

FULLSTALL



Gleitschirmklub

Amt Entlebuch

Kluborgan

Heft 18
Oktober 2004

Check Gleitschirm Schweiz

- 2-Jahrescheck für alle Schirme
- 1-Jahrescheck für alle Schirme
- Rettungsschirmpacken
- nur Originalersatzteile
- Prüfstempel DHV/ÖeAeC

Euro-Flugschule

- DHV-Instandhaltungsbetrieb
- DHV Performance-Center
- bis 2600 m Höhendifferenz
- Bahnen ganzjährig in Betrieb
- Wochenkurspauschale ab Fr. 598.--

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
www.euroflugschule.ch

Vorstand des GSK Amt Entlebuch

Präsident:

Vogel Hans Eschenmoos 6170 Schüpfheim 041/484 15 49

Vizepräsident / Kassier:

Schmid Leo Geissbühl 10 6102 Malters 041/970 42 91

Aktuar:

Wermelinger Paul Gibelmatte 26 6166 Hasle 041/480 23 35

Beisitzer:

Amt nicht besetzt

Sportchef:

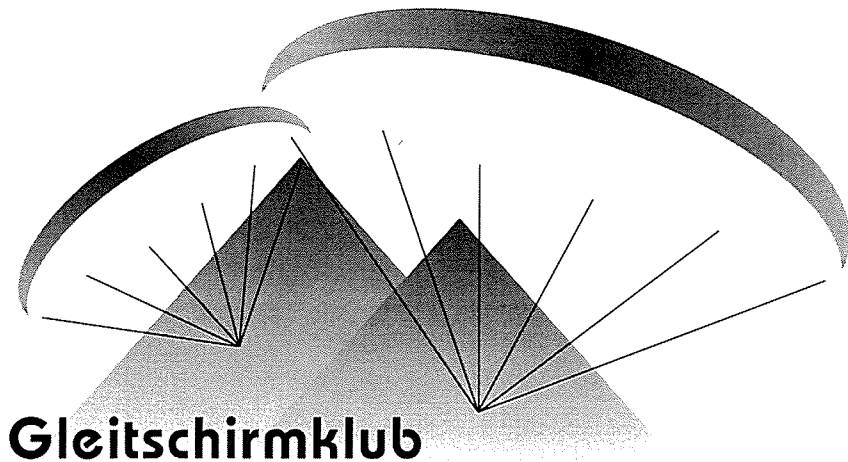
Epp Martina Hauptgasse 38 6130 Willisau 041/970 05 38

Klubadresse:

Sekretariat
GSK Amt Entlebuch
Paul Wermelinger
Gibelmatte 26
6166 Hasle LU

Info-Band:

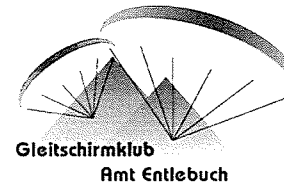
041 / 484 29 05



Gleitschirmklub Amt Entlebuch

Impressum:

Verlag:	Sekretariat GSK Amt Entlebuch Gibelmatte 26, 6166 Hasle 041 / 480 23 35
Redaktion:	Hans Vogel, Paul Wermelinger, Leo Schmid, Martina Epp
Weitere Mitarbeiter:	Heiri Lötscher, Andreas Bättig, Hansjörg Zihlmann, Beni Vogel
Layout:	Paul Wermelinger, DSAG
Werbung / Inserate:	Sekretariat GSK Amt Entlebuch
Auflage:	80 Stück
Ausgaben:	jährlich zwei (Februar / Oktober)



3651

Grindelwald

Verantwortliche Organisatoren

Name:	Leo Schmid
Datum:	27. + 28. März 2004
Anlass:	Ausflug ins Berneroberrland
Standort:	Grindelwald

Teilnehmer: Marlène Lustenberger, Beat Koch, Benno Zihlmann, Barbara Schmid, Heiri Lötscher, Hans Vogel, Klara Studer, Hans-Jörg Zihlmann, Sandra Grünig, Söppi Emmenegger, Beni Vogel, Martina Epp, Andreas Wicki, René Thalmann, Müller Franz, Müller Gabi, Bruno Studer, Adrian Vogel, Sonja Wicki, Thomas Teuffer

Bei Super Wetter konnte der Ausflug nach Grindelwald durchgeführt werden. Die Wetterlage war aber fast zu stabil, was natürlich Rekordflüge nicht zulassen wird. So führt die Reise via Brünig Richtung Grindelwald. Hansjörg und Benno waren die beiden Bus-Driver. Auf dem Brünig war dann für den einen Bus die erste Kaffeepause, der Zweite zieht es direkt Richtung Grindelwald. Heiri und Beni geniessen den ersten Tag mit den Begleitpersonen auf der Skipiste, der Rest begab sich auf die First. Nach einer Stärkung im Restaurant war das Startfenster ab 12.30 Uhr Winterzeit offen. Söppi macht den Hasen und ist prompt abgessoffen. Die anderen Piloten hatten das Glück auf eineinhalb Stündige Flüge. Man konnte aber nicht gross Höhe machen, da die Basis sehr tief war. Bei den letzten Startern hatte sich schon ein wenig Nebel am Startplatz gebildet. Das Nachtessen wurde von allen im Hotel, wo die Flieger übernachteten, genossen. Am Buffet konnten sich alle mit Rahmschnitzel und Geflügelcordonbleu bedienen (letztere waren wie gewürztes Sägemehl von der Kronospan). Am zweiten Tag war für die Frauen Skifahren bei strahlendem Wetter auf anderen Seite von Grindelwald angesagt. Bei den Fliegern war das Startfenster um 12.00 Uhr Sommerzeit offen. Wenig hatte gefehlt und Hase Söppi wäre von der ersten Thermik in die Höhe gerissen worden. Tärzu und Benno warteten viel zu lange und hatten einen schlechten Flugtag erwischt. Sonst hatten alle einen mehr oder weniger guten Flug. Die Thermik war so um 15.00 Uhr sehr gut und die Basis auf 2450 Meter. Hingegen waren nicht alle Start's perfekt. Auch der Präsi hatte so seine Mühe. Natürlich waren daher die Windverhältnisse nicht optimal! Auf dem Heimweg war dann noch das Nachtessen und gemütliches Beisammensein angesagt. Es war ein sehr gelungenes Wochenende und alle waren zufrieden. Für die Meisten war es die erste Thermik in diesem Jahr nach einem langen Winter. Ich konnte leider aus familiären Gründen kurzfristig nicht mitkommen. Besten Dank an alle Teilnehmer, welche zum Gelingen des Ausflugs beigetragen haben. Besonders Danken möchte ich den beiden Buschauffeuren und dem Präsi, welcher mich vertreten hat.

