

FULLSTALL



Gleitschirmklub

Amt Entlebuch

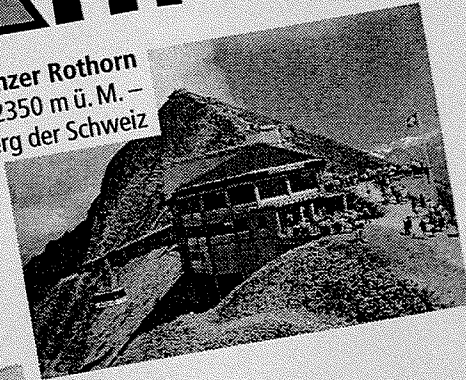
Kluborgan

Heft 10
Oktober 2000

ROTHORN ROSSWEID

SOERENBERG BAHNEN

Brienzer Rothorn
auf 2350 m ü. M. –
schönster Aussichtsberg der Schweiz



Die attraktivste
Sommer-Bob-Bahn
der Schweiz direkt an
der Kantonsstrasse



Info: 041 488 21 21
bahnen@soerenberg.ch
www.soerenberg.ch

Rossweid
das Familienausflugsziel

Vorstand des GSK Amt Entlebuch

Präsident:

Vogel Hans Eschenmoos 6170 Schüpfheim 041/484 15 49

Vizepräsident:

Vogel Beni Posthaus 6162 Entlebuch P 041/480 10 15

Aktuar:

Wermelinger Paul Gibelmatte 26 6166 Hasle P 041/480 22 50

Kassierin:

Schmid Leo, Bleikimatt, 6130 Willisau P 041/970 42 91

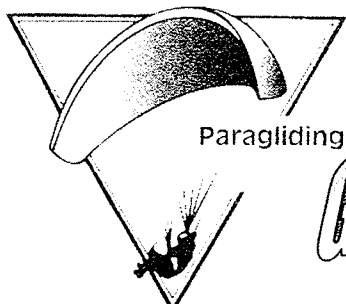
Sportchef:

Schmid Heinz Unter Willischwand 6170 Schüpfheim P 079/370 08 29

Klubadresse: Sekretariat
GSK Amt Entlebuch
z. Hd. Köbi Zemp
Im Bienz 11
6170 Schüpfheim

Info-Band: 041 / 484 29 05

Stand: Oktober 2000



Hans Vogel
Eschenmoos
6170 Schüpfheim
041 484 15 49
079 427 83 94

Gleitschirmfliegen

Gleitflug 110 Fr.

Thermikflug < 1/2 Std. 150 Fr

Thermikflug > 1/2 Std. 180 Fr.

Impressum:

Verlag: Sekretariat GSK Amt Entlebuch
Im Bienz 1, 6170 Schüpfheim 041/484 29 05

Redaktion: Hans Vogel, Heinz Schmid
Paul Wermelinger, Leo Schmid,
Beni Vogel

Weitere Mitarbeiter: Köbi Zemp, Heri Löttscher

Layout: Paul Wermelinger

Werbung / Inserate: Sekretariat GSK Amt Entlebuch

Auflage: 90 Stück

Ausgaben: jährlich zwei (Februar / Oktober)

Streckenflug Fürenalp (Engelberg) nach Vättis SG

Wetterprognose Montag 15. Mai 2000

Allgemeine Lage:

Das Hoch über Mitteleuropa bestimmt auch heute unser Wetter, es wird aber allmählich flacher. Die aufkommenden Südwestwinde führen wärmere und zunächst noch recht trockene Luft in den Alpenraum. Gegen Abend sind in den Alpen einzelne Überentwicklungen (Gewitter) möglich.

Aufbau guter Thermik 1.5 bis 2.5 m/sec. Schwacher Wind aus Südwest. Basishöhe: Mittelland 1/8 Kumulus mit Basis auf 2200 mM; Voralpen 1/8 Cu Basis 2700 mM; Alpen 1/8 Cu Basis 3100 mM; Hochalpen 1/8 Cu Basis 4100 mM.

Prognose Bewölkung: Westliche Alpen 1-3/8 Cu; östliche Alpen 0-2/8 Cu. Im Osten ist die Thermikvorhersage besser, weil da weniger Wolken zu erwarten sind.

Aufgrund dieser Wetterlage entscheide ich mich, Richtung Osten zu fliegen. Köbi Zemp und ich wählen für den heutigen Flugtag den Startplatz Fürenalp bei Engelberg. Peter Theiler begleitet uns und erklärt sich bereit, falls es uns gelingen sollte das Engelbergertal zu verlassen, das Auto nach Hause zu fahren.

Den richtigen Startzeitpunkt zu erwischen, erweist sich als erste sehr grosse Geduldsprobe. Erst um 12.45 Uhr drehen die ersten Piloten richtig auf. Ich erwische gleich nach dem Start (1900mM) einen wunderschönen Thermikschlauch und lasse mich auf ca. 2400m hinauftragen. In der Hoffnung noch 200 bis 300 Höhenmeter gewinnen zu können, suche ich nach weiteren Aufwinden. Der Höhenverlust ist aber dermassen gross, dass ich beinahe wieder bei Null anfangen muss. Mit Glück finde ich eine grosse Warmluftblase, die mich auf stolze 2700 m trägt. Jetzt melde ich mich schnell bei Peter Theiler ab und fliege Richtung Surenenpass. Das ist die einzige mögliche Richtung, um das Tal mit so wenig Höhe schnell zu verlassen zu können. Aber wieder einmal streikt mein Funkgerät und ich gleite davon, ohne meine Kollegen informiert zu haben.

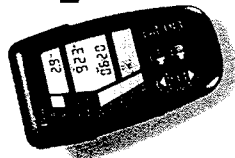
Am Morgen die Prognosen und jetzt auch mein eigenes Gefühl sagen mir, dass heute wirklich ideales Flugwetter herrscht. Und richtig, vor dem Surenenpass reisst es mich förmlich unter die Basis auf 3000m. Welch ein Gefühl! Und erst noch diese Aussicht ins Urnerland! Mein Ziel ist jetzt genau vorgegeben und heisst Sargans. Ich kenne den Weg bis Schwanden (GL) bereits, da ich diese Strecke schon einmal in Etappen geflogen bin. Mit diesem Vorteil kann ich die besten Aufwindzonen direkt anfliegen. Die Talquerung Richtung Eggberge lassen mich den Flug so richtig geniessen. Es sollte auch so ziemlich die letzte Gelegenheit sein, meinen Nimbus zügig fliegen zu lassen. Bei den Eggbergen angelangt, treffe ich auf gute, weit vorgelagerte Thermik, da die Berge ab ca. 2000m noch mit Schnee bedeckt sind.

Von nun an kann ich mich nicht mehr zurücklehnen. Die Thermik wird sehr stark, mein Vario zeigt Steigwerte bis 7m/sec, und ich muss meinen Flügel behandeln wie ein junges Pferd im Strassenverkehr. Aufmerksam, lebendig, aber immer unter Kontrolle. Mit einer genügenden Höhe erreiche ich den Klausenpass und überquere ihn aggressiv, so dass ich möglichst wenig Zeit verschenke.

Diese Taktik ist, wie sich erst später herausstellen sollte, ein Fehler. Plötzlich bleibe ich im Talwind des Urnerbodens fast stehen und „saufe“ langsam aber sicher ab. Ich setze praktisch zur Landung an und erreiche dabei einen kleinen Felsvorsprung. Hier löst sich genau im richtigen Zeitpunkt für mich eine Thermikblase ab, die, ohne vom Talwind zerrissen zu werden, nach oben steigt und mich in sichere Höhe über die Gipfel trägt. Für einen kurzen Augenblick kann ich wiederum die herrliche Gegend geniessen und zum Klausenpass, dem „pièce de résistance“ zurückschauen. Eine erste Hürde ist damit genommen.

