



«Delta-SM light»: *Stanserhorn Cup*

Meine erste Wettkampf-Erfahrung

Nach den langen Wintermonaten am Boden versuche ich, meinem Entzug mit dem Besuch verschiedener Internetseiten entgegenzuwirken. Vor zwei Monaten war auf www.vole.ch, der Internetseite des Delta Club Valais, ein Link zur Delta-SM 2008. Mit weniger als 100 Flügen im Flugbuch bin ich noch nie richtig auf Strecke gegangen und hatte auch noch nie ein GPS in der Hand. Somit fühle ich mich nicht gerade angesprochen, klicke aber aus Neugierde trotzdem auf den Link.

 **Michel Chterev** 

Der Link führt zum Delta Club Stans. Noch halb im Winterschlaf überfliege ich gelassen die Informationen. Aber plötzlich wachen meine Sinne auf: «bi-bi-biiip!». Im Text steht: «Parallel zum Hauptwettkampf gibt es interessante Innovationen für Piloten ohne Wettkampflizenz, darunter ein Wettkampf light, der Stanserhorn Cup! Die Piloten beschränken sich auf Bojen im Engelbergertal, in Reichweite von verschiedenen sicheren Aussenlandeplätzen nebst dem offiziellen Landefeld». Nach zwei Klicks ist der Google-Earth-Flügel entfaltet. Engelberg ist ja bekannt, aber... grossartig! Die Gegend sieht ja wunderschön aus! Gipfel bis 4000 m, viele Seen, breite, grüne Täler... Mal schauen: CHF 200 für die Anmeldung inklusive fünf Tage fliegen in einem neuen Spielgebiet, Chauffeur, allgemeine Logistik, Rückholservice, egal wo man landet, Deltapiloten aus allem Himmelsrichtungen und und und... Was will man mehr? Tastatur auf den Knien geht's los. «Anmeldung»! Ich bin dabei.

Donnerstag, 8. Mai. Ich beantworte das SMS meiner Mutter: «Mach dir keine Sorgen, die Bedingungen sind perfekt und die Organisation richtig schweizerdeutsch...» Nach der ersten Nacht auf dem Campingfeld des Bauernhofs, der gegenüber dem Landeplatz des Delta Club Stans steht, wachen wir unter einem perfekt blauen Himmel auf, der durch die ersten Sonnenstrahlen vergoldet wird. Das energiereiche Frühstück – Roggenbrot, Käse, Speck und Schwarztee – damit wir den ganzen Tag auf 2000 m an der Sonne aushalten, ist eingenommen und das Team Vaud-Valais-Fribourg (bestehend aus Daniel dem Bartgeier und mir; der Rest der Truppe ist noch immer im Winterschlaf... :-/) macht sich auf den Weg, die Ausrüstung zu verladen. Vor Ort herrscht Gedränge: Piloten, Helfer, Fotografen. Die Flügel werden gestapelt, und die Zubringerwagen pendeln hin und her. Irgendwann sind auch wir dran.

Einen mehr als zehnjährigen Delta möchte man schonen... Wir laden also die Gleiter der Konkurrenz zuerst und versuchen, unsere

Cloué au sol pendant les longs mois d'hiver, on essaye de combler un peu le manque en surfant sur les différents sites du web. Il y a deux mois, [vole.ch](http://www.vole.ch)(1) affichait un lien pour le Championnat suisse et international de delta 2008. Avec un carnet où figurent moins de cent vols et n'ayant jamais véritablement fait de distance et encore moins touché à un GPS, je ne me sens pas du tout concerné, mais je clique par curiosité.

 **Michel Chterev** 

C'est le site du Delta Club Stans. Avec le même détachement, engourdi par mon hibernation, je survole les infos quand soudain: «bi-bi-biiip», les sens s'éveillent. Le texte dit: «en parallèle de la grosse compète, d'intéressantes innovations seront introduites pour les pilotes qui ne possèdent pas une licence de compétition: c'est un championnat light, la Stanserhorn Cup! Les pilotes devront passer des balises placées uniquement dans la vallée d'Engelberg et à portée d'aile d'atterrissages de fortune sans danger, en plus du terrain d'atterrissage officiel.»

