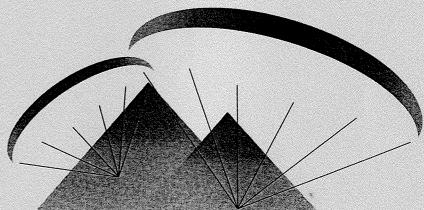
PULLSTALL

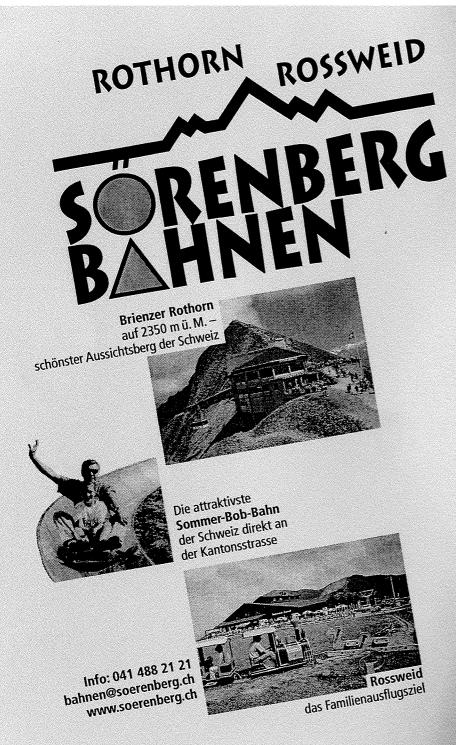


Gleitschirmklub

Amt Entlebuch

Kluborgan

Heft 10 Oktober 2000



Vorstand des GSK Amt Entlebuch

Präsident:

Vogel Hans Eschenmoos 6170 Schüpfheim 041/484 15 49

Vizepräsident: 4

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



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 Lötscher

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.

ufgrund 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

Ш YTEC-COMPACT-SERI



Geschwindigkeitsanze Echtzeituhr und Stopp emperaturanzeige Flugbuch



Flugbuch mit Direktausdrucl Datenausgang Drucker/PC Geschwindigkeitsanze Echtzeituhr und Stopp emperaturanzeige



Geschwindigkeitsanzeig **Echtzeituhr und Stoppul** /ariometer/Integrato emperaturanzeige



PROFESSIONAL

*lugbuch mit Direktausdruc Datenausgang Drucker/PC 3arograph (FAI-konform)



Flugbuch mit Direktausdru Datenausgang Drucker/P Echtzeituhr und Stoppu olarenaufzeichnung¹ **Femperaturanzeige**







FLYTEC Instruments Switzerland, CH-6048 Horw, Ebenaustrasse 8a Telefon 041 340 34 24, Fax 041 340 of the air King



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

Ein komisches Gefühl. Überall Schneeberge und mein Ziel Sargans noch nicht in Sicht. Ich

Höhenmeter gewinnen. Genug, um anschiessend entlang der Flanke aus dem Tale heraus zu fliegen. Dieses Unterfangen scheitert kurz vor Vättis (oberhalb Bad Ragaz) am immer stärker

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

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, begebe ich mich

um 24.00 Uhr müde aber überglücklich über den tollen Flug ins Bett.

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

erdenden 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

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

Das Fluggebiet im Entlebuch

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

Sportbahnen Marbachegg AG Auto. Wetterbericht 034 493 36 37

Maschinell präparierter Startplatz!!

3250 m aufdrehen.

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 Sigristgrat. Nach 2 Stunden und 50 Minuten war ich über dem Thunersee und nach 3 Stunden sicher gelandet.

Welches war dein negativstes Erlebnis?

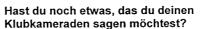
Dies war am 27. Juli 1990, Flug Nr. 156. Ich bin damals auf dem Brienzer Rothorn gestartet und in eine Windscherung geraten. Eine Minute lang war mein Schirm nie richtig offen. Als ich die Turbulenzen überstanden hatte flog ich einen Kreis und war bereits 300 Meter über dem Gipfel.

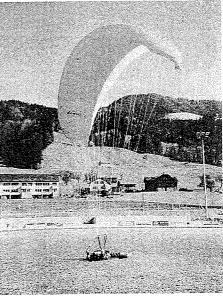
Wie bereitest du dich auf einen Flugtag vor?

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.



