

DISENTIS OPEN

Pre-PWC, 13. bis 18. Juli

Pré-PWC du 13 au 18 juillet



Bildlegende. Bildlegende. | Bildlegende. Bildlegende.

Die Wetterlage verspricht sehr gute Flugbedingungen. Auf der Teilnehmerliste sind auch drei waghalsige Vol-liber-Grischun-Klubmitglieder. Damit gehen wir wohl in die Klubgeschichte ein – keiner von uns hat zuvor an einem internationalen Wettbewerb mitgemacht. Macht nichts, wir wollen's ausprobieren und uns mit den besten Piloten messen. Ebenfalls mit von Partie sind einige Klubmitglieder, die sich als Starhelfer und Vorflieger zur Verfügung stellen. Sie sind eine wertvolle Hilfe am Startplatz – und auch als Rückholer gefragt.



Gieri Murk Andy Buslinger



Disentis. Die Sonne scheint, der Wind ist perfekt. Was für ein Tag! Die Truppe der Vol libers ist ziemlich nervös. Die Frisur hält. Schaffen wir es, unsere GPS-Geräte richtig zu programmieren? Haben wir uns den Task verinnerlicht? Wie ist das mit dem Startzylinder? Viele Fragen schwirren uns im Kopf umher. Schliesslich will doch jeder gewinnen ;-). Kommt für zwei «Sprachgenies» des Klubs noch erschwerend dazu, dass Martin Scheel die Briefings in Englisch abhält... Das kann ja heiter werden.

La météo promet de très bonnes conditions de vol. La liste des participants comprend également trois membres téméraires du club Vol Liber Grischun. Nous allons sans doute entrer dans les annales du club – aucun de nous n'a jamais participé à une compétition internationale. Ça ne fait rien, nous voulons tenter notre chance et nous mesurer aux meilleurs pilotes. D'autres membres du club sont de la partie, engagés comme assistants au déco ou pilotes-test pour le peloton. Ils sont d'une aide précieuse au décollage, mais aussi très demandés pour les récuks.

Disentis. Le soleil brille, le vent est parfait. Quelle journée! La troupe du Vol Liber est plutôt nerveuse. Mais la coiffure est bien en place. Arriverons-nous à programmer correctement nos GPS? Avons-nous bien intégré la manche? Qu'en est-il du cylindre de départ? De nombreuses questions se bousculent dans nos têtes. Parce que bon, chacun veut évidemment gagner ;-). Les choses se compliquent pour deux d'entre nous, petits génies des langues: les briefings de Martin Scheel ont lieu en anglais. Ça promet...

Nächste Etappe Startplatz. Es darf keine Zeit verloren gehen. Kaum angekommen, geht's sofort zur Flugvorbereitung. Auslegen, alles checken und als schwierigster Part den Task ins GPS-Gerät einlesen. Shit. Wie geht das? 80 Piloten sitzen konzentriert vor dem Taskboard. Hören Martin mit einem Ohr zu und tippen gleichzeitig die heutige Route von 60 km mit Leichtigkeit ins GPS ein. Die erfahrenen Cracks sind glücklicherweise sehr hilfsbereit und zeigen uns geduldig, wie das geht. In 20 Minuten kann gestartet werden, und um Punkt zwölf Uhr geht der Wettkampf los. Nervös, aber gespannt stehe ich startbereit und wünsche meinen Kameraden gutes Gelingen.

Und dann: «Gooo!» Einer nach dem anderen startet problemlos. Der Startschlauch ist harzig und eng. Es tummeln sich einige Dutzend Piloten im Schlauch. Nur nicht die Nerven verlieren... Irgendwie ist das Gefühl, als Wettkämpfer unterwegs zu sein, geil. Ich bin einer von ihnen. So quasi einer von den Grossen! Schmunzel. Mein GPS quittiert mir zuverlässig den Start und die eingetippten Bojen. Ich bin fasziniert von der Technik. Aber noch viel mehr von den Top Cracks, die diesen Task mit einer unglaublichen Leichtigkeit meistern. Das Panorama ist gewaltig hier in Disentis. Martin hat das beste aus dem Tag herausgeholt und einen idealen Task gesetzt. Mir fehlt heute aber irgendwie der

Étape suivante, le déco. Il s'agit de ne pas perdre de temps. À peine arrivés, nous entamons les préparatifs de vol. Étendre l'aile, tout contrôler et, partie la plus difficile, entrer la manche dans le GPS. Shit. Comment on fait? 80 pilotes sont assis, concentrés, devant le taskboard. Ils écoutent Martin d'une oreille tout en enregistrant avec facilité le parcours du jour, 60 km, dans leurs instruments de vol. Heureusement, les cracks expérimentés sont prêts à donner un coup de main et nous montrent avec patience comment ça fonctionne. Décollage dans 20 minutes, départ de la compétition à midi pile. Nerveux et impatient, je suis prêt à décoller et souhaite de la réussite à mes camarades.

