

WESTWIND

CLUBZEITSCHRIFT AUSGABE 2014



DELTA - & GLEITSCHIRMCLUB SCHAFFHAUSEN



Titelbild:
unser Redaktor Fritz Stoll nach einem
winterlichen Start bei strammem Westwind über
dem Ob Lucken. Auf dem Startplatz machen
sich Urs und Severin ebenfalls bereit.



IMPRESSUM

Vorstand

Präsident



Adrian Zemp
Randenstrasse 4 8226 Schleithelm
Tel.mobil: 079 817 95 58 Mail: a.zemp@bcontrol.ch

Vizepräsident



Urs Frei
Bütenweg 8 8240 Thayngen
Tel.mobil.: 079 665 81 54 mail: ursfrei.office@gmail.com

Aktuar und Kassier



Beat Ritzmann beri@gmx.ch
Seewadelstrasse 23a 8444 Henggart
Tel: 079 / 660 59 01

Beisitzer



Urs Kohler info@kohler-holzbau.ch

Homepage:

www.dgcsh.ch

Mailadresse:

info@dgcsh.ch

Redaktion Westwind

Fritz Stoll

mail: fritz.flair@shinternet.ch

Auflage

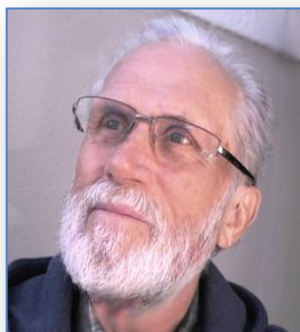
120 Stück

Druck: **Computer Biber + Co**
CH-8468 Waltalingen

Editorial

Liebe Kollegen, dank eurer Mithilfe in Form von interessanten und unterhaltsamen Beiträgen, ist die diesjährige Ausgabe des Westwindes zu einem stattlichen Heft angewachsen.

Und mit euren eingesandten "Geschichten" und Bildern hat die für mich doch recht zeitintensive Arbeit richtig Spass gemacht.



Das Heft ist natürlich auch im PDF Format auf unserer Homepage

[Delta- und Gleitschirmclub Schaffhausen /Downloads / Westwind 2014](http://Delta-undGleitschirmclubSchaffhausen/Downloads/Westwind2014)

abrufbar und somit können auch die Links zu den YouTube Videos angeklickt werden. So z.B. im Bericht von Martin Kläger über sein Trekking in Bir-Billing, Indien. Über die Clubmeisterschaft und den Rampenbau sind ebenfalls ebenfalls Videos auf YouTube anzuklicken.

Die Saison 2013 brachte insgesamt **3'596** Streckenflugkilometer zusammen. Diesmal holte sich Severin Biber den Wanderpreis 2013 für den weitesten Flug mit 124 km.

<http://www.xcontest.org/world/en/flights/detail:Biber/24.4.2013/10:29>

Leider gab wettermässig die 13er Saison nicht so viel her und nach diesem unwinterlichen Winterhalbjahr hoffen wir, dass Petrus dies mit einer besseren 14er Saison kompensiert..

In diesem Sinne wünsche ich Euch allen viel Spass beim Lesen des Westwind und einen guten Start in die Saison 2014, viele schöne und unfallfreie Flüge und allzeit

...Happy Landing

Fritz Stoll

Inhalt

1. Jahresbericht 2013 *Adrian Zemp*
2. Protokoll der GV 2014 *Beat Ritzmann*
3. DGCSH Streckenkuchen und weiteste Flüge
4. Der Adler von Adelboden Chrigel Maurer
Vortrag im Klosterhof *von Fritz Stoll*
5. Clubmeisterschaft 2013 *von Urs Frei*
6. XC 2013 Fehlstart? *von Sergio Licini*
7. Herbstflug amTreh *von Urs Frei*
8. Bir-Billing Indian Himalaya *von Martin Kläger*
9. Die Rampengeschichte und
Rampenbau Impressionen *von Fritz Stoll*
10. Neue Clubmitglieder stellen sich vor
11. Beitrittsformular für DGCSH



Jahresbericht des Präsidenten DGCSH 2013

Liebe Freunde des freien Fliegens, liebe Clubkameraden,

Die Saison 2013 hatte für mich schon unerwartet früh begonnen, als ihr mich an der letzten GV zum Präsi erkoren habt, nachdem sich Cello vom Amt zurückziehen wollte. Ich möchte ihm im Namen aller nochmals herzlich danken, für die Arbeit die er die vergangenen Dekaden geleistet hatte.



Die Startplatzputzete war wieder der traditionelle Saisonauftakt, der jedoch eher unspektakulär über die Bühne ging. Insgesamt war das Wetter des ganzen Frühlings schon ziemlich beschhh...eiden. Dafür waren die Wettergötter an unserer Clubmeisterschaft milde gestimmt. Es war ein zügiger Westwind angesagt, der dann sportlich über den Randen zog. Selten hatten wir so gute Bedingungen an einer CM. Es wurden dann auch schöne Strecken geflogen, allen voran unser Pierre, der die CM mit einem Flug nach Sauldorf bei Messkirch (50.4 km) gewann.

Der Kampf um den Längsten Flug vom Ob Luken hatte diesmal Severin für sich entschieden. Isch dä Kerli doch über 120km, bis fast nach Göppingen geflogen und hat die Siegesserie von Beat durchbrochen. Gratuliere!

Die Erneuerung der Rampe ist als weiterer Meilenstein unserer Clubgeschichte zu betrachten. Die letzte Rampe hatte ein stolzes Alter von 20 Jahren erreicht, die noch unter der Federführung von Heri Fuchs und René Stoll erbaut wurde. Deren Bau wurde ermöglicht, nachdem die Jäger das 1.- Augustfeuer auf die allererste Rampe kippen liessen. Nun bin ich gespannt, ob ich noch eine 4. Rampe erlebe.

Von Amtes wegen machte ich mich auf den Weg nach Luzern, um an der Präsidentenversammlung des SHV teilzunehmen. Unter anderem wurden Anträge verschiedener Clubs behandelt. Unser Antrag für die Finanzierung der neuen Rampe wurde genehmigt, wie auch all die Anträge der andern Clubs. Gut zu wissen: Der SHV hatte dieses Jahr ein Budget von ca. 20'000 Fr. um Investitionen der Clubs zu unterstützen. Davon wurden etwab $\frac{3}{4}$ für Rampen, Klohäuschen, Windmessenanlagen, etc. abgeschöpft. Weitere Themen waren Änderungen gewisser Lufträume. Die meisten Änderungen betreffen neue Regeln rund um die Militärflugplätze. Viel Wirbel gab's um den Gleitschirmi der im Raum Waldshut den Swiss Piloten von aussen ins Cockpit schaute, das kam nicht überall gut an.

Der Fondueplausch, unser traditioneller Jahresabschluss, ging schlicht und schlank über die Bühne. Die Gäste werden immer vernünftiger, die jungen, wilden Zeiten sind vorbei, so musste der grösste Teil der Getränke retourniert werden, den Kassier wird's freuen!

In diesem Sinne wünsche ich allen eine ausgiebige, unfallfreie Flugsaison 2014.

Adrian

Und hier noch ein Spruch aus dem wiedergefundenen Tarzanbuch

*Es ist wiedermal passiert, am Start gestanden hat's
gepresst, ein kurzer Anlauf, er rennt wie d'Sau, die Nase
hoch, ei Bö vo links, er meint no das brings, doch nüt isches
mit soare, d' Aest schlönd ihm um dOhre.
Und die Moral von der Geschicht- wenn's prässiert so kurz
vorm Melken fliegt man nicht.*





Protokoll der GV 2013 des DGCSH vom 21. Februar 2014

Um 20:10 begrüsst der Präsident Adrian Zemp im Restaurant Reiatstube in Opfertshofen 19 Klubmitglieder, Ehrenmitglied Sepp Renggli und 2 Neumitglieder. 12 Mitglieder haben sich entschuldigt.

1. Als nächstes werden die Stimmenzähler bestimmt und verdankt.
2. Das Protokoll der GV 2012 war im Westwind abgedruckt und wird von den Anwesenden mit Applaus genehmigt.
3. Der Jahresbericht des Präsidenten (siehe vorherige Seite) wird mit Applaus verdankt.
4. Der Kassier (Beat Ritzmann) verliest den Kassenbericht und erklärt einiges zur Finanzlage des Vereins. Der diesjährige Gewinn von sFr. 1083.75 wird vor allem durch den SHV Fond der neuen Rampe begründet. Der Kassenbericht wurde von den beiden Revisoren Werner Berweger und Sergio Licini geprüft und angenommen. Ebenso wird das Budget für das Vereinsjahr 2014 angenommen.
5. Vier Clubmitglieder haben im laufenden Jahr den Austritt gegeben und sieben Neumitglieder sind dazugekommen. Marcel Graf tritt als Vicepräsident zurück und Urs Frei übernimmt nach einigen Diskussionen und einer Kampfwahl das Amt. Der restliche Vorstand wird dieses Jahr erhalten bleiben.
6. Provisorisches Jahresprogramm 2014. Die aktuellste Version ist immer auf unserer Homepage ersichtlich.

- | | |
|-----------------------------------|--|
| • X-Alps Vortrag | 27. Februar |
| • Startplatzbutzetä | Samstag 15. März - TP 10:00 Heidenbaum |
| • GCSM/ DCSM | offen |
| • RegioCup Südschwarzwald 17./18. | Mai Schauinsland |
| • CM Beggingen | 14. Juni |
| • Clubausflug | September |
| • Schlepptag Winterthur | 26. Oktober |
| • Chlaushock Thayngen | 21. Nov. |
| • GV DGCSH | 20. Februar 2015 |

7. Traktandum „Verschiedenes“

Der Wanderpokal für den längsten Gleitschirmflug ab Beggingen geht dieses Jahr mit 123.93 km an Severin Biber.

- Urs Frei beantragt eine Verlustbeteiligung des Klubs falls zuwenig Zuschauer an den Vortrag von Chrigel Maurer kommen. Der Antrag wird angenommen.

(Nachtrag: Da genügend Zuschauer kamen, wurde kein Geld vom Klub benötigt.)

