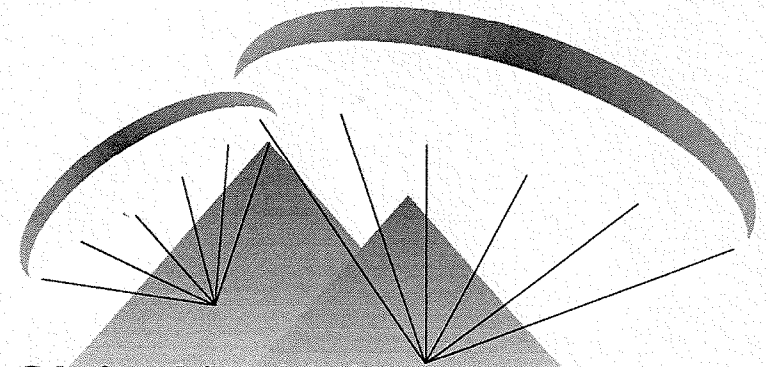


# FULLSTALL

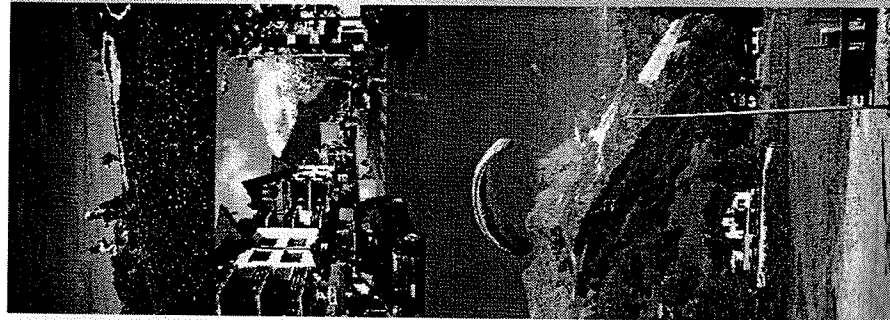


**Gleitschirmklub**

**Amt Entlebuch**

## **Kluborgan**

Heft 21  
Februar 2006



# Check Gleitschirm Schweiz

- 2-Jahrescheck für alle Schirme
- 1-Jahrescheck für alle Schirme
- Rettungsschirmpaketen
- nur Originalersatzteile
- Prüfstempel DHV/OeAeC



# engeli

## Euro-Flugschule

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

**Euro-Flugschule Engelberg**  
 Wasserfallstr. 135, PF 247  
 CH-6390 Engelberg  
 Tel. + 41 41 637 07 07  
 Fax + 41 41 637 34 07  
 Info-Band + 41 41 637 06 07  
 www.euroflugschule.ch

## Vorstand des GSK Amt Entlebuch

### Präsident:

Vogel Hans	Eschenmoos	6170 Schüpfheim	041/484 15 49
------------	------------	-----------------	---------------

### Vizepräsident :

Hansjörg Zihlmann	Chratzerestr. 2	6170 Schüpfheim	041/484 35 70
-------------------	-----------------	-----------------	---------------

### Aktuar:

Wermelinger Paul	Gibelmatte 26	6166 Hasle	041/480 23 35
------------------	---------------	------------	---------------

### Kassier:

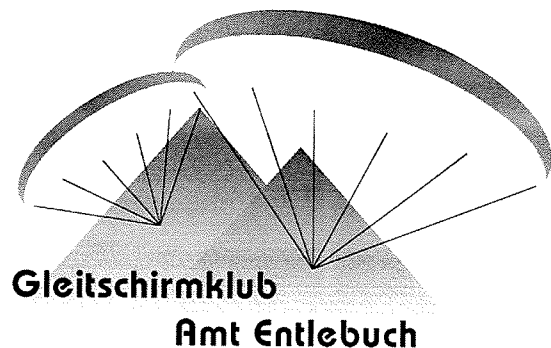
Schmid Leo	Geissbühl 10	6102 Malters	041/970 42 91
------------	--------------	--------------	---------------

### Sportchefin:

Epp Martina	Hauptgasse 38	6130 Willisau	041/970 05 38
-------------	---------------	---------------	---------------

**Klubadresse:** Sekretariat  
 GSK Amt Entlebuch  
 Paul Wermelinger  
 Gibelmatte 26  
 6166 Hasle LU

**Info-Band:** 041 / 484 29 05



**Gleitschirmklub**  
**Amt Entlebuch**

## Impressum

**Verlag:** Sekretariat GSK Amt Entlebuch  
Gibelmatte 26, 6166 Hasle LU Tel. 041 / 480 23 35

**Redaktion:** Hans Vogel, Paul Wermelinger,  
Leo Schmid, Martina Epp  
Hansjörg Zihlmann

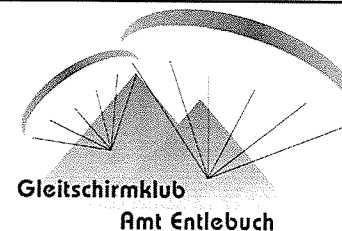
**Weitere Mitarbeiter:** Gabi und Franz Müller, Beni Vogel, Fotos Frondienst  
Franz Duss

**Layout:** Paul Wermelinger, DSAG

**Werbung / Inserate:** Sekretariat GSK Amt Entlebuch

**Auflage:** 80 Stück

**Ausgaben:** jährlich zwei (Februar / Oktober)



**Gleitschirmklub**  
**Amt Entlebuch**

# Einladung

## zur 16. Generalversammlung Gleitschirmklub Amt Entlebuch

Datum: Freitag, 10. März 2006

Zeit: 19.30 Uhr

Ort: Restaurant Hirschen, Hasle

Besonderes: Nachtessen zu Beginn der GV

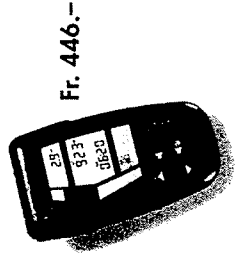
### Traktandenliste

1. Begrüssung
2. Protokoll der Generalversammlung 2005
3. Jahresbericht des Präsidenten
4. Kassabericht
5. Festsetzung des Jahresbeitrages
6. Mutationen
7. Wahlen
8. Tätigkeitsprogramm 2006
9. Absenden Jahresmeisterschaften 2005
10. Verschiedenes

freundlich lädt ein

Der Vorstand

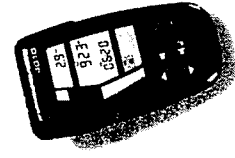
# FLYTEC-COMPACT-SERIE 4000



Fr. 446.-

## FLYTEC 4005

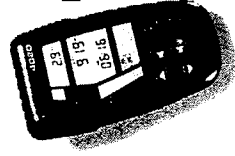
Höhenmesser  
Variometer/Integrator  
Geschwindigkeitsanzeige<sup>1</sup>  
Echtzeituhr und Stoppuhr  
Temperaturanzeige  
Flugbuch  
<sup>1</sup> mit Speedsensor-Option