Ich gleite Richtung Braunwald und suche am Gumen nach Aufwind. Aber diese Flanke wird um diese Tageszeit (ca. 15.30 Uhr) von der Sonne nicht ideal beschienen. Ich entscheide mich zu einem Wechsel der Talseite. In Schwanden angelangt, hänge ich mich sehr tief 800 m M an

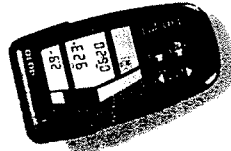
FLYTEC-COMPACT-SERIE 4000



Fr. 446.-

FLYTEC 4005

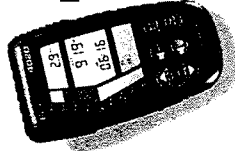
Höhenmesser
Variometer/Integrator
Geschwindigkeitsanzeige¹
Echtzeituhr und Stoppuhr
Temperaturanzeige
Flugbuch
¹mit Speedsensor-Option



Fr. 496.-

FLYTEC 4010 REAL-TIME

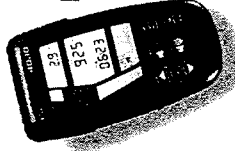
Höhenmesser
Variometer/Integrator
Geschwindigkeitsanzeige¹
Echtzeituhr und Stoppuhr
Temperaturanzeige
Flugbuch mit Direktausdruck
Datenausgang Drucker/PC
¹mit Speedsensor-Option



Fr. 665.-

FLYTEC 4020 PROFESSIONAL

Höhenmesser
Variometer/Integrator
Geschwindigkeitsanzeige¹
Echtzeituhr und Stoppuhr
Temperaturanzeige
Flugbuch mit Direktausdruck
Datenausgang Drucker/PC
Barograph (FAI-konform)
Polarenauzeichnung¹
FlyChart 4.0 for Windows
¹mit Speedsensor-Option



Fr. 996.-

FLYTEC 4030 GPS-ACCESS

Höhenmesser
Variometer/Integrator
Geschwindigkeitsanzeige¹
Echtzeituhr und Stoppuhr
Temperaturanzeige
Flugbuch mit Direktausdruck
Datenausgang Drucker/PC
Barograph (FAI-konform)
Polarenauzeichnung¹
Gleitzahlrechner²
Sollfahrt nach McCready²
Endanflugrechner²
FlyChart Pro 4.0 for Windows
¹mit Speedsensor-Option
²mit GPS-Empfänger-Option

FLYTEC

King of the air

Flytec Instruments Switzerland, CH-6048 Horw, Ebenastrasse 8a
Telefon 041 340 34 24, Fax 041 340 54 24

!! Neu !!
Maschinell präparierter Startplatz !!

egg Marbach

Das Fluggebiet im Entlebuch

Wir wünschen allen Piloten
viel Spass, guten Aufwind
und unfallfreie Flüge.

Sportbahnen Marbachegg AG
Auto. Wetterbericht 034 493 36 37

eine Talwindflanke (ähnlich Gsteig) und soare bis zur abgehenden Thermik nach oben. Von nun an kenne ich den Weg sehr schlecht und bewege mich in unbekanntem Gebiet. Prompt verfliege ich mich und habe plötzlich Elm vor mir. Das Tal ist hier zu Ende und wenn ich weiter fliegen will, muss ich Berge von über 3100m Höhe überfliegen. Ich nehme das Risiko, irgend eine Aussenlandung machen zu müssen, auf mich und fliege in den ersten besten Talkessel. Zwei drei kurze Heber an der Flügelaussenseite und ich kann mit angenehmen Kreisen auf 3250 m aufdrehen.

Ein komisches Gefühl. Überall Schneeberge und mein Ziel Sargans noch nicht in Sicht. Ich weiss überhaupt nicht mehr wo ich mich momentan befinde. Ein kleines Tal, von Oben anzusehen als erschlossen und bewohnt, weist mir den weiteren Weg. Aber dieses Tal wird immer enger und der Talwind macht sich hier sehr ausgeprägt bemerkbar. Meine Befürchtung, bald am Boden zu stehen und nur mit einen zweistündigen Marsch zurück in die Zivilisation zu finden, lassen mich umkehren. Mit Hilfe des Talwindes kann ich wieder einige hundert Höhenmeter gewinnen. Genug, um anshiessend entlang der Flanke aus dem Tale heraus zu fliegen. Dieses Unterfangen scheitert kurz vor Vättis (oberhalb Bad Ragaz) am immer stärker werdenden Talwind in der immer enger werdenden Schlucht. Eine kleine Wiese gibt mir nach 4 1/2 Std. Flugzeit wieder sicheren Boden unter die Füsse. Es ist jetzt 17.15 Uhr. Bevor ich mich so richtig freuen kann, kommen mir die Heimfahrt und an meine Tiere im Stall in den Sinn, die ja auch noch versorgt werden wollen. Ich habe für den heutigen Tag keine Aushilfe organisiert. Autostopp im traditionellen Stiel kommt auf dieser Strasse nicht in Frage, denn es fahren hier nur sehr wenige Autos. Die Devise lautet demnach: Ich stelle mich dem nächsten Autofahrer in den Weg und erkläre ihm meine Lage. Drei pensionierte Ausflüglerinnen fahren mich nach Vättis. Nach anfänglichem Misstrauen sind sie am Ende gar stolz, mal einen Gleitschirm in ihrem Auto transportiert zu haben. Von Vättis bringt mich ein Geschäftsmann an den Bahnhof von Bad Ragaz. Nach einer kleinen Wartezeit kann ich den Zug besteigen und bin um 22.00 Uhr zu Hause. Nachdem ich meine Tiere und auch mich noch gefüttert habe, begeben sich um 24.00 Uhr müde aber überglücklich über den tollen Flug ins Bett.

Alle kennen ihn, oder vielleicht doch nicht?

Unter diesem Titel werden Beiträge in loser Folge für unser Kluborgan „Fullstall“ realisiert. Leo Schmid hat ein Klubmitglied befragt.

Name: Köbi Zemp
Alter: 49 Jahre
Wohnort: Schüpfheim
Beruf: Besamungstechniker
Hobbys: Gleitschirmfliegen, Jassen, Schiessen



Köbi get ready for take off!

Wie kamst du zum Gleitschirmfliegen?

Durch zwei Berufskollegen von Willisau. Sie organisierten einen Schnuppertag in Willisau mit Anton Amstutz.

Wo und wann hast du die Ausbildung gemacht?

Meine Ausbildung zum Gleitschirmpilot machte ich bei der Flugschule Zentralschweiz in Engelberg. Den ersten Flug war im Mai 1989. Das Brevet hatte ich dann im Juli 1989 im Sack.

Wie oft fliegst du?

Oft bis öfters! Ich mache zirka 100 Flüge im Jahr.

Welchen Schirm fliegst du momentan?

Den FreeX Spear seit 1998.

Du warst 10 Jahre im Vorstand des Gleitschirmklub Amt Entlebuch. Welche Eindrücke hat dir diese Zeit gebracht?

Der Klub und die Aktivitäten haben sich in den letzten Jahren verändert. Vom Sinn zusammen mit Klubkameraden die Freizeit zu erleben zu tendenziell leistungsorientiertem Miteinanderfliegen und daher mehr voneinander zu lernen. Wobei aber nicht immer der Leistungsgedanke im Vordergrund steht. Die Leistungssteigerung der heutigen Geräte hat einen wesentlichen Beitrag dazu geleistet, denn dies war mit den alten Schirmen noch nicht möglich gewesen.



Einige der 1297 Flüge absolvierte Köbi in besonderem Outfit! (Sportplatzeinweihung Moosmättli, Schüpfheim, 96)

Wie viele Flüge hast du schon gemacht? Total 1'297 Flüge bis heute.

Welches war dein schönstes Flugerlebnis?

Sicher gehören 10 Flüge zu den Schönsten. Hervorheben möchte ich den Flug von den Farnern nach Thun am 4. August 1995 (Flug Nr. 882). Ich flog über die Beichlen, querte dann über den Spierberg zur Schratte. Weiter ging es via Hohgant, Sieben Hengsten und der Querung zur Sichlen an den Sigrisgrat. Nach 2 Stunden und 50 Minuten war ich über dem Thunersee und nach 3 Stunden sicher gelandet.

Welches war dein negativstes Erlebnis?