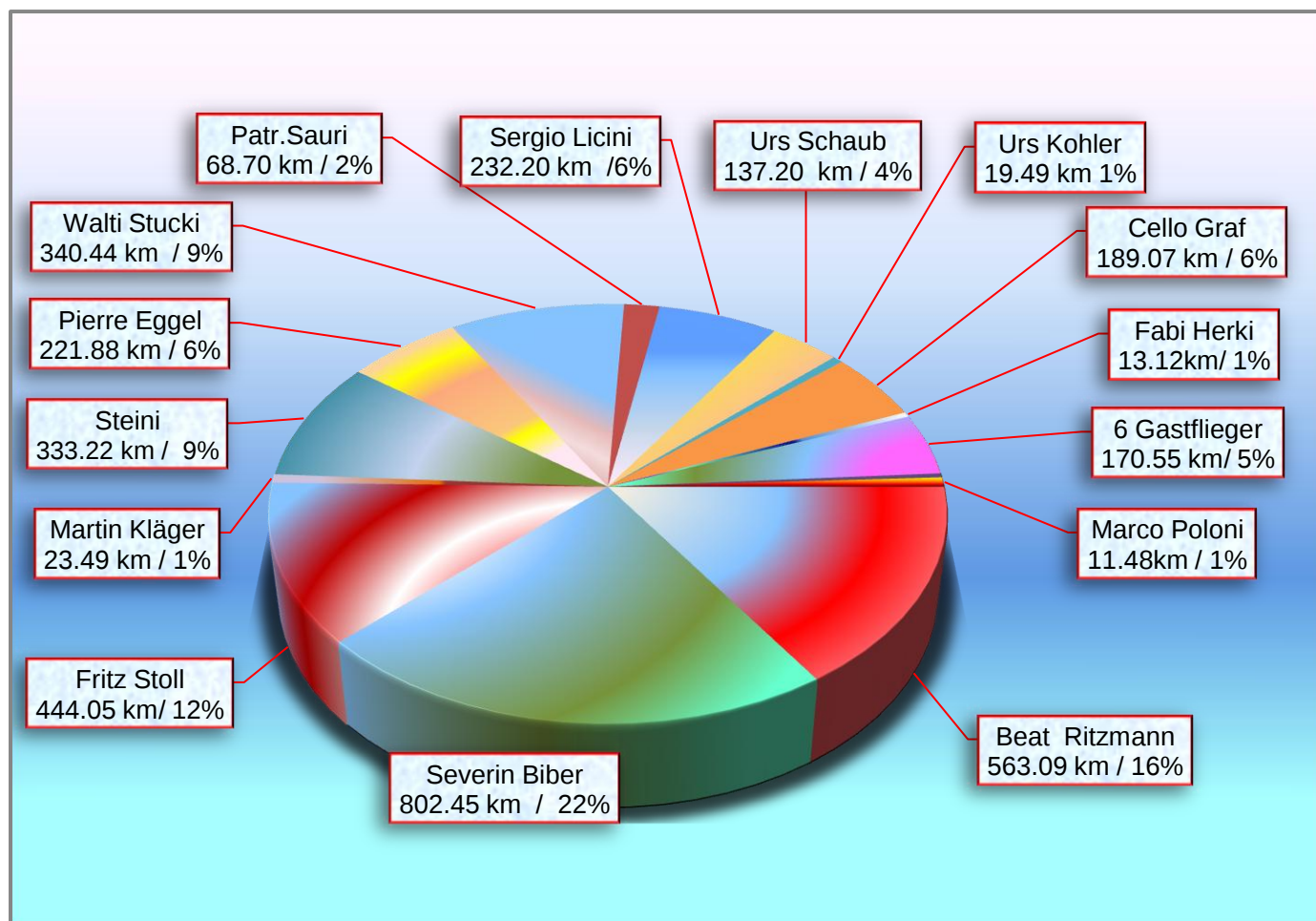
- Paul Fischbach beantragt dass bei der Gemeinde Beggingen der Wegzoll von sFr 1000.- hinterfragt werden soll. Dieser Punkt wird heftig diskutiert, der Vorstand wird mit nötiger Vorsicht bei der Gemeinde nachfragen.

- Sepp Renggli übergibt mir das langgesuchte und vermisste Start- und Tarzanbuch. Dies wird gescannt und auf unserer Homepage abgelegt. Vielen Dank Sepp.

Um 21:15 wird die diesjährige GV offiziell beendet.

Der Aktuar, Beat Ritzmann



**DGCSH Streckenkuchen 2013**Aktualisiert am 15. 11. 2013 **3'596.49 km (125 Flüge)****Die weitesten Flüge der Saison 2013****Gleitschirm:**

1. Severin Biber	123.93km	24.04.13
2. Beat Ritzmann	97.20km	17.04.13
3. Sergio Licini	79.74km	17.08.13
4. Markus Gafner	75.28km	12.08.13
5. Marcel Graf	66.00km	21.06.13
6. Walter Stucki	54.87km	06.09.13
7. Pierre Eggel	50.41km	15.06.13
8. Fritz Stoll	48.35km	11.08.13
9. Patric Saurenmann	46.33km	15.06.13
A. Davide Licini	30.37km	15.06.13
B. Urs Schaub	29.10km	12.08.13
C. Urs Frei	26.06km	15.06.13

Name	Km	Anz. Flüge
Beat Ritzmann	563.09	12
Severin Biber	802.45	18
Fritz Stoll	444.05	25
Martin Kläger	23.49	1
Steini	333.22	9
Pierre Eggel	221.88	9
Walti Stucki	340.44	16
Sauri	68.70	3
Sergio Licini	232.20	6
Urs Schaub	137.20	9
Stef. Rettig	19.49	1
Cello	189.07	5
Fabi Herki	13.12	1
Gastflieger	170.55	6
Marco Poloni	11.48	1
Urs Frei	26.06	1
Urs Kohler	24.26	2
Total	3'596.49	125



Die weitesten 30 Flüge 2013 ab DGCSH Startplätze

<http://www.dgcsch.ch> => Links => XC Contest: Flüge ab DGCSH Startplätzen

No.	start time	pilot	launch	route	length	points
1	24.04.13 10:29	Severin Biber	Ob Lucken		123.93 km	123.93 p.
2	17.04.13 11:18	Beat Ritzmann	Ob Lucken		97.20 km	97.20 p.
3	27.05.13 11:25	Severin Biber	Ob Lucken		81.26 km	81.26 p.
4	01.07.13 13:01	Beat Ritzmann	Ob Lucken		80.83 km	80.83 p.
5	17.08.13 12:32	Beat Ritzmann	Ob Lucken		80.58 km	80.58 p.
6	17.08.13 13:22	Sergio Licini	Ob Lucken		79.74 km	79.74 p.
7	12.08.13 09:50	Markus Gafner	Ob Lucken		75.28 km	75.28 p.
8	16.08.13 13:27	Beat Ritzmann	Ob Lucken		62.18 km	74.62 p.
9	17.08.13 12:28	Severin Biber	Ob Lucken		71.51 km	71.51 p.
10	21.06.13 12:53	Marcel Graf	Ob Lucken		66.01 km	66.00 p.
11	13.06.13 09:59	Beat Ritzmann	Ob Lucken		60.47 km	60.47 p.
12	07.09.13 10:53	Beat Ritzmann	Ob Lucken		42.22 km	59.09 p.
13	06.09.13 11:52	Walter Stucki	Ob Lucken		54.87 km	54.87 p.
14	13.08.13 11:45	Walter Stucki	Ob Lucken		53.37 km	53.37 p.
15	06.09.13 14:05	Sergio Licini	Ob Lucken		50.81 km	50.81 p.
16	12.08.13 12:19	Severin Biber	Ob Lucken		50.78 km	50.78 p.
17	15.06.13 11:06	Pierre Eggel	Ob Lucken		50.41 km	50.41 p.
18	11.08.13 11:08	Fritz Stoll 36	Ob Lucken		48.35 km	48.35 p.
19	11.08.13 10:39	Walter Stucki	Ob Lucken		48.32 km	48.32 p.
20	15.06.13 10:46	Patric Saurenmann	Ob Lucken		46.33 km	46.33 p.
21	22.06.13 11:21	Beat Ritzmann	Ob Lucken		44.52 km	44.52 p.
22	26.06.13 14:08	Severin Biber	Winde Schlat...		43.43 km	43.43 p.
23	05.09.13 12:21	Severin Biber	Ob Lucken		43.30 km	43.30 p.
24	15.06.13 10:08	Severin Biber	Ob Lucken		40.96 km	40.96 p.
25	24.04.13 11:09	Beat Ritzmann	Ob Lucken		40.74 km	40.74 p.
26	13.08.13 10:54	Severin Biber	Ob Lucken		40.61 km	40.61 p.
27	21.09.13 11:30	Beat Ritzmann	Ob Lucken		26.76 km	37.46 p.
28	14.04.13 13:28	Severin Biber	Windenstart ...		37.20 km	37.19 p.
29	18.04.13 11:20	Severin Biber	Hammenberg		37.10 km	37.09 p.
30	27.05.13 12:41	Fritz Stoll 36	Ob Lucken		37.07 km	37.07 p.

Tamagni

**Getränke-
Abholmarkt**



Vinothek



Hauslieferdienst



Festservice



Tamagni Getränke AG · Telefon 052 675 56 56

Chlaffentalstrasse 100 · 8212 Neuhausen am Rheinfall

Telefax 052 675 56 50 · www.tamagni.ch · box@tamagni.ch

Der Adler von Adelboden in Schaffhausen

Einen ganz besonderen Anlass organisierte unser Vicepräsident Urs Frei am 27. Febr. 2014. Er holte sich den "Adler von Adelboden" in den Kronenhof Schaffhausen. Vor vollbesetztem Saal schilderten Chrigel Maurer und sein Supporter Thomas Theurillat das abenteuerliche X-Alps Rennen von den Gletschern zum Meer. An die 100 Besucher verfolgten die eindruckliche Multimediaschau. Und obwohl wahrscheinlich die meisten das Rennen im vergangenen Sommer per Livetrack am PC mitverfolgt hatten, war es ausserordentlich spannend, die Erlebnisse aus Chrigels und Thomas' Mund geschildert zu hören. Und man hatte das Gefühl, Live dabei gewesen zu sein.



