

Flash News

...das Szenenblatt

Nr. 115

Ausgabe 3
September 2006

1

FLIEGER_ÄRZTE:

Dr. Lahoda (Zell am See) Tel. 06542-57251
Dr. Kassl Bernd (Villach) Tel. 04242 – 27 351
Dr. Reinprecht (Mühlbach) Tel. 06566 – 430

ÖSTERR. AERO CLUB:

Tel.: ++ 43 - Ø 1 - 718 72 97
Blatt Gasse 6 A – 1030 Wien

NÄCHSTER ERSCHEINUNGSTERMIN:

20. Dezember 2006

URHEBERRECHT UND INHALT: Girstmair Bruno
A – 9900 Lienz, Beda Weber - Gasse 4

Lienzer Sparkasse: BIC: LISPA T21

IBAN: AT – 98 – 20507 – 0000 40 08 728

DEUTSCHER HÄNGEGLEITERVERBAND:

Tel. ++ 49 – Ø 8022 – 9675 0

Miesbacher Str. 2 D – 83701 Gmund Tegernsee

- | | |
|-------------------------------------|---------------------------------------|
| 0. IN EIGENER SACHE | 8. GESCHICHTEN AUS DEM LEBEN |
| 1. UNFÄLLE & STÖRUNGEN | 9. WORÜBER MAN SPRICHT |
| 2. OHNE WENN UND ABER | 10. KLATSCH UND TRATSCH AM LANDEPLATZ |
| 3. BEWERBE IN OSTTIROL | 11. TERMINE UND EREIGNISSE |
| 4. ZUM GEBURTSTAG ALLES GUTE | 12. EINFACH ZUM NACHDENKEN |
| 5. DOLOMITENMANN 19 AUFLAGE | 13. SICHERHEITS MITTEILUNGEN |
| 6. MOT.HG +PG – FLIEGEN KOSTET GELD | 14. TIPPS UND TRICKS |
| 7. HUBI - TIEFFLUG | 15. ENDE GUT ALLES GUT |

TONBAND DIENST: 0900 – 91 15 66 06

PERSÖNLICHER AUSKUNFTSDIENST:

0900 - 970 940

METEO EXPERTS LIENZ: Ø 4852 – 62 511

WETTER HOTLINE: 0900 – 511 599

INTERNET: www.osttirol-online.co.at/wetter

AUSTRO CONTROL: 01 – 17 03 – 0



00. IN EIGENER SACHE:

Warum gibt es denn eigentlich die "Flash News"? Viele unter uns werden sich das wohl schon des öfteren gefragt haben: "Warum, Weshalb, Wieso" und was macht das Ganze denn für einen Sinn? Und es gibt sie auch. Die vielen Antworten darauf. Andere wiederum fragen sich: Warum tust du dir diese immense Arbeit überhaupt an? Wieder andere werden sagen: "Hast du denn nichts Besseres zu tun?" Und wieder andere sagen: "Gut, dass es sie gibt!" Also wieder einmal eine breite Streuung, wie es das Leben eben so bietet.

Die Flash News, in den Anfangszeiten noch „Clubinfo des 1. Ostt. DFC“ genannt, habe ich erstmalig im Juli des Jahres 1979 herausgebracht, als Informationsblatt für unsere Piloten des damals noch boomenden und steil aufstrebenden Drachenflugsportes gedacht, für den Großraum Osttirol und Oberkärnten. Die „Flash News“ sollen dir Folgendes vermitteln:

Ich habe mir dazu vorgenommen, das ganze Jahr über (Erscheinung vier Mal im Jahr) für Piloten und Freunde des Drachen- und ab 1986 auch des Paragleitersportes bzw. seit ca. einigen Jahren auch der Mot. HG und PG - Szene alles zusammenzutragen und dann das Ganze in eine zeitungähnliche Form zu bringen. Der Spannungsbogen erstreckt sich dabei vom internationalen und nationalen Geschehen bis hin zur umfangreichen Berichterstattung aus der Region. Hier soll der Leser eben speziell informiert werden, was er in anderen Fachzeitschriften nicht zu lesen bekommt.

Keine leichte Aufgabe, wie sich das über die Jahre hinweg herausstellte. Von beinhardter Kritik über Rechtsanwaltsklagen bis hin zu Ratschlägen wie „Lass die Finger davon, mach doch einfach was Gescheiteres, so schaffst du dir keine Freunde“, musste ich auch lernen, sehr viel einzustecken.

Doch trotz aller negativen Begleiterscheinungen kam zum überwiegenden Teil doch sehr viel Positives rüber. Wie z.B. „Gut, dass es die News gibt“, oder „Einer, der sich getraut zu schreiben, was andere nur hinter vorgehaltener Hand reden“, oder "Von den anderen "Schönfärber-Zeitschriften" habe ich nun mehr als genug!"

Grundsätzlich habe ich ja mal die Entwicklung auf der politischen Schiene gewählt, sozusagen die fest geschriebenen Parteistrukturen im Land aufzureißen bzw. zu verändern. Leider musste ich aber sehr bald zur Kenntnis nehmen, dass für solche Veränderungen die Zeit wohl noch nicht reif war, und das auch nach drei Perioden à 6 Jahren. Sie wird aber dennoch früher oder später sehr wohl kommen. Bitte deshalb auch ein wenig mein Ausrutschen zu entschuldigen, wenn ich desöfteren mal vom eigentlichen Themenbereich des "Fliegens" abkomme und von politischen bzw. auch anderen Bereichen schreibe. Aber leider ist auch unser Sport mit der Politik eben sehr eng, um nicht zu sagen fest verbunden. Die Geldgeber schaffen sich somit ihre willigen Mitläufer!

Ich ließ mich nie und werde mich auch weiterhin nie zu einem „Händchenhalter“ und „Ja-Sager“ degradieren lassen. Doch ohne eine Partei (sprich Finanzierer aus Steuergeldern und einer im Hintergrund perfekt ausgeklügelten Parteienstruktur) ist so ein Weg für mich alleine zumindest vorerst nicht durchführbar! Diese Lektion musste auch ich ohne Wenn und Aber lernen.

Parteien- und Presseförderung in Österreich. So werden zum Beispiel die österreichischen Parteien vom Steuerzahler mit 150 Millionen Euro an Parteienförderung pro Jahr unterstützt. Dazu kommen noch die Abermillionen an fragwürdigen Spenden und Schenkungen etc. Damit wird der Einfluss der Parteien immer größer und die Entmündigung der Bürger immer weiter vorangetrieben.

Mit daran hängt natürlich die **Staatliche Presseförderung**. Hierzu fließen allein vom Bund 13 Millionen Euro, dazu kommt noch viel Geld vom Land, der Gemeinde, welches an die diversen Lohnschreiber der Parteien, sprich den sogenannten "unabhängigen" Zeitungen, fließt. So gibt es schon seit ca. 10 Jahren einige Gratiszeitungen, welche aber in erster Linie durch Werbeeinschaltungen finanziert werden.

Die "Flash News" hingegen sind nicht nur **gratis**, sondern dazu auch noch frei von Werbeeinschaltungen. Damit kann eine direkte, wie auch indirekte Einflussnahme auf die kritische Berichterstattung ausgeschlossen werden! Das hat sicherlich seinen Preis, aber die Unabhängigkeit ist gewährleistet.

Für Leute wie mich, die sich für Politik interessieren, aber die jegliche Parteien-Politik aus gutem Grund strikt ablehnen, haben kaum die Möglichkeit, etwas zu verändern, als im eigenen kleinen, bescheidenen Rahmen weiter zu arbeiten. Der einzige kleine Trost für mich ist die Tatsache, dass die "Wahrheit" trotz aller Lügen, Vertuschungen, Drohungen und Zensuren letztendlich doch überleben (siegen) wird. **Der Kleine frisst den Grossen.**

In den ersten Jahren noch als reines Informationsblatt gedacht, in dem im Großen und Ganzen Termine, Ereignisse und Sicherheitsmitteilungen wiedergegeben wurden, änderte sich das immer mehr zu einer Berichterstattung im Zeitungsformat, in welcher kritische Themen aufgegriffen wurden. Es sollte eine Mischung aus Berichten zum Schmunzeln und Nachdenken, bzw. Storys vermischt mit ein wenig Ironie sein und zum Drüberstreuen auch etwas zum Lachen dabei sein. Nicht zu vergessen die Unfälle, etwas über die Sicherheit, die Entwicklung im Flugsport u.v.m. Diese Art der vielfältigen Berichterstattung soll den "Flash News" die wohl unverkennbare Einmaligkeit verleihen.

