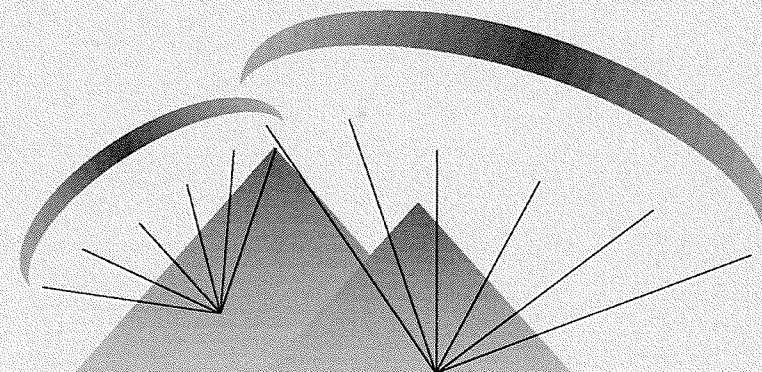


# FULLSTALL



**Gleitschirmklub**

**Amt Entlebuch**

## **Kluborgan**

Heft 24  
Oktober 2007

# Check Gleitschirm Schweiz

- 2-Jahrescheck für alle Schirme
- 1-Jahrescheck für alle Schirme
- Rettungsschirmpacken
- nur Originalersatzteile
- Prüfstempel DHV/ÖeAeC

## Euro-Flugschule

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

Euro-Flugschule Engelberg  
Wasserfallstr. 136/ 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	Chraterestr. 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
------------	--------------	--------------	---------------

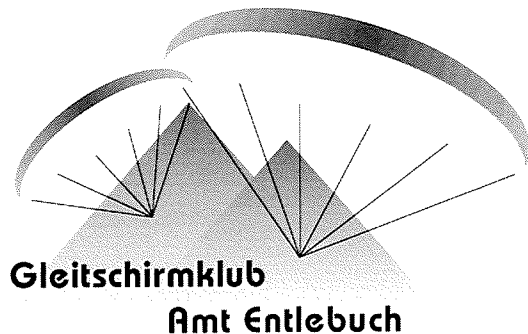
### Sportchefin:

Wicki 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

Stand: Oktober 2007



**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 Wicki,  
Hansjörg Zihlmann

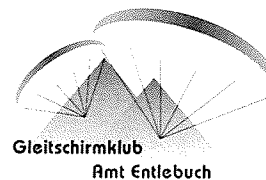
**Weitere Mitarbeiter:** Beni Vogel, Gabi + Franz Müller, ICARO  
Michael Nesler

**Layout:** Paul Wermelinger, DSAG

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

**Auflage:** 80 Stück

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



**Gleitschirmklub  
Amt Entlebuch**

## Theorie Flugraumwissen

### Verantwortliche Organisatoren

**Name:** Rolf Berger  
**Datum:** 16. März 2007  
**Anlass:** Theorieabend Flugraumwissen  
**Standort:** Rest. Hirschen, Hasle

---

Teilnehmer: Elmiger Hans, Schmid Leo, Zihlmann Hansjörg, Wermelinger Paul, Grünig Mike,  
Zihlmann Benno, Duss Franz, Zemp Köbi, Emmenegger Josef, Limacher Erich,  
Vogel Hans, Wicki Andreas, Vogel Beni, Berger Rolf

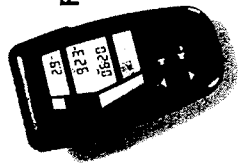
---

An diesem Abend war das Auffrischen des Wissens der verschiedenen Lufträume angesagt. Ich ging ohne grosse Erwartung an diesen Abend, da dieses Thema eher trocken ist. Ich habe mich aber getäuscht, denn Rölfä hat den Abend sehr spannend und abwechslungsreich gestaltet. Mit Hilfe der super Unterlagen, welche jede/r Teilnehmer/in erhielt, bekamen wir viel interessantes Wissen vermittelt. Viele Vorschriften kennen wir zwar noch von der Theorieprüfung, diese sind aber schon fast vergessen. Erst am Ende des Abends wurde mir bewusst, dass ich doch schon viel Wissen vergessen habe und eine Auffrischung nötig war. Zudem habe ich auch viel Neues dazugelernt. Wer weiss schon in welchem Luftraum welche Wolkenabstände gelten und wie hoch man Fliegen darf? Oder welche Lufträume nicht von Gleitschirmfliegern benützt werden dürfen? Falls Du diese Fragen nicht beantworten kannst, helfen Dir die Kursunterlagen weiter. Falls Du nicht dabei warst, kannst du Dir die Unterlagen bestimmt von einem Teilnehmer ausleihen.

An dieser Stelle möchte ich Rölfä noch einmal für den interessanten und lehrreichen Abend danken.

