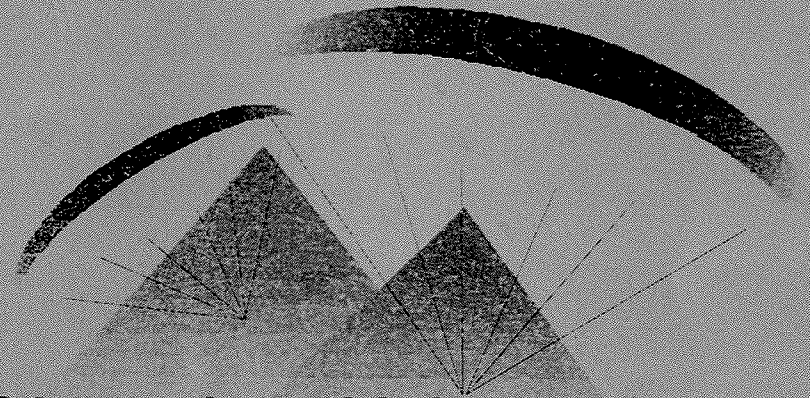


FULLSTALL

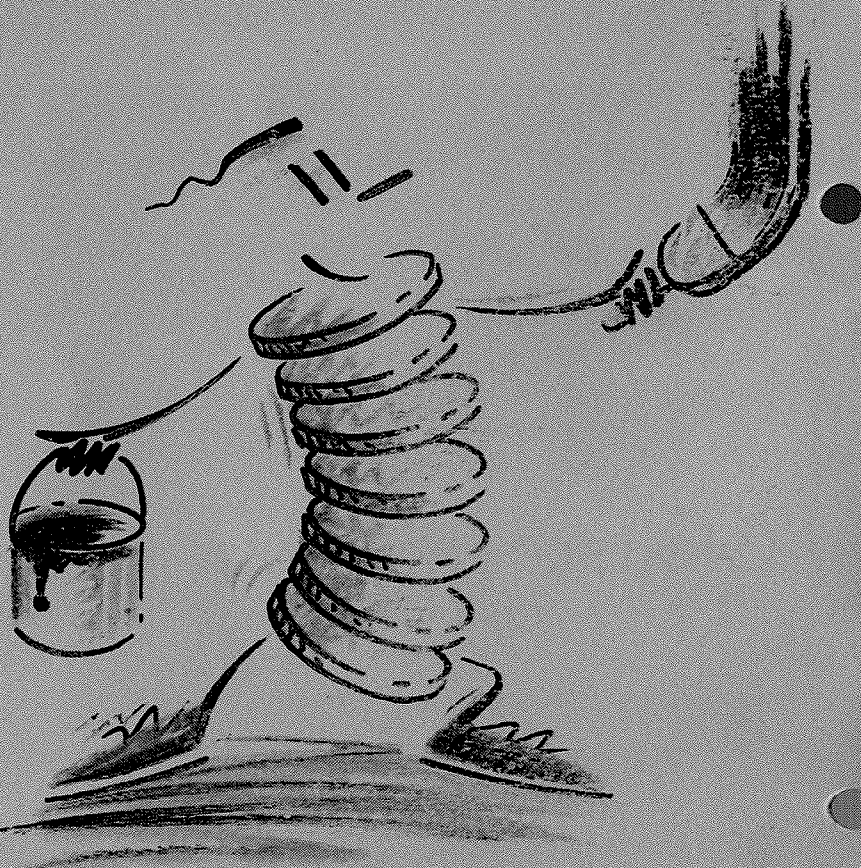


Gleitschirmklub
Amt Entlebuch

Kluborgan

Heft 4
Oktober 97

Hier muss Ihr Geld arbeiten.



Vorstand des GSK Amt Entlebuch

Präsident:

Vogel Hans Eschenmoos 6170 Schüpfheim 041/484 15 49

Vizepräsident:

Vogel Beni Posthaus 6162 Entlebuch P 041/480 10 15

Aktuar:

Zemp Köbi Im Bienz 11 6170 Schüpfheim P 041/484 10 34

Kassierin:

Lustenberger Marlène Vogelsangstr. 16 6410 Goldau P 041/855 56 07

Sportchef:

Schmid Heinz Under Willischwand 6170 Schüpfheim P 041/484 15 69

Klubadresse:

Sekretariat
GSK Amt Entlebuch
Im Bienz 11
6170 Schüpfheim

Info-Band:

041 / 484 29 05

Stand: GV 1997

Flugenerlebnis im Wallis

von Köbi Zemp

Bei den vielen Niederschlägen im Sommer 1997 sucht sich wohl jeder flugbegeisterte Gleitschirmpilot ein Mittel, um die Entzugserscheinungen in einem erträglichen Mass zu halten. Dies glaubte ich auch, und nahm für die Campingferien den FreeX mit ins Wallis.

Bei Nieselregen fuhr ich mit der Familie am 29. Juni nach Brig. Üblicherweise wird man nach dem Verlassen des Lötschbergtunnels durch die Wallisseronne geblendet. Doch weit gefehlt, wir mussten das Zelt bei strömendem Regen aufstellen. Tagsüber trocken, in der Nacht Regen, so verbrachte man die erste Woche mit Ausruhen und Spielen.

Anfangs der zweiten Woche sah der Wetterbericht doch zuversichtlicher aus. Am Abend vor dem Flugtag telefonierte ich dann Philipp Zorn, einem einheimischen Piloten von Montana. Ich erkundigte mich nach seinen Prognosen fürs Fliegen. Da Philipp aber zur Zeit wegen bevorstehendem Examen kaum zum Fliegen kommt, stellt sich spontan sein Zwillingbruder Henri zu Verfügung, mir einige Tips und Erklärungen zu ihrem Fluggebiet zu geben.

So beginnt der erste Flugtag mit dem Superservice von Henri, indem er mich auf dem Bahnhof von Sièrre abholt. Wir fahren nach Montana, stellen das Auto ins Parkhaus der Seilbahn, welche uns über Cry d'Er und weiter bis zur Bergstation auf Bella Lui hinauf trägt. Wegen der hohen Feuchtigkeit ziehen erste Nebelfetzen unter uns weg. Zwischen den Nebellöchern hindurch sehen wir ins Haupttal. Von Henri erhalte ich viele gute Ratschläge übers Fliegen in dieser Gegend.