Versuche, die kritische (unabhängige) Berichterstattung der Flash News mundtot zu machen, hat es in der Vergangenheit immer wieder gegeben. Der kritische und vor allem aber aufzeigende bzw. wachrüttelnde Stil (Schreibweise) wird speziell von den damit Betroffenen gerne als Boomerang eingesetzt. Bei heiklen Themen wird gar jedes einzelne geschriebene Wort in die Waagschale gelegt. Es ist für mich deshalb immer eine richtig gehende Gratwanderung, um nicht mit Klagen und Vorwürfen eingedeckt zu werden.

Eines kannst du mir mit Sicherheit aber glauben: Ich kann beileibe nicht all das schreiben, was mir so zugetragen wird, und sehr wohl auch nicht, was mir darüber hinaus selbst bekannt ist. Also sicher keine leichte Hausaufgabe, aber vielleicht besteht eben gerade darin letztendlich die Herausforderung schlechthin.

Eine Zensurierung oder gar Einstellung der News hat es Gott sei Dank bis dato noch nicht gegeben, aber wie heißt es so schön: "Wehret den Anfängen". Gerade unsere Geschichte sollte alle immer wieder auf das Neue wachrütteln.

Ich denke, die Menschen sollten sich ihre Meinungen nicht von den Politikern und deren gelenkten Medien manipulieren lassen, sondern sich erst einmal selbst informieren. Es ist aber nun mal leider so in unserer Gesellschaft: Die meisten sind einfach Mitläufer, sie denken, was ihnen vorgesagt oder vorgegaukelt wird! Speziell zu Zeiten, wo wieder mal eine Wahl ansteht! Also sei immer auf der Lauer, um nicht das Mittel zum Zweck bzw. missbraucht und missgeführt zu werden.

Deshalb lautet das Motto: Nicht anecken, unterordnen, nur nicht auffallen usw. Das ist leider mehr als schade und ebnet dadurch den Weg für die, die sich dazu berufen fühlen, die Macht auszuüben und das ohne Wenn und Aber, wie man immer wieder sieht. Denn nichts tun heißt daher immer nur zustimmen und sich hinterher aufregen, wie konnte das alles nur passieren – Gleichgültigkeit, finanzielle, wirtschaftliche Abhängigkeiten, stumpfsinniger Untertanengeist bis hin zur Gehirnwäsche etc. sind eben der Nährboden für unsere Politik.

Übrigens: Die Flash News sind auch jederzeit im Internet abrufbar und somit einer breiten Öffentlichkeit zugänglich. Gerne kann ich jederzeit auf Anfrage eine gewünschte Ausgabe auf dem Postwege zukommen lassen. Die "Flash News" brauchen auch deine Mithilfe, denn ohne Information und Beiträgen von deiner Seite, verlieren die News an Aktualität und Brisanz, und wer möchte das schon.



01. UNFÄLLE & STÖRUNGEN:

Westendorf: Am 2. Juli startete ein deutscher Paragleiterpilot zu einem Flug vom Startplatz Choralpe. Der Pilot blieb mit den Füßen in einem Gestrüpp hängen und prallte anschl. gegen eine Lawinenverbauung. Der Pilot erlitt dabei schwere Verletzungen und wurde nach der Erstversorgung in das Krankenhaus Kufstein gebracht.

Absam: Am 2. Juli startete ein 43-jähriger Deutscher Paragleiterpilot zu einem Flug. Der Pilot kam im Fluggelände Gadenwald aus ca. 20 Metern Höhe zu Sturz und erlitt dabei schwere Wirbelerletzungen. Er wurde nach der Erstversorgung in die Innsbrucker Klinik geflogen.

Achensee: Am 1. Juli startete ein 40-jähriger Paragleiterpilot aus den USA im Rahmen eines Sicherheits-Trainings. Bei den diversen Manövern verlor er die Kontrolle über sein Fluggerät. Der Pilot öffnete zwar noch sein Rettungsgerät, stürzte aber dennoch in den Achensee und zog sich dabei Prellungen im Brustbereich zu.

Dorfgastein: Am 1. Juli startete ein 28-jähriger einheimischer Paragleiterpilot. Der Halleiner hatte im Anflug auf den Landeplatz in der Nähe der Talstation der Dorfgasteiner Bergbahnen eine 110 KV - Leitung übersehen, streifte diese und kam dabei zu Sturz. Der Pilot wurde unbestimmten Grades verletzt und anschl. in das Schwarzacher Krankenhaus eingeliefert.

Lienz: Am 6. Juli startete eine 20-jährige tschechische Paragleiterpilotin vom Startplatz St. Mandl. In der Landephase flog die Pilotin mit angelegten Ohren, als sie in ca. 10 Meter Höhe (laut Augenzeugen) die beiden Steuerleinen plötzlich voll durchzog. Die Kappe kippte nach hinten weg und die Pilotin schlug am Boden auf, dabei erlitt sie schwere Wirbelerletzungen. Nach der Erstversorgung wurde sie mit der Rettung in das BKH - Lienz eingeliefert. (siehe dazu Bericht "alles egal")

Greifenburg: Am 12. Juli startete eine 24-jährige deutsche Hängegleiterpilotin vom Startplatz Embergeralm. Beim Landeanflug kam die Pilotin zu Sturz und erlitt dabei einen offenen Oberarmbruch. Die Verletzte wurde nach der Erstversorgung mit dem Rettungshubschrauber in das BKH - Lienz gebracht.

Olang: Am 16. Juli startete ein Wiener Paragleiterpilot vom Startplatz Thurntaler zu einem Streckenflug Richtung Brixen. In Höhe Olang kam der Pilot bedingt durch starken Nordwind in ein Leegebiet. Dabei schoss die Kappe extrem nach vorne und der Pilot fiel dabei in die Leinen des Gerätes. Er aktivierte die Rettung und landete anschl. unverletzt in einer Wiese.

Tannheim: Am 16. Juli startete ein 50-jähriger deutscher Paragleiterpilot vom Startplatz Neunerköpfel. Kurz nach dem Start klappte sein Schirm auch schon wieder zusammen und stürzte ab. Der Pilot erlitt dabei mehrere Knochenbrüche und wurde nach der Erstversorgung in das Klinikum nach Kempten geflogen.

Hippach: Am 17. Juli startete ein 58-jähriger Schweizer Paragleiterpilot zu einem Flug. Kurz nach dem Start stürzte der Pilot aus geringer Höhe ab. Er erlitt dabei Wirbelverletzungen und wurde nach der Erstversorgung in das Krankenhaus Schwaz gebracht.

Sillian: Am 20. Juli startete ein 47-jähriger deutscher Paragleiterpilot vom Startplatz Thurntaler zu einem Streckenflug Richtung Brixen. In ca. 3000 Meter Höhe geriet sein Fluggerät ausser Kontrolle. Der Pilot fiel dabei in die Kappe und musste dadurch bedingt die Rettung auslösen. Beim anschl. Aufprall in der Nähe des Thurntaler Sees erlitt der Pilot mehrere Wirbelverletzungen. Nach der Erstversorgung wurde der Verunfallte mit dem Rettungshubschrauber in das BKH - Lienz geflogen.