Leo Schmid

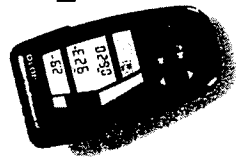
# FLYTEC-COMPACT-SERIE 4000



Fr. 446.-

## FLYTEC 4005

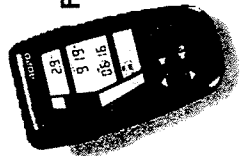
Höhenmesser  
Variometer/Integrator  
Geschwindigkeitsanzeige<sup>1</sup>  
Echtzeituhr und Stoppuhr  
Temperaturanzeige  
Flugbuch  
<sup>1</sup> mit Speedsensor-Option



Fr. 496.-

## FLYTEC 4010 REAL-TIME

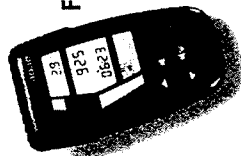
Höhenmesser  
Variometer/Integrator  
Geschwindigkeitsanzeige<sup>1</sup>  
Echtzeituhr und Stoppuhr  
Temperaturanzeige  
Flugbuch mit Direktausdruck  
Datenausgang Drucker/PC  
<sup>1</sup> mit Speedsensor-Option



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 McCready<sup>3</sup>  
Endanflugrechner<sup>4</sup>  
FlyChart Pro 4.0 for Windows  
<sup>1</sup> mit Speedsensor-Option  
<sup>2</sup> mit GPS-Empfänger-Option



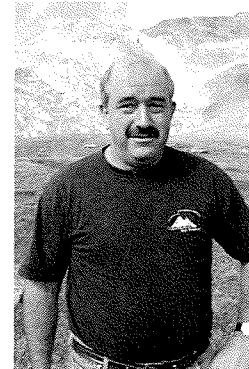
King of the air

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

## 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:** Hans Elmiger  
**Alter:** 50  
**Wohnort:** Dagmersellen  
**Beruf:** Landwirt  
**Hobbys:** Fliegen, Blasmusik, Motorrad fahren



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

Schon vor etwa 25 Jahren hätte mich das Fliegen interessiert. Im Militär habe ich einen Kollegen, der Deltapilot war, ziemlich ausführlich über sein Hobby ausgefragt. Etwas später vernahm ich, dass der Sohn eines Bekannten in Spanien beim Deltafliegen ums Leben gekommen war. Darauf legte ich die Gedanken, mit dem Fliegen zu beginnen, vorerst bei Seite. Vor gut drei Jahren machten wir an einem Sonntag einen Familienausflug auf den Niederbauen. Dort beobachtete ich Gleitschirmflugschüler genau bei ihren Flugvorbereitungen und Abflügen. Am Abend setzte ich mich an das Internet, um herauszufinden, wie die Ausbildung funktioniert. Da war eigentlich die Entscheidung, einen Schnuppertag zu besuchen, gefallen. Man sieht, manchmal werden auch auf Sonntagsausflügen wichtige Entscheidungen gefällt.

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

Das war bei der Flugschule Emmetten & Titlis. Am Abend nach einem Schnuppertag wusste ich, dass ich mit der Fliegerausbildung weiter machen werde. Am 29. September 2004 erlebte ich dann den ersten Höhenflug von der Büelen, was ein besonderes Erlebnis war.

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

Das Fliegen ist mir eindeutig zum wichtigsten Hobby geworden. Inzwischen habe ich 160 Höhenflüge hinter mir.



### Was fasziniert dich am Fliegen?

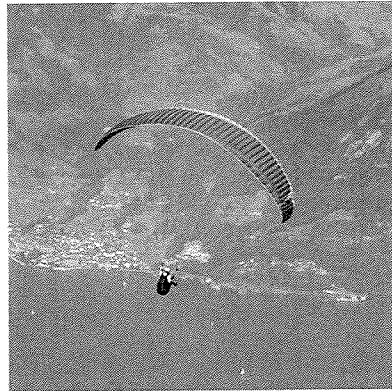
Ich glaube, das Gleitschirmfliegen ist die schönste Art des Fliegens, die es gibt. Einige Stunden Freizeit genügen um dem Fliegen aus dem Rucksack nachgehen zu können. Ich setze mich mit diesem Rucksack auf den Töff und fahre in die Berge. Das Wetter wird gut beobachtet. Auf der vorgesehenen Anhöhe angekommen, richte ich mich für den Flug ein. An der wunderschönen Landschaft und der Natur freue ich mich sehr. Beim Fliegen ist die Aussicht wundervoll, die Freiheit gross und ich höre nur das Windgeräusch und allenfalls das Vario. Das Handling mit dem Gleitschirm ist eine sehr interessante Sache. Bei jedem Flug versuche ich, etwas dazu zu lernen.

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

Ich konnte ein paar sehr schöne Flüge erleben. Einen besonders schönen Flug erlebte ich am Ostermontag dieses Jahres im Jura. Den Start machte ich an der Oberen Wengi in Matzendorf. Dann flog ich eine gute Stunde in dieser Region. Dank der guten Labilität und dem Westwind habe ich mich entschlossen, den Weg ins Mittelland anzutreten. Ich wollte versuchen, ob es sogar bis nach daheim vor die Haustür reichen würde. Das gelang dann aber nicht vollständig, aber bis unterhalb des Nachbardorfes Reiden hat es gereicht. Das hat mir ausserordentlich gefallen, über die mir bekannten Dörfer zu fliegen.

