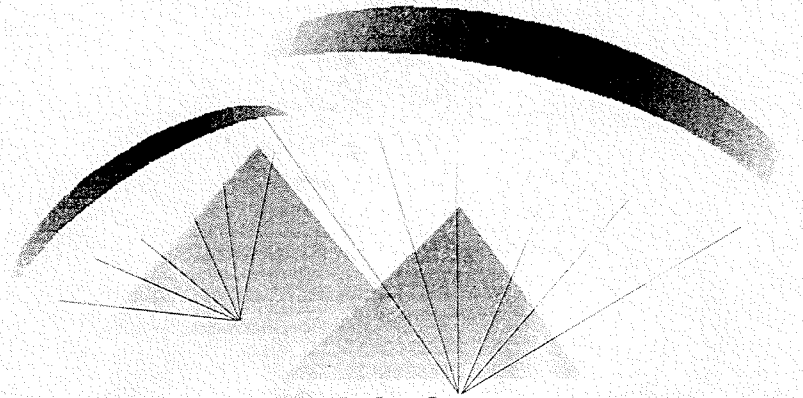


# FULLSTALL



Gleitschirmklub  
Amt Entlebuch

**Kluborgan**

Heft 6  
Oktober 98

**Sommer**

**Erlebnis Bergwelt**  
Bergrestaurants und Skihütten

**Natur pur**

**Flora**  
Fauna

**Wanderparadies**

**Winte**

Snowboarden  
Alpenzoo  
Super Skipisten  
Bergrestaurants  
Hüttenzauber  
Aussichtsberge  
Nebelfrei  
Sommer-Bobbahn  
Bergbahnen  
Golfplatz  
Skilifte  
Moorlandschaft

**Willkommen**  
Bergbahnen Sörenberg AG  
CH - 6174 Sörenberg  
► Luftseilbahn ► Gondelbahn  
► Skilifte ► Restaurants  
Tel. 041 488 21 21 • Fax 488 23 91

ROTHORN ROSSWEID  
**SÖRENBERG**  
BAHNEN

Gleitschirmklub  
Amt Entlebuch

## Swiss Para Triathlon Gstaad

### Verantwortliche Organisatoren

**Name:** Heinz Schmid  
**Datum:** 14./15. März 1998  
**Anlass:** SPT Gstaad  
**Höhe:** 1900 m  
**Wind:** Diverse von vorne

**Startort:** Wispile  
**Landeort:** Gstaad

**Teilnehmer:** Marlène, Walter M., Söppi, Heinz A., Beat, Hans, Bruno, Adi, Köbi, Beni, Benno, Reto, Heinz S.

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

Swiss-Para-Triathlon, das ist ein spezieller Plauschtriathlon der verteilt auf 2 Tage aus Skifahren, Biken und natürlich Gleitschirmfliegen besteht. Jeder Teilnehmer bewältigt dabei alle Disziplinen selber.

Mit grossen Erwartungen fahren wir am Samstagmorgen nach Gstaad. Zum einen sind die Wetterprognosen gut, zum anderen ist man gespannt auf das Tätigkeitsprogramm, werden doch einige Änderungen gegenüber den Vorjahren angepriesen. Leider finden sich nur 5 Damen und 30 Herren in Gstaad ein. Erstaunlich aber, dass 13 davon von unserem Klub sind!



Bei strahlendem, aber kaltem Winterwetter wird am Morgen auf der Wispile ein Riesenslalom durchgeführt. Er ist eher kurz und daher nicht besonders selektiv. Die Schneeverhältnisse sind super, es ladet geradezu ein, den ganzen Tag die Pisten abzuhoizen! Wir sind aber angefressene Gleitschirmflieger, und so entscheiden sich die meisten über sie Mittagszeit zum fliegen. Sie alle werden mit guten thermischen Bedingungen belohnt. (sehr kalt)

Um 14 Uhr treffen wir uns zum Briefing für den 1. Werlungflug. Es werden folgende Aufgaben gestellt: nach dem Start Zielabwurf mit Schneesäckchen (Ziel ca 3x3m), oberhalb des Zielgeländes ein Touch and Go (ca 5x5m), kurz vor dem Landeplatz stehende Slalomstangen

benützen und eine saubere Ziellandung (5 Kreise mit unterschiedlicher Punktwertung) Wer sich vor allem auf die Ziellandung konzentriert, kann so max. 7/10 der Punkte ergattern.

Unser Team schlägt sich am ersten Tag gut und plaziert sich in den vorderen Rängen.

Das Abendessen (Fondue Schinoise) wird auf der Wispile Bergstation eingenommen. Einige von uns haben auch ihre Liegestätte hier oben. Es ist ein gemütlicher Abend mit Speis und Trank, nur sind wir alle Müde vom anstrengenden Tag (oder haben Sonnenbrand)

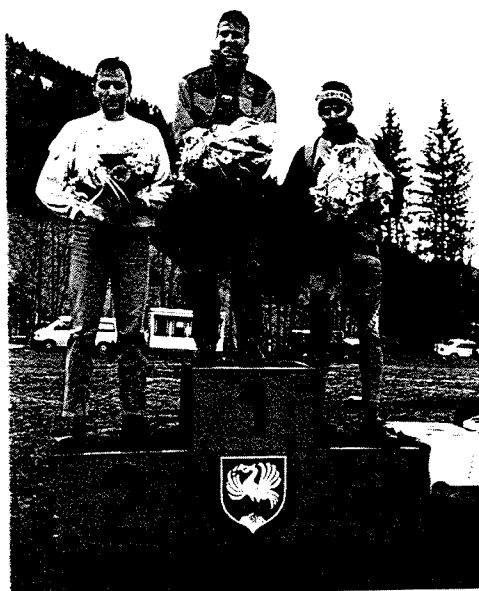
Am Sonntagmorgen ist der Himmel etwas überzogen, es bleibt dann aber den ganzen Tag unverändert, nur etwas kalt. Nach dem Briefing starten wir zum 2. Wertungsflug, der anlog zum ersten durchgeführt wird. Wiederum fliegen „unsere“ Piloten sehr gut und plazieren sich in der Gesamtrangliste in aussichtsreichen Positionen.

Um 14 Uhr wird zum MTB-Parcour gestartet. Es ist ein Hindernislauf in coupiertem Gelände mit Slalomstangen, Wippe, Paletten etc. Der Boden ist morastig und sehr tief, also eine anstrengende und „dreckige“ Angelegenheit. Reto gewinnt den Lauf mit grossem Vorsprung (Siegerzeit ca 1min 40 sec) Der Lauf wird gleich wie der Riesenslalom gewertet. Der Sieger erhält 1000 Punkte, die folgenden anhand eines Faktors immer weniger. Es kommt also auf eine gute Zeit an, und nicht auf den Rang.

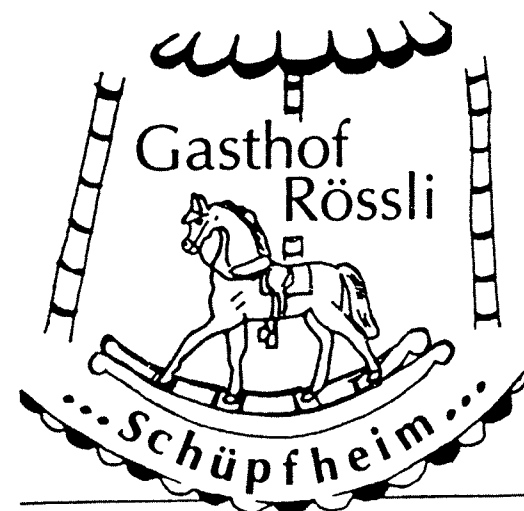
Gleich vor Ort werden die einzelnen Disziplinen ausgewertet und laufend neue Zwischenranglisten aufgehängt. Ungeduldig warten wir auf das Absenden, denn die Entscheidung an der Spitze ist recht knapp.

Schlussendlich gewinnt der Walliser Henri Zorn vor Heinz Schmid und dem einheimischen Christoph Drummer. Unsere Mannschaft schafft weitere gute Plazierungen: Reto 4., Benno 11., Beni 15., Köbi 17., Adi 19., Bruno 20. Marlène wird bei den Damen 4.

Der Anlass wird uns in guter Erinnerung bleiben. Das schöne Wetter, die sehr gute Organisation, viele aufgestellte Teilnehmer. Schade nur, dass nicht mehr mitmachten.



Heinz Schmid



Speiserestaurant

CH - 6170 Schüpfheim Telefon 041 - 484 10 70

Gepflegte Ambiance, vorzügliche Küche

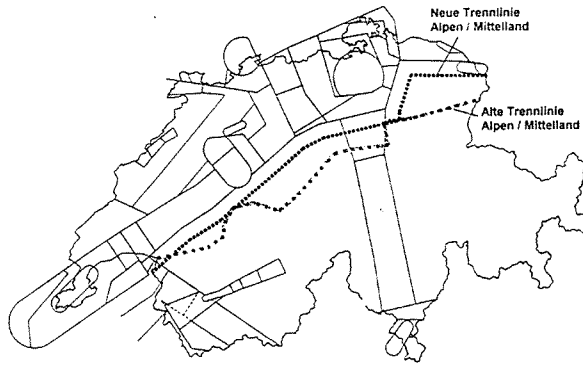
Familie Koch



# Gesetze und Vorschriften

Hans Vogel

Wie in allen anderen Bereichen gibt es auch für uns Gleitschirmflieger Gesetze und Vorschriften an welche wir uns halten müssen. Seit März 1997 gelten im Luftraum Schweiz folgende Änderungen. Die Untergrenze des Luftraumes D in den Alpen wird während den Militärflugdienstzeiten auf FL 130 / 3950 m herabgesetzt und die Trennlinie Alpen / Mittelland wird verlegt.