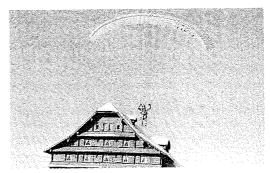


Perfektes Bodenhandling mit seinem freex spear auf dem Sportplatz Moosmättli, Schüpfheim

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.



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 (1.8-16 V, 100 PS/74 kW) ist er zu haben. Kommen Sie vorbei und sitzen Sie ihn Probe.





Sonntag, 19. März 2000

Verantwortliche Organisatoren

Name: Köbi Zemp

Datum: 19.03. 2000

Anlass: Skifliegen am Brienzer 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.

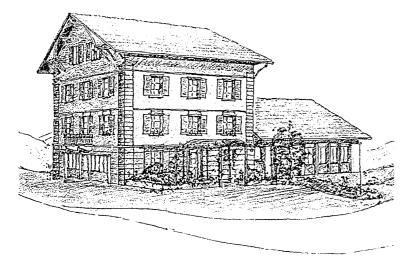
Zwischen elf und zwölf Uhr treffen nach und nach einige Klubmitglieder und zwei Begleiterinnen auf dem Brienzer Rothorn ein. Alle werden mit einer herrlichen Aussicht über dem Nebel für ihren Mut belohnt. Wir gönnten aber noch einigen Mitgliedern mehr diese wunderbaren Spätwinterverhältnisse. Bei dieser 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 Marlene, Walter Müller und Bruno Studer. Man kann diesen Anlass als gut gelungen betrachten, obwohl zu keinem Flug gestartet werden konnte.

Gasthaus Kirschen Kasle



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 wissens-

wert ist.

Wettergeschehen: Einordnung der Erscheinung in den Ablauf der Witterung.

⇒ Prognose: Angaben für die Beurteilung der künftigen Entwicklung des

Wetters unter Berücksichtigung des beschriebenen Natur-

phänomens.

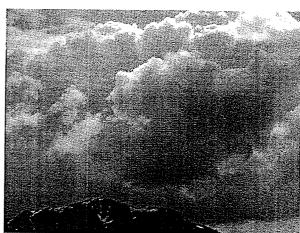
Höhenströmung

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 elektri- schen 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-

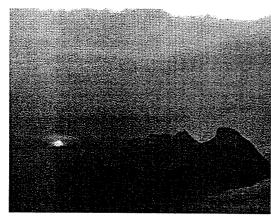


Aufquellende Haufenwolken markieren das aufziehende Gewitter

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



Durchzug einer Gewitterfront

(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.

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 gefallenen 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).



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 Beniamin und Hansjörg, Ludwig mit Familie, Köbi mit Familie, Benno und Barbara, Jöggu 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 Stoos, wo wir ein geeignetes Hotel finden. Doch alles der Reihe nach.

Am Samstagmorgen treffen wir uns in Küssnacht in der Hohlen Gasse. Dieses Restaurant sollte wirklich jeder kennen, war doch schon Napoleon hier.....oder wars 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 heutel

Im Laufe des Nachmittags und Abends gibt es immer wieder gewittrige Schauer. Langsam begibt sich die ganze Gruppe auf den Stoos, 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.

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

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 schlissen 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 wiederstehen 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 Fönlage 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

Verantwortliche Organisatoren

Name: Reto Wicki und Heiri Lötscher

Picknick - 20.08.2000

Datum: 20.08.2000

Anlass:

Picknick

Startort:

Finishütten

Höhe:

1200 m

Wind: wenig

<u>Teilnehmer:</u> 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 Schüpfheim 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 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





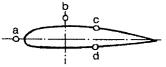
Teste Dein Wissen!



Thema: Flualehre

(Lösungen weiter hinten)

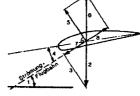
- 1. Wie wir der Luftwiderstand eines, dem Luftstrom ausgesetzten Körpers verändert, wenn dessen grösster, senkrecht zur Strömung stehender Querschnitt dreimal grösser wird?
 - a) 9 mal grösser
 - b) 6 mal grösser
 - c) 3 mal grösser
 - d) 1.5 mal grösser
- 2. Was wird durch die Luftströmung auf der Flügeloberseite im normalen Flug erzeugt?
 - a) Ein Unterdruckgebiet
 - b) Auftriebsrotoren
 - c) Bedeutender Druckunterschied
 - d) Ein Überdruckgebiet
- 3. Welcher der Punkte (a, b, c oder d) auf der nachfolgenden Skizze markiert eine Profilsehne?