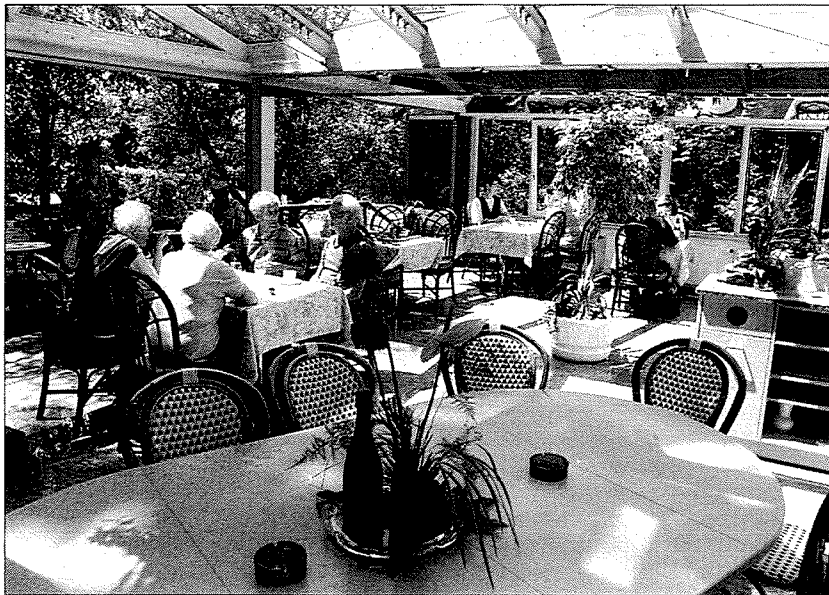
Leo Schmid

Nach em flüügä, zum plagierä
oder au süsch einisch, trifft mer sich
i dr Gartebeiz oder im Wintergartä vom

Gasthaus Bad

Schüpfheim

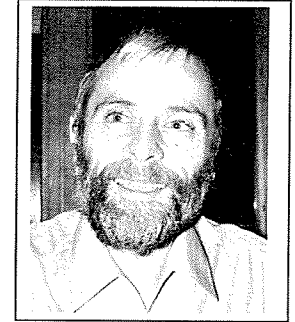
Gute Ambiance Excellente Küche



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: Thomas Teuffer
Alter: 51 Jahre
Wohnort: Werthenstein
Beruf: Mein ursprünglich erlernter Beruf
Maschinen-Ing. HTL
ist seit über 20 Jahren arbeite ich als
Informatiker, unter anderem als
SAP-Spezialist.
Hobbys: Ich liebe die Berge.
Daher übe ich leidenschaftlich
Sportarten aus wie: Gleitschirm
fliegen, Wildwasserkanu fahren,
Skitouren, Skifahren, mit dem Velo Pässe hochkraxeln,
Bergsteigen oder auch wandern mit Frau und Hund. Bis vor
einigen Jahren gehörte ich sogar zu den Snowboardern.



Wie kamst du zum Gleitschirmfliegen?

Ich gehöre zu denen, die schon als Kind vom Fliegen fasziniert waren. Zuerst durch meinen grossen Bruder Joseph, der in der Freizeit an Modellen herumbastelte und sogar in einer Flugzeugfabrik die Lehre machte. Ich hatte auch Spass, mit zwei grossen aufgespannten Schirmen von der Terrasse runter zu springen. Als in den 70er Jahren die ersten Hängegleiter auftauchten, habe ich mir sogar für einen Monat einen Delta gemietet und ein paar Versuche unternommen.

Wo und wann hast du die Ausbildung gemacht?

1986 hängte ich mich in Engelberg an einem Schnupperkurs erstmals an einen Gleitschirm. Da ich aber praktisch gleichzeitig unser heutiges Zuhause erwarb und umbaute, habe ich mit der Ausbildung erst 1988 bei der Flugschule Pilatus (Marcel Muri und Dionys Moser) begonnen. 1989 machte ich in Engelberg das Brevet.

Wie oft fliegst du?

Leider zu wenig. Zur Zeit nur noch etwa 25-40 Flüge pro Jahr.

Welchen Schirm fliegst du momentan?

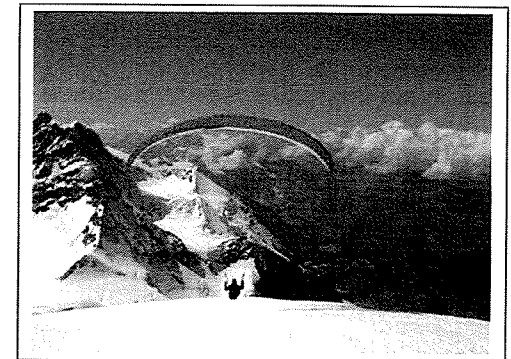
Einen Swing Arcus der ersten Generation (Baujahr 1999)

Wie viele Flüge hast du schon gemacht?

Mein Logbuch führe ich schon lange nicht mehr, aber es sind nach meiner Schätzung um die 500.

Was fasziniert dich am Fliegen?

Ich bin ganz klar ein Genussflieger. Ohne Antrieb durch die Luft zu schweben erachte ich als Privileg, welches allen früheren



Flugschule Marbach

- **Ausbildung zum Pilotenbrevet:** In der Region Marbach und Umgebung
- **Passagierflüge:** Für Schuhgrößen 20 bis 49
- **Flugreisen:** Wenn zuhause die Thermik schwächer, und die Tage kürzer werden, sind Flugreisen in den Süden besonders attraktiv. Infos im Internet
- **Sicherheitstraining:** Die heutigen Gleitschirme sind zwar noch in den selben DHV Kategorien wie früher eingeteilt, bedingen aber teilweise ein völlig anderes gezieltes Verhalten des Piloten bei Störungen. Im Gegensatz zu den Anfängen unseres Sportes wird heute fast bei jedem Wetter geflogen. Hat deine Weiterbildung mit der komplexen Technik der heutigen Flügel standgehalten?

Flugschule Marbach

Ruedi Moser

Sagen

6196 Marbach

034 493 40 75

www.gleitschirmfliegen.ch

Spitze im Sport?

Spitze im Beruf?

Spitze im Alltag?

Mentaltraining und Coaching für Einzelpersonen, Teams, Sportler, Führungskräfte usw. Oder einfacher ausgedrückt: Für Menschen wie dich.

Alles fängt mit einer Entscheidung an. Jede Entscheidung hat ihren Preis, auch das NICHTENTSCHEIDEN!

Anna Moser

Dipl. Arbeits und Organisationspsychologin / Mentaltrainerin

Zürchermatte 48

3550 Langnau

Telefon 034 493 45 28

Generationen vorenthalten war. So zu sagen bin ich genau zur richtigen Zeit auf die Welt gekommen.

Welches war dein schönstes Flugerlebnis?

Ganz klar der Flug vom Mönch (siehe Foto), wo ich so lange fliegen konnte wie ich nur wollte und schlussendlich erst beim zwölften Landeanflug wirklich aufsetzen konnte.

Welches war dein negativstes Erlebnis?

Der 21. Juni hat es in sich. Mein 21. Juni war jener im Jahr 2001, als ich statt mit dem Gleitschirm mit dem Helikopter vom Schimbrig flog. Ich denke, das muss ich hier erwähnen, weil sonst jemand auf den Gedanken kommen könnte, ich wolle diesen Tag verdrängen. Der 21. Juni 2003 ist mir aber auf seine Weise noch mehr eingefahren. An dem von mir organisierten Ausflug musste ich einige hundert Meter über Grund zuschauen, wie Stefan Limacher unkontrolliert in den Boden hinein donnerte und wir anschliessend Stunden um sein Leben bangten und beteten.

Wie bereitest du dich auf einen Flugtag vor?

Wenn ich organisiert fliegen gehe, verlasse ich mich in erster Linie auf den Organisator. Ich gehöre allerdings zu den Spontanfliegern. Das heisst, ich entschliesse mich oft sehr kurzfristig, fliegen zu gehen. Wenn ich mich aber entschlossen habe, studiere ich immer auf dem Internet die aktuellen Wind- und Wetterverhältnisse. Nicht selten entscheide ich mich dann auf Grund der aktuellen Lage für den einen oder den andern Berg.

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

Ganz klar, das hat doch jeder. Wenn man ein Ziel erreicht hat, ist man automatisch versucht, ein weiteres zu packen. Für Gewisse Kracks habe ich allerdings noch ein relativ bescheidenes nächstes Ziel. Ich würde zu gerne mal vom Rothorn auf die Luzerner Allmend fliegen. Wenn ich es während meiner aktiven Fliegerzeit nicht erreichen sollte, kann ich den Flug dann immer noch beim Vogu Hans buchen.

