der Musikfan.

Etwas unsanft, mit einer «Sturzlandung», setzen wir nach vielleicht 20 Minuten auf einer Wiese unterhalb des Bötzingenbergs wieder auf. Den Gleitschirm falten wir zusammen und verstauen ihn in einem grossen Rucksack. Gleich gehts wieder rauf auf den Berg. Denn Beat Bolliger hat auch noch einem Arbeitskollegen aus Finnland einen Tandem-Flug versprochen...

Biwakfliegen

Hansueli „Hula“ Lanz

Ich hatte Stefan anderthalb Wochen vorher im Internet kennen gelernt. Nein nicht bei „swissflirt.ch“ unter der Rubrik „Er sucht Ihn“, sondern im DHV-Forum unter „Treffpunkt“.

Wir beschlossen einmal miteinander in Interlaken fliegen zu gehen, um zu schauen, ob wir uns genügend gut verstehen, um das Abenteuer Biwakfliegen auszuprobieren. Der Test viel sehr positiv aus. So beschlossen wir, während den folgenden zwei Wochen zusammen die Biwakfliegerei in Angriff zu nehmen. Zu zweit bzw. zu dritt macht's halt einfach mehr Spass und gibt Sicherheit. Allerdings gibt's auch Probleme, vor allem wenn nicht alle an den gleichen Orten landen.....



Steffl in der Luft

Part 1

Treffpunkt 10Uhr bei der Talstation der Niesenbahn. Der Kürer, ein Kollege von Steffl ist auch dabei. Lange, lange fahrt auf den Niesen. Andi Weber war auch in der Bahn, nicht allein, er hatte sogar eine todesmutige Passagierin gefunden, die sich ihm vor den Bauch hängen wollte. Die Windverhältnisse am Niesen waren komisch, eher Rückenwind, selten mal auch von vorne. Steffl startet zuerst und kann kurz darauf überhöhen. Für Kürer und mich ist dies das Zeichen ebenfalls zu starten.



Wir können auch bald überhohen und fliegen dem Steffl hinterher, der voraus flog um die Lage auszuchecken. Es geht eigentlich recht flott voran, aber Steffl ist halt irgendwie immer ein Stockwerk höher als wir.

Schon auf Höhe der Mäggißeren sind Küre und ich am Ende. Küre muss wegen eines verklemmten Beschleunigers nach Frutigen landen gehen (behauptete er jedenfalls), und ich hab mir wiedereinmal zuwenig Mühe gegeben und musste im Engstligtal etwas oberhalb der Hauptstrasse landen gehen. Von meinem Landeplatz aus musste ich ca. 20 Minuten runterlaufen (!!! Runterlaufen!!! So was Blödes!!) auf die Hauptstrasse, wo mich prompt ein Autofahrer mitnahm. In Frutigen traf ich wieder auf den Küre, und gemeinsam fuhren wir per Bahn direkt auf die Schynige Platte. Wir wussten Lange zeit nicht wo der Steffl war, und was er machte. Funk und Handy blieben stumm. Am Startplatz bei der Schynigen angelangt, meldet sich der Steffl erstmals wieder, und tauchte kurze Zeit später auch über dem Startplatz auf. Er hat's also tatsächlich geschafft, vom Niesen an die Schynige. Küre und ich starteten sofort, um zum Steffl aufzusteigen und um dann einen schönen Übernachtungsplatz zu finden. Wir schafften es aber tatsächlich, so lange rumzusuchen bis ich abgesoffen bin. Das Steigen an dieser Kante entlang war für mich einfach viel zu fein, bzw. ich flog wohl nicht nah genug am Gelände. Auf alle Fälle soff ich nach einer Stunde kämpfen kläglich ab. Die anderen beiden haben aber offenbar soziales Blut (oder sie wussten, dass ich das Kochgeschirr hatte) und landeten ebenfalls bei mir in Wilderswil. Um die ganze Biwakgeschichte aber doch weiterleben zu lassen, beschlossen wir nach Grindelwald zu fahren, und dort auf dem Zeltplatz Grund zu übernachten. Hier konnten wir auch mal überprüfen ob wir für ne Nacht im Outback gerüstet wären. Wir wären!! Nach einer harten Nacht (dünnes Mätteli), machten wir uns kurz nach dem Aufstehen Richtung First auf. Wir wollten früh starten, da ein heftiges Gewitter auf Mittag angesagt war, und wenn möglich nach Interlaken fliegen. Es war natürlich nicht möglich. So beschlossen wir halt die Biwakgeschichte für ein-zwei Tage zu unterbrechen, aber erst nach einem ausgiebigen Bad im Thunersee. Leider fiel auch das ins Wasser, da das Gewitter doch schneller da war, als wir dachten. Zu unserem Schrecken sahen wir doch tatsächlich noch einen einsamen Gleitschirmpiloten beim Harder in der Luft, obwohl beim Niesen und beim Niederhorn doch schon fette Blitze aufleuchteten.