Et soudain: «Gooo!» Nous décollons sans problème les uns après les autres. La pompe au décollage est étroite et coriace. Des dizaines de pilotes s'y pressent. Surtout, ne pas perdre son sang-froid... Voler en tant que compétiteur, c'est une sensation assez exaltante. Je suis l'un d'entre eux. Un parmi les grands, en somme! Sourire. Mon GPS confirme fidèlement le départ et les balises enregistrées. Je suis fasciné par la technologie. Mais bien plus encore par les meilleurs cracks qui maîtrisent cette manche avec une incroyable facilité. Le cadre est impressionnant, ici, à Disentis. Martin a parfaitement exploité cette



Bildlegende. Bildlegende. | Bildlegende. Bildlegende. | Bildlegende. Bildlegende. | Bildlegende. Bildlegende. | Bildlegende. Bildlegende.

Mut, den Task fertig zu fliegen, weil kurz vor Vrin im Lugnez eine grosse Wolke steht, die mich zum umkehren zwingt. Tja, von meiner Eskapade berichte ich nichts – nun, jedenfalls schmeckt das «Quöllfrisch» am Landeplatz. Zu erwähnen wäre noch, dass selbst einige Vorflieger den Task mühelos zu Ende fliegen.

Tja, das war's dann mit dem ersten Lauf. Keine gute Wertung. Falsch gepokert so quasi. Blöd! Die Frisur war hin und die Laune auch. Wäre ich doch nur ein bisschen schneller geflogen! Meinen Klubkameraden läuft es ein wenig besser; sie fliegen den Task fertig. Der Tag endet mit einer wunderbaren Grillade zusammen mit guten Freunden im Jagd-Maiensäss in Curaglia.

journée et dessiné une manche idéale. Mais aujourd'hui, il me manque un peu de courage pour la finir; peu avant Vrin, un gros nuage m'oblige à faire demi-tour. Bref, rien à dire sur cette escapade – au moins, la Quöllfrisch est bonne, à l'atterro. Notons que même certains des pilotes-test ont réussi à boucler le parcours.

Première manche, clap de fin. Pas bon, le résultat. La mise n'a rien rapporté. C'est bête! La coiffure est en vrac, le moral aussi. Si seulement j'avais volé un peu plus vite! Mes camarades de club ont eu un peu plus de réussite et sont allés au bout. La journée s'achève finalement avec de bons amis autour de superbes grillades au mayen de chasse de Curaglia.

Spitzenpulk gibt Gas

Mittwoch: Heute soll es mein Tag werden. Blauer Himmel, und die ersten Cumuli markieren die ersten Ablösungen. Ich fühle mich sehr gut... Mental fit! Ein schöner Task im Zickzack erwartet uns über die Alpen der Surselva. Der Flug läuft mir gut, ich bin zügig unterwegs und schaffe es ins Ziel. Heute kann ich einige Punkte wettmachen! War ein super Tag mit vielen schönen Eindrücken. Jehh! – die Laune ist perfekt.

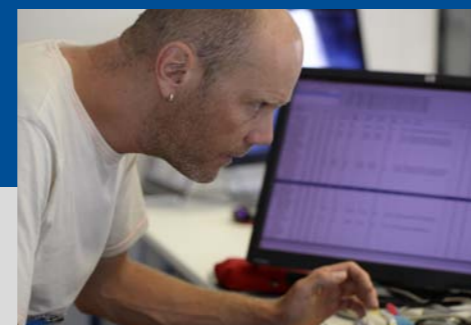
Donnerstag: Einmal mehr dasselbe Szenario wie an den vergangenen Tagen. Einziger Unterschied: Wir haben langsam Routine, die Stimmung ist lockerer. Heute erwartet uns ein riesiger Task nach Savognin und zurück, mit einigen Schikanen. Das ist einen Challenge über die Berge

