

/// Bruno Rupp Martin Scheel 

Dass Petrus bockig tun kann, wenn die Jungfrau-Tächi einen Gleitschirmwettkampf organisieren, musste der Klub bereits mehrmals erfahren. So wurde die SM 2002 ganz abgesagt, und am PWC 2008 wurden nur zwei bescheidene Läufe geflogen. Das Potential dieses grandiosen Fluggebiets konnte bei weitem nicht ausgeschöpft werden.

Pourquoi Dame météo se montre-t-elle aussi récalcitrante lorsque les Jungfrau-Tächi organisent une compète de parapente, comme ce club en a fait plusieurs fois l'expérience? Le CS 2020 avait été purement et simplement annulé et lors de la PWC 2008, seules deux modestes épreuves avaient été disputées... Le potentiel de ce grandiose site de vol n'a une nouvelle fois pas pu, et de loin, être pleinement exploité!

Grindelwald **Versuch einer Gleitschirm-SM**

Tentative de CS de parapente

Das Panorama vom Scheckhorn bis zu Eiger zeigt in der Höhe den markantesten Südwestwind.
Das Panorama vom Scheckhorn bis zu Eiger zeigt in der Höhe den markantesten Südwestwind.



Auf 3000m der Blick auf die Wolkendecke des Mittelland.
Auf 3000m der Blick auf die Wolkendecke des Mittelland.



Die Favoriten Stef Wyss und Regula Strasser im Einheitslook.
Die Favoriten Stef Wyss und Regula Strasser im Einheitslook.
Chrigel Maurer mit Bruno Rupp.
Chrigel Maurer avec Bruno Rupp.

Schwacher Trost, Flims kennt das gleiche Problem. Dort war die SM 2008 ausgeschrieben, musste aber – wetterbedingt – nach Fiesch verlegt werden. Im Jahr danach konnten zwar zwei Läufe ausgetragen werden, sie ergaben aber zuwenig Punkte für eine gültige SM. Fiesch organisierte erfolgreich den Ersatz. Was machen unsere Kollegen in Fiesch besser als wir? Fiesch geht immer!

Donnerstag, 10. Juni. Der erste geplante Wettkampftag fällt schon mal einem kräftigen Föhnsturm zum Opfer. Dieser hat sich so deutlich angemeldet, dass alle Piloten rechtzeitig informiert werden können: «Thursday cancelled... Friday is difficult to make a prognosis. The weekend looks not so bad.» Schlimmer noch als der angesagte Föhnsturm wirkt sich ein Startunfall des OK-Präsidenten Urs Dubach aus, am Sonntag vor der Wettkampfwoch: Fussgelenk gebrochen, Spital. (Gute Besserung, Dubi!) Die Jungfrau Tächi haben Glück im Unglück, Beni Kaufmann springt in die Lücke und übernimmt das Amt des Wettkampfschefs.

Mit Dubis Unfall und dem Föhnsturm hofften wir, das Strübste hinter uns zu haben. Jetzt konnte es nur noch besser werden.

Alain Gazzetta motiviert die Helfer: «Wir rechnen mit Tasks von Freitag bis Sonntag! Bitte Freitag ab 7.45 Uhr zum Einschreiben an die Firstbahn-Talstation. Schirm mitnehmen!». Es kommt sogar noch besser: Am Donnerstagabend erhalte ich ein weiteres SMS: «Hallo Bruno, hättest du morgen oder am Samstag Lust, mit mir am Tandem an der SM mitzufiegen? Gruss Chrigel». Wer würde ein solches Angebot ablehnen – nein danke, keine Lust? Ich jedenfalls bin begeistert und antworte Chrigel Maurer sofort, dass ich gern dabei bin. Je nachdem, wie mein Einsatz als Helfer sei. Bald wird mir aber klar, dass Chrigel wahrscheinlich den falschen Empfänger gewählt hat. Dass seine Einladung eher dem Journalisten Bruno Petroni galt. Na ja, das werden wir beim Einschreiben klären.

Mit Chrigel am Tandem

Am Freitag ab 8 Uhr kommen die Piloten zum Einschreiben. Ich frage Chrigel, ob er das SMS irrtümlich an mich geschickt habe... und bin erstaunt, als er sein Angebot wiederholt. Jetzt wird es also ernst! Sofort abklären, was mein Job sein wird und fragen, ob ich Chrigels Angebot annehmen kann. Alain, der die Helfer einteilt und Elizabeth, die das Wettkampfbüro leitet, geben grünes Licht. Ich sage Chrigel zu, mein Schirm bleibt im Tal.