Am Bahnhof Spiez verabschiedeten wir uns, mit dem gegenseitigen Versprechen, mit dem Biwakfliegen weiter zu machen, so bald wieder zwei Tage fliegbares Wetter in Aussicht stehen.

Part 2

Den zweiten Versuch unternahmen Steffl und ich in Fiesch, diesmal ohne Küre, der war leider verhindert. Ich war das erste Mal im Sommer in Fiesch, und hatte gehörigen Respekt, da man doch allerhand Geschichten von krassen Schläuchen und

dergleichen hört. Das Ziel war diesmal talaufwärts Richtung Osten zu fliegen, am Besten gleich nach Chur. Das Ziel war freilich hoch gesteckt, denn schon am Morgen meldete Meteoschweiz dicke Cyrrenfelder gegen Nachmittag und Regen für den nächsten Tag.

Zum Glück muss man von der Bergstation nicht allzu lange Wandern, bis man am Startplatz ist. Denn Wandern ist beim Biwakfliegen der mühsamste Teil, die 27kg in einem unbequemen Rucksack herum zu schleppen macht wirklich nicht allzu lange Spass. Zudem heisst es ja Biwakfliegen, nicht Biwakwandern. Wir starteten also vom Kühboden, und flogen bei recht guten Bedingungen Richtung Grimsel. Einmal mehr drohte ich mich wieder zu versenken, aber diesmal kämpfte ich fast eine Stunde, bis ich wieder an der Basis war (ich konnte mir die Schmach nicht leisten im DEM Flugmekka schon nach einer Stunde im Tal zu stehen). Unterstützend wirkten dabei Steffls gute Ratschläge, die da via Funk an mein Ohr gelangten. An der Basis angekommen fragte ich mich allerdings ob sich der Kampf auch gelohnt hat, denn es war schweinish kalt, meine Beine zitterten wie Espenlaub, wenn ich im Beschleuniger Stand. Die Hände spürte ich sowieso fast nicht mehr. Naja, wenigsten war die Aussicht gut.



Aletschgletscher

Wir konnten also endlich zusammen Richtung Grimsel fliegen. Schon von weitem sahen wir, dass Petrus die Waschmaschine am Grimsel angeschaltet hatte, die dortigen Wolken zeigten schöne Rotoren, oder sonstige Abwinde an. Ein Durchkommen schien nicht sehr angenehm, wenn nicht sogar unmöglich. Von Westen her sahen wir die versprochenen dicken Cyrren. Für uns bedeutete das, dass wir nicht mehr allzu lange gute Chancen zum Obenbleiben hatten. Wir beschlossen also uns ein Plätzchen zum Übernachten auszusuchen, möglichst weit oben, als Training für weitere Biwakflüge. Am Spilsee oberhalb Bellwald, auf ca. 2400m lachte uns nebst dem See auch ein kleines Alphüttchen an. Kaum entdeckt, landeten wir auch schon neben dem Hüttchen. Der Platz schien wirklich ideal zu sein. Nebst Wasser vom See, hatte es eine kleine Feuerstelle und Unmengen von Holz, hochwillkommen und wirklich nicht selbstverständlich auf 2400m. Nebst ein paar