Deux coups d'étaqu-clicqueur et la Google-Earth-Wing est tendue. Engelberg, c'est connu mais...? Épatant! Cette région a l'air magnifique. Des sommets jusqu'à 4000 m, des lacs, de larges vallées verdoyantes... Récapitulons: «Taxe d'inscription: CHF 200.– », pour cinq jours de vol sur un nouveau terrain de jeu, avec chauffeur, encadrement logistique, une récup quel que soit l'endroit où l'on pose, des deltistes venant des quatre coins de la stratosphère, etc., etc. ...que rêver de mieux? Départ, le clavier est aux genoux «inscription», on y sera!

Jeudi 8 mai, je réponds au SMS de ma maman: «Ne te fais pas de souci, les conditions sont parfaites et l'organisation bien suisse-allemande...» Effectivement, après une première nuit de camping dans le champ de la ferme située en face de l'atterro du Delta Club Stans, notre réveil est d'un bleu azur parfait tout juste doré par le soleil. Petit déjeuner énergétique(2) et LE «team Vaud-Valais-Fribourg» (composé de Daniel Le Gypaète barbu et moi-même, le reste des troupes étant toujours en hibernation... :-/) part pour le chargement. Sur place, tout le monde s'agite: pilotes, staff, photographes, les ailes s'empilent et les navettes vont et viennent. Notre tour arrive.

Avec un delta qui a plus de dix ans, on est d'autant plus soucieux de le préserver. On décide donc de charger les ailes des «concurrents» en premier pour avoir la sienne au dessus du tas afin qu'elle ne souffre pas trop durant le transport. Et de une, et de deux, ...après la sixième,



Bahn aufs Stanserhorn. Le téléférique du Stanserhorn. Daniel, unterwegs zum Startplatz. Daniel porte ses plumes jusqu'au décollage. Zuerst ein Nest von Deltas. Au sommet, un nid de deltas. Sind sie nicht schön, diese Flügel? Ne sont-elles pas belles, ces ailes?

«Championnat light»: *Stanserhorn Cup*

Récit d'une première expérience en compétition

obendrauf zu packen, damit sie während dem Transport nicht allzu sehr leiden müssen. Eins, zwei... nach dem sechsten packe ich meinen – aber die geladenen Deltas sind bereits mit einem Spanngurt am Bus befestigt! Tja, die Deutschschweizer nehmen die Festigkeitsnormen der Gepäckträger ernst. Wenn die den gelben Gepäckwagen gesehen hätten, den wir 2003 auf dem Monte Cucco benutzt haben (www.lesitedecola.com/deltaplane/deltaplane)... So ist es aber besser. Sehr beruhigend, was den weiteren Verlauf angeht. Es wird gezeigt, dass die Helfer vorbereitet und keine Anfänger sind.

So, fertig lustig. Auf dem Stanserhorn angekommen muss man den Flügel zum Startplatz transportieren und ein paar Quadratmeter finden, um ihn einigermaßen bequem auszubreiten. Briefing ist in zwei Stunden. Da bleibt noch etwas Zeit, einen Kaffee zu trinken und rauszufinden, wie dieses GPS funktioniert, das mir Vincent, unser Lieblings-Greyerzer, grosszügigerweise ausgeliehen hat. Der 10-cm²-Bildschirm scheint alle Informationen zu beinhalten, die auch in einem 747er-Cockpit vorhanden sind: Das wird noch heikel. Am Schluss aber sind es doch nur ein paar wenige Pfeile, denen man folgen muss, um an die Wendepunkte zu kommen, und einige Zahlen – das sollte wohl zu meistern sein.

Task 1

Die Atmosphäre ist angeregt, Kumuli blühen auf, die Anspannung steigt. Es wird Zeit abzuheben. Einer nach dem anderen bemalt den Himmel mit seinem Flügel. Kein Stress. Ich starte als letzter der 17 Piloten. Wie ein Kreisel steige ich in weniger als fünf Minuten von 1800 auf 2600 Meter. Ich berausche mich an einer Wolke – wo aber sind die anderen? So, wie es aussieht, sollte nun auch ich zur Talquerung ansetzen. Overdrive ganz offen, leichter Zug an der Speedbar, mit 45 km/h, 1 m/s Sinken und einer Gleitzahl von etwa 12 geht's ganz korrekt in diejenige Richtung, wo der erste Wendepunkt sein muss. «Yes! Das fängt gut an!»