Greifenburg: Am 26. Juli startete ein 50-jähriger steirischer Paragleiterpilot vom Startplatz Embergeralm zu einem Streckenflug. Nach ca. zwei Stunden Flugzeit verlor der Pilot in Höhe Möllbrücke wegen mangelnder Thermik an Höhe, wurde von einer Böe erfasst und stürzte dadurch bedingt in den Möllfluß. Der Pilot erlitt dabei tödliche Verletzungen und ertrank.

Kössen: Am 26. Juli startete ein 35-jähriger deutscher Hängegleiterpilot vom Startplatz Unterberg. Beim Landeanflug konnte der Pilot das Gerät nicht mehr gerade halten und streifte mit der linken Flügelseite den Boden. Er kam dabei zu Sturz und renkte sich die Schulter aus.

Jeitendorf: Am 19. August startete der 45-jährige Harald D. mit einem Apollo Ultralight (Motordrachen) zu einem Jungferflug. Das UL befand sich in ca. 40 Meter Höhe, als es plötzlich in eine scharfe Rechtskurve ging und nach ca. 300 bis 400 Meter zu Boden stürzte. Der Pilot erlitt beim Aufprall so schwere Verletzungen, dass dieser noch an der Unfallstelle verstarb.

Gröden: Am 20. August startete Senfter Günther, ein 31-jähriger Paragleiterpilot aus Sexten, im Rahmen eines Wettbewerbes. Der erfahrene Pilot flog trotz vorzeitiger Unterbrechung des Wettbewerbes weiter und unterschätzte dabei wahrscheinlich die sehr schnell heranziehende, markante Kaltfront. Wie zu erfahren war, versuchte der Pilot in ein anderes Tal davon zu fliegen, er zeigte auch keine Tendenzen vorzeitig zur Landung überzugehen. Später konnten Freunde nur mehr den tödlich verunglückten Piloten bergen.

Ein Drachenflieger war ebenfalls zur selben Zeit in der Luft. Dieser ging beim Versuch, vorzeitig zu landen, zu stark in eine Rechtskurve und schmierte ab. Er erlitt dabei schwere Verletzungen.

Ebenfalls zur gleichen Zeit flogen noch drei weitere Paragleiterpiloten; Zwei davon landeten in Bäumen. Ein weiterer betätigte die Rettung und landete ebenfalls unversehrt.

Greifenburg: Am 22. August startete ein 42-jähriger deutscher Drachenfliegerpilot vom Startplatz Embergeralm zu einem Flug. Beim Landeanflug wurde eine Windböe dem Piloten zum Verhängnis. Der Pilot streifte dabei die am Landeplatz vorbeiführende Hochspannungsleitung und stürzte anschl. aus ca. sieben Meter Höhe zu Boden. Dabei wurde er schwer verletzt.

Greifenburg: Am 24. August startete ein 55-jähriger deutscher Paragleiterpilot vom Startplatz Embergeralm. Kurz nach dem Start verlor er, bedingt durch starken Wind, die Kontrolle über sein Fluggerät. Der Pilot stürzte aus ca. 80 Meter Höhe in eine Baumkrone, worin sich die Leinen verfangen. Wegen des herannahenden Gewitters konnte der Pilot erst nach 2 Stunden unverletzt geborgen werden.

Kössen: Am 6. September startete ein 23-jähriger deutscher Paragleiterpilot vom Startplatz Unterberg. Um einen Zusammenstoß in der Luft zu verhindern, musste der Pilot abrupt ausweichen. Der 23-Jährige konnte das Gerät nicht mehr stabilisieren und schwer verletzt ab. Er konnte noch bis zu einer Almhütte robben, um Hilfe zu holen.

Linz: Am 6. September startete eine oberösterreichische Paragleiterpilotin zu einem Flug. Die Pilotin schätzte beim Landeanflug die Höhe falsch ein und flog dabei in eine 30 KV – Leitung. Sie blieb unverletzt.

Mittelberg / Kleinwalsertal: Am 10. September startete ein 32-jähriger Paragleiterpilot aus Hirschegg vom Startplatz Fiderepasshütte zu einem Flug. Der Pilot flog zuerst über ein flaches Gelände, dann segelte er über ein steiles Felsengelände. Dort verlor der 32-Jährige die Kontrolle über sein Fluggerät und stürzte in eine senkrecht abfallende Felswand. Von dort fiel er in eine Felsspalte und blieb dort liegen. Der Hirschegger wurde dabei so schwer verletzt, dass er kurze Zeit darauf verstarb.

Gleich mehrere Unfälle mit Paragleiter ereigneten sich im Ländle/Vorarlberg. Anfang September überstand ein deutscher Paragleiterpilot einen Absturz aus 80 Meter Höhe. Weitere drei Paragleiterpiloten mussten teils schwer verletzt in das Krankenhaus gebracht werden.

Rax Schneeberg: Am 10. September stürzte ein Paragleiterpilot, dessen Schirm bedingt durch eine Windböe manövrierunfähig wurde, ab. Der Schwerverletzte wurde vom Rettungshubschrauber Christopherus 3 in ein Spital geflogen.

Ungarn: Am 9. September startete ein 46-jähriger Unternehmer aus St. Salvator (Friesach, Kärnten) auf einem ungarischen Sportflugplatz mit seinem Motordrachen. In einer Höhe von ca. 40 Meter fiel wegen eines technischen Defektes der Motor aus, daraufhin kam das Fluggerät ins Trudeln, wurde unsteuerbar und stürzte ab. Der Pilot erlitt dabei tödliche Verletzungen.

Finkenberg/Zillertal: Am 12. September startete er 72-jähriger Deutsche Wenzel Georg vom Startplatz der Bergstation der Finkengerger Almbahnen zu einem Flug. Der Pilot stürzte aus ca. 100 Meter Höhe in die Tiefe. Er erlitt dabei schwere Wirbelverletzungen und einen Oberschenkelbruch. Nach der Erstversorgung wurde der Verunfallte mit dem Notarzt-Hubschrauber in das BKH - Schwaz gebracht.

Hohe Wand: Ungewöhnlicher Flugunfall im Fluggebiet Hohe Wand: Hier flog ein Modellflieger mit einer Spannweite von sechs Metern Spannweite in einen Paragleiter bzw. dessen Leinen. Der Besitzer des Modellfliegers dürfte die Lage falsch eingeschätzt haben. In der Annahme, der Modellflieger befände sich vor dem Paragleiter, steuerte dieser nach rechts. Der Pilot kam dadurch bedingt zum Absturz und schlug im Waldstück Föhre ein.

Westendorf: Am 21. September startete eine deutsche Paragleiterpilotin zu einem Flug. Beim Landeanflug hatte die Pilotin eine zu hohe Geschwindigkeit, stolperte, kam dabei zu Sturz und brach sich dabei das Bein. Die Verletzte wurde in das Krankenhaus St. Johann geflogen.

Lienz: Am Samstag 23. September startete G. Franz ein deutscher Paragleiterpilot vom Startplatz St. Mandl. Trotz Nebel und keiner Erdsicht zu einen Flug. In Höhe Thurner Graben flog der Pilot anstatt in Richtung Süden (eigene Angaben) nun plötzlich nach Westen. Der Pilot verlor dabei die Orientierung und crashte bzw. kam schließlich in einen Baum zum Stillstand. Der Pilot blieb dabei unverletzt konnte sich selbst aus seiner misslichen Lage befreien.

Sillian: Am Freitag 22. September startete ein niederländischer Paragleiterpilot zu einen Schulungsflug in Obertilliach. Kurz vor der Landung drehte der Wind, sodass der Pilot zu rasant am Boden aufsetzte, sich dabei mit einen unfreiwilligen Salto überschlug. Der Pilot erlitt dabei Rückenverletzungen.

Hier ein paar nähere Details eines Augenzeugen zum Paragleiterunfall auf der Schmittenhöhe.

Der Unfall ereignete sich am 15 Juni auf der Schmittenhöhe Startrichtung Süd-Ost, die Bedingungen waren nicht unbedingt die besten, da man die Startrichtung nicht genau bestimmen konnte. Die Hauptwindrichtung war Nord-Nord-Ost, aber es kamen immer wieder starke Ablösungen über die Ost-bzw. Südostseite.