Da Henri nur bis zum Mittag mit mir fliegen kann, beschliessen wir zwei Mal nach Montana hinunter zu fliegen. Bereits um 12.30 Uhr kann etwas Thermik ausgeflogen werden, obwohl die Basis sehr tief liegt. Nach der zweiten Landung auf dem Golfplatz in Montana erklärt mir Henri, dass die Basis stetig am Steigen sei, und ich möglicherweise mein Vorhaben, nach Brig zu fliegen, gut realisieren könne. Er erklärt mir die Route und die Schlüsselstellen und verabschiedet sich. Merci Henri.

So besteige ich die Bergbahn, welche mich wieder auf Bella Lui bringt. Oben angelangt macht sich auch der Magen bemerkbar. Im Restaurant treffe ich noch vier weitere Piloten. Nachdem diese die Karte studieren, nehme ich an, dass sie auf Strecke gehen wollen. Von ihnen erhalte ich noch einige weitere Tips.

Wir machen uns startklar. Die Basis ist nur etwa 200 Meter über dem Startplatz und es kondensiert ständig weiter. Nachdem der erste der Pilot mit seinem Omega gestartet ist und gleich nach dem Start einen Mega-Einklapper hat, sind wir alle gewarnt und besonders vorsichtig. Eine ruhigere Phase abwarten und ab geht's. Zwei vor mit gestartete Piloten drehen über Cry d' Er bis an die Basis auf. Ich wähle eine kürzere Route und fliege dem Omega nach Richtung L' Aprili, alles knapp an der Basis und mit bereits grossen Abschattungen. Noch vor der Querung beim Leukerbad scheint es für dem Omega und den FreeX ein vorzeitiges Ende der Strecke zu geben. Doch am bewaldeten Hang mit Lichtungen geben beide nicht auf, und die Beharrlichkeit hat sich gelohnt. Die Sonneneinstrahlung wird wieder besser. Von nun an habe ich ein wenig Mühe, dem Omega folgen zu können. Aber was soll's ich bin ja das erste Mal hier und versuche mich an meinem Zielflug.

Doch da erwische ich es auch, der Schlauch ist sehr eng und der Delta, welcher mir folgt, hat Mühe mit mir mitzuhalten. Ich steige über den Berg und sehe Leukerbad im Schatten einer Wolke. NOCH ETWAS Höhe mitnehmen und ab übers Tal. Wahrscheinlich etwas zu wenig aufgekurbelt, den es wird wieder unruhiger. Auf der anderen Talseite habe ich wieder etwas Mühe und versuche mit Hilfe des leichten Talwindes dynamisch zu steigen.

In einer kleinen Talenge sehe ich einen Gleitschirm die Leethermik ausnützen, doch ich wage es nicht, mit meinen bescheidenen Gebietskenntnissen ihm zu folgen. So komme ich nach 20 Minuten Nullschiebern etwas höher und kann der Flanke entlang fliegen. Es geht wenig aber doch stetig etwas höher. Nun erblicke ich Jeinzinen, überfliege das Dorf und sehe in die tiefe Schlucht, welche ins Lötschental führt. Über Hohtenn begehe ich einen taktischen Fehler. Statt hier wieder mühsam Höhe zu machen, fliege ich der Lötschberg - Südrampe entlang und finde bis Ausserberg keine Thermikquelle mehr. Ich beobachte die Bäume im Tal entlang des Flugplatzes Raron. Da diese nicht starken Wind anzeigen, entschliesse ich mich über den Flugplatz zu fliegen, um in der Verlängerung der Piste Richtung Visp zu landen. Es ist sehr warm am Boden und ich muss einiges an Flüssigkeit zu mir nehmen.

Als kleines Resümée kann ich sagen: Vorhaben nicht gelungen, aber der Pilot ist trotzdem zufrieden. Henri hat gesagt, wenn die Basis hoch genug steigt hast du eine Autobahn bis nach Fiesch. Doch wenn das Wörtchen „wenn“ nicht wäre,

Zum Schluss möchte ich mich bei Henri Zorn ganz herzlich bedanken. Solche Kollegen und Erlebnisse vergisst man nicht. **Merci, Henri !!!**

Köbi Zemp

Immer diverse Occasionen am Lager

Auto Abächerli
6196 Marbach
034/493 41 64

Verkauf und Reparaturen sämtlicher Automarken

Verkauf / Reparaturen von
Mountainbikes und Velos

Strömungsverlauf der Luft um Hindernisse, Wirbelbildung

Wie kann man diese derart grossen Unterschiede des Luftwiderstandes von verschieden geformten Körpern erklären. Um diese Frage beantworten zu können, muss man sich zuerst überlegen, wie die Strömung in der Nähe von Hindernissen verläuft. Der Strömungsverlauf kann auf verschiedene Arten sichtbar gemacht werden. Zum Beispiel mittels fester Teilchen, Rauch, Seidenfäden usw.

Wählen wir nun eine der ersten Methoden. Die festen Teilchen oder der Rauch, welche den Strömungsverlauf sichtbar machen, bilden Linien, die wir Stromlinien nennen. Wir betrachten zuerst, was sich um eine quer zum Luftstrom gerichtete Scheibe abspielt. Vor der Scheibe teilen sich die Stromlinien, um das Hindernis zu umgehen und vereinigen sich dahinter wieder. Da sie aber keine plötzlichen Richtungsänderungen machen können, bleibt vor der Scheibe ein fast halbkugelförmiger und hinter derselben ein nahezu kegelförmiger Raum, der sich mit Wirbelströmungen auffüllt (Fig. 1) und der Wirbelzone genannt wird. Aufgrund einer Instabilitätserscheinung bilden sich diese Wirbel abwechselungsweise einmal auf dieser, dann auf der anderen Seite des Scheibenrandes. Diese Erscheinung nennt man "Karmansche Wirbel", nach dem Namen des berühmten Aerodynamikers.