### Welches war Dein negativstes Erlebnis beim Fliegen?

Vieles weiss ich da nicht zu berichten. Einmal produzierte ich einen „Fullstall“ etwa 50 m über Grund. Auf den reagierte ich wahrscheinlich gar nicht so schlecht und konnte noch anständig landen. Da das an der ersten Prüfung passierte, wusste ich, dass ich den Experten nicht mehr zu fragen brauche, ob ich bestanden habe. Die zweite Prüfung ging ich dann bedeutend weniger verkrampft an.



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

Eigentlich möchte ich so weiterfahren, wie es bis jetzt gelaufen ist und versuche mich stets ein bisschen zu verbessern. Meine Träume sind mehr im Berner Oberland und Valis oder auch mal im Bündnerland oder Tessin zu fliegen.

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

Ich verfolge die Wetterprognosen. Gerne gehe ich dazu auf die Seiten [www.chilloutparagliding.com](http://www.chilloutparagliding.com) und [www.flugschule-emmetten.ch/Wetter.htm](http://www.flugschule-emmetten.ch/Wetter.htm). Auf [www.wetterzentrale.de](http://www.wetterzentrale.de) schau ich mir das 9-Tage GSF Modell an. Dort kann man grob die Wettertendenz bis 9 Tage abschätzen. Dann geht es darum, ob etwas Freizeit eingerichtet werden kann. Am Vorabend wird dann der kurzfristige Wetterbericht studiert. Danach lese ich mir ein bekanntes geeignetes Fluggebiet aus. Suche ich ein neues Fluggebiet, gehe ich auf die Seite [www.flyland.ch](http://www.flyland.ch).

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

Er soll einen Schnuppertag besuchen oder einen Tandemflug bestellen. Das Weitere ergibt sich dann von selbst, wenn grosses Interesse vorhanden ist.

### Welchen Schirm fliegst du momentan?

Es ist ein Advance Epsilon 5, der bei guter Leistung eine grosse Sicherheit bietet.



### Welches ist Dein Lieblingsfluggebiet und warum?

Bisher ist es einerseits das Engelberger Tal, wo ich hauptsächlich die Ausbildung gemacht habe und andererseits der Jura der für mich schnell zu erreichen ist und landschaftlich auch seine Reize hat. Künftig freue ich mich aber darauf, neue Fluggebiete kennen zu lernen.

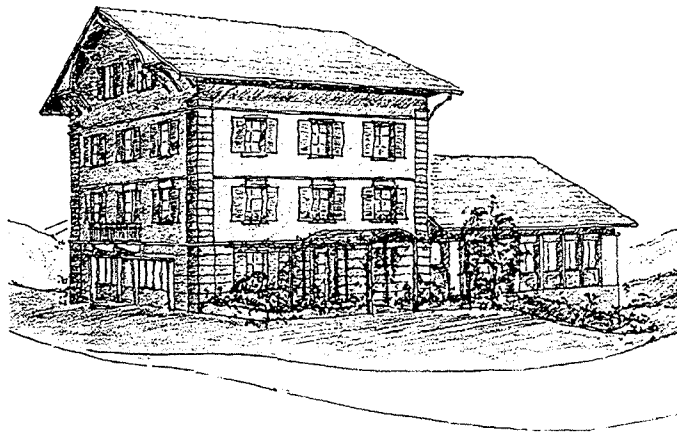
### Möchtest du deinen Klubkameraden vom Gleitschirmklub noch etwas mitteilen?

Ich möchte mich für die gute Aufnahme im GSKAE herzlich bedanken, ebenfalls für die guten Tips, die ich als Einsteiger erhalten habe. Auf noch viele interessante schöne und gemütliche Stunden mit euch, freue ich mich.

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



# Gasthaus Hirschen Hasle



*Mit höchlicher Empfehlung*

*Josef Trütsch*

*Telefon 041 480 11 72*

## Clubanlass fliegen im Engelbergertal

Der Wettergott war wieder einmal auf unserer Seite! ☺  
Treffpunkt war die Talstation der Büelenbahn um 8:30 Uhr am Sonntag den  
24. Juni 07.

Sehr erfreulich war für uns Organisatoren, der grosse Aufmarsch der GSKAEler.  
15 Pilot/innen, nahmen die erste gestellte Aufgabe für die Club-Meisterschaft zur  
Punktlandung in Angriff, mit sehr guten Resultaten.

1. Duss Walter
2. Zimmermann Seppi
3. Koch Beat

Da die Thermik noch etwas schwächelte, teilten wir uns zum Fliegen auf.  
Die Engelberger Fraktion begab sich dann, ab Grafenort aufs Zügli nach Engelberg,  
um dann vom Brunni wieder in Richtung Engelbergertal zu fliegen. Die Cracks  
schafften natürlich auch da den Einstieg in die schwache Thermik!!



Die Übriggebliebenen flogen weiter hier an der Büelen, von wo es, zwar etwas harzig,  
aber dann einige bis zum Gummen und an den Wellenberg schafften! Auch einige von  
Engelberg machten sich, nach einer Zwischverplegung am Landeplatz, nochmals auf  
die Büelen.