- 4. Der Anstellwinkel ist der Winkel zwischen a) der Horizontalen und der Flugbahn
 - b) der Horizontalen und der Längsachse

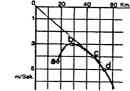
 - c) der Profilsehne und der Strömungs-
 - d) der Profisehne und einer festgelegten Bezuaslinie
- 5. Welche Auswirkungen hat eine Vergrösserung der Flügelstreckung, bei gleicher Fläche, grundsätzlich auf die Leistung eines Hängegleiters?
 - a) a) Das geringste Sinken wird höher, das beste Gleiten wird schlechter
 - b) Das beste Gleiten wird besser, das geringste Sinken grösser
 - c) Das beste Gleiten wird besser

- d) Eine grössere Flügelstreckung verbessert auf jeden Fall das Handling (Steuerbarkeit) des Hängegleiters
- 6. Mit welchen Zahlen sind in dieser Zeichnung der Gleitwinkel und das Gewicht eingezeichnet?
 - a) 3 und 6
 - b) 1 und 2
 - c) 1 und 7
 - d) 6 und 8



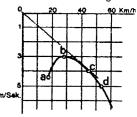
- 7. Was versteht man unter Druckpunktwande
 - a) Eine Verschiebung des Schwerpunktes
 - b) Eine Zunahme der Zentrifugalkraft beim Kurvenflua
 - c) Wenn das Gewicht nicht mehr dem Auftrieb entspricht
 - d) Wenn sich nach einer Anstellungswinkelveränderung der Angriffspunkt der Luftkraft-resultierenden verschiebt
- 8. Wovon ist das Verhältnis zwischen Auftrieb und Widerstand bei Beibehaltung desselben Profils unter anderem abhängig?
 - a) von der Strömungsgeschwindigkeit
 - b) von der Flügelfläche des Geräts
 - c) von der Luftdichte
 - d) vom Anstellwinkel
- 9. Welche Kraft wirkt im Geradeausflug dem Gesamtgewicht entgegen?
 - a) die totale Luftkraft, resultierend aus Auftrieb und Widerstand
 - b) der Schub
 - c) der Auftrieb
- d) der Widerstand
- 10. Wie nennt man die grafische Darstellung des Verhältnisses zwischen der jeweiligen Geschwindigkeit und des dazugehörigen Sinkwertes?
 - a) Emmagramm
 - b) Geschwindigkeitspolare
 - c) Polarisation
 - d) Geschwindigkeitsprofil
- 11. Wie verändert sich das kleinste Sinken mit zunehmender Höhe?
 - a) Verändert sich nicht
 - b) Nimmt pro 1000 m um 10% ab
 - c) Nimmt zu
 - d) Nimmt pro 1000 m um 5% ab

- 12. Die Ursache eines Strömungsabrisses ist im Normalfall
 - a) ein zu grosser Anstellwinkel
 - b) gleich grosse Sink- und Horizontalgeschwindiakeit
 - c) kleinere Sink- als Horizontalgeschwindiakeit
 - d) zu hohe Fluggeschwindigkeit
- 13. Du verminderst ständig die Geschwindigkeit. Wann beginnt der Stall?
 - a) sobald das Sinken stärker wird
 - b) bei der ersten Unkontrollierbarkeit des Fluggerätes
 - c) wenn das Sinken stärker wird als die Vorwärtsgeschwindigkeit
 - d) wenn das Sinken mehr als 3 m/sec beträgt
- 14. Wo befindet sich der Punkt des besten Gleitens?



- 15. Was versteht man unter der Gleitzahl eines Hängegleiters?
 - a) das Verhältnis Auftrieb zu Startgewicht
 - b) das Verhältnis Schub zu Widerstand
 - c) das Verhältnis Widerstand zu Startge-
 - d) das Verhältnis Auftrieb zu Widerstand
- 16. Die dynamische Stabilität macht eine Aussage über
 - a) den Anstieg der Höhensteuerkräfte mit zunehmender Geschwindiakeit
 - b) das Verhalten des Hängegleiters nach einer Störung seines Kräftegleichge-
 - c) das Verhalten des Fluggerätes im Stall
 - d) die Lage des Druckpunktes des Flügels
- 17. Ein Hängegleiter ist dynamisch indiffernt,
 - a) wenn er nach einer Störung abstürzt
 - b) wenn er nach einer Störung mit gedämpften Schwingungen in seine Ausgangslage zurückkehrt
 - c) wenn er nach einer Störung ständig mit gleichen Schwingungen weiter gaukelt
 - d) keine der Antworten ist richtig
- 18. Wie bezeichnet man bei Fluggeräten die Bewegungen um die Längsachse?
 - a) Gieren
 - b) Nicken
 - c) Rollen
 - d) Schieben