Hunderttausend heulende und jaulende Höllenhunde! Der verdammte Pfeil zeigt immer noch Richtung Startplatz! Als hätte ich den Startzylinder gar nicht verlassen, obwohl ich schon bald auf der anderen Talseite bin! Mein Fluginstrument lässt mich im Stich, ich kenne das Gebiet nicht – ja dann, Schluss mit dem Task! Dann fliege ich halt ein wenig für mich und erkunde die Gegend. Dort, ein günstig orientierter Hang, der schon seit längerer Zeit aufheizen muss. Nur ein enges Nebental, das ich überqueren muss. Beim Briefing haben sie's ja gesagt: «Heute kein Wind». So ein Anfänger! Was ist mit dem Talwind? Und mit dem Venturi-Effekt? Ich saufe mächtig ab... Da

j'empoigne la mienne mais les sangles forment déjà une boucle autour du petit tas d'ailes sur la navette? Eh oui! Les Suisses-allemands ne plaisaient pas avec les normes de résistance des porte-bagages (s'ils avaient vu le fourgon jaune qui nous a emmenés à Monte Cucco en 2003...[3]). C'est tant mieux, rassurant pour la suite de l'organisation générale, ça montre que les bénévoles ont été bien briefés et ne sont pas des novices!

[1] site du Delta Club Valais. [2] p'tit déj chargé = pain de seigle, fromage, lard et thé noir, pour tenir toute la journée au soleil à +2000 m. [3] <http://www.lesitedecola.com/deltaplane/deltaplane>

Bien, ça rigole plus. Arrivé au sommet du Stanserhorn, il faut porter sa machine jusqu'au décollage, se trouver quelques mètres carrés pour pouvoir la déployer avec un minimum d'aisance au milieu des autres. Le briefing est dans deux heures. Ça nous laisse le temps de boire un petit café et surtout découvrir le fonctionnement de ce GPS (généreusement prêté par Vincent, notre Gruyérien préféré), dont l'écran de dix centimètres carrés me donne affreusement l'impression de regrouper toutes les informations que l'on trouve dans un cockpit de 747, ça promet. Finalement, une flèche dont on doit suivre la direction pour rejoindre les balises et quelques chiffres, ça ne devrait pas être trop difficile à gérer.

Task 1

L'atmosphère s'émoustille, les cumulus commencent à éclore, la tension monte. C'est le moment de prendre son envol. Une à une, les ailes viennent colorer le ciel. Pas de stress, je suis le dernier des 17 pilotes à se lancer. Tel une toupie, propulsé de 1800 à 2600 m en moins de cinq minutes. Ivresse d'une bouffée de nuage, mais où sont passés les autres? Il semblerait que c'est le moment de partir en «transition». Etarqueur à fond, légère traction sur la speed barre, 45 km/h avec -1 m/s, finesse de ~12, ça a l'air correct, cap sur ce qui doit être la première balise. «Yes, c'est bien parti!»

Mille milliards de mille sabords. Cette maudite flèche continue à pointer en direction du décollage. Comme si je ne sortais pas du «cylindre du start» alors que j'arrive déjà sur l'autre versant de la vallée! Trahi par mon instrument de vol, ne connaissant pas la topographie du site, tant pis pour la task! Je vais faire un petit tour perso et découvrir les alentours. Là-bas, une face bien exposée qui doit chauffer depuis un bon moment. Juste une vallée adjacente étroite à passer, et au briefing ils ont dit «pas de vent (météo) aujourd'hui». Quel amateur! Et le vent de vallée! Et l'effet Venturi!... Ça dégueule à boulet, impossible d'en sortir, faut ouvrir le cocon, ça va être un contre-pente. Là, une

komme ich nicht mehr raus, muss das Gurtzeug öffnen, das wird eine Handlung... Da, ein schöner, regelmässiger Hang, gerade noch genügend Höhe für einen Kontrollüberflug. Jetzt den Wind spüren. Ich steche zum Boden, richte den Flügel wieder auf – und lande schön sanft.