Fr. 496.-

## FLYTEC 4010 REAL-TIME

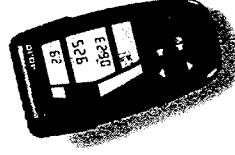
Höhenmesser  
Variometer/Integrator  
Geschwindigkeitsanzeige<sup>1</sup>  
Echtzeituhr und Stoppuhr  
Temperaturanzeige  
Flugbuch mit Direktausdruck  
Datenausgang Drucker/PC  
<sup>1</sup> mit Speedsensor-Option



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)  
Polarenauzeichnung<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)  
Polarenauzeichnung<sup>1</sup>  
Gleitzahlrechner<sup>2</sup>  
Sollfahrt nach McCreedy<sup>2</sup>  
Endanflugrechner<sup>2</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, Ebenastrasse 8a  
Telefon 041 340 34 24, Fax 041 340 54 24



## Protokoll der 15. GV des GSK Amt Entlebuch 25. Februar 2005

Im Gasthaus Hirschen, Hasle

### Traktandenliste

- |                                    |                                   |
|------------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Begrüssung                      | 6. Mutationen                     |
| 2. Protokoll der GV 2004           | 7. Wahlen                         |
| 3. Jahresbericht des Präsidenten   | 8. Tätigkeitsprogramm 2005        |
| 4. Kassabericht                    | 9. Absenden Jahresmeisterschaften |
| 5. Festsetzung des Jahresbeitrages | 10. Verschiedenes                 |

### 1. Begrüssung

Zur Eröffnung der 15. Generalversammlung spielen Franz Müller und Hansjörg Zihlmann einen Film ab. Es sind Aufnahmen vom Anlass „versteckte Kamera“, der Hansjörg organisiert hatte. Der Präsident Hans Vogel begrüsst die 25 erschienenen Mitglieder. Das Tagesbüro wird folgendermaßen bestellt. Als Aktuar Paul Wermelinger und als Stimmzähler Köbi Zemp. Entschuldigt haben sich Martin Hug, Walter Müller, Irène und Thomas Lötscher, sowie Reto Wicki.

### 2. Protokoll der GV 2004

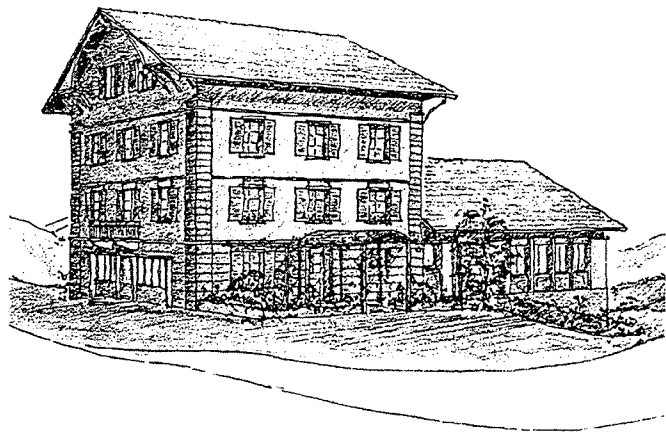
Das Protokoll der letzten Generalversammlung ist in Ordnung und wird einstimmig angenommen. Hans Vogel dankt Paul Wermelinger für die Protokollführung.

### 3. Jahresbericht des Präsidenten

In seinem Jahresbericht erwähnt Hans Vogel, dass die Flugsaison 2004 in einem mässigen Sommer stattgefunden hat. Besonders gute Thermiktage waren der 30. Mai und der Bundersfeiertag. Vom Jahresprogramm konnten rund die Hälfte der angesetzten Anlässe durchgeführt werden. Besonders in guter Erinnerung ist der Ausflug ins Berneroberrland nach Blumenstein (Möntschealp) und der Ausflug nach Grindelwald 27./28. März. Hans schlägt



# Gasthaus Hirschen Hasle



*Mit höflicher Empfehlung*

*Lisbeth und Remo Duss*

*Telefon 041 480 11 72*

vor, dass die Anlässe fliegen vom Niederhorn, Glarnerland und Windenschleppen nochmals im Jahresprogramm 2005 aufgenommen werden. Bei Flügen nach Luzern oder weiter erwähnt Hans, dass die Anmeldungen an den Flugplatz Emmen gut geklappt haben. Wenn jemand Anregungen und Kritiken zur Vereinsbroschüre FULLSTALL hat, soll und darf es an den Vorstand weiterleiten. Hans Vogel erwähnt, dass der Warteraum der Verkehrsflugzeuge vom Flughafen Kloten hier ins Entlebuch verlegt werden soll.

#### 4. Kassabericht

Der Kassier Leo Schmid erläutert die Kasse. Die Einnahmen, so erwähnt Leo, stellen sich vorwiegend aus Jahresbeiträge der Mitglieder, Klubkleiderverkauf und Schnuppertag zusammen. Leo übergibt den Revisoren Franz Müller und Hansjörg Zihlmann das Wort. Die Revisoren stellen den Antrag zur Annahme des Kassa- und Revisorenberichtes. Beides wird einstimmig angenommen. Hans Vogel dankt dem Kassier und den Revisoren für ihre Arbeit.

#### 5. Festsetzung der Jahresbeiträge

Die Jahresbeiträge werden wie folgt festgelegt:

Aktive	Fr. 50.-
Passive	Fr. 25.-

#### 6. Mutationen

Ein Austritt von Thomas Schumacher ist zu verzeichnen. Thomas Lötscher möchte vom Aktiv zum Passivmitglied wechseln. Beides wird von der Versammlung gutgeheissen.