19. Welcher Punkt markiert den Strömungsabriss?



- 20. Dufliegst 1600 m ü/Grund. Dein Fluggerät hat die Gleitzahl 8. Wie weit kannst du bei Windstille maximal fliegen?
 - a) 2,4 km
 - b) 12,8 km
 - c) 9,6 km
 - d) 16 km
- 21. Was versteht man unter der Mindestfluggeschwindiakeit?
 - a) die Geschwindigkeit mit dem geringsten Sinken
 - b) die Geschwindigkeit mit dem kleinsten Auftriebswert
 - c) die Geschwindigkeit, bei der die Strömung am Flügel abgerissen ist
 - d) die geringste stetige Geschwindigkeit bei der der Hängegleiter noch steuerbar ist (kurz vor dem Stall)
- 22. Ist die Mindestfluggeschwindigkeit eines Hängegleiters in einer Kurve gleich gross wie im Geradeausflug?
 - a) ja, sie bleibt in jeder Fluglage gleich
 - b) nein, sie ist in einer Kurve grösser als im Geradeausflug
 - c) nein, sie ist in der Kurve kleiner als im Geradeausflug
- 23. Wovon hängt die Grösse des Auftriebes unter anderem ab?
 - a) von der Form, der Grösse der Tragfläche und dem Anstellwinkel
 - b) ausschliesslich vom Profil der Tradfläche
 - c) von der Grenzschicht (turbulente Grenzschicht = höherer Auftrieb)
 - d) ausschliesslich von der Flügelfläche

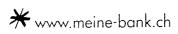
(die Lösungen siehe weiter hinten)

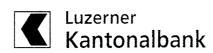
| Auswertung: 23 - 19 P 18 - 15 P 14 - 10P < 10P | sehr gut lückenhaft Theorie lernen lebensgefährlich wenig |
|---|---|
|---|---|

BV Februar, 2000

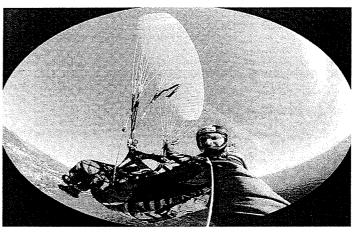
Meine Bank







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 Leichtsinn 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. Seid '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 Dreinundertsten 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

Salzbühlstr. 4, 6173 Flühli Telefon 041 488 17 83

Natel 079 341 66 36

Hansjörg Zihlmann Versicherungsberater

Privat:

Chratzerestr. 2, 6170 Schüpfheim

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



CH - 6170 Schüpfheim Telefon 041 - 484 10 70 Gepflegte Ambiance, 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 Schwändilifluh verschoben. Den Verlauf der einzelnen Bahnen ist auf dem nachfolgenden Kartenausschnitt ersichtlich.

Die Arbeiten dauern etwa <u>zehn Jahre</u>!! Also während langer Zeit ist dieses Gebiet mit <u>grosser Vorsicht zu befliegen</u>. 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:

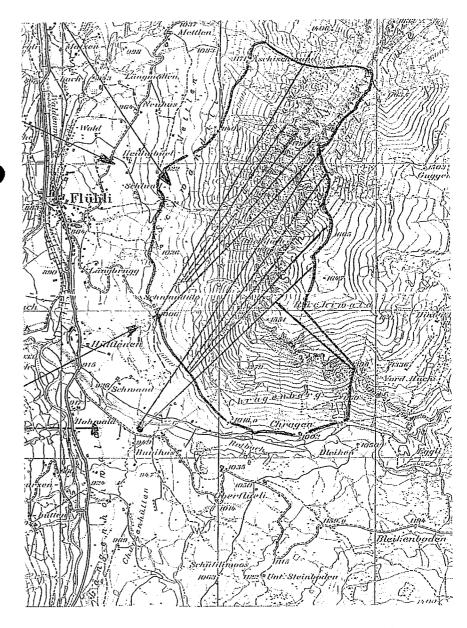
Weg vom Hang und Landung im Talboden.