Dies war am 27. Juli 1990, Flug Nr. 156. Ich bin damals auf dem Briener Rothorn gestartet und in eine Windscherung geraten. Eine Minute lang war mein Schirm nie richtig offen. Als ich die Turbulenzen überstanden hatte flog ich einen Kreis und war bereits 300 Meter über dem Gipfel.

Wie bereitest du dich auf einen Flugtag vor?

Am Morgen hole ich im Internet die Wetterdaten und anhand dieser Informationen mache ich meine Flugplanung und wähle ein geeignetes Fluggebiet aus. Nachher suche ich via Telefon einen Flugkollegen, damit wir zusammen Fliegen gehen können.

Hast du noch irgendein Ziel, das du noch beim Fliegen erreichen möchtest?

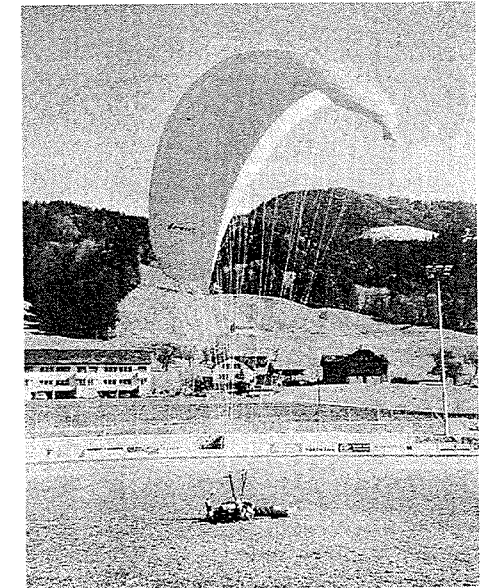
Ich habe noch mehrere Ziele. Mein grösster Wunsch ist einmal von Grindelwald First nach Hause fliegen zu können. Weiter möchte ich einmal aus der engeren Heimat mit einem Flugkollegen eine dreistellige Kilometeranzahl erfliegen. Dies ist das entfernteste Ziel.

Hast du noch etwas, das du deinen Klubkameraden sagen möchtest?

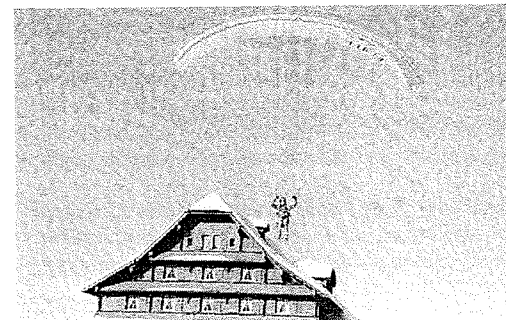
Es denke jedermann:

**Es ist Charaktersache, vergiss es nicht,
bei schlechten Bedingungen fliegt man nicht.
Auf dem Gipfel sag ich dir, nun segle froh und glücklich dem Tale zu,
Gott gebe dir immer Glück dazu.**

Köbi, besten Dank für deine Auskünfte. Ich wünsche dir viel Glück und alles Gute für die Zukunft, damit du noch viele schöne Flüge machen kannst.



Perfektes Bodenhandling mit seinem freex spear auf dem Sportplatz Moosmättli, Schüpfheim



Flug im Winter von der First nach Heiligkreuz! (Rekord: 14 Flüge an einem Tag!!)

Leo Schmid

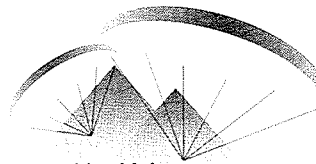


100 POSITIONEN, DIE ALLE GLÜCKLICH MACHEN.

Sitze raus, Sitze rein, Sitze abklappen, Sitze umlegen, Sitze hin, Sitze her. Der neue Mazda Premacy bietet Ihnen mit seinen fünf Einzelsitzen über 100 Sitzvariationen für jeden Zweck. Bereits ab 25 380 Franken (1.8-1.6 V, 100 PS/74 kW) ist er zu haben. Kommen Sie vorbei und sitzen Sie ihn Probe.

unterwegs
mit

LIMACHER Automobile
Garage + Pneuhaus 6170 Schüpfheim



Gleitschirmklub
Amt Entlebuch

Sonntag, 19. März 2000

Verantwortliche Organisatoren

Name: Köbi Zemp

Datum: 19.03. 2000

Anlass: Skifliegen am Briener Rothorn

Startorte:

Höhe: Eisee **Wind:** Bise

Landeorte: Rest. Eisee

Höhendifferenz:

Teilnehmer: Marlène Lustenberger, Beat Koch, Hans Vogel, Heinz Schmid, Peter Baumgartner, Walter Müller, Köbi Zemp

Bericht zu Hd. des Sportchefs des GSK Amt Entlebuch

Obwohl sich nach einer knappen Woche Staulage das Wetter laut Vorhersage an diesem Wochenende bessern sollte, sieht es am Samstag sehr trüb und trist aus. Sportchef Heinz und Köbi als Organisator des ersten Anlasses vom Tätigkeitsprogramm 2000 tun sich recht schwer mit dem Entscheid über die Durchführung.

Zwischen elf und zwölf Uhr treffen nach und nach einige Klubmitglieder und zwei Begleiterinnen auf dem Briener Rothorn ein. Alle werden mit einer herrlichen Aussicht über dem Nebel für ihren Mut belohnt. Wir gönnten aber noch einigen Mitgliedern mehr diese wunderbaren Spätwinterverhältnisse. Bei dieser hohen Luftfeuchtigkeit und der Bise zusammen ist anzunehmen, dass es ab und zu wieder einnebelt. Deshalb machen wir vorwärts mit unserem Programm.

Nach kurzer Begrüssung und einem Briefing geht es gleich an die Aufgaben heran. Auch wenn man nicht fliegen kann, ist es trotzdem möglich Zielabwürfe zu machen. Köbi hat neben dem Sessellift im Eisee zwei Ziele markiert. Alle müssen schätzen, wie nahe Ziel sie ein Säcklein mit Schnee gefüllt, zu werfen im Stand sind. Beide Abwürfe müssen von allen bei der gleichen Bergfahrt erfolgen. Beim Messen der Distanzen gab es gute, mittlere bis sehr tolle Werte zu bewundern.

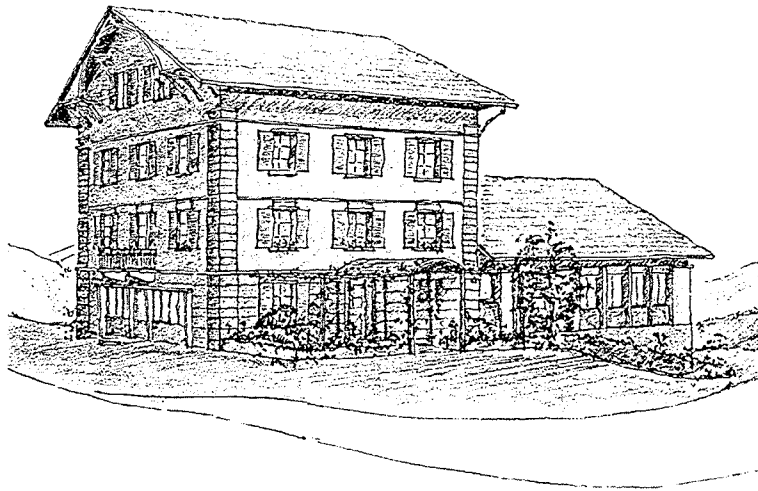
Nebst Theorieaufgaben gab es noch weitere Schätzaufgaben. Köbi hatte am Tag zuvor drei Abfahrten vom Rothorn unternommen. Die Totalzeit der drei Läufe, sowie die Abweichung vom schnellsten zum langsamsten Lauf mussten geschätzt werden. Dabei stellte es sich heraus, dass sich die Teilnehmer zum Teil gewaltig geirrt hatten.

Den Tageswettbewerb gewinnt Koch Beat vor den punktgleichen Lustenberger Marlène, Walter Müller und Bruno Studer. Man kann diesen Anlass als gut gelungen betrachten, obwohl zu keinem Flug gestartet werden konnte.