Ein Rückholservice ist ja schon gut, aber wie kriege ich die Koordinaten aus dem GPS? Also ehrlich, dieses GPS! Wie haben's die Piloten denn vorher gemacht? Zum Glück ist die Hausmutter des nächsten Bauernhofs gastlicher. Ich versuche mich in meinem besten Deutsch, strecke ihr mein Handy entgegen und rufe: «Ich weiss nicht, wer ich bin!» Die Frau schaut mich an, als sei ich von einem anderen Planeten. «Where» ist doch Englisch... Wer? Na klar! Keine Sorgen, ich bin nicht auf den Kopf gefallen. Nun richtig: «WO bin ich?!» Das hilft. Ich lege das Material zusammen, rauche noch schnell eine, und schon steht der Wagen des Monsieur parat. Genial!

Tasks 2 und 3

Der erste Flug (9,5 km, und ich machte alles, was man nicht machen sollte) hat mich etwas frustriert. Die nächsten beiden Flüge sind besser. Beim zweiten Flug schaffe ich 15,2 km in anderthalb Stunden, am dritten Tag dann 23,1 km in zwei Stunden. Zwar unter starken Bedingungen, was einem aber lehrt, mit viel Feingefühl zu fliegen. 10 m/s Steigen über dem Haldigrat, Talquerungen, wie ich sie noch nie erlebt habe und phantastische Bilder im Kopf und im Herzen. Ein schizophrener Windsack und ein etwas zögerliches Ausstossen des Flügels bei der Landung führen trotz markantem Endanflug zu einem Materialbruch. Ich muss in die Werkstatt gehen und versuche, das Positive dieser Situation zu sehen: Ich werde nun wohl etwas mehr über die Delta-Mechanik lernen.

Ein Wettkampf ist wirklich eine gute Gelegenheit, Fortschritte zu machen und unter sicheren Bedingungen seine Grenzen kennenzulernen. Hoch lebe das Deltafliegen, hoch lebe die Zentralschweiz und vielen Dank dem legendären Delta Club Stans für den Empfang der Gäste und seine Professionalität. Happy Landing!

Tipps für den ersten Wettkampf

1. Am Vorabend Pasta essen für genügend Energie in der Luft und Rotwein für einen optimalen Schlaf.
2. Den Flügel bereits zwei Stunden vor dem Start aufbauen ist unnötig. Man sollte ihn besser vor den schädlichen UV-Strahlen schützen.
3. Sich eine offizielle Karte mit Höhenlinien besorgen (auch eine Panoramapostkarte hilft, mit dem Fluggebiet Bekanntschaft zu machen).
4. Das GPS mindestens fünf Minuten vor dem Start einschalten, damit es sich mit den Satelliten in Verbindung setzt.
5. Nie zuletzt starten. Vor allem dann, wenn man das Gebiet nicht kennt.
6. Sich nicht vom Wettkampfstress überwältigen lassen; sich von der Freude anstecken lassen und es geniessen!
7. Unbedingt in der Zentralschweiz fliegen gehen – das Fluggebiet ist prächtig!

Parallel zur SM

Es ist bei weitem nicht jedermanns Sache, in einem Pulk von 80 Deltas auf Teufel komm raus im Startgate der Höchste zu sein und dann

belle pente régulière, juste la marge pour un tour de reconnaissance et bien sentir le vent, je pique face à la pente, redresse... oufff, posé comme une fleur.

C'est bien joli d'avoir une récup, mais on les affiche comment les coordonnées? Décidément, ce GPS (ils faisaient comment les pilotes avant?). Heureusement, la mère de famille de la ferme avoisinante est des plus accueillantes. J'use donc de mon meilleur phrasé allemand, et, en lui tendant mon téléphone portable, je m'exclame: «Ich weiss nicht wer bin ich?» Elle me regarde comme si j'étais un extra-terrestre? «Where» en anglais – «Wer»... Ah non! Ne vous faites pas de souci, je n'ai pas pris un coup sur la tête. Rectification: «WO bin ich?!» Efficace: le temps de plier, d'en fumer une petite et la fourgonnette de monsieur est avancée... génial!