Schafen und Murmeltieren waren wir absolut mutterseelenalleine dort oben. Wir erkundeten zu Fuss die Nähere Umgebung, bevor wir uns auf einem improvisierten Kocher unsere Hörnli a la Alio e Olio zubereiten. Den weiteren Abend verbrachten wir kartenspielerisch am Feuer.



Nachtlager



Nächtliches Kartenspiel

Die Nacht war so um die 0 Grad kalt, also mussten wir uns zusätzlich zu den Schlafsäcken noch in die Gleitschirme einwickeln. So ein Schirm ist wirklich multifunktional, und er gibt auch tatsächlich warm! Der nächste Tag war wie angekündigt grau und feucht. Wir mussten uns also mit einem Gleitflug zurück nach Fiesch begnügen. Schade eigentlich etwas Weiterzukommen wäre schon das Ziel gewesen, aber was will man machen bei einem so verregneten Sommer?

Night Flight Camp 2005

Räffu Cervini

Trotz schlechten Wettervorhersagen wurden am Freitag alle Vorbereitungen für das Night Flight Camp getroffen.

Wie immer hatte Housi bis zum Abend alles organisiert: Bänke und Tische, Küchenzelt (mit Kaffeemaschine), eine Feuerstelle mit den Finnenkerzen, alles stand bereit für ein gemütliches

Beisammensein! (An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an Nydegger's.)



Johan, der ewige Optimist, hatte wohl auf noch besseres Wetter gehofft und hat sich zur Abkühlung eine Badewanne ins Zelt gestellt (oder hatte er sich, aus Erfahrung vom letzten Jahr, eine eigene Waschstelle organisiert??).



Am Samstag stossen bei Sonnenschein viele Flieger dazu und es wurden immer mehr Zelte aufgestellt. Gegen Mittag machten wir uns auf zum Startplatz. Dieses Jahr konnten keine Rekordflüge aufgestellt werden, trotzdem konnten ein paar Top landen, jedoch suchten die Meisten den gewohnten Landeplatz auf. In der Vorfreude vom Fliegen, hatten wir alle vergessen, eine Navette zu organisieren. Dadurch kamen wir erst spät wieder auf den Berg, der Wind hatte sich gedreht und so gingen wir zum Apéro über.

Unser Präsi konnte sich von seiner besten Seite zeigen... er taucht mit einer BZ Journalistin und einer Fotografin auf dem Startplatz auf. Es wurde geklickt und geblitzt, Fragen beantwortet und mit einem Tandemflug gab es für die Journalistin einen Einblick in unsere Sportart.

Bis gegen 22.00 Uhr konnten wir unsere gegrillten Köstlichkeiten im Trockenen verzehren. Auch die gebackenen Desserts und Isabell's Drinks waren ein Hit. Durch dem einsetzenden Regen wurde es Eng im „Musikzelt“. Einige verkrochen sich in Ihre Zelte, andere fuhren nach Hause, aber ein paar Tapfere harten aus. Durch trockene Abschnitte



konnte trotzdem noch Finnenkerzen angezündet werden und es wurde spät, bis alle schlafen gingen.



Am Sonntag konnte leider nicht geflogen werden. Trotzdem wollte unser Sportchef uns das Gegenteil beweisen. Doch als er nach nur kurzer Zeit wieder auf dem Berg stand, fehlten auch ihm die Argumente, um bei dieser Windstärke zu fliegen! So verbrachten wir einen sonnigen Tag auf dem Bözingenberg, bis alle restlichen Esswaren gegrillt waren und es Zeit war, die Wiese wieder den Kühen zu überlassen.

HERZLICHEN DANK ALLEN ORGANISATOREN FÜR DAS GELUNGENE WOCHENENDE!

Töffausflug vom 15.9.2005

Jürg Willi

Zum Jahresprogramm des DGCB gehört selbstverständlich auch unser traditioneller Töffausflug.

Am angekündigten Samstag war leider Petrus dagegen. Aber Nydegger Hausi het nid lugg gloh und hat kurzfristig am Mittwoch per SMS mitgeteilt wir sollen morgen früher Feierabend machen und uns um 17Uhr 30 beim Bözingenmoos treffen. Zu meinem Erstaunen folgten 11 begeisterte Töffler dem kurzfristigen Aufruf. Es war ein eher ungewohnter Anblick; unser Präsi, Marti Hausi und Zbinden Wernu mit einem KTM Vollcrosshobel, Nydegger Hausi mit seiner wuchtigen Kawa, Rene mit seinem Schwachstromchooper. Ein nicht alltägliches Bild einer Töffgruppe wie man sie sonst kennt. Fritz Wyss führte uns mit seinem Sachs Touring Töff aus Biel hinaus, direkt in den Jura hinein durch Strassen die ich nicht einmal aus der Luft kannte. Immer ein Vorteil wenn Ortskundige das Feld anführen. Vorbei an wunderschönen Baumalleen, Schafferden und heimeligen Beizli. Aufgehalten wurden wir auch; aber dieses Jahr nicht von der Polizei sondern von einer Herde Kühe die über die Strasse trottete. Es ist auch bekannt dass das vibrieren einer Ducati das Wasserlösen erheblich anregt. So kamen wir zu einer kurzen Zigarettenpause am Fuße des Douss. In der Umgebung von Delemont, auf dem Rückweg Richtung Fischzucht La Heute wird es etwas sportlicher, unser Leader Fritz legt einen Zacken zu.

Immer in Richtung Fischknusperli. Er hat aber nachher dementiert und meinte er verspürte plötzlich Druck von den hinteren Fahrern und wolle uns nicht aufhalten. Jedenfalls war die Stimmung gut als wir in der Fischzucht ankamen und waren froh dass es doch noch mit dem Töffausflug des DGCB geklappt hat. Es war sicher einer der letzten schönen warmen Sommerabenden in diesem Sommer. Wie gewohnt wurden wir kulinarisch wunderbar versorgt und so fand dieser Anlass einen würdigen Abschluss.

www.zorro.ch

Chris Winterhalder

Nun ist es soweit! Die Flugschule Zorro hat ein neues Gesicht, zumindest im Internet! Die neue Website ist übersichtlich und mit reichlich Informationen versehen. Piloten können sich über Kurse informieren, sich für Ausflüge anmelden, News aus der Flugschule lesen, die aktuellen Wetterdaten studieren oder im Gästebuch mit Fliegerfreunden kommunizieren. Die Seite ist auch in französischer Sprache abrufbar!

Eigentlich braucht es gar nicht viel Worte: Schaut doch einfach mal rein unter www.zorro.ch!



Clubausflug vom 24./25.Sept. 05

Heinz Erber jun.

Ich sitze im oberen Stock eines fast voll verglasten zweistöckigen Reisebusses und blicke in die finstere Nacht hinaus. Die lang gezogenen Kurven der Autobahn A5 schlängeln sich Richtung Bözingenmoos, wo wir uns gestern Morgen um halb acht versammelt hatten.

Jemand ruft: „Franz, das Licht an Deinem Auto ist aus...“. Trotz zahlreichen Versuchen das Licht auszuschalten und die Sicherungen zu entfernen, musste er sein Auto am Vortag mit eingeschaltetem Standlicht stehen lassen.

Auf der Rückfahrt wurde ich vom Präsi angefragt ob ich einen kleinen Bericht (was auch immer ein „kleiner“ Bericht sein möge) über das erlebte Wochenende schreiben würde. Beat, wie kann ich denn da nein sagen...?

Wir, das heisst 28 Personen, fuhren also am Vortag mit dem Doppeldeckerbus nach Klosters, wo wir schnell das Hotel bezogen um sogleich Richtung Gotscha-Bahn zu pilgern. Gemäss Wetterbericht sollte es eher ein zweifelhaftes Wochenende geben und noch am frühen Morgen zweifelte ich ob wir denn überhaupt fliegen würden. Der Wetterfrosch sollte jedoch einmal mehr als Lügner bestraft werden.



vor dem Hotel in Klosters

Nachdem wir uns über die widersprüchlichen Angaben betreffend Ticketpreise geärgert hatten nahmen wir unsere Plätze in der Gondel ein und warteten auf den „Chef“. Doch Coni verpasste die Abfahrt um wenige Sekunden. Zudem war gerade für eine Stunde Mittagspause, ob man da nicht mal eine Ausnahme hätte machen können und auf die in der Schaltherhalle Verbleibenden hätte warten können...?

Wie auch immer, die optimalen Verhältnisse sollten uns noch dafür entschädigen. Nachdem wir von Einheimischen die Landeplatzsituation erklärt bekommen hatten, starteten wir nacheinander in die vor uns liegende Bergwelt hinaus. Die, die es mitbekommen hatten, ich war nicht darunter, flogen eine grosse Talquerung um sich danach auf der anderen Seite bis zu zwei Stunden zu vergnügen. Zwischenzeitlich nahm ich den Fussmarsch (1Km) Richtung Gotschnabahn in Angriff um schnellstmöglich die Taktik der Anderen nachzuahmen. So kam ich dann im zweiten Flug des Tages doch noch zu etwas Thermikschnuppern und der Tag war gerettet.



Sportchef am Starten

Wie wir später erfuhren, versuchte Johan, der einen anderen Landeplatz gewählt hatte, in der Zwischenzeit sich mit den Eingeborenen anzufreunden. Ob das allerdings gelingt indem man einen freundlichen Bergbauern, der wahrscheinlich nur beim zusammenlegen behilflich sein wollte, auf den Rücken legt und ihn, mit für ihn sicher unverständlichen Argumenten bombardiert, scheint dann doch eher fraglich, ist aber zugegebenermassen unkonventionell...

Der nächste Tag versprach nicht all zu gute Verhältnisse. Der Himmel war bereits am Morgen leicht überzogen und in der Ferne drückten dunkle Wolkengebilde über die höchsten Berggipfel. Mehr oder weniger ignorierend begaben wir uns Richtung Startplatz. Es war klar, dass eine Wiederholung des Vortages nicht drin lag. So starteten wir in der Hoffnung, dass sich der Gegenhang trotzdem genügend aufgeheizt hatte um doch wenigstens etwas daran kratzen zu können, was den meisten nicht gelingen sollte...



Falten wie es sich gehört

Die ganz Eifrigen nahmen drei Anläufe, während Andere den Rest des Nachmittags auf einer Terrasse in Klosters, bei einem kühlem Bier, verbrachten...

Um fünf verstaute wir unsere Fluggeräte wieder in den Bus und machten uns auf den Rückweg. Unterwegs versuchten Sacha und Beat dann noch Heinz Erber senior (mein Vater) eine Klubmitgliedschaft anzudrehen, was ihnen durch diesen so prächtigen Klubanlass, aussergewöhnlich einfach gemacht wurde. Sofort wurde ein Anmeldeformular beschaffen und sie liessen nicht mehr locker bis dieser unterschrieben war. Sacha dachte einen Irrtum auf dem Ausgefüllten festgestellt zu haben, denn das Geburtsdatum stimmte „zufällig“ mit dem aktuellen Datum überein (nochmals herzliche Gratulation zum Sechzigsten!). Ich steige aus dem Bus, verabschiedete mich kurz bei den Anderen und fahre zufrieden nach Hause... Coni, danke für das tolle Wochenende!