Als Abschluss hatten wir einen Abendflug vom Stanserhorn geplant, dazu trafen wir  
uns bei Gaby+Franz in Stans, spätestens um 16 Uhr. Auch einige

# Für Ihre Sicherheit

## Bei uns

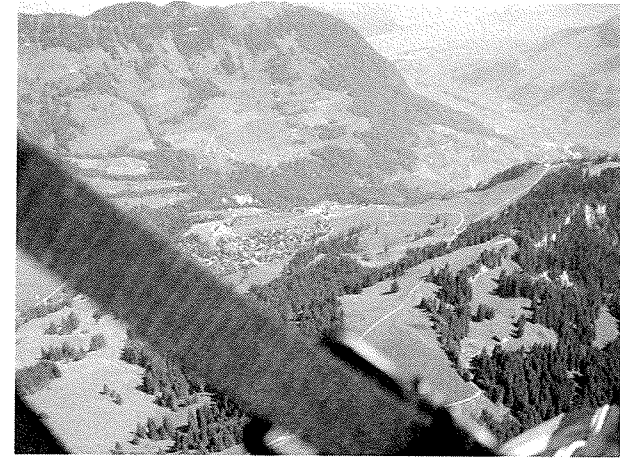
- die Testsieger nach TCS-Reifentest
- die besten Reifen
- das grösste Angebot

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)

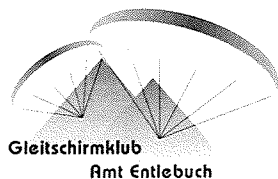


Fliegerfamilien waren inzwischen bei uns zum anschliessenden bräteln eingetroffen. Das angesagte Schlechtwetter verzögerte sich, sodass ich mit einigen immer noch flugeilen „aufs Stanserhorn ging, währenddessen Gaby die Hungrigen und Durstigen verköstigte. Der Abendflug wurde zum Genuss, obwohl die Sonne durch die aufziehende Bewölkung abgeschattet wurde und dann leider der Ofen über Stans langsam ausging.



Wir verbrachten dann alle einen gemütlichen Abend bei Müller's im Garten. Gegen 21:00 Uhr verabschiedeten sich die Letzten, als die ersten Regentropfen zu fallen begannen! Die Organisatoren möchten sich bei allen, die mitgemacht haben, herzlich bedanken. Es war toll und alle kamen wieder mal zu einigen Flügen !!!©

Gaby+Franz Müller



## Picknick 2007

### Verantwortliche Organisatoren

**Name:** Hansjörg Zihlmann / Leo Schmid

**Datum:** 15. August 2007

**Anlass:** Picknick

**Standort:** Marbach

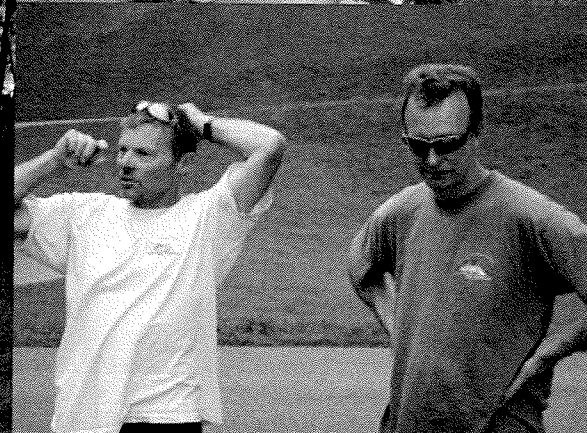
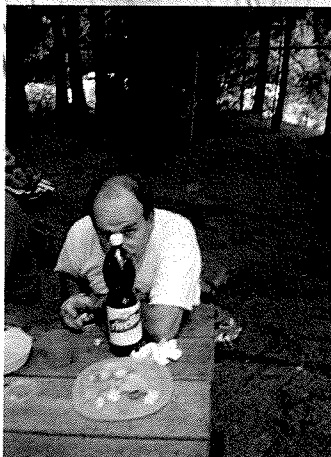
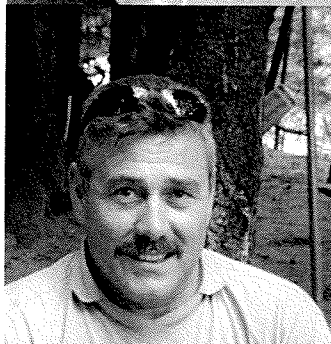
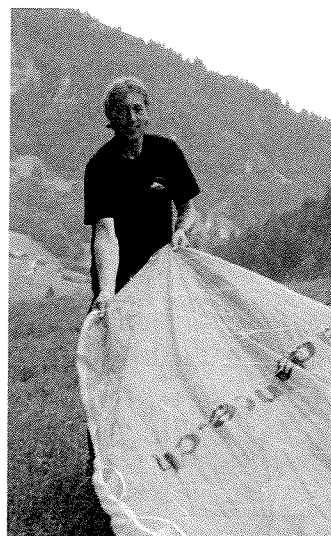
**Teilnehmer:** Franz Müller, Erich Limacher, Franz Schöpfer, Köbi Zemp, Walter Duss, Marlène Lustenberger, Hans Vogel, Leo Schmid, Benno Zihlmann, Mike Grünig, Thomas Teuffer, Stefan Limacher, Beat Koch, Adrian Vogel, Patrick Müller, Seppi Emmenegger, Rebecca Bisig, Hansjörg Zihlmann, Gaby Müller, Josef Zimmermann, Heiri Löttscher, Andreas Wicki, Martina Wicki, Paul Wermelinger

Der Wetterbericht hatte an diesem Tag leichten Föhn angesagt. Aus diesem Grund beschlossen wir den Anlass nicht in Sörenberg, sondern in Marbach durchzuführen. Nach der Besichtigung des Landeplatzes beim Elternhaus von Hansjörg machten wir uns auf den Weg Richtung Marbachegg. Beim ersten Flug mussten alle eine Ziellandung machen. Dies gelang Franz Müller am Besten.