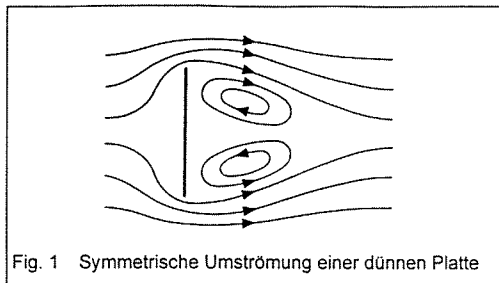


Fig. 1 Symmetrische Umströmung einer dünnen Platte

Eine nach vorne geöffnete hohle Halbkugel (Fig. 2) ergibt die grösste Wirbelbildung aller Körper. (für unsere Betrachtungen der Stromlinien nehmen wir jedoch mit Vorteil einen Halbzylinder, um den genauen Verlauf besser im Schnitt beobachten zu können.)

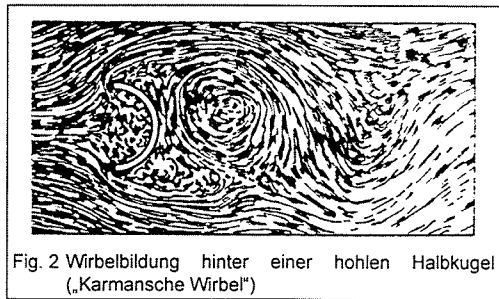


Fig. 2 Wirbelbildung hinter einer hohlen Halbkugel („Karmansche Wirbel“)

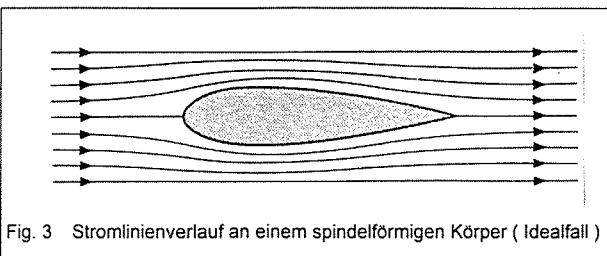


Fig. 3 Stromlinienverlauf an einem spindelförmigen Körper (Idealfall)

strömt haben (Fig. 3).

Der ideale spindelförmige Körper (auch Stromlinienkörper genannt) zeigt auf der Hinterseite keine Wirbelbildung. Die Stromlinien teilen sich auf der Vorderseite und vereinigen sich hinten wieder, nachdem sie den Körper genau seiner Form entlang um-

Damit haben wir die Erklärung für die Unterschiede des Luftwiderstandes in Abhängigkeit von der Körperform gefunden: **Der Widerstand wächst mit zunehmender Wirbelbildung.** Diese Wirbelbildung benötigt Arbeit, die ihrerseits eine Kraft, nämlich den Luftwiderstand, erzeugt.

Strömungsverlauf um den Flügel

Bei Verwendung des Flügels mit normalen Anstellwinkeln, umströmt die Luft das Profil ohne wesentliche Wirbelbildung. Wie Fig. 4 zeigt, werden die Stromlinien von der Unterseite relativ wenig beeinflusst, während sie auf der Oberseite gegen oben abgelenkt werden.

Wird nun der Anstellwinkel vergrössert, so beginnen sich an der Austrittskante und auf der Oberseite des Flügels Wirbel zu bilden, was eine Widerstandserhöhung zur Folge hat. Der Auftrieb nimmt ebenfalls zu, aber nur bis zu einem "kritischen" Punkt, bei dem sich die Wirbelzone von der Eintritts- bis zur Austrittskante erstreckt. Nachher bricht der Auftrieb schlagartig zusammen, und der Widerstand nimmt weiter zu. Ein Flugzeug, das sich in diesem Zustand befindet, wird daher rasch abgebremst, was die Abnahme des Auftriebs noch beschleunigt. Das Flugzeug befindet sich nun im **überzogenen Flugzustand** und sackt durch. Oft wird dieser Zustand durch zu grosse Verminderung der Fluggeschwindigkeit erreicht; der Auftrieb nimmt dabei im Quadrat der Geschwindigkeit ab, und das Flugzeug beginnt zu sinken.

Infolge der erhöhten Vertikalgeschwindigkeit vergrössert sich der Anstellwinkel (Winkel zwischen Flügelsehne und Anströmrichtung der Luft) immer mehr. Wenn dieser zu gross geworden ist, reisst die Strömung am Flügel ab, und der Auftrieb verringert sich mehr oder weniger schlagartig, je nach Eigenschaft des Profils.

Dieser Zustand wird bei einer sauber ausgeführten „Dreipunktlandung“ mit einem Heckradflugzeug in der unmittelbaren Bodennähe bewusst herbeigeführt.

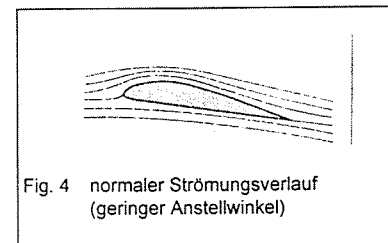


Fig. 4 normaler Strömungsverlauf (geringer Anstellwinkel)

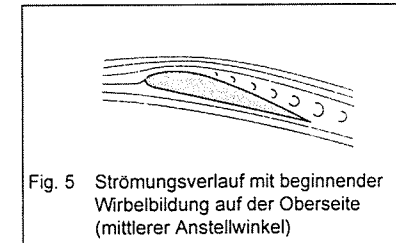


Fig. 5 Strömungsverlauf mit beginnender Wirbelbildung auf der Oberseite (mittlerer Anstellwinkel)

Wird bei der Landung aber zu hoch über der Piste durchgezogen, dann verliert das Flugzeug seine Geschwindigkeit zu früh und sackt durch, wobei die Gefahr einer Fahrwerksbeschädigung besteht.

Eine plötzlich starke Vergrösserung des Anstellwinkels kann auch durch eine Böe auftreten, ohne dass die Lage des Flugzeuges dabei ändern muss. Es geschieht dann das gleiche wie bei einer zu hoch abgefangenen Landung. Es ist daher notwendig, bei böigem Wind die Anflug- und Landegeschwindigkeit zu erhöhen und den Anstellwinkel zu verringern.

Manchmal zeigt sich, besonders beim Kurvenfliegen, als Folge des Strömungsabbrisses eine Autorotationserscheinung, die sogenannte Vrille oder das Trudeln. Das Flugzeug fällt dabei unkontrolliert und dreht sich um eine senkrechte Achse.