Köbi



Gasthaus Hirschen Hasle



Mit höflicher Empfehlung

*Familie Margrith Bieri-Felder
Telefon 041 480 11 72*

WAS WIR BEOBACHTEN

BENI VOGEL

Naturerscheinungen im Zusammenhang mit dem Wetter

Unter der Rubrik „Was wir beobachten“ werden wir Naturerscheinungen vorstellen, die in Verbindung mit dem Wetter und Klima eine Rolle spielen. Dabei wird jedes Phänomen unter vier Aspekten näher beschrieben:

- ⇒ **Beobachtung:** Beschreibung des Erscheinungsbildes, so wie es jeder von uns von Fall zu Fall beobachten kann.
- ⇒ **Physik:** Zusammenfassung dessen, was über die Entstehung des Phänomens und physikalische Zusammenhänge wissenschaftlich ist.
- ⇒ **Wettergeschehen:** Einordnung der Erscheinung in den Ablauf der Witterung.
- ⇒ **Prognose:** Angaben für die Beurteilung der künftigen Entwicklung des Wetters unter Berücksichtigung des beschriebenen Naturphänomens.

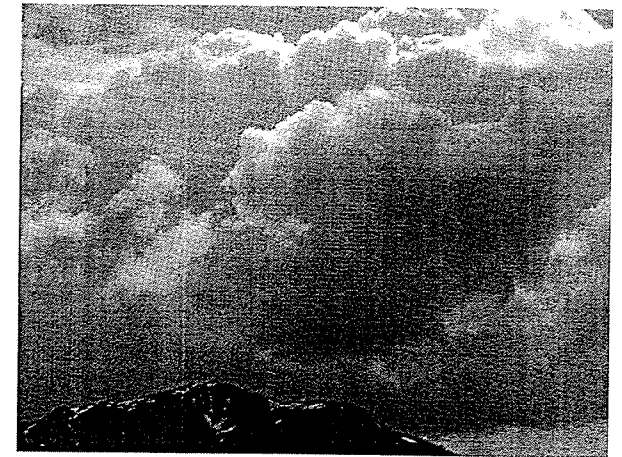
Höhenströmung

BEOBACHTUNG

Besonders in den Sommermonaten sich verhältnismässig rasch aufbauende Haufenwolken zu sogenannten „Gewittertürmen“, häufig am südwestlichen Horizont aufziehend. Die Voraussetzungen für Niederschlag sind gegeben, wenn der hochgeschossene Cumulusturm nach den Seiten „zerfließt“ und die Ränder ein fasriges, rauchartiges Aussehen annehmen. Stürmischer, böiger Wind begleitet den Gewitterausbruch, den wolkenbruchartige Regenfälle, zum Teil auch Graupel-, Hagel- oder Schneeschauer kennzeichnen. Diese Wasserdampfkondensationen sind mit elektrischen Aufladungen verknüpft. Wachsende Spannungsunterschiede führen zu Blitzen und anschliessendem Donner. Bereits einige Stunden vor dem Gewitter kann man mit Hilfe des Barometers einen auffälligen Luftdruckfall beobachten.

PHYSIK

Gewitter werden ausgelöst bei schnellem Aufsteigen feuchter Warmluft in grössere Höhen (Wärmegewitter) oder bei heftigem Zusammentreffen von feuchter Warmluft mit einer grösseren Kaltluftfront (Frontgewitter). Bei diesem Prozess kommt es zu kraftvollen Luftströmungen. Aufwinde führen hinauf bis in Höhen von 10000 Meter. Die damit verbundene Abkühlung der Luft bringt Kondensation mit sich, also Wasserdampf wird verflüssigt. Da Gewitter-



Aufquellende Haufenwolken markieren das aufziehende Gewitter

wolken Minusgrade aufweisen, ist der in ihnen enthaltene Niederschlag entweder in Form von Eiskristallen oder unterkühlten Wassertropfen vorhanden. In der Regel sind beide Formen anwesend. Es findet eine Wechselwirkung zwischen Eis- und Wasserteilchen und dem in der Wolke vorhandenen elektrischen Feld statt, die hohe Spannungen erzeugt. In Gewitterwolken wurden Feldstärken von 3500 V/m gemessen. Die negativen und positiven Ladungen sind auf Grund der unterschiedlichen Fallgeschwindigkeiten der Eis- und Wasserteilchen getrennt. Die Wolke wirkt wie ein Generator. Bei entsprechenden Feldstärken kommt es darin zur Entladung (Blitz!), worauf der Generator Wolke neu aufzuladen beginnt. Der plötzlich ansteigende Druck in dem heissen Blitzkanal breitet sich als Stosswelle aus. Er wird als Donner hörbar. Die Ausbreitungsgeschwindigkeit (= Schallgeschwindigkeit 330 m/s) ermöglicht eine Entfernungsbestimmung eines Gewitters.

WETTERGESCHEHEN

Die Wärmegewitter sind örtlich begrenzte Ereignisse und die Folge einer intensiven Sonneneinstrahlung. Das Aufsteigen der feuchten Warmluft wird unterstützt durch Aufwinde, die sich vor allem an Berghängen ausbilden. Wärmegewitter gehören zum sommerlichen Wettergeschehen. Oft dauert ein Wärmegewitter nur 1-2 Stunden und danach scheint wieder die Sonne. Frontgewitter entstehen, wenn als Folge einer Westwetterlage eine Kaltfront auf den Kontinent vorstösst und dabei auf Warmluft trifft. Diese Warmluft wurde während einer Hochdrucklage angeheizt und ist stark mit Wasserdampf durchsetzt (Verdunstung!). Der Kaltfront eilt Warmluft voraus, die die bekannte schwüle Wetterstimmung noch verstärkt. Die Turbulenzerscheinungen in Frontgewittern sind gewaltig. Die Gewitterfront erreicht oftmals einige hundert Kilometer Länge und zieht west-östlich über Europa hinweg. An den Küsten sind Frontgewitter häufiger als im Binnenland. Frontgewitter sind nicht auf den Sommer beschränkt. Wintergewitter sind Frontgewitter mit kräftigem Schneetreiben.

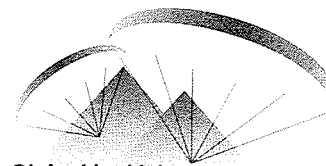


Durchzug einer Gewitterfront

PROGNOSE

Das örtlich begrenzte Wärmegewitter muss nicht zu einer Wetterverschlechterung führen. Es bringt Abkühlung, oft sogar nur vorübergehend. Wenn keine Änderung der Windrichtung nach dem Gewitter eintritt, ist mit Wetterberuhigung zu rechnen. Bei rascher Verdunstung der gefallen Niederschläge ist die Neubildung eines Wärmegewitters noch am selben Tag nicht ausgeschlossen. Ist die Abkühlung bei einem Wärmegewitter sehr stark, sind länger andauernde Niederschläge (Landregen!) zu erwarten. Dies geschieht hauptsächlich dann, wenn der Wind von Ost auf West umspringt. Frontgewitter leiten häufig einen Wetterumschwung ein (Westwetterlage).

* aus: BLV Wetterführer, Wetterkunde für alle (ISBN 3-405-12989-3) von Günter D. Roth



Gleitschirmklub
Amt Entlebuch

Jubiläumsausflug

Verantwortliche Organisatoren

Name: Schmid Heinz

Datum: 1./2. Juli 2000

Anlass: 10 Jahre Gleitschirmclub

Startort: diverse

Höhe:

Landeort:

Wind:

Teilnehmer: Heinz A. mit Ramona, Seppi, Beat K., Marlène, Heiri, Leo und Karin, Bruno, Peter und Anni, Adi und Angela, Beni mit Familie, Hans mit Benjamin und Hansjörg, Ludwig mit Familie, Köbi mit Familie, Benno und Barbara, Jögggu und Sandra, Heinz

Bericht zu Hd. des Sportchefs des GSK Amt Entlebuch

Jubiläumsausflug am ersten Juliwochenende steht auf dem Jahresprogramm. Das Ziel der Organisierenden ist es, irgendwo in der Zentralschweiz ein gemütliches Wochenende zu verbringen, bei dem der Club einen grossen Teil des finanziellen Aufwandes übernimmt. Alle Mitglieder mit Familie sind eingeladen. Gerade deshalb soll auch ein vielseitiges Alternativprogramm angeboten werden. Wir entscheiden uns für den Stoons, wo wir ein geeignetes Hotel finden. Doch alles der Reihe nach.