Aufgrund dieser Ablösen entschließen sich einige Piloten in Richtung Südost zu starten, so auch der besagte Pilot, der diese Entscheidung dann einige Minuten später bereute. Er startete in eine starke Ablösung hinein, mit gutem Steigen flog er ca. 50 m gerade aus, als er einen Klapper auf der linken Seite bekam.

Der Schirm (Gin Zulu 1-2 DHV) drehte 90 Grad weg und öffnete sich schlagartig. Nach der Öffnung erhielt der Pilot auf der rechten Seite einen Gegenklapper und der Schirm drehte wiederum weg; auch dieses Mal reagierte der Pilot nicht und er schlug ca. 50m unter dem Startplatz auf. Dabei brach er sich drei Lendenwirbel und wurde mit dem Hubschrauber in des UKH Zell am See geflogen.

Nachtrag zu den Unfällen: Bei all den von mir in den Flash News erfassten Unfällen, handelt es sich zu 98% um Unfälle aus Zeitungsberichten. Leider gab es seitens der Vereine, Flugschulen bzw. von Piloten überhaupt keine Unfallmeldungen zu verzeichnen, bis auf ein paar wenige Ausnahmen. Da es sich hier nur um einen kleinen Teil der Unfälle handelt, ist es daher nicht schwer anzunehmen dass die tatsächlich ereigneten Unfallzahlen weit höher liegen. Dass ich mit dem schonungslosen Aufzeigen der Unfälle bei vielen nicht nur auf Freude stoße, liegt auf der Hand. Klar ist auch, dass mit dem Erfassen und Aufzeigen nur ein erster, aber nicht zuletzt wichtiger Schritt getan ist. Nun müssen weitere folgen, damit aus den ereigneten Unfällen auch Lehren gezogen werden können, und dadurch das Fliegen in der Zukunft sicherer wird.

Inwieweit die vielen Unfälle Auswirkungen auf die Zuwachsraten bei den Flugschulen haben werden, bleibt abzuwarten. Doch ein Trend ist schon seit einigen Jahren sichtbar: Die Schülerzahlen gesamt und die Ausstellungen der Scheine gehen jedenfalls seit Jahren kontinuierlich zurück.

Desweiteren ist auch eine Aufklärungsmaßnahme dringend erforderlich, um dieser Entwicklung frühzeitig entgegen wirken zu können, bevor dies womöglich noch andere tun werden.

Die Schlagzeilen dazu in der Presse:

- Paragleiten erfreut sich großer Beliebtheit und fordert aber immer mehr Opfer
- Traum vom Fliegen - Landung im Spital
- Serie von Unfällen mit Paragleitern
- Schnelle Paragleiterschulung oft fahrlässig
- Rettungseinsatz - Nahezu jeden Tag stürzt ein Paragleiter ab.
- Gleitschirm-Opa (72) überlebte Absturz

Der Traum vom Fliegen - ein Albtraum?

Der Sport ist wirklich nicht einfach. Nur eine fundierte Ausbildung und ein modernes Equipment garantieren eine sichere Landung. Schnelle Ausbildungen seien fahrlässig, erklärt Michael Gaisbacher (zuständig für den Bereich Segelflug) vom Österreichischen AeroClub.

Mehr Unfälle in der Freizeit:

Bei Unfällen im Freizeitbereich hat es in den vergangenen fünf Jahren eine Zunahme um 20 % gegeben, erklärte ein Sprecher des Kuratoriums für Verkehrssicherheit. Diese Entwicklung sei alarmierend, so der Sprecher Othmar Thann und forderte zugleich Gegenmaßnahmen. Ähnlich wie im Bereich Verkehrssicherheit müsse es auch im Bereich "Heim, Freizeit, Sport" Maßnahmen geben.

P.S.: Mit Ende der Flugsaison (Urlaubszeit) werden nun auch die Flugunfälle wieder bedingt durch weniger Flugbewegungen drastisch zurückgehen. Was nun zu tun ist? Die Unfälle sind zu analysieren, Lehren daraus zu ziehen, Statistiken zu erstellen und die dabei getätigten Erkenntnisse in einer eigenen Aussendung an die Piloten weiterzugeben.



02. OHNE WENN UND ABER !?!

Grenzenlose Unbekümmertheit: Es war Donnerstag, der 6. Juli. Eine Gruppe tschechischer Paragleiter-Piloten machte in Lienz Station. Die Piloten, die erstmalig in diesem Fluggebiet waren, fuhren ohne vorher mal eine Geländeeinweisung zu tätigen, gleich hoch zum Startplatz St. Mandl. Selbst auf die Hinweise anderer zufällig anwesender tschechischer Gastpiloten, die über die örtlichen Verhältnisse Bescheid wussten, dass die schnell ändernde Wetterlagen und Windverhältnisse hier zu berücksichtigen sind, wurden diese einfach negiert.

Beim Landeanflug hatte der Großteil der Piloten bereits die "Ohren angelegt". Wie im Nachhinein zu erfahren war, wussten die Piloten nicht einmal, wo genau sie überhaupt landen sollten. Was zur Folge hatte, dass alle einfach weit verstreut und vor allem aber ohne Konzept (Landevolte) einfach irgendwo im hohen Gras niedergingen.

Eine Pilotin war ebenfalls mit von der Partie. Als diese wahrscheinlich versuchte die angelegten Ohren wieder zu öffnen und dabei die Steuerleinen ganz einfach auf 100% durchzog. Die Folgen waren fatal. Der Schirm kippte nach hinten weg und die Pilotin schlug senkrecht nach unten fallend am Boden auf. Trotz Verständigungsprobleme (Sprache) war die Diagnose vor Ort Lendenwirbelbruch. Warum bei diesem Unfall kein Hubschrauber kam, entzieht sich meiner Kenntnis. Die Verletzte wurde nach langem Warten schlussendlich auf eine Vakuummatratze gelegt und mit dem Roten-Kreuz-Wagen in das BKH - Lienz gebracht.

Anmerkung: Die grenzenlose Unbekümmertheit, mit welcher manche der Piloten an den Start gehen, ist schon einfach mehr als unglaublich. Diese Gastflieger haben Zuhause wahrscheinlich Höhenflüge von maximal 300 Höhenmeter durchgeführt (Berg Rana bei Prag) und starten dann einfach ohne mit der Wimper zu zucken im (Hoch) Alpinen Gelände mit 1600 Höhenmeter?!

Das alles ohne sich vorher zu informieren, gehen die Jungs und Mädels hier an den Start, als wäre es die einfachste Sache der Welt - man braucht ja keine Einweisung in die meteorologischen Eigenheiten, ebenso wenig in die Tücken des Fluggeländes durch erfahrene einheimische Piloten.

Fazit: Frei nach dem Motto: Mach dir nur keine Sorgen, wir haben schon alles im Griff! Selbstüberschätzung gepaart mit Leichtsinn und Dummheit führen dann eben zu diesen (vermeidbar gewesenen) wirklich unnötigen Unfällen.

Was übrig bleibt ist neben dem körperlichen Schaden und Leid eine weiter nach oben schellende Unfallstatistik und nicht zu vergessen ein Flurschaden, für welchen wieder keiner zuständig ist. Die sogenannten Gastpiloten reisen ab und die Probleme bleiben; so einfach ist das auf einen Nenner zu bringen.

In diesem Zusammenhang möchte ich noch einmal ein paar unverbesserlichen Piloten kund tun, dass ein Landen (speziell in der Vegetationszeit) nur in den dafür ausgewiesenen Landeplätzen erlaubt ist. Sollte eine Landung dennoch ausserhalb erfolgen, darf der Schirm oder Drachen keinesfalls im Gras zusammengebaut werden, sondern muss zum dafür vorgesehenen Abbauplatz hingetragen werden.