#### 7. Wahlen

Laut Statuten werden jedes Jahr Wahlen durchgeführt. Die Mitglieder im Vorstand Martina Epp als Sportchefin, Leo Schmid als Kassier und Paul Wermelinger als Aktuar stellen sich wieder zur Verfügung. Sie werden im globo wiedergewählt. Leo Schmid als noch Vizepräsident schlägt Hans Vogel als Präsident vor. Er wird einstimmig gewählt. Neu in den Vorstand als Vizepräsident wird Hansjörg Zihlmann vorgeschlagen. Er wird mit kräftigem Applaus in den Vorstand aufgenommen. Hansjörg Zihlmann scheidet als Revisor aus. Franz Müller wird für ein weiteres Jahr als Revisor gewählt. Als neuer Revisor wird Franz Schöpfer vorgeschlagen. Er wird mit dem Wahlergebnis 24 Stimmen und einer Enthaltung gewählt.

# Für Ihre Sicherheit

## Bei uns

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

Ihr Premio Pneuhaus

unterwegs  
mit **LIMACHER** Automobile

Garage + Pneuhaus 6170 Schüpfheim

Telefon 041 484 25 32 E-Mail: [info@limacherauto.ch](mailto:info@limacherauto.ch) [www.limacherauto.ch](http://www.limacherauto.ch)

## 8. Tätigkeitsprogramm 2005

Leo Schmid erläutert anstelle der Sportchefin Martina Epp das Tätigkeitsprogramm 2005. Sie weilt momentan in Australien in den Ferien. Für Anregungen betreff Fullstall ist man immer offen für Neues, erwähnt Leo. Hans Vogel sagt, dass der Anlass Aufziehübungen in den Frühling verschoben wird, weil im Moment noch zuviel Schnee liegt. Es wird dann kurzfristig ein Datum mitgeteilt. Zum Jahresprogramm gibt es folgende zwei Änderungen:

Fliegen ins Entlebuch ▶Niederhorn wird auf 23.04.2005 angesagt.

Picknick ▶wird vom 14.08.2005 auf 15.08.2005 verschoben

Köbi Zemp macht folgende Anregung. Man soll doch die Organisatoren das Datum vom Anlass selbst bestimmen lassen, natürlich in der entsprechenden Zeitspanne.

## 9. Absenden Jahresmeisterschaften 2004

In der Streckenflugmeisterschaft gewinnt Adrian Vogel vor Hans Vogel und Köbi Zemp. Die Jahresmeisterschaft wird von Leo Schmid gewonnen vor Beat Koch und Marlène Lustenberger.

## 10. Verschiedenes

Der Präsident Hans Vogel erwähnt, dass der SAC Amt Entlebuch am 4. März 2005 einen Kulturabend in Entlebuch organisieren wird. Der übliche Frondienstag wird vom Vorstand für das Jahr 2005 organisiert. Die Einladung für die Generalversammlung der Marbacheggbahnen kann von jemanden beim Vorstand abgeholt werden. Walter Duss weist auf den Modellflugtag in Willisau hin. Thomas Teuffer fragt an, ob auch der Besuch der Generalversammlung auch zur Jahresmeisterschaft gezählt werden soll? Leo Schmid fragt die Versammlung an, wie soll in Zukunft mit den Informationen zu einem Anlass umgegangen werden. Diverse Leute melden sich zu Wort. Telefonbeantworter und die Homepage des Gleitschirmklubs sollen parallel aktiv sein. Hans Vogel dankt zum Schluss allen Mitgliedern für das Erscheinen und den Organisatoren von Anlässen für ihre Mithilfe. Der Präsident schliesst die Versammlung um 22.35 Uhr. Zur Unterhaltung werden noch die mitgebrachten DVD-Filme angeschaut.

Hasle, den 25. Februar 2005

Der Aktuar:  
Paul Wermelinger

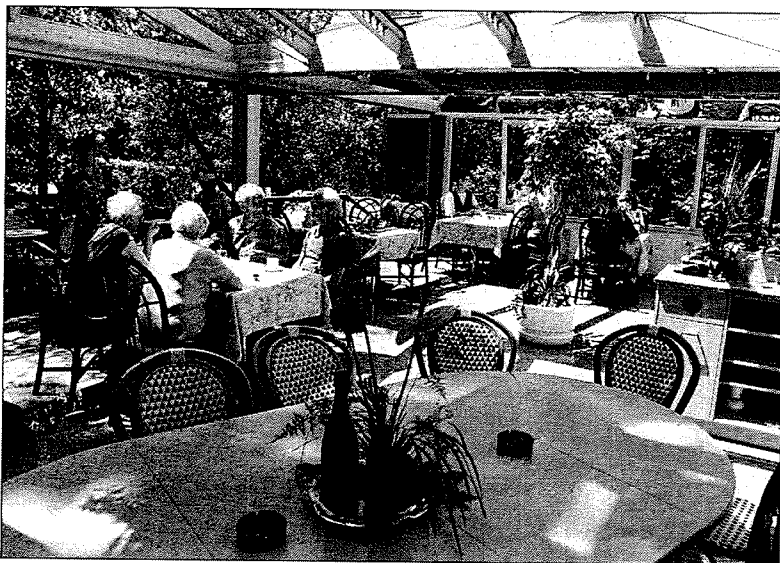


Nach em flüügä, zum plagierä  
oder au süsch einisch, trifft mer sich  
i dr Gartebeiz oder im Wintergartä vom

# Gasthaus Bad

Schüpfheim

Gute Ambiance      Excellente Küche



## Alle kennen ihn, oder vielleicht doch nicht?

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



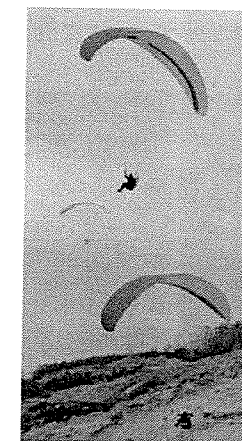
**Name:** Bruno Studer  
**Alter:** 44 Jahre  
**Wohnort:** Buchs ZH  
**Hobbys:** Gleitschirm, Motorrad

**Wie kamst du zum Gleitschirmfliegen, resp. was war der Grund mit dem Fliegen anzufangen?**

Als ehemaliger Fallschirmspringer war es wohl eine Frage der Zeit, dass ich auf den Gleitschirm umsteige. Man ist doch länger unterwegs und kann je nach Situation längere Strecken hinter sich bringen.

**Wo und wann hast Du die Ausbildung gemacht?**

Im Herbst 1992 begann ich am Uebungshang in Wald (Zürich-Oberland) bei Werner Brandenberger. Dort war mein Fluglehrer Daniel Loritz, der wohl den meisten ein Begriff ist. Vor allem bei denen, die mal Flugferien in Calpe (Spanien) genossen haben. Im Februar 1993 klappte es dann auch im Engelberger-Tal die Lizenz zum Grenzenlosen Fliegen zu ergaunern (lach).



