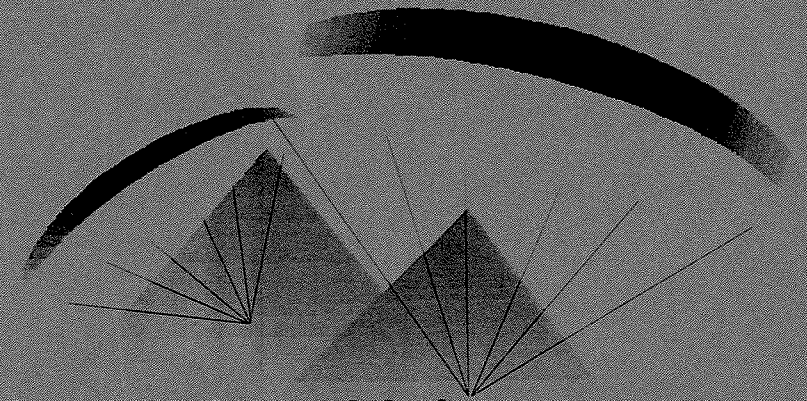


FULLSTALL



Gleitschirmklub

Amt Entlebuch

Kluborgan

Heft 9

Februar 2000

ROTHORN ROSSWEID
SOERENBERG
BÄHNEN

Info: 041 488 21 21
bahnen@soerenberg.ch
www.soerenberg.ch

Rossweid
das Familienausflugsziel

Brienzer Rothorn
auf 2350 m ü. M. –
schönster Aussichtsberg der Schweiz

Die attraktivste
Sommer-Bob-Bahn
der Schweiz direkt an
der Kantonsstrasse

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:

Schmid	Leo	Bleikimatt	6130 Willisau	P 041/970 42 91
--------	-----	------------	---------------	-----------------

Sportchef:

Schmid	Heinz	Unter Willischwand	6170 Schüpfheim	P 079/370 08 29
--------	-------	--------------------	-----------------	-----------------

Klubadresse: Sekretariat
GSK Amt Entlebuch
z. Hd. Köbi Zemp
Im Bienz 11
6170 Schüpfheim

Info-Band: 041 / 484 29 05

Einladung Jubiläums GV

an die Mitglieder des GSK Amt Entlebuch

Datum: 25. Februar 2000
Zeit: 19.00 Uhr
Ort: Rest. Hirschen in Hasle
Was: Nachtessen, anschliessend GV

Traktandenliste der GV 2000

- | | |
|--|-----------------------------|
| 1. Begrüssung | 6. Mutationen |
| 2. Protokoll der Generalversammlung 99 | 7. Wahlen |
| 3. Jahresbericht des Präsidenten | 8. Tätigkeitsprogramm 2000 |
| 4. Kassabericht | 9. Absenden Meisterschaften |
| 5. Festsetzung der Jahresbeiträge | 10. Verschiedenes |

Immer diverse Occasionen am Lager

Auto Abächerli
6196 Marbach
034/493 41 64



Verkauf und Reparaturen sämtlicher Automarken

Verkauf / Reparaturen von
Mountainbikes und Velos

enNotizenNotizenNotizenNotizenNotizenNotizenNotizenNotizenNotizebNotiz

enNotizenNotizenNotizenNotizenNotizenNotizenNotizenNotizenNotizenNotiz

Protokoll der 9. GV des GSK Amt Entlebuch

26.02.99 in Hasle

Traktandenliste

- | | |
|--|-----------------------------|
| 1. Begrüssung | 6. Mutationen |
| 2. Protokoll der Generalversammlung 98 | 7. Wahlen |
| 3. Jahresbericht des Präsidenten | 8. Tätigkeitsprogramm 99 |
| 4. Kassabericht | 9. Absenden Meisterschaften |
| 5. Festsetzung der Jahresbeiträge | 10. Verschiedenes |

Anschliessend an das gute Essen aus der Küche des Rest. Hirschen beginnt die Generalversammlung 1999 unseres Klubs.

1. Begrüssung

Unser Präsident Hans Vogel begrüsst die anwesenden Klubmitglieder. Entschuldigt haben sich: Walter Duss, Franz Duss, Patrick Pfrunder, Peter Theiler, Alex Duss, Irène Lötscher, Thomas Lötscher und Thomas Schumacher.

Die Traktandenliste wird vor der Versammlung genehmigt. 19 Klubmitglieder sind heute anwesend.

Als Protokollführer wird Köbi Zemp und als Stimmenzähler Walter Müller vorgeschlagen und einstimmig gewählt.

2. Protokoll der Generalversammlung 98

Das Protokoll der letzten Generalversammlung ist wiederum im „Fullstall“ enthalten und wird demzufolge nicht verlesen. Es wird mit dem besten Dank an den Verfasser genehmigt. Hans dankt an dieser Stelle Köbi auch für die zum Teil recht ausführlichen Protokolle der Vorstandssitzungen.

3. Jahresbericht des Präsidenten

Hans Vogel streift in gekonnter Weise das verflossene Vereinsjahr. Es begann schon recht früh mit den ersten Thermikflügen. Der eigentliche Start zum Tätigkeitsprogramm 1998 fand wiederum im Berner Oberland statt (Triathlon). Von den geplanten Anlässen konnten fünf durchgeführt werden. Als eigentlicher Höhepunkt des Jahres kann sicher der Anlass vom 26. Juli Sonnenaufgang bezeichnet werden. (Siehe Bericht im Fullstall 6). Auch auf dem Gleitschirmmarkt war einiges los. Es tauchten auch unter unseren Klubmitgliedern wieder neue Geräte auf. Allen Klubmitgliedern mit neuen Schirmen wünscht Hans viel Glück und tolle Erlebnisse.

Die Saison 1998 darf als unfallfrei bezeichnet werden, was leider nicht immer selbstverständlich ist, fliegt doch immer ein kleines Restrisiko bei jedem Piloten mit. Als gut gelungen kann die Einführung der Streckenflugmeisterschaft beschrieben werden. Es beteiligten sich 12 Piloten an diesem internen Wettbewerb und konnten auch klassiert werden. War es wohl ein Bedürfnis für so etwas?

Der Vorstand trat im vergangenen Jahr zu fünf Sitzungen zusammen und hatte einiges zu tun. Schwerpunkte bilden jeweils die Fullstall-Ausgaben. Hierzu einen speziellen Dank an all diejenigen, die einen Beitrag in irgendeiner Form geleistet haben.

An zwei Präsidentenkonferenzen war der Klub jeweils gut vertreten. Die ist jeweils eine gute Sache, welche vom SHV organisiert wird.

4. Kassabericht

Unsere Kassierin Marlene eröffnet den Anwesenden die Rechnung des vergangenen Vereinsjahres. Sie ist wie immer tadellos geführt. Sie erwähnt die grössten Posten und ist auch bereit, näheren Einblick in die Akten zu geben, was aber nicht verlangt wird. Die Revisionsstelle (Leo Schmid und Bruno Studer) liefert ihren Bericht ab und beantragt der GV, dass Rechnung und Revisorenbericht zu genehmigen seien. Die Anwesenden folgen diesem Antrag ohne Opposition. Der Präsident dankt im Namen der Versammelten der Kassierin und den Revisoren für ihre Arbeit.