Das Briefing spiegelt die schwierige Wetterlage wider. Der Task wird mehrmals umgestaltet, Bojen gewechselt, Radien verändert. Schliesslich gibt Martin Scheel um 12h 10 den Start frei. Luftstart 12h 30. Chrigel sieht, wie die früh Gestarteten absaufen und entschliesst

Maigre consolation: Flims connaît le même problème. Le CS qui devait s'y tenir en 2008 avait été déplacé à Fiesch en raison d'une météo défavorable. L'année suivante, deux épreuves avaient certes pu être lancées, mais donnant trop peu de points pour valider un CS, et Fiesch avait à nouveau pris le relais avec succès. Que font nos collègues de Fiesch mieux que nous? À Fiesch, ça marche toujours!

Jeudi 10 juin. Le premier jour de compète est balayé par une violente tempête de fœhn, heureusement annoncée assez tôt par les prévisionnistes pour avertir en temps utile tous les pilotes inscrits: «Thursday cancelled... Friday is difficult to make a prognosis. The weekend looks not so bad.» Plus embêtant que l'annonce de cette tempête de fœhn, l'accident dont est victime le président du CO Urs Dubach le dimanche précédant le début du championnat: fracture de la cheville, hospitalisation (bon rétablissement, Dubi!). Ouf! les Jungfrau Tächi ont de la chance dans leur malheur: Beni Kaufmann accepte de reprendre le flambeau. Tempête de fœhn, accident du chef... On se dit que le pire est derrière nous.

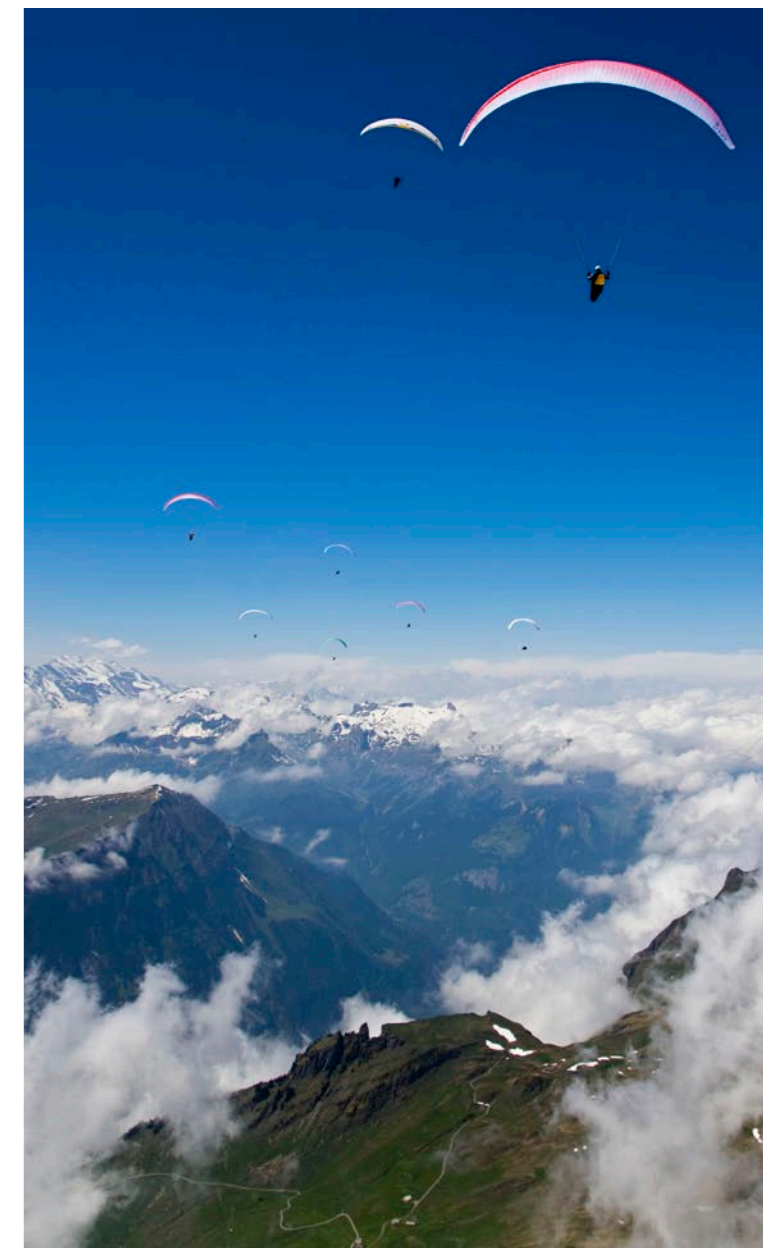
Alan Gazzetta motive les bénévoles: «Nous comptons lancer des épreuves du vendredi au dimanche. Soyez le vendredi à 7 h 45 à la station du téléphérique de First pour prendre les inscriptions. N'oubliez pas votre voile!» Mieux: le jeudi soir, je reçois un autre SMS: «Salut Bruno, t'as envie de faire un biplace avec moi à Grindelwald demain ou samedi?» Qui refuserait une telle offre? En tout cas pas moi. Je réponds aussitôt à Chrigel que je l'accompagnerai avec enthousiasme si mon boulot d'aide au CS me le permet. Puis je me dis que le message de Chrigel ne s'adressait peut-être pas à moi, mais à un autre Bruno, le journaliste Bruno Petroni. On verra bien au moment des inscriptions.