**Welchen Stellenwert hat bei Dir das Fliegen und wie viele Flüge hast du schon gemacht?**

Früher hatte es mein Leben und die Freizeit bestimmt. Heute nach rund 13 Jahren fliegen und ca. 1100 Flügen ist im Moment das Fliegen in den Hintergrund gestellt. Aber ich werde schon wieder Aktiver.

**Was fasziniert dich am Fliegen?**

Die faszinierende Aussicht von oben mit der unendlichen Weite im Hintergrund. Einfach der Genuss das Streckenfliegen oder auch nur soaren im sanften Wind. Wobei ein gemütlicher Sinkflug auch seinen Reiz hat.

**Welcher war Dein eindrücklichster Flug, den Du schon gemacht hast?**

Da gibt es mehrere, aber das Fliegen in Südamerika mit Heinz zusammen war wohl schon das Eindrücklichste, was ich erlebt habe. So wie das stundenlange Küstensoaren

## Für Spitzenleistungen



Meine Bank

 Luzerner  
Kantonalbank



**Zinnwaren + Pokale**

**Holzwaren**

**Mineralien**

**Schilder**

**Beschriftungen**

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

in Chile (Iquique) oder die Thermikflüge in den Peruanischen Anden, (Ticicaca-See) wo es an guten Tagen knapp an die 5000 Meter gehen kann.

**Welches war Dein negativstes Erlebnis beim Fliegen?**

Hmmmm...das war wohl in meinen Anfängen, als ich mal an der Farnern-Ost ins Lee raus gestartet bin...weiterer Kommentar überflüssig, grummel !!!



**Welche Ziele und Träume hast du noch beim Fliegen?**

Vorläufig habe ich keine bestimmten Ziele in Sachen Fliegen. Aber bestimmt werde ich wieder mal nach Spanien zum Fliegen gehen.

**Wie bereitest du dich auf einen Flugtag vor?**

Anhand Wetterbericht und Winddaten. Auch bespreche ich jeweils den Flugtag mit Kollegen, ist doch immer wieder eine sichere Variante. Aber oft weiss man eh erst am Startplatz, ob es überhaupt fliegbar ist .

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

Du brauchst eine Menge Zeit und Durchhaltewille. Ansonsten lass es lieber bleiben.

**Welchen Schirm fliegst du momentan?**

Swing Cirrus 3

**Welches ist Dein Lieblingsfluggebiet und warum?**

Spanien...wegen des Wetters und das ganze drum herum.

**Möchtest du deinen Klubkameraden vom Gleitschirmklub noch etwas mitteilen?**

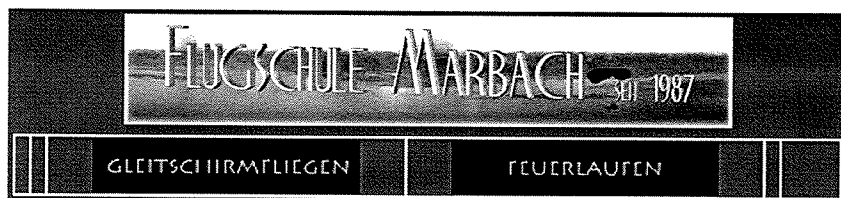
Ich wünsche allen allzeit schöne Flüge und immer HAPPY-LANDING.



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

Ich danke dir Leo.





#### Flugschule Marbach

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

Flugschule Marbach

Ruedi Moser

Sagen

6196 Marbach

034 493 40 75

[www.gleitschirmfliegen.ch](http://www.gleitschirmfliegen.ch)

#### Spitze im Sport?

#### Spitze im Beruf?

#### Spitze im Alltag?

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

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

Anna Moser

Dipl. Arbeits und Organisationspsychologin / Mentaltrainerin

Zürchermatte 48

3550 Langnau

Telefon 034 493 45 28

# Jaaaaa...!!

## Dein Notschirm möchte sicher wieder mal raus?!

Und ich werde ihn im Fachbetrieb, für dich als Klubmitglied packen.