Le peloton de tête met les gaz

Mercredi. Aujourd'hui, c'est mon jour. Ciel bleu, les premiers cumulus marquent les premiers déclenchements thermiques. Je me sens vraiment bien, prêt mentalement! Une belle manche nous attend, un zigzag au-dessus des Alpes de la Surselva. Mon vol se passe bien, je progresse rapidement et parviens à atteindre l'arrivée. Aujourd'hui, je peux rattraper quelques points! Quelle superbe journée, quelles magnifiques sensations! Yeah! Le moral est au beau fixe.

Jeudi. Le même scénario que ces derniers jours. Seule différence: nous commençons à mieux maîtriser les choses, l'ambiance est plus détendue. La tâche qui nous attend aujourd'hui est énorme, un

Bildlegende. Bildlegende. | Bildlegende. Bildlegende. | Bildlegende. Bildlegende. | Bildlegende. Bildlegende. | Bildlegende. Bildlegende.





Bildlegende. Bildlegende.

125 km nach Savognin. Der Start gelingt gut, aber leider ist für meinen Gusto der Nordwind zu stark, und ich entscheide mich nach der ersten Boje in Disentis zu landen. Meine Kollegen und viele andere geben ebenfalls auf. Doch der Spitzenpulk gibt Gas. Unglaublich, was diese Jungs und Mädels drauf haben. Über die Livetracker, die die Position der einzelnen Piloten am Monitor im Zelt am Landeplatz zeigen, können wir das Rennen verfolgen. Unglaublich spannend, was da abgeht. «Kuhle» Organisation, spannend auch vom Boden aus. Markus Wicki steuert als erster Pilot mit klarem Vorsprung seine Sichel ins Ziel. Bravo! Gefolgt von 20 der Top Cracks. Ich bin beeindruckt und irgendwie auch stolz, dass ich überhaupt dabei sein darf.

Freitag: Der letzte Task ist definitiv Crème de la Crème. Blauthermik, hohe Basen, und ein schöner Task nach Vals steht uns bevor. Wir kommen langsam in Form. Der Task ist simpel angesetzt, aber hochinteressant zu fliegen. Der Weg führt über mein Jagdgebiet am Muraun nach Vals und zurück, mit einem Abstecher ins Val Medel. Marc und ich schaffen es nach langem Rückstand auch noch ins Ziel. Die Schlaufe über den Medelsergletscher auf 3800m ist für mich das Highlight der Woche! Genuss pur. Der Abgleiter ins Ziel ist einfach der Hammer.

Mit vielen Eindrücken und «zwängen» Momenten geht die Woche zu Ende. Was für mich zählt, ist das Mitmachen und die Freude am Fliegen. Mir hat es sehr gefallen, und ich konnte viel dazulernen. Die Zeit mit den Klubkameraden und all den Athleten war super. Neue Freundschaften sind entstanden, andere wurden gestärkt; unvergessliche Momente werden in Erinnerung bleiben. Martin Scheel und den Organisatoren spreche ich ein grosses Kompliment für die tolle Organisation aus. Nächstes Mal werde ich vermutlich wieder dabei sein – als Pilot oder Vorflieger. Auch wenn die Frisur nicht immer hält.

aller-retour vers Savognin avec quelques extras. Quel défi, ces 125 km par-dessus les montagnes! Le départ se passe bien, mais le vent du nord est trop fort à mon goût et je décide de me poser à Disentis après la première balise. Comme beaucoup d'autres, mes camarades abandonnent eux aussi. Mais le peloton de tête met les gaz. Incroyable ce dont ces pilotes, hommes et femmes, sont capables. Sous la tente de l'atterro, les live trackers affichent la position de chaque pilote sur un écran et permettent ainsi de suivre la course. C'est tout à fait passionnant, ce qui se joue là. Une organisation vraiment sympa, même au sol. Markus Wicki est le premier pilote à poser son aile fine à l'arrivée, avec une belle avance. Bravo! Il est suivi de 20 des meilleurs pilotes. Je suis impressionné et fier aussi, quelque part, de pouvoir être là.