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

GSK Amt Entlebuch

Köbi Zemp, SHV 17613

Kartenausschnitt mit eingezeichneten Holzerseilbahnen



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



OFFEN:

9-Lochkäse

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

Mittwoch

• Sbrinz alt 2-jährig

08.00-11.00 Uhr Nachmittag Schrattenkäse

geschlossen
Samstag

• Entlebucher Bergkäse

Samstag 08.00-12.00 Uhr 14.00-19.00 Uhr

• Entlebucher Vacherin

.....

Rothornmutschli

Sonntag 17.30-19.00 Uhr Bei guten Schneeverhältnissen von 16.00-19.00 Uhr 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.

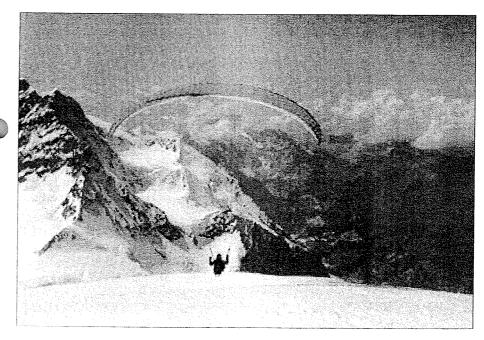
(siehe http://home.datacomm.ch/sac.entlebuch/enter.html Mönch/Jungfrau)

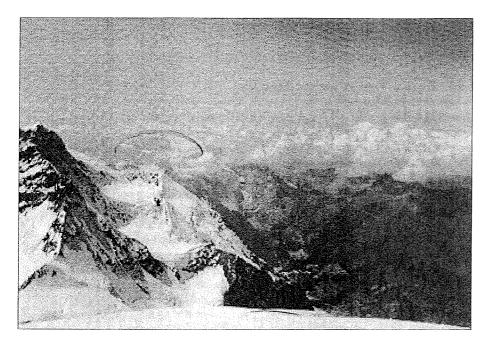
Erlebnisbericht von Thomas Teuffer (Thomsen)

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 Jungfraujoch. Um keine Zeit zu verlieren suchte ich mir aus der fahrenden Bahn einen geeigneten Landeplatz aus. Auf dem Jungfraujoch 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 eindrückliche 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





Mutes ging ich also ein 2. mal auf den Gletscher, wo aber jetzt ein starker Wind von rechts blies. Da sich auf dieser rechten Seite ein Abgrund auf den Guggigletscher befindet, versuchte ich bis zur Erschöpfung mit Seitenwind zu starten. Als ich einsehen musste, dass es so nicht ging, entschloss ich mich kurzerhand, gegen den Wind aufzuziehen, auf den Abgrund hinzugehen um dann zu entscheiden. Die Entscheidung fiel mir relativ leicht, doch es war für mich eine ganz neue Art zu starten. Es handelte sich ja dabei erst um meinen 11. Flug nach dem Brevet. Jetzt hatte ich etwa 2600 Höhenmeter vor mir. Am Mönch sah ich gerade die Sonne untergehen – es war ja bereits 16:45 Uhr. Unmittelbar vor dem Einnachten landete ich auf der vorgesehenen Wiese, direkt neben der Bahn in Lauterbrunnen.

Wie aber jeder weiss, ist das Jungfraujoch nicht 4000 Meter hoch. Mit einigen Unerschrockenen (unter ihnen war auch Peter Theiler) machte ich am 25. Aug. 1991 eine Riesenbergtour auf den Dom (4545 mM). Leider wurde aus unserem Traum, vom Dom zu fliegen, nichts. Die Verhältnisse erlaubten keinen Start.

Den nächsten Anlauf wollte ich im Juli 1996 im Zusammenhang mit einer 4000er Jubiläumstour zum 50 Jahr Jubiläum des SAC Entlebuch nehmen. Mein angestrebter Gipfel wäre der Grand Combin gewesen. Damals war das Wetter leider auch zu wenig gut und das ehrgeizige Ziel "am selben Tag auf jedem Schweizer-4000er ein Entlebucher" musste abgeblasen werden.

Ich glaubte schon fast, es werde für mich ein unerfüllter Wunschtraum bleiben, einmal auf über 4000 Meter zu starten.