Was würdest du einem Kollegen sagen, der mit den Fliegen anfangen will? Welche Tipps gibst du ihm?

Vorab würde ich nie jemanden zu Fliegen überreden. Der Wunsch zu fliegen muss, so glaube ich, von innen kommen.

Jedoch:

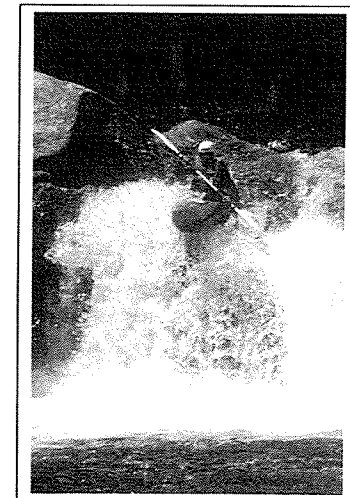
- Gehe sachte ans Werk.
- Einzig die Erfahrung bringt dich weiter.
- Gehe nur fliegen, wenn du Lust hast und dich fit fühlst.

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

Happy Landing

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

Leo Schmid



Für Ihre Sicherheit

Bei uns

- die Testsieger nach TCS-Reifentest
- die besten Reifen
- das grösste Angebot

Ihr Premio Pneuhaus

unterwegs
mit **LIMACHER** Automobile

Garage + Pneuhaus 6170 Schüpfheim

Telefon 041 484 25 32 E-Mail: info@limacherauto.ch www.limacherauto.ch

Versteckte Kamera im Amt Entlebuch mit Jöggu

Wie an vielen Wochenenden in diesem Sommer, spielte uns das Wetter wieder einen Streich. Es hatte mal wieder Bise in unserer Gegend. Also habe ich mich entschieden, an der Fahrern Ost zu starten und dann an unserem Biseberg zu fliegen.

Da ich eine Magengrippe am Vortag aufgelesen hatte und Köbi noch mit seinem Rücken Probleme hatte, war es gegeben wer das Taxi machte und wer hinter der Kamera stand! Leider war es nicht möglich für mich einen Start zu Filmen aber das werde ich sicher mal nach holen.

Wer Lust und Laune hatte konnte ein Doppelkreis auf Zeit absolvieren was nicht so leicht war mit diesem Wind.

Beim heutigen Wettkampf ging es aber nicht primär um diese Doppelkreise auf Zeit, sondern um eine Ziellandung mit anschliessenden Würfeln auf eine Dart-Scheibe. Mit den Würfeln war es möglich, die Distanz der Ziellandung zu verringern. Auch bei der Landung gab es zwischendurch ein paar kleine Schwierigkeiten, die es zu meistern gab (Wind – Zäune – Kühe – etc.).

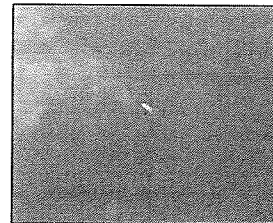
Zu Schluss musste man Piloten wie Benno und Heiri fast vom Himmel schiessen, die die guten Bisen-Verhältnisse am Gsteig zum Fliegen nutzten. Es war trotz den äusseren Bedingungen und meiner körperlichen Verfassung ein gelungener Anlass!

Rangliste:

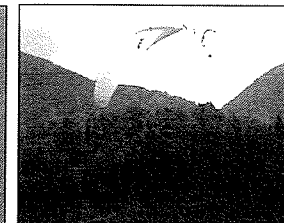
Martina; Benno ;Heiri ;Marlene ; Ändu; Beat; Wäutu; René; Leo

Teilnehmer:

Martina; Mike Grünig; Benno ;Heiri ;Marlene ; Ändu; Beat; Wäutu; René; Leo; Köbi; Kurt Hänni; Rolf Berger; Hansjörg



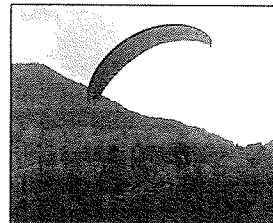
Martina beim Doppelkreis



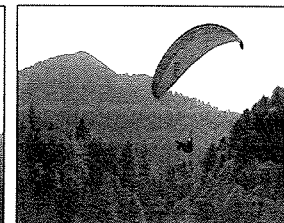
Wäutu am Anflug



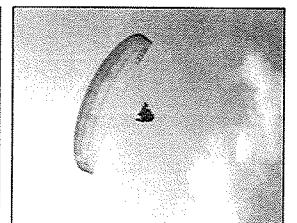
Marina im Anflug



Mike im Anflug



Marlène im Anflug



Beat beim Überflug!

CAFE RESTAURANT MARY

*Täglich verschiedene Tagesteller
Mit höflicher Empfehlung
Rita Brogli • Ewald Kleinmann*



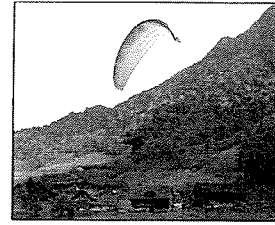
Telefon 041 486 23 44
Hauptstrasse 96
6182 Escholzmatt

Öffnungszeiten:
08.30 – 00.30 Uhr
Donnerstag Ruhetag
Freitag ab 16.00 Uhr geöffnet



DRUCKEREI
SCHUFFHEIM
AG

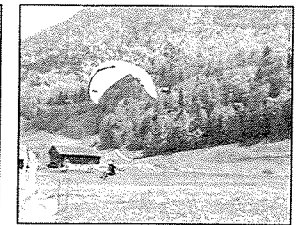
**Für einen pro-
fessionellen
Internetauftritt**