Vendredi. Dernière manche, la crème de la crème. Thermiques bleus, base élevée et une belle manche direction Vals sont au programme. Nous commençons peu à peu à être en forme. La manche est simple, mais promet un vol très intéressant. Le parcours mène à Vals en passant par ma région de chasse, le Val Muraun, avec un détour par le Val Medel avant de revenir. Marc et moi atteignons finalement l'arrivée avec un retard certain. Pour moi, le passage par le glacier du Medel, à 3800 m, est le point d'orgue de cette semaine! Du pur plaisir. Quant au vol plané jusqu'à l'arrivée, c'est tout simplement le pied.

Une semaine riche en sensations et en chouettes moments prend fin. Ce qui compte pour moi, c'est de participer et de prendre du plaisir en vol. Ça m'a vraiment plu et j'ai beaucoup appris. Tout ce temps passé avec mes camarades de club et les nombreux athlètes, c'était super. De nouvelles amitiés sont nées, d'autres ont été renforcées; quelques moments fabuleux vont rester dans les mémoires. Un grand compliment à Martin Scheel et aux organisateurs qui ont mis sur pied un superbe événement. La prochaine fois, je participerai sans doute en tant que pilote – ou pilote-test. Même si la coiffure part parfois en vrac.



Ranking

Overall

1	Markus Wicki	CHE	Ozone Enzo 2	3227
2	Michael Küffer	CHE	Niviuk Icepeak 7 Pro	3173
3	Michael Maurer	CHE	Gin Boomerang 9	3170
4	Adrian Hachen	CHE	Gin Boomerang 9	3156
5	Christoph Trutmann	CHE	Ozone Enzo 2	3106

Female

1	Emanuelle Zufferey	CHE	Niviuk Icepeak 6	2654
2	Daniela Iseli	CHE	Niviuk Icepeak 7 Pro	2415
3	Tomoko Uno	FRA	Niviuk Icepeak 6	2232

Sport Class

1	Tom Voisin	FRA	Ozone Delta 2	2213
2	Michael Moratti	CHE	Ozone Delta 2	2088
3	Adrian Seitz	CHE	UP Trango XC2	2075

Bildlegende. Bildlegende. | Bildlegende. Bildlegende. | Bildlegende. Bildlegende. | Bildlegende. Bildlegende. | Bildlegende. Bildlegende.



Martin Scheel

Der Leuchtturm-Event des Sommers L'événement phare de l'été

«Swiss Glider»: Offensichtlich ist an diesem Pre-PWC alles gut gelaufen. Bist du als OK-Präsi zufrieden?

Martin Scheel: OK-Präsi? Das wusste ich gar nicht... Wir sind zwei Bündner Klubs und viele motivierte Helfer, denen ich an dieser Stelle allen danken möchte! Aber ja, ich bin sehr zufrieden. In vielerlei Hinsicht. Allem voran hatten wir mit dem Wetter Glück. Nicht auszumalen, wie es eine Woche früher ausgesehen hätte: Dauerregen – da wäre selbst im wettersicheren Disentis kaum ein Task möglich gewesen. Dann stelle ich aber auch mit Befriedigung fest, dass sich der Tourismus immer mehr für das Gleitschirmfliegen und das jährlich stattfindende Open interessiert. Der Tourismus bezeichnet dieses Open als «Leuchtturm-Event des Sommers». Damit soll ausgedrückt werden, dass wir DER sichtbare Sommerevent sind. Hunderte bunte Tupper am Himmel. Die sieht man besser als 3000 OL-Läufer. Es ist befriedigend, dass wir mit Bildern auf 100'000 Prospekten und in allen Programmen drin sind. Nächstes Jahr wird das Livetracking auf der Startseite von Disentis-Sedrun-Tourismus zu verfolgen sein!

Wie waren die Reaktionen ausländischer Piloten?

Sehr gut. Das Disentis Open mausert sich zu einem Geheimtipp unter den Open-Piloten. Teilweise ist dies eine eigene Bewegung innerhalb der Szene; viele Piloten haben erkannt, dass sie an einem Open günstige, betreute Flugferien mit viel Lerneffekt machen können.

War dieser Pre-PWC überhaupt notwendig? Wäre die SM 2012 als Probelauf – und Bestätigung, dass das OK in Disentis etwas drauf hat – nicht ausreichend gewesen?

Ich denke, dass man uns das entsprechende Vertrauen blind entgegengebracht hätte. Ich will das aber gar nicht. Nicht zuletzt deshalb, weil die Open, wie gesagt, selber schon sehr interessant sind. Und die Schweizer Piloten profitieren von einem Event, der Selektionspunkte gibt.