Anschließend war dann das Mittagessen angesagt. Bei gegrilltem Fleisch und anderen Leckereien wurde emsig übers Fliegen diskutiert. Der Flug nach dem Mittagessen war dann für fast alle Teilnehmer sensationell gut. Da konnte zum Beispiel Patrick zum ersten Mal von der Marbachegg die Schratte überhören. Am späteren Nachmittag trafen wir uns nochmals bei der Grillstelle, um den Tag abzuschliessen. Die letzten Flieger kamen daher erst spät in der Nacht nach Hause.

Für mich war die sehr grosse Beteiligung ein richtiger Aufsteller. Insgesamt nahmen 37 Personen am Anlass teil, wovon 24 brevetierte Flieger waren.

Leo Schmid



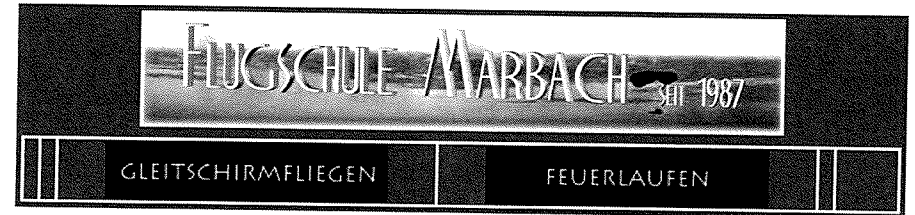
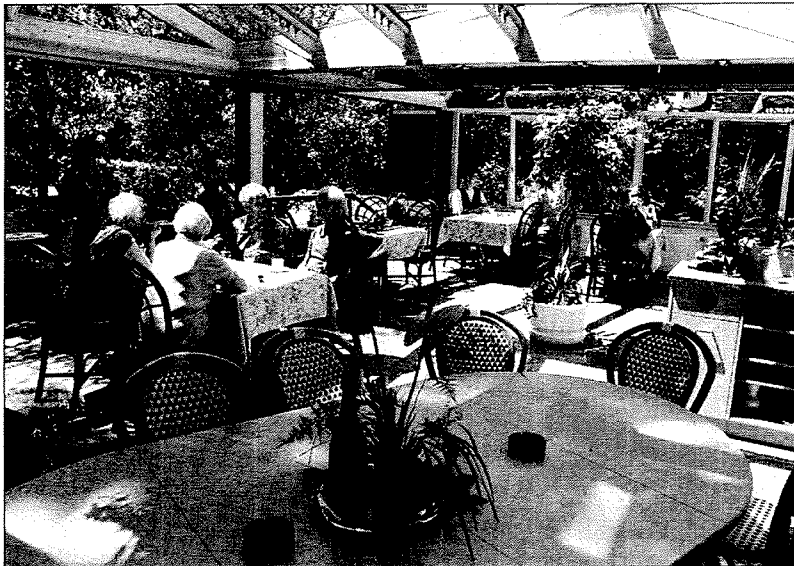


Nach em flüügä, zum plagierä  
oder au süsch einisch, trifft mer sich  
i dr Gartebeiz oder im Wintergartä vom