Randwirbel

Da auf der Oberseite einer Tragfläche ein Unterdruck entsteht, während auf der Unterseite ein Überdruck wirkt, muss sich der Druckunterschied irgendwie und -wo ausgleichen.

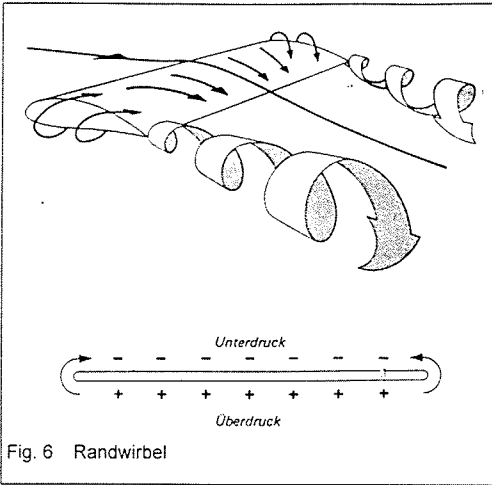


Fig. 6 Randwirbel

Dies erfolgt auch an den Flügelenden mittels sogenannter **Randwirbel**, die bei grossen Flugzeugen eine derartige Stärke erreichen können, dass sie für andere Flugzeuge zu einer Gefahr werden. Sie sind um so stärker, je grösser der Anstellwinkel des sie erzeugenden Flugzeuges ist (Start- und Landephase).

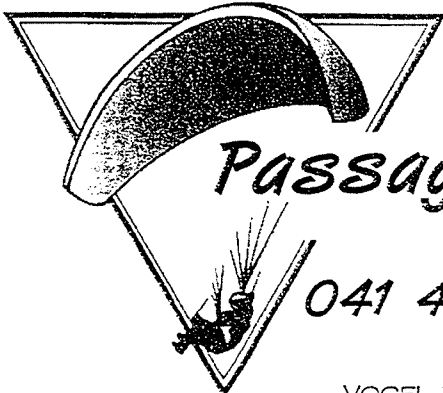
Mittels geeigneter Formgebung der Flügelenden kann man die Wirbelbildung verringern (z.B. mit Stromlinienkörpern an den Flügelspitzen).

Wir stellen fest, dass der Strömungsverlauf in der Flügelmitte parallel zur Vorwärtsbewegung verläuft. Infolge der Randwirbel werden nun die Stromlinien auf der *Unterseite*

immer mehr aus der Mitte weggezogen, je mehr wir uns von dieser entfernen. Im Gegensatz dazu ist der Strömungsverlauf auf der *Oberseite* von den Flügelspitzen weg gegen die Mitte gerichtet und wird mit zunehmender Annäherung gegen die Mitte parallel zur Bewegungsrichtung.

Der Verlust an Auftrieb, der aus dieser Erscheinung resultiert, ist an einem **langgestreckten** Flügel weniger ausgeprägt als an einem tiefen Flügel mit geringer Spannweite. Deshalb wird die aerodynamische Güte eines Flügels auch nach der **Streckung** beurteilt.

Da die durch die Randwirbel bewirkte Strömung einen Druckausgleich zwischen Flügelober- und Flügelunterseite herbeizuführen sucht, wird der Auftrieb pro Flächeneinheit gegen die Flügelspitzen hin kleiner, auch wenn das Profil unverändert ist.



Passagierflüge

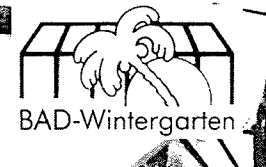
041 484 15 49

VOGEL HANS
Eschenmoss
6170 SCHÜPFHEIM

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

Restaurant Bad
Schüpfheim

Gute Ambiance Excellente Küche



BAD-Wintergarten

WIE ZIEHE ICH BEI EINEM VERUNFALLTEN DEN HELM AB

Wenn wir auf einen Verunfallten mit Integralhelm treffen, so muss der Verletzte nach dem GABI-Schema (siehe Teil 1, Full Stall Nr. 3) kontrolliert werden. In diesem Fall soll das Visier vorsichtig geöffnet werden, ohne dass der Helm stark bewegt wird. Je nach GABI- und Wirbelsäulenbefund wird eine der folgenden Massnahmen getroffen:

- der Verunfallte ist bewusstlos → der Helm wird durch zwei Helfer entfernt
- der Verunfallte fühlt sich gut, keine Rückenverletzung erkennbar → er zieht den Helm selber ab
- die Situation deutet auf eine Wirbelsäuleverletzung hin → der Helm wird belassen

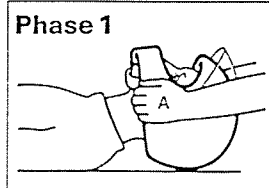
Falls es Anzeichen für Wirbelsäulenverletzung gibt, sollte der Helm belassen und der Kopf mit Polstern auf der Unterlage stabilisiert werden. Wenn der Verunfallte bei Bewusstsein ist, kann er unter Anwendung des Halsschienengriffs (siehe Phase 4) auf den Rücken gedreht werden. Bewusstlose müssen in die Seitenlagerung gebracht werden.

Vorsicht

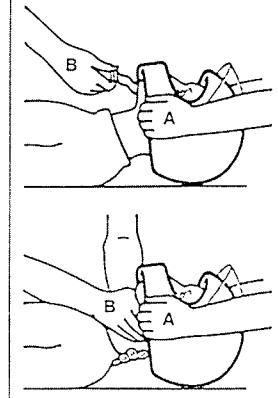
- ⇒ Der Schutzhelm darf nicht abgenommen werden, wenn nur ein Helfer anwesend ist!!
- ⇒ Der Schutzhelm kann nur entfernt werden, wenn der Patient auf dem Rücken liegt (→ Verletzungsgefahr)
- ⇒ Bei Brillenträgern muss die Brille vor dem Helm entfernt werden!