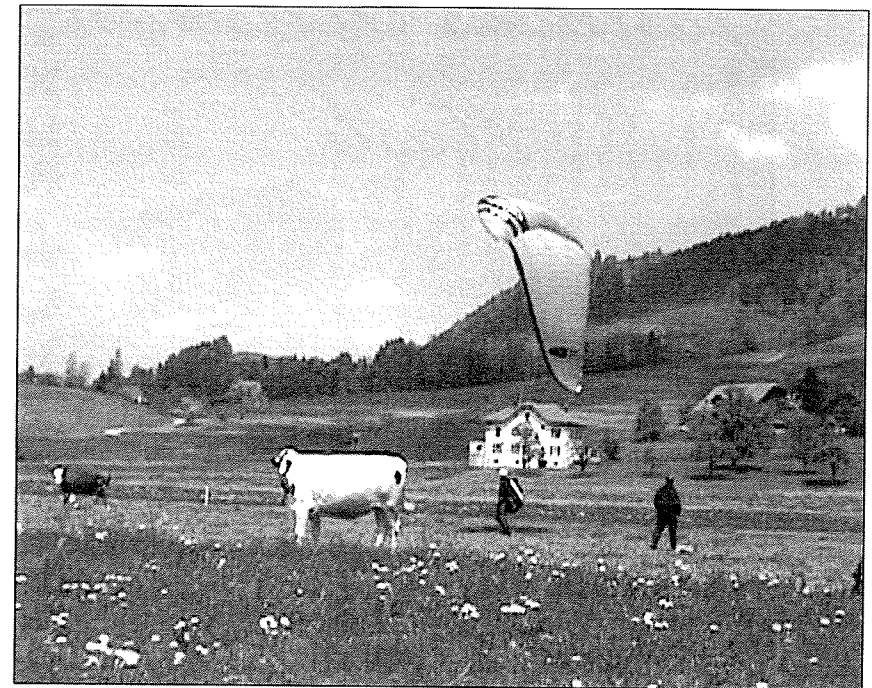
Benno im Landeanflug



Benno nach gelungener Landung



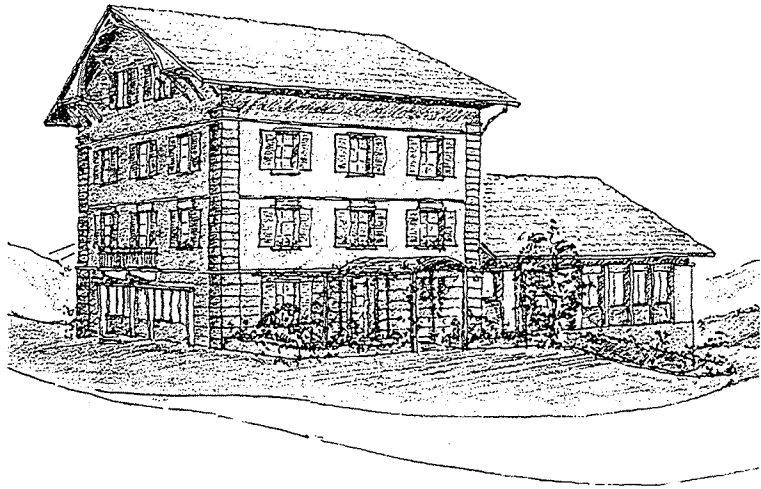
Heiri vor dem Zaun!



Heiri nach dem Zaun!



Gasthaus Hirschen Hasle



Mit höflicher Empfehlung

Familie Margrith Bieri-Felder

Telefon 041 480 11 72

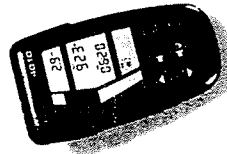
FLYTEC-COMPACT-SERIE 4000



Fr. 446.-

FLYTEC 4005

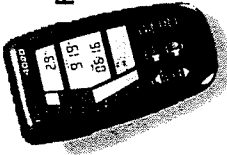
Höhenmesser
Variometer/Integrator
Geschwindigkeitsanzeige¹
Echtzeituhr und Stoppuhr
Temperaturanzeige
Flugbuch
¹ mit Speedsensor-Option



Fr. 496.-

FLYTEC 4010 REAL-TIME

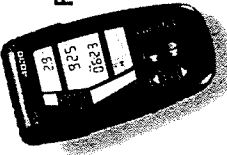
Höhenmesser
Variometer/Integrator
Geschwindigkeitsanzeige¹
Echtzeituhr und Stoppuhr
Temperaturanzeige
Flugbuch mit Direktausdruck
Datenausgang Drucker/PC
¹ mit Speedsensor-Option



Fr. 665.-

FLYTEC 4020 PROFESSIONAL

Höhenmesser
Variometer/Integrator
Geschwindigkeitsanzeige¹
Echtzeituhr und Stoppuhr
Temperaturanzeige
Flugbuch mit Direktausdruck
Datenausgang Drucker/PC
Barograph (FAI-konform)
Polarenaufzeichnung¹
FlyChart 4.0 for Windows
¹ mit 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)
Polarenaufzeichnung¹
Gleitzahlrechner²
Sollfahrt nach McCreedy²
Endanflugrechner²
FlyChart Pro 4.0 for Windows
¹ mit Speedsensor-Option
² mit GPS-Empfänger-Option



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

Teste Dein Wissen!



Kreuz und Quer durch den Gemüsegarten

- Welches Flügelprofil wählt man für langsam fliegende Flugzeuge wie z.B. Delta und Gleitschirme?
 - Asymmetrische Laminarprofile
 - Ein relativ dickes, asymmetrisches und stark gewölbtes Profil
 - Ein symmetrisches Profil
 - Ein dünnes, symmetrisches Profil
- Welche Nebenwirkungen haben die meisten Mittel zur Auftriebserhöhung (Landeklappen oder Bremsen an Gleitschirmen)?
 - Sie verbessern die Schnellflugeigenschaft
 - Sie verbessern die Längsstabilität
 - Sie erhöhen den Widerstand
 - Sie verhindern die Randwirbelbildung
- Was versteht man unter dem Begriff „Vorhaltewinkel“?
 - Den Winkel, um den der Pilot bei Seitenwind abdriftet
 - Die Armstellung des Piloten, bei der der Gleitschirm immer geradeaus fliegt
 - Den Winkel, den ein Pilot bei Seitenwind gegensteuern muss, um über Grund auf der gewünschten Kurslinie zu bleiben
 - Ein Messinstrument, das beim Geradeausflug zur Peilung eingesetzt wird
- Wenn der Pilot mit Rückenwind fliegt, wird der Gleitwinkel
 - schlechter
 - besser
 - nicht verändert
 - besser, wenn der Pilot mit 0% Bremse fliegt
- Die Geschwindigkeit des besten Gleitens
 - kann mit einem Gleitschirm nicht erreicht werden
 - liegt etwas höher als die Geschwindigkeit des geringsten Sinkens
 - liegt unter der Geschwindigkeit des geringsten Sinkens
 - ist bei ca. 50% Bremsleinenzug erreicht
- Woran erkennt der Pilot, dass sich der Gleitschirm im stabilen Sackflug befindet?
 - hoher Steuerdruck auf den Bremsleinen, fehlender Fahrtwind
 - hohe Sinkgeschwindigkeit und hoher Steuerdruck auf dem Bremsleinen
 - Starke Windgeräusche und niedriger Staudruck
 - Untersegel nicht mehr gespannt, kein Fahrtwind, kein Steuerdruck auf Bremsleinen, hohes Sinken und keine Reaktion des Schirmes auf Lösen der Bremsen
- Beim Einleiten der Steilspirale bemerkt der Pilot den beginnenden einseitigen Strömungsabriss. Er reagiert richtig, indem er
 - die Bremsen sofort vollständig löst
 - die Gegenbremse sofort herunterzieht, um die Drehbewegung zu stoppen
 - einen Full-Stall einleitet um die Trudelbewegung zu beenden
 - das Rettungsgerät auslöst
- Wie wird ein stabiler Sackflug beendet?
 - Gleitschirm stallen
 - Eine Bremse voll durchziehen
 - Beide A-Gurte nach vorne drücken
 - durch seitliches Aufschaukeln aus dem Sackflug bringen
- Ein Verhänger entsteht überwiegend
 - wenn der Gleitschirm aus einem Strömungsabriss heraus seitlich vorschiesst
 - durch Knoten in den Leinen aufgrund ungenügender Startvorbereitungen
 - nur bei Hochleistern
 - a und b sind richtig
- Nachdem das Rettungsgerät ausgelöst wurde,
 - sollte der Pilot die beiden Traggurte entfernen
 - sollte der Pilot den Schirm sofort an Leinen und Gurten teilweise einholen
 - kann der Pilot abspringen
- hat der Pilot seine Arbeit getan, er kann nur noch bis zum Aufschlag warten
- Ein Pilot hat ein Körpergewicht von 65kg. Seine Ausrüstung wiegt 10kg, der Schirm 6kg. Die projizierte Gleitsegelfläche beträgt 25m². Wie hoch ist die Flächenbelastung?
 - 3,24 kg/m²
 - 2,6 kg/m²
 - 2,84 kg/m²
 - es fehlen entscheidende Angaben
- Ein Gurtzeug mit stark wirksamen Kreuzgurten
 - lässt Turbulenzen weniger spüren und ermöglicht Steuern mit Gewichtsverlagerung
 - lässt Turbulenzen spüren und ermöglicht das Steuern mit Gewichtsverlagerung
 - lässt die Turbulenzen weniger spüren, hindert aber am Steuern mit Gewichtsverlagerung
 - lässt die Turbulenzen spüren, hindert aber am Steuern mittels Gewichtsverlagerung
- Der Druckpunkt ist der gedachte Angriffspunkt
 - aller am Profil wirkenden Luftkräfte
 - des am Profil wirkenden Gewichtanteils
 - des Gesamtwiderstands
 - des Abtriebs
- Die Pendelstabilität beim Paragleider
 - stabilisiert den Schirm um die Querachse und Längsachse
 - verhindert das Steuern mittels Gewichtsverlagerung im Gurtzeug
 - verhindert den Sackflug
 - a bis c sind richtig
- Welche Umrechnungsformeln treffen zu?
 - $(kt \times 2) - 10\% = km/h$
 - $(kt \times 4) - 10\% = km/h$
 - $(m/sec \times 4) - 10\% = km/h$
 - a und c sind richtig
- Der Corioliseffekt
 - wirkt umso stärker, je langsamer die Luft fließt
 - wird durch die Bodenreibung abgeschwächt
 - wird durch die Bodenreibung verstärkt
- ist ein Effekt, der für die Fliegerei keine Bedeutung hat
- Welche Wettererscheinung ist für Rückseitenwetter im Flachland typisch?
 - aufgelockerte Schichtbewölkung
 - wechselnde Schichtbewölkung
 - anhaltende Niederschläge
 - böige Winde mit Quellbewölkung, vereinzelte Schauer möglich
- Die Qualität des dynamischen Hangaufwindes hängt ab
 - von der Beschaffenheit des vorgelagerten Geländes
 - von der Form und Hanghöhe des Berges
 - von der Windrichtung und -stärke
 - a bis c sind richtig
- Zu welcher Tageszeit weht der Landwind am stärksten?
 - abends
 - nachts
 - tagsüber
 - vormittags
- Auf einem Gletscher ist mit
 - Bergwind zu rechnen
 - mit Aufwind zu rechnen
 - mit Thermik zu rechnen
 - mit optimalen Startmöglichkeiten zu rechnen
- Bei welcher Front ist die Gewitterbildung am wahrscheinlichsten? Bei der
 - Warmfront
 - Okklusion mit Warmfrontcharakter
 - Kaltfront
 - stationären Front
- Welche Aussagen zur Leethermik treffen zu?
 - entsteht, wenn Sonne auf leeseitigen Hang einstrahlt und sich dort Thermik bildet
 - Leethermik ist immer relativ schwach
 - Leethermik ist weniger turbulent als Luvthermik
 - a bis c sind richtig