# Gasthaus Bad

Schüpfheim

Gute Ambiance      Excellente Küche



## 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)

## Teste Dein Wissen!



### Quer durch den deutschen B-Schein Prüfungsfragenkatalog

- Wenn quer zu einem Höhenzug feuchte Luft mit starkem Wind strömt, ist in der Regel zu erwarten, dass
  - im Luv Staubewölkung und im Lee gute Sicht herrschen
  - im Luv und im Lee die Wolken bis in die Täler herunter aufliegen
  - die Wolkendecke über Kammlagen angehoben wird
  - im Luv die Wolkendecke aufgerissen ist und im Lee die Wolken bis ins Tal absinken
- Was versteht man unter dem Begriff "Auslösetemperatur" für Cumulus? Darunter versteht man die Temperatur
  - am Erdboden, bei der die Bodeninversion durchstossen wird
  - am Erdboden, bei der die Blauthermik beginnt
  - am Boden, bei der es zum Auftreten von Gewittern kommt
  - in Bodennähe, bei der es zur Bildung von Thermik in Verbindung mit Quellwolken kommt
- Welcher vertikale Temperaturverlauf ist für die Bildung von Gewittern die wesentliche Voraussetzung?
  - Geringe Temperaturabnahme mit der Höhe
  - Starke Temperaturabnahme mit der Höhe
  - Temperaturzunahme mit der Höhe
  - Vorhandensein einer Isothermie
- Was bedeutet der Begriff "Windscherung"?
  - Eine Änderung der Windrichtung oder Windgeschwindigkeit innerhalb eines Höhenintervalls
  - Eine plötzliche Richtungsänderung des Bodenwindes
  - Eine plötzliche Geschwindigkeitsänderung des Bodenwindes
  - "Die Turbulenz am Rande eines ""Bartes""
- Welche der genannten Wolkengattungen erreicht die größte vertikale Mächtigkeit?
  - Nimbostratus
  - Altostratus
  - Stratocumulus
  - Stratus
- Was versteht man unter Nordstau an den Alpen?
  - Tiefe Hochnebelschichten im Alpenvorland bei einer winterlichen Hochdruckwetterlage mit Kern über den Alpen
  - Tiefe Bewölkung beim Auftreten von Gewittern über den Alpen
  - Tiefe, an den Berghängen meist aufliegende Bewölkung bei Zustrom feuchter Luft aus nördlichen Richtungen
  - Raschen Durchzug von Warm- und Kaltfronten von West
- Beim Überqueren eines Gebirges wird die Wetterwirksamkeit einer Front
  - nicht beeinflusst
  - im Lee verstärkt und im Luv abgeschwächt
  - im Lee abgeschwächt und im Luv verstärkt
  - zu beiden Seiten in der Nähe des Gebirgskammes verstärkt
- In ihrem Erscheinungsbild sind labile Luftschichten zu erkennen an
  - Schichtbewölkung, Dunstschichten und feintropfige, Dauerregen
  - Quellbewölkung, geringe vertikale Luftbewegung, feintropfigem Regen
  - Quellbewölkung, starke vertikale Luftbewegung, großtropfigem Schauerniederschlag
  - Dunstschichten an Temperaturumkehrschichten
- Was vermindert die Stabilität einer Luftmasse?
  - Erwärmung vom Boden aus
  - Absinkende Luft
  - Abkühlung von unten
  - Verminderung des Wasserdampfes
- Warum findet man in stationären Hochdruckgebieten oft heiteres Wetter? Weil
  - bei hohem Luftdruck sich durch Erwärmung keine Wolken bilden können
  - sich im Hoch eine Absinkinversion auflöst
  - sich durch Sonneneinstrahlung alle Wolken auflösen
  - im Hoch ein Absinken mit Wolkenauflösung vorherrscht
- Wie nennt man den Teil einer Zyklone zwischen Warm- und Kaltfront?
  - Warmsektor
  - Zwischenhoch
  - Rückseite
  - Vorderseite
- Wo findet großräumiges Aufsteigen von Luftmassen statt?
  - Im Hochdruckgebiet
  - Über der Absinkinversion
  - In Hoch- und Tiefdruckgebieten
  - In Tiefdruckgebieten
- Welche Formulierung beschreibt den Okklusionsvorgang richtig?
  - Eine Warmfront holt die vorauslaufende Kaltfront ein und vereinigt sich mit ihr.
  - Eine Kaltfront vereinigt sich mit der zugehörigen Böenlinie.
  - Eine Kaltfront holt die vorauslaufende Warmfront ein, wobei die Warmluft vom Boden abgehoben wird.
  - Die Tiefdruckgebiete einer Zyklonenfamilie vereinigen sich mit der Mutterzyklone.
- Wie verändert sich der Luftdruck beim Durchzug der Fronten der Idealzyklone? Vor der Warmfront, Hinter der Warmfront, Hinter der Kaltfront
  - fallend, steigend, fallend
  - fallend, gleich bleibend, stark steigend
  - steigend, fallend, gleich bleibend
  - gleich bleibend, fallend, stark steigend
- In welchem Sinn (verglichen mit der Drehbewegung eines Uhrzeigers) werden ein Tiefdruckgebiet und ein Hochdruckgebiet auf der Nordhalbkugel umströmt?
  - Tief im Uhrzeigersinn, Hoch gegen Uhrzeigersinn
  - Je nach Wetterlage verschiedene Drehrichtungen
  - Nur in der Höhe im Uhrzeigersinn
  - Tief gegen den Uhrzeigersinn, Hoch im Uhrzeigersinn
- Was zeigt ein Höhenmesser an, auf dem das QNH eingestellt ist?
  - Höhe über dem Startplatz
  - Höhe über NN
  - Luftdruck in Meereshöhe
  - Standard-Luftdruck
- Welche Fehlerursache ist bei Höhenmessern systembedingt?
  - Höhenmesser sind stark temperaturabhängig
  - Schwankungen, hervorgerufen von Hoch- und Tiefdruckgebieten beeinflussen die Höhenanzeige
  - Die Höhenanzeige ist stark abhängig von der Feuchtigkeit
  - keine Antwort ist richtig
- Wie viel km/h sind 30 Knoten? Ca.
  - 75 km/h
  - 111 km/h
  - 54 km/h
  - 93 km/h
- Wie viel Grad beträgt der Gegenkurs zum Kompasskurs NNO?
  - A 210 Grad
  - B 221,5 Grad
  - C 202,5 Grad
  - D 200,5 Grad
- Die Jahreszeiten entstehen
  - durch unterschiedliche Sonnenentfernung der Nord- oder Südhalbkugel
  - durch den unterschiedlichen Sonnenabstand der Erde
  - durch die exzentrische Erdumlaufbahn
  - durch die Schräglage der Erdoberfläche zur Erdumlaufbahn
- Müssen Gleitsegel und Hängegleiter in Deutschland gekennzeichnet sein?
  - Immer
  - Nur bei Überlandflügen
  - Es gibt keine Kennzeichnung für Luftsportgeräte
  - Nur wenn der Pilot eine Überlandflugberechtigung besitzt
- Welches ist die Untergrenze einer Kontrollzone?
  - 1.000 ft GND
  - MSL
  - 2.500 ft GND
  - GND
- Kontrollzonen mit der Bezeichnung HX sind
  - jederzeit aktivierbar
  - nur bei Sichtflugbedingungen benutzbar
  - an den Werktagen meist nicht aktiv
  - für Luftsportgeräte ohne Funk auch am Wochenende verboten
- Sie finden bei einer Kontrollzone die Abkürzung HX. Dies bedeutet
  - die Kontrollzone hat eine festgelegte Betriebszeit
  - die Kontrollzone ist aufgelöst
  - die Kontrollzone ist nur bei Tieffluggewitter in Betrieb
  - die Wirksamkeit ist normalerweise an Wochenenden und Feiertagen aufgehoben
- Was versteht man unter IFR-Verkehr?
  - Notverkehr
  - Instrumentenflugverkehr
  - Inlandverkehr
  - Sprechverkehr nach internationalen Funk-Regeln
- Ein Kontrollbezirk (CTA) ist
  - A das Gebiet um einen Verkehrsflughafen
  - B der Luftraum, zwischen Boden und bis FL 245
  - C kontrollierter Luftraum
  - D ein militärisches Fluggebiet

(die Lösungen siehe weiter hinten)

(Quelle: <http://www.wasserkuppe.com/content/flugschule-papillon-download.html>)

<b>Auswertung:</b>	24 - 26P	sehr gut
	19 - 23 P	gut
	14 - 18	lückenhaft
	08 - 13 P	Theorie lernen
	< 8P	lebensgefährlich wenig

Für Spitzenleistungen



Meine Bank

 Luzerner  
Kantonalbank



**Zinnwaren + Pokale**

**Holzwaren**

**Mineralien**

**Schilder**

**Beschriftungen**

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

Informationen unserer Inserenten

ICARO

### Der Fullstall



Warum solltest du einen Fullstall fliegen? Dein Fluggerät absichtlich zerstören, mit ungewissem Ausgang? Natürlich gibt es darauf die üblichen, völlig logisch erscheinenden Antworten: Als Reset-Manöver bei Verhängern, als Vorbereitung aufs Akrofliegen, als Schnellabstieg oder zum Erschrecken ahnungsloser Zuschauer. Aber seien wir doch ehrlich: In Wahrheit geht es, wie immer beim Gleitschirmfliegen, um Grenzverschiebung, um die Bewältigung unserer Ängste. Es gibt nun mal zwei Arten von Piloten: Jene, die sich der Faszination des schwerelosen, harmonischen Fliegens hingeben und jene, die das Gleitschirmfliegen zur Selbsterfahrung erhoben haben. Der Fullstall ist sozusagen das Übergangsmanöver, die Eintrittskarte in den Klub der Suchenden, der Grenzverschieber. War so manch ein Pilot vor dem Sicherheitstraining noch ein eingefleischter Vertreter der ersteren Art, war er ein paar Fullstalls später davon überzeugt, seine Berufung im Akrofliegen gefunden zu haben. Eine tückische Angelegenheit: Da gehst du zum Training, um sicherer fliegen zu lernen, wirst mit deinen größten Ängsten konfrontiert, und findest dann unerwartet Gefallen an diesen neuen, grenzwertigen Erfahrungen.

In Extremsituationen reduziert sich unser Denken und Fühlen auf die Gegenwart: Vergangenheit und Zukunft verschwinden, Raum und Zeit rücken in weite Ferne. Es geht nur noch darum, die aktuelle Situation zu verstehen und zu meistern. Manch ein Pilot wird das erste Mal in seinem Leben während eines Fullstalls mit diesem sehr speziellen Geisteszustand konfrontiert. Und doch ist es genau dieser Zustand, den viele, vielleicht sogar alle Piloten unbewusst beim Gleitschirmfliegen suchen. Dieses Gefühl, nur noch zu sein, dieses Fliesen der Bewegungen, die Versinken in diesen einen Augenblick. Natürlich könntest du diesen Zustand auch anders erreichen: Fallschirmspringen, Zen, Drogen oder wie auch immer. Beim einen ist der Aufwand zu groß, beim anderen der Weg zu lang. Beim Gleitschirmfliegen wird jedem neuen Piloten schon beim ersten Hüpfen am Übungshang klar, dass dieser einfachste Flugsport der Welt die Möglichkeit in sich birgt, sich auf völlig neuen Ebenen selbst zu erfahren und neu zu definieren. Und, wie gesagt, der Fullstall ist die Eintrittskarte dazu. Dabei ist das Beherrschen des Fullstalls ein weiter, schwieriger Weg. Klar, beim Sicherheitstraining

# 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

## Informationen unserer Inserenten

## ICARO

eine Fullstall mit hoffentlich fachkundiger Anleitung über Funk zu fliegen ist schnell erledigt. Den wahren Fullstall zu erlernen ist jedoch alles andere als einfach. Das Durchziehen und das nach hinten Fallen mag ja noch einfach sein. Dann aber wird es anspruchsvoll: Erst mal durchgedrückt halten, dabei die wild deformierte und um sich schlagende Kappe beobachten. Jetzt überwältigt dich die Erkenntnis, dass du dich in eine üble Situation gebracht hast, dass du nun auf dich selbst gestellt bist. Instinktiv würdest du am liebsten die Augen schließen, alles loslassen und warten, bis die Kiste wieder fliegt. Doch Konzentration und Überlebenswille siegen: Du wartest bis das zerknüllte System zu pendeln aufhört und beginnst, die Bremsen langsam hoch zu lassen um das Vorfüllen einzuleiten. Spätestens jetzt versinkst du ganz in dieser Aufgabe, in diesen fast mystischen Augenblick. Du lässt die Bremsen langsam weiter hoch, bis das Schlagen aufhört und sich die Zellen wieder füllen. Du staunst darüber, dass nach der brutalen Einleitung auf einmal eine solche Ruhe eintritt. Du willst diesen Moment genießen! Dann kommt die Erkenntnis, dass du gerade die logischste aller Regeln gebrochen hast: Du fliegst rückwärts! Aber du traust diesem Zustand noch nicht, lässt lieber die Bremsen langsam und unter stetem Zug wieder hoch. Wie von Zauberhand geführt, nickt der Schirm nur wenig vor und fliegt wieder vorwärts. Du hast deine Ängste überwunden, deine gesamtes Denken, Fühlen und Handeln auf einen kurzen Augenblick fokussiert und bist als Sieger hervorgegangen. Du hast für diesen Tag dein Samadhi gefunden!

Michael Nesler ICARO



## Vernetztes Denken



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



**DRUCKEREI  
SCHUFFHEIM  
AG**

Vormüli 2, 6170 Schüpfheim  
Telefon 041 485 85 85  
Telefax 041 485 85 86  
www.dsag.ch



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

**Entlebucher Anzeiger**

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

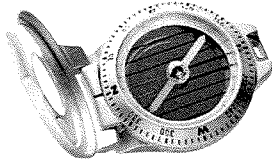


**Web-Design/  
Web-Hosting**  
für Ihren gepflegten  
Internetauftritt



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

Wer hilft mir auf Zielkurs zu bleiben?  
Die Zürich – Versicherungen und Vorsorge aus einer Hand.



Hauptagentur Amt Entlebuch  
Schützenmatt, 6162 Entlebuch  
Ihr Kundenberater in der Region: Hansjörg Zihlmann  
Telefon 041 482 61 61, Fax 041 482 61 62



**EP: Pilatronic**  
ElectronicPartner

TV, Hifi, Video, Multimedia

SAT, PC, W-LAN, ADSL, Reparaturen

6170 Schüpfheim

Telefon 041 484 29 44

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

## Bettag, Sonntag 16. September

Teilnehmer: Paul Wermelinger, Benno Zihlmann, Heiri Lötscher, Andreas Wicki, Franz Duss, Walter Duss, Beni Vogel, Hans Vogel, Köbi Zemp, Franz Schöpfer, Erich Limacher, Söppi Emmenegger, Hansjörg Zihlmann, Mike Grünig, Rebecca Bisig, Patrick Müller, Thomas Teuffer, Adi Vogel, Martin Hug, Alex Duss, , Martina Wicki

Am 16. September konnte bei schönem Spätsommerwetter der Bettag auf der Beichlen durchgeführt werden. Dieser Anlass wird immer abwechselungsweise vom Gleitschirmklub oder vom SAC durchgeführt. Dieses Jahr war mit der Organisation unser Klub beauftragt. Um 9 Uhr trafen sich die Mitglieder bei der Tennishalle in Escholzmatt. Die Schirme wurden auf Anhänger verladen, und auf die Beichlen transportiert. So mussten wir Flieger/innen nur noch einen halbstündigen Marsch mit dem Rucksack am Rücken unter die Füsse nehmen. Auf der Beichlen angekommen, konnten wir die schöne Aussicht geniessen. Nach und nach traf auch das Fussvolk aus allen Richtungen auf der Kreuzhöhe ein.

Die Katechetin Frau Anna Probst gestaltete mit ihren Worten eine besinnliche Andacht, welche mit dem Alphorn von Hansjörg Zihlmann und Mike Grünig musikalisch umrahmt wurde. Nach einem gemütlichen Picknick auf dem Gipfel beschlossen wir zu fliegen. Es sah nach Thermik aus. Mit auffrischendem Westwind und spürbarer Thermik war das Starten nicht ganz einfach. Nach langen Flügen landeten dann die meisten wieder bei der Tennishalle.

Martina Wicki