Biplace avec Chrigel

A 8 h le vendredi, les pilotes se présentent pour s'inscrire. Dès que je vois Chrigel, je lui demande si ce n'est pas par erreur qu'il m'a envoyé son SMS. Pas du tout! Il me réitère son offre, donc il faut voir en quoi consiste mon job et si je peux dire «oui» à Chrigel. Alain, chargé de répartir les aides, et Elizabeth, responsable du bureau de course, me donnent leur feu vert. Je dis à Chrigel que c'est bon et je laisse ma voile dans la vallée.

Le déroulement du briefing reflète les incertitudes de la météo. L'épreuve du jour est modifiée plusieurs fois, les balises sont déplacées, les rayons modifiés. Finalement, Martin Scheel ouvre la fenêtre de décollage à 12 h 10; départs en l'air à 12 h 30. Chrigel, constatant que les premiers partis sont renvoyés au tapis, décide de décoller juste avant le départ des airs. A peine avons-nous pris de l'altitude qu'il fait un virage serré à droite. Je l'entends crier quelque chose et alors seu-

Dank unterschiedlicher Luftmassen konnten die Piloten 1000m über die untere Basis steigen.
Dank unterschiedlicher Luftmassen konnten die Piloten 1000m über die untere Basis steigen.





sich, erst kurz vor dem Luftstart abzuheben. Kaum sind wir in der Luft, reisst er den Schirm in eine scharfe Rechtskurve; Chrigel ruft etwas. Erst jetzt sehe ich, dass unter uns ein Pilot am Boden liegt. Offenbar ist er kurz nach dem Start abgestürzt und eventuell verletzt. «Philippe, geits guet? Philippe ischt alles in Ornig?» Chrigel fragt beim Überfliegen. Philippe hebt den Arm, bewegt sich aber nur wenig. Erst als Chrigel sieht, dass die Starthelfer zu Philippe rennen, fliegt er weiter. Überraschend versperrt uns jetzt eine Wolkenwand den Weg zum Startzylinder. Als wir sie umflogen haben, stellen wir fest, dass die vor uns gestarteten in der Zwischenzeit flott Höhe gemacht haben. Das bringt Chrigel nicht aus der Ruhe. «Jetzt misse mer zerscht ou toll Höji mache». Der Abstand zum Startzylinder und die Zeit bis zum Start interessieren ihn noch nicht. Aber «toll Höhe machen» ist schneller gesagt als getan! Die Thermik blubbert nur stellenweise und unzuverlässig. Was wir gewinnen, verlieren wir in der nächsten Kurve wieder. Als das GPS das Zeichen zum Start piepst, machen wir uns – tief aber rechtzeitig am rechten Ort – auf den Weg zur ersten Boje «Burg». Und holen sie. Das Pilotenfeld ist deutlich zweigeteilt. Einige haben es geschafft, irgendwie und irgendwoher über die Inversion auf 2000m zu steigen. Die preschen jetzt mit Vollgas den Task ab.