(die Lösungen siehe weiter hinten)

Fliegen im Entlebuch 6.6.04

Verantwortlicher Organisator Heiri Löttscher

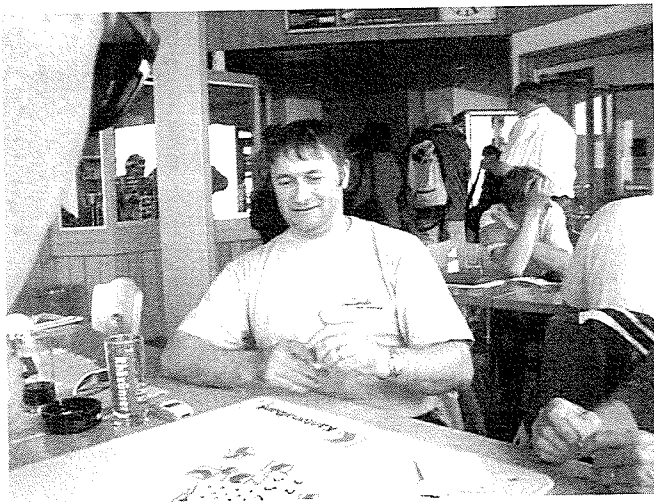
Teilnehmer: Walter Duss, Franz und Gaby Müller, Hans Vogel, Leo Schmid, Hansjörg Zihlmann, Paul Wermelinger, Thomas Teuffer, Beat Koch und Heiri Löttscher.

Schliesslich trafen wir beim Après-vol im Oeschenmoos auf die Fliegerfrauen Klara, Sandra, Karin und Doris und unsere Nachwuchshoffnungen Carla und Julian.

Rothornausflug ohne Wetterglück

Nach einigen niederschlagsreichen Tagen hatten wir gute Aussichten auf einen schönen Flugtag vom Briener Rothorn. Leider war da auch das Wort Bise in der Wetterprognose. Ein bisschen Bise zusammen mit einer tiefen Wolkenbasis haben am Rothorn verheerende Auswirkungen.

Das Rothorn und das Gipfelrestaurant waren lange Zeit in dichten Nebel gehüllt. Einige Lichtblicke Richtung Brienz machten uns immer wieder Hoffnungen. Leider liessen wirkliche Aufhellungen auf sich warten.



Nachdem einigen der fliegerische Gesprächsstoff bereits ausgegangen war, haben sie sich dem Volkssport Jassen zugewendet.

Endlich gegen 16:00 schienen die Startbedingungen gut zu werden und Hans machte sich auf den Weg, um sich vorzubereiten. Kurz darauf folgte ihm Beat, der mit der Einstellung eventuell nach Brienz zu fliegen, bei diesen Verhältnissen natürlich deutlich im Vorteil war. Einige bange Momente mussten beide dann nochmals ausharren, weil der Startplatz wieder im Nebel verhüllt war.

Um etwa 17:00 konnten Hans und Beat abheben und einen schönen Flug via Hund's-Chnubel zum Rischli im Sörenberger Tal geniessen.



Wir anderen machten uns mit der letzten Bahn auf die Talfahrt. Aus der Kabine hatte man jetzt einen wunderbaren Blick auf unsere fliegenden Kollegen ...

Da die „zwei Flieger“ nach dem speziellen Tagesreglement keinen Sieger ermitteln wollten, haben wir uns entschlossen allen 20 Beteiligungspunkte zu geben.

Dieser Ausflug wird wohl nicht in die Highlights unserer Klubausflüge eingehen. Es gibt bessere Orte, um einen schönen Tag lang rumzusitzen, als auf dem Rothorn im Nebel.

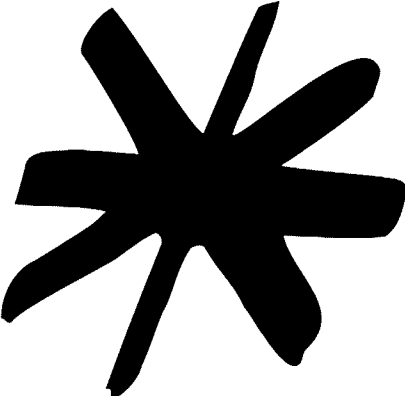
Für einen gemütlichen Abschluss des Tages trafen wir uns dann noch im Oeschenmoos bei Hans und Klara.

Allen besten Dank für's Mitmachen.


And always Happy Landing,

Heiri Löttscher

Meine Bank



genau richtig

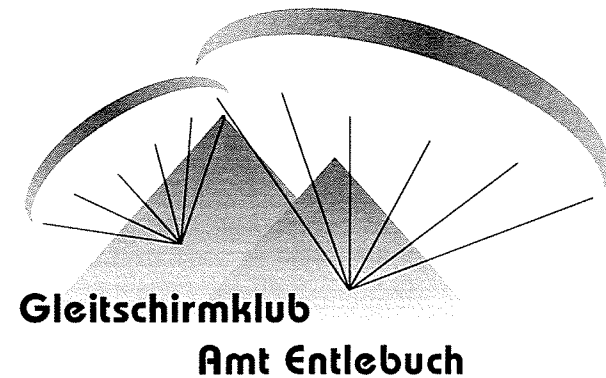
 Luzerner
Kantonalbank

* www.lukb.ch



Zinnwaren + Pokale
Holzwaren
Mineralien
Schilder
Beschriftungen

R. Marti, Gravuren, 6166 Hasle
Telefon/Fax 041 480 42 12



Picknick im Bödeli / Sörenberg, Sonntag 15. August 2004

Teilnehmer: Beat Koch und Marlène Lustenberger, Gabi und Franz Müller, Leo Schmid mit Familie, Hans Vogel und Klara, Andy Bättig mit Familie, Walter Müller, Walter Duss, Köbi Zemp mit Familie, Adi Vogel, Paul Wermelinger mit Familie, Martina Epp, Thomas Teuffer, Beni Vogel mit Familie, Barbara Zihlmann

Der Blick aus dem Fenster am Morgen sah nicht schlecht aus und so trafen sich schon viele Piloten um 10 Uhr an der Talstation Luftseilbahn Briener Rothorn ein.