Insbesondere die Schilderung, wie überaus knapp nach dem MontBlanc die Ueberquerung ins Aostatal war, (Chrigel hatte nur noch ein paar Meter Luft unter dem Gurtzeug) liess einem eine Gänsehaut über den Rücken laufen.

Lang anhaltender Applaus belohnte den spannenden Vortrag.

Danke Chrigel für Deinen Besuch! Und wir wünschen Dir allzeit Happy Landing! Red.

Clubmeisterschaft DGCSH, 15. Juni 2013 von Urs Frei

Schachspiel in der Luft: Wer macht den ersten Move?



Wenn beim Startplatz Ob Lucken der Frauenschuh blüht, die Pollen der Bäume sich in Schwaden von den Nadeln lösen und der Wind garantiert zu stark, zu schwach oder sonst was ist – dann ist Zeit für die Clubmeisterschaft des DGCSH. So auch bei der diesjährigen Austragung am Samstag, dem 15. Juni 2013 – oder zumindest fast.



Als sich am späten Morgen eine wackere Schar von Piloten bei luftigem Südwestwind am Startplatz versammelt hatten, waren die Skeptiker noch in der Mehrzahl. Ist der Wind zu stark? Ist es überhaupt fliegbar? Wenn ja, ist die Thermik nicht zu zerrissen?

Es braucht einen Starkwindstart von Fritz Stoll um zu zeigen, dass es geht. Und als er spätestens sein obligates „Hey, chömmed emol!“ zu uns Skeptikern runtergeschmettert hatte, kam Bewegung in die Gruppe. Nach und nach kamen die Schirme (und ein Delta) in die Luft und raspelten die Randen Krete ab – mal tiefer, mal höher. Immer in der Hoffnung auf den einen Schlauch, der uns im Minimum auf 1500 Meter bringen sollte. Nach gefühlten Stunden war er plötzlich da, der Wunderschlauch in der Nähe des Randenturms, der eine Handvoll Piloten auf rund 1600 Meter brachte. Die Clubmeisterschaft war lanciert. Nun galt es die Gunst der Stunde zu nutzen und ein paar Kilometer unter die Leinen zu bringen.

Als Begginger Streckenneuling hatte ich immer die langjährigen Cracks Severin Biber und Sergio Licini im Auge. Der Wind trug uns über den Randen in Richtung Osten nach Barga. Wer dort zu tief war, wie unser Präsi Adrian mit seinem Delta, schaffte es nicht mehr hoch. Mit Sergio vor mir und Severin hinter mir war die Strecke vorgegeben



.Beim Binnerer Cauma-See (der Baggersee beim deutschen Binneren ist fast so blau wie der bekannte Flimser Badesee) kämpfte Sergio mit dem Thermikanschluss. Ich blieb schön geduldig am Basisrand und beobachtete die Szene. Sergio kämpfte, Severin wartete und beobachtete ebenfalls. Nun war Führungsarbeit angesagt. Doch wie bei einer Gruppenankunft der Tour de France machte keiner meiner Streckenkollegen den ersten Move. Sergio, weil er (Höhen-)Sorgen hatte und nicht konnte, Severin, weil er nicht wollte. Also

fasste ich mir ans Fliegerherz und zog Richtung Cumuli hinter Engen los.

Zuerst piepste das Vario noch, dann wurde es ruhig und nach fünf Kilometer fing es an zu pfeifen. Nur ruhig Blut, die Cumuli zeigten an, dass es in weiteren fünf Kilometern wieder hoch gehen musste. Bei Bittelbrunn war ich zwar den Cumuli nahe, aber immer noch im Spülgang.



Dann ein Piepsen, 50 Meter hoch, dann ein Pfeifen, 50 Meter runter. Piepsen-Pfeifen-Piepsen-Pfeifen. Alles ruppig und in beide Richtungen extrem. Es war klar, das war meine Endstation. Cumuli ade. Ich landete nach 1:15 Stunden in Bittelbrunn.

Ich hatte, wie man mir später erklärte, das „Engener Loch“ kennen gelernt.

Ich suchte den Himmel nach meinen Kollegen ab. Sergio hatte es wieder hoch geschafft und bog hinter mir in Richtung Ehingen ab. Severin und weitere Piloten zogen ihm in gebührendem Abstand nach. Doch auch für Sie war noch vor dem Untersee Schluss. - - Am Schluss machte

Pierre Eggel das Rennen. Der Clubmeister 2013 schaffte eine Strecke von über 50 Kilometer bis nach Sauldorf. Herzliche Gratulation, Pierre!

Als alle eingesammelt waren und wir uns mit zufriedenen Gesichtern wieder am Startplatz zu Bier, Wurst und Kaffee trafen, gab's die verdienten Gratulationen für Pierre und jeder konnte bis zum schönen Sonnenuntergang noch richtig dickes Fliegergarn spinnen.

Urs3 alias Urs Frei



Sergios Flug im XContest mit tollem Text zum Nachlesen

<http://www.xcontest.org/2013/world/en/flights/detail:SAirJo/15.6.2013/12:26http://youtu.be/R5jV8zDtRH8>

Wir befinden uns im Jahre 2013 n. Chr.

Ganz Helvetien bereitet sich auf das alljährliche Fieschfliegen vor..... Ganz Helvetien? Nein! Ein von unbeugsamen Flachlandcracks bevölkerter Club im äussersten Norden Helvetiens hört nicht auf, dem eintönigen Treiben Widerstand zu leisten. Und das Leben ist nicht leicht, denn jeder Flachlandkilometer muss mit dem dreifachen Einsatz erkämpft werden....

DGCSH Club SM

Mit dabei u.a. Ex-Majestix-Cello, Troubadix-Biber, Obelix-Kohler, Asterix-Pierre, Magisterix-Urs, Basilensis-Ursus, Methusalix-Fritzair, Stumpix, die beiden römischen Gäste Imperator Davidus und Sir Jo Licinius Augustus sowie viele andere.

Leute, es war zum Hinkelsteinwerfengeil mit euch gemeinsam auf Strecke zu gehen! Dass es an diesem wettermässig höchst zweifelhaften Tag dann doch noch so gut wurde, grenzt an Magie.

Danke Miraculix ;-)

Videos auf YouTube

http://www.youtube.com/watch?v=R5jV8zDtRH8&feature=player_detailpage#t=0

http://www.youtube.com/watch?v=x4u6Sb6d1iY&feature=player_detailpage



XC 2013

Fehlstart - - oder wie lernt man aus Nordlichter-Fehlverhalten?

von Sergio Licini

„Fliegen Sie auch im Winter? Ist das nicht zu kalt? Thermik gibt's nur im Sommer, nicht wahr? Brrr.... ist das saukalt heute mit dieser Bise!“

Mann oh Mann, was nerven mich diese ständigen, dämmlichen Fragen in den Seilbahnen dieser Welt und bei 10 hPa Druckgefälle von Süd nach Nord heisst der Wind Föhn und nicht Bise, egal wie kalt Du hast, blöde Tussi!

Ok ich geb's zu. Entzug ist bei einem XC-Süchtigen nicht gerade stimmungsfördernd und mein Umfeld kann ja nichts dafür, dass ich schlechte Laune habe. Aber diese winterlichen Abgleiter an den Wochenenden in den Skigebieten sind einfach nicht mein Ding.



Als ich anfangs Februar am Sonntagabend die XContest Flüge im Ticino anschauete ist der Entscheid klar. Am nächsten Wochenende, da werde auch ich in den Süden fahren. Die GFS-Modelle sehen zu vielversprechend aus.

Fünf Arbeitstage später, Freitagabend, 20:00 Uhr. Ich versuche gerade meine XC-Kollegen zu motivieren. Beat zweifelt am Nordüberdruck, Davide klagt über die strenge Arbeitswoche, keiner der beiden will am Samstag um 5:00 Uhr aufstehen. Auch meine Frau findet 4 Stunden Autofahren unsinnig und drängt mich, ich solle doch morgen endlich mal die kaputte Lampe ersetzen.

12 Stunden später fahren wir aus dem Gotthardsüdportal, die Sonne lacht uns von einem schönen blauen Himmel entgegen an dem sich nur wenige oh verdammt, das sind ja Lentis!

Hatten wir es nicht gewusst und schon so oft darüber gelesen? Im Tessin ist das Wetter anders als bei uns! Nordföhn ist gefährlich, ja sogar viel gefährlicher und heimtückischer als Südföhn. Das ist ja wieder so typisch für uns auf der Alpennordseite. Immer wieder fallen wir darauf rein, wenn's bei uns Schlechtwetter ist, glauben wir im Süden sei's besser. ---- Nordlichter eben! ---



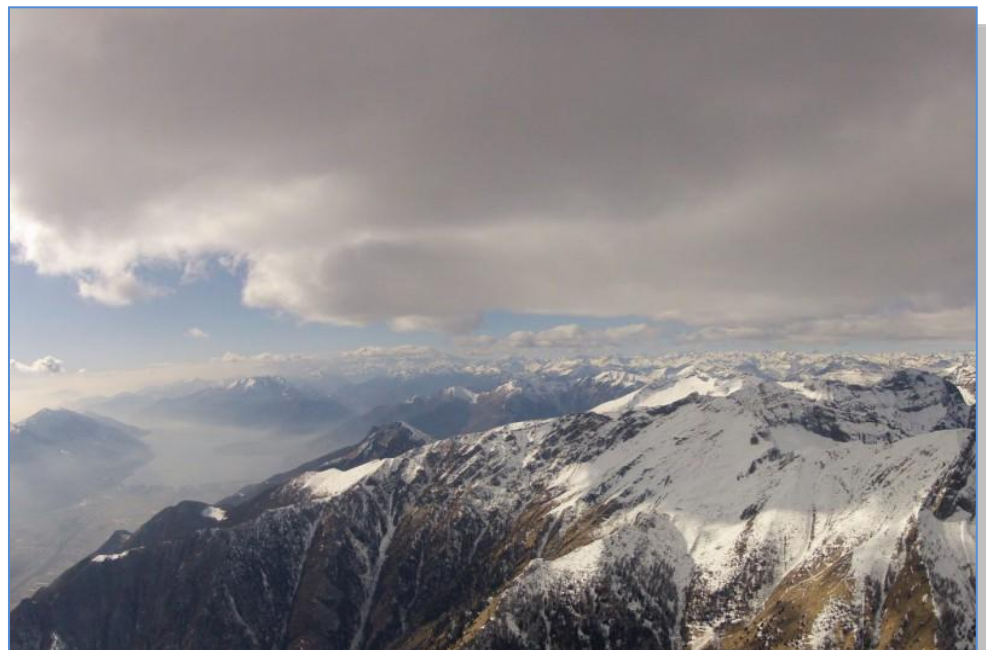
Ich versuche die Stimmung zu retten, mit Sprüchen wie, „eine Pizza in der Frühlingssonne von Ascona schmeckt doch automatisch viel besser als zu Hause“. Meine beiden Xc-Kollegen lassen sich aber davon nicht beeindrucken.