Angelegte Ohren zur Talmitte

Wir bleiben mit vielen anderen unter der Inversion und kämpfen um Höhe. Ein Direktflug von der Burg zur zweiten Boje Gratschärm ist unmöglich. Wir müssen unterwegs Höhe gewinnen. Wäre ich selber geflogen, hätte ich auf das Gelände geschaut und bei den kleinen Rippen am Hang Aufwind gesucht. Denn die Rippen werden ja sicher von der einen oder dann halt von der anderen Seite angeströmt. Chrigel orientiert sich mehr an der Position der Piloten. Nach dem

lement je vois un pilote étendu au sol au-dessous de nous. Manifestement, il s'est crashé peu après le départ. Il est peut-être blessé. Chrigel le survole... «Ça va, Philippe? Philippe, tout est okay?» Philippe soulève un bras, sans bouger davantage. Après avoir vu que les aides au décollage accourent vers Philippe, Chrigel poursuit son vol. Voilà qu'un mur de nuages nous barre la route menant au cylindre de départ. Lorsque nous avons réussi à le contourner, nous découvrons que ceux qui sont partis avant nous ont déjà fait un joli gain. Cela n'inquiète pas Chrigel outre mesure, mais il me déclare: «Maintenant, il nous faut aussi prendre de l'altitude!». Plus vite dit que fait! Les thermiques ne bouillonnent que par-ci par-là et va savoir où...Ce que l'on gagne, on le perd dans la prochaine boucle. Dès que le GPS nous siffle le signal du départ, nous partons, d'assez bas mais au bon moment au bon endroit, en direction de la première balise («Burg»), que nous passons. Le peloton est clairement scindé en plusieurs groupes. Quelques pilotes ont réussi - où et comment? - à monter au-dessus de l'inversion à 2'000 m. Ils foncent à présent vers la seconde balise.

Les oreilles pour redescendre au milieu de la vallée

Nous sommes toujours sous l'inversion, à gratter avec beaucoup d'autres pour faire du gain. Un vol direct Burg - Gratschärm (2e balise) est impossible. Il faudra enrouler en cours de route. Si j'étais seul, j'aurais scruté le terrain et j'irais chercher une ascendance près des éperons rocheux dans cette pente, là... Chrigel préfère s'orienter en fonction des pilotes qui nous précèdent, selon le vieux principe «Les thermiques, on les trouve là où les ailes montent...». Nous sommes tous deux très étonnés de voir subitement des pilotes qui descendent aux oreilles dans la vallée. Sur l'atterrissage, la ligne d'arrivée a été transformée en «L». L'épreuve

Motto: Thermik finde ich dort, wo die Schirme steigen. Wir sind beide ziemlich erstaunt, als wir Schirme mit angelegten Ohren entdecken, die zur Talmitte fliegen. Am Landeplatz ist die Ziellinie tatsächlich zum «L» umgelegt worden. Das bedeutet, dass der Task gecancelled wurde. Also fliegen auch wir zum Landeplatz und verbrauchen die soeben zähl erkämpfte Höhe für einige Wingovers. Der Talwind bläst kräftig. Chrigel sagt, dass er sogleich nach der Landung einen Frontklapper produziere, damit uns der Schirm nicht rückwärts umreisst. Das wird dann aber gar nicht nötig, weil bei der Landung sofort Hilfe kommt und die Bremsleinen voll durchzieht, sodass der Schirm in sich zusammen fällt.

Von denjenigen Piloten, die über der Inversion bis auf 3000 m waren, hören wir, dass sie gegen den Wind kaum mehr vorwärts gekommen sind. Es sei happig gewesen und der Entscheid, den Task abzubrechen, richtig. Philippe ist zur Rückenkontrolle im Spital. Dort stellt sich heraus, dass er zum Glück nicht ernsthaft verletzt ist.

Hoffnung stirbt zuletzt

Im Shuttle-Bus zur Firstbahn scherzen wir noch, dass 2010 dann wohl zum dritten Mal in Folge die SM in Fiesch ausgetragen werde... Donnerstag verblasen, Freitag gecancelled.

Aber noch bleiben uns zwei Tage. Allerdings versprechen die Prognosen nicht mehr viel – am Anfang der Woche hat das noch ganz anders ausgesehen. Optimistisch schreibt Martin am Freitag auf der Liga-Homepage: In der Nacht stürmt es noch. Am frühen Morgen aber etwas Regen und viel Feuchtigkeit. Jetzt ist es in der unteren Schicht (die Wolken hängen auf etwa 2200m) ruhig, und wir dürfen auf einen Durchgang hoffen. Freitag um 11 Uhr überrascht mich Alains SMS – bei sehr trübem Wetter: Es bestehe mit dem Südwestwind noch immer eine Chance zu fliegen – neuer Entscheid 12.30 Uhr. Zweckoptimismus? Die Hoffnung stirbt zuletzt!