Oben angekommen konnten die Piloten bei Kaffee und Nussgipfel einen wunderbaren Ausblick durch die Nebelschwaden aufs Berner Oberland geniessen. Leider war aber auch später die Basis unter dem Startplatz und alles weitere Warten brachte nichts. So mussten wir auf Löcher in der Basis warten um starten zu können. Einige entschieden sich für den Eisee-Startplatz um von dort Richtung Sörenberg zu gelangen. Viele von uns konnten, mit früher einsetzender Thermik im Tal, einen längeren Flug geniessen.

Um 13 Uhr waren die meisten von uns gelandet und so konnten wir zum Bräteln im Bödeli übergehen. Viele Flieger hatten ihre Familien dabei und so hatten wir eine beachtliche Gruppe beisammen. Später gab's auch Kaffee und selbstgebackenen Kuchen (Danke Gabi) und für jene die nicht mehr fliegen wollten hatte es auch Bier.

Um 15 Uhr brachen einige auf um nochmals einen Flug vom Rothorn zu machen. Leider waren Cirren in der Höhe eingetroffen und nahmen der Sonne die Kraft, so dass aus dem zweiten Flug ein fast zu ruhiger Gleitflug wurde.

Auch diese Piloten gönnten sich am Schluss ein Bierchen und liessen das Picknick gemütlich ausklingen.

NOTSCHIRM FALTEN

Damit's beim abstürzen
sicher klappt !!

NICHT
VERGESSEN !!

Reto Wicki Notschirmpacker SHV 13775
Tel. 041 484 29 84

Wenn der Aufwind Pause macht

Zusammenfassung Bericht von Volker Schwanitz aus „Gleitschirm“

Es passiert immer wieder: die Thermik ist am Ende des Vormittags offenbar endlich richtig aufgewacht. Der Pilot fährt nach dem Mittag mit der Bahn hinauf, legt den Schirm aus, startet und findet absolut keinen brauchbaren Aufwind. „Jetzt macht die Thermik Mittagspause“, schimpft der Pilot ein paar Minuten später an Landeplatz im Tal.

Meistens sind es natürlich die eigenen Fehler bei der Thermiksuche und beim Zentrieren, die für das Absaufen verantwortlich sind. Aber trotz aller Skepsis gegenüber der ominösen „Mittagspause“ der Thermik ist schon auffällig, dass sich oft nach den ersten brauchbaren Thermiken vorübergehend eine spürbare Verschlechterung der Aufwindsituation einstellt.

Scheinbar spielen neben der Sonneneinstrahlung noch andere Faktoren beim Köcheln des Thermiksüppchens eine Rolle. Nur das kann erklären, warum die Ausbildung der thermischen Bedingungen nicht so kontinuierlich erfolgt, wie man es erwarten würde.

Im Gebirge

Im Gebirge ist der Talwind, Auslöser für die Mittagspause der Thermik. Zur Erklärung eine Erinnerung: Thermik speist sich aus der bodennahen Luftschicht; die ihre Wärme vom Erdboden bezieht. Die Temperatur am Erdboden bestimmt die Thermikstärke und hängt zum einen von der Einstrahlung zum anderen aber auch von der Luftmenge ab.

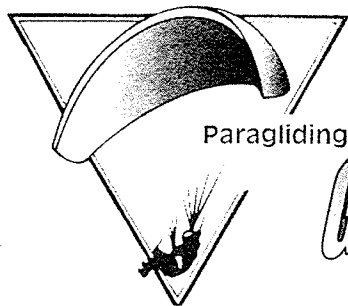
Im Gebirge setzt im Sommer die Thermik je nach Hangausrichtung ungefähr zwischen 10:30 bis 13 Uhr ein, während der Talwind, der eng an die Thermikentstehung gekoppelt ist, erst etwas zeitlich verzögert beginnt. Dann weht er kühlere Luft aus den breiten Haupttälern oder dem Alpenvorland (grosses Luftvolumen = kühlere Luft) heran. Er ersetzt damit die in engen Gebirgstälern lagernde schon warme (thermikträchtige) Luft durch etwas kühlere (thermikärmere) Luft. Diese kühlere Talwindluft braucht nun etwas Zeit (mehr Erwärmung) ehe sie die gleiche Thermik produzieren kann wie die ursprüngliche Luftmasse. Dadurch entsteht oft eine vorübergehende thermikschwache Phase mit dem einsetzen des Talwindes gegen Mittag. Sie dauert durchschnittlich 30 bis 45 Minuten an und macht sich um so ausgeprägter bemerkbar; je thermikschwächer der Tag an sich ist (durch die Luftschichtung oder die Jahreszeit). Am Nachmittag, mit der weiter zunehmenden Erwärmung, nimmt die Thermik nach dieser „Siesta“ ihre Arbeit mit gestärkten Kräften wieder auf. Die stärkste Thermik ist dann erwartungsgemäss meist am Nachmittag bei Erreichen der Tageshöchsttemperatur anzutreffen und zwar mit ungefähr zwei Stunden Verzögerung nach dem Sonnenhöchststand.

egg Marbach

Sportbahnen

Herzlich willkommen bei uns in der herrlichen Bergwelt des Emmentals und Entlebuches zu einem unvergesslichen Ausflug. Ein abwechslungsreiches und vielseitiges, auf alle Altersstufen abgestimmtes Programm erwartet Sie. Marbach, das Eldorado für Gleitschirm- und Deltaflieger. Der neu ausgebaute Startplatz befindet sich in unmittelbarer Nähe der Bergstation der Gondelbahn. Die Flugschule Marbach (Leitung Ruedi Moser, dipl. Fluglehrer SHV) bietet laufend Aus- und Weiterbildungskurse an.

Täglich aktuelles Wetterbild auf www.marbach-lu.ch
Info-Box 034 493 36 37 / Talstation 034 493 33 88 / Tourismusbüro 034 493 38 04



Gleitschirmfliegen

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

Gleitflug 110 Fr.

Thermikflug < 1/2 Std. 150 Fr

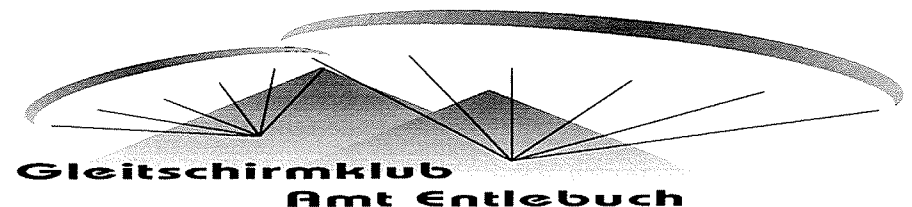
Thermikflug > 1/2 Std. 180 Fr.