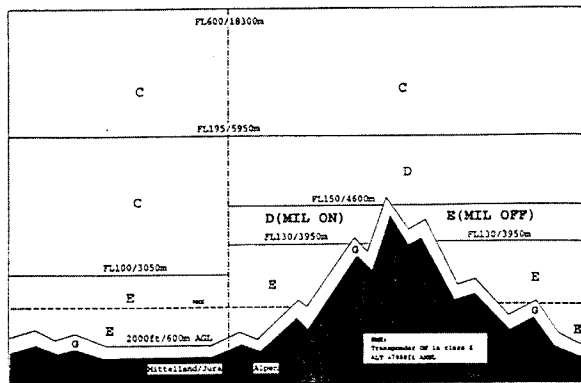


## Ziel der Neuregelung

Im Luftraum Schweiz tummeln sich viele Benutzer mit teilweise sehr unterschiedlichen Bedürfnissen. Vorab ging es deshalb darum, die Sicherheit durch eine vereinfachte Struktur des Luftraumes zu erhöhen. Es gibt keine Lösung, die allen gleichermassen gerecht wird und Kompromisse waren unumgänglich. Immerhin soll der Grundsatz "Luftraum für alle" verstärkt zur Anwendung gelangen und damit die Existenzberechtigung der Hängegleiter gefestigt werden. Zudem wird mit diesen Änderungen eine Angleichung an die Luftraumklassierung im angrenzenden Ausland erreicht.

## Was ist neu

Die für die Hängegleiter einschneidendste Änderung ist die Herabsetzung der Obergrenze des Luftraumes E über den Alpen während der Militärflugdienstzeiten (Montag bis Freitag, 0730 - 1205 und 1315 - 1705 Uhr) von bisher FL 150 / 4600 m auf neu FL 130 / 3950 m. Im Gegenzug werden dafür die Militärischen Trainingsräume über den Alpen von FL 100 auf FL 130 angehoben. Die zweite wesentliche Änderung betrifft die Verschiebung der Trennlinie Alpen / Mittelland nach Norden.



## Auswirkungen für Hängegleiter

Die überwiegende Zahl der Gleitschirmflieger wird sich auch nach der Herabsetzung der Obergrenze bei MIL ON im Luftraum der Klasse E bewegen. Hier finden sich sowohl Luftraumbenutzer, die nach Instrumentenflugregeln (IFR) als auch solche, die nach Sichtflugregeln (VFR) fliegen; oberstes Prinzip ist deshalb *sehen und ausweichen*. Die Flugsicherung bietet im Luftraum der Klasse E nur Unterstützung und garantiert keine Kollisionsverhütung. Problematisch kann es für Hängegleiter werden, wenn sie während MIL ON in den Alpen bei Talquerungen den Luftraum G verlassen, welcher sich wie ein Band von 600 m Höhe über den Grund zieht, und in den Luftraum D (FL 130 bis 195) einfliegen, was bei Tagen mit guter Thermik durchaus möglich ist. Luftraum D darf jedoch nur mit Funk und einer Bewilligung durch die entsprechende Flugsicherungsstelle befliegen werden. Es kann somit die einfache Regel aufgestellt werden: Während militärischen Flugdienstzeiten kein Flüge über FL 95 / 3050 m im Mittelland und über FL 130 / 3950m in den Alpen, sofern keine Bewilligungen vorhanden sind.

## Schlussbemerkung

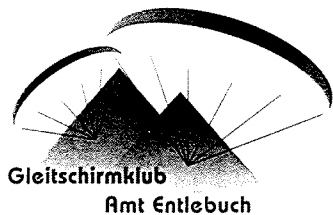
Der Erfolg eines Systems hängt von der Art und Weise ab, wie es durch seine Benutzer angewendet wird. Ein einziges "schwarzes Schaf" kann zum Misserfolg des Systems führen. Mit diesen Änderungen erhalten die Luftraumbenutzer nicht nur grössere Freiheiten, sondern auch mehr Verantwortung. Dies bedingt von allen Piloten im "System Luftraum Schweiz" eine ausgezeichnete Disziplin. Warum schreibe ich das alles. Unsere Fluggeräte und die Leistungen der Piloten werden immer besser. Wir unternehmen immer mehr Streckenflüge und werden dadurch mit diesen Massnahmen laufend konfrontiert. Um unseren schönen Sport weiterhin ohne grosse Einschränkungen bestreiten zu können müssen wir uns unbedingt daran halten.

Immer diverse Occasionen am Lager

**Auto Abächerli**  
**6196 Marbach**  
**034/493 41 64**

Verkauf und Reparaturen sämtlicher Automarken

Verkauf / Reparaturen von  
Mountainbikes und Velos



## 4'200 Höhenmeter für Frühaufsteher

### Verantwortliche Organisatoren

**Name:** Köbi Zemp

**Datum:** 26. Juli 1998

**Anlass:** Sonnenaufgang

**Startort:** Diverse

**Höhe:** unterschiedlich **Wind:** überall von vorne

**Landeorte:** Kienholz Brienz, Lungern und Habchegg Sörenberg

**Piloten:** Beni, Bruno, Hans mit Passagier Benjamin, Heinz S., Leo, Marcel, Patrick, Paul, Söppi, Thomas T., Walter, Köbi.

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

Bei einem kühlen, aber klaren Morgen gelingt es (fast) allen Piloten (den Youngsters sei es verziehen) rechtzeitig aus den Federn zu kriechen. Es freut uns ganz besonders, dass uns Anni und Peter Theiler, Doris Müller, Karin Eicher und Marie-Louise Zemp zu so früher Stunde aufs Briener Rothorn begleiten. Auf dem Gipfel weht uns ein schwacher Wind entgegen, als um 5.55 Uhr die Sonne in prächtigem Rot am Horizont emporsteigt. Jetzt ist es aber noch zu früh für einen Start. Deshalb stört es uns nicht, dass einige Steinböcke unseren Startplatz belagern. Nach einem kurzen Briefing durch den Organisator begeben wir uns ins Gipfelrestaurant. Damit wir unser Vorhaben von 4'200 Höhenmeter ohne Hungerast überstehen, geniessen wir das reichhaltige Frühstücksbüffet.

Bereits kurz vor 08.00 Uhr beginnt es in uns zu kribbeln und wir machen uns auf den Weg in Richtung Startplatz am Schongütsch. Die Devise lautet: Um 9.00 Uhr ist der letzte Pilot in der Luft Richtung Brienz. Nach einem phantastischen Morgenflug über dem Brienersee setzt, beinahe in flugplanmässigen Abständen, Pilot um Pilot im Kienholz zur Landung an. Mitten in diesen Schwarm von Entlebucher landen zwei einheimische Piloten, wovon einer Daniel Gyger ist und ganz in der Nähe wohnt. Daniel hat sich nach einem Telefon mit Köbi am Vortag spontan bereit erklärt, uns an den Bahnhof von Brienz zu fahren. Köbi bedankt sich bei Daniel im Namen der Anwesenden für diesen willkommenen Taxidienst mit einem Kaffeeglas mit Klublogo und etwas „Kühlwasser“ dazu. Auf dem Bahnhof in Brienz schwärmen noch alle von den vergangenen 20 bis 25 Flugminuten.

Um 09.52 Uhr geht's mit Zug und Postauto Richtung Brünig-Hasliberg weiter. An der Kasse der Bergbahn lösen wir einfache Fahrt Käserstatt-Hochsträss. Nach bequemer Fahrt mit Gondelbahn und Sessellift beginnt nun der Aufstieg zum

Hoch Stollen (2400 m ü. M.). Dieser Teil ist etwas mühsamer und schweiss-treibender. Nach 45 Minuten werden alle aber mit einer herrlichen Rundschau belohnt. Vorerst wird ausgeruht, getrunken und gegessen.

Für den kommenden Flug freut uns das tiefe Kondensationsniveau weniger. Für einen Flug über das kleine Melchtal direkt nach Lungern wird es aber allemal reichen. Wir entdecken ein Segelflugzeug vor uns und einige Gleitschirme links davon. Letztere sind auf Planplatten gestartet und beginnen dort zu steigen. Sofort beginnt auch an unserem Startplatz ein emsiges Treiben und schon bald wird der Hoch Stollen mit Farbtupfen noch verschönert werden.