Der entstandene Flurschaden durch Landungen in einem Mais- oder Getreidefeld ist unbedingt der Schule zu melden und zu begleichen. Leider gibt es aber noch immer Piloten, die einfach untertauchen bzw. sich klammheimlich aus dem Staub machen. Es ist wohl nicht unbedingt eine Selbstverständlichkeit, dass die "kostenlos" allen Piloten bereitgestellte Infrastruktur auch gewissen Spielregeln unterliegt. Möchte nicht verabsäumen, dies hier nochmals zu erwähnen. Bitte lernt mit diesen Freiheiten auch dementsprechend umzugehen.

Wir sind alle nur Gäste auf diesem Gelände (Privateigentum) und daher sind auch die Spielregeln zumindest einzuhalten.

Weiters sollte eine vorab zu tätige Geländeeinweisung für alle neu ankommenden Piloten sehr wohl eine Selbstverständlichkeit sein. In Fluggebieten, wo keine Schule oder Verein ansässig ist, gibt es die oben aufgeführten Probleme auch nicht. In diesem Sinne immer ein "Gut Land"



03. DIE BEWERBE IN OSTTIROL :

Niljoch Trophäe: Nicht gerade vom Glück (Wetter) gesegnet sind die Virgener Paragleiterpiloten bei der Austragung ihrer Flugbewerbe in der Vergangenheit. Denn genau nach einem wochenlangen Jahrhundert-Schönwetter begann es am 29. Juli, einem Samstag, schließlich zu regnen. Es ist schon ein Trauerspiel, so Organisator Trojer Mario vom ortsansässigen Club. Leider gab es aber keine Verständigung über den weiteren Verlauf bzw. was beabsichtigt wird, weiter zu tun. Über Umwege war zu erfahren, dass der Ausweichtermin für den 26. August anberaumt wurde.

Doch auch diese Terminwahl brachte nicht unbedingt stabile Verhältnisse für einen Wettbewerb und so fiel auch dieser Termin sprichwörtlich ins Wasser.

Wie viele Gastpiloten letztendlich dazu in das "Meran" von Osttirol kamen, um Kontakte zu pflegen und auszutauschen, ist leider nicht bekannt.

Dazu ein paar Details: Der Gleitschirmfliege-Club umfasst über ca. 10 aktive Paragleiterpiloten und seit einem Jahr sind zwei davon auch Drachenflieger (Tendenz steigend). Die Startplätze sind alle nur mit dem Auto bzw. mittels Fußmarsch erreichbar.

Der Landeplatz liegt im tiefsten Punkt des Tales (Nahe der Isel) bzw. ein weiterer in Obermauern und ist ebenfalls bequem mit dem Auto erreichbar.

Anmerkung: Die Virger Piloten werden auch gerne als die Bacardi-Flieger bezeichnet, denn nirgends wird scheinbar soviel Bacardi getrunken wie in Virgen. Diese Aussage stammt aus einer verlässlichen Quelle. Sie haben auch unter anderem den Spitznamen der "Ultralight Flieger" bekommen - weil es dort so viele leichte und kleine Piloten gibt. Sie waren auch einmal ein Gegenpol zu den leider nicht mehr existierenden "Ultra Brutal Fliegern" aus Hopfgarten im Defreggental. Seit Blasisker Sepp den Rückzug aus dem Flugsport bekannt gab, ist es mit den Aktivitäten gänzlich vorüber. Schade, denn der Flugsport braucht Leute (Bezugspersonen), die sich mit dem Sport zu 100% identifizieren, ansonsten ist früher oder später das "Aus" vorprogrammiert.

Der Form halber möchte ich aber noch anführen, dass die Organisation des Paragleiterbewerbes (Dolomiten Mann) sehr wohl noch von Blasisker Stefan und seinem Bruder Sepp durchgeführt wird. Darüber hinaus gibt es noch ein "Ultra Brutal Team", welches beim Dolomiten Mann sozusagen automatisch als Fixstarter auftritt. Doch der Paragleiterpilot kommt nicht aus Hopfgarten, sondern aus der Ainet (Gritzer Roland), der Paddler aus Deutschland (Henrik Joosten), einzig der Läufer und Mountainbiker (Christopf und Meinhard Grimm) kommen aus Hopfgarten. Übrigens: Veider Friedl ist wohl der noch einzige wirklich aktive Pilot im Ort, und das mit einem Alter von nun schon über 80 Jahren! Wie weiters zu erfahren war gab es Ende September ein Jubiläumstreffen in Prägraten (ohne Fliegen) Grund 20 Jahre "Ultra Brutal" na dann Gratulation, frei nach dem Motto – jeden seinen Flieger -

Wir werden nach wie vor nur als eine Randgruppe in unserer Gesellschaft wahr genommen, als die wilden Hunde oder Selbstmörder mit Anlauf. Daher ist es auch nach über 30 Jahren noch immer und auch weiterhin, notwendig, diese Aufbauarbeit unentwegt voranzutreiben.

Sajat Trophäe: Dieser Bewerb war für den 12. August anberaumt, doch auch an diesem Tag war einmal mehr wieder Schlechtwetter angesagt. An und für sich sollte der Bewerb ja am Hohen Frauentag (15. August) statt finden, doch da müssen die Prägratner Flieger bei der Prozession, dem Umzug (Maria Himmelfahrt) mitwirken. Daher kann zumindest für die Flieger vorerst nur der Blick nach oben fahren.

Es ist schon ein einmaliges Erlebnis von den großen Almwiesen vor der Sajat Hütte aus zu starten und dann im Aufwind über die Gletscherregionen des Grossvenedigers hochgetragen zu werden. Ein unvergessliches Erlebnis!

Feststellen möchte ich, dass die Kontakte sehr gering bis fast gar nicht vorhanden sind. Es gibt einen Partnerklub und zwar im Salzburger Land. Auch der Informationsaustausch ist sehr spärlich. So gibt es auch hier nur mehr eine kleine Gruppe von Piloten, die noch wirklich aktiv sind und nur mehr gelegentlich mal in die Luft kommt.

Somit regelt wieder der Markt, wie sonst auch immer (Angebot und Nachfrage), die Aktivitäten im Flugsport. Eine betrübliche Entwicklung, die man aber zur Kenntnis nehmen muss.



04. ZUM GEBURTSTAG ALLES GUTE:

Veider Friedl feiert seinen 80er: Wie so oft landet unser "Oldy Veider Friedl", Paragleiterpilot der ersten Stunde, perfekt und dazu auch noch stehend direkt und das nicht etwa am Zielkreis, sondern direkt am Abbauplatz ein und gab dann folgenden kurzen und bündigen Kommentar von sich: **Genau so landet man ein.** Bezogen hat sich die Aussage auf ein Greenhorn, der weit ab vom Zielpunkt mit "Nase küsst Boden" einlandete.

Übrigens: Veider Friedl feiert am 4. Oktober nun schon seinen 80 Geburtstag und ist zurzeit der älteste noch aktive Paragleiterpilot in Osttirol und wahrscheinlich das auch weit über die Grenzen hinaus. Friedl begann vor genau 20 Jahren mit dem Paragleiten, also schon im Alter von bereits 60 Jahren; in einem Alter, wo viele in unserer Gesellschaft schon an Pensionierung denken - und da ist Friedl erst so richtig aktiv geworden.

Friedl ist sicher eine Ausnahmerecheinung am heimischen Fliegerhimmel und eine wohl einzigartige Bereicherung der Fliegerszene am Landeplatz Postleite.

Sein Charisma, sein Umgang mit den Fliegern und Gastpiloten, seine Hilfsbereitschaft, seine Freundlichkeit und auch seine nicht zu vergessen markanten Eigenheiten machen Friedl zu dem, was er für uns alle ist - einen wohl einzigartigen Fliegerfreund und Kameraden.

Wenn das Wetter es erlaubt, fährt Friedl tagtäglich (im Sommer) von Hopfgarten i. Defreggen zum Landeplatz, verabredet sich dort mit anderen Fliegern, vorwiegend mit unseren Senioren aber auch jungen Damen, und nimmt dann die erste Gondel hoch zum St. Mandl.