Ausser den Schweizer Meisterschaften, die meistens als Open durchgeführt werden, gibt es bei uns nicht viele international ausgeschriebene Wettbewerbe. Weshalb macht der PWC-Zirkus in der Schweiz nicht öfter halt? An geeigneten Fluggeländen kann es kaum liegen.

Es fehlt an Veranstaltern für internationale Grossanlässe. Die einzige WM fand 1993 in Verbier statt! Eigene internationale Anlässe sind aber sehr wichtig für unseren Sport: Einerseits für die Medienarbeit, für den SHV selber also. Andererseits für die Wettkampfszene. In der zweiten Augustwoche 2015 wird hier nun sicher der PWC durchgeführt. Und – eine Vision! – 2019 oder 21 die WM.

Fiesch, Grindelwald, Interlaken, Verbier sind als Austragungsorte internationaler Wettkämpfe etabliert. Was spricht für Disentis?

Für mich ist Disentis DIE Entdeckung für Wettbewerbe! Erstens hat Disentis ein optimales inneralpines Klima mit den entsprechenden Wettervorteilen und zweitens können sehr abwechslungsreiche Tasks bei allen Wetterlagen definiert werden. Als dritten Punkt möchte ich die Infrastruktur – Landeplatz, Headquarter und Bergbahn beinahe am selben Ort –, die wohlwollenden, sympathischen einheimischen Piloten, den Tourismus und die ganze Bevölkerung erwähnen, die alle hinter dem Open stehen.

Was wäre dein Traumtask an einem PWC Disentis?

Vielseitigkeit im Tasksetting ist wichtiger als einen Traumtask setzen. Heuer konnten wir nach Savognin und zurück fliegen – ein Traum.

Also doch ein Traumtask.

Hingegen hatten wir keine Südwestlage, um nach Davos zu fliegen. Davos mit Landung in Schiers, sozusagen direkt neben dem Bahnhof, und die Rückreise durch die Rheinschlucht mit der RHB. Das ist für Ausländer ein absolutes Highlight! Da unsere RHB, die MGB bis Andermatt und Postauto Graubünden mit einem Sponsoring als «Official Carrier» auftreten, ist dies auch für uns logistisch problemlos machbar. Ohne: dieses Sponsoring ist die Basis für internationale Wettbewerbe. Die

«Swiss Glider»: Manifestement, tout s'est bien passé au cours de cette pré-PWC. Tu es satisfait, en tant que président du CO?

Martin Scheel: Président du CO? Je n'étais pas au courant... Nous sommes deux clubs grisonnais avec de nombreux bénévoles motivés, que je tiens à remercier ici! Mais c'est vrai, je suis très satisfait. À bien des égards. Nous avons surtout eu de la chance avec la météo. Je n'imagine pas ce que ça aurait donné une semaine plus tôt: avec les pluies incessantes, nous n'aurions pas pu disputer la moindre manche, même à Disentis, site pourtant sûr du point de vue météo. Je constate aussi avec satisfaction que le tourisme s'intéresse de plus en plus au parapente et à cet Open qui a lieu chaque année. Il qualifie même l'Open d'«Événement phare de l'été». Ce qui veut dire que nous sommes l'événement le plus visible au cours de l'été, avec ces centaines de taches colorées dans le ciel. C'est une grande satisfaction d'être présent sur 100'000 prospectus et tous les programmes, images à l'appui. L'an prochain, on pourra même suivre le live tracking sur la page d'accueil de l'office de tourisme de Disentis-Sedrun!

Quelles ont été les réactions des pilotes étrangers?

Très bonnes. Le Disentis Open devient peu à peu un véritable tuyau parmi les pilotes qui participent aux Opens. C'est en partie un mouvement autonome au sein du milieu: de nombreux pilotes se sont rendus compte qu'un Open, c'est un moyen pas cher de passer des vacances de vol encadrées et d'apprendre énormément.

Cette pré-PWC était-elle indispensable? Le CS 2012 – et la confirmation que le CO de Disentis maîtrise son sujet – n'aurait-il pas suffi comme «vol d'essai»?