Task 2 et 3

Le premier vol d'une demi-heure (9,5 km... une bonne révision de tout ce qu'il ne faut pas faire) m'a un peu frustré. Les vols des deux manches suivantes seront plus efficaces. Une heure et demie (15,2 km). Puis deux heures le troisième jour (23,1 km... physiquement plutôt éprouvant, mais ça oblige d'apprendre à piloter avec plus de doigté!). Du +10 m/s sur l'Haldigrat avec des phases de transition comme j'en avais jamais vécues et de somptueuses images dans la tête et dans le cœur...! Malheureusement, une manche à air schizophre, un levé pas assez franc et, malgré une finale bien appuyée, ça casse à l'atterro... On va devoir passer à l'atelier. J'essaie de voir le bon côté des choses: ce sera l'occasion d'apprendre un peu de mécanique deltistique.

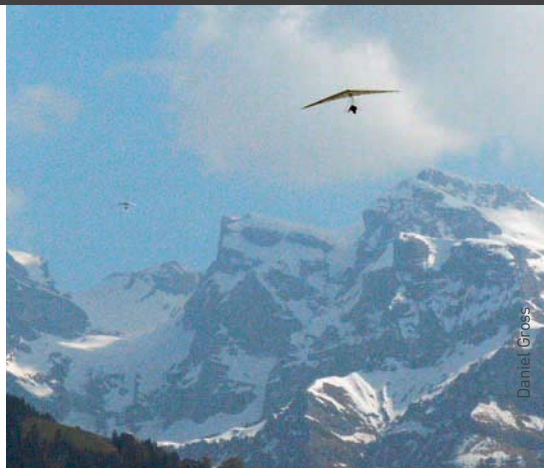
La «compétition» permet de vraiment progresser en apprenant ses limites et en toute sécurité. Vive le delta, vive la Suisse centrale, et un grand merci pour l'accueil et le professionnalisme du mythique Delta Club Stans! Happy landing...

Conseils pour une première compétition

1. Pasta le soir à la veille d'une manche, pour l'énergie en vol et vin rouge pour un sommeil optimum.
2. Inutile de monter son aile deux heures avant l'ouverture de la manche, il faut la préserver des rayons UV qui sont nocifs pour le mylar.
3. Se procurer une carte géographique officielle avec les courbes de niveau (une simple carte postale panoramique peut aussi faire l'affaire pour visualiser le site de vol).
4. Allumer le GPS au moins cinq minutes avant le décollage, le temps qu'il se connecte aux satellites.
5. Ne décollez pas en dernier, surtout si vous ne connaissez pas le site.
6. Ignorer le stress de la compète, se prendre au jeu et se faire plaisir!
7. Allez voler en Suisse centrale, c'est un site splendide!

En parallèle au CS

Ce n'est évidemment pas à la portée de chacun de se placer, dans la porte de départ et au milieu d'un peloton de 80 deltas, coûte que coûte le plus haut puis de s'élancer avec les meilleurs pour avaler 164 km! Qu'importe. Il y a des deltistes qui aiment humer l'air de la compète dans des conditions moins stressantes. Une bonne quinzaine de pilotes se sont ainsi retrouvés, dans le cadre de ce CS, au Stanser-



gleich mal 164 km abzudonnern. Nein, es gibt auch Deltapiloten, die in einem lockeren Rahmen Wettkampfluft schnuppern möchten. So fanden sich während allen fünf Wettkampftagen zwischen 15 und 17 Pilotinnen und Piloten auf dem Stanserhorn ein, um einen Task von 42,8 bis 59,2 km abzufliegen. Strecken bis zum Brünigpass und zurück nach Engelberg mussten bewältigt werden. Landeplatz war wie bei den ultimativen Cracks in Oberdorf, nahe der Bierzapfstation. Nur wenige erreichten das Ziel jeden Tag; aber beim dritten Task gab es acht jubelnde Stanserhorncupler, die bei Bier und Bratwurst ihre super Erlebnisse austauschten. Da am Sonntag wegen Überentwicklung der SM-Task gecancelt werden musste, die «Stanserhörner» aber tapfer weiterkämpften, war die Sensation perfekt: Als einzige Pilotin stand Monika Hausammann mit ihrem Atos VQ im Ziel, mit einem Schnitt von 38,5 km/h. Alles hatte sie während ihrem Flug erlebt – Regen, Graupel, Sonnenschein. Und so strahlte sie denn auch.