Und alle, die glauben, Friedl ist ein reiner Frühstücksflieger, haben wieder einmal weit gefehlt, denn auch bei Bewerbungen ist Friedl immer noch live dabei und auch in anderen Fluggebieten, ob in Kals oder Westendorf etc. So mancher "Jungsporn" kommt da aus dem Staunen nicht mehr raus.

Mit welcher Präzision Friedl seine Flüge, Landeanflüge und schließlich auch die Landungen durchführt, ist einfach eine Augenweide. Hier macht sich seine langjährige Flugerfahrung von nunmehr 20 Jahren mehr als bemerkbar.

Friedl hat sich mit Leib und Seele der Fliegerei verschrieben und es ist eine Freude zu sehen, wie sich die Alten und die Jungen, aber auch alle, die im Alter dazwischen liegen, miteinander verstehen. Eben eine Kommunikationsstätte für Jung und Alt, wo sich alle wohl fühlen und wo keiner ausgegrenzt, sondern ganz einfach akzeptiert wird.

Ob bei unseren traditionellen Frühstücksfliegen, ob auf dem Mountainbike oder auf den Schiern - Friedl ist überall anzutreffen. Möge Friedl uns noch viele Jahre erhalten bleiben und somit zum ältesten Paragleiterpiloten avancieren. Immer ein "Gut Land" und viel Gesundheit wünscht dir für deine weitere Zukunft Bruno.



05. DOLOMITEN MANN: 19 AUFLAGE

Dolomiten Mann: An und für sich gibt es nicht viel zu berichten und doch haut Grissmann Werner mit seinen Machosprüchen kräftig um sich. In den Medien ist ja bereits ausführlich darüber berichtet worden, somit bringe ich hier ein wenig Griffiges.

"Frauen sehen dabei ekelhaft aus" **Dolomitenmann ja, Dolomitenfrau** nein. Angewidert rümpft Werner die Nase "Frauen passen nicht in mein System!" Das Bild einer verschwitzt am Berg ankommenden Athletin lässt Grissmann erschauern. "Wenn ich sehe, wie gestandene Männer nach dem Berglauf aussehen, dann will ich das erst recht keiner Frau zumuten."

"Ich weiß nicht, was er bei uns so ekelhaft findet, so wie er aussieht", kontert Ute Streiter eine Ironman Triathletin. Denn beim Ironman sei es meist, so dass die Männer am Ende fertiger und übler aussehen als die Frauen.

Wie auch immer, Grizzly schafft es mit seinen Sprüchen sich immer wieder ins Gespräch zu bringen. Werner ist berechnend und weiß ganz genau was er sagt und für wen er wie viel verspricht, und das natürlich in allen allseits bekannten Lebenslagen.

Nun aber zu den wirklich tollen Ergebnissen:

Ergebnis Profiklasse:

1 Platz für das Red Bull Team Markus Kröll, Harald Hudetz, Ortner Wendelin, Roland Stauder,

In der Amateurlasse:

1 Platz WF Mechanik Martin Obexer, Johannes Fulterer, Stefan Zipperle, Dario Steinacher

Möchte aber hier mein Augenmerk mehr auf die **heimischen Piloten** (Elite) richten.

In der Einzelwertung Profi:

am 1 Platz Ortner Wendelin
 am 3 Platz in der Einzelwertung befindet sich ein Thomas Mitterdorfer
 am 5 Platz liegt bereits ein Goller Manuel

In der Einzelwertung Amateure:

am 2 Platz Egon Assmair aus Virgen
 am 4 Platz Sporer Christian
 am 5 Platz Lukasser Albert
 3 Platz für das Team Walter Stuben mit Paragleiter Pilot Unterweger Herbert

Was mir sonst noch zu Ohren gekommen ist:

- Ein Freizeit Günther ebenso ein Hainzer Klaus waren als Zaungäste mit von der Partie.
- Lobenwein Manfred, Paragleiterpilot aus Oberlienz, trainierte im Vorfeld überaus eifrig, aber es kommt immer wieder anders; Er erreichte schlussendlich den Landeplatz Moosalm nicht und flog sogleich weiter zum Landeplatz in Leisach.
- Vladimir Ustyanovic ging nach der Landung nicht etwa zur Auswertung wie (fast) alle anderen Piloten, er zog es lieber vor, dem Golfplatz seine Aufwartung zu machen.
- Ameseder Gerald, mit Leib und Seele dem Flugsport verschrieben, galt als Top-Favorit und wurde wie viele andere auch disqualifiziert. Wie sagt Werner Grissmann so schön: Allen kann man es halt nicht immer recht machen.
- In der Paragleiter Amateurwertung 2. Platz - hier landete Egon Assmair aus Virgen einen wirklichen Volltreffer.
- Übrigens: Wendelin Ortner, gewann den Dolomiten Mann bereits sechsmal und war lange Zeit auch Streckenrekordhalter. Diesmal gewann er mit einem C2B15 (Cayenne2 Basic 15 m2)
- Interessant auch die Entwicklung in Richtung Größe der Schirme, von den großen "Hudern" wird immer mehr Abschied genommen. Mit ca. 12 m² war der Paragleiter vom Toppiloten Christian Amon nur mehr so groß wie ein "Speedglider Schirm".
- Dr. Lechleitner Peter, ehemaliger Paragleiterpilot und Fallschirmspringer, war am Kulinarischen Wettbewerb in der Moosalm anzutreffen.
- Wilhelmer Helmut hat mit seinem Alter von fast 50 Jahren immer noch gute Karten, als Läufer beim "Team Haidenhof". Nächstes Jahr soll ein eigenes Team aufgestellt werden, wo alle Teilnehmer bereits über 50 sind.
- Stark wie immer auch die Teams aus Tschechien, die sowohl in der Profi- als auch Amateurklasse die vorderen Ränge belegten. Leider werden diese Leistungen in der Presse gänzlich übergangen - dafür aber zuviel Rummel (Personenkult) um Werner Grissmann! Wahrscheinlich musste deshalb auch eine mini, in schwarz weiß "bezahlte Werbeeinschaltung" im Osttiroler Boten getätigt werden.
- Dass erste Mal mit dabei war Unterweger Herbert, Paragleiterpilot aus Assling, und erreichte in der Amateurwertung gesamt einen beachtlichen 3 Rang.
- Auch ein Wurzer Peter-Paul ist im Dolomitenmann Fieber. Mit seiner Musik "Saitenblicke" erfreute er die Gäste beim Hüttenfest.
- Gesehen wurde diesmal u.a. aber nur mehr als Zuschauer mit Familie Flugschulbetreiber Nössler Klaus aus Wolfsberg. Viele andere Paragleiterpiloten wurden ebenfalls im Leisacher Stadion gesichtet, wohl von der Annahme ausgehend, dass wieder ein paar auf den Bäumen hängen bleiben würden.
- Den richtigen Umgang mit einem GPS – Gerät sollte ein erfahrener Paragleiterpilot eigentlich beherrschen. Das dem nicht so war, zeigte die Tatsache, dass alleine 36 Teams disqualifiziert wurden und somit das Gesamtergebnis doch ein wenig verfälschten.
- Ein überaus eifriger Pilot flog gleich in den Red-Bull-Bogen auf der Moosalm (Zwischenlandeplatz) hinein und schmiss diesen zugleich um.

- Das jüngste Team mit Teilnehmern unter 18 Jahren, außer dem Paragleiterpiloten Senfter Lukas, war ebenfalls vertreten.

- Übrigens: Manche Piloten flogen gleich mit 2 GPS-Geräten. Man weiß ja nie, wie sich hinterher herausstellen sollte.

Fazit: Trotz allem eine tolle Veranstaltung bei wirklich traumhaften Wetter und Windbedingungen, die vor allem unfallfrei über die Bühne ging. Laut Aussagen von Organisatorin Grissmann Sandra laufen bereits schon die Vorbereitungen für die Jubiläumsausgabe 2007.