Heinz startet als erster und zu unserem Erstaunen „säuft“ er gleich tief ab. Die einen schauen sich mit langen Gesichter an und die anderen verlangsamen ihre Startvorbereitungen. Doch plötzlich dreht Heinz über dem Kleinen Melchtal auf und winkt uns wieder von oben zu. Jetzt hat es aber Hans mit seinem Passagier Benjamin ernsthaft gepackt. Er zieht er zieht seinen Biplace etwas zu rasant auf. wird nach rechts abgedreht und stampft über einen ausgelegten Schirm. Doch nicht genug damit. Man hat das Gefühl, dass Hans seine vierzig Quadratmeter nicht ausreichen. Sein Schuh verfängt sich in den Leinen von Tarzans Schirm und nimmt diesen gleich mit in die Luft. Am Startplatz ertönt ein Riesengelächter nur der sonst humorvolle Tarzan fand das (komischerweise) gar nicht lustig. Hans hat aber die Situation schnell im Griff und mit einer perfekten Reaktion lässt er Brunos FreeX-Frantic aus etwa 5 Metern wieder fallen. Das Cabaret vom Klubpräsi ist vorbei und Bruno beginnt wohl oder übel mit dem Entwirren der Leinen von vorne.

Derweil Hans und Heinz unter einem Kumili aufdrehen, startet ein Pilot nach dem anderen zu einem mehr oder weniger direkten Flug nach Lungern. Bei diesem imposanten Flug geht der Blick von der prall gefüllten Arena des Brünigschwinget bis zum Sarnersee. Die gut Tausend Meter über dem Lungensee würden für ein rechtes Sicherheitstraining reichen.

Für den letzten Abschnitt unseres Ausfluges lösen wir Lungern-Schönbüel einfach. Nach einem kurzen Aufenthalt auf Schönbüel steigen wir in 15 Minuten

zum H6ch Gumme auf. Neben dem Endrad des Skiliftes breiten wir unsere Schirme zum letzten Mal aus. Es gilt den Arntristen zu umfliegen um zum Landplatz Habchegg n6rdlich der Talstation der LSBR zu gelangen. Mir gelingt es sehr schnell, den Arntristen zu 6berh6hen und so kann ich die nachfolgend startenden Kameraden gut beobachten. Dabei erschwert zunehmender Wind ihre Startvorbereitungen. Nur mit Geduld und kameradschaftlicher Hilfe heben nach und nach alle Piloten zu ihrem letzten Flug ab. Tropfenweise beenden alle ihren dritten Flug des heutigen Anlasses im Rahmen des T6tigkeitprogramm 1998.

Dass alle sehr durstig sind, hat der neue S6renberger Posthalter ( Leo) nach einem pointierten Insidertip bald erkannt und wir m6ssen uns zu einem Begutachten seiner Terrasse 6berreden richtiggehend 6berreden lassen. Karin und Leo sei f6r diese Spontaneit6t herzlich gedankt.

Zum Schluss spricht Hans ein Dankesch6n an den Organisator aus. Es war ein sehr gut organisierter Anlass, welcher sicher noch lange in Erinnerungen bleiben wird.

K6bi



## Alle kennen ihn, oder vielleicht doch nicht ?

Unter diesem Titel werden Beitr6ge in loser Folge f6r unser Kluborgan „Fullstall“ realisiert. K6bi Zemp hat ein Klubmitglied befragt.

**Name:** Martin Hug  
**geboren:** 27. Juni 1957  
**Wohnort:** seit 1979 Sch6pfheim  
**Beruf:** Sekundarlehrer  
gl6cklicher Familienvater  
**Hobbys:** Kanu und Gleitschirm



Martin, Du bist den Kameraden des Gleitschirmklubs Amt Entlebuch zumindest aus der Adressliste bekannt. Wir m6chten aber noch etwas mehr von Dir 6ber Dich wissen.

**K6bi:** Wann und wie bist Du zum Gleitschirmfliegen gekommen ?

**Martin:** Die Frage ist nicht mit einem Satz zu beantworten. Ich muss hier etwas ausholen. Ich war f6r ein Jahr in Amerika an einer Universit6t. Dort studierte ich Informatik, Physiotherapie bei Sportlern, Rehabilitation von Sportverletzungen. Ein sehr interessantes Gebiet. Nun war es so, dass man an dieser Uni f6r relativ wenig Geld alles m6gliche an Wahlfachkursen wie etwa Boxen, Fechten, oder Fliegen belegen konnte. Mein Ziel war es, mit einem Motorflieger selbst6ndig starten und landen zu k6nnen. Es war f6r mich aber auch klar, dass Motorfliegen der Schweiz kein Thema sein w6rde. Deshalb wollte ich auch keine volle Ausbildung im Motorfliegen. Nur eben mal starten und landen k6nnen.

Zur6ck in der Schweiz hat mich das Fliegen aber nicht losgelassen, und so nahm ich 1986 mit Studentenkollegen an einem Schnuppertag teil. Dieser Tag war ein Gaudi und so blieb ich bei Toni Amstutz in der Flugschule Zentralschweiz h6ngen. Die Pr6fung legte ich im Oktober 1988 ab.

**K6bi:** Wie oft fliegst Du ?

**Martin:** Ich bin ein klassischer Gelegenheitsflieger. In den 12 Jahren habe ich es auf etwa 350 Fl6ge gebracht. Die Fl6ge mache ich zum Teil in geraffter Form.

**K6bi:** Wie planst Du Deine Fl6ge ?

**Martin:** Ich konsultiere die Internetseite <http://www.stud.ee.ethz.ch/~segli/main.wetter.html> Da erhalte ich alle relevanten Daten zum aktuellen Wettergeschehen. Nun 6berlege ich mir, welcher Startplatz bietet sich mir jetzt an. Dabei 6berlege ich mir auch, wieviel Zeit habe ich und kommt eventuell ein Kamerad mit. Wenn ich viel Zeit habe, marschiere ich sehr gerne

auf einen Entlebucher Hoger und genisse dreimal ( beim Hochsteigen, bei der Gipfelrast und beim Runterfliegen) die herrliche Natur in unserer Gegend.

**Köbi:** Nun hast Du aber noch ein anderes Hobby, das Kanufahren. Ich denke, es gibt hier aber auch Parallelen zum Fliegen. Bei beiden ist man mit Strömungen unterwegs.

**Martin:** Das stimmt. Es gibt aber einen wesentlichen Unterschied. Die Strömung im Wasser kann man sehen und durch Erfahrung kann man sogar das Wasser lesen. Das heisst, man weiss anhand des Wasserbildes, was sich unter der Wasseroberfläche befindet. Beim Fliegen versuche ich wesentlich weniger die Strömung, welche durch die Thermik ausgelöst wird, zu interpretieren. Luftströmungen sind auch schwieriger zu analysieren als Wasserströmungen!

**Köbi:** Wie lange fährst Du schon Kanu ? Bist Du organisiert?

**Martin:** Seit 1981 paddle ich die Kleine Emme hinunter. Die meisten Kanuten sind mit dem ortsansässigen Kanuklub (gegründet 1985) verbunden. Hier helfe ich bei Schnupperkursen, welche in losen Abständen organisiert werden, regelmässig mit.

**Köbi:** In welchem Verhältnis betreibst Du die beiden Hobbies?

**Martin:** Hier möchte ich noch erwähnen, dass unser Fluss im Abschnitt zwischen Entlebuch und Doppleschwand eine Auenlandschaft von internationaler Bedeutung darstellt. Nun zur eigentlichen Frage. Ich denke es sind etwa 50% zu 50%. Nur muss ich sagen, dass sich das Kanufahren bedingt durch die Schneeschmelze (falls es immer eine solche gibt), sehr auf den Frühling konzentriert. Die Kleine Emme ist nur zu dieser Zeit echt befahrbar.

**Köbi:** Nun ist für uns Gleitschirmpiloten der Frühling doch auch die beste Jahreszeit. Bist Du hier nicht etwa in einem Dilemma ?

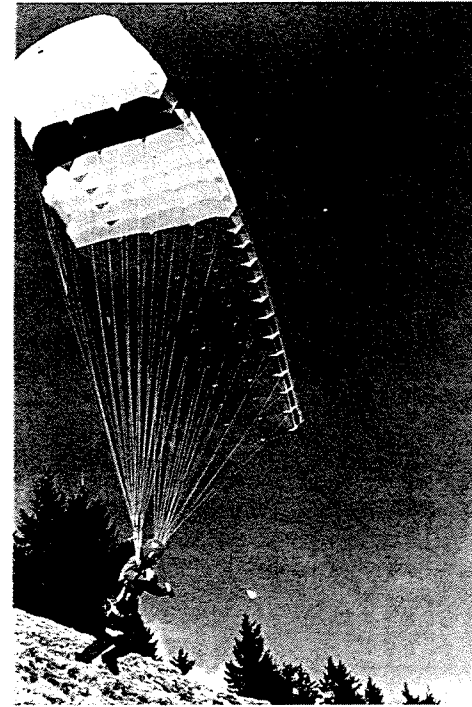
**Martin:** Nein. Für das Kanufahren braucht man keine Sonne. Was soll es, bis jetzt war ich doch eher der „Down-Flieger“ als der „Up-Flieger“. Doch Spass beiseite. Klar ist es bei herrlichem Frühlingwetter sehr schön den Fluss hinunter zu paddeln.

**Köbi:** Kanufahrer und Gleitschirmpiloten bewegen sich in der Strömung. Das ist doch sehr ähnlich? Siehst Du noch weitere Gemeinsamkeiten ?