Mein Angebot: ab Fr. 50.--



**Gaby Müller Notschirmpackerin SHV 37320**

**Tel. 078 761 33 22**

## Teste Dein Wissen!



### Flugpraxis und Gesetzgebung

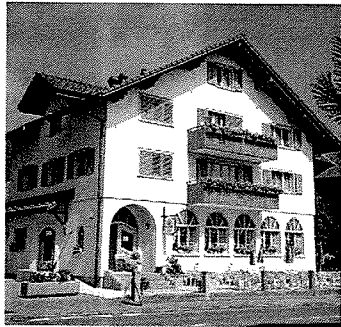
1. Aus einem unbestimmten Grund (Abnutzung oder Reibung) reisst während des Fluges eine der Steuerleinen. Wie verhältst du dich?
  - a) Ich steuere mit den hinteren Traggurten
  - b) Ich fliege mit der intakten Steuerleine eine Kurve und mache gegen den Hang eine Notlandung
  - c) Mit den vorderen Traggurten steuern und bei der Landung mit einer Steuerleine ausflaren (ausschweben)
  - d) Wenn vorhanden, sofort den Notschirm ziehen
2. Welche Gefahr besteht, wenn du bei bestimmten Gleitschirmtypen stark an den vorderen Traggurten ziehst?
  - a) Er gerät in den Sackflug
  - b) Er fällt in sich zusammen
  - c) Starke Pendelbewegungen
  - d) Er kann vorne einklappen
3. Was unternimmt man, wenn eine oder zwei Zellen (Kammern) im Fluge zusammenfallen?
  - a) An den vorderen Traggurten ziehen, damit die Geschwindigkeit des Gleitschirmes erhöht wird und die Zellen sich wieder öffnen
  - b) Beide hinteren Traggurten stark ziehen
  - c) Kurz, brüsk anbremsen, dadurch füllen sich die Kammern wieder
  - d) Wenn vorhanden, den Notschirm ziehen
4. Was verstehst du unter einem dynamischen Strömungsabriss?
  - a) Wenn der Pilot gegenüber dem Gleitschirm nach vorne pendelt und dadurch der Anstellwinkel zu gross wird
  - b) Wenn während des Fluges die Bremsen langsam angezogen werden
  - c) Wenn mit zu grosser Geschwindigkeit (mit Rückenwind) geflogen wird
  - d) Wenn in der Kurve einseitig die Bremse gelöst wird
5. Wie erkennst du den Stallpunkt?
  - a) Wenn der Gleitschirm auf die Steuerkommandos nicht mehr richtig reagiert
  - b) Der Gleitschirm schüttelt stark
  - c) Es ist ein pfeifendes Geräusch hörbar, der Gleitschirm lässt sich besser steuern
  - d) Die vorderen Traggurten werden locker
6. Du bremst deinen Gleitschirm 100% und bist nahe am Stall. Was passiert, wenn du die Bremsen plötzlich ganz lösest?
  - a) Der Gleitschirm bleibt hinter mir und zieht mich in einen unangenehmen Vertikalfall
  - b) Der Gleiter beschleunigt rasch nach vorne, starke Pendelbewegung
  - c) Der Gleiter fällt auf jeden Fall in sich zusammen. Sehr gefährlicher Zustand
  - d) Der Gleitschirm fällt in den Stall
7. In welchem Fall besteht die Gefahr, dass du in einen Sackflug geratest?
  - a) Zuwenig Anstellwinkel
  - b) Zu grosser Anstellwinkel
  - c) Zu lang eingestellte Bremsen
  - d) Zu hohe Fluggeschwindigkeit
8. Wie erkennst du unter anderem einen Sackflug?
  - a) Trotz gelöster Bremsen keinen Fahrtwind und relativ starkes Sinken
  - b) Zu hohe Fluggeschwindigkeit
  - c) Der Gleitschirm fällt zusammen
  - d) Der Gleitschirm fliegt rückwärts
9. Welche Massnahme ist unter anderem geeignet, einen Sackflug zu beenden?
  - a) Sofern vorhanden, sofort den Reserveschirm ziehen
  - b) Ca. 50% bremsen
  - c) Mit den hinteren Traggurten weitersteuern
  - d) Einseitig brüsk und stark bremsen
10. Du fliegst mit deinem Gleitschirm mit einem Rückenwind von 20 km/h. Mit welcher Geschwindigkeit fliegst du, um die grösstmögliche Strecke zurückzulegen?
  - a) 30 km/h
  - b) Möglichst langsam mit der Mindestgeschwindigkeit
  - c) Mit der Geschwindigkeit für den besten Gleitwinkel
  - d) Zwischen der Geschwindigkeit mit dem geringsten Sinken und dem besten Gleiten (nach Polare)
11. Mit 90% Bremse
  - a) kann ein Gleitschirm je nach Konstruktion in den Sackflug geraten
  - b) keinesfalls in den Sackflug geraten
  - c) nur im Aufwind in den Sackflug geraten
  - d) nur bei unruhigen Windverhältnissen in den Sackflug geraten
12. Wie reagiert ein Gleitschirm, wenn du ca. 30% Bremse setzt? (Normale Einstellung)
  - a) Die Vorwärtsgeschwindigkeit nimmt ab, und die Sinkgeschwindigkeit wird erhöht
  - b) Nur die Sinkgeschwindigkeit nimmt zu
  - c) Die Vorwärts- und die Sinkgeschwindigkeit nehmen ab
  - d) Der Anstellwinkel wird verkleinert, die Geschwindigkeit nimmt zu
13. Wie ist der Luftraum grundsätzlich aufgeteilt?
  - a) In Kontrollzonen und Luftstrassen
  - b) In Flugplatzverkehrszonen und Fluginformationsgebiete
  - c) In kontrollierten und nicht kontrollierten Luftraum
  - d) In kontrollierte Lufträume und Luftstrassen
14. Welches sind kontrollierte Lufträume?
  - a) Gefahren- und Sperrgebiete
  - b) Der ganze Luftraum, ausser den Segelfluggzonen
  - c) Luftstrassen (AWY), Kontrollzonen (CTR)
  - d) Militärluftflugstrecken und Flugplatzverkehrszonen (ATZ)
15. Welcher kontrollierte Flugraum reicht bis auf die Erdoberfläche?
  - a) Die Kontrollzone (CTR)
  - b) Der Nahkontrollbezirk (TMA)
  - c) Die Luftstrasse (AWY)
  - d) Der Kontrollbezirk (CTA)
16. Der Einflug in eine Kontrollzone mit einem Hängegleiter ohne eine entsprechende Freigabe
  - a) ist ein Kavaliersdelikt und weder gefährlich noch strafbar
  - b) ist bei schönem Wetter und einer Horizontalsicht von mehr als 10 km zu verantworten
  - c) ist verboten und wird mit hohen Bussen geahndet
  - d) ist nur für Streckenflüge anlässlich von Wettbewerben gestattet
17. Darf eine Flugplatzverkehrszone (ATZ) von einem Delta oder Gleitschirm durchflogen werden?
  - a) Ja, aber maximal in 150m Höhe über Grund
  - b) Nein, in keinem Fall
  - c) Nein, ausser mit einer Bewilligung des Flugplatzleiters oder der Flugverkehrsleitstelle
  - d) Ja, aber nur wenn die Horizontalsicht mehr als 10 km beträgt
18. Ein Flugbeschränkungsgebiet ist ein Luftraum von festgelegten Abmessungen,
  - a) in welchem Flugbewegungen durch bestimmte Bedingungen eingeschränkt sind
  - b) wo zu bestimmten Zeiten für Flugzeuge gefährliche Vorgänge stattfinden können
  - c) in welchem der Flug verboten ist
  - d) in welche nur mit der Funkverbindung über 121,5 MHz eingeflogen werden darf
19. Eine Segelflugezone ist
  - a) ein Sperrgebiet für alle Motorflugzeuge
  - b) den Segelflugzeugen allein vorbehalten
  - c) ein Gebiet, in dem für Segelflugzeuge und Hängegleiter verminderte Wolkenabstände gelten
  - d) ein Gebiet, in dem Wolkenflüge gestattet sind
20. Eine Sperrzone ist ein genau bezeichneter und begrenzter Luftraum, in welchem der Flugverkehr
  - a) unter gewissen Umständen begrenzt ist
  - b) während gewisser Zeiten gefährlich ist
  - c) verboten ist
  - d) nur an Sonntagen erlaubt ist
21. Wie hoch ist die Untergrenze einer Luftstrasse in der Schweiz?
  - a) 6000 m oder FL 195
  - b) Die Untergrenze ist immer am Boden
  - c) 1000 m über Grund
  - d) Verschieden, nach AIP (Luffahrthandbuch) oder in der ICAO-Flugkarte
22. Welche Vorschrift besteht betreffend maximaler Flughöhe mit einem Hängegleiter?
  - a) Während der militärischen Flugdienstzeiten maximal 150 m über Grund
  - b) Es gelten sinngemäss die gleichen Vorschriften wie für die Segelflugzeuge
  - c) Maximal 300 m Hangabstand oder 150 m über Grund
  - d) Es gilt immer maximal 150 m über Grund ausser in Segelfluggzonen
23. Welchen Abstand muss ein Hängegleiterpilot zu den Pisten eines Zivilluftplatzes einhalten?
  - a) 5 km
  - b) 10 km
  - c) 8 km bei schlechter Sicht
  - d) 5 km aber nur bei Flugbetrieb
24. Auf welche Distanz darf sich ein Delta oder Gleitschirm einem Militärluftplatz nähern?
  - a) 12 km
  - b) 8 km
  - c) 10 km ausser an Sonntagen
  - d) 5 km
25. Auf welche Distanz darf sich ein Hängegleiter einem Helikopterlandeplatz nähern?
  - a) 8 km
  - b) 2,5 km
  - c) 5 km
  - d) 5 km (nur an Werktagen)