Alle Tage konstant sehr gut geflogen ist Jungstar Hans-Peter Schütz – mit zwei Tagessiegen, einer davon 400 m vor dem Landeplatz. Hätte der Shootingstar einen Turmlosen geflogen, wäre er mit Sicherheit über die Ziellinie gekommen. Fast seine gesamte Konkurrenz flog Turmlose oder Starre, und er gewinnt über alle Tage mit einem Turm Baujahr 1995.

Die «Competition Light» war ein voller Erfolg und sollte, wenn irgendwie möglich, immer parallel zur SM durchgeführt werden. Es ist ein Rekrutierungsfeld für angehende Wettkampfpiloten, aber auch ein tolles Erlebnis für Jung und Alt in der Deltaszene.

Walti Ammann

horn pour disputer chaque jour une épreuve variant entre 42,8 et 59,2 km qui les menait au col du Brünig, puis à Engelberg, avec atterrissage à Oberdorf, comme pour les as du championnat officiel. Seuls quelques-uns réussirent à toucher le but chaque jour. Signalons toutefois qu'au terme de la troisième épreuve, huit d'entre eux ont pu discuter ensemble à l'arrivée des grands moments vécus durant la course. Le dimanche, la task comptant pour le CS dut être annulée en raison de cellules orageuses. Cela n'a pas empêché nos «Stanserhörner» de prendre le départ, à la sensation générale. Monika Hausammann fut la seule à boucler l'épreuve, à une moyenne de 38,5 km/h sous son Atos VQ, après avoir tout vécu durant son vol: pluie, grésil et même quelques périodes d'insolation. C'est le jeune Hans-Peter Schütz qui a fait preuve de la plus belle constance durant ces cinq journées, remportant deux épreuves, dont une en se posant à 400 m du goal. Si ce crack en puissance avait possédé un sans-mât, il n'aurait eu aucune peine à franchir la ligne: il pilotait un delta datant de 1995 alors que la quasi totalité de ses concurrents volaient sous un sans-mât ou une rigide.

Cette «Competition Light» fut un grand succès. On espère qu'elle sera à l'avenir toujours organisée en parallèle au CS, car elle peut être, en plus d'une sympathique confrontation entre jeunes et moins jeunes, un vivier de futurs pilotes de compète.

Rangliste Classement

1. Hans-Peter Schütz	Icaro Laminar	2763
2. Bruno Fries	Atos VQ	2681
3. Marco Frei	Wills Wing T2	2584
4. Philipp Zwicker	Atos AIR	2054
5. Patrik Keller	Aeros Combat	1973
6. Martin Nietlispach	Icaro Laminar	1448

Situationsanalyse vor dem Start. Etude de l'atmosphère avant le décollage.

Attraktive Flugverhältnisse. Des conditions de vol attractives.

Ideal für eine Gegenhanglandung. Idéal pour l'atterrissage en contre-pente.

Bruno Fries, Hans-Peter Schütz, Marco Frei. Bruno Fries, Hans-Peter Schütz, Marco Frei.



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra



Eidgenössisches Departement des Innern EDI
Département fédéral de l'intérieur DFI
Bundesamt für Meteorologie und Klimatologie MeteoSchweiz
Office fédéral de météorologie et de climatologie MétéoSuisse

Aviation Weather

NEU, mobil und aktualisiert:
das komplette Flugwetter-Briefing für unterwegs!

NOUVEAU, mobile et actualisé:
le briefing météo complet sur vous, et partout!



- Druckdifferenzgrafik
- Windmesswerte
- Windentwicklung, Gefahren
- Niederschlagsradar
- Regtherm Prognoseübersicht
- GAFOR/GAMET Schweiz/Suisse
- METAR/TAF Schweiz/Suisse uvm.
- Différence de pressions
- Mesure de vent
- Evolution des vents, dangers
- Radar de précipitations
- Regtherm prévisions de thermiques

ab/dès CHF 7.-
pro Monat/par mois
(für unbeschränkte Nutzung/
à utiliser à volonté)

Weitere Infos:
Pour plus d'informations:
www.162.ch > Java
www.meteoschweiz.ch/aviatick

Gratis Download der Demoversion:
Téléchargement gratuit de la version démo:
Entrer <http://java.162.ch> sur votre téléphone portable/auf dem Handy eingeben.



Michel Chirev

Thomas Oetiker