**Martin:** Bei beiden Freizeitaktivitäten ist man mit Kameraden unterwegs. Die Kameradschaft und gegenseitige Hilfestellung ist von grosser Bedeutung. Beim Fliegen werden am Startplatz verschiedene Beobachtungen gemacht, miteinander verglichen und diskutiert. Man kann voneinander lernen und man wird so auch mental gestärkt. Dies hilft jedem Piloten, die für ihn und seinem fliegerischen Können entsprechende Entscheidung zu treffen. Unter den Piloten herrscht eine grosse gegenseitige Akzeptanz. Meine persönlich getroffene Entscheidung, zb. fliege ich bei dieser Windstärke noch oder nicht, wird von allen Flugkameraden respektiert und akzeptiert. Mir ist klar, dass jeder für sich allein fliegt und deshalb auch für sich allein verantwortlich ist. Beim Kanufahren spielt es sich vor dem Start ähnlich ab. Ein wesentlicher Unterschied ist der, dass man in Gruppen fährt. So ist die Gruppe ein Team, bei welchem jeder nicht nur für sich, sondern auch für jeden anderen des Teams verantwortlich ist. Man hilft sich gegenseitig Schwierigkeiten zu meistern und hat so die besten Voraussetzungen für ein gemeinsames, sicheres Erlebnis. Dies wiederum macht jeden mental stärker. Aus diesen Überlegungen kommt bei mir eine Solofahrt nie in Frage im Gegensatz zu einem Alleinflug von einem Berg.

**Köbi:** Zurück zum Fliegen. Jeder hat doch schlechtere Flüge und besondere Genussflüge. Kannst Du aus Deinem Flugbuch plaudern ?

**Martin:** Als einen Horrorflug möchte ich einen Flug im Jahre 1996 bezeichnen. Da hatte ich am Hausberg eine Windscherung erwischt. Diese bewirkte an meinem Genair einen Atomklapper. Es war überhaupt mein erster nennenswerter Klapper.



Als sensationelle Genussflüge möchte ich zwei erwähnen. Der Morgenflug vom Briener Rothorn (1993) über dem Briener See war etwas vom Feinsten. Im Jahre 1996 konnte ich den Hausberg toll überhöhen und als ich nach hause fliegen wollte ging es zu meinem Erstaunen bei der Schüpferegg erneut hoch, sodass ich die herrliche Aussicht zum Napf hin und in die Fontannentäler in vollen Zügen geniessen konnte.

**Köbi:** Hast Du etwas das Du den Klubkameraden speziell sagen möchtest ?

**Martin:** Ja. Ich möchte allen Kameraden in Erinnerung rufen, dass wir (Kanufahrer und Gleitschirflieger) uns alle in der Natur bewegen und uns dessen immer bewusst sein müssen. In der Natur gibt es sehr viel Schönes, aber auch viele Gefahren. Respektieren wir sie und denken wir stets daran, wenn Naturgewalten loslegen, ziehen wir trotz bestem Handeln und bestem Material immer den Kürzeren.

Martin besten Dank für die Auskunft und die guten Gedanken, welche Du uns mit auf den Weg gibst. Ich wünsche Dir mit dem neuen X-ACT Blue Sky and Happy Landing.

Köbi Zemp

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



Der gemütliche  
Treffpunkt  
für jung und alt!

# egg Marbach

Das Fluggebiet im Entlebuch

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

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

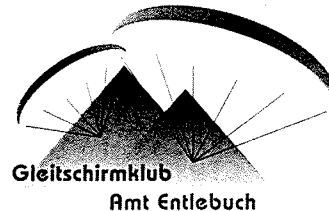


Das leistungsstarke  
Fachgeschäft:

# CHUHE

Hilda u. Paul Bieri-Roos  
Schuhhandlung, 6166 Hasle  
Tel: 480 46 47

# B I E R I



## Ausflug in den Jura

### Verantwortliche Organisatoren

**Name:** Schmid Heinz

**Datum:** 21. Mai 1998

**Anlass:** Juraausflug

**Startort:** Walenmatt

**Höhe:** 1200m

**Landeort:** diverse

**Wind:** NW

**Teilnehmer:** Marlenè, Beat, Köbi, Hans, Söppi, Benno, Leo, Bruno, Beni, Heiri, Walter D., Hansjörg, Heinz A., Heinz S., Paul, Philipp und Vreni Degen

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

Nach einer langen Biesenlage mit teils unfliegbaren Verhältnissen drehen die Winde genau zum Donnerstag hin, wir können also zu unserem Juraausflug starten.

Um 9 Uhr treffen wir uns mit der Familie Degen in Laupersdorf in der Nähe von Balstal. Philipp (Pippo) kennt sich im Jura gut aus und bietet sich als Führer an.

Unsere Absicht ist es, an der zweiten Jurakette zu fliegen, das heisst, Nordseite des Tales von Balstal nach Moutier. Das ist ein relativ flacher Hügelzug.

Unser erstes Ziel ist die obere Wengi bei Matzendorf. Dieser Startplatz ist ein Ausgangspunkt für viele Streckenflüge im Jura. Am Startplatz herrscht thermischer Aufwind, zwischendurch gibt es aber etwas komische Windspiele. Tärzu meint, es sei wohl nicht ganz sauber hier! Die Quellwolken deuten auf nördliche Winde hin, da wir aber nicht auf der Krete sind, können wir nicht beurteilen, wie stark deren Einfluss wirklich ist. Nachdem die ersten Hasen (besser Adler; sprich Joe Eagle) starten, sieht man sofort, dass es sich hierbei um Leethermik handelt, und wohl nicht der ideale Startort ist.

Nach einer kleineren Diskussion verlassen wir den Startplatz und fahren nach Gänsbrunnen. Dort kann man bis ganz auf die Krete und nach Nordwesten starten. Landeplätze gibt es entweder in Startrichtung im Welschen (Variante von HS; mit guter Erfahrung im Autostoppen) oder man kann überhöhen und landet bei Gänsbrunnen (Variante aller andern) Die Verhältnisse sind gut bis stark, und viele erreichen grosse Höhen und können auch die Krete wechseln. Gelandet wird überall zwischen Gänsbrunnen und Reiden (Lu)!

Da die Verhältnisse immer stärker werden, fahren einige wieder mit dem Bus ins Tal. Anschliessend treffen wir uns in einem Landgasthof und geniessen ein kühles Bier.

Es zeigt sich, dass der Jura wirklich etwas anders zum Fliegen ist. Meistens sind es nur kleine Höhenunterschiede, und man muss mit einem Auto hochfahren. Hier kann man entweder 5 Minuten fliegen oder dann gleich Stundenlang! Der Jura ist aber allemal eine Reise wert, ganz besonders im Frühsommer.

Heinz Schmid



# Teste Dein Wissen!



für  
Gleitschirm-  
flieger!

## Thema: Flugpraxis

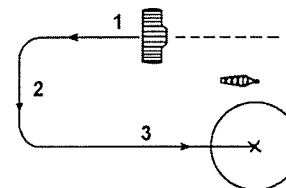
(Lösungen auf der letzten Seite)

- Wie führst du den Landeanflug aus, wenn du dich in 100m Höhe über dem Landepunkt befindest (schwacher Wind)?
  - Ich fliege Kreise bis auf den Landepunkt
  - Ich fliege zwei 180°-Kurven
  - Ich fliege eine Landevolte
  - Ich baue mittels Stallmanöver ab
- Welche Methode hat sich für das Einschätzen der Flughöhe bei einer Ziellandung bewährt (schwacher Wind)?
  - Man richtet sich am besten immer nach dem gleichen Geländepunkt
  - Horizontaldistanz mit der Vertikaldistanz vergleichen (gleichschenkliges Dreieck)
  - Man bleibt auf jeden Fall am besten über dem Zielkreis
  - Je mehr Distanz man vom Zielpunkt hat, um so sicherer gelingt die Ziellandung
- Dein Anflug ist etwas zu hoch. Du fliegst deshalb S-Kurven. Wie führst du diese bei wenig Wind aus?
  - Je nach Gleitschirm, ca. 20-50% bremsen, um nicht zu schnell über dem Punkt zu sein
  - Aus Sicherheitsgründen auf jeden Fall ohne anzubremsen
  - Aus Sicherheitsgründen nur an den vorderen Traggurten steuern
  - 90% bremsen um nicht zu schnell über dem Punkt zu sein
- Welches ist das richtige Verhalten, wenn man gezwungen ist, in einem Wald zu landen?
  - Ziehen der beiden Steuerleinen um rückwärts zu fliegen bis zum Bodenkontakt
  - Kurz über den Bäumen abflachen und den Kopf mit den Armen schützen, Beine zusammenhalten