(die Lösungen siehe weiter hinten)

<b>Auswertung:</b>	23 - 25P	sehr gut
	18 - 22 P	gut
	14 - 17	lückenhaft
	08 - 13 P	Theorie lernen
	< 8P	lebensgefährlich wenig

# CAFE RESTAURANT MARY

Täglich verschiedene Tagesteller  
Mit höflicher Empfehlung  
Rita Brogli • Ewald Kleinmann



Telefon 041 486 23 44  
Hauptstrasse 96  
6182 Escholzmatt

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



## Vernetztes Denken



**Print und Media**  
schnell, flexibel,  
bedürfnisorientiert



**Zeitung/Verlag**  
Der Entlebucher  
Anzeiger, die Zeitung  
für das Entlebuch  
und Wolhusen



**Web-Design/  
Web-Hosting**  
für Ihren gepflegten  
Internetauftritt



DRUCKEREI  
SCHÜPPFHEIM  
AG

Vormüli 2, 6170 Schüpffheim  
Telefon 041 485 85 85  
Telefax 041 485 85 86  
www.druckerei-schueppfheim.ch

Entlebucher Anzeiger

Telefon 041 485 85 95  
Telefax 041 485 85 96  
www.entlebucher-anzeiger.ch



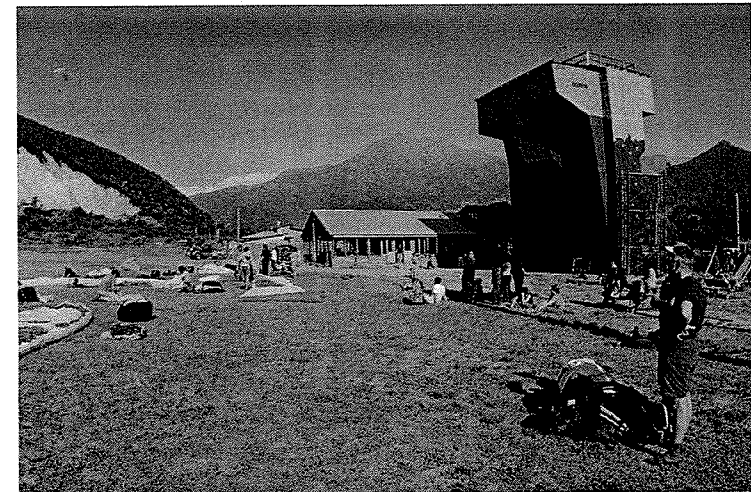
Telefon 041 485 85 45  
Telefax 041 485 85 86  
www.eol.ch

## CHILE 2005

Flugferien und Reise Gaby & Franz Müller

### Flugferien

Am 4. November 2005 ist es endlich soweit! In Kloten besteigen wir unser Flugzeug, das uns via Paris und Sao Paolo nach Santiago de Chile bringt.  
Wir sind eine tolle Gruppe von 10 Personen: Urs Haari unser Organisator, Reiseleiter, Film- und Fotograf und Flicger, 8 aufgestellte Gleitschirmflieger und ich als „Henne im Korb“.  
In Santiago warten auf uns schon zwei Kleinbusse die uns ins Hotel bringen. Nach dieser langen Reise sind wir alle froh, kurz die Beine zu strecken, eine Dusche zu nehmen, um dann im Garten des Hotels einen ersten Piscochauer (spezieller Chile-Drink) zu geniessen!  
Die nächsten zwei Tage fliegen wir im Fluggebiet Vizcachas, einem Flightpark am Stadtrand von Santiago. Wir werden mit einem Allradfahrzeug auf den Hügel zum Startplatz gebracht. Jetzt sind natürlich alle „gigerig“ aufs Fliegen! Und los geht's, einer nach dem andern erhebt sich ab in die Lüfte. Unsere Schirme variieren von DHV 1 bis DHV 2-3, sowie auch wir Piloten sehr unterschiedlich fliegen. Das Gute, es gibt für alle etwas. Die einen soaren in der Nähe des Startplatzes oder saufen ab und stehen schon bald am Boden, andere fliegen zur nächst höheren Hügellkette und einer fliegt noch weiter Richtung Andenkette. Eines jedoch ist klar, wir alle sind glücklich und zufrieden!

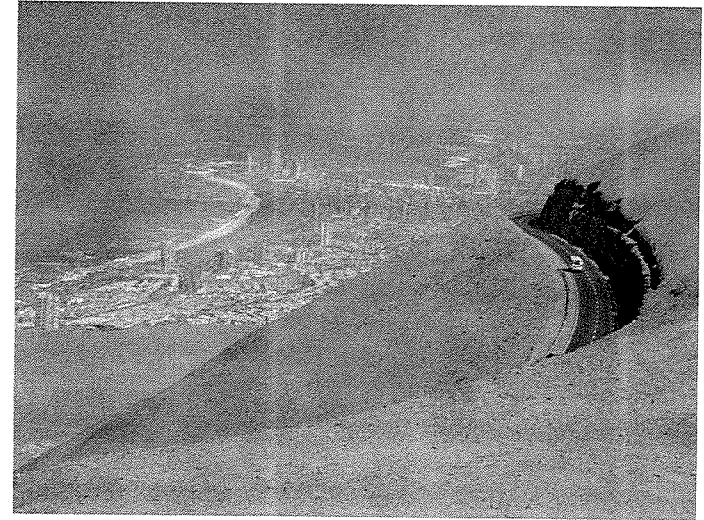
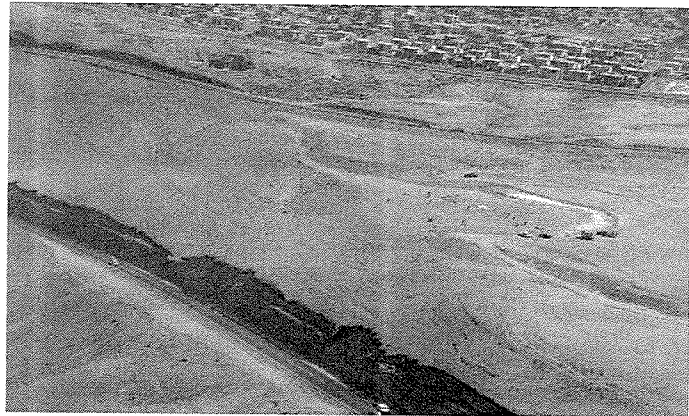