5. Festsetzung der Jahresbeiträge

Der Präsident schlägt im Namen des Vorstandes die Beibehaltung der Jahresbeiträge von Fr. 50.- für Aktivmitglieder und Fr. 25.- für Passivmitglieder vor. Dieser Antrag wird einstimmig angenommen.

6. Mutationen

Laut Statuten werden Mutationen durch den Vorstand vorgenommen, müssen aber durch die GV bestätigt werden.

Austritt: Leuenberger Franz.

Eintritte: Es sind keine Eintrittsgesuche eingegangen.

7. Wahlen:

Hans muss das Demissionsschreiben unserer Kassierin vorlesen. Nach sechs Jahren im Vorstand möchte Marlene Lustenberger aus beruflichen Gründen aus dem Vorstand zurücktreten. Marlene kennen wir als engagiertes und kompetentes Vorstandsmitglied mit immer guten Ideen. Sie hat ihre Arbeit immer mit Übersicht und Elan geleistet. Aus den Händen des Präsidenten erhält Sie ein Geschenk als Erinnerung an ihre Vorstandstätigkeit.

Auf Anfrage vom Präsidenten Hans Vogel stellt sich Leo Schmid, Sörenberg als neues Vorstandsmitglied zur Verfügung. Die Anwesenden kennen Leo bestens und so zu keiner Kampfwahl. Leo wird einstimmig in den Vorstand des Gleitschirmklubs Amt Entlebuch gewählt. Er wird die Charge des Kassierers übernehmen. Die übrigen Vorstandsmitglieder werden in globo wiedergewählt. Bei der Wahl des Präsidenten erhält Hans Vogel die einstimmige Unterstützung der Anwesenden.

Die Rechnungsrevisoren werden für eine zweijährige Amtszeit gewählt. Studer Bruno ist bisheriger Revisor und als Ersatz für Leo Schmid wird Josef (Jo) Emmenegger vorgeschlagen und einstimmig mit Applaus gewählt.

8. Tätigkeitsprogramm 1999

Sportchef Heinz Schmid präsentiert uns für die Flugsaison 1999 wiederum ein sehr interessantes Jahresprogramm. Von den Anwesenden wird es kaum kritisiert. Da aus der Versammlung keine Kritik oder Änderungswünsche angebracht werden, wird das vorgeschlagene Programm einstimmig angenommen. Jetzt fehlen uns nur noch die entsprechenden Wetterlagen.

9. Absenden Meisterschaften:

Beim Absenden der Klubmeisterschaft kann gut die Hälfte der Rangierten einen Preis in Empfang nehmen. Dies ist nur dank unseren Gönnern möglich. Ihnen sei an dieser Stelle ganz herzlich gedankt.

Die Jahresmeisterschaft gewinnt unser Sportchef Heinz Schmid mit einem grossen Vorsprung von 28 Punkten vor Reto Wicki. Nur knapp dahinter belegten mit je 128 Punkten Beni Vogel den dritten und Benno Zihlmann den vierten Platz.

Die klubinterne Streckenflugmeisterschaft gewinnt unser Präsident mit 190 Punkten vor Hansjörg Zihlmann mit 185 Punkten und Köbi Zemp mit 140 Punkten.

10. Verschiedenes

- Hans Vogel appelliert an alle, sich möglichst aktiv an unseren Anlässen zu beteiligen. Damit honoriert wird die Arbeit der freiwilligen Organisatoren von Anlässen am besten honoriert.
- Hans dankt all jenen, welche in irgend einer Form zum guten Gelingen des Vereinsjahres beigetragen haben.
- Einen ganz speziellen Dank hat Beni Vogel verdient, denn er leistet jeweils eine grosse Arbeit bei der Herausgabe des „Fullstall“
- Der Aktuar ist für die Berichterstattung in der Lokalpresse besorgt.
- Da keine Fragen mehr zu klären sind, ergreift Vizepräsident das Wort und richtet einige ehrliche Dankesworte an unseren Präsidenten für die geleistete Arbeit bei der Führung des GSK Amt Entlebuch.

Mit dem Hinweis auf die Tatsache, dass unser Klub im Jahre 2000 sein 10 – jähriges Bestehen feiern kann, schliesst der Präsident um 22.20 Uhr den geschäftlichen Teil der Generalversammlung. So und jetzt ist fachsimpeln angesagt.

Schüpfheim, den 26 Februar 1999

Der Aktuar:

Köbi Zemp



Zinnwaren + Pokale

Holzwaren

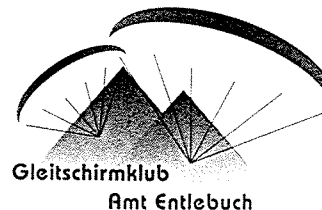
Mineralien

Schilder

Beschriftungen

R. Marti, Gravuren 6166 Hasle

Tel/Fax 041/480 42 12



Jahresschlusshöck 1999

Verantwortliche Organisatoren

Name: Stadelmann Markus

Anlass: Schlusshöck **Datum:** 26. November 1999

Startort: Rest. Hirschen **Höhe:** 710 m ü M **Wind:**

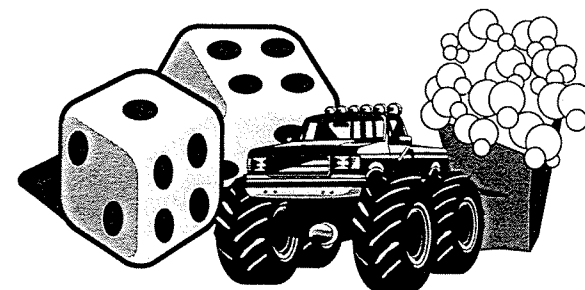
Teilnehmer: Anni und Peter Teiler, Vreni und Ludwig Wermelinger, Barbara Schmid, Benno Zihlmann, Karin Eicher, Leo Schmid, Claudia und Markus Stadelmann, Zemp Köbi, Lustenberger Marlene, Koch Beat, Zihlmann Hansjörg, Müller Walter, Vogel Beni, Vogel Hans, Vogel Adi, Emmenegger Josef, Abächerli Heinz, Lötcher Heiri, Schmid Heinz

Bericht zHd. des Sportchefs des GSK Amt Entlebuch

Wieder ging eine Fliegersaison zu Ende und wir trafen uns zum gemütlichen, traditionellen Schlusshöck. Obwohl das Datum verschoben worden war, traf sich eine erfreuliche Anzahl Mitglieder im Saal des Rest. Hirschen Hasle. Zwischen dem Fachsimpeln und einem gemütlichen Jass versuchten die anwesenden Mitglieder die Jahresmeisterschaft noch zu beeinflussen. Nachdem alle eine vorgegebene, mit Hindernissen versehene Runde mit einem Modellauto möglichst schnell zu absolvieren hatten, galt es, die Zahl der Hundeguezli in einer Büchse zu schätzen. Als dritte Disziplin konnten noch jeder sein Glück im Würfeln zu versuchen. Dieses „Glücksspiel“ gewann Beni Vogel vor unserem Präsi Hans Vogel, dicht gefolgt von Heinz Abächerli und Zihlmann Hansjörg.