Je pense qu'on nous aurait fait une confiance aveugle. Mais ce n'est pas ce que je veux. En particulier parce que, comme je l'ai dit, l'Open est déjà intéressant en soi. Et les pilotes suisses profitent d'un tel événement, qui apporte des points pour la sélection.

À part les Championnats suisses, qui sont généralement organisés sous forme d'Open, il n'y a pas beaucoup de compétitions internationales, chez nous. Pourquoi le grand cirque de la PWC ne s'arrête-t-il pas plus souvent en Suisse? Pas par manque de sites de vol adaptés, en tout cas.

Nous manquons d'organisateur pour de grands événements internationaux. Le seul CM a eu lieu à Verbier en 1993! Nos propres événements internationaux sont pourtant très importants pour notre sport. Pour le travail médiatique, d'une part, et donc pour la FSVL. Et d'autre part pour le milieu de la compétition. La PWC aura sûrement lieu ici dans la deuxième semaine d'août 2015. Et en 2019 ou 2021 – soyons visionnaires! – le CM.

Fiesch, Grindelwald, Interlaken ou Verbier sont des sites établis pour les compétitions internationales. Qu'est-ce qui joue en faveur de Disentis?

Pour moi, Disentis, c'est LA trouvaille en matière de compétition! Premièrement, le climat intra-alpin y est optimal, avec les avantages météo inhérents, et deuxièmement, on peut organiser des manches très variées par toutes les conditions météo. Troisième point que je voudrais mentionner: l'infrastructure – atterro, quartier général et remontées mécaniques quasiment au même endroit – ainsi que les sympathiques pilotes locaux, l'office de tourisme et toute la population locale qui soutiennent tous l'Open.

Quelle serait pour toi la manche de rêve lors d'une PWC à Disentis?

Varié les manches, c'est plus important qu'une manche de rêve. Cette année, nous avons pu voler jusqu'à Savognin et revenir – le rêve.

La manche rêvée, par conséquent.

En revanche, nous n'avons pas pu profiter de conditions de sud-ouest pour voler jusqu'à Davos; avec un atterrissage à Schiers, juste à côté de la gare, et un voyage retour à travers les gorges du Rhin en train avec la RHB. À faire absolument pour les étrangers! Sponsors et «Official Carrier» de la compétition, notre RHB, la MGB (jusqu'à Andermatt) et



Bildlegende. Bildlegende.

Piloten können einfach in die ÖV steigen und nach Disentis zurück reisen. Einige Piloten sprechen nicht mal Englisch – ohne unseren Official Carrier wäre es schwierig.

Normalerweise ist immer irgendwer gegen die Durchführung solcher Anlässe. Wie steht's in Disentis? Wie ist das Verhältnis zu Jägern und Naturschützern?

Da sprichst du wirklich den einzigen heiklen Punkt an. Die Region südlich des Rheins ist ein Naturreservat erster Güte, der Park Ela ist am entstehen. Dies ist aber auch das wichtigste thermische Gebiet für ein vielseitiges Tasksetting. Wir versuchen deswegen, mit der Wildhut einvernehmliche Lösungen zu finden, indem wir freiwillige Verbotszonen definieren. Gieri Murk, Klubpräsi des Vol liber Grischun und selber Jäger, hilft hierbei sehr viel! Ansonsten gibt es bei uns ja kaum Einschränkungen in Bezug auf den Luftraum. Und Kabel kennen wir auch kaum!

Nach dem Superfinal diesen Januar in Brasilien mit seiner Enzogate-Affäre, bei dem ein Hersteller die Wettkampfschirme nach den Mustertests nochmals abänderte, hat das Image des PWC und des Gleitschirm-Wettkampfs gelitten. War das nur eine unerfreuliche Episode und ist überwunden?

Enzogate ist eine Affäre, die weder positive noch negative Auswirkungen auf den Wettkampf hatte. Es gibt hingegen andere Faktoren, die die Wichtigkeit des Wettkampfs innerhalb unserer Szene schwächen. In erster Linie ist dies die Gütesiegelpflicht. Diese erschwert das Sponsoring, und es ist schwierig, Helden aufzubauen. Wir müssen aber damit leben – der Zeitgeist verlangt in jedem Sport nach Normen und Regeln, sobald er aus den Kinderschuhen raus ist.

Die Gütesiegelpflicht als Wettkampfbremse?