- Sich vorbereiten, um den ersten Baum zu erfassen, indem man die Arme und die Beine spreizt
  - Normale Fluggeschwindigkeit, nicht abbremsen
- Welche Flugtaktik wählst du bei starkem Wind (fast horizontaler Windsack), wenn du dich in 100m Höhe über dem Zielkreis befindest?
    - Sofort in den Gegenanflug drehen
    - Erst in ca. 50m Höhe in den Gegenanflug drehen
    - Nicht mit dem Wind fliegen, durch mehr oder weniger aufkreuzen die Ziellandung durchführen
    - Abkreisen, Volte und dann die Ziellandung durchführen
  - Aus einem unbestimmten Grund (Abnutzung oder Reibung) reisst während des Fluges eine der Steuerleinen. Wie verhältst du dich?
    - Ich fliege über offenes Gelände und ziehe sofort den Notschirm
    - Ich fliege mit der intakten Steuerleine eine Kurve und mache gegen den Hang eine Notlandung
    - Ich steuere mit den vorderen Traggurten und flare (schweben aus) mit einer Steuerleine
    - Ich steure mit den hinteren Traggurten
  - Du wirst von einer Starken Windströmung abgetrieben und musst wassern. Wie verhältst du dich?
    - In 10m Höhe vollständig vom Gurtzeug lösen
    - Brustgurt lösen, Diagonal- und Beingurten lockern. Nach der Wasserung sofort vom Gurtzeug befreien
    - Gleitschirm zusammenfassen und damit ans Ufer schwimmen
    - In ca. 15m Höhe voll abbremsen, damit das Eintauchen möglichst im Stillstand geschieht
  - In welcher Reihenfolge kontrollierst du unmittelbar vor dem Start (5-Punkte-Check)?
    - Gurtzeug geschlossen, Schirmkappe, Traggurte / Leinen / Bremsen, Wind, Luftraum frei
    - Gurtzeug angepasst, Leinen frei, Bremsen frei, Wind, Luftraum frei
    - Wind, hintere Traggurten, Vordere Traggurten, Luftraum frei, Gurtzeug geschlossen
  - Beim Endanflug zur Landung dreht ganz plötzlich der Wind. Du bemerkst, dass du mit Rückenwind anfliegst. Was unternimmst du?
    - Ich mache sofort eine Kehrtkurve, um gegen den Wind zu landen
    - Ich setze meine Endanflug fort und mache eine stark abgebremste Landung, möglichst brüsk
    - Rückenwindlandungen sind kein Problem
    - Keine Antwort ist richtig

- Welche Drehrichtung wählst du beim abbauen von überschüssiger Höhe, unmittelbar vor dem Einstieg in die Landevolte?
  - Immer links
  - Die gleiche Drehrichtung wie die Volte
  - Immer rechts
  - Je nach Windrichtung

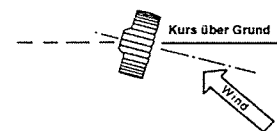
- Wie heissen die Teile der Landevolte?



- Gegenanflug, 2 Endanflug, 3 Landeanflug
- 1 Landeanflug, 2 Queranflug, 3 Endanflug
- 1 Queranflug, 2 Gegenanflug, 3 Endanflug
- 1 Gegenanflug, 2 Queranflug, 3 Endanflug

- Vorheriges Überfliegen des Landeplatzes ist
  - Nicht erlaubt
  - Nicht empfehlenswert
  - Zu empfehlen, zur Beobachtung des Windsackes und der Hindernisfreiheit
  - Vom BAZL und SUVA vorgeschrieben zwecks Unfallverhütung

- Dieser Hängegleiter



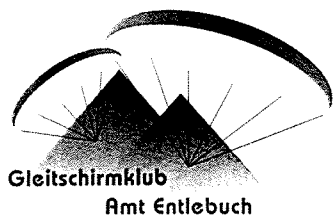
- schiebt
- fliegt eine Glissade
- kreuzt auf
- flart nach rechts aus

- MSL ist
  - Die Höhe über dem Flugplatz
  - Die Höhe über dem mittleren Meeresspiegel

- Die Flugfläche nach Standard-Atmosphäre
  - Die Höhe über dem mittleren Bodenniveau
- Mit welcher Veränderung musst du bei einem Alpinflug (Hochgebirge) unter anderem rechnen?
    - Kalte Luft hat eine grössere Dichte, in der Regel dadurch eine kürzere Startstrecke
    - Die Eigengeschwindigkeit ist geringer
    - Selbst bei Gleitflügen kann man in Luftstrassen gelangen
    - Kalte Luft hat geringere Luftdichte, deshalb wird die Startstrecke grösser
  - Weshalb muss der Check immer in der gleichen Reihenfolge ablaufen?
    - Auf diese Art wird man am wenigsten etwas vergessen
    - Damit man in der Schule etwas zu lernen hat
    - Weil die Reihenfolge sinnvoll ist und es somit alle gleich machen sollen
    - Keine der Antworten ist richtig
  - Auf welche Gefahren muss man sich vorbereiten, wenn man aus einer Waldschneise startet?
    - Man startet nie aus einer Waldschneise
    - Mit Turbulenzen
    - Keine Gefahren, Schneisen sind ideal für einen Start (windstill)
    - Das ist nur bei Windstille möglich
  - Was verstehst du unter Stalldrehungen?
    - Der Gleitschirm fliegt bei der Drehung Rückwärts
    - Der Anstellwinkel ist negativ
    - Der Gleitschirm dreht entgegen der Drehrichtung in der Bremse gezogen wird
    - Drehungen mit einseitigem Strömungsabriss
  - Wie durchfliegt man eine turbulente Zone?
    - Möglichst schnell, am besten im voll beschleunigt
    - Einen Stalomkurs fliegen
    - Abgebremst, mit erhöhtem der Staudruck wird
    - Möglichst langsam, stark abgebremst (nahe am Stalpunkt)

(die Lösungen siehe weiter hinten)

Auswertung:	Punkte	Leistungsbeschreibung
17 - 19 P		sehr gut
13 - 16 P		lückenhaft
08 - 12 P		Theorie lernen
< 8P		lebensgefährlich wenig



Gleitschirmclub  
Amt Entlebuch

## GLEITSCHIRMCLUB PICKNICK

### Verantwortliche Organisatoren

**Name:** Wermelinger Ludwig  
Wermelinger Paul

**Anlass:** Picknick  
**Datum:** 16. August 1998  
**Startort:** Schimbrig  
**Höhe:** 1816 Müm  
**Wind:** von vorne  
**Landeort:** Picknickplatz Bohrplatte, Finsterwald

**Teilnehmer:** Vogel Hans, Vogel Adrian, Vogel Beni, Bänz, Zihlmann Jöggu, Emmenegger Joe, Theiler Peter, Lötscher Heiri, Tärzu, Wicki Isabella, Wicki Reto, Schmid Leo, Müller Walter, Schmid Heinz, Lustenberger Marlène, Koch Beat, Wermelinger Ludwig, Wermelinger Paul

### Bericht zHd. des Sportchefs des GSK Amt Entlebuch

Am Sonntag, den 16. August konnten wir unser Picknick unter herrlichstem Sonnenschein durchführen. Als LW und PW um ca. 10.30 Uhr auf dem Picknickplatz Bohrplatte bei Finsterwald eintrafen, fanden wir nur lauter reservierte Tische vor. Was unternehmen? Kurz entschlossen holten Beat K. und LW bei uns zu Hause zwei Tischgarnituren. So konnten wir uns ein bisschen neben der Grillstelle an einem schattigen Platz gemütlich einrichten ( es war der ideale Platz ).

Nach und nach fanden sich doch recht viele PicknickerInnen und auch die hochzeitsmüden Cracks ein. So konnte sofort mit "Fleischeli übertue" begonnen werden. Als nun alle sich reichlich gepflegt hatten, brachen einige Richtung Schimbrig auf, um einen Flug vom „Schwefelberg“ („Schafberg“) zu machen. Wie sich herausstellte, konnten alle einen herrlichen Flug absolvieren. Nicht allen gelang es aber, wieder bei der Bohrplatte zu landen, da doch einige vom Streckenflugfieber gepackt wurden. Nach gemütlichem Beisammensein brachen nach und nach die PicknickerInnen auf. Es grenzte beinahe an ein "i'ne Gang use springe".

Wir möchten uns bei allen recht herzlich bedanken für euer Erscheinen und hoffen auf schönes Picknick im nächsten Jahr.

Wermelinger Ludwig  
Wermelinger Paul

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

Restaurant Bad  
Schüpfheim

Gute Ambiance    Excellente Küche



Zur idealen Flugvorbereitung gehören eine Reihe von Fragen, die man sich stellen sollte:

## → Wie fühle ich mich?

Eine gute geistige und körperliche Verfassung ist wichtig für einen erfolgreichen und unfallfreien Flugtag. Genügend Schlaf fördert die Konzentrationsfähigkeit. Starke Erkältungen, Fieber und Medikamente verzögern die Reaktionsfähigkeit und klares Denken in kritischen Situationen.

## → Welches sind die heutigen Wetterbedingungen?

Ein regelmässiger Blick an den Himmel, sowie das Verfolgen von Wetterprognosen an Radio und Fernsehen gehören zur täglichen Flugvorbereitung.

Um sich Informationen über aktuelle Wind und Wetterlagen einzuholen, gibt es verschiedenste Möglichkeiten. Hier eine Auswahl davon:

- **Fernsehen:** Programm SF1 (ab 7.30 Uhr bis ca. 9.00 Uhr Wetterkanal mit Panoramabildern aus der Schweiz)
- **Teletext:**

Flugwetter	Seite 761	(zwei mal täglich aktualisiert)
Segelflugwetter	Seite 762	(mit Thermikprognosen)
Bergwetter	Seite 194	(Bergstationen: Temp./Wind)
Freizeitwetter	Seite 196	(Schweizer Orte: Temp./Wind)
- **Telefon:**

SMA Zürich/Flugwetter	157 126 221	-86 Fr./min
SMA Zürich/persönl. Beratung	157 52 620	2.13 Fr./min
Flugwetterzentrale Zürich (pers. Beratung)	01/816 20 23	
- **Internet:** <http://www.stud.ee.ethz.ch/~segli/main.wetter.html>

## → Wieviel Zeit steht mir zur Verfügung?

### → Welches Fluggebiet ist heute sinnvoll?

Die Auswahl des Fluggebietes steht natürlich in direktem Zusammenhang mit dem Faktor Zeit und den Wind- und Wetterbedingungen.