Herzlichen Dank an die zahlreichen Teilnehmer für ihren Beitrag zu einem gemütlichen Abend.

Markus Stadelmann



Alle kennen ihn, oder vielleicht doch nicht?

Unter diesem Titel werden Beiträge in loser Folge für unser Kluborgan „Fullstall“ realisiert. Leo Schmid hat ein Klubmitglied befragt.

Name: Paul Wermelinger (Sibu)
Alter: 35 Jahre
Wohnort: 6166 Hasle
Beruf: Drucker
Hobby: Gleitschirmfliegen, Fasnacht, Skifahren, Handball, Billard



Wie kamst du zum Gleitschirmfliegen?

Ich habe in einem Artikel im Brückenbauer über die Faszination des Gleitschirmfliegens gelesen. Auch Peter Theiler war damals schon ein passionierter Pilot. Durch ihn kam ich zum Gleitschirmfliegen. Ende 1985 machte ich die ersten Flüge an Schnuppertagen. Im Sommer 1986 fing ich mit der Schulung an, welche ich dann im Frühling 1987 mit der Prüfung abschloss.

Wie viele Flüge hast du schon gemacht?

Ca. 520 Flüge

Welches war dein schönstes Flugerlebnis?

Einer der schönsten Flüge war bestimmt mein Flug von der Farnern nach Luzern, wo ich auf der Allmend gelandet bin. Bei den schönsten Flügen sind auch etliche von den Flugferien im Stubaital dabei.

Hattest du auch negative Erlebnisse beim Fliegen?

Im grossen und ganzen habe ich immer Glück gehabt. Einzig auf der Farnern bin ich einmal in einen Stacheldraht geflogen. Meine Beine habe ich dabei zerkratzt, was auch ziemlich schmerzlich war. Den schlimmsten Moment erlebte ich auf dem Kreuzjoch. Damals war der Föhn hereingebrochen. Die Einheimischen flogen aber weiter. Einem älteren Mann hat man beim Starten geholfen, damit er überhaupt in die Luft kam. Kurz nach dem Start fing aber der Schirm einen Klapper ein, worauf es ihn abdrehte und er in den Hang flog. Der Pilot überlebte den Unfall nicht. Dieses Bild habe ich heute noch vor meinen Augen.

Welche Ziele und Träume hast du noch beim Fliegen?

Ein grosses Ziel ist natürlich einmal vom Rothorn aus nach Luzern und zurück fliegen. Generell möchte ich auch auf der freien Strecke möglichst weit fliegen und einmal über 4000 Meter über Meer kommen.

Wie bereitest du dich auf einen Flugtag vor?

Manchmal bereite ich mich ein wenig unseriös auf einen Flug vor. Das merke ich dann, wenn schon nach kurzer Zeit der Akku leer ist. Das Wetter und die Windprognose hole ich mir vom Teletext, damit ich weiss, was mich in der Luft dann erwartet.

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

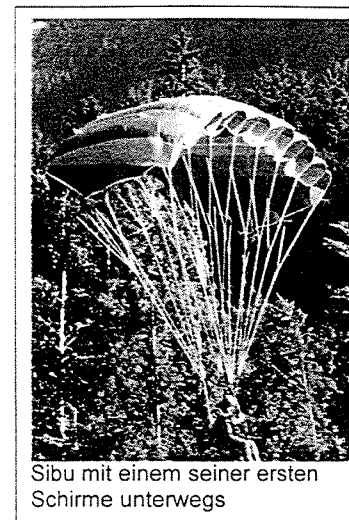
Er soll vor allem eine seriöse Ausbildung in einer Flugschule machen. Zudem würde ich ihm von meinen Erlebnissen und meinen Erfahrungen erzählen.

Welche Schirme bist du schon geflogen?

Das sind schon ziemlich viele gewesen. Zuerst flog ich einen Randalös Standart. Dieser ist aber nach einem missglückten Startversuch in der Nesslewäng nicht mehr flugtauglich gewesen. Dann flog ich einen Revolution von North, einen ITV 927 und dann einen Japanischen Schirm. Den Namen weiss ich allerdings nicht mehr. Darauf folgte der Sigma 1 von Advance. 1992 kauft ich den Challenger C 27. Diesen fliege ich heute noch. Ich bin mit dem Schirm sehr zufrieden und habe auch viele schöne Flüge mit ihm gemacht.

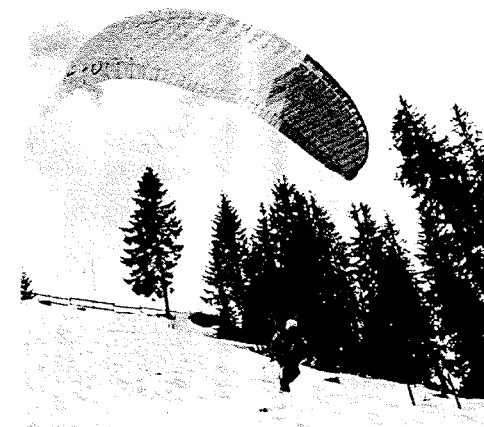
Was möchtest du deinen Kameraden vom Gleitschirmklub noch mitteilen?

Ich hoffe, dass wir noch viele weitere Anlässe und Flüge unfallfrei durchführen können. Ich wünsche allen gute Flüge mit mindestens Zehnmeterschläuchen und nachher eine hässige (Sibu)Spirale zum Absteigen.