Am Samstagmorgen treffen wir uns in Küsnacht in der Hohlen Gasse. Dieses Restaurant sollte wirklich jeder kennen, war doch schon Napoleon hier.....oder was doch ein anderer? Der Wetterbericht fürs Wochenende sieht folgendermassen aus: schönes und warmes Sommerwetter mit zum Teil heftigen Gewittern am Nachmittag und Abend. Allgemein schwachwindig.

Die Flieger entscheiden sich, heute auf die Rigi zu gehen. Wir fahren nach Weggis und mit der Luftseilbahn aufs Kaltbad. Ziel ist der Startplatz Staffelhöhe. Von hier aus fliegen wir ein oder zwei mal nach Weggis. Niemandem gelingen lange Flüge, denn es hat nur sehr wenig Thermik. Die letzten Piloten landen nur kurz vor dem einsetzenden Gewitter.

Die Begleitpersonen gestalten den Tag unterschiedlich. Einige gehen baden, andere spazieren etwas am See. Es ist halt sehr heiss heute!

Im Laufe des Nachmittags und Abends gibt es immer wieder gewittrige Schauer. Langsam begibt sich die ganze Gruppe auf den Stoons, wo man die gemütlichen Zimmer, die einladende Terasse, den frisch gemähten Rasenplatz und die überaus freundliche Serviertochter zur Kentniss nimmt.

Beim Fussballspielen können einige die noch reichlich vorhandene Energie loswerden. Hauptakteure sind die beiden Routiners Köbi und Beni, welche aber von den jungen zum Teil überrannt werden. Andere hingegen gönnen sich ein kühles Bier, durstig ist es halt immer noch!

Den anschliessenden Abend gestalten wir mit einem gutem Essen, diskutieren, Karten spielen oder gemütlichem draussensitzen.

Am Sonntagmorgen weckt uns die aufgehende Sonne. Der Tag beginnt wiederum mit strahlendem Sonnenschein. Am reichhaltigen Frühstücksbuffet können wir uns die für den kommenden Tag notwendige Energie zuführen.

Wir entscheiden uns, auf den Fronalpstock zu fahren. Die meisten sind noch nie auf diesem Berg gewesen. Alle Beteiligten schlossen sich dem Vorschlag an. Leider ist der Mann an der Talstation leicht überfordert. Oben aber geniessen wir die herrliche Aussicht. Man hat das Gefühl, direkt in den Vierwaldstättersee springen zu können. Der Wind bläst aus Südosten, Tendenz auf Süd drehend. Diejenigen, welche kein Auto dabei haben, fliegen nach Rickenbach, dem Ausgangsort zur Rotenfluh.

Erstaunlicherweise bleibt der Himmel den ganzen Tag wolkenlos. Dementsprechend ist es sehr heiss und es entsteht auch fast keine Termik.

Am Nachmittag gehen die Nichtflieger in die Badi am Lauerzersee. Wir Flieger können diesem Angebot nicht widerstehen und folgen ihnen. Alle, von gross bis klein geniessen das kühlende Bad.

Am späteren Nachmittag bekommen wir dann die Erklärung für das heisse und wolkenlose Wetter. Es ist eine leichte Föhnlage entstanden.

Almählich verabschieden sich die ersten und fahren nach Hause. Uns bleibt die Erinnerung an zwei wunderschöne und gemütliche Tage. Sehr erfreut waren wir auch über die grosse Beteiligung.



Zinnwaren + Pokale

Holzwaren

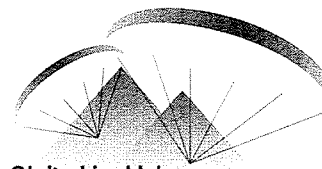
Mineralien

Schilder

Beschriftungen

R. Marti, Gravuren 6166 Hasle

Tel/Fax 041/480 42 12



**Gleitschirmklub
Amt Entlebuch**

Anlass: Picknick

Startort: Finishütten

Picknick - 20.08.2000

Verantwortliche Organisatoren

Name: Reto Wicki und Heiri Lötscher

Datum: 20.08.2000

Höhe: 1200 m **Wind:** wenig

Teilnehmer: Fam. Reto Wicki, Fam. Sepp Emmenegger, Fam. Ludwig Wermelinger, Anni und Peter Theiler, Hans Vogel, Angi Wicki, Adi Vogel, Barbara Schmid, Benno Zihlmann, Karin Eicher, Leo Schmid, Marlène Lustenberger, Beat Koch, Bruno Studer, Heinz Schmid, Heiri Lötscher
Entschuldigt haben sich Hansjörg Zihlmann und Köbi Zemp

Bericht zHd. des Sportchefs des GSK Amt Entlebuch

Ab 11:00 Uhr vormittags haben sich die Ersten auf dem Picknickplatz in Finishütten neben der Kapelle eingefunden. Schon bald musste man eng zusammenrücken, um von einem Schattenplatz profitieren zu können. Die Sonne war nämlich ganz schön stark und hat uns mit tropischen Temperaturen beglückt. Kein Wölkchen stand am strahlend blauen Himmel. Ein Druckunterschied von etwa 3.5 Millibar - oder HectoPascal wie es neu heisst - verhiess eine leichte Föhnlage. Obwohl niemand davon sprach, waren sicher in einigen Köpfen auch leichte Druckunterschiede vorhanden, die von der Party am Vorabend im Schächli Schöpfheim oder vom Biosphärenreservatfest auf Heiligkreuz herrührten...

Schon bald hatte Grillchef Reto eine schöne Glut und es konnten alle ihre Leckereien preparieren.

An einem Picknick geht es natürlich nicht darum, sich durch besondere sportliche Leistungen hervorzutun. Deshalb belegen heute einmal nicht die ersten Plätze, die am meisten gemacht haben.

Die nicht ganz ernstzunehmende Rangliste:

Ganz klar auf den ersten Platz gelangte unser Sportchef Heinz. Seine besondere Leistung bestand darin, ein paar Spritzer kaltes Wasser über einige Picknickteilnehmer zu ergiessen.

Die meisten restlichen Teilnehmenden gelangten auf den zweiten Platz. Sie haben sich von Heinz distanziert, weil sie durch Fussballspielen, Pfeile schiessen, etc. doch klar aktiver waren, oder schlicht nur schon deshalb, weil sie einen weiteren Fussmarsch (über 10 Meter) von ihrem Auto bis zum Picknickplatz in Kauf genommen haben.

Auf dem letzten Platz schliesslich befinden sich Marlène, Beat, Hans und Heiri, die alle den Weg auf unseren Hausberg Farneren mindestens einmal unter die Füsse genommen haben und sogar geflogen sind.

Allen Plätzen werden 20 Punkte für die Jahresmeisterschaft gutgeschrieben.

Gegen 18:00 löste sich die fröhliche Runde auf. Mit dem guten Gefühl, gemeinsam einen gemütlichen Tag verbracht zu haben, begaben sich alle auf den Heimweg.

Danke für eure Teilnahme
Heiri Lötscher

Teste Dein Wissen!

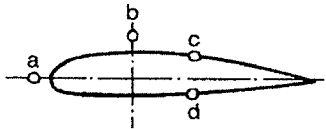


Thema: Fluglehre

(Lösungen weiter hinten)

- Wie wird der Luftwiderstand eines, dem Luftstrom ausgesetzten Körpers verändert, wenn dessen grösster, senkrecht zur Strömung stehender Querschnitt dreimal grösser wird?
 - 9 mal grösser
 - 6 mal grösser
 - 3 mal grösser
 - 1.5 mal grösser

- Was wird durch die Luftströmung auf der Flügeloberseite im normalen Flug erzeugt?
 - Ein Unterdruckgebiet
 - Auftriebsrotoren
 - Bedeutender Druckunterschied
 - Ein Überdruckgebiet

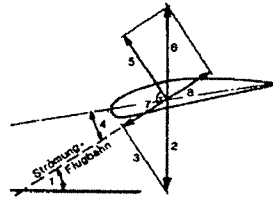
- Welcher der Punkte (a, b, c oder d) auf der nachfolgenden Skizze markiert eine Profilsehne?
 