HELM ABZIEHEN IN 4 PHASEN

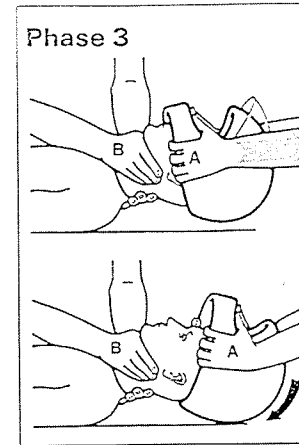
Phase 1: Helfer A stabilisiert am Kopfe kniend den Helm mit beiden Händen



Phase 2

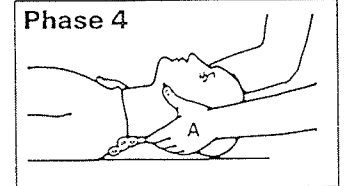


Phase 2: Helfer B öffnet Kinnbänder und Visier. Danach übernimmt B die Stabilisation des Kopfes. Mit einer Hand fixiert er dabei den Nacken, mit der anderen hält er Hals und Kinn (→ Halsschienengriff).



Phase 3: Während Helfer B den Halsschienengriff beibehält, zieht A vorsichtig dem Verunfallten den Helm ab.

Phase 4: Wenn der Verunfallte bewusstlos ist, muss erneut die Atmung und der Puls kontrolliert werden. Der Helfer A übernimmt den Halsschienengriff, während Helfer B den Körper in die korrekte Bewusstlosenlagerung dreht.



*Gasthaus Hirschen
Hasle*

Mit höflicher Empfehlung

Fam. J. und D. Stadelmann-Renggli

Telefon 041 72 11 72
Telef. + Fax 041/ 420 11 72

Fliegerferien in Österreich

oder

Wohin uns das Wetter auch immer lockte

In den letzten Jahren fand jeweils die traditionelle Stubaital-Ferienwoche statt, welche immer ein voller Erfolg war. Dieses Jahr sollte alles etwas anders werden. Viele, welche sonst dabei waren, mußten heuer passen, und so blieb nur noch eine „Handvoll“ Piloten übrig, welche Interesse bekundeten: Heiri Lötscher, Paul Wermelinger, Philipp (Pippo) Degen, Hansjörg Zihlmann und Heinz Schmid.

Was lag also näher, als die Ferien möglichst flexibel zu gestalten! Einfach dorthin reisen, wo das Wetter am besten sein sollte, wurde also abgemacht.

Schruns im Montafon

Schruns liegt auf 700 Meter ü. M. in einem ca. 2 Km. breiten Talbett. Den Startplatz Sennigrat auf 2300 Meter erreicht Mann mit der Hochjochbahn in 3 Sektionen. Es gibt 2 Startplätze. Der Eine ist nach Westen ausgerichtet, kurz und steil. Der Zweite, Richtung Nordwest hingegen ist eine ideale Graswiese, genügend lang und nicht zu steil.

Hat man den Startplatz überhört, können innerhalb von 2-3 Km. diverse Kreten und Gipfel erreicht werden. Die Talquerungen hingegen sind recht lang und verlangen große Ausgangshöhen (größer 2800m), dafür gibt es diverse Möglichkeiten, wie das Haupttal Richtung Westen oder das Seitental Richtung Nordwesten (Silbertal). Es ist ein interessantes Fluggebiet mit vielen Flugmöglichkeiten, auch wenn immer am selben Ort gestartet wird.

Gefahren:

Im Montafon kommt im Laufe des Tages ein starker, thermisch unterstützter Talwind auf. Es wird daher auch empfohlen, ab 2 Uhr nicht mehr im Tal zu landen (einfacher gesagt als gemacht). Man kann bei der zweiten Zwischenstation auf ca. 1900 Meter wieder landen, was aber nicht ganz einfach ist.

Diese starken Talwinde halten aber manchen vom Vorhaben ab, große Strecken zu fliegen, denn eine Aussenlandung könnte recht unangenehm und gefährlich sein.

Die einheimischen Piloten sind vielfach gute Flieger und geben bereitwillig Auskunft. Auf die Frage, warum in diesem super Fluggebiet nicht allzu viele Piloten fliegen, meinte einer, es sei vor allem des Talwindes wegen, und es würden halt nicht alle so gut fliegen wie die Schweizer.

Samstag, 12. Juli 1997

Wetter: Schweiz schön, Vorarlberg anfangs noch bewölkt, später sonnig

Pippo und ich trafen uns am Morgen in Buchrain, die andern wollten am Sonntag nachreisen. Wir starteten Richtung Österreich und waren sehr erstaunt über die kurze Fahrzeit, brauchten wir doch nur etwas mehr als 2 Stunden ins Montafon.

Im Vorjahr hatten wir uns auf der Heimreise bereits in Schruns über die Flugmöglichkeiten informiert, entschieden uns aber damals aus verschiedenen Gründen für die Heimreise.

Um die Mittagszeit war's noch bedeckt, es wurde aber zunehmend besser und nach 4 Uhr gab's noch einen Superflug mit Startplatzüberhöhungen von 800 Metern und einer Talquerung.

Am Abend war ein Dorffest mit vielen Leuten und ein Riesenkrach, so daß man nicht schlafen konnte.

Sonntag, 13. Juli 1997

Wetter: Schön, harmlose Quellwolken

Der Sonntag war ein Supertag mit viel Thermik, Basis auf ca. 3200 Meter, wenig Wind und stundenlangen Flügen. Um 11 Uhr trafen Heiri, Siby und Jöggu ein, die gleich etwas ins „stöberer“ kamen.

Pippo flog bis zum Fuße des Arlbergs, wir anderen begnügten uns mit „Regionalen Rundflügen“ Auch der Talwind hielt sich in Grenzen.

Montag, 14. Juli 1997

Wetter: Anfangs sonnig, zunehmend bewölkt und dann Regen

Wir gingen rechtzeitig auf die Bahn, denn die ersten Quellwolken kamen schnell voran, was starker Wind in der Höhe bedeutete. Die letzten, die zu lange warteten, mußten mit der Bahn runter. (Ich flog als erster, fuhr sofort mit der Bahn wieder hoch, und gleich wieder runter.)

Am Abend diskutierte Mann das weitere Vorgehen, verschob aber die Entscheidung auf Dienstag

Dienstag, 15. Juli 1997

Wetter: bedeckt, Regen und kühler

Laut Wetterbericht nahte aus Westen eine Wetterbesserung, westlich von Luzern soll's schon ab Mittag besser sein. Wir beabsichtigten, nach Hause zu fahren, einen Zwischenhalt zu machen und dann am Donnerstag weiter Richtung Westen gehen.