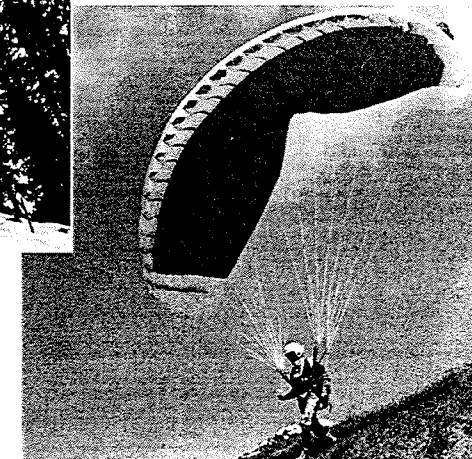


Sibu mit einem seiner ersten Schirme unterwegs

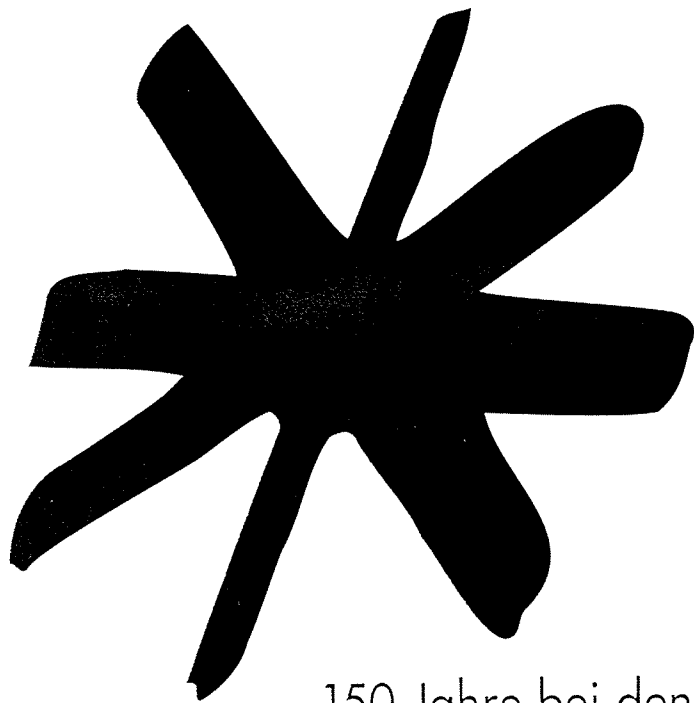
Sibu, besten Dank für deine Ausführungen. Ich wünsche dir für deine weiteren Flüge und für die Zukunft alles Gute.



Ob mit seinem (noch) aktuellen Schirm Challenger C 27 (oben) oder dem Advance Sigma 1 (rechts), Sibu ist bekannt als sehr guter, eleganter Starter



Meine Bank



150 Jahre bei den Leuten

 www.meine-bank.ch



Luzerner
Kantonalbank

10. Jahre Gleitschirmklub Amt Entlebuch (GSKAE)

Vor genau zehn Jahren wurde ein neuer Verein im Amt Entlebuch gegründet. Ich möchte an dieser Stelle nochmals alle Gründungsmitglieder namentlich erwähnen und ihnen für den Mut und die grosse Arbeit danken.

An der Versammlung waren anwesend (Fettdruck = heute noch Aktivmitglied):
Roos Guido, Bieri Christine, Roos Hubert, Ruckli Werner, **Wermelinger Ludwig, Theiler Peter**, Hofstetter Rita, Dahinden Ruedi, Thalman Franz, **Duss Walter, Hug Martin, Zemp Köbi**, Schnider Armin, Christener Urs, **Koch Beat**, Stadelmann Willi, **Lustenberger Marlene**, Schmid Urs, **Theuffer Thomas, Lötscher Irene, Lötscher Thomas, Vogel Beni, Wermelinger Paul**, Arnet Daniela, Aregger Walter, **Baumgartner Beat, Baumgartner Peter, Baumgartner Walter**, Bieri Ronny, Bucher Arnold, Bucher Beat, **Duss Alex**, Gabathuler Martin, Hofstetter Alois, Limacher Pius, **Wicki Reto.**)

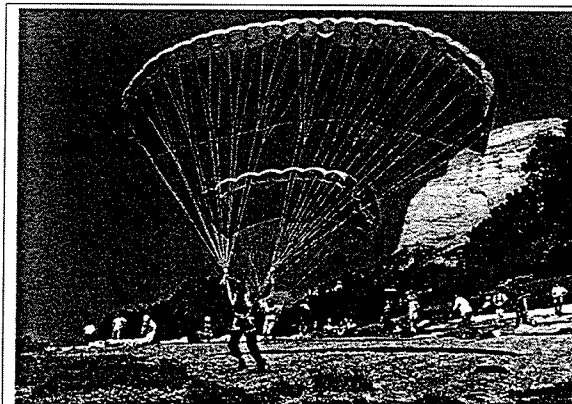
Gründung des GSKAE

Die ersten Gleitschirmflieger waren Pioniere, welche eine neue Herausforderung suchten und den Wunsch des freien Fliegens ohne Motor verwirklichen wollten. Das Grundgerät, (der Fallschirm) kannte man schon länger, aber der Start war immer aus dem Flugzeug. Man versuchte sich mit Fussstart, und siehe da, der Fallschirm konnte auch auf diese Weise zum Fliegen gebracht werden. Wenn ich zurückdenke so um die Jahre 1987/88 als unser Ehrenmitglied Peter Theiler in der Tellenbachschwändi seine Gleitschirmflüge machte. Ich war so fasziniert, dass ich den Wunsch hegte diese Sportart auch zu erlernen. Aber vor Respekt erstarrt, sich einfach so an einen Fetzen Stoff zu hängen, blieb es noch ein paar Jahre beim Zuschauen.

Um eine Freizeitbeschäftigung interessant zu betreiben ist es gut, wenn sich viele Gleichgesinnte zusammentun. Wenn das Wissen mehrerer Leute in eine noch sehr junge Sportart einfließen kann, werden Fortschritte schneller erreicht. Das sagten sich auch die Gleitschirmflieger im Amt Entlebuch und schlossen sich zu einem Verein zusammen, mit dem Ziel, gemeinsam Zusammenkünfte, Ausflüge und Weiterbildung zu organisieren. Wenn sich viele Leute an einem öffentlichen Ort gemeinsam aufhalten und erst noch nahe am Gelände fliegen, tauchen meistens Probleme auf. Die Verantwortlichen des GSK Amt Entlebuch hatten am Anfang sehr viel Arbeit mit dem Aufklären der Bevölkerung und dem Ausarbeiten von Flugbestimmungen. Die Angst der Jäger, das Wild werde durch das Überfliegen vertrieben, musste in vielen Besprechungen abgebaut werden. Wir dürfen unseren Pionieren dankbar sein, wie sie alles mit viel Geschick, Spürsinn und Feingefühl in gute Bahnen zu lenken vermochten.

Entwicklung

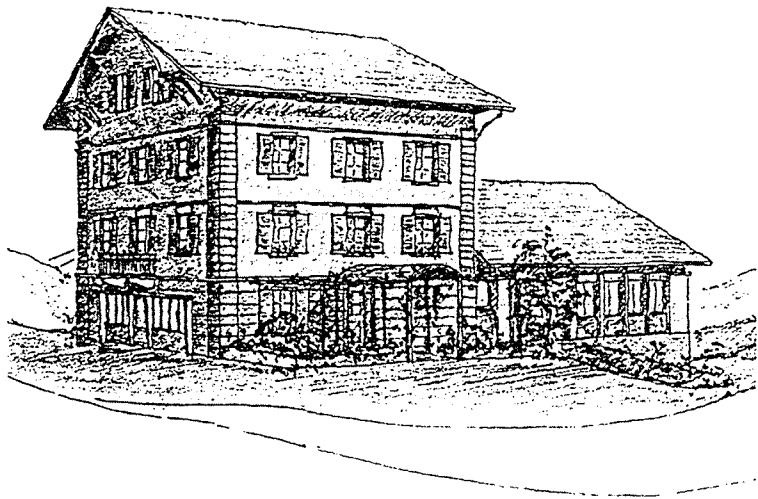
War das Gleitschirmfliegen am Anfang noch ein Kopieren des Hanges, entwickelte es sich sehr schnell zum Thermik- und Streckenfliegen. Mit grossen Schritten verbesserten die Hersteller die Leistung der Gleitschirme. Viele neue Hersteller konkurrierten sich auf dem Markt und witterten das grosse Geschäft, indem sie leistungsfähiger und



Schirme der ersten Generation



Gasthaus Hirschen Hasle



Mit höchlicher Empfehlung

*Familie Margrith Bieri-Felder
Telefon 041 480 71 72*

natürlich auch optisch bessere Schirme entwickelt. Der grosse Boom Anfangs der neunziger Jahre bestätigte das grosse Interesse (auch bei mir Prüfung Aug. 1992) am Gleitschirmfliegen. Die Aus- und Weiterbildung wurde von Jahr zu Jahr verbessert, und der brevetierte Pilot erhielt ein gutes Grundwissen in Materialkunde, Wetterkunde, Gesetzgebung, Fluglehre und Flugpraxis.