Am Dienstag werden wir wieder zum Flughafen gebracht und dann geht's in einem 3 stündigen Flug, ab in den Norden, nach Iquique. Dort erwarten uns bereits Philipp Maltry (ein Schweizer, der dort die Flugschule besitzt) und Sascha (ein Deutscher, der für Philipp arbeitet). Sascha ist unser Fahrer und Betreuer für die ganze Woche, die wir in Iquique verbringen. Da es erst Nachmittag ist, und der Weg vom Flughafen nach Iquique an der Düne Palo Buque vorbei führt, wollen wir, fluggeil wie wir sind, gleich den ersten Flug machen!!!! Palo Buque ist eine ca. 20m hohe, vorgelagerte Sanddüne, die ideal ist, um das



Handling zu üben oder aber um aufzusoaren und sich nach hinten an die Cordiliere zu versetzen. Am idealsten ist es dort abends ab 5 Uhr, ab dann ungefähr, lässt es der Wind wieder zu. An diesen Ort fahren wir oft abends während dieser Woche. Jeder kann hier seinen Spass ausleben, die einen üben bis zum umfallen, die andern fliegen an die Dünen hoch, landen rein, schauen andern zu, trinken vielleicht etwas mitgebrachtes, starten, landen, starten usw.....! Das Schöne ist dabei, man kann dies bis zum Sonnenuntergang im Meer auskosten, einfach genial und unvergesslich. Und noch etwas: all dies ist jeden Tag möglich, denn es regnet nie in diesem Küsten- und Wüstengebiet, dafür ist es eine sehr trockene und karge Gegend. Auch einer der Rodrigues Brüder ist zur selben Zeit wie wir in Palo Buque, übt und feilt an seinen AcrosHOWteilen. Mensch, das wird einem ja sturm beim Zuschen, Loopings 1-2-3-4-5-6-7 usw., wieder an der Düne hochschrauben, rausfliegen und weiter „im Text“!

Am nächsten Morgen fahren wir hoch, aufs Plateau südlich des Stadtrandes, zum Startplatz Alto Hospicio.



Sascha gibt uns wichtige Hinweise, wo wir genügend Abflughöhe brauchen, wenn wir den Flug über die Stadt wagen wollen, um bis an den Strand zu fliegen. Diese Flüge sind für mich sehr eindrücklich. Mal habe ich genügend Höhe und kann alles geniessen, auch die Seelöwen die sich unter mir im Wasser tummeln, wenn ich bis ins Meer hinaus fliege. Mal fliege ich sehr tief weg und zweifle ob ich den Strand noch erreiche, immer auf der Suche nach einem passenden Landeplatz, mitten in der Stadt!!!







Am Abend gehen wir dann immer gemütlich essen und diskutieren über unsere Flüge. Ein ganz grosser Tag ist der Streckenflugtag. Sascha fährt uns der Küste entlang südwärts, am Flughafen vorbei und erläutert uns die Knackpunkte. Keine leichte Aufgabe mit dem Wind, starker Thermik, den kniffligen Leeseiten, dem Flughafen, den Stromleitungen und den zum Teil schlechten Landemöglichkeiten. Wir starten alle auf einer kleinen Sanddüne, arbeiten uns hoch und dann geht's los, für jene dies wagen. Drei von uns entschliessen sich mit dem Auto zurückzufahren. Wir sammeln die Piloten nach und nach ein. Reto unser Crack fliegt eine Strecke von 120 Km, Guido 100 Km (sein weitester Flug bis anhin 15 Km!). Am Abend gibt es jedenfalls viel zu feiern und erzählen. Nach einer tollen Woche fliegen wir wieder zurück nach Santiago und von dort mit dem Auto an die Küste



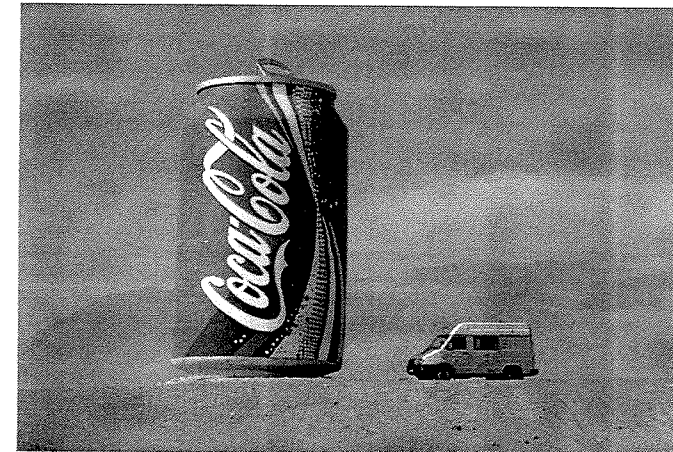
nach Maitencillo. Im Gegensatz zu Iquique ist hier alles grün und voll von Blumen. Für die letzten drei Tage geniessen wir, um an der Küste zu soaren. Urs und Reto werden richtig übermütig und fliegen sogar im Wettcifer „Füdliblut“ zum Strand hinunter und ab ins kalte Wasser. Retos Schirm fliegt sogar kurz alleine weiter, weil er aus seinem Gurtzeug gesprungen ist. Den letzten Abend geniessen wir auf unserer (Franz und Gaby) Apartmentsterrasse, wo wir eine



Grillparty veranstalten. Ein wunderschöner, fast kitschiger Sonnenuntergang verabschiedet sich von uns und wir verabschieden uns von zwei Wochen unvergesslichen Flugferien (jeden Tag fliegen!) in Chile!

### Reise

Nachdem unsere Fliegerkollegen abgeflogen sind, nehmen wir unsern Camper in Empfang. Am nächsten Tag stösst unsere Tochter Sara zu uns, und wir gehen gemeinsam auf die Reise.