Doch am Wochenende des 12./13. August 2000 hatte Manuel Stalder vom SAC Entlebuch die Besteigung von Mönch und Jungfrau auf dem Programm. Glücklicherweise hatte Ma-

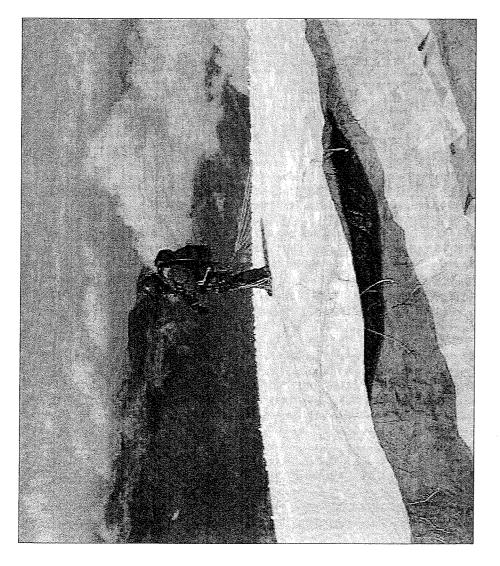
nuel keine Einwände als ich ihm sagte, dass ich den Gleitschirm mitnehmen möchte. Zur Vorbereitung studierte ich die Karte und erkundigte mich bei einem erfahrenen Hochalpinpiloten über die Situation.

Am 12. Aug. also bestiegen 10 Alpinisten in Lauterbrunnen die erste Bahn. Mit etwas Verspätung kamen wir um ca. 9:30 Uhr bei idealen Bedingungen auf dem Jungfraujoch an. Nach etwa 3 Stunden erreichten wir bereits den Gipfel des Mönch (4099 mM). Der Aufstieg war relativ einfach und sogar ohne Steigeisen zu bewältigen. Als ich mit meinem schweren Rucksack auf dem Mönch stand, waren auch die Flugbedingungen optimal. Nach einer kurzen Verpflegungspause konnte ich nicht mehr still sitzen und die Aussicht geniessen. Nur zu gut wusste ich, dass die Startbedingungen nicht mehr besser werden konnten. Einige Meter unter dem Gipfel bot sich ein geradezu sensationeller Startplatz an. Bei etwa 10 km/h Gegenwind war es überhaupt kein Problem abzuheben. Das überwältigende Gefühl der eindrücklichen Berg- und Gletscherwelt, das ich 10 Jahre vorher schon gehabt hatte, war wieder mit gleicher Stärke da. Dank den viel besseren Flugeigenschaften meines Swing Arcus konnte ich so lange in der Luft bleiben wie ich nur wollte. Die Eigernordwand habe ich wiederholt durchquert und vergeblich nach Alpinisten abgesucht. Vermutlich war es für eine Besteigung an diesem Wochenende zu warm. Mehrmals flog ich, begleitet von diversen anderen Piloten, zum Männlichen und wieder zurück zur Kleinen Scheidegg. Nach mehr als 2 Stunden Flug versuchte ich auf dem Jungfraujoch zu landen, es fehlten mir jedoch etwa 200 Höhenmeter. Ich musste aber an diesem Abend das Jungfraujoch noch erreichen, um dort den Weg zur Mönchsjochhütte unter die Füsse zu nehmen. Am nächsten Tag wollten wir von dort aus die Jungfrau besteigen. Deshalb musste ich mich sputen, um die letzte Bahn auf das Jungfraujoch noch zu erreichen. Ich entschloss mich, bei der Station Eigergletscher zu landen. Die Thermik war hier für meine Verhältnisse so stark, dass ich fast nicht landen konnte. Etwa beim 10. Landeanflug kam ich endlich zu Boden.

Erneut fuhr ich nun mit der Bahn auf das Jungfraujoch. Von hier erreichte ich auf einer Ratracspur in einer knappen Stunde die Mönchsjochhütte, wo ich von meinen Bergkameraden freudig erwartet wurde.