Trotz allem nahmen die Flugunfälle drastisch zu. Zum einen weil es mehr Piloten gab und zum anderen weil die gute Leistung der Gleitschirme nicht mit dem Können der Piloten mithalten vermochte. Die Hersteller entwickelten Gütesiegel und Pilotenklassifizierungen. Man unterteilte in Schulschirme, Intermediate Schirme, Hochleistungsschirme und Wettkampfschirme. So hat nun jeder Pilot die Gelegenheit den Schirm auf sein Können und seine Bedürfnisse abzustimmen.

Die Entwicklung des GSK-Amt Entlebuch

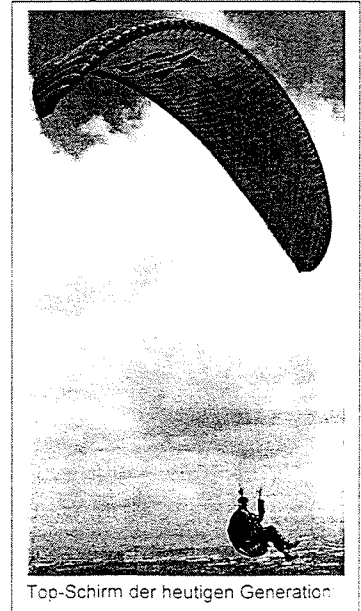
Vieles im Klub ist gleichgeblieben, so auch die Interessen. Ich zitiere aus den Statuten des GSK Amt Entlebuch Punkt zwei "ZWECK".

- a) Zusammenschluss von Gleitschirmpiloten zur Wahrung der Interessen im Entlebuch und zur Pflege der Kameradschaft.
- b) Weiterbildung der Mitglieder zur Förderung der Sicherheit durch Vorträge und Kurse.
- c) Erstellen von Flugkarten / Skizzen in Zusammenarbeit mit den verantwortlichen Organen
- d) Verhandlungen über Landerechte mit den Grundeigentümern und Bereithalten von offiziellen Landeplätzen.
- e) Befolgung der behördlichen Vorschriften und Bekämpfung von negativen Auswüchsen des Gleitschirmsportes.
- f) Eintreten für das freie Ausüben des Gleitschirmsportes und Abwehr ungerechtfertigter Verbote und Steuern.

All diese Grundsätze werden auch heute noch gepflegt und eingehalten und dennoch hat sich vieles verändert. Zur Jahresmeisterschaft, wo nicht immer der fliegerisch beste Pilot gewinnt und viel Glück dabei ist, ist neu noch die Streckenflugmeisterschaft dazu gekommen. Streckenfliegen ist die grosse Herausforderung des Gleitschirmfliegens. Der Pilot versucht ab einem Berg oder Startplatz im Entlebuch möglichst weit zu fliegen, ein Dreieck zu fliegen oder ein Ziel anzupeilen und zurück zum Ausgangspunkt zu fliegen. Bei diesem Wettbewerb kommt Spannung und Ehrgeiz auf, aber die Piloten geben auch Tips und Ratschläge an die Kollegen weiter, wie die verschiedenen Aufgaben am besten gemeistert werden können. Der Spass am Fliegen darf auch bei dieser Disziplin nicht zu kurz kommen.

Zukunft

Die Entwicklung des Gleitschirmsportes wird nicht stehen bleiben. Die Fortschritte werden kleiner sein und es wird unterschieden in Leistungsfortschritt und Sicherheitsfortschritt. Die Leistung ist heute auf einem sehr hohen Stand und ich denke, dass in nächster Zeit die Sicherheit eines Flügels Priorität



Top-Schirm der heutigen Generation

haben wird. Der Gleitschirm muss nicht immer schneller fliegen. Er wird das langsamste Fluggerät bleiben, was ihn ja auch besonders reizvoll macht. Mit welchem Fluggerät kann man sonst so nahe am Boden fliegen und an allen möglichen und unmöglichen Orten sicher landen. Stellen Sie sich mal den Landeplatz eines Motorflugzeuges vor. Sie haben nur sehr wenig Landemöglichkeit und ihre Piste ist immer vorgegeben.

Für die Zukunft des Klublebens gebe ich Euch ein Sprichwort mit auf den Weg.

"DU MUSST ETWAS ÄNDERN DAMIT ES GLEICH BLEIBT"

Zum Schluss möchte ich mich für das mir entgegengebrachte Vertrauen bedanken. Für konstruktive Kritik (fördert das aktive Klubleben) bin ich euch stets sehr dankbar und immer bereit mich einzusetzen. Meinen Vorstandskollegen danke ich für die gute Zusammenarbeit und das kollegiale Verhalten. Im Jahr 2000 wünsche ich allen gute Gesundheit viel gutes Flugwetter und unvergessliche und schöne Flugstunden am Gleitschirm.

Euer Präsident
Hans Vogel

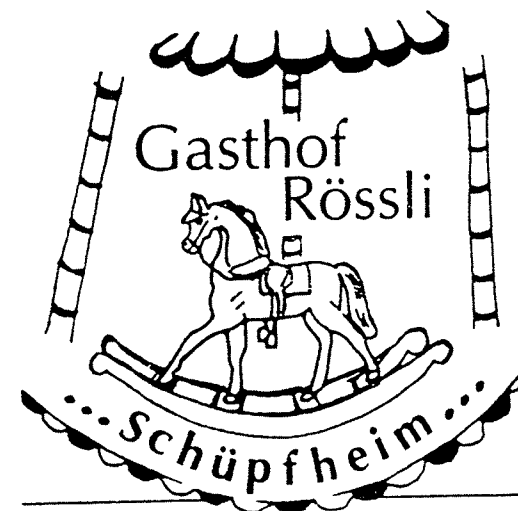
**Marbach**^{egg}

Das Fluggebiet im Entlebuch

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

Sportbahnen Marbachegg AG
Auto. Wetterbericht **034 493 36 37**

!! Neu !!
Maschinell präparierter Startplatz !!