Immerhin, Davide sei Dank, wendet er nicht sofort sein Auto an der nächsten Ausfahrt, sondern fährt stur weiter. Wahrscheinlich, befürchte ich, werden wir die einzigen sein, die an der Cimetta-Seilbahn mit grossen Rucksäcken anstehen. Das könnte ganz schön peinlich werden.

„Hey, schaut mal da rauf!“ wir steigen gerade bei der Seilbahnmittelstation aus, „der Himmel ist voller bunter Tücher. Hatte ich es nicht gesagt?“ Das Herzklopfen beginnt und schon sprinten drei Thermikjunkies der Sesselbahn entgegen.

Was folgt?

Ein Hammerthermiktag mit Aufwinden wie im Wallis im Hochsommer und manchmal noch „verreckter“ sowie eine Aussicht auf die verschneiten Tessiner- und Walliser Alpen, dass es einem den Atem verschlägt. Wir drei haben's aber immer noch nicht begriffen wie gut das Tages-potential ist, und so entschliessen wir uns am Startplatz für einen, im Nachhinein betrachtet, viel zu kleinen 35 km Task Cimetta-Bellinzona-Cimetta.



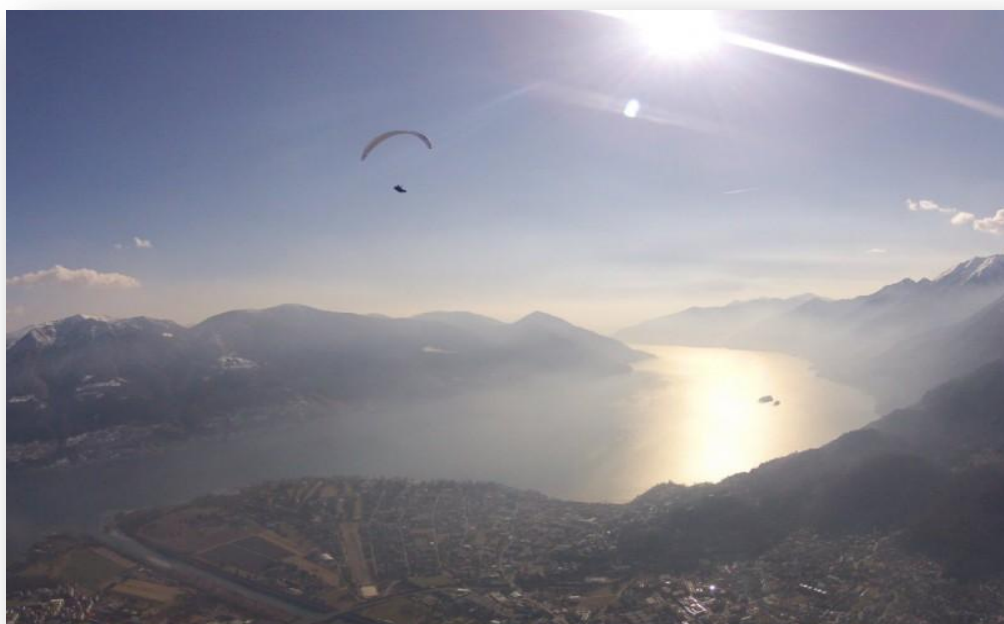


Gleich nach dem Start spickt es Davide und Beat wie Sektkorken an die Basis. Ich hingegen habe Mühe und finde den Thermikeinstieg nicht auf Anhieb. Beat und Davide zögern nicht lange, Freundschaft hin oder her, fliegen sie mir mit ihren Rennkisten davon. Nach 30 Minuten geht's dann auch bei mir rauf, doch kaum an der Basis angelangt, gibt mein Vario den Geist auf. Super gemacht, denke ich mir. Ich habe doch tatsächlich nicht daran gedacht, dass es auch im Süden im Februar auf 3000 m/M nur Minus 10°C ist und meine alten Akkus früher schlapp machen als sonst.

Was soll's? Ich geniesse die Hammerthermik und Traumaussicht auch so und fliege die ganze Mini-Strecke ohne Vario. Glücklicherweise lande ich nur 30 Minuten nach den beiden Cracks. Hey, nicht auslachen, ohne Vario gegen zwei Renncracks, ist gar nicht so schlecht 😊

Und was gibt's nun daraus zu lernen? Erstens, dass die Ausrüstung immer perfekt sein muss (neue Batterien, warme Kleidung, neustes/gewartetes Material) und zweitens, dass im Ticino andere Gesetze gelten. Wie das Flugwetter sein wird, ist für uns aus dem Norden, sehr viel schwieriger einschätzbar! Ich freue mich zwar heute noch über den wunderschönen Flug. Am gleichen Tag gelangen aber den Tessiner Piloten von der nahen Mornera 100 km Strecken. Das wahre Tagespotential haben wir somit massiv unterschätzt.

Die wirklichen Erkenntnisse lauten aber: Erstens, gut gemacht, dass wir uns aufgerafft haben, etwas Neues zu probieren und Zweitens, sind 1 XC-Crack + 1 Weltcup-Pilot + 1 Fluglehrer = 3 Anfänger oder mit anderen Worten, dass wir drei ohne Scham eingestehen, dass wir trotz sehr grosser Flug Erfahrung in einem neuen Fluggebiet immer Anfänger sein werden.



Bilder: Beat Ritzmann
Text: Sergio Licini
Fotomodell 😊 Davide Licini

FLÜÜGER TREFF



Gutbürgerliche Küche, günstige Tagesmenü, Saal bis 60 Personen Grosse Gartenterrasse mit
Ausblick auf den Hegau

8236 Opfertshofen, Tel. 052 649 34 16 reiatstube@bluewin.ch <http://www.restaurantreiatstube.ch>

Montag und Dienstag Ruhetag

Auf Ihren Besuch freut sich das Reiatstübli-Team

Herbstausflug Urs Frei und Pierre Egel in die Vogesen *von Urs Frei*

Weit weg und hoch hinaus: Frühlingsthermik im Herbst in den Vogesen

Die Schaffhauser Sonne verwöhnte zwar diesen Spätsommer die Startplätze des DGCSH, aber spätestens ab Mitte September war der Thermikofen auch hier aus. Dann hiess es: Thermik-schnüffeln in der näheren und weiteren Umgebung.

So erging es auch Pierre Egel und dem Schreibenden mit ihren Ausflugsplänen am 24. Sept. 2013. Wenn im Flachland die Sonne schwächer wird, muss man hoch hinaus – oder in die französischen Vogesen fahren.

Der "Trehkopf", gleich neben dem Markstein, ist ein kleiner aber feiner Thermikofen mit grosser Zuverlässigkeit übers ganze Jahr hinweg.





Das ist erstaunlich, ist der "Treh" doch nur 1200 Meter hoch (rund 750 Meter über Talgrund), aber ein Mikroklima sorgt dafür, dass angeblich an 300 Tagen im Jahr in herrlichsten Aufwinden geflogen werden kann. Der Preis ist der relativ lange Anfahrtsweg von rund 2,5 Stunden ab Schaffhausen. Für unser kleines Schaffhauser Grüppchen, ergänzt durch den Balser Streckencrack Beat Schmutz, sollte sich der lange Weg in allen Belangen lohnen. Beim Parkplatz an der Passstrasse angekommen, waren die ersten Locals schon hoch in der Luft. Also nichts wie los, die rund 10 Minuten zum Auslegeplatz, dann weiter zum Startplatz. Die Wiese ist gross, vor

allem an den Wochenenden tummeln sich hier massenhaft Piloten aus Frankreich, der Schweiz, Deutschland, Belgien, Luxemburg, ja selbst Holländer.



Beat hüpft als Erster raus. Keine 10 Minuten später ist er mit Blauthermik an der Basis. Pierre und ich folgen ihm in kurzem Abstand. Aus dem Tal böllern mit bis zu 4 m/s die Thermikschüsse hoch wie im Frühling. Auf 1600 Metern angekommen ist Schluss. Wegfliegen ist nicht. Alle,

die es probieren versenken sich spätestens nach fünf Kilometern. Also bleiben wir im Umkreis des Trehkopfs und des benachbarten Marksteins und beobachten die Akro-Jungs, die hier Vollgas geben, bis es einem fast schwindlig wird. Nach einer knappen Stunde setzen alle auf der riesigen Toplandingwiese auf, machen kurz Pause und tauschen sich aus. Dann geht's wieder raus und hoch und so weiter und so fort.

Thermikfliegen macht hungrig und durstig. Auch das ist am Treh kein Problem. Ein paar Höhenmeter unterhalb des Startplatzes liegt die "Ferme Auberge du Treh" mit lokalen Spezialitäten. Wir lassen Wein und Bier, Münsterkäse, Charcuterie und zum Schluss Tarte aux Myrtilles (Heidelbeerkuchen) auffahren. Herrlich!

Und weil es nach einer Verdauungsphase immer noch „obsi“ geht, hauen wir uns nochmals raus und halten uns auf Startplatzhöhe bis die Thermik zu schwach wird. Ein letzter Blick auf das Schweizer Alpenpanorama, eine letzte Toplandung, die letzten Sonnenstrahlen - das Fliegerglück ist perfekt!

XContest

Beat Schmutz: <http://www.xcontest.org/2013/world/en/flights/detail:schmutzli/24.9.2013/11:42>

Tipp für die Anfahrt: Schaffhausen – Basel – Mulhouse – Guebwiller – Markstein – Trehkopf. Einsetzen der Thermik erst ab Mittag.