06. MOT. HG + PG – FLIEGEN KOSTET GELD:

Zeit und Geld: Wer in Österreich einen Motorisierten Hänge- oder Paragleiter bzw. eine dazu notwendige Fluglizenz zu erwerben beabsichtigt, braucht dazu nicht nur Zeit und Mühe, sondern auch viel, viel Geld. Ich bin fast der Meinung, dass der Erwerb einer regulären Pilotenlizenz wahrscheinlich einfacher und billiger ist.

Fangen wir mal an mit der Ausbildung und gehen anschl. über zur Zulassung /Registrierung eines Motores bzw. Paragleiters, weiter zur Aussenabflug- und Aussenlandegenehmigung, Kauf eines Motors plus Ausrüstung mit dazu notwendiger Versicherung und Checks etc.

Um eine Motorisierte Ausbildung beginnen zu können, braucht man vorweg eine Schulbestätigung, danach einen HG oder PG-Schein, dann eine Überlandberechtigung und dann kann erst mit der Motorisierten Ausbildung begonnen werden.

Die Kostenaufstellung - sind einfache unverbindliche Richtpreise - dazu wie immer ohne Gewähr.

Schulbestätigung	€ 470.-
HG PG - Schein	€ 470.-
Überlandberechtigung	€ 250.-

Mot. Ausbildung Praxis	€ 550.-
Mot. Ausbildung Theorie	€ 250.-

Dazu kommen noch die obligatorischen Stempelmarken und Gebühren:

HG PG - Schein	€ 69.-	Erstausstellung
Überland Berechtigung	€ 38.-	Eintrag in den HG + PG Schein
Mot. Berechtigung	€ 69.-	Erstausstellung

Nicht zu vergessen die Kosten für die 3-jährige Verlängerung, die für alle Mot. HG + PG – Piloten anfällt. Diese wird individuell gehandhabt, also von Schule zu Schule unterschiedlich, von kostenlos bis je nach Dienstleistung über: Kostenlos bis 30.- Euro und höher. Noch teurer wird es dann bei einer Nachschulung.

Hier nun die Auflistung für eine notwendige Registrierung:

Kennzeichenzuteilung:
€ 45,- / € 13,- Stempelgeb

Eintragung:
€ 102,- / € 13,- Stempelgeb (+ € 3,60 pro Beilage Stempelgeb.)

Änderung oder Löschung einer Registereintragung:
€ 45,- / € 13,- Stempelgeb

Musterprüfung für ein Baumuster (Serie) von mot. HG/PG:

€ 320,- Musterprüfung+Ausstellung des Musterzulassungsscheines

€ 13,- Bundesstempelgebühr
 + die Kosten des Arbeitsaufwandes des Prüfers
 + die Kosten diverser Tests - wenn notwendig

Musterprüfung für Einzelanfertigung von mot. HG/PG:

€ 130,- Musterprüfung+Ausstellung des Musterzulassungsscheines
 € 13,- Bundesstempelgebühr
 + die Kosten des Arbeitsaufwandes des Prüfers

Stückprüfung von mot. HG/PG:

€ 100,- Stückprüfung+Ausstellung eines Sonder-LTZ
 € 13,- Bundesstempelgebühr
 + die Kosten des Arbeitsaufwandes und die Reisekosten des Prüfers

Nachprüfung von mot. HG/PG:

€ 35,- Nachprüfung+Ausstellung einer Nachprüfbescheinigung bzw. der Prüfplakette
 € 13,- Bundesstempelgebühr
 + die Kosten des Arbeitsaufwandes und die Reisekosten des Prüfers

Die Tarife und die Stempelgebühr sind immer pro Antrag zu richten.

Kosten für die Zulassung eines Außenabflug- und Aussenlandefluggeländes:

Hier kommt noch dazu, dass eine gesonderte Aussenabflug- und Aussenlandegenehmigung des jeweils zuständigen Landeshauptmannes einzuholen ist. Denn für Mot. HG und PG ist diese eigens zu beantragen bzw. zu genehmigen. Meistens ist dazu die Bewilligung auf ein Jahr beschränkt. Speziell in Tirol kommt noch neben einer luftfahrtrechtlichen eine naturschutzrechtliche Verhandlung dazu. Hier kann ich leider noch mit keinen definitiven Zahlen aufwarten.

Erwerb eines Fluggerätes Para bzw. Hängegleiter:

Motoreinheit mit Sitz kostet ab € 3.900.- bis oben unbegrenzt.
 Mot. Paragleiter oder Hängegleiter kostet ab € 3.000.- bis oben unbegrenzt.
 Rettungsschirm bis 150 oder 180 KG Zuladung gibt es ab ca. € 800.-

Haftpflichtversicherung:

Parawing ab ca. € 120.-

2 Jahres bzw. 5 Jahres Check:

Paragleiter € 150.-
 Hängegleiter € 300.-

Jährliche Überprüfung der Motoren: Hier ist eine alljährliche Vorführung des Motores beim Hersteller empfohlen bzw. vorgeschrieben, um auch (Garantieansprüche) geltend machen zu können. Kosten hierzu sind wieder mal sehr variabel.

Kosten und Zeit, Schwierigkeiten und Stolpersteine sind überall also mehr als genug. Ich will hier beileibe niemandem das Fliegen vermiesen, sondern nur aufzeigen, was auf einen zukommt, der mit den einfachen Gedanken mal, Motorisiert mit einen ganz einfachen "Hilfsmotor" in die Luft zu gehen. Wer hier die Hand aufhält. welche Bürokratie dahinter steckt, wenn katholischer als der Pabst gearbeitet wird, wenn sich gewisse Personen hinter Vorschriften und Gesetzen verstecken, dann ist das alles sicher nicht im Sinne eines liberalen und freien Flugsportes im Lande.

Damit wird dem Flugsport mit Sicherheit kein guter Dienst erwiesen und schon gar nicht gefördert. Was bleibt ist mehr als ein unguter Beigeschmack und in der Folge eine weitere Dezimierung des Flugsportes in unserer Gesellschaft. Dass der Flugsport dann eben nur einer wohlhabenden, elitären Gruppe vorenthalten bleiben soll, kann es wohl auch nicht sein!

In der DDR hat man das Fliegen anno dazumal (vor 1989) einfach rigoros gänzlich verboten und bei uns geschieht dies halt auf Umwegen. Eben auf die sogenannte elegante Art und Weise, damit ja keiner sagen kann, es wäre nicht erlaubt.....!!

Anstatt Entbürokratisierung, drastischer Verminderung der Kostenflut, mehr Freiheit und Eigenverantwortung vollzieht sich bei uns wieder mal genau das Gegenteil und das alles nur, um ein wenig fliegen zu dürfen.

Quo vadis Austria und deren "Macher" ?



07. HUBI - TIEFFLUG:

Erneuter Hubschrauber Tiefflug: Es war der 19. August, um ca. 10.50 Uhr. Ich war gerade dabei Flugschüler bei ihren ersten Höhenflügen einzuweisen. An und für sich eine Routinearbeit, wenn da nicht wie aus dem "Nichts" ein Christopherus Rettungshubschrauber im Tiefflug genau durch das Schulungsgelände und das in einer Höhe von ca. 200 Meter über Grund von West nach Ost seinen Weg flog. Dazu kommt noch, dass zu diesem Zeitpunkt noch mehrere Paragleiterpiloten in derselben Höhe in der Luft waren.

Der Hubi-Pilot musste dazu tatsächlich ein Ausweichmanöver fliegen, um einen Zusammenstoß zu verhindern. War es eine Provokation oder nur eine Unachtsamkeit? Die Fragen, die sich daraus stellen, sind einfach, die Antworten darauf werden aber wohl ausbleiben!?

- Warum fliegt der erfahrene Pilot genau durch das Schulgelände, und das in nicht einmal einer Höhe von 200 Meter über Grund?

- Es ist auch für den Rettungshubschrauberpiloten gut sichtbar gewesen, dass hier ein erhöhter Flug- und Schulbetrieb vorherrschte. Warum also diese unnötige Route?