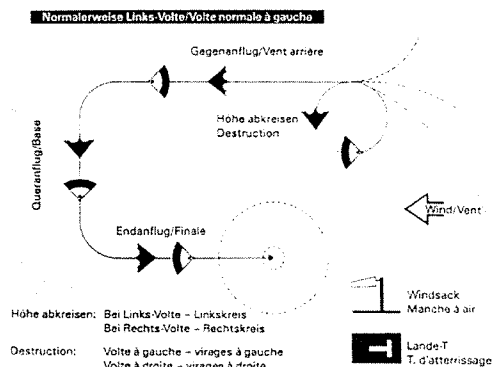
Speiserestaurant

CH - 6170 Schüpfheim Telefon 041 - 484 10 70
Gepflegte Ambiance, vorzügliche Küche
Familie Koch

Nach jedem Start und nach jedem Flug nähert man sich irgendwann wieder dem Boden. Auf dem Boden aufzuschlagen (sprich Landen) ist sehr anspruchsvoll und mit viel Können, Wissen und Routine verbunden. In diesem Artikel möchte ich wieder einmal näher auf die Landung eingehen.

Landeeinteilung

Die schulbuchmässige Landeeinteilung mit Gegenanflug, Queranflug und Endanflug sollte als Grundverfahren zwar beherrscht werden, ein flexibles Anpassen an die jeweilige Landesituation halte ich jedoch für wichtiger. Ganz wichtig ist das genaue Beobachten des Landeareals bereits aus der Luft. Für Streckenflieger, die oft auf kleinen, unbekanntem Wiesen landen müssen, ist dieser Vorabcheck lebensnotwendig. Dabei wird die Windrichtung und Windstärke, anhand von Fahnen, Rauchschwaden, Baumzweigen und so vieles mehr was sich im Winde bewegt, genauestens ausgemacht um eine saubere Landeeinteilung vorzunehmen. Während der Landevolte fliegt man mit Vorteil etwas angebremst. Die reduzierte Geschwindigkeit lässt mehr Zeit zum Einteilen und Abschätzen der Höhe. Kurven und eventuelle Korrekturmanöver fliegt man ruhig, um nicht durch heftige Pendelbewegungen die Übersicht und unkontrolliert Höhe zu verlieren. Eine einmal begonnene Volte wird auch bei Windrichtungswechsel wie vorgesehen zu Ende geführt. **Vorsicht:** Keinesfalls in Bodennähe durch abrupte Steuermanöver noch eine Landung gegen den Wind erzwingen.



Landung

Für die eigentliche Landung gibt es mehrere Möglichkeiten: Nach einem konzentrierten Endanflug werden knapp über dem Boden die Bremsen voll durchgezogen. Dieser Bremspunkt muss, was die Höhe betrifft, richtig gewählt werden. Zu frühes Bremsen könnte zu einem Strömungsabriss in noch gefährlicher Höhe führen, zu spätes Bremsen zu einer schnellen und unsanften Landung. Bei einem ruhigen Winterflug kann der Stallpunkt des eigenen Gleitschirmes mit genügend Höhenreserve erfolgen und trainiert werden.

Geübtere Piloten wenden als Landetechnik oft auch das sogenannte "Ausflaren" an. Durch leichtes Anbremsen und gleich darauf folgendes Freigeben der Steuerleinen wird der Schirm in gewisser Höhe auf leichte Überfahrt gebracht. Diese Energie der Überfahrt wird dazu benutzt, um durch dosiertes Anbremsen direkt über dem Boden den Gleitwinkel noch abzuflachen. Das Ausflaren ist vom Wind und von der Gleitleistung des Gerätes abhängig. Je leistungsfähiger der Gleitschirm und/oder je stärker der



(Gegen-) Wind, desto später und tiefer flart man aus.

Wichtig: Fliege die Landevolte nie mit stark angezogenen Bremsen. Dies ist äusserst gefährlich, denn an der Sackflug- bzw. Fullstallgrenze kann jede kleine "Bodenturbulenz" den Gleitschirm zum Überziehen bringen. Der gute Pilot ist in dieser Flugphase des Endanfluges ständig gefasst, um kleine oder grössere Störungen sofort beheben zu können.

Landen bei starkem Wind

Bei Windstärken von 30 Km/h und mehr kann die geringste Unachtsamkeit zur Folge haben, dass man hinter das Landegelände abgetrieben wird und dieses nicht mehr erreicht. Sofern man realisiert, dass am Landeplatz starke Winde herrschen, wählt man den Abbauraum deutlich luvseitig des Landeplatzes und fliegt keinesfalls auf dessen Leeseite herum. In der Landevolte ist einzuberechnen, dass man während der Kurven stark abgetrieben werden kann und dass man im Endanflug nur noch wenig vorwärts fliegt. Deshalb dreht man früher (ungefähr auf Höhe des Landepunktes) in den Queranflug ein als bei Windstille. Der Endanflug fällt distanzmässig sehr kurz aus.

Landen mit Rückenwind

Es kann Situationen geben, wo man mit Rückenwind landen muss. Ursachen können sein:

- Wind dreht im Endanflug unverhofft um 180 °
- Man hat den Windsack falsch interpretiert

In diesen Fällen passt man sich am besten der Situation an, indem man eine Rückenwindlandung in Kauf nimmt. Die höhere Aufsetzgeschwindigkeit kann durch bruskes Bremsen aus voller Fahrt in etwa 2 m Höhe am besten abgeschwächt werden. In hindernisfreiem Gelände ist eine Landung mit Rückenwind ungefährlich. Vor heftigen Steuermanövern in Bodennähe dagegen wird dringendst abgeraten.

Landefalltechnik

- -Beine und Füsse zusammenpressen, Knie locker lassen
- -Blick vorwärts, nicht auf den Boden richten
- -Arme an den Körper pressen
- -Beim Aufprall seitlich über Hüfte und Schulter abrollen

⇒ **Vorsicht:** Keinesfalls mit den Händen am Boden abstützen; grosse Verletzungsgefahr

Hanglandung

In stärker geneigtem Gelände landet man quer (parallel) zum Hang. Beim Ausflaren zieht man die hangäussere Bremsleine etwas stärker herunter, weil der Schirm die Tendenz hat, ganz am Schluss selbständig gegen den Hang zu drehen.

Auf einem nur leicht abfallenden Hang kann man auch hangauf- oder abwärts landen. Hangaufwärts fällt eine präzise Landung leichter, eine sanfte Landung jedoch schwerer.

Hangabwärts ist eine genaue Landung schwieriger, eine sanfte Landung hingegen einfacher.



Eine gut eingeteilte und durchdachte Landung zeichnet den sicheren und umsichtigen Piloten aus und ist die Krönung jedes Fluges.

Teste Dein Wissen!



Thema: Wetterkunde

(Lösungen weiter hinten)

- Die zwei hauptsächlichen Bestandteile der Luft sind
 - Wasserdampf und Sauerstoff
 - Kohlendioxid und Sauerstoff
 - Sauerstoff und Stickstoff
 - Stickstoff und Wasserstoff
- In welcher Schicht der Atmosphäre spielen sich die meteorologischen Vorgänge ab, die unser Wetter bestimmen?
 - Ionosphäre
 - Troposphäre
 - Stratosphäre
 - Tropopause
- Welches Phänomen verfälscht Temperaturmessungen der Luft in Bodennähe?
 - Die Sonnenstrahlung und Gegenstände in der unmittelbaren Umgebung des Thermometers
 - die Luftfeuchtigkeit
 - Die Abnahme der Luftdichte in grösseren Höhen
 - Die Luftdruckschwankungen
- Wieviele km/h sind 20 Knoten?
 - ca. 36 km/h
 - ca. 34 km/h
 - ca. 38 km/h
 - ca. 18 km/h
- Welche Zustandsänderung heisst Kondensation?