In Küstennähe

In Küstennähe schwächt der Seewind die Thermik. Analog zum Talwind im Gebirge stellt sich an der Küste im Tagesverlauf der Seewind ein. Er wird durch die unterschiedliche Erwärmung der Landmasse im Vergleich zum Meerwasser erzeugt. Auch mit dem Seewind, der genau wie der Talwind gegen Mittag einsetzt, wird deutlich kühlere Luft herangeführt. Dadurch kommt es in küstennahen Gebieten oft zu einem anhaltenden Einbruch der Thermikentwicklung in Tagesverlauf. Zwar unterstützt der einsetzende Seewind das Obenbleiben durch den Dynamischen Aufwind (Soaring) aber die in einer Thermikblase erreichbare Höhe leidet deutlich unter dem Seewind. Diese „Thermikbenachteiligung“ von Küstengebieten ist nicht nur von Nachteil, bei labilen Wetterlagen stellt sie einen grossen Vorteil dar. Durch die geringe Thermik ist die Quellwolkenbildung, die Schauertätigkeit und die Gewitterneigung geringer als im Landesinneren.

Flachland und Voralpen

Auch im Flachland und in den Voralpen entwickeln sich die Thermikbedingungen im Tagesverlauf oft nicht kontinuierlich zu Besseren. Nach anfänglich guten Bedingungen mit einem konstant anstehenden überregionalen Wind und eingelagerten regelmässigen Thermikablösungen, verschlechtern sich die Bedingungen ab Mittag für ein bis zwei Stunden deutlich. Verantwortlich dafür ist das spürbare Nachlassen des überregionalen Windes bei noch nicht voll entwickelter Thermik. Der überregionale Wind ist im Flachland und in den Voralpen ein wichtiges Standbein eines Thermiktages. Denn er drückt die Thermik des vorgelagerten Geländes an die dortigen meist kleinen Hänge und lässt satte Ablösungen aufsteigen. Die kleinen Hänge alleine liefern selber in der Regel zu wenig eigene Thermik, um sie fliegerisch verwerten zu können. Zudem hilft der überregionale Wind, die Thermikpausen zwischen den Ablösungen durch dynamischen Aufwind zu überbrücken. Dies ist bei den dort geringen Höhen über Grund ebenfalls wichtig. Eine Windabnahme verursacht somit eine deutliche Verschlechterung der Chancen auf den Thermikeinstieg. Ohne ihn wird zwar nicht weniger Thermik abgelöst, aber die Ablösungen sind deutlich schwächer, die Ablösezyklen deutlich länger und die Ablösestellen weniger eindeutig. Erst wenn sich die Thermik im Tagesverlauf weiter verstärkt, wirkt sich der Windmangel kaum noch aus.



Top-Wetterinfos aus dem Internet

Die besten Adressen zum Flugwetter

Sowohl auf Reise als auch zu Hause ist der Gleitschirmpilot auf detaillierte und präzise Wetterinformationen angewiesen. Die Info-Fülle des Internet bietet riesige Datenmengen zum Thema Wetter, doch nur wenige Seiten liefern wirklich brauchbare Auskünfte für Tuchflieger. Volker Schwanitz hat in GLEITSCHIRM 06/2003 die Spreu vom Weizen getrennt und die besten Internetadressen zum Thema Wetter zusammengetragen und kommentiert. Die Kommentare finden Sie in der Druckausgabe, die dazugehörigen Internetverweise haben wir hier für einen raschen Zugriff als klickbare Links zusammengestellt.

Satellitenbilder

1. www.austrocontrol.at -> Wetter -> IR-Satellitenbild (alle 30 min. aktuell! Angegebene Zeit ist UTC - für MESZ+2h)
2. <http://wetter.orf.at/sat?reg=loop> (IR-Satelliten-Loop mit relativ kurzer Ladezeit)
3. www.wetterzentrale.de -> Topkarten -> Fax -> Sembach -> **Sat-Analyse (Sembach)** (IR-Satbild mit Fronten, alle 3 Stunden neu, Aktualisierung nicht immer zuverlässig)
4. www.wetter.com -> Wetter -> Satellitenbilder (VIS-Sichtbares Spektrum wählen, nur bei Tageslicht erkennbar)

Regen-Radar

- D 5. www.wetteronline.de -> Niederschlag
A 6. www.austrocontrol.co.at/wetter/f_wetter_wetter_radar.html (Anmeldung kostenlos)
CH 7. www.agrigate.ch -> Wetter -> Radar (CH + NW-Italien)
F 8. www.meteo.fr/test/gratuit/sat_france_swap.htm (rechts oben Parameter wählen) 9. www.lachainemeteo.com -> Radar
I 10. www.provinz.bz.it/wetter/index_d.htm -> Radarbilder 11. www.lamma.rete.toscana.it/previ/eng/rainprev.html (Regensummen)

Windmesswerte

12. www.wetteronline.de -> aktuell-> Deutschl. -> Wasserkuppe/Brocken/Zugspitze -> Wind/stündl. -> Österreich -> Patscherkofel/Zugspitze/Sonnblick -> Wind/stündl. -> Schweiz -> Jungfraujoch/Gütsch/Altdorf -> Wind/stündl.

Flugwetterberichte

- D 13. www.wetter.com -> Freizeit & Sport -> Segelflug
A 14. www.austrocontrol.at -> Wetter -> Flugwetter aktuell -> Paragleiter -> Flugwetterübers. (die Anmeldung ist kostenlos)
CH 15. www.soaringwetter.ch (wieder da!! Erstklassige Flugwetterinfos für die CH) 16. www.meteoschweiz.ch/de/Beruf/Aviatik/segelprog.shtml (Segelflugwetterbericht)

Wetterberichte

- D 17. www.das-erste.de/moma/wetter.asp (Wetter und Wind vom Team Kachelmann)
18. www.met.fu-berlin.de/de/wetter/wetterlage (ausführliches Textwetter)
A 19. <http://wetter.orf.at/bwx/reportdetail>
Südtirol 20. www.provinz.bz.it/wetter/suedtirol.htm
CH 21. www.nzz.ch/wetter/index.html 22. www.sfdrs.ch -> Wetteraussichten
F 23. www.lachainemeteo.com -> unter "Prévisions" Tag wählen

Bodendruck- und Frontenkarten

24. **Hirlam-Karten** www.knmi.nl/voorl/weer/reindex.html?hirlam/index.cgi (bis 3 Tage)

<http://www.gleitschirm-magazin.com/leser/wetter/>

14.10.03

(Sehr übersichtlich, nicht so detailgetreu wie Sembach oder Bracknell)

25. **Sembach-Karten** www.wetterzentrale.de -> Topkarten -> Fax -> **Sembach-Karten** (bis 5 Tage) (Neu 2 x tägl., gegen 10h mit den Oz-Karten, die die Wetterlage um Mitternacht zeigen und gegen 22h mit den 12z-Karten mit der Mittagwetterlage. Aktualität immer mittels Datum prüfen!)

26. **Bracknell-Karten** www.wetterzentrale.de -> Topkarten -> Fax -> **Bracknell-Karten** (bis 5 Tage) (Sehr exakte Analysen und Prognosen! Achtung, die Vertikale ist nicht die Nord-/Südrichtung!)

Windvorhersagen

Flachland und Mittelgebirge: 27. www.wetterzentrale.de -> Topkarten -> Gfs -> **10m Wind Mitteleur.** (runter scrollen) 28. www.wetteronline.de -> Profi -> **Wind 10m -> Wind 900hpa** (ca. 900m NN) -> **Isotachen 10m** (nur Windstärke Km/h - keine Richtungsangabe!)

Höhenwind in den Alpen 29. www.wetteronline.de -> Profi -> **Wind 850 hPa** (ca. 1500m NN) (Achtung, die Windstärke baut sich meist erst im Tagesverlauf -ggf. recht schnell- auf!)