Am Sonntagmorgen verliessen wir kurz nach 5 Uhr unsere Unterkunft mit dem Ziel Jungfrau. Während man am Himmel Sternschnuppen beobachten konnte, sah man in der Ferne im Südosten Wetterleuchten. Der Aufstieg auf die Jungfrau war wesentlich länger und auch etwas schwieriger als der auf den Mönch. Via Rottalsattel erreichten wir den Gipfel (4158) nach weniger als 5 Stunden. Die Aussicht war wie am Vortag einfach sensationell. Mit einem Gleitschirmstart vom Gipfel wurde aber nichts. A) stimmte die Windrichtung überhaupt nicht und B) hätte ich wegen des steilen Geländes gar nicht auslegen können. So entschloss ich mich mit den Fussgängern wieder bis zum Rottalsattel (3885) abzusteigen. Dort sah es dann recht gut aus für einen Start Richtung Rottal. Während ich den Startcheck durchging, drehte sich der Wind - und zwar endgültig. Ich wartete noch einige Minuten, nahm anschliessend den Schirm zusammen und begab mich auf die Südseite des Sattels. Vom Aletschgletscher her näherten sich bedrohliche Nebelschwaden. Dank der Hilfe meiner Kameraden kam ich aber bald in die Luft und flog bereits durch die ersten Nebelfetzen. Anfänglich konnte ich mich gut an den schwarzen Felswänden orientieren. Langsam aber wurde der Nebel ziemlich stark und ich baute Höhe ab, um unten auf dem Gletscher in der Nähe der Aufstiegsspur zu landen. Glücklicherweise kam ich schon nach 2 Umdrehungen völlig aus dem Nebel heraus und hatte wieder freie Sicht zum Jungfraujoch. Mit relativ starkem Rückenwind überflog ich mit ca. 150 Metern Bodenfreiheit die Lücke zwischen Mönch und Jungfrau. Im Gegensatz zum Vortag begann nun ein etwas ungemütliches Durchschütteln, sodass ich mich zu "Ohren rein und Vollgas" entschloss. Problemlos erreichte ich schon bald wieder ruhige Luft. Allerdings war ich nun doch etwas zu aufgeregt für einen gemütlichen Flug nach Lauterbrunnen. So entschloss ich mich schon bald, wiederum auf der Scheidegg zu landen. Wegen des internationalen Moutainbike-Marathon war dort an diesem Sonntag besonders viel los.

Nach ungefähr 3 Stunden kamen auch meine 9 Berg-Gspändli auf der Kleinen Scheidegg an und wir machten uns gemeinsam mit all unseren schönen Erinnerungen an dieses geniale Wochenende auf den Heimweg.





Sicherheitstraining

Verantwortliche Organisatoren

Name: Hans Vogel

Volker Nies, Flugschule Engelberg

Anlass: Sicherheitstraining Datum 22. Juni 2000

Startort: Kleewenalp Höhe: 1600 m ü M Wind:

Teilnehmer: Beat Koch; Marlene Lustenberger; Josef Emmenegger; Heinz Schmid;

Leo Schmid; Hans Vogel

Bericht zHd. des Sportchefs des GSK Amt Entlebuch

Die Entscheidung, das Sicherheitstraining durchzuführen, fällt an diesem Tag nicht leicht. Wir befinden uns in einer sehr labilen Schichtung der Atmosphäre. Dabei fliesst feuchte Luft von Südwesten zu uns. Die Gefahr von Gewittern bereits am Vormittag ist sehr gross. Wir entschliessen uns am Morgen dennoch für die Durchführung des Sicherheitstrainings. Treffpunkt ist um 9.00 Uhr Rest. Edelweiss in Beckenried. Leider ist die Teilnehmerzahl sehr bescheiden. Unser Instruktor von der Flugschule Engelberg, Ligapilot Volker Nies (Volki), begrüsst die Teilnehmer und gibt zuerst die Zielsetzung des Sicherheitstrainings bekannt.

Auszug aus Leitfaden Flugschule Engelberg:

Zum Sicherheitstraining kommen Piloten mit sehr unterschiedlichem Können. Vom Flugscheinneuling bis zum Streckenflugprofi. Natürlich wird sich ein Gleitschirmanfänger andere Übungsschwerpunkte setzen als ein erfahrener Pilot. Unsere Seminarleiter werden jeden einzelnen Piloten auf seine möglichen fliegerischen Schwachstellen hinweisen und gezielte Flugaufgaben stellen. Generell verstehen wir als Ziele des Sicherheitstrainings:

- 1. Kennenlernen und sicheres Beherrschen der eigenen Ausrüstung
- 2. Sicheres Beherrschen einer effektiven Abstiegshilfe
- 3. Korrekte Reaktionen bei seitlichen Einklappern jeder Grösse
- 4. Trudelbewegungen im Ansatz erkennen und richtig beheben

Generell besteht die Fliegerkarriere aus ständigem Lernen und Verbessern des eigenen Könnens. Deshalb empfiehlt es sich, regelmässig an einem Sicherheitseminar teilzunehmen. Mindestens mit jeder neuen Ausrüstung ist die Teilnahme unbedingt empfehlenswert. Fliegen erfordert wie jede andere Sportart auch Training, nicht nur um sein Können zu verbessern, sondern auch um das in der Flugschule gelernte nicht zu vergessen.

Der erste Teil des Tages besteht aus Theorie. Sämtliche Flugfiguren, vom Ohrenanlegen über den Fullstall bis hin zum Auslösen des Rettungsgerätes werden in der Theorie sehr genau besprochen. Der Veranstalter gibt zusätzlich ein Manuskript zum Selbststudium ab, für Zeiten mit schlechtem Flugwetter.

Gut gelaunt wird die Ausrüstung (Funkgerät, Schwimmweste) gefasst und wir stehen schon bald am Startplatz. Jeder Pilot kann selber entscheiden, welche Flugfiguren er fliegen will. Beim ersten Fug entscheiden sich alle auf Nicken (Bewegung des Schirms um seine eigene Querachse) und auf einen unbeschleunigten wie voll beschleunigten Einklapper. Beim Nicken registriert der Pilot das Manöver optisch als ein Vor- und Zurückpendeln der Kappe. Die Flugbahn entspricht einer Wellenbewegung. Der Bewegungsspielraum der Kappe kann dabei mehrere Meter betragen. Mit Ausnahme von mir ist der Flug für alle Piloten kein Problem. Beim beschleunigten Klapper stehe ich 1 Sekunde zu lange auf dem Gas. Der Schirm dreht sehr schnell weg und verhängt sich. Über den Fullstall die Sauerei auszuleiten geht nicht mehr, weil ich bereits eingetwistet bin. Es bleibt mir nichts anderes übrig, als den Notschirm zu werfen (das Natel lässt grüssen). Alle andern Piloten können ihr Training fortsetzen und so ihre Extremflugmanöver üben.

Leider ziehen bereits am frühen Nachmittag die ersten Gewitterwolken auf. Das führte dann auch nach 2 zum Teil 3 Trainingsflügen zum vorzeitigen Abbruch. Im dritten Teil werden die geflogenen Manöver persönlich analysiert und kritisiert. Beim gemütlichen Zusammensitzen werden noch Erfahrungen ausgetauscht und Volki gibt auf alle Fragen kompetent Antwort. Ein Sicherheitstraining, das auf das Können jedes einzelnen Piloten abgestimmt war und niemanden überforderte, wurde so unfallfrei beendet. Besten Dank allen Teilnehmern und vor allem unserm Fluglehrer Volker Nies.

Happy Landing Hans Vogel

EINEN SPORT BEHERRSCHEN, HEISST TRAINIEREN

| enNotizenNotizenNotizenNotizenNotizenNotizenNotizebNotiz | | |
|--|--|--|
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |



Euro-Flugschule Engelberg Wasserfallstr. 135, PF 247 CH-6390 Engelberg

Tel. + 41 41 637 07 07 Fax + 41 41 637 34 07 Info Band+ 41 41 637 06 07

E-mail: info@euroflugschule.ch

2000

www.euroflugschule.ch

Hat Ihre Schule

- ·Shop bei Flugbetrieb immer offen
- •Infoband täglich ab 07.00 Uhr aktuell besprochen
- •Instandhaltungsbetriebs-Bewilligung DHV/ÖAeC
- •ein Sicherheitstraining bei Schirmkauf inklusive

Unterrichtet Ihre Schule

- •in 8 Fluggebieten bis 2600 m Höhenuntersch
- •immer mit Fluglehrer an Start- und Landepla
- •bei Flugwetter 365 Tage im Jahr
- •nach SHV / DHV / ÖAeC Normen

Hat Ihr Schulort

- •Super Schlechtwetter Alternativangebote
- •Camping, Jugendherberge, Privatzimmer, Harels
- •zentrale Lage, Schweizergrenze Autobahn 1,3 Sd.
- •Ganzjahresbetrieb der Bahnen

Bietet Ihre Schule

- •Testcenter mit 30 Testschirmen aus 8 Marken
- •Super-Leasingangebote mit Rücknahmegarantie
- •5 Tg-Intensivkurs, inkl. Material, ZF ab Fr. 598.--
- •5-Tg Performance-Training, ZiFrühst ab Fr. 748.--

Unsere Kunden, Schüler und Gäste können auf all diese Fragen mit Ja antworten. Sie auch?

AUSBILDUNG WEITERBILDUNG PASSAGIERFLÜGE





jung und sportlich