- Der Anstellwinkel ist der Winkel zwischen
 - der Horizontalen und der Flugbahn
 - der Horizontalen und der Längsachse
 - der Profilsehne und der Strömungsrichtung
 - der Profisehne und einer festgelegten Bezugslinie

- Welche Auswirkungen hat eine Vergrösserung der Flügelstreckung, bei gleicher Fläche, grundsätzlich auf die Leistung eines Hängegleiters?
 - a) Das geringste Sinken wird höher, das beste Gleiten wird schlechter
 - Das beste Gleiten wird besser, das geringste Sinken grösser
 - Das beste Gleiten wird besser

- Eine grössere Flügelstreckung verbessert auf jeden Fall das Handling (Steuerbarkeit) des Hängegleiters

- Mit welchen Zahlen sind in dieser Zeichnung der Gleitwinkel und das Gewicht eingezeichnet?
 - 3 und 6
 - 1 und 2
 - 1 und 7
 - 6 und 8



- Was versteht man unter Druckpunktwanderung?
 - Eine Verschiebung des Schwerpunktes
 - Eine Zunahme der Zentrifugalkraft beim Kurvenflug
 - Wenn das Gewicht nicht mehr dem Auftrieb entspricht
 - Wenn sich nach einer Anstellwinkelveränderung der Angriffspunkt der Luftkraft- resultierenden verschiebt

- Wovon ist das Verhältnis zwischen Auftrieb und Widerstand bei Beibehaltung desselben Profils unter anderem abhängig?
 - von der Strömungsgeschwindigkeit
 - von der Flügelfläche des Geräts
 - von der Luftdichte
 - vom Anstellwinkel

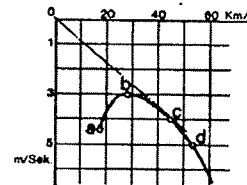
- Welche Kraft wirkt im Geradeausflug dem Gesamtgewicht entgegen?
 - die totale Luftkraft, resultierend aus Auftrieb und Widerstand
 - der Schub
 - der Auftrieb
 - der Widerstand

- Wie nennt man die grafische Darstellung des Verhältnisses zwischen der jeweiligen Geschwindigkeit und des dazugehörigen Sinkwertes?
 - Emmagramm
 - Geschwindigkeitspolare
 - Polarisation
 - Geschwindigkeitsprofil

- Wie verändert sich das kleinste Sinken mit zunehmender Höhe?
 - Verändert sich nicht
 - Nimmt pro 1000 m um 10% ab
 - Nimmt zu
 - Nimmt pro 1000 m um 5% ab

- Die Ursache eines Strömungsabrisses ist im Normalfall
 - ein zu grosser Anstellwinkel
 - gleich grosse Sink- und Horizontalgeschwindigkeit
 - kleinere Sink- als Horizontalgeschwindigkeit
 - zu hohe Fluggeschwindigkeit

- Du verminderst ständig die Geschwindigkeit. Wann beginnt der Stall?
 - sobald das Sinken stärker wird
 - bei der ersten Unkontrollierbarkeit des Fluggerätes
 - wenn das Sinken stärker wird als die Vorwärtsgeschwindigkeit
 - wenn das Sinken mehr als 3 m/sec beträgt

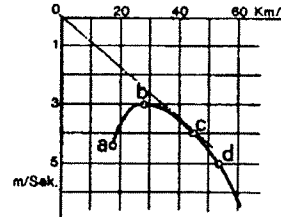
- Wo befindet sich der Punkt des besten Gleitens?
 

- Was versteht man unter der Gleitzahl eines Hängegleiters?
 - das Verhältnis Auftrieb zu Startgewicht
 - das Verhältnis Schub zu Widerstand
 - das Verhältnis Widerstand zu Startgewicht
 - das Verhältnis Auftrieb zu Widerstand

- Die dynamische Stabilität macht eine Aussage über
 - den Anstieg der Höhensteuerkräfte mit zunehmender Geschwindigkeit
 - das Verhalten des Hängegleiters nach einer Störung seines Kräftegleichgewichtes
 - das Verhalten des Fluggerätes im Stall
 - die Lage des Druckpunktes des Flügels

- Ein Hängegleiter ist dynamisch indifferent,
 - wenn er nach einer Störung abstürzt
 - wenn er nach einer Störung mit gedämpften Schwingungen in seine Ausgangslage zurückkehrt
 - wenn er nach einer Störung ständig mit gleichen Schwingungen weiter gaukelt
 - keine der Antworten ist richtig

- Wie bezeichnet man bei Fluggeräten die Bewegungen um die Längsachse?
 - Gieren
 - Nicken
 - Rollen
 - Schieben

- Welcher Punkt markiert den Strömungsabriss?
 

- Du fliegst 1600 m ü/Grund. Dein Fluggerät hat die Gleitzahl 8. Wie weit kannst du bei Windstille maximal fliegen?
 - 2,4 km
 - 12,8 km
 - 9,6 km
 - 16 km

- Was versteht man unter der Mindestfluggeschwindigkeit?
 - die Geschwindigkeit mit dem geringsten Sinken
 - die Geschwindigkeit mit dem kleinsten Auftriebswert
 - die Geschwindigkeit, bei der die Strömung am Flügel abgerissen ist
 - die geringste stetige Geschwindigkeit bei der der Hängegleiter noch steuerbar ist (kurz vor dem Stall)

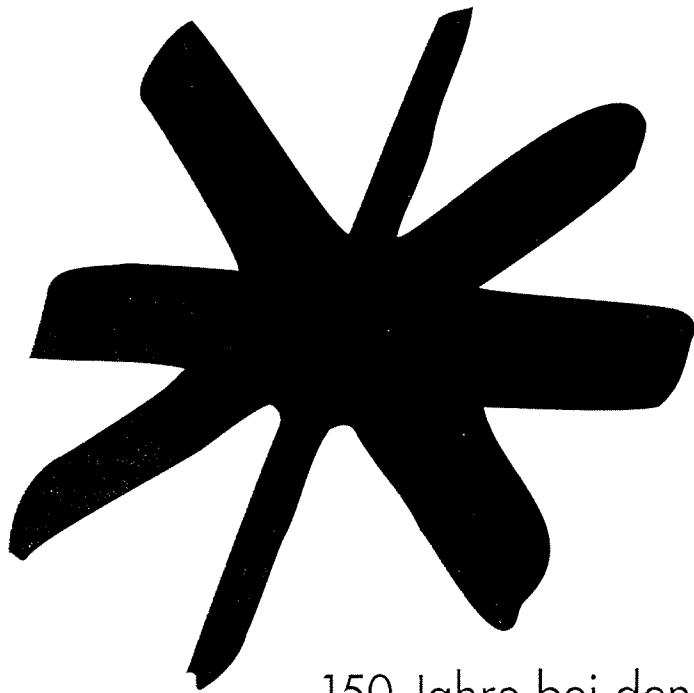
- Ist die Mindestfluggeschwindigkeit eines Hängegleiters in einer Kurve gleich gross wie im Geradeausflug?
 - ja, sie bleibt in jeder Fluglage gleich
 - nein, sie ist in einer Kurve grösser als im Geradeausflug
 - nein, sie ist in der Kurve kleiner als im Geradeausflug

- Wovon hängt die Grösse des Auftriebes unter anderem ab?
 - von der Form, der Grösse der Tragfläche und dem Anstellwinkel
 - ausschliesslich vom Profil der Tragfläche
 - von der Grenzschicht (turbulente Grenzschicht = höherer Auftrieb)
 - ausschliesslich von der Flügelfläche

(die Lösungen siehe weiter hinten)

Auswertung:	Punkte	Leistungsstufe
23 - 19 P		sehr gut
18 - 15 P		lückenhaft
14 - 10P		Theorie lernen
< 10P		lebensgefährlich wenig

Meine Bank



150 Jahre bei den Leuten

 www.meine-bank.ch



Luzerner
Kantonalbank

Interview mit Dani Loritz



Dani beim testen!