Mehr Infos: http://lavl.free.fr/site-parapente-vosges/Fliegen_Im_Thurtal.pdf

Webcams: http://www.centreecolemarkstein.com/default.cfm?page_id=webcam



Bir - Billing, Indian Himalayas

von Martin Kläger



Bir Monastery

Vorgeschichte *(viel zu lang ...sorry!)*

Kashmir, Ladakh, Himalayas, tibetische Kolonien und buddhistische Klöster, magische Namen wie ShangriLa in "Lost Horizon" (James Hilton) oder "Auf den Spuren des Schnee Leoparden" (Peter Matthiessen) berühren mich tief im Innersten und fesseln meine Gefühle, als sei ich schon in einer siebenjährigen Flucht durch Tibet dabei gewesen ... seit mein vollgepacktes Mountain-Bike, damals nach einem Monat unbezahlter Zwangsferien des berühmten "Groundings" wegen (was? ,schon 13 Jahre her?) das erste Mal auf den hohen Pässen (4800-5600mM) von Chandigarh nach Leh in Ladakh "meine Solo-Spur" im Staub hinterliess, kehren meine Gedanken oft zu dem vertriebenen tibetischen Volk, das hier im Exil lebt, die feine, saubere gastfreundliche Art in die Berge haucht, raucht, räuchert und zelebriert, zurück.

Der Weg zu den hohen indischen Bergen, führte jedoch erst über den südlicheren Teil Indiens, via Kamshet und vor allem via Panchgani, zu meinen ersten indischen Geo2- Flugabenteuern. Panchgani das etwa 8-Nachtbus-Stunden südlich von Mumbai liegt, ist ein sehr sehenswertes Gebiet. Im Eco-Camp von Megan & Andre (dem Indian-Canadian - Couple), d.h. auf dem Fussweg dorthin, lernte ich auch Rakesh kennen. Er nahm mich auf seinem knatterndem Royal Enfield - Motorrad mit. Abends bei feinen indischen Somosas hörte ich ihn das erste Mal von Bir-Billing schwärmen. Später in der „Himalayan-Odyssee" von den Indian-Cracks Mike Längle, Antoine Laurens und Brad Sanders, war er als Fotograf und Filmer mit dabei.

Hier ein erster Eindruck von Bir-Billing.

<http://vimeo.com/70200989>

Auf den verlassenen Flug-Strecken über die Stauseen Richtung Pune lernte ich auch Dilip Kotecha an einer Thermik-Stelle über einer winkenden abgelegenen "Bergbauern-Familie" kennen. Der sympathische ruhige Immobilien-Unternehmer, war damals einer der drei besten indischen Flieger, auch der erste indische PWC-Task-Sieger.



Wir flogen schöne Strecken und reisten zusammen in indischen Mahindra-Jeeps zurück ins Eco-Camp. Abenteuer pur. Pro 1 Stunde wegfliegen bedeutete es jeweils 3 Stunden mit den "Locals" in Jeep gepferchte Rückreise - 2 Stunden fliegen also Heimreise in Dunkelheit durch Indien. Erinnerungen an viele lustige Gespräche mit Rest in Peace - Dilip" - ... leider verunglückte er 2012 genau zwei Wochen vor mir, wie ich in Internet-Foren las (damals nach meinem Crash selber im Spital), als ich über meine Verletzung stöberte.



indische Gebetsmühlen

Ich schaffte es schliesslich im Herbst 2011 das erste Mal mit dem Gleitschirm in den indischen Himalaya zu Reisen ... und meine Erwartungen wurden mehr als erfüllt.

Begleitet wurde ich von Adolf, meinem Freund aus der Tschechischen Republik, ein Cuba-Flug-Experte.

(PS: Cuba auch ein Tipp für DGCSH-Flachland-Cracks, wie auch Berg-Hike & Flyer)

Als wir im Frühling 11 mit den lokalen Para-Guys von Guisa unterwegs in Ché Guevaras Bergen der Sierra Maestra waren, war es einleichtiges, ihn als ehemaligen Seven Summit- Bergsteiger, zu begeistern.

Verschwitz, nach drei Stunden Aufstieg, trotz der leichten Wendegurtzeuge (die Locals trugen mit den alten lila-violetten 20kg-Säcken etwas mehr !) warteten wir unter wilden Orangenbäumen und im hohen Gras liegend, auf den Aufwind. ---.

Wir träumten von weiteren fernen Flug-Zielen. Unter der karibischen warmen Sonne waren dann meine Biwakträume, in den kühlen, hohen Bergen des Himalayas, schnell für den Herbst fixiert.

Und nach den genialen Flugtagen im Herbst 2011, wiederholten wir es zwei Jahre später, letzten Herbst 2013 wieder.



Bir Monastery bei Anflug auf Sunset-Landeplatz bei Bir



Vorbereitung

Nach den Erfahrungen mit genialen Flügen in wilde Gegenden, kalten Höhen und windigen abgelegenen Tälern waren wir das zweite Mal schon besser vorbereitet was uns erwartete - eigentlich halb so schlimm, wie man immer hört bei den Landebier- Geschichten !! ;-)

- Visum Indien (Bürokratie wie immer)

- Mail an Sirin der charmanten Tibeterin, die die Paldens Lodge führt und uns wieder eine Unterkunft organisierte. Preis eines eigenen, einfachen 2-Bett-Zimmer mit sauberer „Plastik-Kessel-Dusche“ (Fr 5.- /Nacht)

- Mail an Bernhard, der Thermik-Magazin-Schirm-Teste und wandelnde Gleitschirm-Enzyklopädie, der jeden Schirm beschreiben und einteilen kann. Wir lernten ihn das erste Mal kennen. Er war spontan auch wieder dabei, auch wenn seine Frau keine Freude hatte.

-Schirm-Gurtzeug-Entscheid
Gradient Nevada - Light und das SupAir Gurtzeug Delight waren für mich ein guter Kompromiss, weight/safety und mit Zusatzgurten, -Fächli für Biwaknächte, ev. lange Wanderungen schon umgebaut und bewährt.

-Material-Liste, wägen jedes Gramms:

6kg

Delight-Gurtzeug L, Notschirm Xtralight L, Cockpit mit Vario-GPS, Spot, Monokular, MyEmergency-Bag (div. wie Battery, Lines, Licences, Fotos, Reepschnur, Kerze, Streichhölzer, Micropur-Wasser-Tabletten)

1,3 kg

Helm, Brille, 2 Paar Handschuhe, HeatPacks, iPad-Mini mit Indian-Sim-Card (für Karten, LonelyPlanet-Trekking-Guides und Bücher)

2.3kg Daunen-Jacke, Daunenschlafsack (dünn), Thermo-Matte, Biwak-Bag, Zahnbürste, Ersatz-Shirt, div ...

0.4kg Camera, Stativ, Carbon-Trekking-Stöcke

5.8kg Rucksack mit Rehausse (Rucksack-Deckel) inkl. NevadaLight28 mit Saucisse 4.9kg

1.9kg Gel-Notkocher, Pfanne, Essen

1.6kg Einmann-Zelt (4-Season)



Bernhard überfliegt unseren Nachbar, unsere Unterkunft ist natürlich nicht so luxuriös ...



Oberer Startplatz, (hinten links ->unterer T/O), noch früh morgens, mit meinem NevadaLight und Delight im Vordergrund



In Bir flog ich immer mein Gurtzeug, ausgerüstet mit Biwaksack, in dem der Gleitschirm als Zusatz-Schlafsack zum dünnen Daunenschlafsack dient (bis minus 15 °C), Thermo-Matte, Nahrung Essen und Wasser.

Meine Ausrüstung war je nach Plänen (dünner Daunenschlafsack, Essen, Wasser) also zwischen 13,5kg und 18,5kg. Es musste für Nächte in hohen Bergen reichen und für ein Tages-Trekking über 4000m-Pass tragbar sein. (Die Strecke Bir-Manali ist ein 6-day-Trek)

Ich hatte „nur“ 22kg in Rucksack (checked-in) & den kleinen Rucksack-Deckel (Rehause) mit Pass, Geld, Instrumente & Camera als Handgepäck, drei Wochen „Travel-Light“ !

4



Tibetische Kolonie Bir (1500m), Startberg (2500m), rechts hinten vom Dorf der bewaldete Kegel



Bir ist übersät mit Gebetsfahnen und Kabeln, wie in Indien ;-)

Ankunft in Bir-Billing

Nach einer kurzen Nacht in Delhi-Airport-Hotel treffe ich Adolf, der von Prag via London reiste und wir fliegen in einer alten klapprigen ATR-Propeller-Maschine zwei Stunden Richtung Norden zum Gaggal-Airport, dem Dharamsala Flughafen der Provinz Kangra im Staat Himachal Pradesh. Weitere zwei Taxi-Stunden gehts nach Bir und wir sitzen schon im gemütlichen Garden-Cafe unter Pinien in Bir. Nach einer herzlichen Umarmung von Sirin genießen wir den ersten Ginger-Lemon-Honey-Tea von „Honey“ Sirin.

Wir erfahren jedoch von der sehr besorgten Sirin, dass die Tibeter nur noch mit einem Permit, ausgestellt in Dharamsala, Gäste aufnehmen dürfen. Sie werden von den Indern „gemobbt“, weil sie friedlich und fleissig, uns Paraglidern eine schöne Zeit ermöglichen und dabei gutes Geld verdienen. Ihr Onkel darf uns leider nicht mehr Privat aufnehmen, aber sie hat uns zwei Zimmer gleich nebeneinander in der Tibeter-Residenz organisiert.

Bir ist ein Dorf, das eine tibetische Kolonie im indischen Gliedstaat Himachal Pradesh beherbergt. Flüchtlinge aus dem chinesisch besetzten Tibet haben sich hier niedergelassen und leben schon in der zweiten und dritten Generation hier.

Verschiedene „Monasteries“ für Meditations- und Spirituelle-Studenten, sowie das tibetische Handwerk wird traditionell gepflegt. Es gibt oft Zeremonien & Prozessionen im Dorf, wo ausländische Gäste willkommen sind und denen feiner Yak-Butter-Tea serviert wird. Meist in dieser Gegend, wo tibetische, oder andere Bergleute sich niedergelassen haben, wirkt es für indische Verhältnisse sauber und freundlich.