### → Was erwarte ich vom heutigen Flug?

Sehen die Bedingungen nach einem thermisch aktiven Flug, einem Streckenflug oder nach einem Sinkflug aus?

Je nach Erwartung ist es ein Muss im Vorfeld Segelflug- Landkarten und Flugführer genauer unter die Lupe zu nehmen. Ein verregneter Tag kann auch mal genutzt werden, um Streckenflüge anhand von verschiedenen Daten (Wetterlage, Wind, Sonneneinstrahlung etc.) zu analysieren oder zu planen.

### → Was gehört zur heutigen Flugausrüstung?

Je nach Beantwortung der vorgehenden Überlegungen müssen zusätzlich zur Standardausrüstung weitere Kleider, Verpflegung oder Karten eingepackt werden.

# Als Passagier miterlebt

Etwa vier bis fünf Tage gaben wir uns Zeit, um ein Stückchen der Schweiz mit dem Tandemschirm zu erkunden. Für mich war bereits das Vorbereiten ein kleines Abenteuer. Galt es doch, Kleider und Körperpflegeprodukte auf kleinstem Raum einzupacken. Das Ganze durfte auch nicht allzu schwer werden, da Hans diesen Rucksack während dem Flug am Rücken hatte, und ich dafür bei den Märschen. Für die zweite Augustwoche versprach die Wettervorhersage eine stabile Hochdrucklage für mehrere Tage.

Der Abflug wurde für den Sonntagnachmittag ab dem Briener Rothorn geplant. Ich liess mein Auto am Bahnhof in Schüpfheim. Da zu dieser Zeit kein Postauto fuhr, machte ich Autostop. Alte Teenagererinnerungen wurden im mir wach, als ich da an der Strasse stand und den Daumen raushielt.

Hans traf ich dann auf dem Rothorn, wo er Passagierflüge gemacht hatte. Er schwärmte von den optimalen Flugbedingungen an diesem Tag. Er war bereits über 3000 m ü.M. geflogen. Bis wir wieder am Startplatz standen, war es vorgerückter Nachmittag. Nach dem Start machten wir gleich etliche Meter über dem Gipfel gut. Mit einem genügenden Polster an Höhe (so meinten wir wenigstens) glitten wir Richtung Brünig. Auf dem Weg zum Wilerhorn konnten wir das Polster jedoch nicht mehr ausbauen und über dem Brünig verloren wir ebenfalls noch etliche Höhenmeter. Die gute Sonneneinstrahlung am Gibel half uns auch nicht mehr weiter. Wir kamen dort zu tief an und bei der Suche nach einem guten Schlauch gerieten wir bald in den Schatten. Eine Landung in Lungern wurde unumgänglich. Somit reisten wir mit der Bahn nach Engelberg, wo Hans für den nächsten Tag Tandemflüge vereinbart hatte. Wir buchten das Zimmer im Hotel Bellevue natürlich nur für eine Nacht, denn unser Ziel vom Montag hiess, von Engelberg wegzukommen.

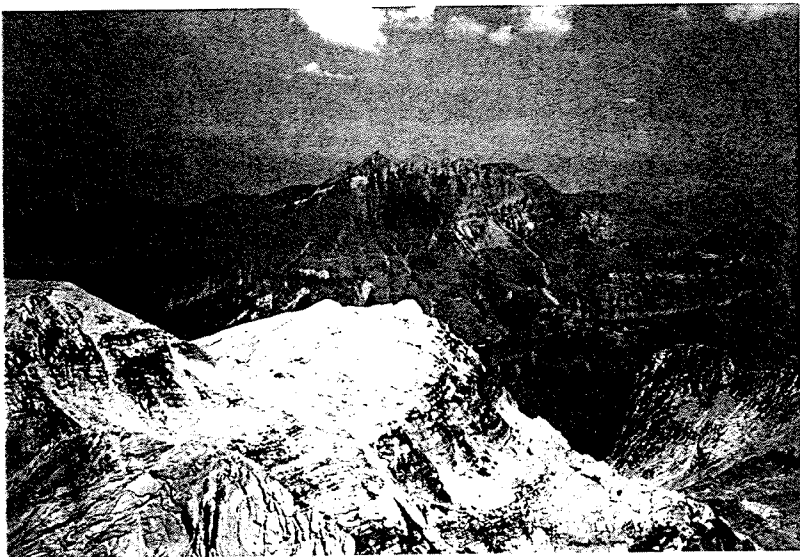
Mit diesen Plänen stiegen wir am nächsten Morgen gutgelaunt aus den Federn. Der Blick aus dem Fenster war vielversprechend. Übrigens - ein herrlicher Moment, wenn die Sonne über dem Hahnen langsam aufsteigt und den Titlis bescheint.

Nachdem Hans für die Flugschule zwei Tandemflüge absolviert hatte, kam er nicht gerade euphorisch zurück. Er war bei beiden Flügen die 2000 m - Grenze nicht über nicht übersteigen. Auf dieser Höhe schien eine Inversionsschicht zu liegen, welche kaum zu durchbrechen war. Trotzdem fuhren wir mit der Bahn zum Startplatz auf der Fürenalp. Wir starteten problemlos und hatten sehr schnell ein paar hundert Meter überhöht. Doch dann lag hier wieder diese unsichtbare Grenze, von der mir Hans ja schon erzählt hatte. Er konnte einfach nicht begreifen, dass man diese Inversionsschicht nicht durchbrechen konnte. Wir flogen fast den ganzen Südosthang von Engelberg ab und suchten nach guter Thermik. Etwa nach 40 Minuten machte sich mein Magen von diesem Herumgekurve und -gekratze bemerkbar. Ein Ch.....säckli wurde nötig. Hans gab sich dann doch geschlagen, wir landeten und buchten halt unplanmässig für eine zweite Nacht im Hotel Bellevue.

Am Dienstag begaben wir uns gegen Mittag gemütlich auf den Weg zum Brunni. Die Sonne lachte mit uns um die Wette. Schon bald entdeckten wir die ersten kleinen Wölkchen, die sich bildeten, um Minuten später wieder zu verschwinden. Wir verpflegten uns noch kurz am Startplatz. Man kann ja nie wissen, wann man wieder festen Boden unter den Füßen hat. Hans meinte, die Verhältnisse würden immer besser. Auch die Sonneneinstrahlung war jetzt optimal. Also hopp, warme Kleider anziehen, auslegen, bereitmachen und starten!

Schon kurz nach dem Start fanden wir einen guten Einstieg. Das Vario piepste ohne Unterbruch und in allen Tönen. Kurze Zeit später gerieten wir aber von der guten Linie ab und verloren wieder sehr schnell viel Höhe. Nach kurzem Suchen stiegen wir jedoch wieder in einen Megaschlauch ein. So konnten wir plötzlich ersten Blick über die Walenstöcke in Richtung Brisen werfen. Ich musste schon ab und zu aufs Vario schauen, um mich zu vergewissern, auf welcher Höhe wir uns wirklich befanden (ca.3300m). Ein geniales Gefühl, als Passagier Gipfel um Gipfel zu überfliegen, im Wissen, dass man nur mit einem so kleinen unscheinbaren Gerät wie einem Gleitschirm unterwegs ist.

Wir flogen dann via Brisen in Richtung Oberbauenstock und weiter über den Urnersee zu den Eggbergen. Mein Pilot probierte die Thermik möglichst gut auszunutzen, um genügend Höhe zu behalten. Kurz nach der Urnerseeüberquerung verloren wir trotzdem etwas den Anschluss. Suchen und kratzen an verschiedenen Stellen brachte wenig Erfolg. Wir entschlossen uns zu einer Zwischenlandung oberhalb Bürglen. Inzwischen waren wir zwei Stunden unterwegs. Mir war bei dieser Höhe auch etwas kalt geworden. Nach einem Imbiss und einer Verschnaufpause stiegen wir zu einem etwas höhergelegenen Startplatz, den wir vorher entdeckt hatten. Wir hatten Glück. Schon kurz nach dem Start konnten wir wieder einmal in einen herrlichen Thermikschlauch einsteigen. Wir überquerten nun den Kinzigpass. Inzwischen war es schon wieder später Nachmittag. Unser Traum, den Klausenpass auch hinter uns zu lassen, fand dann zuhinterst im Schächental ein jähes unvorhergesehenes Ende. Glücklicherweise fanden wir einen Bauer, der mit dem Auto talauswärts fuhr. Er nahm uns bis zur Klausenstrasse mit. Dort mussten wir feststellen, dass das letzte Postauto über den Pass kürzlich vorbeigefahren war. Wir probierten es mit Autostop. Als wir schon glaubten, hier eine Unterkunft suchen zu müssen, hielt endlich jemand. Während der Fahrt stellte sich heraus, dass es sich beim Fahrer ebenfalls um einen Gleitschirmpiloten handelte, der auf dem Klausen gestartet war und jetzt mit seiner Frau seinen Töfö holen musste.