Nachmittags machten wir in Marbach bei zum Teil starker Thermik einen sogenannten Jo-Jo-Flug und Heiri flog sogar nach Schüpfheim.

Abends lud uns Hansjörg zum Grillen ein, und so konnte man sich endlich von den stundenlangen Flügen erholen.

Mittwoch, 16. Juli 1997

Wetter: Schön, sehr warm, stabil, wolkenlos

Unser Tagesziel war Gstaad im Saanenland. Die Wispiele war den meisten vom Para-Triathlon her bekannt. Zu Beginn war das „Höhegewinnen“ recht zähe und nur langsam näherte man sich der Basis.

Pippo, der Streckencrack flog nach Lenk, wir wiederum machten Stundenlange „Regionale Rundflüge“.

Der zweite Flug hatte dann eher negative Aspekte: Baumstart, Abwind, Leezonen, Aussenlandung!

Donnerstag, 17. Juli 1997

Wetter: Anfangs schön, dann Schlechtwettereinbruch und Regen

Am Morgen gab's bereits etwas Regen, es klarte dann aber wieder auf, Wir konnten noch einen Vormittagsflug machen. Bei der Flugschule von Markus Tschan informierten wir uns über das Wetter. Es sah nicht gut aus. Schlechtes Wetter von Westen bis Osten, viel Regen und Wind. Markus meinte, da müßten wir schon bis zu den Pyrenäen reisen, um Flugwetter anzutreffen. So mußten wir also unsere Ferien zwangsläufig beenden und fuhren nach Hause

Man sieht, es gibt Momente, da nützt auch eine große „Herumreiserei“ nicht viel, denn gegen oder für das Wetter hat noch niemand etwas machen können.

Buchrain, September 1997

Heinz Schmid



Gleitschirmklub
Amt Entlebuch

Bündnerland - Weekend mit Tarzan

Verantwortliche Organisatoren

Name: Bruno (Tarzan) Studer

Datum: 12./13. April 1997

Anlass: Bündnerland - Weekend mit Tarzan
von Flims (geplant)
nach Gstaad (verlegt)
in Verbier (schlussendlich geflogen)

Startorte: Croix de Coeur
Les Ruinettes

Höhe: 2345 m ü M
2200 m ü M

Wind:

Landeorte: Verbier

Höhendifferenz: 1490 m ü M

Teilnehmer: Hans Vogel, Adrian Vogel, Peter Theiler, Heinz Schmid, Beat Koch, Marlène Lustenberger, Köbi Zemp, Thomas Schumacher, Josef Emmenegger, Bruno Studer

Bericht zu Hd. des Sportchefs des GSK Amt Entlebuch

Das Wetter miente es prächtig an diesem Ausflug mit uns. Am Samstagnachmittag bei sehr guter Thermik waren doch schon ansprechende Flüge möglich, die nur durch die wärmenden Sonnenstrahlen am Landeplatz abgebrochen wurden. Nur der „eiskalte Hans“ kannte gar nichts und blieb gleich 3 Stunden in der Luft.

Der Sonntag begann wie der Samstag aufhörte. Schönstes Wetter und beste Thermik! Wie schnell man aufdreht und auf Strecke geht, zeigten uns die ca. 50 - 60 Schweizer-Ligapiloten, die in Verbier zur gleichen Zeit Wettkampf-Ausscheidungen flogen. Wir unsererseits konnten mit zwei Ziellandeflügen und einem Flug mit Zeitvorgabe konnten wir unseren Klub-Wettkampf problemlos durchführen. Marlène gewann den Wettbewerb vor unserem „Kücken“ Adrian und dem alten Fuchs Heinz!

Ich möchte mich ganz besonders beim ganzen Team bedanken, dass dieser Anlass trotz „Verschiebereien“ ohne Probleme durchgeführt werden konnte. Alle haben mich tatkräftig unterstützt und bei Entscheidungen mitgeholfen.

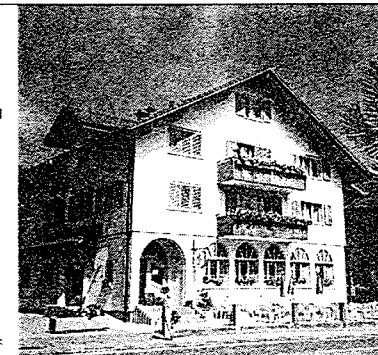
Besonders erwähnen möchte ich das neue Klubmitglied Thomas Schumacher, der an diesem Anlass zum ersten Mal unter uns weilte.

Ein herzliches Dankeschön gilt sicher auch Köbi, der ein sehr guter Pilot auf der Strasse war (trotz Umwegen auf der Heimfahrt)!

Bruno Studer



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



*Der gemütliche
Treffpunkt
für jung und alt!*

Teste Dein Wissen!



für
Gleitschirm-
flieger!

Themen: Fluglehre Meteo

(Lösungen weiter hinten)

- Wie wird der Luftwiderstand eines dem Luftstrom ausgesetzten Körpers beeinflusst, wenn die Geschwindigkeit vervierfacht wird?
 - viermal grösser
 - achtmal grösser
 - 12 mal grösser
 - 16 mal grösser
- Wie nennt man den Angriffspunkt der Luftkraftresultierenden an einem Flügel?
 - Schwerpunkt
 - Symmetrie-Mittelpunkt
 - Druckpunkt
 - Widerstandspunkt
- Wie verhält sich der Druckpunkt an einem Gleitschirm mit stabilen Flugeigenschaften bei einer Vergrösserung des Anstellwinkels?
 - Er wandert nach hinten
 - Er wandert nach vorn
 - Er verschiebt sich seitlich zu den Flügelen
 - Er ändert seine Lage nicht
- Was versteht man unter dem Begriff Flügelschränkung?
 - Die Veränderung des Flügelaustellwinkels von der Mitte des Flügels gegen die Flügelspitzen
 - Die pfeilförmige Anordnung der Flügel
 - Die gleichmässige Abnahme der Flügeldicke von der Mitte gegen die Flügelspitzen
 - Die Veränderung des Flügelaustellwinkels, um eine Druckpunktwanderung zu verhindern.
- Durch Erhöhung der Flügelstreckung wird