Übergang vom

 - flüssigen in festen Zustand
 - flüssigen in gasförmigen Zustand
 - gasförmigen in festen Zustand
 - gasförmigen in flüssigen Zustand
- Welche Zustandsänderung bedarf einer Wärmezufuhr?

Übergang vom

 - flüssigen in den festen Zustand
 - flüssigen in den gasförmigen Zustand
 - gasförmigen in flüssigen Zustand
 - gasförmigen in den festen Zustand
- Wie verändert sich die relative Luftfeuchtigkeit einer Luftmasse, die bei 25°C eine relative Luftfeuchtigkeit von 50% aufweist, bei einer Temperaturreduktion auf 20°C?
 - Die relative Luftfeuchtigkeit nimmt ab
 - Die relative Luftfeuchtigkeit bleibt unverändert
 - Die relative Luftfeuchtigkeit nimmt zu
 - Die absolute Feuchtigkeit nimmt ab
- Wie verändert sich das Volumen und die Temperatur einer absinkenden Luftblase mit abnehmender Höhe?
 - Volumen und Temperatur nehmen ab
 - Das Volumen verringert sich, die Temperatur nimmt zu
 - Volumen und Temperatur nehmen zu
 - Das Volumen nimmt zu, die Temperatur bleibt gleich
- Wie verändert sich die Temperatur aufsteigender Luft in einer Cumulus-Wolke?
 - Sie nimmt rascher ab als in trockener Atmosphäre
 - Sie nimmt weniger rasch ab als in klarer Atmosphäre
 - Sie verändert sich im gleichem Masse wie in klarer Atmosphäre
 - Sie bleibt konstant
- Die Temperaturveränderung pro 100m Höhenunterschied heisst
 - Temperaturkoeffizient
 - Temperaturrexponent
 - Temperaturgradient
 - Emagramm
- Man spricht in der Meteorologie von einem feuchtadiabatischen Vorgang, wenn
 - mit Feuchtigkeit gesättigte Luft aufsteigt und sich mit mehr als 1°C/100m abkühlt
 - trockene Luft das Kondensationsniveau erreicht und sich Wolken bilden
 - gesättigte Luft aufsteigt und sich mit weniger als 1°C/100m abkühlt
 - trockene Luft aufsteigt, sogenannte Blauthermik
- Welche zusammentreffenden Umstände begünstigen die Bildung von Strahlungsnebel (Bodennebel)?
 - bedeckter Himmel, Wind über 10 kn, Taupunkt weit von der Lufttemperatur entfernt
 - bedeckter Himmel, Wind über 10 kn, Taupunkt sehr nahe an der Lufttemperatur
 - klarer Himmel, Wind unter 5 kn, Taupunkt nahe bei der Lufttemperatur
 - durch die horizontale Verschiebung von feuchter und warmer Luft auf eine kalte Zone
- Wann muss mit Strahlungsnebel gerechnet werden?
 - bei Tiefdruckgebieten
 - bei Hochdruckgebieten
 - beim Durchgang einer Warmfront
 - bei starkem Bodenwind
- Unter welchen Bedingungen löst sich üblicherweise der herbstliche Strahlungsnebel, in der Schweiz auf?
 - während der Nacht bei klarem Himmel und Wind unter 10 km/h
 - wenn die Schicht dick ist, während des Morgens, bei klarem Himmel und weniger als 10 km/h
 - während des Tages, wenn es wolkenlos ist und 20 km/h Wind herrscht
 - bei Druckanstieg
- Welches ist die Ursache der Wolkenbildung?
 - Abkühlung der Luft bis zum Taupunkt
 - Absinken der Luft
 - Erwärmung der aufsteigenden Luft
 - relativ geringe Luftfeuchtigkeit
- Die Höhe der Wolkenbasis ist
 - im Umkreis von ca. 50 km immer etwa auf der gleichen Höhe
 - unter Umständen sehr verschieden hoch, je nach Art der Luftmassen
 - genau dem Geländere relief angepasst
 - am Vormittag immer etwas höher
- Welche Angaben kannst du aus dem Verlauf der Isobaren auf der Bodenwetterkarte entnehmen?
 - Windrichtung und -stärke, sofern nicht orographisch beeinflusst
 - Temperaturverlauf der bodennahen Luftschicht, sofern keine Inversion besteht
 - Dauer des schönen Wetters, jedoch nicht bei Föhnlagen
 - Niederschlagsmenge
- Was verstehst du unter dem Begriff Windrichtung?
 - Richtung, aus dem der Wind am häufigsten kommt
 - Richtung, in die der Wind bläst
 - vorherrschender, örtlicher Wind
 - Richtung aus dem der Wind kommt
- Zu welcher Tageszeit beginnt in den Alpen der Bergwind zu wehen?
 - in der Nacht
 - im Laufe des Vormittags
 - im Laufe des späten Nachmittags
 - am Morgen
- Die Windgeschwindigkeit ist dicht über dem Boden
 - stets etwas höher
 - je nach der Wetterlage höher oder tiefer
 - stets etwas geringer
 - immer etwa gleich wie 300 m ü Grund
- Was verstehst du unter Landbriesen und Meeresbriesen?
 - Winde, die parallel zur Küste wehen
 - Winde, welche durch die im Tagesverlauf unterschiedlichen Erwärmung, bzw. Abkühlung von Land und Wasser entstehen
 - Winde, die durch kaltes Wasser entstehen
 - Winde, die generell nur an Meeresküsten vorherrschen
- Wie fliessen Druckwinde am Boden, abgesehen von Lokalwinden?
 - vom Hoch- ins Tiefdruckgebiet
 - Bodenwinde werden nicht durch die Druckzentren beeinflusst
 - vom Tief- ins Hochdruckgebiet
 - es hängt von der Jahreszeit ab
- Was bedeutet vertikale Windscherung?
 - Änderung des mittleren Höhenwindes über einer vorgegebenen Strecke
 - Änderung des Windes nach Richtung und/oder Stärke mit zunehmender Höhe
 - das Verhältnis des Windes innerhalb eines Thermikschlauches zum Wind ausserhalb
 - die Temperaturdifferenz zwischen den bodennahen und höheren Luftschichten
- Wann entstehen unter anderem thermische Turbulenzen?
 - Wenn die Windströmung durch Hindernisse gestört wird
 - Wenn die Windströmung durch aufsteigende Luftmassen gestört wird
 - durch Tiefdruckeinfluss
 - bei Nebel

(die Lösungen siehe weiter hinten)