Krassi DGCB-Trophy
16. – 24. Juli 2006



Ebenalp - Villeneuve

Zugelassen werden 2er Teams, eine Person muss Mitglied des DGCB sein. Das Team besteht aus einem Service-Mann/Frau und einem/r Piloten/in. Start ist am 16. Juli 2006 auf der Ebenalp. Der Pilot, welcher als erster zu Fuss oder per Gleitschirm die ganze Strecke bis nach Villeneuve am Genfersee bewältigt hat gewonnen. Ende des Rennens ist auf jeden Fall der 24. Juli. Falls kein Pilot den Genfersee erreicht, gewinnt derjenige, welche am nächsten beim Ziel ist.

Ausrüstung: Gleitschirm, Gleitschirmsitz, Notschirm, Helm und Pilotenbrevet sind Pflicht.

Startgebühr: 60.- SFr. pro Team

Min. / Max. Teilnehmerzahl: zugelassen werden mindestens 4 Teams, maximal 10 Teams

Dokumentation: Mittels GPS, sowie Tagesrapport des Service-Manns

Diverses: Ansonsten gelten die Regeln vom X-Alps, Sportreglement vom SHV / FAI / DGCB

Anmeldung mit Begründung warum ihr bei diesem Gaga-Wettkampf teilnehmen möchtet bis spätestens 31. März 2006 an: sacha.ritter@gmx.ch

Sieger: Die angehörigenden des Sieger-Teams sind die krassen Helden. Um dies richtig zu feiern dürfen sie eine geile Siegerparty schmeissen (am 30. Juli 2006). Finanziert wird das ganze aus der Teilnahmegebühr.

Das O.K. behält sich Programmänderungen z.B. aus Witterungsgründen ausdrücklich vor.

Versicherung ist Sache der Teilnehmer.

Interessierte Sponsoren sind herzlich willkommen und wenden sich auch an Sacha Ritter Tel. 079 689 06 10

Diaschau Bergwärts



01. November 2005 20.00 Uhr

Türöffnung 19.00 Uhr

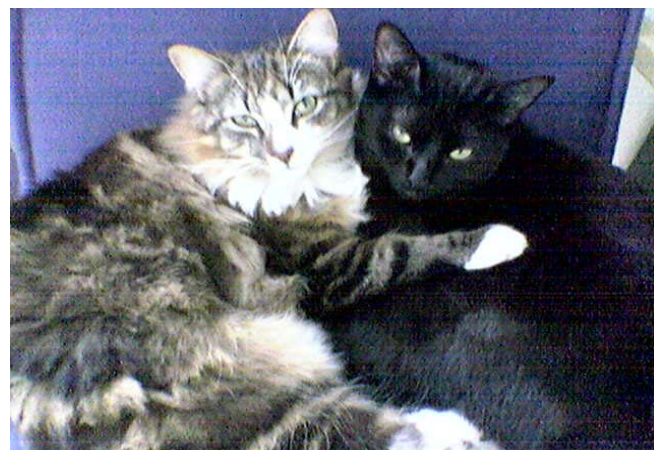
Rest. Bahnhof in Brugg, 1.Stock

Gleitschirmfliegen
Live Kommentar mit Peter von Känel Bonigen
Klettern
Skitouren

Eintritt Fr. 12.-

Vorreservierung:
Ski-Klub Brugg
Fredy Schneider
jeweils ab 19.00 Uhr
Tel. 032 373 19 54
E-Mail i.fschneider@evard.ch

Nicht abgeholte vorreservierte Billette werden um 19.30 Uhr freigegeben



Wie heissen diese Beiden? Auflösung im Info 1/06