- das Verhältnis von Auftrieb und Widerstand nicht verändert
 - der induzierte Widerstand verkleinert und dadurch die Gleitzahl verbessert
 - der Reibungswiderstand verkleinert und dadurch die Gleitleistung verbessert
 - die Randwirbelbildung vergrössert und dadurch die Gleitleistung verbessert
- Der induzierte Widerstand resultiert aus
 - Reibung
 - Steuerbewegungen
 - Randwirbelbildung
 - konstruktiv notwendigen Bauteilen
 - Wodurch werden Randwirbel verursacht?
 - Durch die ungünstige aerodynamische Form des Piloten
 - Durch den Druckausgleich zwischen Flügelunter- und Flügeloberseite
 - Durch die Kabel und Leinen
 - Durch die Stabilisatoren
 - Das Gewicht des Piloten beträgt 80 kg, das Gepäck mit dem Gleitschirm 15 kg. Die Fläche ist 30 m². Wie gross ist die Flächenbelastung?
 - 3,2 kg/m²
 - 5,1 kg/m²
 - 4,5 kg/m²
 - 2,9 kg/m²
 - Die Spannweite des Firebird Flame L beträgt ausgelegt 12,05 m. Seine ausgelegte Fläche misst 28,58 m². Wie gross ist die Flügelstreckung (ausgelegt) des Flame L? (Angaben des Herstellers)
 - 4.2
 - 4.8
 - 5.1
 - 5.6
 - Die Fluggeschwindigkeit für den besten Gleitwinkel ist
 - gleich der Fluggeschwindigkeit für geringstes Sinken
 - höher als die Fluggeschwindigkeit für geringstes Sinken
 - kleiner als die Fluggeschwindigkeit für geringstes Sinken
 - immer 10% höher als die Mindestfluggeschwindigkeit
 - Der Wind kommt aus NO. Welches ist seine Richtung in Grad ausgedrückt
 - 135°

- 360°
 - 225°
 - 045°
- Weshalb trifft man in einem Hochdruckgebiet wenig Bewölkung an?
 - Weil die aufsteigende Luft warm ist und die Wolken auflöst
 - Weil die Luft im Hochdruckgebiet absinkt, sich erwärmt und die relative Luftfeuchtigkeit abnimmt
 - Weil die Windbewegung im Hoch im Gegenuhrzeigersinn verläuft
 - Weil der Wind in der Zyklone allgemein angehoben wird
 - Was ist eine Absinkinversion?
 - Eine Inversion, in der man abnormal starkes Sinken hat
 - Eine Talinversion
 - Eine, durch Absinken der Luft, im Tiefdruckgebiet erzeugte Inversion
 - Eine, durch Absinken der Luft, im Hochdruckgebiet erzeugte Inversion
 - Nebellagen in den Tälern und schönes Wetter in der Höhe sind ein Zeichen von
 - labiler Schichtung der Atmosphäre
 - verschmutzter Atmosphäre
 - stabiler Schichtung der Atmosphäre
 - indifferentem Druckgradienten
 - Wie gross ist der Temperaturgradient in einer isothermischen Schicht?
 - 0°C pro 100 m
 - 0.6°C pro 100 m
 - 1°C pro 100 m
 - 0.65°C pro 100 m
 - Was bedeutet dies, wenn man von einer Luftmasse mit einer Temperatur von 20°C und einer relativen Luftfeuchtigkeit von 60% spricht?
 - Die Luftmasse ist gesättigt
 - Die Luftmasse beinhaltet 60% der Dampfmenge, die für die Sättigung bei 20°C notwendig wäre
 - Es braucht eine 60%-ige Erhöhung der Dampfmenge, um eine Sättigung bei 20°C zu erreichen
 - Wenn die Luft um 20°C erwärmt wird, entsteht Nebel
 - Wie verändert sich das Volumen und die Temperatur einer aufsteigenden Luftblase mit zunehmender Höhe?

- Das Volumen und die Temperatur nehmen ab
 - Das Volumen bleibt gleich, die Temperatur nimmt ab
 - Volumen und Temperatur nehmen zu
 - Das Volumen nimmt zu, die Temperatur nimmt ab
- Was versteht man unter dem Taupunkt?
 - Die Temperatur, bei welcher über Nacht Tau fällt
 - Die Temperatur, auf die sich die Luft abkühlen muss, damit ihr Wasserdampf zu kondensieren beginnt
 - Die Temperatur, bei welcher das Eis schmilzt
 - Die Temperatur der Luft, bei welcher Wasser kondensiert
 - Wieviele km/h sind 20 Knoten?
 - 32,66 km/h
 - 64,25 km/h
 - 37,04 km/h
 - 19,92 km/h
 - Welches Instrument dient bei einer Wetterstation zur Messung der Windgeschwindigkeit?
 - Wetterfahne
 - Anemometer
 - Hygrometer
 - Windrad
 - In der Wetterprognose spricht man von mässigem Wind, das entspricht
 - 18 - 27 km/h
 - 12 - 16 km/h
 - 0 - 12 km/h
 - 29 - 38 km/h
 - Wo kann man schon am frühen Vormittag mit Thermik rechnen
 - Über hochgelegenen, flachen Südhängen
 - Über hochgelegenen, steilen Westhängen
 - Über hochgelegenen, steilen Südwesthängen
 - Über hochgelegenen, steilen Osthängen

Auswertung:	Punkte	Ergebnis
18 - 22	P	sehr gut
13 - 17	P	lückenhaft
08 - 12	P	Theorie lernen
< 8	P	lebensgefährlich wenig

CHARLY NEWS



Jetzt ist die richtige Zeit, den Notschirm neu zu warten, damit Du Dich immer auf Dein Rettungsgerät verlassen kannst. Charly Flugsport bietet Dir einen 48-Stunden-Packservice an. Alle Notschirme werden nach den neusten Erkenntnissen bzw. Packmethoden für schnellste Öffnung neu gepackt. Eine Lichttischkontrolle gehört ebenfalls zum 2-Jahrescheck - ein Muss für den verantwortungsvollen Piloten. Um nicht aus der Übung zu kommen, empfehlen wir Dir, an einem Notschirm-Hallentraining teilzunehmen! Du erlernst nicht nur das Werfen des Notschirmes in Notsituationen, sondern erhältst auch Informationen über diverse Systeme, die richtige Befestigung am eigenen Gurtzeug, Materialpflege, Gütesiegeltest, Packen und alles, was Du über Notschirme wissen möchtest. Die Kurse finden an verschiedenen Orten am Abend statt, oder nach Absprache mit Deinem Club.