Niederschlagskarten

30. www.wetterzentrale.de -> Topkarten -> GFS -> Niederschlag

Wolkenprognose

- Deutschland 31. www.tagesschau.de/wetter -> Deutschland -> Wolken (Wolkenfilm)
Europa 32. www.zdf.de -> Information -> heute.t-online -> Wetter (Europabild)
Europa bis 3 Tage 33. <http://oceanor.mq.uoa.gr/forecastnew.html> -> Cloud-Coverage u. Zeit wählen (sehr gute Wolkenprognose!)
Europa bis 5 Tage 34. www.wetterzentrale.de -> Topkarten -> Fax -> Sembach-Karten (UKMO) (starke Quellbewölkung, beispielsweise durch Labilität oder Restfeuchte wird nicht abgebildet. Dadurch eventuell deutlich stärkere Bewölkung als vorhergesagt! Aktualität immer prüfen!)
Europa bis 6 Tage 35. www.wetter.com -> Wetter -> Wetterkarten -> Wolken (GME) (Wolkenprognose grob und zu Teil ungenau)
Europa 36. www.wetter24.de -> Bedeckung -> Tag wählen (mit Wochenendausblick) (schöne Grafiken, laufende Aktualisierung, Datenbasis EZMWF)

Spezielle Alpen-Wettermodelle

- Dalam 37. <http://www.politicheagricole.it/UCEA/dalam/index.htm> (aktuell ab 9 Uhr)
Bolam 38. <http://www.meteoiguria.it/taabolam21.asp> (oft erst gegen Mittag aktuell)
UKMO (Meso) 39. <http://weather.icm.edu.pl/index2eng.php> (aktuell ab 6 Uhr)
WS-Eta 40. <http://www.unibas.ch/geo/mcr/3d/meteo> -> Forecast Europa wählen -> Zeit wählen (aktuell ab 7 Uhr)

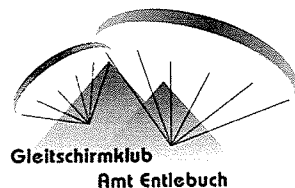
<<< Zu GLEITSCHIRM ONLINE www.gleitschirm-online.com

Abkürzungen:

UTC	Weltzeit, gleichbedeutend mit der Zeitgruppe Z (Zulu-Zeit)
MESZ	Mitteleuropäische Sommerzeit
Bolam	Italienisches Regional-Wettermodell
Dalam:	Italienisches Regional-Wettermodell
Eta/GFS	Regionalmodell auf Basis der GFS-Modells
WS-ETA	Regionalmodell der Uni Basel
EZMWF	Wettermodell vom Europäischen Zentrums für Mittelfristprognosen

<http://www.gleitschirm-magazin.com/leser/wetter/>

14.10.03



Gleitschirmklub
Amt Entlebuch

Ausflug Bettag

Verantwortliche Organisatoren

Name: Andy Bättig
Datum: 19.09.2004
Ort: Chlushütte (Schrattenfluh)

Teilnehmer: Paul, Seppi mit Tochter, Hans und Klara, Thomas, Leo, Alex mit Familie, Köbi mit Familie, Beni mit Familie, Andy mit Familie.

Die Wettervorhersage für den Bettag war nicht gerade optimal. Trotzdem hat Köbi einen Anhänger organisiert und mit dem Aelpler unterhalb der Chlushütte abgemacht, dass wir am Bettag zur Alphütte hochfahren dürfen. Wir trafen uns um 09.00 am Landeplatz in der Klusen Schüpheim und später bei der Abzweigung Schneebergli Schlund. Die Gleitschirme von Paul, Leo, Köbi und mir wurden in den Anhänger geladen und dann ging es zuerst mit dem Auto und dann zu Fuss Richtung Chlushütte. Oben angekommen versammelte sich eine grosse Schar von Bergbegeisterten und Flieger am neuen Wegkreuz. Dies wurde im Anschluss bei einer schönen Feier durch den Theologen und Gestalter des Wegkreuzes Hans Schöpfer eingeweiht. Nach dieser sinnlichen Einweihung verpflegten sich die Berg- und Fliegerfreunde aus dem Rucksack. Vom SAC Entlebuch wurden alle Anwesenden zu Kaffee und Kuchen in der Chlushütte eingeladen. Der Wind blies inzwischen aus Süd-Westen und Köbi, Leo, Paul und meine Wenigkeit entschieden uns einen Startplatz Richtung Böli zu suchen. Nach ca. 15 Minuten legten wir unsere Gleitschirme aus und machten uns zum Starten bereit. Die Thermik war ziemlich schwach. Köbi stellte sich als „Hase“ zur Verfügung. Es reichte ihm zu einem schönen Gleitflug. Die Startbedingungen waren gut und Leo, Paul und ich konnten schöne Flüge machen. Nach einem eindrucksvollen Tag trafen wir uns noch im Salwideli und schlossen den gelungenen Bettagausflug ab. Köbi sei nochmals für seinen Transport mit Anhänger gedankt.

Andy Bättig

Auswertung: 20 - 22 P sehr gut
15 - 19 P lückenhaft
08 - 14 P Theorie lernen
< 8P lebensgefährlich
wenig

BV Okt 04

Lösungen:Quiz

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

Flugfunk-Frequenzen (TOWERS!!)

Folgende Frequenzen sind offiziell gültig:

118.1	Zürich	119.55	Fricktal Schupfart
118.125	Les Eplatures	119.625	Buochs
118.175	Dittingen Laufen	119.7	Schweiz
118.25	Freiburg i.P	119.825	Glider Nord A/A
118.275	Sion	119.9	Genf
118.3	Basel Mulhouse	130.15	Interlaken/Meiringen
118.35	Sittendorf	120.1	Grenchen
118.425	Zürich	120.25	Lugano
118.525	Ambri	120.35	Speck Fehraltorf
118.65	St.Gallen- Altenrhein	120.425	Turtmann
118.7	Genf	120.425	Emmen
118.75	Schindellegi	120.575	Frankfurt
118.775	Olten	120.6	Schänis
118.975	Ecuwillens	121.025	Bern Belp
119	Milano- Malpensa	121.05	Schaffhausen
119.3	Lommis	121.125	Payerne
119.425	Saanen	121.2	Hoeneins
119.425	St.Stephan	121.225	Zweisimmen

Spezielle Frequenzen:

123.425 Schulungsbetrieb

130.925 zur allg. Verwendung

121.5 Internationale Notruf-Frequenz

Achtung!!! Diese Signale werden von bestimmten Satelliten und von besonderen Peilgeräten empfangen, damit man innerhalb von 30min lokalisiert werden kann. NICHT rumspielen mit dieser Frequenz!

Für uns sonst noch wichtig:

CTR-Aktivierung Buochs / Alpnach (nicht verwechseln mit TMA!) wird via Tower Buochs 119.625 Mhz mit dem automatischen Funkbeantworter kommuniziert. Ausserhalb Tower-Betriebszeiten Blind-Meldungen ausstrahlen (zB "Hangglider, Position 2km nördlich Littau, Höhe 1600m, Richtung Allmend für Landung" oder etwas in der Art.)

Ausserhalb Tower-Betriebszeiten werden Piloten automatisch aufgefordert, je nach Flugweg-Blindmeldungen auf den AFIS-Frequenzen zu senden. Dies sind für Flüge in der Region Kägiswil-Alpnach 120.625 Mhz und für Flüge in der Region Buochs 134.125 Mhz. Diese Frequenzen müssen genutzt werden damit der automatische Funkbeantworter nicht ständig senden muss.

Also zusammengefasst: CTR Status erfragen auf Frequenz 119.625 Mhz, Blind-Meldungen für Alpnach-Kägiswil auf 120.625 Mhz, für Buochs auf 134.125 Mhz