Fluglehrer X-dram fly, Testpilot Firebird, Akropilot

Sali Dani

Nachfolgend habe ich einige Fragen an Dich!

- Angaben zu Deiner Person

Mein Name ist Daniel Loritz, bin in diesem Jahr 30-ig geworden, noch ledig (und werde es voraussichtlich bleiben). Ich bin Geschäftsführer der Gleitschirmschule X-Dream Fly, Testpilot für mittlerweile drei Hersteller und mein Hobby ist das Akrofliegen.

- Wie kamst Du zum fliegen? Seit wann?

Im Jahre 1986 habe ich nach der Schule ein Zwischenjahr gemacht und nebenbei auf dem Bau gearbeitet. Dabei habe ich ein bisschen Geld verdient und dies im jugendlichen Leichtsinne für alles Mögliche zum Fenster raus geworfen. Irgend wann hat mich mein Vater (er fliegt selber Delta) überredet mit meinem Geld etwas vernünftiges zu machen und so habe ich mich dann an einen Gleitschirm-Schnuppertag angemeldet. So hat das ganze Übel begonnen.

Nach der Lehre als Radio-TV-Elektriker habe die Prüfungen zum Fluglehrer bestanden. Seit '91 verdiene ich mein täglich-Brot mit der Gleitschirmszene.

- Welches sind Deine schönsten Flugerlebnisse?

In dieser langen Zeit sind diverse schöne Erlebnisse zusammen gekommen. Am meisten Freude habe ich an einem ruhigen, gemütlichen und feinen Thermikflug im Herbst. Das stresslose Drehen, mit ein paar Fliegerfreunden in der gleichen Thermik, macht mir immer noch riesen Spaß.

Wenn ich einen speziellen Flug raus picken müsste, so würde ich den Tandemflug mit meiner Schwester in Cochabamba (Bolivien) erwähnen. An diesem Tag standen die Bärte besonders schön und die Steigwerte waren bis 9m/sec. und die Basis lag auf 5800 Meter!

- Welches sind Deine negativsten Flugerlebnisse?

Nach jedem miterlebten Flugunfall falle ich in eine tiefe Denkpause. Ich versuche das Geschehene zu verstehen, zu begreifen und zu verarbeiten. Ich mache mir Gedanken warum und wieso so etwas passiert. Danach suche ich Antworten, Lösungen um solche Unfälle zu verhindern. Negative Flugerlebnisse sind für mich eine mental riesige Belastung.....?

- Wieviele Flüge hast Du ca. bis heute absolviert?

Bis zum Dreihundertsten habe ich brav Flugbuch geführt (dies ist nötig für die Fluglehrerprüfung). Dies ist schon einige Jahre her. Es dürften aber mittlerweile bestimmt einige Tausend sein.

- Welches fliegerische Projekt hat dich bis jetzt am meisten gefordert? Heissluftballonlandung?

Die Heissluftballonlandung war bestimmt eine interessante und neue Herausforderung, doch vom technischen Können her nicht sonderlich anspruchsvoll. Beim Testen kommen immer kleine, unscheinbare Projekte zustande bei welchen ich mir schon mal die Zähne ausbeißen muss um den Schirm durchs Gütesiegel zu bringen oder ihm ein perfektes Handling zu verpassen..

- Findest Du noch Zeit um Wettkämpfe zu fliegen?

Im letzten Jahr habe ich ein paar Akro-Wettkämpfe bestritten. Dies mehr oder weniger erfolgreich. In diesem Jahr ist mir dies zeitlich nicht möglich gewesen (dieses sch....Militär!!!). Mit dem „klassischen“ Wettkampffliegen habe ich vor ein paar Jahren aufgehört. Die nervliche Belastung war für mich zu groß. Ich konnte ein Lauf zu dreiviertel vorne wegfliegen und habe mich danach an der letzten Boje versenkt. Unter Anspannung fliege ich wie der letzte Anfänger.

- Kennst Du Angst oder Respekt beim fliegen?

Ja. Es hört sich vielleicht unverständlich an, doch bei jedem Flug ist eine riesige Portion Respekt vorhanden. Besonders beim Testen habe ich oft Schiss. Beim ersten Beschleunigten Seitenklapper mit einem neuen Proto mach ich mir fast in die Hose.

- Testpilot! Was fühlst Du beim ersten Flug eines Prototypen?

Mittlerweile ist unser Para-CAD so perfekt abgestimmt und Stefan Müller's (Konstrukteur Firebird) Feingefühl so sensibel, dass ich mit Bestimmtheit sagen kann, dass die Protos fliegen. Dem Bau eines Protos gehen diverse, lange Besprechungen voraus bei welchen Details des technischen Aufbaus, Finessen von Profilen, Eckpunkte vom Pflichtenheft und neue Ideen ausdiskutiert werden. In der Regel kriege ich die Schirme direkt ab der Nähmaschine und dann ist beim Ersten Flug natürlich immer eine riesige Spannung vorhanden, wie das Ding jetzt geht und zeigt er wirklich die Reaktionen wie sie in den nächtelangen Diskussionen im Entwicklungsteam besprochen wurden.

- Hast Du noch fliegerische Ziele oder Projekte die Du in naher Zukunft noch machen möchtest?

Einige kleinere und unspektakuläre Projekte sind bereits am Laufen oder stehen in den letzten Vorbereitungen. Ein neues Projekt für einen Weltrekord beginnt langsam Formen anzunehmen, doch die Details sind noch nicht Spruchreif.

Mein größtes berufliches/fliegerische Ziel ist, dass ich in der Gleitschirmszene mit meinem Wissen und meiner Erfahrung, einem möglichst breiten Publikum mit Rat und Tat behilflich sein kann, damit jeder Pilot sein fliegerisches Können perfektionieren kann und hoffentlich somit weniger Unfälle passieren.

Merci Dani für Deine interessanten Ausführungen

Das Interview wurde von Paul Wermelinger geführt



Dani beim Testen

M
CAFÉ
RESTAURANT
Y I
LÖTSCHER
V
I
A Tel. 041 486 23 44



*Der gemütliche
Treffpunkt
für jung und alt!*



Hauptagentur Entlebuch
Schützenmatt, 6162 Entlebuch
Telefon 041 - 480 33 33
Telefax 041 - 480 33 35

Unsere Mitarbeiter im Amt Entlebuch:

Leo Schnider
Hauptagent

Privat:
Salzbühlstr. 4, 6173 Flühli
Telefon 041 488 17 83
Natel 079 341 66 36

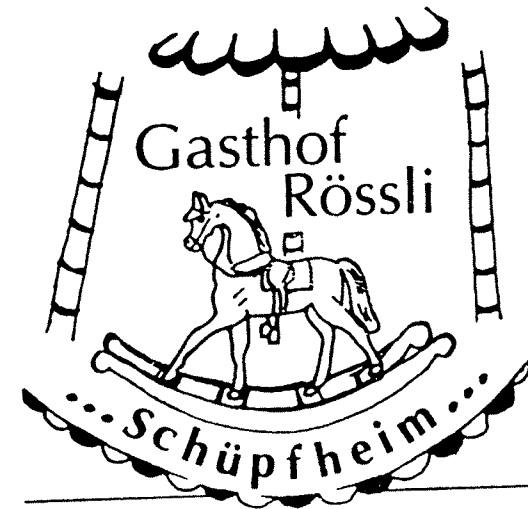
Hansjörg Zihlmann
Versicherungsberater

Privat:
Chraterestr. 2, 6170 Schüpheim
Natel 079 350 23 58

Marcel Renggli
Versicherungsberater

Privat:
Bahnhofstrasse 13, 6110 Wolhusen
Telefon 041 490 42 14
Natel 079 426 19 46

Hauptsponsor des Entlebucher Skiverbandes



Speiserestaurant

CH - 6170 Schüpheim Telefon 041 - 484 10 70
Gepflegte Ambiente, vorzügliche Küche
Familie Koch