Innerhalb unserer Szene wurde die Wettbewerbsfliegerei geschwächt. Ausserhalb jedoch ist unsere Szene stärker denn je. Das Gleitschirmfliegen hat in der Schweiz dank der guten, jahrelangen Arbeit des Verbands ein gutes Image und ist mittlerweile interessant für Sponsoren und Medien – man schaue sich nur die Liste der Medienbeiträge unseres kleinen Opens an (www.disentis-open.ch > Media). Oder man denke an das X-Alps. Auch die Gespräche mit potentiellen Sponsoren zeigen mir, dass wir «an der Schwelle» sind. An der Schwelle dazu, dass grössere Firmen das Gleitschirmfliegen als UAP hernehmen.

UAP??

Unique Advertising Proposition. Mein Traum ist, dass ein mittel-grosses Unternehmen das Gleitschirmfliegen als UAP verwendet – die Firma profitiert von der Unique Advertising Proposition, also von einzigartiger Werbung. Und wir profitieren ebenfalls: von der Werbung, die damit für unseren Sport entsteht. Spälti Schaltgeräte AG hat dies sieben Jahre lang erfolgreich gemacht. Unter seinen Mitbewerbern wurde Spälti bekannt als «Der mit dem Gleitschirm». Und wir profitierten – nebst den Sponsoringbeiträgen – von hundertausenden publizierten Bildern.

les cars postaux des Grisons assurent cette logistique sans problème. D'ailleurs, ce sponsor est la base pour les compétitions internationales. Les pilotes peuvent simplement monter dans les transports en commun et revenir à Disentis. Certains pilotes ne parlent même pas anglais – sans notre transporteur officiel, ce serait difficile.

Normalement, il y a toujours quelqu'un pour s'opposer à l'organisation d'un tel événement. Et à Disentis? Comment sont les rapports avec les chasseurs et les écologistes?

Là, tu abordes le seul point délicat. La région au sud du Rhin est une réserve naturelle de premier ordre et le parc Ela est en pleine éclosion. Mais c'est aussi la zone thermique la plus importante pour des manches variées. C'est pourquoi nous cherchons à trouver des solutions consensuelles avec les gardes-chasse en définissant volontairement des zones interdites. En l'occurrence, Gieri Murk, président du club Vol Liber Grischun et lui-même chasseur, nous aide beaucoup! Sinon, il n'y a quasiment pas de restrictions concernant l'espace aérien. **Et quasiment pas de câbles!**

Après la superfinale du Brésil, en janvier dernier, avec l'affaire de l'Enzogate et ce constructeur qui a modifié les ailes de compétition après les tests d'homologation, l'image de la PWC et de la compétition en parapente a souffert. Un épisode fâcheux qui est désormais réglé?

L'Enzogate est une affaire qui n'a pas eu d'impact, ni positif ni négatif, sur la compétition. Mais il y a d'autres facteurs qui affaiblissent l'importance de la compétition au sein de notre milieu. En particulier l'homologation obligatoire des ailes. Elle rend le sponsoring plus difficile et entrave l'émergence de héros. Mais nous devons vivre avec – c'est dans l'air du temps, pour chaque sport qui arrive à maturité, on exige des normes et des règles.

L'obligation de l'homologation comme frein à la compétition?

Au sein de notre milieu, le vol de compétition a été affaibli. Mais vers l'extérieur, notre milieu est plus fort que jamais. En Suisse, grâce à l'excellent travail de la fédération depuis des années, le parapente jouit d'une bonne image, il est même devenu intéressant pour les sponsors et les médias – il n'y a qu'à voir la liste des reportages réalisés sur notre petit Open (www.disentis-open.ch > Media). Ou encore le X-Alps. Lors de discussions avec des sponsors potentiels, je constate aussi que nous sommes «sur le seuil»: des entreprises importantes sont sur le point d'utiliser le parapente comme UAP.

UAP?

Unique Advertising Proposition. Mon rêve, c'est qu'une PME importante utilise le parapente comme UAP – elle profite alors de l'Unique Proposition Advertising, c'est-à-dire d'une publicité hors pair. Et nous en profitons, nous aussi: cela engendre de la publicité pour notre sport. La Spälti AG l'a fait avec beaucoup de succès pendant sept ans. Parmi ses concurrents, l'entreprise Spälti est devenue «Celle avec le parapente». Nous, en plus des contributions du sponsor, nous avons profité de centaines de milliers de photos publiées.