Auf dem Pass entschieden wir uns nach Begutachtung des Geländes zu einem Abendgleitflug Richtung Urnerboden. Dort angekommen, bezogen wir dann im Hotel ein Massenlager. Gut gestärkt fuhren wir am nächsten Morgen mit dem Postauto ins Tal. Unser neues Ziel hiess Gumengrat ob Braunwald. Dorthin gelangten wir ab Linthal mit der Standseilbahn, dem Sessellift und einem steilen Aufstieg zu Fuss zum Startplatz. Der Himmel sah vielversprechend aus. Auch die Landschaft im Glarnerland ist sehr schön. Die Verhältnisse glichen denen vom Vortag. Nach uns trafen am Startplatz noch diverse einheimische Piloten ein. Man knüpfte sofort Kontakt. Ein Pilot erklärte uns, welche Strecke wir verfolgen müssten, um eventuell Sargans zu erreichen. Die Wölklein schienen sich immer optimaler zu entwickeln. Wir bereiteten uns gemächlich auf den Start vor, um dann im besten Moment starten zu können. Der einheimische Pilot mit den guten Tips startete bereits. Minuten später wollten auch wir in der Luft sein. Da bildete sich plötzlich eine schwarze Wolke über dem Gumengrat. Der Startplatz lag somit voll im Schatten. Hätten wir geahnt, dass sich dieser Brocken nie mehr auflösen würde, wären wir natürlich ebenfalls sofort gestartet. Doch glaubten wir, wie viele einheimische Piloten auch, dass bald wieder die Sonne auf unser Plätzchen scheinen würde. Doch es kam noch besser: Ein kleiner Wirbel verwickelte unseren Schirm derartig, dass wir kurze Zeit später eine gute Windlage, nicht nutzen konnten. Danach herrschte eigentlich nur noch Abwind mit

ganz wenigen Ruhephasen. An Aufwind war nicht mehr zu denken. Später konnten wir es uns auch nicht erklären, wieso wir bei den guten Verhältnissen gleich nach dem Aufstieg auch nicht sofort gestartet waren.



Mussten wir jetzt wirklich zu Fuss ins Tal? Hans meinte dann, der lange Startplatz würde es erlauben bei einer Null-Windphase einen Start zu versuchen. Also warteten wir nochmals ab. Der Start gelang uns auch nach einer sehr langen Rennstrecke. Natürlich war nur noch ein Gleitflug ins Tal möglich. In Linthal bezogen wir dann ein Zimmer, um den nächsten Tag abzuwarten. Allerdings war die Wetterlage nicht mehr so stabil.

Als wir dann am nächsten Morgen das Rauschen des Regens vom Fenster her vernahmen, war die Situation schnell klar. Wir lösten das Ticket Linthal-Schüpfheim via Zürich HB-Luzern. In Zürich sahen wir uns während dem Zwischenhalt noch die kunstvoll bemalten Kühe rund um den Bahnhof an. Um ein Erlebnis und viele Eindrücke reicher, schloss sich dann mit der Ankunft in Schüpfheim für uns der Kreis.

Menznaun, im September '98  
Klara Studer



**Zinnwaren + Pokale**

**Holzwaren**

**Mineralien**

**Schilder**

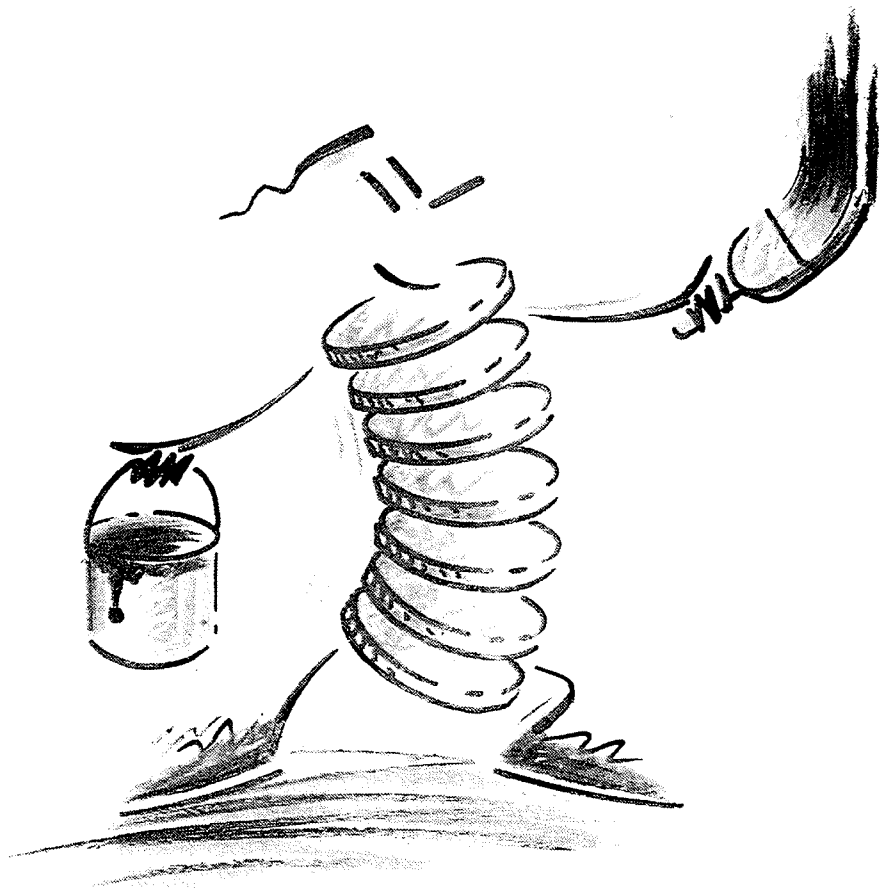
**Beschriftungen**

**R. Marti, Gravuren 6166 Hasle**

**Tel/Fax 041/480 42 12**



Hier muss Ihr Geld arbeiten.



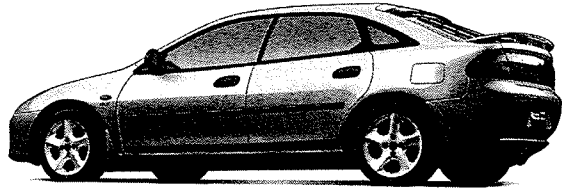
## Zwischenrangliste Klubmeisterschaft 1998

Rang	Teilnehmer	Gstaad	Jura	Picnic	Fronarb	Punkte
1	Heinz Schmid	50	20	20	20	110
2	Reto Wicki	48		20	20	88
3	Benno Zihlmann	46	20	20		86
4	Beni Vogel	44	20	20		84
5	Köbi Zemp	42	20		20	82
6	Bruno Studer	38	20	20		78
7	Beat Koch	34	20	20		74
8	Josef Emmenegger	30	20	20		70
9	Marlenè Lustengenger	28	20	20		68
10	Adrian Vogel	40		20		60
11	Leo Schmid		20	20	20	60
12	Hans Vogel	36	20			56
13	Heinz Abächerli	32	20			52
14	Walter Müller	26		20		46
15	Heiri Lötscher		20	20		40
16	Hansjörg Zihlmann		20	20		40
17	Walter Duss		20			20
18	Ludwig Wermelinger			20		20
19	Peter Theiler			20		20
20	Paul Wermelinger			20		20

### Verschiedene Hinweise

- Der nächste Klubanlass ist am Freitag den 6. Nov. (Schlusshöck)
- Wer noch Streckenflugprotokolle hat, soll diese bis Ende Oktober abgeben!
- Wer während des Jahres Frohnarbeit geleistet hat, soll dies ebenfalls melden!
- Das Infoband gibt laufend Auskunft über die verschiedenen Aktivitäten des Klubs

Heinz Schmid



# 323 Silverstone

Wer das Glanzstück in ultra-limitierter Auflage fahren will, muss schnell reagieren. Den Sportwagen mit 114 PS, 15"-Leichtmetallfelgen «Tech 3», Nebellampen vorne, Heckspoiler, elektrischem Schiebedach, Aluminium-Schalthebel, Eibach-Sportfedern und nummeriertem Schild gibt es ab Fr. 26 600.-. Kommen Sie schnell bei uns vorbei.



## 323 Silverstone

Wer das Glanzstück in ultra-limitierter Auflage fahren will, muss schnell reagieren. Den Sportwagen mit 114 PS, 15"-Leichtmetallfelgen «Tech 3», Nebellampen vorne, Heckspoiler, elektrischem Schiebedach, Aluminium-Schalthebel, Eibach-Sportfedern und nummeriertem Schild gibt es ab Fr. 26 600.-. Kommen Sie schnell bei uns vorbei.



323 FSilver 2d



**mazda**

und Pneu-Service



**Limacher Automobile**

Chrutzerstr. 10 6170 Schüpfheim Telefon 041 484 25 32

### Lösungen:Quiz

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

## WAS WIR BEOBACHTEN

BENI VOGEL

### Naturerscheinungen im Zusammenhang mit dem Wetter

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

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

### Blauer Himmel

#### BEOBACHTUNG

Immer wieder eindrucksvoll ist das folgende Erlebnis im Gebirge: An einem windstillen und wolkenlosen Tag erscheint das Blau des Himmels von kräftiger Intensität und absoluter Reinheit, im Winter meistens noch stärker als im Sommer. Kommen wir dann wieder ins Tal, so ist der blaue Himmel, obwohl noch schönes Wetter und Sonnenschein, schon viel blasser. Und in der Stadt hat man an schönen Tagen oft mehr den Eindruck eines fahlen Weissblau oder Graublau als jenes tiefblauen Farbtons.

Aber auch auf Reisen stellt man Unterschiede in der Blautönung fest, z. B. in den Tropen. Überhaupt muss der südliche Himmel nicht stets so blau sein, wie er besungen wird. Um das festzustellen, genügt eine Fahrt ins Tessin oder nach Italien.

#### PHYSIK

Der blaue Himmel ist das Ergebnis des Zusammenwirkens von Sonnenlicht und Atmosphäre. Ohne Atmosphäre hätten wir einen dunklen Taghimmel und könnten neben der Sonne auch Sterne sehen. Die Sonnenstrahlen werden an den Molekülen der Luft und an den in der Atmosphäre befindlichen Staubpartikeln und Wassertropfen nach allen Richtungen hin zerstreut.

Wie kommt es zum Farbton blau? Wenn unsere Augen von allen Farben des Spektrums getroffen werden, sehen wir weiss. In der Atmosphäre werden an den Molekülen, Partikeln und Tropfen bevorzugt die kurzweiligen, blauen Strahlen zerstreut. Es ist der blaue Anteil des Sonnenlichts, der in der Atmosphäre auf diese Weise viel stärker zur Geltung kommt als das rote, gelbe oder grüne Licht.

Auch für die wechselnde Kraft der Blautönung gibt es einen ebenso einfachen wie wichtigen Grund: die die Atmosphäre trübenden Elemente sind die Staubteilchen und die Wassertropfen. Je mehr sie in der Luft vorhanden sind, umso blasser wird das Blau. Der Himmel erscheint dann auch bei trockenem, schönem Weiter manchmal sogar mehr weiss und grau als blau. Umgekehrt verstärkt das Fehlen von Staubteilchen und Wassertropfen die Blaufärbung (Beispiel Hochgebirge!).

## WETTERGESCHEHEN

Nicht immer ist blauer Himmel mit einer Hochdrucklage (Schönwetter) gekoppelt. Vorübergehende Aufheiterungen (Zwischenhoch!) bringen oft ebenso tiefblauen Himmel wie Föhnwetter im Voralpenland. Bei diesen Wetterlagen ist die Fernsicht oft ausgezeichnet. Manchmal tritt auch vor dem Eintreffen einer Warmfront - nach vorangegangener Eintrübung - plötzlich ein kurzfristiges Aufreißen der Wolkendecke ein, und man ist verblüfft über die kräftige, fast „unwirkliche“ Blaufärbung des Himmels. Das Wettergeschehen ist instabil und von der Tiefdrucklage beherrscht.

Umgekehrt ist häufig während einer sommerlichen Hochdrucklage das Himmelsblau auffallend blass - ein Zeichen für zunehmende Anreicherung der Luft mit Staub. Die Fernsicht ist gering, in Horizontnähe ist es ausgesprochen dunstig. Hierbei gibt es jahreszeitlich Unterschiede: das Himmelsblau während Hochdrucklagen in Frühjahr und Herbst ist in der Regel intensiver als während der Sommermonate. Obwohl Hochdruck herrscht, ist das Himmelsblau im Winter während einer Inversion von Staubteilchen geschwächt. Erst von höheren Beobachtungsorten aus nimmt die Intensität der Blaufärbung zu.

## PROGNOSE

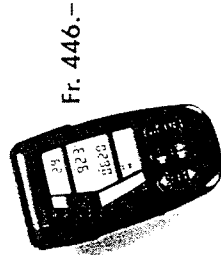
Der Grad der Blaufärbung des Himmels kann ein Indikator für das kommende Wettergeschehen sein. Für das Flachland gültig sind drei Faustregeln:

1. Extremes dunkles Blau, verbunden mit fast überscharfer Fernsicht, weist auf eine labile Wetterlage hin. Eine plötzliche Wetterverschlechterung mit Wind (Sturm) und Niederschlag ist nicht ausgeschlossen.
2. Mittleres bis leuchtendes helles Blau deutet auf Fortdauer einer Schönwetterlage.
3. Zunehmender Übergang von Blau nach Weiß oder Grau verbunden mit Dunst, weist auf Wetterumschlag hin (Tiefdruck).

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



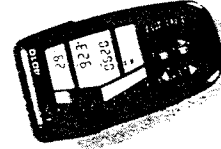
# FLYTEC-COMPACT-SERIE 4000



Fr. 446.-

### FLYTEC 4005

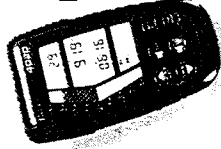
Höhenmesser  
Variometer/Integrator  
Geschwindigkeitsanzeige<sup>1</sup>  
Echtzeituhr und Stoppuhr  
Temperaturanzeige  
Flugbuch  
<sup>1</sup> mit Speedsensor Option



Fr. 496.-

### FLYTEC 4010 REAL-TIME

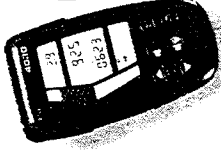
Höhenmesser  
Variometer/Integrator  
Geschwindigkeitsanzeige<sup>1</sup>  
Echtzeituhr und Stoppuhr  
Temperaturanzeige  
Flugbuch mit Direktausdruck  
Datenausgang Drucker/PC  
<sup>1</sup> mit Speedsensor Option



Fr. 665.-

### FLYTEC 4020 PROFESSIONAL

Höhenmesser  
Variometer/Integrator  
Geschwindigkeitsanzeige<sup>1</sup>  
Echtzeituhr und Stoppuhr  
Temperaturanzeige  
Flugbuch mit Direktausdruck  
Datenausgang Drucker/PC  
Barograph (FAI-konform)<sup>1</sup>  
Polarisaufzeichnung<sup>1</sup>  
FlyChart 4.0 for Windows  
<sup>1</sup> mit Speedsensor Option



Fr. 996.-

### FLYTEC 4030 GPS-ACCESS

Höhenmesser  
Variometer/Integrator  
Geschwindigkeitsanzeige<sup>1</sup>  
Echtzeituhr und Stoppuhr  
Temperaturanzeige  
Flugbuch mit Direktausdruck  
Datenausgang Drucker/PC  
Barograph (FAI-konform)  
Polarisaufzeichnung<sup>1</sup>  
Gleitzahlrechner<sup>2</sup>  
Sollfahrt nach McCready<sup>1</sup>  
Endanflugrechner<sup>1</sup>  
FlyChart Pro 4.0 for Windows  
<sup>1</sup> mit Speedsensor Option  
<sup>2</sup> mit GPS-Empfänger-Option

# FLYTEC

King of the air

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

## 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

## Impressum:

- Verlag:** Sekretariat GSK Amt Entlebuch  
Im Bienz 11 6170 Schüpfheim 041/484 29 05
- Redaktion:** Marlene Lustenberger, Köbi Zemp,  
Hans Vogel, Heinz Schmid, Beni Vogel
- Weitere Mitarbeiter:** Paul Wermelinger
- Layout:** Hans Vogel, Heiri Lötscher  
Marcel Wermelinger, Beni Vogel
- Werbung / Inserate:** Sekretariat GSK Amt Entlebuch
- Auflage:** 90 Stück
- Ausgaben:** jährlich zwei (Februar / Oktober)

# Euro-Flugschule Engelberg

hat

- Fluglehrer mit der Lehrberechtigung CH, D, A.
- laufend Kurse nach individuellen Bedürfnissen.
- Infoband täglich ab 07.00 Uhr aktuell besprochen.
- Super Alternativangebote bei nicht Flugwetter.

unterrichtet

- bei Flugwetter 365 Tage im Jahr.
- nach SHV / DHV / ÖAeC - Normen
- in 10 Fluggebiete bis 2500m Höhenunterschied.
- immer mit Fluglehrer am Start- und Landeplatz.

Das Engelbergertal ist das mit Bergbahnen besterschlossenste Gebiet in der ganzen Schweiz, vermutlich sogar weltweit, d.h. wir haben Fluggebiete für jede Windrichtung, die sogar per Eisenbahn erreichbar sind.

## Preisbeispiel: Fr. 598.-- Wochenkurse Gleitschirm

5 Tage theoretische und praktische Ausbildung,  
inkl. alles Flugmaterial, inkl. 5 Übernachtungen/  
Frühstück, im Mittelklasshotel

Die Euro-Flugschule  
in Engelberg (CH)  
SHV ÖAeC DHV  
Aus- und Weiterbildung

Anmeldung/Infos  
Flugschule Engelberg AG  
Wasserfallstr. 135  
6390 Engelberg  
Tel. + 41 637 07 07  
Info + 41 637 06 07  
[http://fourworld.comuserve.com/homepages/impuls\\_sport](http://fourworld.comuserve.com/homepages/impuls_sport)