Gepflügt wird mit Ochsen von Hand

Dharamsala liegt etwa 42km Luftlinie entfernt. Das sind drei-vier indische Busstunden. Oberhalb Dharamsala liegt der Sitz des Dalai Lama in Dorf McLeodGanj an den Berg.- hängen des Dhauladhar-Range.- Der Dhauladhar-Range ist die erste Bergkette des Himalayas die sich richtig aus der indischen Ebene nördlich von Delhi im Kangra-Valley erhebt. Der erste Hügelzug des Range nach Dharamsala hat Gipfel bis 4900mM. Wenn man diesen ersten Range überquert, begibt man sich in sehr sehr abgelegene Berglandschaften mit Gipfeln bis 6500m, Gletscherwelten

und Gletscher-Seen, angrenzend an Kashmir & Ladakh. Der berühmte Pilgerort mit dem See LamDai, wo Lord Shiva geheiligt wurde und man einen Schluck aus dem See trinkt ist 2-3 Wochen Fussweg von Chamba entfernt. Daneben thronet der magische Berg Manimahesh Kailash (5600mM), der schon in einem epischen Flug von der Legende John Sylvester in einem Flug von Bir aus umrundet worden ist. Wenn man hinter der ersten Kette fliegt, spricht man von „The Back“, oder „have you been in The Back today?“.

Bir, - das Dorf liegt auf 1550mM. Billing, der Startplatz auf 2500mM. Auf den Bildern sieht es nicht so hoch aus, da die Baumgrenze mit den Pinien & Rhododendron oft auf 3500mM liegt.

Schöne Flüge sind der Weg von Rippe zu Rippe Richtung Westen nach Dharamsala und zurück (80km), mit der „Trainstation“ angehängt, eine alte Standseilbahn der Engländer aus der Kolonialzeit, auf dem Ridge nach Osten, erreicht man mit passender Basis und genug Thermikzeit, den 100-er. Weiter gibt es schöne Flüge zum „Land-360“. Ein kreisrunder terrassierter Landeplatz auf dem Ridge Richtung Osten, Bivouac-Flüge zum Prashar-Lake, ein Pilgerort nördlich von Mandi, sowie DER Flug nach Manali, dem Touristen-Magnet-Punkt im Kullu-Valley. Berühmt berüchtigter „Kiffer-Ort“ der Flower-Power-Zeit.

Mit dem Flug über die „Hohen Berge“ (5000m-Pässe), der Heimreise des nur etwa 50km- Fluges von 8 Stunden und der Abenteuer die man erlebte in eisigen Höhen, war man im Kreis der Bir-Flieger dabei ;-)

Im Herbst 2011, konnte ich all diese Flüge mit dem Aspen3 machen. Werde jedoch nie mehr vergessen, wie kalt meine Finger waren, wie ich bei heftigem Talwind im Land der Apfelbäume (wie das Vinschgau Richtung Meran) in meine einzige Landemöglichkeit, ein 15m-Feld, rückwärts - senkrecht runterfliegend reinpurzelte.....! Dieses Jahr hörte ich leider von keinem erfolgreichen Non-Stop-Flug nach Manali. Ausser einem

genialen Bivouac-Trek-Flug eines Franzosen, der zurück von Manali geflogen ist, aber auch mit langen Trekkings unterwegs war. In drei Tagen mit Biwaks auf 4000m. Diese etwa 50km-Luftlinien- Flugstrecke bewältigte er sehr abenteuerlich. Die Spreu vom Reis getrennt (siehe Bild ;-)) wird für mich mit den Cracks, derjenigen die den „Back“ befliegen und auch auf Biwaks oder Treks unterwegs sind.



**Bir-Rekord:**

Den Bir-Rekord halten Andrej & Kubo. Zwei sehr eindrückliche Jungs, die mit ihren Aspen4 diesen Frühling punkteten. 228km flache Dreiecke.

<http://www.xcontest.org/2013/world/en/flights/detail:Ado/19.4.2013/04:05>

Diesen Herbst waren sie oft für mich „Die Referenz“, wann starten, was möglich ist. Immer zu jedem Vol-Bivouac bereit und ausgerüstet. Eindrücklich !!!

Fliegerisch;

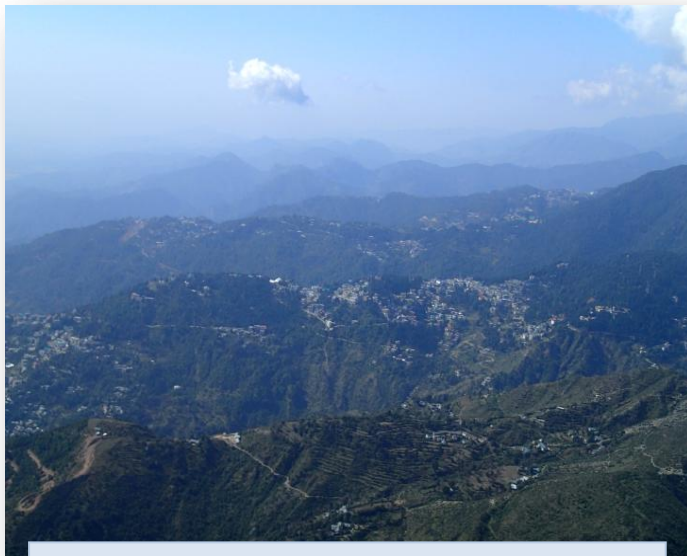
Ein zuverlässiges geniales Herbst-Streckenfluggebiet. Wer „Vorne“ fliegt, wie die meisten, wie auch die vielen Russen, oder Ostblock-Leute, am ersten Ridge zwei-drei Kreten nach Ost und West fliegt, der muss nicht solche Abenteuer befürchten, wie sie oft in Geschichten zu hören sind (siehe auch meine Geschichten ;-). Man sieht viele Russen die hier lernen, deshalb auch oft einer mit Gips, oder Stöcken in der Hauptstrasse in Bir.

Gefahren;

Landungen auf den durch Absätzen durchsetzten Reis-Terrassen und je schöner grün das Landefeld, desto mehr im Wasser steht leider der Reis.

Versteckte oft schlecht sichtbare Leitungen bei Außenlandungen. Viele Kinder und Leute - innert Minuten stehen sie um den Schirm nach der Landung und ermöglichen kein ruhiges, besinnliches Packen nach einem schönen Streckenflug.

Es gibt teils heftige Gewitter mit Graupel-Schneeschaue, diese sind oft erstaunlich ortsgebunden und man kann meist gut ins Flache „rausflüchten“. Turbulenzen wie in den Walliser-Alpen kann es immer geben.

Erste Tage und Permit-Flüge:

McLeodGanj mit den oberen Häusern von Dharam-sala links

Angekommen - und der Regen, die letzten Monsun-Tage waren fertig. Wir hatten also das richtige „Timing“ - Glück und konnten vom ersten bis letzten Ferientag täglich fliegen. Wir haben dann die ersten zwei Tage die indische Bürokratie kennengelernt. Nachdem wir für das Permit für eine tibetische Übernachtung nach Dharamsala mussten, 3Std mit Bus ein Weg, versuchten wir die 45km Luftlinie zu fliegen und dort zu schlafen. Wir schafften es wegen einem drohendem Gewitter nur in die Hälfte. Adolf hinter mir landete in trockenem Bachbett, ich ein wenig weiter fand trotz der vielen Bäume und Wälder einen schönen, geraden, sicheren, Wiesen Platz, was aber leider

ein Militär-Gebiet war. Ich wurde mit entsprechender Begleitung zu den Offizieren geführt :-)

Nachdem viele Fotos gemacht wurden und dem Checken der Ausrüstung, wurde ich dann von der Militärpolizei "but don't worry to much" sagten sie mir :-) weiter gefahren mit Jeep. Am nächsten Ort, ein Ukrainer-Paraglider, ebenfalls in dem riesigen Gelände gelandet und ich, mussten wieder alles auspacken, Geld zählen, Ausrüstung notieren, von Camera bis iPad und Ohren-Stöpsel ... Gesucht wurden auch Sat-Telefone die verboten sind. Ablenken vom Spot und beeindrucken konnte ich sie mit dem Solario

.....piiiiiiiip ->steigen,--- pööööp -> sinken ... -> grosse Augen und Gelächter :-))



Der oberste goldig dekorierte Waffenplatz-Chef kam. In gesittetem Englisch und korrekt, stolz auftretend fragte er: "Did my men treat you correctly". Nach einigem „smalltalk“ bekamen wir Kaffee und später wurden feine Somosas zum Essen und Tea aus der Offiziers-Kantine serviert.

Verpflegt wurden wir abends von der Militärpolizei und dann zur Polizei in Palampour gebracht. Die Militärpolizei warnte uns vorher dann noch vor der Polizei. Wir sollten Geld auf dem Körper verteilen, verstecken, kein Tip bezahlen !

Wieder Bürokratie. Es stellte sich heraus, dass zwei Polizisten auch schon in Bir geflogen sind, mein Beruf dazu sehr faszinierend, es gab schon bald Süßigkeiten, aber auch langwierige Telefone, da der Ukrainer sich als nicht englischsprachig anstellte.

Zu guter Letzt, ohne Busse und entschuldigend, freundlich, hatten sie uns den Local-Bus gestoppt und wir konnten unserer Wege gehen. Ich traf dann Adolf in Dharamsala im besten Hotel auf der Dachterasse zum Bier. Er war nur ein Kilometer hinter mir gelandet und schon sehr redselig am dritten Kingfisher-Beer, - Geschichten bis in die Nacht :-))

Tags darauf wieder Büro-Schikane in Dharamsala. 3 Stunden für unzählige Fackel Papier und Büro-Parcour.

Wir konnten aber am Hausberg in Dharamsala nach dem Mittag starten und versuchten wieder zurück nach Bir zu fliegen. Sehr zähe Thermik, deshalb schafften wir es wieder nur in die Hälfte, aber schöne Erlebnisse und zwanzig jubelnde Kinder, die nach der Landung, beim Packen zuschauten und fotografiert werden wollten.