Aber schliesslich hilft auch der allergrösste Optimismus nicht über eine verzwickte Wettersituation hinweg. So kommt es, wie es kommen muss: Alle Hoffnungen, einen gültigen Task zu fliegen zerschlagen sich. Die SM wird abgesagt, die vorbereiteten Lunchpakete wieder ausgepackt, Alain telefoniert den Hotels und bietet ihnen 15kg Brot, 18kg Bergkäse und 20 kg Äpfel zum Ankaufspreis oder darunter an – um den finanziellen Schaden für den Klub in Grenzen zu halten. Und es gelingt tatsächlich, alle verderblichen Lebensmittel wieder zu verkaufen. Mit den Getränken werden wir dann später am Klubfliegen unseren Frust wegschütten, auf die SM 2010 anstossen und uns daran erinnern, wie wir nach Dubis Unfall und dem Föhnsturm noch gehofft haben, dass es nur besser werden könne. www.jungfrau-taechi.ch

est donc arrêtée...Nous descendons nous aussi vers l'atterro, non sans profiter de l'altitude péniblement acquise pour effectuer quelques wing-overs. Le vent de vallée monte puissamment. Chrigel me dit qu'il va déclencher une fermeture frontale dès que nous aurons posé les pieds au sol, pour que la calotte ne nous catapulte pas en arrière. Inutile: des aides se précipitent pour nous aider à tirer les freins à fond et la voile s'effondre sur elle-même.

Les pilotes qui ont pu monter au-dessus de l'inversion jusqu'à 3'000 m nous racontent qu'ils n'ont pas réussi à aller bien loin, face au vent. Cela n'avait aucun sens de poursuivre et ils ne contestent pas la décision de stopper l'épreuve. On a conduit Philippe à l'hosto pour radiographier son dos et, par bonheur, aucun lésion grave n'a été trouvée.

L'espoir meurt en dernier

Dans le bus qui nous conduit au téléférique. Nous plaisantons (vraiment?) en nous disant que Fiesch risque bien de devoir reprendre le CS pour la troisième fois consécutive... Épreuve de jeudi balayée par le fœhn, celle de vendredi stoppée en vol.

Mais il nous reste encore deux jours, quoique la météo n'annonce plus de grosse réelle amélioration. En début de semaine, elle était nettement plus optimiste pour la fin de la semaine. Optimiste, Martin l'est toujours ce vendredi sur le site de la ligue: «Dans la nuit, la tempête faisait encore rage. Ce matin «seulement» un peu de pluie et forte humidité ambiante. A l'heure qu'il est, atmosphère calme dans la couche inférieure (les nuages stagnent à env. 2'200 m). Nous pouvons espérer une 'run'». Vendredi, ciel très bouché. À 11 h, le SMS d'Alain me rend perplexe: «Le sud-ouest nous laisse une chance de pouvoir voler, nouvelle décision à 12 h 30.» Optimisme de circonstance? L'espoir meurt en dernier.

Même l'optimisme le plus exagéré ne peut débloquent une situation météo qui est un vrai sac de nœuds. Ce qui devait arriver arrive: les derniers espoirs de disputer une épreuve validée s'écroulent. Le CS est définitivement annulé. On redéballe les paquets-lunch. Afin de limiter le déficit financier pour le club, Alain appelle divers hôtels pour leur proposer 15 kg de pain, 18 kg de fromage de montagne et 20 kg de pommes. Au prix coûtant ou au-dessous. Toutes ces denrées périssables partent sans problème. Quant aux boissons, nous les gardons pour, lors de nos sorties de club, trinquer au CS 2010 – je veux dire noyer notre frustration – en nous souvenant qu'après l'accident de Duby et la tempête de fœhn, nous étions persuadés que les choses ne pouvaient que s'améliorer...

Markus Wick.



Trotz Absage zufriedene Gesichter am Landeplatz: Urs Schönauer und Christoph Trutmann. Trotz Absage zufriedene Gesichter am Landeplatz: Urs Schönauer und Christoph Trutmann.

Bernhard Fuhrer erinnert an den „Föhn PWC 2008“, Bernhard Fuhrer erinnert an den „Föhn PWC 2008“, Joël Debons ist eben erst gelandet. Joël Debons ist eben erst gelandet.