Auswertung:	Punkte	Beurteilung
24 - 20 P	sehr gut	
19 - 16 P	lückenhaft	
15 - 11 P	Theorie lernen	
< 10 P	lebensgefährlich wenig	



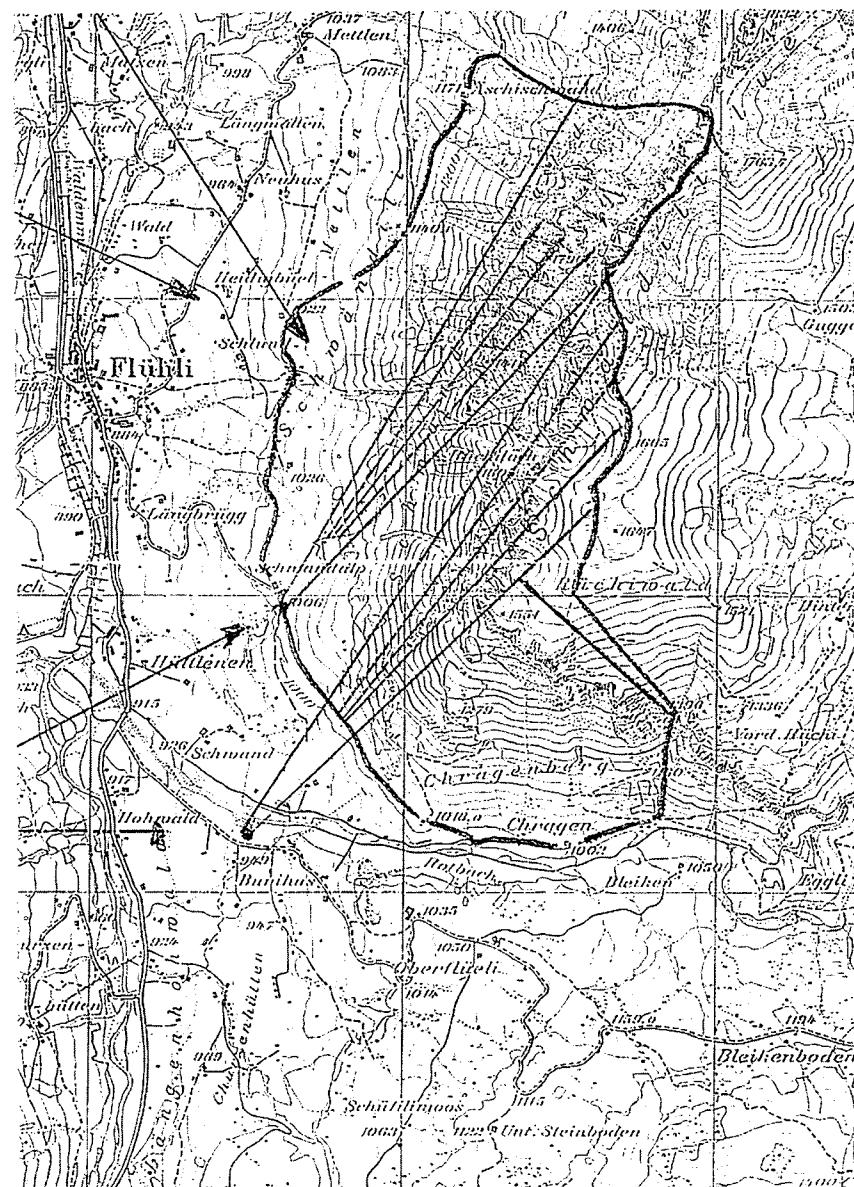
In der Gemeinde Flühli, genauer gesagt an der Schwändiliflue wird, gemäss Angaben des Kreisforstamtes, am Schutzwald östlich des Dorfes Flühli Waldpflege betrieben. Für diese aufwendigen Arbeiten wurde eine Holzerseilbahn installiert, welche in einer Höhe von maximal 60 Meter über Grund verläuft. Es werden auch Masten zu sehen sein. Die Seilbahn wird, je nach Stand der Holzerarbeiten, horizontal wie auch vertikal zur Schwändiliflue verschoben. Den Verlauf der einzelnen Bahnen ist auf dem nachfolgenden Kartenausschnitt ersichtlich.

Die Arbeiten dauern etwa zehn Jahre!! Also während langer Zeit ist dieses Gebiet mit grosser Vorsicht zu befliegen. Für Streckenflüge von der Haglern (Pt. 1949) und von der Schratte her (Pt.1946) bestehen beim Überfliegen der Bergkette kaum Probleme. Sobald man aber unterhalb der Bergkette ankommt, gibt es nur eine sichere Variante, und die heisst:

Weg vom Hang und Landung im Talboden.

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

Kartenausschnitt mit eingezeichneten Holzerseilbahnen



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

KlusenChäsi
POWER
Schüpfheim
Fam. F. + H. Troxler

OFFEN:

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

Mittwoch
08.00-11.00 Uhr
Nachmittag
geschlossen

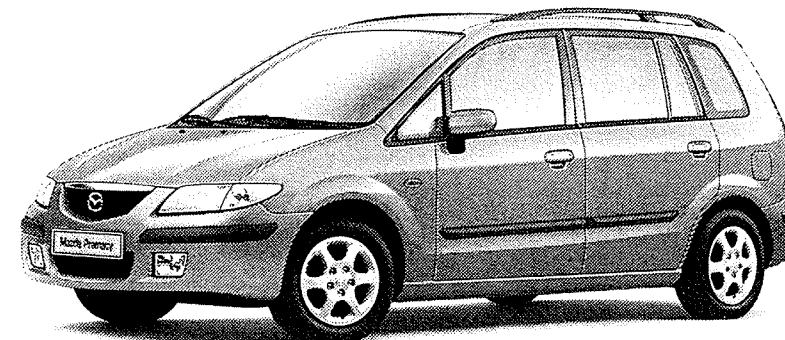
Samstag
08.00-12.00 Uhr
14.00-19.00 Uhr

Sonntag
17.30-19.00 Uhr
Bei guten
Schneeverhält-
nissen von
16.00-19.00 Uhr

- 9-Lochkäse
 - Hobelkäse
 - Sbrinz alt 2-jährig
 - Schrattenkäse
 - Entlebucher Bergkäse
 - Entlebucher Vacherin
 - Rothornmutschli
 - Ziger
 - Käsereibutter/Rahm
 - Bifidus-Joghurt
- in 14 Sorten

Wir freuen uns auf ihren Besuch.

ALLES GEMACHT.



100 POSITIONEN, DIE ALLE GLÜCKLICH MACHEN.

Sitze raus, Sitze rein, Sitze abklappen, Sitze umlegen, Sitze hin, Sitze her. Der neue Mazda Premacy bietet Ihnen mit seinen fünf Einzelsitzen über 100 Sitzvariationen für jeden Zweck. Bereits ab 25 380 Franken (1.8-1.6 V, 100 PS/74 kW) ist er zu haben. Kommen Sie vorbei und sitzen Sie ihn Probe.

unterwegs
mit

LIMACHER Automobile

Garage + Pneuhaus 6170 Schüpfheim