Anstatt mit Taxi/Bus ein Tag für Permit hin- und herfahren wie die meisten ... hatten wir doch zwei schöne erlebnisreiche Flugtage zum Einstieg in unseren Trip.



DhulaDhar-Range mit der ersten 4500m hohen Bergkette im Hintergrund links



Standard-Day

Gibt es nicht ;-) ... doch ein Tages-Ablauf.

Morgens bei Sirin ein kräftiges Frühstück. Feiner englischer Porridge, Eier-Omeletten, oder „Fruit-Müesli“. Zwischen 8 Uhr und 10 Uhr Fahrt zu Dritt mit kleinem Mahindra-Suzuki-Taxi zum Start. Start ab 10 Uhr und Flüge bis 6 Stunden oder 16 - 17 Uhr Nachmittags. Rückweg von Landeplatz, Ginger-Lemon- Honey-Tea, Milk-Tea, oder Bier ... Dusche und feines tibetisches fleischloses Znacht bei unserer „Ammaaa“.

Es gab täglich „à discretion“ Reis, Linsen und Gemüse. Tomaten, Zwiebeln, Gurken & Fladenbrot -- alles für 1Euro. - Fühlte mich wirklich gesund und fit nach drei Wochen !!



Ammaaa in ihrer Strassenküche

Special-Days

Täglich !

So „schlich“ ich mit Basis 2000m, was nur als Gleitflug aus einem Nebelloch am Startplatz gedacht war, in zwei Stunden-Flug zu Camp -360. Konnte nach windigen 15 Anflug- Versuchen an Ridge bei einer Bauernfamilie auf 2000m unter der Nebeldecke landen, zu Robin's Neubau-Camp trekken und mithelfen beim Bau seiner Lodge. (etwa bei Km-17 von Bir nach Osten)

In unglaublicher Handarbeit baut er dort unweit vom bekannten Land-360 eine Lodge auf 2200mM Ein Hippie-Camp, - Gleitschirm-Hippies, wo jeder mithilft, vom lachenden indischen Steinmauer-Handwerker, der lieber Nachts ein Berg-Menü für uns zubereitet, bis zum amerikanischen Tandem-Berufs-Piloten Brian aus Nepal, der tagsüber lieber „Slackline- Demo“ gibt; wie man balancierend darauf Joints rollt, bis zum deutschen DJ Heiko, der lieber sein hochbezahltes Gast-Spiel in einer Nobel-Disco von Goa absagen würde.

Falscher Startwind für Sunrise-soaring aber herrliche Stimmungen, wenn auch kühle Nächte, belohnt mit unbezahlbaren Sonnenaufgängen

von dem Leiter -Ende die "Train Station " zwei Ridges weiter hinten der Startplatz Billig, dann die 4000er Richtung Dharamsala



Der Bollywood-Filmkünstler

Rafik zeigt Abends auf seinem Apple die unglaublichsten Kurz-Filme, alles mit Strom aus dem Generator und Pink -Floyd-Musik aus alten grossen Boxen ... einfach nur Leben pur ! Cool, cool cool ...

**Links:**

Zur Feier der Aufrichtung des Mittel-Pfosten der Lodge kauften wir für 100 Ruppies ein Huhn von den Bergbewohnern. Robin richtet es her und im indischen Dampfkochtopf wird es drei Stunden gargesocht.

Indischer Rhum und Cola wäre nicht nötig für die Desinfektion, aber runden den feinen Geschmack des wirklichen Bio-Chicken ab.

Unten:

In Nacht-Aktion(Verboten), wird der Stamm eines Baumes gefällt und von den Einheimischen zur Lodge gebracht ... -- wir haben nichts gesehen, aber sie ein paar Ruppies verdient.



Bild oben : Nach meinem Abflug --.. Meine Starthelfer am "ObLucke"-Platz
Robin und Land-360-Crew auf dem Startplatz unterhalb Lodge, der Mittel-Pfeiler ist montiert,
...-- ich fliege zurück nach Bir.



Weitere Erlebnisse - ----

die Flüge in „the Back“ mit schwierigen Landungen in engen Tälern und ruppigen Talwinden, die langen Busfahrten mit stolzen Busfahrern in überfüllten Bussen zum Lokal-Tarif von 20 Rappen für 2 Stunden oder so, ... die unzähligen Kinder nach der Landung, Wegbeschreibungen und Hilfe der „Joint“ rauchenden Gaddi-Hirten.



Bilder unten:

Tata-Pani, der Jacuzzi-Landeplatz in den Bergen, dessen heisses Wasser-Wellnessbad aus einer Quelle fast jede schlechte Landung heilt (unten links) und das geniale Abschluss-Konzert des Profi-Saxophonisten mit Küchentopf-Schlagzeuger (unten rechts) machten diesen Trip einmal mehr zu einem unvergesslichen Abendteuer unter Gleitschirm-Abenteurern !



Obwohl dieses Jahr die hohen Flughöhen sehr schwierig waren, kleinere Biwak-Flüge waren trotzdem möglich und wir waren vom ersten Ankunftstag bis zum letzten Reisetag täglich in der Luft.

21 Reisetage - 17 Flugtage - 53 Flugstunden



Wir werden wieder kommen, das nächste Mal hoffe ich für mehr „vol-bivouac“ und den XContest wieder als Nebensache. Denn das sind meine wahren bleibenden Erinnerungen und Abenteuer !



Live enough of what you've always dreamed of doing and there's no room left for feeling bad.
(Richard Bach)

Unser Treffpunkt zum Landebier im

Gasthaus Sonne

Dorfstrasse 4 8228 Beggingen

Öffnungszeiten: Montag bis u.m. Sonntag 09:00 bis 24:00 Uhr

Gut bürgerliche Küche / Tagesmenue

ideal für Ihre Privat- und Firmenanlässe

Gästezimmer (2 Doppelzimmer)

Auf einen Besuch freuen sich Ihre Gastgeber

Familie Ammann

Tel. : +41 52 680 15 53

mobil: +41 79 420 21 00

mail: gasthaus-sonne@bluewin.ch

Die Rampengeschichte

hier einige überlieferte Fakten von Sepp Renggli

1977 Fluglehrer Hans Meier (DELTAIR) war damals im Gebiet Beggingen tätig.

1978 Fand ein "Flugtag" statt. Um besser starten zu können, wurde an der vorderen Hangkante in Fronarbeit eine kleine Mauer errichtet, sowie die vorhandene Mulde mit Grien aufgeschüttet. Nach Aussage Beteiligter wurde auf diesen Flugtag hin eine provisorische Rampe gebaut, die jedoch nach dem Anlass wieder demontiert worden ist.



1979 Rolf Oechslin gründet seine Flugschule zum Teil mit Material von H. Meier.

Die ersten Höhenflüge absolvierten die dazu fähigen Schüler ab Ob Lucken. Im offiziellen Flugführer des SHV war der Startplatz als schwierig aufgeführt und wurde nur für versierte Piloten empfohlen.

1985 Wurde an der GV im Rössli beschlossen, wieder einen Flugtag durchzuführen, und bei Erfolg diesen im 2-Jahresrythmus zu wiederholen.

Auf diesen Anlass hin haben wir eine Rampe in Leichtbauweise (ALU) hergestellt, welche jeweils ein paar Wochen später problemlos abmontiert werden konnte. In Absprache mit dem Fluglehrer wurde die Anlage mit einem vorgehängten Podest versehen, damit auch Flugschülern ein sicherer Start gewährleistet war.

1987- Nächster Flugtag. Um problemlos Passagierflüge jeweils am Flugtag durchführen zu können, haben wir die Rampe verbreitert und mittels Paletten erhöht. (Siehe Bild)



1988 hat sich die Ansicht von René Stoll durchgesetzt, wieder von hinten starten zu wollen. Das Podest wurde entfernt, die Rampe wieder tiefer gesetzt und damit auch flacher gemacht.

1990 Die Gemeindebehörde bewilligt die definitive Platzierung der Startrampe mit der Auflage, ein entsprechendes Baugesuch einzureichen, welches auch bewilligt wurde.

1992 Auf die Bundesfeier hin musste die Rampe jeweils entfernt werden um einen Brandschaden zu vermeiden. Dies wurde offensichtlich für einmal vergessen, sodass die Rampe Totalschaden erlitt. (Es gab auch Stimmen die glaubten, dass von missliebigen Leuten nachgeholfen worden sei) Eine neue Holzkonstruktion wurde damals sofort in Angriff genommen. Die Hauptarbeit erledigte Hp. Hauser. (Hausi

Impressionen vom Rampen-Neubau

Nach gut 20 Jahren war die Rampe nun ziemlich morsch (siehe Bild) und es wurde beschlossen, eine neue zu erstellen. Urs Kohler erstellte die neue Rampe analog der alten, welche abgerissen werden musste. Und so versammelten sich am 19. Oktober 2013, einem goldigen Herbstmorgen eine recht grosse Schar Clubmitglieder auf Ob Lucken, um das Werk in Angriff zu nehmen.



Die sanierungsbedürftige, morsche Rampe

Die Rampe wird zersägt. Und diesmal fällt die Rampe (anstelle eines "Tarzans") in die Büsche



Hau Ruck -- mit vereinten Kräften wird die alte Rampe Stückweise herauf-gezogen und zum Entsorgen verladen

Arbeit macht hungrig: Ein reichhaltiges Buffet lädt zur Zwischenverpflegung ein und es wird wacker zugegriffen





Zügig wird Brett für Brett in luftiger Höhe auf die Träger geschraubt.....



.....und schon präsentiert sich die neue Rampe als gelungenes Gemeinschaftswerk. für die nächsten 20 Jahre Flugbetrieb.



Der Rampenbau kann mit diesen Links im Schnelldurchlauf auf YouTube angeklickt werden

https://www.youtube.com/watch?v=aMssKENey5U&feature=player_detailpage

http://www.youtube.com/watch?v=APAQZTFWzr4&feature=player_detailpage



Kohler
DAS IST NOCH HANDWERK!

KOHLER
ZIMMEREI & HOLZBAU
Sonnenweg 42
8240 Thayngen
Tel./Fax 052 649 44 14
info@kohler-holzbau.ch
www.kohler-holzbau.ch

Feuerbottich

Weidlingsbau

Rampenbau

Und hier noch eine Rampengeschichte

Ruedi Köllner, ein Deltaflieger der ersten Stunde schrieb im September 2013 unserem Präsi folgende Mail:

Guten Abend Herr Zemp,

zuerst möchte ich mich kurz vorstellen: Als Mitglied einer kleinen Gruppe von Deltafliegern in der Region Schaffhausen erlebte ich in den 70er Jahren mit den damaligen Rogallo-Drachen die Anfänge dieser neuen Flugsportart. Mit viel Mühe haben wir uns autodidaktisch das Fliegen beigebracht und sind die geeigneten Wiesenhänge im Klettgau und im Reiat rauf und runter gerannt. Wegen der armseligen Gleitzahlen von ca. 3 - 4 waren wir gezwungen, auf auswärtigen Plätzen zu fliegen, um wenigstens ein paar Minuten in der Luft bleiben zu können. Ebenalp,



Hoher Kasten, Kronberg, usw. waren unsere Hausberge, die schon damals die Geräte auf den Seilbahnen mitnahmen. An Thermikfliegen war noch nicht zu denken, einzig starke Hangaufwinde konnten zur Flugverlängerung genutzt werden. Alles war sehr rudimentär, die Deltas, die Gurten (oder Sitzbrettli!), es gab noch keine Rettungssysteme und Varios, es ging einfach fast immer nur abwärts. In jener Zeit gründeten wir dann den **DCS**, damals **Delta Club Schaffhausen** (es gab damals auch noch keine Gleitschirme). Einen geeigneten Startplatz gab es in der Region noch nicht. Und so suchten wir nach eventuell geeigneten Orten auf der 25'000er Karte oder im Gelände und stiessen dabei dann auf den **Ob Lucken**, der ein ideales Profil und eine optimale Ausrichtung zur Hauptwindrichtung aufwies. Nur, der Platz war zwar gross genug für das **1. August-Feuer**, aber viel zu stark umgeben mit Gebüsch, seitlich und auch vorne. Zusammen mit Hans-Peter Welti, der leider vor 2 Jahren verstorben ist, suchte wir den Begginger



Förster auf und konnten ihm seine Zustimmung abgewinnen, "ein paar Büsche" zu stutzen, um einen ersten Flugversuch zu wagen. Im Frühling war es dann soweit, dass der erste Startversuch bei einem schönen Hangaufwind gelang (**da war weit und breit noch keine Rampe**). Dieser erste Flug wurde mit unserem damaligen 1. Gerät, einem grün-weissen FFA, gebaut von den Flug- und Fahrzeugwerken Altenrhein, ausgeführt und dauerte ca. 2 - 3 Minuten. Alles weitere folgte dann in den darauf folgenden Jahren, der Ausbau des Platzes mit breiterer Schneise, die Startrampe, die Planierung des Anlaufes, Info-Tafel, **Pachten**



des bis heute benützten Landeplatzes, Zufahrtsregelung, denn am Anfang war während längerer Zeit keine Zufahrt mit Autos erlaubt und alle Deltas mussten vom Heidenbomm zum ob Lucken getragen werden. Und natürlich gab es noch während langer Zeit keine Gleitschirme. Seit ca. 1976 bin ich nicht mehr fliegerisch aktiv, aber noch immer hängt der alte FFA bei mir in der Garage. Aus Platzgründen muss ich nun das alte Tuch mitsamt dem Alu-Skelett loswerden. Bevor es verschrottet oder recycelt wird, biete ich es dem

DGCSH zur kostenlosen Übernahme an, vielleicht hat jemand Platz dafür. Ob es nach den langen Jahren im nicht entfalteten Zustand noch flugtauglich wäre, kann ich nicht sagen. Ich bezeichne das Gerät daher als nicht flugtauglich und kann keinerlei Haftung für dessen Verwendung übernehmen. Beiliegend sende ich das Foto vom allerersten Flug überhaupt, der am Ob Lucken stattgefunden hat, eben mit dem besagten grün-weissen FFA.

Ausserdem noch zwei Bilder vom Steinbach Flamingo, (siehe Foto oben) ein Gerät der 2. Generation, das bei gutem Wind schon lange Flüge über dem Lucken ermöglichte.

Ich würde mich freuen, wenn Sie mir im Laufe der nächsten paar Wochen eine Rückmeldung geben könnten. Gerne können wir uns auch treffen und das Gerät besichtigen (Es hängt in Löhningen bei meinen Eltern)

Mit freundlichen Grüßen, Ruedi Köllner Schützenstrasse 41 8212 Neuhausen

Bestell-Ecke

Zu Beginn der warmen Flugsaison könnte man sich wieder mal ein neues Kleidungsstück zulegen.

Grössen: **L** oder **XL** alle in grau, mit Signet des DGCSH auf linker Brusthöhe und Logo „Rampespringer“ auf dem Rücken. (Kreation von Fritz Stoll)

bestellen unter der E-Mail Adresse: beri@gmx.ch oder Tel.: 052 301 00 69 Mobil: 079 660 59 01

Dieses Schnäppchen kostet nur 20.- Fr. pro T-Shirt



Es hät solang's hät





2 neue Mitglieder stellen sich vor



Name: Benjamin Becker Alter: 28 Jahre Wohnort: Wallisellen
fliege seit: 6.5 Jahren
Xcontest seit: Aktuell 4. Saison
Max. Strecke: 209km FAI im Wallis

Seit ich 3 Jahre alt bin fasziniert mich die Fliegerei, es gab und gibt für mich nichts grösseres als in der Luft zu sein. Das fliegen mit dem Gleitschirm kommt einem Vogel am nächsten, deshalb fasziniert mich diese Art von Fliegen am meisten :-)

Zum Fliegen bin ich damals durch meine Mutter gekommen welche auch eine extrem engagierte Pilotin war, heute fliege ich meistens mit meiner Freundin, meinem Bruder und einem engen Kreis an Fliegerkollegen welcher sich durch den Wechsel zum DCSGH hoffentlich noch etwas vergrössern wird ;-)

Somit wünsche ich allen Piloten happy Landings und eine tolle Flugsaison 2014 Benjamin Becker



Tamara Nussbaum

geb. 04.03.1989
8304 Wallisellen 079 243 74 78

Im Februar 2011 habe ich mein Gleitschirmbrevet gemacht. Auf dieses tolle Hobby bin ich durch meinen Freund Benjamin Becker und seine Familie gekommen, und würde es nie missen wollen. Ich empfinde das Fliegen als super Ausgleich zum Alltag, denn jeder Flug ist einzigartig. Einer meinen tollsten und schönsten Flüge, war jener wo ich über den Furkapass flog. Diese fantastische Aussicht

und die super Eindrücke werde ich noch lange in Erinnerung behalten und freue mich auf weitere tolle Erlebnisse.

Grüessli Tamara



RENGGLI
Spritzguss · Formenbau

GEBR. RENGGLI AG
Schweizersbildstrasse 57
CH-8200 Schaffhausen

Tel. +41 52 644 55 55
Fax +41 52 644 55 56

E-mail: info@renggli-ag.com

Internet: www.renggli-ag.com



Möchten Sie Gönner oder Mitglied des Delta- und Gleitschirmclubs Schaffhausen werden ?

Beitrittserklärung zum Delta – und Gleitschirmclub Schaffhausen

Ich möchte dem Delta und Gleitschirmclub Schaffhausen beitreten als

☐

Passivmitglied

(Jahresbeitrag Fr. 20.--)

☐

Aktivmitglied

(Jahresbeitrag Fr. 50.--)

☐

ich bin Deltapilot/ In

☐

ich bin Gleitschirmpilot/ In

☐

noch in der Schulung (bei Flugschule).....)

(zutreffendes bitte ankreuzen)



Name, Vorname:

.....

Adresse, Plz, Ort:

.....

Tel.Nr. **E-Mail:**.....

Senden an Aktuar :Delta und Gleitschirmclub Schaffhausen

Beat Ritzmann Seewadelstrasse 23a 8444 Henggart Tel: 079 / 660 59 01 / Mail: beri@gmx.ch

oder an: Adrian Zemp

Delta- und Gleitschirmclub Schaffhausen Randenstrasse 4 8226 Schleithelm

Telefon 079 817 95 58 Mail: a.zemp@bcontrol.ch

Urs Frei (Vice Präsident)

Tel.mobil: 079 665 81 54

Mail: : info@dgcsch.ch



SPONSOREN DIESER CLUBZEITSCHRIFT

Wir bedanken uns herzlich bei allen Sponsoren, welche uns mit ihren grosszügigen Beiträgen die Realisation dieses Westwindes ermöglicht haben.

Restaurant Reiatstube

Frau Monika Meister
Dorfstrasse 57

8236 Opfertshofen SH 052 649 34 16 052 649 41 22 reiatstube@bluewin.ch

Restaurant Sonne

Familie Ammann
Dorfstrasse 4

Beggingen

Tel. : +41 52 680 15 53 mobil: +41 79 420 21 00 mail: gasthaus-sonne@bluewin.ch

Tamagni Getränke AG

Getränke en gros
Chlaffentalstr. 100

8212 Neuhausen am Rheinfall/SH 052 675 56 56; www.tamagni.ch

Kohler Zimmerei & Holzbau

Sonnenweg 7
CH-8240 Thayngen

Tel 052 649 44 04 Fax 052 649 44 14 info@kohler-holzbau.ch

GEBR. RENGGLI AG

Schweizersbildstrasse 57
CH-8200 Schaffhausen

Tel. +41 52 644 55 55 : www.renggli-ag.com

**Flugschule Swissraft Walo Besch,
7018 Flims Waldhaus, Flugschule**

081 911 52 50; Fax 081 911 30 90 walo@fs-swissraft.ch



Flugschule Swissraft
Walo Besch
Parlatsch 618
Postfach 88
CH- 7016 Trin Mulin

Telefon 081 911 52 52
Fax 081 911 52 51
Infoband 081 911 52 53

Wir bieten Ihnen:

 **Gleitschirm- und Deltapassagierflüge**

 **Schnuppertage**

 **Grundausbildung**

 **Reparaturen und Service**

 **Testflüge**

 **Hausmarken : Ozone, Gradient,**

Swing, Air Designe, Ikaro 2000