Für weitere Informationen stehen wir Dir gerne zur Verfügung.
Charly Flugsport AG, Postfach 415, 9496 Balzers
Tel: 075 384 23 64 oder 077 97 10 50, FAX: 075 384 28 55

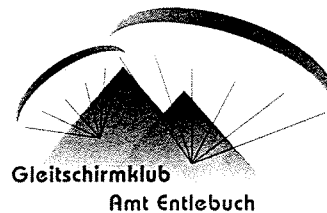
Lösungen: Quiz Fluglehre, Meteo

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

Auswertung:

18 - 22 P	sehr gut
13 - 17 P	lückenhaft
08 - 12 P	Theorie lernen
< 8P	lebensgefährlich wenig

Happy Landing! BV, Oktober 97



Sicherheitstraining über dem See

Verantwortliche Organisator:

Name: Hans Vogel

Datum: Donnerstag 29. Mai 1997

Anlass: Sicherheitstraining über dem See

Startorte: Klewenalp

Höhe: 1600 m ü M. **Wind:**

Landeorte: Beckenried

Höhendifferenz: 1140 m

Teilnehmer: Beat Koch, Marlène Lustenberger, Heiri Lötscher, Peter Theiler, Reto Wicki, Benno Zihlmann, Heinz Schmid, Josef Emmenegger, Hans Vogel

Bericht zu Hd. des Sportchefs des GSK Amt Entlebuch

Ein Klubanlass als Training und nicht als freies Fliegen, muss irgendwie etwas spezielles sein. Dieser sehr schöne und warme Frühlingstag verspricht gute Flugbedingungen. Um 9.00 Uhr treffen wir uns in Beckenried mit Fluglehrer Hansruedi König von der Flugschule Engelberg. Briefing ist angesagt. Hansruedi König gibt den Tagesplan bekannt und erklärt uns die Flugmanöver, welche heute geflogen werden. Die Theorie beinhaltet die genauen Angaben vom Einleiten, übers Beurteilen bis zum sauberen Ausleiten eines Manövers.

Gut vorbereitet mit theoretischen Wissen dürfen wir Funkgerät und Schwimmweste (man weiss ja nie) fassen. Am Startplatz angekommen, sucht sich nicht wie üblich jeder Flieger schnell ein gutes Plätzli - nein, man lässt einander den Vortritt. Es ist schon ein komisches Gefühl, stehen doch Flugfiguren wie Vrilie, Einklapper, Steilspirale, B- Stall und Full - Stall auf dem Programm.

Unter den Anweisungen von Hansruedi absolviert jeder Teilnehmer drei Flüge mit je zwei bis drei Flugfiguren. Am Schluss hätte unser Fluglehrer noch gerne die Wasserung eines Gleitschirmpiloten provoziert, aber die Höhe zum Landeanflug an den sicheren Landeplatz konnte jeder Pilot / Pilotin selber sehr gut einteilen und abschätzen. Natürlich wurde das ganze Spektakel auf Video aufgenommen. Es steht jedem Mitglied zur Einsicht zur Verfügung. Besten Dank an Barbara und Andrea für die sehr guten Aufnahmen.

Dieses Sicherheitstraining hat jedem Teilnehmer das Verhalten seines Schirmes und das sichere Ausleiten von Extremflugmanövern näher gebracht. Es hat auch gelehrt, kritische Situationen ruhig und überlegt zu beurteilen und folglich richtig zu reagieren. Besten Dank an alle, die mitgeholfen haben, dass dieser Anlass reibungslos und unfallfrei durchgeführt werden konnte.

Hans Vogel

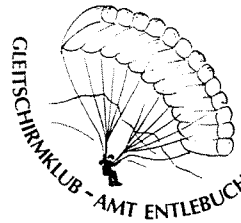

Marbach

Das Fluggebiet im Entlebuch

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

Sportbahnen Marbachegg AG
Auto. Wetterbericht **034 493 36 37**
Flugschule Marbach 077 52 18 35

Gönner werden über
Telefon 01 385 85 55



Verantwortliche(r) Organisator(en)

Name: Reto Wicki

Datum: 27. Juli 1997

Anlass: Fliegen im Engelbergertal

Startort: Gummen Höhe:

Startrichtung: S S/W Wind:

Landeort: Dallenwil Höhe:

Karte: Blatt:

Flugführer:

Seite:

Aus dem Tätigkeitsprogramm

Teilnehmer: Heiri L, Beat K, Marlene L, Hans V, Benno Z, Josef E, Beni V,
Leo Sch, Reto W, Köbi Z, Paul W, Heinz Sch, Bruno St,

Bericht zu Hd. des Sportchefs des GSK Amt Entlebuch
=====

Laut Jahresprogramm gings mal wieder ins Engelbergertal. Treffpunkt war die Talstation der Wirzweli Bahn in Dallenwil. Rund 13 Klubmitglieder fanden sich ein. Eigenliches Ziel war der Gummen, ein Berg oberhalb Wirzweli. Viele von uns waren selten oder sogar noch nie von diesem Berg geflogen. Schon beim ersten Flug, konnten fast alle den Startplatz überhöhen. Bewertet an diesem Tag wurde eine Ziellandung, sowie eine Schätzfrage. Nach einem längerem Flug entschloss man sich im Rest. Alpina in Wolfenschüssen zu Mittag essen. Beim zweiten Flug stand die Brändlen auf dem Programm. Von der Brändlen aus versuchten einige am Wellenberg im dynamischen Aufwind zu soaren, und andere kämpften sich bis zum Gigi (Haldigrat) hoch.

Der Wind am Startplatz zu stark wurde, entschlossen sich einige, den Weg ins Tal mit der Bahn zu geniessen.

Alles in allem, so glaube ich, war ein super Tag mit zwei guten Flügen.

Auszug aus der Tagesrangliste: 1. Heiri, 2. Beat, 3. Marlene

Happy Landing wünscht

Reto Wicki

Ort/Datum: Schüpfheim im August

Unterschrift: