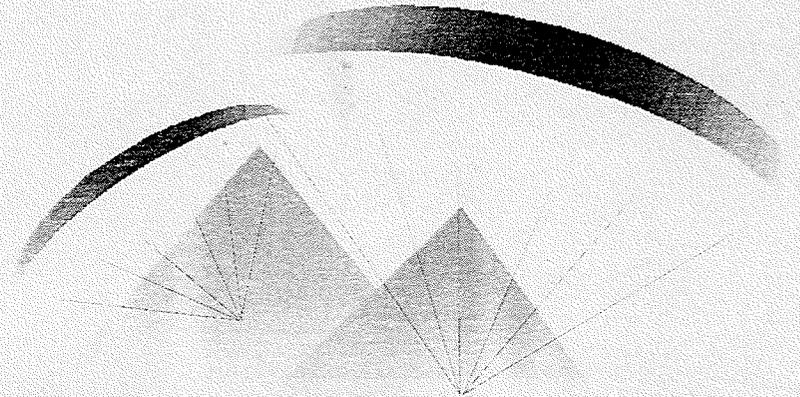


FULLSTALL

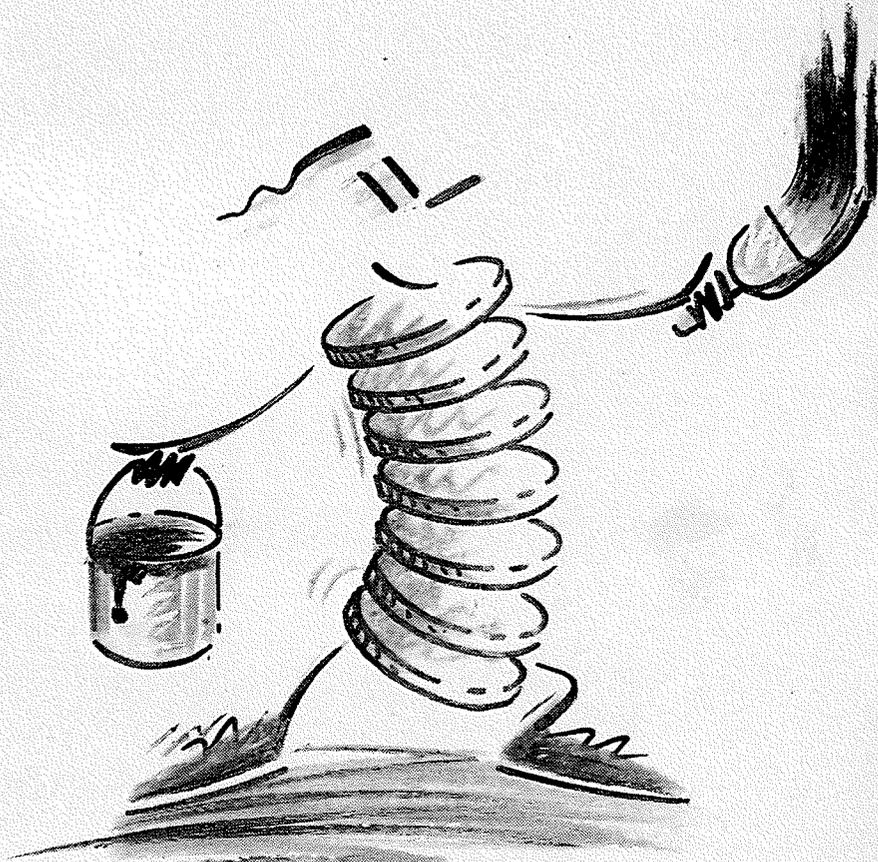


Gleitschirmklub
Amt Entlebuch

Kluborgan

Heft 2
Oktober. 96

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 1 6170 Schüpfheim P 041/484 10 34

Kassierin:

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

Sportchef:

Wicki Reto Schwändi 49 6170 Schüpfheim P 041/484 29 84

Klubadresse:

Sekretariat
GSK Amt Entlebuch
Im Bienz 1
6170 Schüpfheim

Info-Band:

041 / 484 29 05

FlyTEC - COMPACT

SERIE 4000

FlyTEC SWITZERLAND

4010
R E A L T I M E

FlyTEC SWITZERLAND

4020
P R O F E S S I O N A L

FlyTEC SWITZERLAND

4030
G P S A C C E S S

FlyTEC

FlyTEC, Ebenastrasse 8a, CH-6048 Horw

Tel. 041 340 34 24 Fax 041 340 54 24

Mein grösster Traum geht in Erfüllung

Seit Jahren träumte ich von einem Höhenflug. Um so grösser war die Freude und die Überraschung als ich am 11. November 1995 zum Geburtstag einen Gutschein für einen Tandemflug erhalten hatte. Da meine Schwester Marlene und Beat einen längeren Weitenbummel planten, setzten wir das Flugdatum auf Juni 1996. Mir war das nur recht, denn trotz der Freude verspürte ich auch beim Gedanken ans Eintauchen in die dritte Dimension ein mulmiges Gefühl in der Magengegend. So rückte das Datum näher und in mir lebten Phantasien und Fragen auf. Vor allem beschäftigte mich die eine Frage: „Werde ich den Sprung in die grosse Freiheit wirklich wagen, oder verlässt mich im entscheidenden Moment der Mut?“

Am 16. Juni ist es dann soweit. Als wir am Landeplatz Chlusboden ankommen, ist auch schon mein Tandempilot Hans Vogel eingetroffen. Unter den Piloten wird noch kurz die Wetterlage und der beste Startplatz diskutiert und schon geht's los Richtung Farneren. Am Startplatz angekommen erklärt mir Hans den genauen Startvorgang. Meine früheren Ängste sind wie weggeblasen, und ich bin ganz gespannt auf den Startverlauf. Im Nu ist alles an seinen Platz gelegt und ich stehe im Gurtzeug und Helm bereit. Der Halt am Piloten Hans gibt mir ein gutes Gefühl.



„Eins, zwei, drei...“, und schon rennen wir den Hang hinunter. Kaum zu glauben, nach ein paar Metern heben wir ab. Zuerst klammere ich mich noch an den Gurten fest und wage langsam den Blick zurück an den Startplatz, wo auch der Fotograf, mein Freund, uns zuwinkt und ablichtet. Mit Hilfe von Hans setze ich mich bequem in den Sitz. Kaum in der Luft, steigen wir ein paar Mal ruckartig in die Höhe und ich staunte, mit welcher Geschwindigkeit wir Richtung Gsteig fliegen.

Es ist ein einmaliges Gefühl, durch die Luft zu schweben und die Vielfalt des Entleuchs aus der Vogelperspektive zu betrachten. Hans erzählt mir begeistert von seinen Flugerlebnissen. Zusammen mit drei anderen Gleitschirmen nutzen wir die Bise und steigen immer wieder über den Gipfel. Jetzt verstehe ich gut, warum Marlene und Beat so oft vom Fliegen schwärmen.

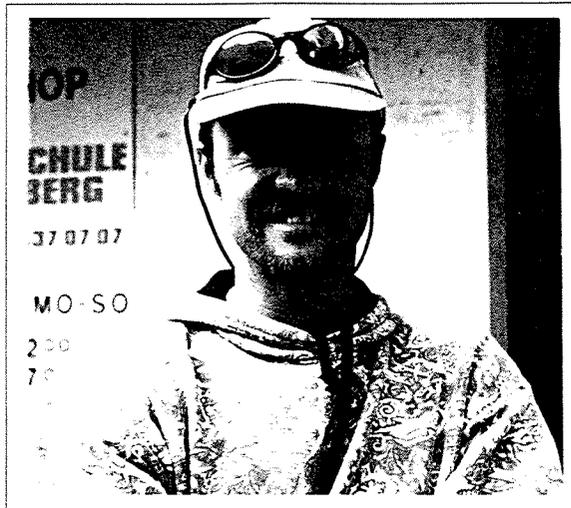
Viel zu schnell vergeht die Zeit. Die Höhenluft könnte ich noch lange ertragen, doch nach einhalb Stunden Flug heisst es wieder langsam ans Landen zu denken. Meine Fans warten sicher schon ungeduldig am Landeplatz. Nach ein paar Kreisen über dem Chlusboden steuern wir auf die Landwiese zu. Plumps, schon sitze ich auf dem Boden. Dies ist sicher nicht die eleganteste Art zu landen, doch was soll's. Der Flug war wunderschön und die Erinnerung einmalig.

Ein herzliches Dankeschön dem Tandempiloten und den Schenkenden!

Gerda Lustenberger

Volker Nies - Vom Bäcker zum Gleitschirmfluglehrer

Volker Nies, SHV-Nr. 18519, Fluglehrer SHV-DHV bei der Flugschule Engelberg und Pilot der Schweizer Gleitschirmliga ist in unseren Kreisen keine unbekannte Grösse. Nach seiner Lehre als Bäcker absolvierte Volki, so sein Spitzname, die Handelsschule und arbeitete anschliessend im Gastgewerbe. Sein Arbeitsort war Engelberg, wo Volker am Abend an der Theke in einem Pub arbeitete. Tagtäglich bestaunte er die vielen Gleitschirme am Engelberger Himmel und so zog es den heute dreissigjährigen Volker Nies förmlich zum Flugsport. Mit seiner Arbeit war das neue Hobby bestens zu vereinbaren: am Tag in der Luft und am Abend an der Bar!! Schon bald stellte sich Volki grösseren Herausforderungen. Sein Ziel war Wettkampfpilot. In seiner noch kurzen Zeit als Ligapilot kann er bereits auf sehr beachtliche Ergebnisse zurückschauen. Dazu zählen der 12. Rang an den Schweizermeisterschaften 1996 in Fiesch (bei insgesamt 160 Teilnehmern) und der gute 6. Zwischenrang in der Schweizerliga. Am Weltcup 1995 waren 6. Rang in Piedrahita, der 28. Rang in Venezuela sowie der 16. Rang in Spanien seine sehr guten Plazierungen. Seine Saisonziele 1997 steckte Volker sehr hoch: Verbleib im A-Kader der Liga, Teilnahme an der WM sowie gute (d.h. Top-Ten) Plazierungen im Weltcup.



Nachgefragt

Volker Nies, wie kamst Du zum Gleitschirmfliegen?

An meinem Arbeitsort hier in Engelberg sah ich die vielen Gleitschirme am Himmel. Ich war fasziniert von dieser neuen Sportart und absolvierte die übliche Ausbildung zum Gleitschirmpiloten.

Du bist heute Fluglehrer und Ligapilot. Wie verbindest Du diese zwei Aufgaben?

Ich bin eigentlich zu 100% Fluglehrer und hier in der Flugschule Engelberg tätig. Daneben bin während ca 10 -11 Wochen in Trainingslagern und an Wettkämpfen.

Wie bereitest Du Dich auf einen Wettkampf vor?

Das ganze Jahr hindurch betreibe ich regelmässig Sport wie Radfahren, Schwimmen und Tennis. Speziell für die Ausdauer und Kondition absolviere ich ein Lauftraining. Wenn man 3-4 Stunden mit dem Gleitschirm unterwegs ist, ist eine gute Kondition wichtige Voraussetzung. Vor einem Wettkampf, fahre ich, sofern es zeitlich möglich ist 1-2 Tage

früher ins Gebiet um die lokalen Verhältnisse und Besonderheiten genauer zu studieren. Zusammen mit der Liga absolviere ich auch Trainingslager. So war zum Beispiel die CH-Liiga schon eine Woche vor der WM in Venezuela um das Gebiet besser kennenzulernen.

Was hat Dich motiviert, Wettkämpfe zu fliegen?

Seit 1992 flog ich fast ausschliesslich im Engelberger Talkessel. Da gehörte man schnell im lokal zu den überdurchschnittlichen Piloten. Durch den Einstieg in die Wettkampfszene suchte ich eine neue Herausforderung. Ich denke, dass der Wettkampfsport auch als persönliche Weiterbildung bewertet werden kann.

Wie sieht der Aufbau der Flugschule Engelberg aus?

Alle Angestellten der Flugschule Engelberg sind gleichzeitig auch Teilhaber dieses Geschäftes. Hansruedi König ist der eigentliche Geschäftsführer und Beat Zimmermann widmet sich heute ausschliesslich den Anfängern am Übungshang. Bei schönem Wetter schulen wir jeden Tag im Engelberger Tal. Im Sommer findet jeden Dienstag in Beckenried über dem See ein Sicherheitstraining statt. Gleichzeitig besteht auch für Flugschüler die Möglichkeit, in einem anderen, neuen Fluggebiet Höhenflüge zu absolvieren. Im weiteren können bei der Flugschule Engelberg auch Passagierflüge gebucht werden. Diverse Ausbildungskurse wie Streckenflug-, Thermik- und Wiedereinsteigerkurse für Brevetierete werden ebenfalls für den Interessierten angeboten.

Wie steht es Deiner Meinung nach mit dem Ausbildungsstand des Gleitschirmpiloten von heute aus?

Ich kann unseren Flugschülern und angehenden Piloten möglichst viel von meiner persönlichen Erfahrung mitgeben. Man findet vermehrt gute, lesenswerte Fachliteratur über das Gleitschirmfliegen, über das Wetter und ähnliche mit unserem Sport verwandte Themen. Piloten lesen die verschiedenen Fachzeitschriften und erfahren so viel wissenswertes. Die theoretische Ausbildung ist heute auch sehr viel besser als früher geworden. Wichtig finde ich auch, dass sich der Pilot ständig mit der Materie befasst und sich auch weiterbildet. Das kann in einem Sicherheitstraining geschehen, bei kleinen Streckenflügen oder einfach durch vermehrtes Aufziehen des Schirmes bei Starkwind am Boden. Dadurch bekommt man das Fluggerät besser in den Griff. Generell aber darf ich sagen, dass die Schweiz, was die Ausbildung des Gleitschirmpiloten betrifft, sich auf höchsten Niveau bewegt!

Wie sieht das Fluggerät Gleitschirm im Jahre 2000 aus?

Es wird meiner Ansicht nach eine deutliche Steigerung im Geschwindigkeitsbereich geben. Die Leistung der Schirme ist im Moment auf einem sehr hohen Niveau. Es wird zwar noch eine Steigerung in diesem Bereich erwartet, doch wird dies nur noch in kleinen Schritten geschehen. Ich erwarte jedoch im punkto Sicherheit noch eine sehr grosse Verbesserung.

Volker Nies, ich danke Dir recht herzlich für spontane Beantwortung meiner Fragen und wünsche Dir und Deinem ganzen Team der Flugschule Engelberg viel Glück und alles Gute!

Hans Vogel, Präsident GSKAE

Kleiner Streckenflug durchs Entlebuch

| | | | |
|--------------------|------------------|--------------------|------------------|
| Start | : Farnern 1540 m | Flugdauer | : 2 Std. 15 Min. |
| Landung | : Klusen 800 m | Distanz | : 30 km |
| Pilot | : Heinz Schmid | Maximalhöhe | : 3150 m |
| Gleitschirm | : Nova Xyon | Datum | : 19. April 1996 |

Flug: Farnern, Schafmatt, Hagleren, Nünalpstock, Schratte (Hächlen), Spierberg, Beichlen, Gsteig, Klusen

Am Samstag, den 19. 4. 96 war gutes Streckenflugwetter zu verzeichnen, flogen doch einige Piloten des Gleitschirmklubs recht weite Distanzen. Es herrschte allerdings in den Alpen eine leichte Föhnlage, bei uns im Entlebuch jedoch war es schwachwindig bei einer recht hohen Wolkenbasis. So flogen an diesem Tag zum Beispiel Präsident Hans Vogel von Wolfenschiessen nach Schüpfheim und Benno Zihlmann von der Marbachegg zur Farnern und wieder zurück nach Marbach.

Ich startete zu meinem Flug um ca 14.30 Uhr auf der Farnern und konnte gleich 1000 m an Höhe gewinnen. Da es überall kleine Kumuluswolken hatte, welche thermische Aufwinde versprachen, entschied ich mich Richtung Schafmatt zu fliegen. Dies gelang mir recht gut, und schon bald kreiste ich über dem Gipfel und überlegte mir, wohin ich denn nun fliegen sollte. Vielleicht wäre Richtung Luzern eine recht grosse Strecke möglich gewesen, aber ich hatte schon länger geplant, vom Hausberg (Farnern) aus eine gewisse Strecke und wieder zurück zu fliegen. Also flog ich nach Westen der Schwändeliflue entlang bis zum Kragen. Dabei drehte ich immer wieder in die Thermik ein und erreichte so die grösste Höhe von 3150 m. Von nun an ging es im Gleitflug Richtung Hagleren bis zum Nünalpstock. Die Aussicht war prächtig, nur die Temperatur etwas kühl, lag doch die Nullgradgrenze bei 3200 m. Da ich am Nünalpstock keine wesentliche Aufwinde fand, flog ich den selben Weg wieder zurück. Ungefähr auf der halben Strecke zwischen Hagleren und Schwändeliflue wurde es allerdings viel besser. Ich gewann an Höhe und setzte den Flug Richtung Schratte fort. „Ja, vielleicht über die Schratte nach Marbach fliegen, das wär's doch“, dachte ich mir und flog weiter. Aber leider fand ich über der Schratte nicht die gewünschte Thermik vor und wurde dadurch gezwungen, meinen Plan zu ändern. Ich wechselte die Flugrichtung und flog via Spierberg zur Beichlen, die ich mit 50 m Höhenreserve gerade noch überfliegen konnte. Von da an „schlich“ ich der Krete entlang bis zum Gsteig, wo ich noch ein paar Minuten über dem Wald kreiste. Dabei liess ich mir den Flug nochmals durch den Kopf gehen. Wenig später landete ich sicher bei den wartenden Flugkollegen im Chlusboden.

Es stimmt, für einen „Fliegercrak“ sind 30 km bestimmt nichts besonderes. Wir Hobbyflieger sind aber mit einem solchen Flug in der vertrauten Umgebung alleweil zufrieden. An diesem Abend hätte wohl niemand gedacht, dass der 19. und 20. April zu den besten (Flug)Tage des Jahres zählen sollten.

Heinz Schmid, SHV 25990

Gleitschirmflugschule Marbach

Rudolf Moser
Postfach 32
6196 Marbach

Tel. 035 6 40 75
Natei 077 52 18 35

Jahresprogramm 1996

Notschirmfalkkurs

5. März 1996 9. Juli 1996 10. Sept. 1996

Sicherheitstraining Axalp-Brienzersee

27. April 1996 Verschiebedatum 28. April 1996
10. Aug. 1996 Verschiebedatum 11. Aug. 1996

Flugferien Casteluccio (auch für Schüler geeignet)

Samstag, 4. Mai 1996 bis Sonntag, 12. Mai 1996
Samstag, 5. Okt. 1996 bis Sonntag, 13. Okt. 1996

Flugferien Südfrankreich

Samstag, 26. Okt. 1996 bis Sonntag, 3. Nov. 1996

Flugferien Ostschweiz / Graubünden event. Oesterreich

Montag, 3. Juni 1996 bis Freitag, 7. Juni 1996

Von März bis Sept. werden pro Monat zwei Schulungswochen durchgeführt.
Von Okt. bis Febr. Schulung nach Absprache.

Schnuppertage werden das ganze Jahr, individuell nach Bedarf durchgeführt.

Protokoll der 20. Vorstandssitzung vom 27. 6. 1996 bei Reto Wicki

Traktandenliste:

1. Begrüssung
2. Rückblick Eröffnung Sportplatz in Schüpfheim
3. Kasse
4. Themen „Fullstall“ Erscheinungsdatum Sept. 96
5. Verschiedenes

Trakt. 1: Hans begrüsst die anwesenden Vorstandsmitglieder. Entschuldigt hat sich Beni Vogel. Hans dankt Reto für das Gastrecht in der Schwändi. Einen ganz speziellen Willkommgruss gebührt unserer Kassierin Marlène, die nach ihrem Aufenthalt in Australien und Neuseeland wieder zurückgekehrt ist.

Gleich einleitend berichtet der Präsident über die total gut gelungene Übung vom 30. Mai 1996 mit der Bergrettungsgruppe Sörenberg. Diese Übung wurde eigentlich ausserhalb unseres Jahresprogramm kurzfristig angesetzt. Sie kam durch die Beziehungen von Walter Duss und Hans Grüter von der LSBR zu Stande. Die Aufgabe bestand darin, einen in Not geratenen Gleitschirmpiloten (nach Baumlandung) aus seiner misslichen Lagen zu retten. Bei dieser sehr guten Übung konnten die Teilnehmer beider Vereine von einander lernen. Im weiteren erwähnt Hans den von Walter Duss ebenfalls sehr kurzfristig angesagten Schnuppertag.

Trakt. 2: Der Präsident stellt fest, dass unser Mitmachen an der Eröffnung der Sportanlage „Moosmätteli“ eine sehr positive Werbung für unseren Sport darstellte. Von breiten Kreisen erhielten alle Teilnehmer viel Lob und Anerkennung. Einen sehr grossen Verdienst an dieser Werbung für den Gleitschirmsport hatte unser vereinseigener Speaker. Martin Hug verstand es dank seiner guten Vorbereitung ausgezeichnet die Zuschauer auf dem Laufenden zu halten. Er kommentierte die einzelnen Flugfiguren perfekt und wusste zu jedem einzelnen Piloten oder dessen mitgeführtem Gegenstand etwas zu sagen. Bravo Hucky und happy Landing !!!

Beim ersten Auftreten des Gleitschirmklubs Amt Entlebuch in dieser Form, sind auch kleine Fehler bemerkt worden, welche bei einem nächsten derartigen Anlass ausgebessert werden können.

Trakt. 3: Beni Vogel, als stellvertretender Kassier hat sich vor dieser Sitzung mit Marlène telefonisch über die Übergabe der Kasse geeinigt. Zu erwähnen sind die noch ausstehenden Jahresbeiträge, sowie die noch nicht bezahlten Schirmmützen, wovon noch wenige am Lager sind. Ebenso sind noch ein paar Sweat-Shirt am Lager.

Trakt. 4: Die zweite Ausgabe des „Fullstall“ soll gemäss unserem Plan im September erscheinen. Dabei bekommen die Inserenten gemäss Werbevertrag eine zweite Werbung in unserem Kluborgan. Der zweiten Ausgabe „Fullstall“ soll den Werbefirmen ein Infoblatt samt Vertrag für das folgende Jahr (1997) beigelegt werden. Es ist auch vorgesehen weitere Firmen für eine Werbung anzuschreiben.

Ebenfall sollen die Flugschüler aus unserer Region ein Exemplar des „Fullstall“ erhalten. Damit können wir im guten Sinne Mitgliederwerbung betreiben. Für den redaktionellen Teil sind folgende Themen vorgesehen:

- | | |
|-----------------------------------------------------|-----|
| - Organigramm des Klubs | KZ |
| - Protokoll einer Vorstandssitzung | KZ |
| - Sportberichte bis Ende August | ORG |
| - ein Quiz über Materialkunde plus ein weites Thema | BV |

- | | |
|------------------------------------------------------|----|
| - Freie Strecken von Mitglieder und Zwischenstand JM | RW |
| - Porträt eines Klubmitgliedes | LW |
| - Dreiecksversuche von Klubmitgliedern | HS |
| - Neuerungen beim Notschirm | RW |
| - Erfahrungen eines Ligapiloten | HV |
| - Erlebnisbericht eines Passagiers am Tandem-Schirm | ML |
| - Vorstellen eines Fluggebietes | ML |

Verschiedenes: Hans spricht mit Herrn Wasser von Luftseilbahn Sörenberg Brienzer Rothorn über Werbebeitrag. Dasselbe macht Köbi mit der Direktion der Marbacheggbahnen. Köbi stellt die Gesamtrechnung an das OK Sportplatzöffnung für unsere Aufwendungen. Einzelne Klubmitglieder melden ihre Auslagen an Köbi.

Nächste Vorstandssitzung: Dienstag den 13. August 1996 mit dem Schwerpunktthema „Fullstall“ Ausgabe 2, Sept. 96

| | | |
|-----------------------|-----------------------------------|---------------------|
| Pendenzen / Aufträge: | Infotafeln am Gsteig überarbeiten | Beni |
| | Startplatz Farnern (Spione) | Hans Köbi |
| | Beiträge für „Fullstall“ | alle Klubmitglieder |

Schüpfheim, 27 Juni 1996

Für das Protokoll:

Köbi Zemp



Passagierflüge

041 484 15 49

VOGEL HANS
Eschenmoos
6170 SCHÜPFHEIM

Peter Theiler aus Hasle feiert Flugjubiläum

Wenn Bubenträume wahr werden

Nur Fliegen ist schöner! Die Fliegerei hatte den Bauernsohn Peter Theiler aus Kriesbaumen, Hasle wohl schon immer mehr fasziniert als die Fliegen. Mit dem Aufkommen des Gleitschirmsports konnte er seinen Bubentraum schliesslich wahr machen...

rob. Mit dem Gleitschirmsport hielt vor gut zehn Jahren eine neue Trend-sportart in den Alpenländern Einzug und erlebte in der Folge einen wahren Boom. Als eigentliches Mekka entwickelte sich in der Zentralschweiz das Engelbergertal; die Flugschulen schossen vor allem hier wie Pilze aus dem Boden.

Weniger mit der Mode- als mit der Luftströmung liess sich der damals bereits 58jährige Landwirt Peter Theiler aus Hasle mitreissen. Für ihn rückte mit dem neuen Sport plötzlich die Erfüllung eines scheinbar unerreichbaren Bubentaums in greifbare Nähe. An der Firstkilbi 1986 sah er zum ersten Mal einen «leibhaftigen» Gleitschirmflieger aus nächster Nähe vor sich und wusste sogleich: Das ist es!

Keine Fliege, sondern sofort «den Flieger» gemacht

Nach dem Kilbierlebnis auf der First gab es für Peter Theiler kein Zögern mehr: Jetzt oder nie mehr! Er bestellte sich umgehend die Ausbildungs-Unterlagen und «landete» schon einen Monat später in der Flugschule Engelberg, wo er das Flug-ABC von Grund auf erlernte. In nur vier Monaten absolvierte er sowohl die theoretische wie die praktische Schulung und Prüfung buchstäblich «im Flug».

Der frischgebackene «Jungpilot» entsprach nun so gar nicht dem gängigen Szene-Bild des furchtlosen Draufgängers, der sich todesmutig von irgendwelchen Felswänden stürzt. Er blieb der ebenso bescheidene wie besonnene Landwirt, der scheinbar keiner Fliege etwas antun könnte.

Entlebucher Gleitschirm-Pionier

Zusammen mit dem vom Bramboden stammenden Franz Thalmann machte sich Peter nun auf, die Entlebucher Berge zu «befliegen».

Ein Erstflug war in jener Zeit trotz vorherigem vorsichtigen Abschätzen der topografischen und metrologischen Gegebenheiten aufgrund der schwachen Leistung der damaligen Fluggeräte immer ein besonderes

Abenteuer. Würde man diese oder jene Kante überfliegen können und den vorgeesehenen Landeplatz wirklich erreichen? Trotzdem war zwischen dem Pilatus und dem Hohgant keine markante Bodenerhebung vor den beiden Fliegern sicher, und schon bald befahl der Gleitschirm-Virus weitere Entlebucher Flugbegeisterte. Die meisten von ihnen konnten in der Folge auch von der Erfahrung Peter Theilers profitieren.

Viele Flüge führten zu jeder Jahreszeit vom Hausberg, der Heiligkreuzer First, hinunter. Hier lässt sich auch die rasende Entwicklung der immer besseren Fluggeräte am besten dokumentieren: Rannte man anfänglich noch den halben Firsthang hinunter bevor man für ein paar Meter strampelnd abhob, verlagerte sich der Landeplatz von der bekannten «Waldenge» immer weiter Richtung Kurhaus. Heute wird dieses auf einem Flug nach Schüpfheim (!) indessen problemlos überflogen...

Trotz Gips nicht flügelahm

In den vergangenen zehn Jahren konnte der fliegende Landwirt sage und schreibe (in das Flugbuch!) über 800 Flüge verbuchen. Darunter befinden sich zahllose besondere und unvergessliche Erlebnisse, verteilt auf die ganze Schweiz und sogar Österreich.

Einen Marchstein in seiner Pilotenlaufbahn setzte Peter am 22. Mai 1991, als er am Gsteig (Beichlen) einen persönlichen Flugrekord aufstellte, indem er die Bise zu einem fünfeinhalbstündigen Aufenthalt in luftige Höhe auszunutzen vermochte. In bester Erinnerung wird ihm auch der 17. Juli des vergangenen Jahres bleiben, als er es schaffte, von der Farnern über das Tal hinweg nach Hause zu fliegen.

Unfälle im Gleitschirmsport sind relativ selten doch meistens fatal. Peter Theiler blieb zum Glück vor «Abstürzen» verschont. Nur einmal, bei einer unsanften Landung im Rothorngebiet, brach er sich unglücklicherweise das Bein. Der «Knick» im Bein sollte jedoch keinen solchen in seiner Flugkarriere bedeuten; schon bald schwang sich der «Kriesbaumen-Adler» wieder in die

Höhe – eine zeitlang «zur Sicherheit sogar mit der aufbewahrten Gipsschiene am Bein!

Bergfliegen statt Bergsteigen

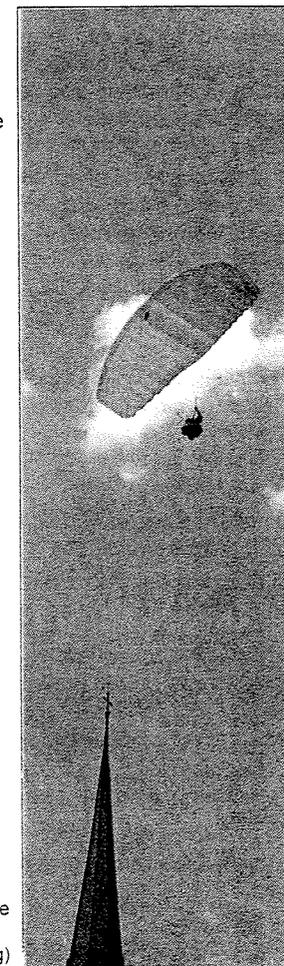
Dass er heute in der Lage ist, bei gewissen Verhältnissen den Berg sogar hochzufliegen statt hochzusteigen, fasziniert Peter Theiler immer wieder aufs Neue. Während Piloten in der Zivilluftfahrt in der Regel relativ früh pensioniert werden, hat Peter wohl noch kaum die Absicht, den Gleitschirm an den berühmten Nagel zu hängen (nur schon, weil es dem Material schaden würde).

Seine Freunde im Gleitschirmklub Amt Entlebuch

freuen sich natürlich auf weitere gemeinsame Aus-Flüge und wünschen dem Jubilar noch möglichst viele weitere Höhenflüge, sei es in der Luft oder im Leben auf dem Boden.



Gut gelandet: Peter Theiler (links) und sein Flugkollege Paul Wermelinger stehen beim Skilift Gfellen „nebeneinander an“...



Auch unter den Wolken muss die Freiheit wohl grenzenlos sein: Peter Theiler über der Kirchturmspitze von (?) Marbach. (Bilder zVg)

Teste Dein Wissen!



Themen: **Materialkunde** **Gesetzgebung** (Lösungen weiter hinten)

- Welcher Teil der Kalotte wird im Fluge am meisten belastet?
 - Die Austrittskante
 - Das hintere Drittel der Kalotte
 - Die Eintrittskante und das vordere Drittel der Profiloberseite
 - Die Eintrittskante
- Während des Fluges reisst aus unbestimmten Gründen eine Bremsleine. Wie verhältst Du Dich?
 - Mit den hinteren Traggurten steuern, sie ersetzen die Bremsen!
 - Mit Gewichtsverlagerung weitersteuern!
 - Mit den vorderen Traggurten steuern, sie ersetzen die Bremsen!
 - Mit einer Bremse weiterfliegen und sofort landen!
- Darfst Du Reparaturen an Deinem Gleitschirm selber ausführen?
 - Nein, nur der Verkäufer!
 - Ja, sofern ich über die notwendigen Kenntnisse verfüge und das Risiko selber trage!
 - Nein, nur der Hersteller darf Reparaturen ausführen!
 - Nur wenn ein geprüfter Packwart anwesend ist!
- Die Verschmutzung an Deinem Gleitschirm ist hartnäckig. Was unternimmst Du?
 - Ich entferne den Flecken mit Verdünner!
 - Ich entferne den Flecken mit wenig Wasser und sehr viel Seife!
 - Ich belasse den Fleck. Er ist nur ein Schönheitsfehler!
 - Ich behandle den Fleck mit Fleckenmittel!
- Eine Veränderung der Länge der hinteren, im Verhältnis zu den vorderen Traggurten kann
 - bei jedem Gleitschirm bis maximal 10 cm bedenkenlos vorgenommen werden
 - soll nur vom Fachmann vorgenommen werden (Bestandteil der Konstruktion)
 - bei jedem Gleitschirm bis maximal 6 cm bedenkenlos vorgenommen werden
 - bei jedem Gleitschirm bedenkenlos vorgenommen werden!
- Welche Auswirkungen hat es, wenn Du die hinteren Traggurte verkürzest?
 - Vergrösserung des Anstellwinkels, der Gleitschirm fliegt langsamer!
 - Einen schnelleren Flug des Gleitschirms (= Beschleunigung)!
 - So kann ich einen eventuellen Strömungsabriss verhindern!
 - Der Schirm lässt sich so leichter aufziehen und somit starten!
- Hat die Länge der Fangleinen einen Einfluss auf die Schwerpunktlage eines Gleitschirms?
 - Nein, der Schwerpunkt ist immer gleich!
 - Ja, je länger die Fangleinen, desto tiefer der Schwerpunkt
 - Der Schwerpunkt ist auf der Kalotte, die Fangleinen spielen keine Rolle!
 - Der Schwerpunkt ist unwichtig, nur der Druckpunkt zählt für die Sicherheit
- Du hast einen neuen Gleitschirm gekauft, welcher direkt an Dich geliefert wurde. Was unternimmst Du?
 - Er muss unbedingt durch den Fluglehrer eingeflogen werden!
 - Nach einer gründlichen Kontrolle einen Probestart am Übungshang durchführen!
 - Einen Höhenflug durchführen, um die Leinengeometrie zu prüfen und die Steuerreaktionen auszuprobieren!
 - Ein Flug am Übungshang ist nur für ungeprüfte Gleitschirme notwendig!
- Wie reagiert ein Variometer?
 - Sofort!
 - Unterschiedlich, je nach Höhe und Druck
 - Sofort beim Steigen, aber mit Verzögerung beim Sinken!
 - Mit leichter Verzögerung!
- Welche Veränderung kann Deinen Gleitschirm für den Stall oder den Sackflug allfälliger machen?
 - Verlängerung der vorderen Traggurten!
 - Verwendung eines neuen Sitzes mit tieferer Aufhängung!
 - Verlängerung der Bremsen!
 - Verlängerung der hinteren Traggurten!
- Im Flug musst Du, um die normale Flugeschwindigkeit einzuhalten, dauernd bremsen. Was unternimmst Du?
 - Die Einstellung ist richtig, sie bedeutet Sicherheit!
 - Ich verlängere die Bremsleinen!
 - Ich verkürze die vordere Traggurte!
 - Der Gleitschirm muss zurück an den Verkäufer oder den Hersteller!
- Wegen der unterschiedlichen Belastung der Fangleinen werden sich mit der Zeit wahrscheinlich
 - die vorderen Fangleinen mehr strecken, weniger Geschwindigkeit!
 - die inneren Fangleinen mehr strecken, mehr Krümmungsradius
 - die äusseren Fangleinen mehr strecken, weniger Krümmungsradius
 - die hinteren Fangleinen mehr strecken, höhere Geschwindigkeit!
- Wie bewahrst Du Deinen Gleitschirm zu Hause auf?
 - Er muss immer ausgepackt und gelüftet werden, sonst nimmt er Schaden!
 - Er muss nicht ausgepackt werden, ausser wenn er feucht oder nass ist!
 - Er muss nie ausgepackt werden, die Materialien sind gegen Feuchtigkeit unempfindlich!
 - Keine der Antworten ist richtig!
- Hat ein Deltasegler gegenüber einem Gleitschirm Vortritt?
 - Nein, beide geniessen gleiches Recht!
 - Ja, immer!
 - Ja, aber nur beim Hangfliegen!
 - Ja, wenn der Deltapilot anlässlich eines Wettbewerbes sich auf einem Streckenflug befindet!
- Zwei Gleitschirme fliegen auf gleicher Höhe frontal aufeinander zu (kein Hangflug!!) Wie wird in einer solchen Situation ausgewichen?
 - Beide weichen nach links aus!
 - Man einigt sich durch Zurufe und Handzeichen!
 - Beide weichen nach rechts aus!
 - Es gibt keine Regel!
- Welches sind die Überholregeln bei Flügen am Hang?
 - Man überholt immer auf der rechten Seite
 - Man überholt, indem man tiefer unten durchfliegt!
 - Das Überholen bei Flügen am Hang ist verboten!
 - Man überholt immer auf der linken Seite!
- Welche Regel muss beim Thermikfliegen eingehalten werden?
 - In der selben Drehrichtung kreisen, wie der Pilot, der sich tiefsten befindet!
 - Der Schnellere hat Vortritt
 - In der selben Thermikblase muss der Vertikalabstand zwischen zwei Hängegleitern mindestens 50 m betragen!
 - In der selben Drehrichtung kreisen, wie der Pilot, der sich bereits in der Thermikblase befindet!
- Zwei Gleitschirme fliegen am Hang auf gleicher Höhe frontal aufeinander zu! Wie wird hier ausgewichen?
 - Derjenige, der den Hang zur Linken hat, ist vortrittsberechtigt!
 - Derjenige, der den Hang zur Linken hat, weicht nach rechts aus!
 - Derjenige, der den Hang zur Linken hat, weicht nach links aus!
 - Man einigt sich durch Zurufe und Handzeichen!
- Ist das Über- oder Unterfliegen eines Hängegleiters gestattet?
 - Ja, ohne weiteres!
 - Ja, aber nur nach vorheriger Absprache!
 - Ja, sofern ausreichender Abstand eingehalten wird!
 - Nein, auf keinen Fall!

Auswertung: siehe Lösungen

Bericht Sportplatzzeröffnung Schüpfheim vom 6. Juni 1996

oder Taten statt Worte

Sitzungen, Besprechungen, geteilte Meinungen, Ideen, Sitzungen, Besprechungen, geteilte Meinungen, Sitzungen..... Wollen wir als Gleitschirmklub an der Sportplatzzeröffnung mitmachen oder nicht? Geteilte Meinungen! Endlose Diskussionen! Auf welche Art wollen/können wir einen attraktiven Beitrag zum Anlass leisten? Ideen? Fussball im Grossformat kleistern, Transparente mit Schriftzug herstellen..... Besprechungen, geteilte Meinungen: Ein so grosser Fussball hat zu grossen Luftwiderstand! Die Transparente müssen klein sein! Nein, die Transparente müssen übergross sein! Es kann nur klappen, wenn Transparente vertikal-horizontal aufgehängt werden! Das klappt nicht! Was machen wir, wenn das Wetter zweifelhaft ist? Werden wir trotzdem fliegen? Geteilte Meinungen!

„Ich jedenfalls werde kein solches Ding runterfliegen“, so der Kommentar eines Piloten nachdem er gesehen hat, wie schlecht der erste Flugversuch mit einem Prototyp funktioniert hat. Kein Problem, man muss das Transparent nur etwas abändern! Vielleicht muss es doch horizontal-vertikal aufgehängt werden! Geteilte Meinungen. Bei übergrossen Transparenten ist der Schriftzug besser lesbar! Stabilos, unbedingt Stabilos montieren, damit wird eine stabilere Lage in der Luft erreicht. Und der übergrosse Ball von Köbi, wird er fliegen? Sind gewisse Bedenken, dass der Luftwiderstand zu gross ist, wirklich unbegründet? Geteilte Meinungen! „Egal was wir schlussendlich machen, es muss vor dem Ernstfall alles 1:1 ausprobiert werden! Zudem gibt es für jedes Problem eine Lösung, man darf nur nicht locker lassen!“ so die motivierenden, (zweck)-optimistischen Worte des Präsis. Es herrscht erstmals Einigkeit!

Donnerstag, 6. Juni 1996, Sportplatzzeröffnung, Stunde der Wahrheit! Bisenlage mit mässigem Wind, strahlend blauer Himmel verspricht vom Wetter her optimale Voraussetzungen. Um 10.00 Uhr versammeln sich eine grosse Anzahl Piloten (13 !?!) des GSKAE zur Besichtigung des Landeplatzes auf der neuen Sportanlage Schüpfheim. Letzte Besprechungen mit unserem Platzspeaker und Koordinator vor Ort Martin Hug. Mit einem Bus fahren wir der Wetterlage entsprechend zum Startplatz Farnern Ost. Letzte Vorbereitungen (Diskussionen?) werden noch getroffen und schon kommt über Funk das Okay von Martin. Die Starts verlaufen allesamt gut und die Windverhältnisse erlauben es sogar, dass wir in der Luft aufeinander gewartet werden kann. Die Transparente werden entrollt, alles klappt bestens und der Schriftzug **ERÖFFNUNG SPORTANLAGE 1996** ist dank der übergrossen Schrift (vor allem das „S“) auf den übergrossen Transparenten vom Boden her gut lesbar. Die gezeigten Flugfiguren aller beteiligter Piloten werden sehr sauber und mit grosser Routine ausgeführt! Speaker Martin Hug versteht es ausgezeichnet, die dargebotene Show fachmännisch zu kommentieren. Als Höhepunkt unserer Darbietung darf sicher der Flug mit dem Riesen-Fussball von Köbi bezeichnet werden. Der grosse Applaus ist sicher Lohn für Köbis unermüdliche (Tüftler-) Arbeit! Ohne Zwischenfall kann die ganze „Flugrevue“ durchgeführt und so unsere Sportart von der besten Seite präsentiert werden. Darüber sind wir uns einig!

Mit dieser Vorstellung haben wir sicher eine gute Visitenkarte für unseren Klub und fürs Gleitschirmfliegen abgegeben. Allen Beteiligten danke ich ganz herzlich für ihr Engagement und ihre Zusammenarbeit und gratuliere zum guten Gelingen dieses Anlasses!

Präsident Hans Vogel


Marbach

Das Fluggebiet im Entlebuch

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

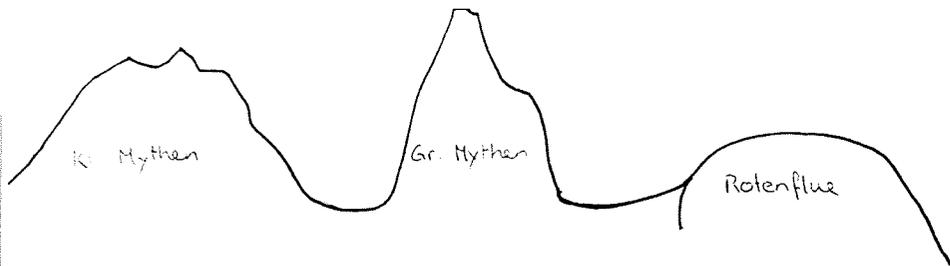
Sportbahnen Marbachegg AG
Auto. Wetterbericht 035 6 36 37
Flugschule Marbach 077 52 18 35

Immer diverse Occasionen am Lager

Auto Abächerli
6196 Marbach
035/6 30 00

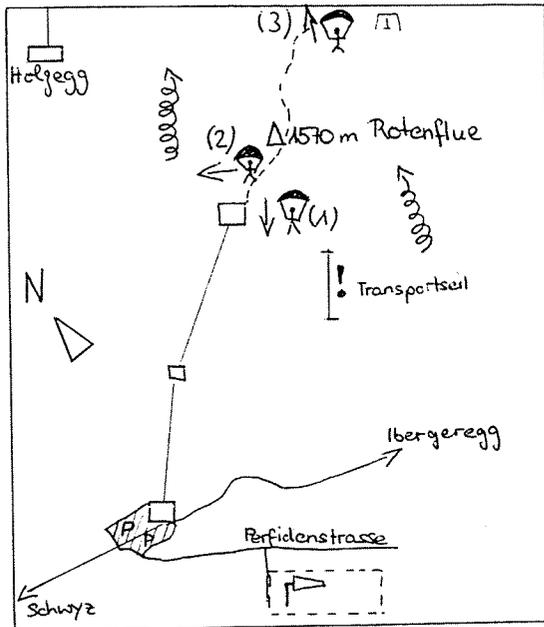


Verkauf und Reparaturen
sämtlicher Automarken



FLUGGEBIET : ROTENFLUE S2

Die Rotenflue ist ein unscheinbarer Berg neben dem Grossen- und Kleinen Mythen. Doch mit drei verschiedenen Startmöglichkeiten und dem schönen Panorama ist es ein reizvoller Flugberg. Bei guten Bedingungen besteht die Möglichkeit im Thermikflug über die Mythen zu steigen. Als Schlüsselstelle gilt es die Querung von Rotenflue zum Gr. Mythen mit möglichst wenig Höhenverlust zu meistern.



Anfahrt : Schwyz - Rickenbach
(Parkplätze gibt es ausreichend bei der Talstation der Rotenfluebahn.)

- Startplätze** :
- (1) grosse Wiese rechts neben Bergstation
SW - Wind
(Achtung: Rotoren bei starkem Westwind)
 - (2) kurze, steile Waldschneise oberhalb Restaurant
NW - Wind
(ungeeignet bei schwachem Wind)
 - (3) kleiner Startplatz neben Skilift
Bisenlage
zu Fuss in zehn Minuten von Bahn erreichbar
(nach Start Richtung Holzegg, dann links über
Waldkante nach Rickenbach fliegen)



Landeplatz : Rickenbach, unterhalb der Perfidenstrasse, fünf Minuten von der Talstation entfernt
(Bitte die Info-Tafeln bei Tal- und Bergstation beachten)
Höhendifferenz: ca. 900 m



Wo die Post abgeht : Am Vormittag gibts Soaringmöglichkeiten an der Südseite der Rotenflue.
! Achtung, bei starkem Höhenverlust Transportseil beachtn!



an der Westkante der Rotenflue (am Nachmittag)
zwischen Grosser und Kleiner Mythen (bei Haus auf der Waldkuppe)

EINE NEUE GENERATION EROBERT DIE SCHWEIZ!

WASSERBETTEN



DIE MEIST-
VERKAUFTEN
IN EUROPA



Jetzt probeliegen.

180x200 cm. 2-teilig.

FixFertig geliefert **nur Fr. 3912.-**.

5 Jahre Garantie. Alle Grössen erhältlich.

Geschaffen nach Schweizer Qualitätsnormen.

6170 Schüpfheim
Telefon 041 484 14 40
Donnerstag bis 21.00 Uhr offen
Montag morgen geschlossen

PORT MANN
MÖBEL SPORT



Garant für gutes Wohnen



Steuerbare Notschirme

Wie ihr dem Titel entnehmen könnt, geht es in meinem kurzen Bericht über steuerbare Rettungssysteme. Oft stellt sich bei der Neuanschaffung eines Rettungsgerätes die Frage, was eigentlich das beste, effektivste auf dem Markt sei.

Unzählige Anbieter werben um ihr Material. Oft sind alles nur sogenannte Kopien, vor allem beim Doppelkappen Rundschirm. Diese sind aber bekanntlich nich steuerbar.

Bei der Flugschule Engelberg habe ich ein paar zusätzliche Infos über steuerbare Notschirme eingeholt.

Othmar Laferma war meine Kontaktperson und stellte sich meinen Fragen. Eigentlich gibt es zwei Systeme, welche am meisten verbreitet sind.

Vom Gleitschirmhersteller NOVA aus Oesterreich wird der sogenannte „Bimer“ angeboten. Das wohl bekannteste ist jedoch das „Cut Away“. Bei diesen muss man sich in einer Notsituation vom Hauptschirm trennen, was einen kurzen freien Fall zur Folge hat. Beim Cut Away ist es so, dass beim Ausklinken, der wegfliegende Gleitschirm die Reserve herauszieht. So kann die Oeffnungszeit sehr kurz gehalten werden. Der Vorteil von diesen Notschirmen ist, dass sie voll steuerbar bleiben. Sie haben eine Gleitzahl von ca. 1:3. Bei allen Vorteilen, die solche Systeme haben, gibts auch deren Nachteile. Die wichtigsten zwei sind wohl diese: Eine Notlage in geringer Höhe, oder wenn mehrere Gleitschirme in einem Aufwind-schlauch die Thermik ausdrehen. Die Folgen kann sich jeder selber ausmalen. Der Bimer wie auch das Cut Away kann man in vielen führenden Flugschulen testen. Bleibt nur zu hoffen, dass wir uns nie in solche Situationen begeben oder besser gesagt kommen, wo wir unsere Notschirme gebrauchen müssen.

Ich wünsche euch allen eine unfallfreie Zeit und HAPPY LANDING

RETO WICKI

Lösungen: Quiz Fluglehre, Meteo

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

Auswertung:

| | |
|--------------|------------------------|
| 15 - 19 P | sehr gut |
| 10 - 14 P | lückenhaft |
| weniger 10 P | lebensgefährlich wenig |

Happy Landing!

BV, September 96

Berichterstattung zu Händen des Sportchefs des GSK Amt Enlebuch:

Verantwortliche(r) Organisator(en)

Name: Wicki Reto

Datum: 16./17. März 1996

Anlass: Weekend in Adelboden

Startort: Tschentenegg Höhe: 2000 Wind:

Startrichtung:

Landeort: Adelboden

Teilnehmer:

Zihlmann Hansjörg, Schmid Heinz, Wicki Reto, Zemp Köbi,
Schmid Leo, Emmenegger Josef, Theiler Peter, Vogel Hans,

Am Morgen des 16. März trafen wir uns um 07.00 Uhr beim Parkplatz des Rest. Landbrügg. Es erschienen 7 Mitglieder und nach einem Telephonat erreichte uns (ganz verschlafen) noch Leo.

Es war ein wunderschöner Tag und in jedem spuckte schon der Thermikgeist herum. In Adelboden angekommen besichtigten wir zuerst den LP, bevor wir uns zur Talstation der Tschentenalp-Bahn begaben. Oben am Berg angekommen gönnten wir uns zunächst ein Kaffee, worüber sich Leo wieder am meisten freute. Inzwischen war jeder giggerig auf den ersten Jump und kaum einer war noch zu bremsen. Die Aussicht auf diesem Flugberg war ausserordentlich schön. Schon kurze Zeit nach dem Start konnten einige den Startplatz überhören. Beim zweiten Flug wurde sogar die 3000er Grenze von Hans überschritten. An diesem Tag war die Thermik mässig und etwas turbulent. Auf meinem Vario wurde der Spitzenwert mit 7,8 m/s gespeichert. Am späten Nachmittag kehrten Peter und Hansjörg nach Hause zurück. Am nächsten Morgen erwartete uns eine ca. 10 cm Schneedecke und keine Aussicht auf Besserung. So entschloss man sich nach einem ausgiebigen Frühstück nach Hause zu fahren.

RETO WICKI

Abächerli Sport

Dorfmatte 52, 6196 Marbach, 035 6 41 64

- Langlaufsport

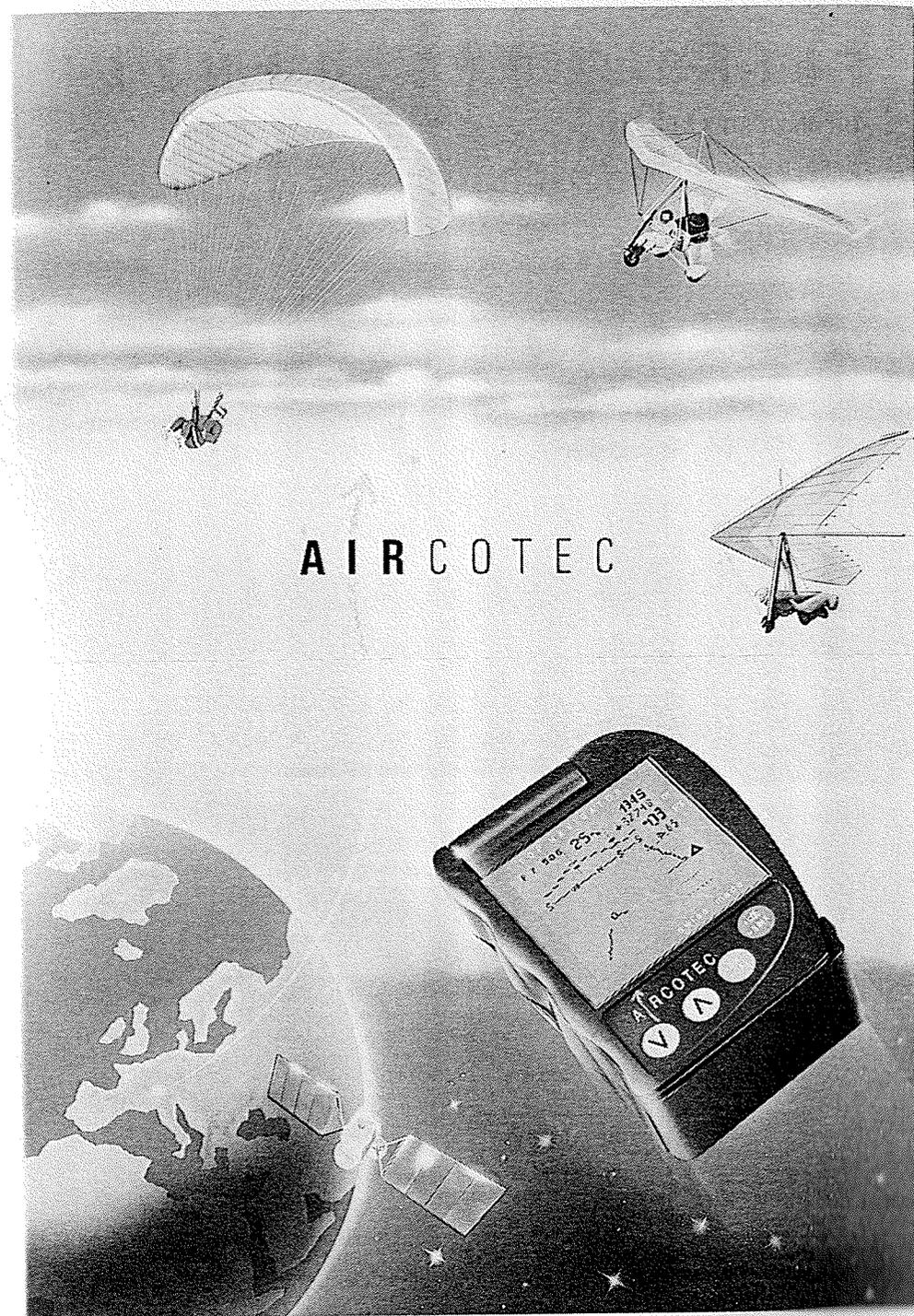
- Tennis

- Mountainbikes

- ⇒ Wir führen alles für den Hobby- und Rennläufer
- ⇒ Komplette Tennisausrüstung
- ⇒ Verkauf und Reparaturen von Mountainbikes
- ⇒ Vermietung von Mountainbikes

Impressum:

| | |
|-----------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| Verlag: | Sekretariat GSK Amt Entlebuch Im Bienz 1, 6170 Schüpfheim 041/484 29 05 |
| Redaktion: | Marlene Lustenberger, Köbi Zemp, Hans Vogel, Reto Wicki, Beni Vogel |
| Weitere Mitarbeiter: | Rony Bieri, Heinz Schmid |
| Layout: | Heiri Lötscher, Hans Vogel, Beni Vogel |
| Werbung / Inserate: | Sekretariat GSK Amt Entlebuch |
| Auflage: | 80 Stück |
| Ausgaben: | jährlich zwei (Februar / September) |



LEASING

SPORTGERÄTE-LEASING

Wir verleasen **Gleitschirme**
Mountainbikes

Alle Marken, sowie jegliches Zubehör bei uns erhältlich! Rechnen Sie und dann werden Sie Ihr künftiges Sportgerät leasen. Nach Ablauf der Leasingfrist können Sie Ihr Sportgerät zum Restwert übernehmen. Auslieferung und Einweisung erfolgt über **Impuls Sport Leasing**.

NEU! Wir verleasen auch Occasions-Sportgeräte! Bei jedem GS-Leasing Sicherheitstraining über dem See inbegriffen.

NEU! Pro Leasingvertrag tauschen wir Ihr altes Sportgerät zum Tagespreis ein!

NEU! Leasinggeräte werden zu Superpreisen auch verkauft!

| Leasing-/ Verkaufswert: | Leasing 1 Jahr | | Leasing 2 Jahre | |
|----------------------------|-------------------|-----------|--------------------|-----------|
| | Rate pro Mt. | Restwert | Rate pro Mt. | Restwert |
| Fr. 500.-- | Fr. 39.-- | Fr. 80.-- | Fr. 23.-- | Fr. 40.-- |
| Fr. 1000.-- | Fr. 76.-- | Fr.160.-- | Fr. 45.-- | Fr. 80.-- |
| Fr. 2000.-- | Fr.150.-- | Fr.320.-- | Fr. 87.-- | Fr.160.-- |
| Fr. 3000.-- | Fr.225.-- | Fr.480.-- | Fr.130.-- | Fr.240.-- |
| Fr. 4000.-- | Fr.299.-- | Fr.640.-- | Fr.172.-- | Fr.320.-- |
| Fr. 5000.-- | Fr.373.-- | Fr.800.-- | Fr.215.-- | Fr.400.-- |

Verlangen Sie eine Offerte für Ihr Sportgerät und Zubehör! Senden Sie den Talon mit Ihren Angaben an **IMPULS SPORT LEASING**

IMPULS SPORT LEASING
Wasserfallstrasse 135, CH-6390 Engelberg
Tel. 041/944 144, *neu ab 23.3.96* 041 637 07 07
täglich geöffnet, auch Samstag/Sonntag

Gleitschirm Mountainbike

Marke: _____ Typ: _____ Grösse: _____

Zubehör: _____

Diverses: _____

Leasingfrist: 1 Jahr 2 Jahre

Name/Vorname: _____

Strasse: _____ PLZ/Ort: _____

Tel. P: _____ Tel. G: _____

Geb. Dat.: _____ Unterschrift: _____