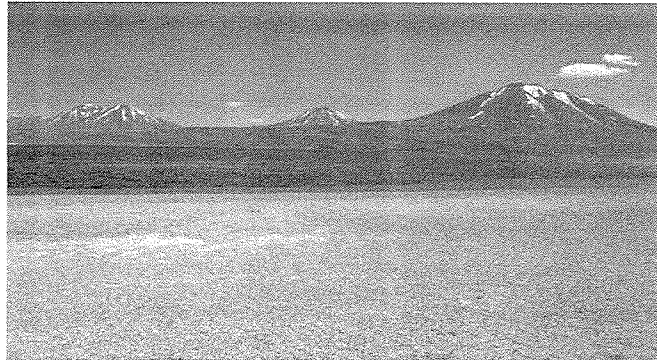


Chile ist ein Land von 4000 km Länge, deshalb können wir in vier Wochen nur einen Teil bereisen. Wir fahren fast 2000 km der Küste entlang Richtung Norden nach Iquique. Hier nehmen wir das letzte Mal

unsere Flügel hervor und geniessen mit Sara, die als Passagierin mit Sascha unterwegs ist, einen tollen Flug über Iquique an den Strand.

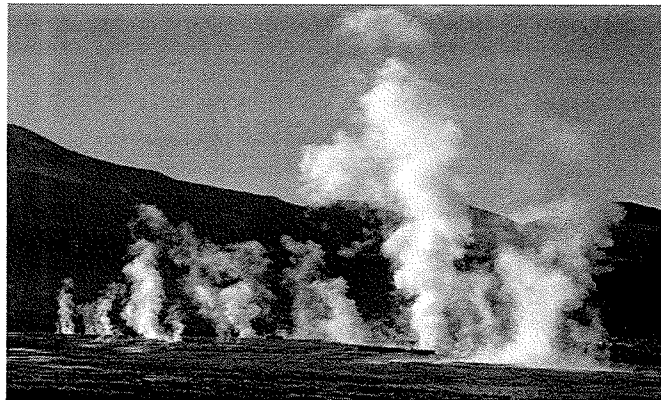
Die Weiterreise führt an die Grenze zu Peru und dann ins Landesinnere, das heisst es geht immer bergauf Richtung Anden. Anfangs ist es dem Flussbett entlang noch zeitweise grün, aber dann führt die Teerstrasse nur noch durch ödes Gebirge. Hier ist alles wie tot, man hört keine Vögel, nicht einmal mehr Fliegen existieren in dieser Gegend, nur schwer beladene Laster fahren ihre Fracht über die Anden nach Bolivien. Wir wollen aufs Altiplano in 4500m Höhe, um die schönen, wieder grün bewachsenen Hochebenen mit ihren Seen, Bergen und Vulkanen rundherum zu bestaunen. Leider sind wir viel zu schnell hochgefahren, denn auf 3500m wo wir die Nacht verbringen, bekommen wir starkes Kopfweh und es ist uns übel (wie ein riesiger Kater). Fazit: so schnell wie möglich in tiefere Regionen fahren, damit wir die Höhenkrankheit wieder loswerden!

Nach einigen Tagen in tieferem Gebiet, machen wir an einem anderen Ort einen neuen Versuch.



Dieses Mal bleiben wir erst für 2 Tage Angewöhnungszeit auf 2400m, in San Pedro di Atacama. Dies ist ein sehr schönes, für Touristen hergemachtes, Indio Dorf. Es gefällt uns gut hier, denn es gibt viele schicke Restaurants, die alle einen offenen Innenhof mit Feuerstelle und Blick zum Sternenhimmel haben, denn auch hier regnet es nie. Hier finden wir auch den einzigen Indio Markt mit Handarbeiten von ganz Chile. Dann fahren wir bis 4500m und bestaunen dort zwei tiefblaue Seen, die von über 6000m hohen Bergen umgeben sind. Einmalig, diese Landschaft mit den vielen Flamingos, Alpacas, Vicunias und anderen seltenen Tieren.

Da wir keine Beschwerden der Höhenkrankheit mehr verspüren, beschliessen wir, auch die Geysire von el Tatio in dieser Gegend und auf dieser Höhe zu besichtigen. Das Wasser kommt kochend zum Boden raus,



und nebenan erwachen wir am Morgen im Bus bei -4°C, brrrrrrrrrr!

Etwas weiter unten in einer Schlucht auf 3400m, geniessen wir dann ein herrlich warmes Freiluftbad in einer anderen heissen Quelle. Diese wird mit einer Temperatur von 34°, in 9 untereinander liegende kleine Pools, die jedes von Schilf umgeben ist, geleitet. Wir bekommen ein solches Pool für uns alleine und geniessen zwei Stunden in dieser schönen Natur.



Auch am Meer finden wir sehr schöne Plätze, teils touristische und oft auch ruhige, einsame. Leider ist das Wasser zum Baden im Pazifischen Ozean wegen des Humboldtstroms für uns zu kalt, und wir begnügen uns, die Füsse darin zu benetzen.

Wir reisen täglich weiter gegen Süden Richtung Santiago, unserer Endstation, und saugen die Wärme des Sommers in uns auf, damit wir zu Hause noch möglichst lange davon zehren können!

Was wir auf dieser Reise vermisst haben, sind die ursprünglichen Bewohner, Indios in ihrer typischen Bekleidung. Um diese zu treffen müsste man nach Peru oder Bolivien. Chile ist sehr europäisch, sehr teuer (fast wie bei uns), man bekommt eigentlich alles was das Herz begehrt. Da es Chile wirtschaftlich gut geht, geht es den meisten Menschen recht gut, trotz grossem Gefälle von reich und arm. Überhaupt sind die Leute hier sehr hilfsbereit, freundlich und gegenüber Touristen nicht aufdringlich.



Das Reisen im Mietcamper ist hier noch nicht so verbreitet, dadurch die Mietpreise horrend. Viele reisen mit Rucksack und den hervorragenden öffentlichen Bussen und steigen in den vielen kleinen Hostals ab. Pünktlich können wir unser Camperli am Flughafen abliefern und treten die lange Heimreise über Brasilien und Frankreich wieder an. Wir sind etwas gerädert als wir als Holzklassreisende in Paris aussteigen!!! Die letzte Strecke in die Schweiz ist dann schnell geschafft und nach über 24 Stunden unterwegs, geniessen wir wieder unser eigenes Bett und die grosse, warme Stube!!!! (in Santiago +30°C! und in Buochs -5°C!)