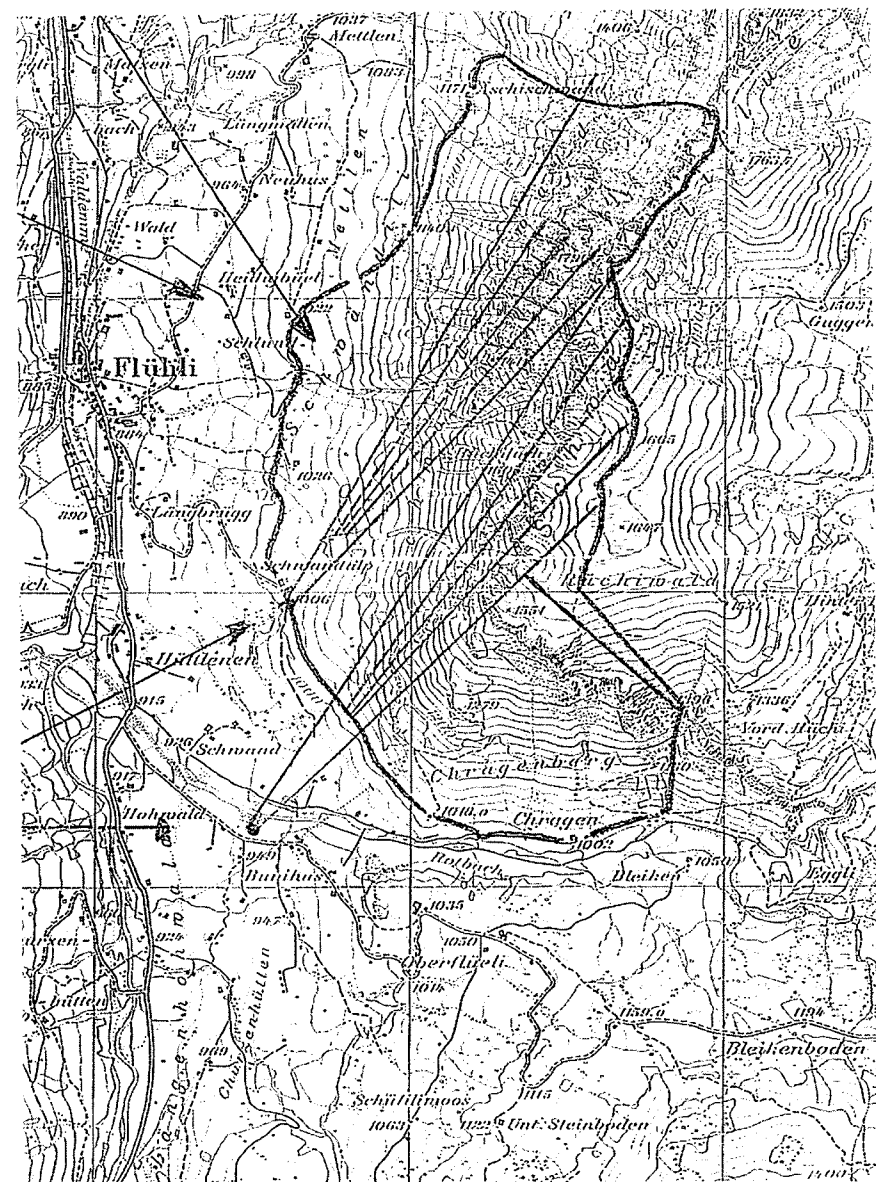
In der Gemeinde Flühli, genauer gesagt an der Schwändiliflue wird, gemäss Angaben des Kreisforstamtes, am Schutzwald östlich des Dorfes Flühli Waldpflege betrieben. Für diese aufwendigen Arbeiten wurde eine Holzerseilbahn installiert, welche in einer Höhe von maximal 60 Meter über Grund verläuft. Es werden auch Masten zu sehen sein. Die Seilbahn wird, je nach Stand der Holzerarbeiten, horizontal wie auch vertikal zur Schwändiliflue verschoben. Den Verlauf der einzelnen Bahnen ist auf dem nachfolgenden Kartenausschnitt ersichtlich.

Die Arbeiten dauern etwa zehn Jahre!! Also während langer Zeit ist dieses Gebiet mit grosser Vorsicht zu befliegen. Für Streckenflüge von der Haglern (Pt. 1949) und von der Schratte her (Pt.1946) bestehen beim Überfliegen der Bergkette kaum Probleme. Sobald man aber unterhalb der Bergkette ankommt, gibt es nur eine sichere Variante, und die heisst:

Weg vom Hang und Landung im Talboden.

Es wird sehr empfohlen bei der Anfahrt ins Entlebucher Fluggebiet sich die Situation vor Ort einzuprägen.

Kartenausschnitt mit eingezeichneten Holzerseilbahnen



Ausschnitt: Landeskarte 1:25'000 / Blatt: 1189 Sörenberg

KlusenChäsi
POWER
 Schüpheim
 Fam. F. + H. Troxler

OFFEN:

**Montag
bis Freitag**
 08.00-12.00 Uhr
 15.00-19.00 Uhr

Mittwoch
 08.00-11.00 Uhr
 Nachmittag
 geschlossen

Samstag
 08.00-12.00 Uhr
 14.00-19.00 Uhr

Sonntag
 17.30-19.00 Uhr
 Bei guten
 Schneeverhält-
 nissen von
 16.00-19.00 Uhr

- 9-Lochkäse
 - Hobelkäse
 - Sbrinz alt 2-jährig
 - Schrattekäse
 - Entlebucher Bergkäse
 - Entlebucher Vacherin
 - Rothornmutschli
 - Ziger
 - Käsereibutter/Rahm
 - Bifidus-Joghurt
- in 14 Sorten

Wir freuen uns auf ihren Besuch.

ALLES GEMACHT.

Lösungen: Quiz

1c, 2a, 3a, 4c, 5c, 6b, 7d, 8d, 9a,
 10b, 11c, 12a, 13b, 14c, 15d, 16b,
 17c, 18c, 19a, 20b, 21d, 22b, 23a

Mein 1. Start auf über 4000 m ü. M.

(siehe <http://home.datacomm.ch/sac.entlebuch/enter.html> Mönch/Jungfrau)

Erlebnisbericht von Thomas Teuffer (Thomsen)

Meine Motivation zum Gleitschirmfliegen beruht seit jeher auf der Tatsache, dass der Abstieg von einem Berggipfel durch einen Flug mit dem Gleitschirm auf angenehme Art und Weise ersetzt werden kann.

Als ich am 3. Dez. 1989 das Gleitschirmbrevet im Sack hatte, wollte ich schon bald einmal einen hochalpinen Flug ausprobieren. Nach diversen Vorbereitungen und bei idealem Winterwetter fuhr ich am 12. Jan. 1990 mit der Bahn von Lauterbrunnen auf das Jungfrauoch. Um keine Zeit zu verlieren suchte ich mir aus der fahrenden Bahn einen geeigneten Landeplatz aus. Auf dem Jungfrauoch angekommen, begab ich mich bald auf den Gletscher, um mich auf den Start vorzubereiten. Die Verhältnisse waren nicht sehr gut. Es herrschte leichter Rückenwind. Wenn mal eine windstille Phase eintrat, rannte ich was das Zeug hielt. Ich versoff aber immer wieder im Schnee. Etwa nach dem 3. Neuauslegen gelang es mir dann endlich, abzuheben. Nach wenigen Sekunden flog ich bereits über die unglaublich eindruckliche Bergwelt. Ich bekam nicht genug vom Umherschauen, da ja bekanntlich ein Flug mit einem Condor Equipe im Normalfall nicht allzu lange dauert.

Weil der Kondukteur in der Bahn beim Hochfahren mein Billet nicht geknipst hatte, entschied ich mich während dem Flug, auf der Kleinen Scheidegg zwischenzulanden und noch ein 2. mal hochzufahren. Beim erneuten Hochfahren war ich der einzige Gast. Der Bähnler meinte, er gehe nur noch die letzten Fahrgäste holen und habe oben nur 10 Minuten Aufenthalt. Das war zuwenig Zeit um auf dem Gletscher die Verhältnisse zu studieren. Frohen