- Warum wählte der Pilot nicht die herkömmliche Flugroute, also südlich der 380 KV-Leitung, wie sonst auch immer?

- Der Pilot war auch in keinem dringenden Einsatz unterwegs, was eventuell so einen Flugstil hätte rechtfertigen können.

Was wieder bleibt ist ein mulmiges Gefühl, denn es ist halt wieder mal alles gut gegangen und die Aussage des Piloten wird wahrscheinlich lauten: Ich fliege, wo ich will, und nebenbei bemerkt, ich habe ohnedies alles im Griff. Dem sei hinzuzufügen, dass auch noch so erfahrenen Rettungshelipiloten abstürzen oder Fehler machen können.

Dieser Vorfall wurde von vielen Piloten und anwesenden Gästen beobachtet. Das ist auch der Grund, weshalb ich diesen Vorfall publiziere. Denn niemand soll einmal sagen ich hätte nicht immer aufgezeigt, bleibt nur zu hoffen, dass der verantwortliche Pilot auch Konsequenzen daraus zieht. Oder zumindest die verantwortlichen Vorgesetzten.

Ich habe schon lange mit dem Gedanken geliebäugelt, allen Flugschülern nun wie auch in Frankreich und Italien bereits erfolgreich angewandt, am Gurtzeug nun ein 2 Meter langes rot-weiß-rotes Band anzuhängen, um allen anderen Piloten zu signalisieren -> Hier ist ein Flugschüler in der Luft! Nun ist es Zeit zu handeln, denn auch andere Paragleiterpiloten kommen Flugschülern oft sehr gefährlich nahe.

Weil das "Böse" niemals ruht. tut das aufzeiden sicher nur aut.

Bei einem weiteren Vorfall flog ein Flugschüler die vorgeschriebene Landevolte (Position, Gegen-Quer-Endanflug), als hinter ihm ein Tandempilot in gleicher Höhe als der Flugschüler in den Queranflug übergeht, unmittelbar vorher ebenfalls links wegdreht und sich plötzlich entschließt, gegen Westen hin zu einzulanden, obwohl Ostwind vorherrscht. Ein Flugstil, der einfach aus plötzlichen und spontanen Entscheidungen heraus resultiert. Hier ist eben kein konsequent geplanter Landeanflug durchgeführt worden, sondern ein impulsiver. Denn speziell bei Tandemflügen ist besondere Sorgfalt und ein vorausdenkender Flugstil anzuwenden, im Sinne eines sicheren und unfallfreien Flugbetriebes.

Hier möchte ich nochmals die immer wieder tiefliegende Schwelle bei Flügen (Tandem) aufgreifen, wenn eine geschlossene Nebel- oder Wolkendecke vorherrscht. Weder ist es die absolute Coolness oder einfach der Drang möglichst viele Flüge an einem Tag durchzuboxen (Geschäft)? Wie auch immer, wir fliegen nach den Sichtflugwetterregeln. Das heißt: Flugsicht 1,5 Kilometer lang, dazu Erdsicht und ausserhalb der Wolken bleiben. Die Haftungsfrage bei Unfällen möchte ich hiermit allen Piloten wieder einmal in Erinnerung rufen.



08. GESCHICHTEN AUS DEM LEBEN:

Eine fast unglaubliche Geschichte: Ein PG-Schein-Inhaber geht zu (s)einer Flugschule, um seinen PG-Schein (noch gültig) wieder zu verlängern. Der verantwortliche Flugschulleiter bekam aber nach Einreichung von der ausstellenden Behörde die Mitteilung, dass die erworbenen Lizenzen gar nicht mehr gültig sind. Diese Information gab der verantwortliche Flugschulleiter auch gleich an den Piloten weiter. Dieser fiel nicht ohne Grund aus allen Wolken. Warum fragte dieser zu Recht, "ich habe ja einen gültige Verlängerung mit Stempel im Flugbuch von dir eingetragen bekommen."

"Tut mir Leid, aber ich kann hier nichts mehr ändern, du musst nun die Lizenzen alle wieder neu beantragen, die Fronten verhärten sich." Da kein Einsehens des Flugschulleiters vorhanden war, tat sich ein tiefer Graben auf. Wutentbrannt verließ der Pilot die Flugschule, wo einmal alles so wunderbar begann.

Was ist passiert? Einfache Erklärung: Der verantwortliche Flugschulleiter hat vergessen die erforderliche Meldung sofort an den Aero Club weiterzuleiten. Denn nicht nur die Flugschule, bei der alles so schön begann, konnte trotz gültigem Stempel und Unterschrift nichts mehr machen, sondern auch der Aero Club bzw. die zuständigen Damen weigerten sich, diesen Stempel anzuerkennen.

Der Pilot ging daraufhin gezwungenermaßen in eine andere Flugschule, um zumindest wieder an eine Grundberechtigung zu kommen. Der Erwerb der Tandemlizenz ist noch immer ausständig und die Frage, die sich der Pilot deshalb immer wieder stellt, ist: Wer trägt die erneut entstandenen Kosten. Von den nicht unerheblichen Unannehmlichkeiten erst gar nicht zu reden, und warum wird hier nicht der verantwortliche Flugschulleiter zur Rechenschaft gezogen?

P.S: Mit diesem Schreiben möchte ich allen Piloten vor Augen führen, dass ein gültiger Verlängerungsstempel im Flugbuch (scheinbar) noch lange nicht heißt oder auch bedeutet, dass die Lizenz tatsächlich gültig ist.

Obwohl, wenn man mal genauer darüber nachdenkt, ist das Ganze nur in einem Erlass geregelt und erst seit 01.06.2006 in einem Gesetz geschrieben. Nicht mal der Passus alle Sopi die vor dem 01.06.2006 ausgestellt wurden, seien unbefristet gültig, da ich ja durch das Nichtmelden keinen sogenannten gültigen Schein hatte, welcher nicht gesetzlich geregelt, sondern nur in einem Erlass niedergeschrieben wurde. Genau betrachtet hatte eigentlich kein einziger Hänge- und Paragleiter einen rechtsgültigen Sopi. Nun meine Frag: Wie kann der dann verfallen?

Hier ist ein dringender Handlungsbedarf seitens der Behörde gegeben, dass in Zukunft solche Missstände (Fehler) nicht auf Kosten der ausgetragen werden. Dass mit 1. Juni nun die Verlängerung für alle Solopiloten überhaupt gefallen ist, hilft zwar in diesem speziellen Fall nicht mehr weiter, aber eine Genugtuung ist es allemal.

Fall Zwei: Ein deutscher Paragleiterpilot verlängerte nicht mehr oder besser gesagt vergaß es ganz einfach, seinen HG - Schein zu verlängern. Da der Zeitraum aber schon weit über 8 Jahre hinaus ging, war es notwendig eine Neuausstellung zu beantragen. Dazu ist aber ein Schulung erforderlich mit entsprechender Theorie und Praxis. Das war dem Piloten aber zuviel, schließlich kann ich ja fliegen und bin auch immer wieder in dieser Zeit auch zwischendurch geflogen, war sein Kommentar dazu. Somit war auch die Gesprächsbasis mehr oder minder vorweg beendet.

Wie später zu erfahren war, ging der Pilot nun in eine deutsche Flugschule, absolvierte dort "einen" Flug und schon hielt er die Lizenz wieder in Händen. Über die dabei entstandenen Kosten, war nichts zu erfahren, und auch der

Name der Flugschule wurde nicht Preis gegeben – eh schon wissen warum – damit kann ein jeder sehr leicht erkennen, wie in der Praxis tatsächlich gearbeitet wird. Somit ist beiden geholfen: Dem Piloten und der Flugschule. Was bleibt auf der Strecke? Die Frage, wozu braucht es dann noch Regeln und Vorschriften, wenn eh jeder tut, was er will??!



09. WORÜBER MAN SPRICHT

Das Seitenblicke-Team: Dieses weiltte dazu ca. 1 Woche in Osttirol. Am 27. Juni wurden Filmaufnahmen gedreht, auch Aufnahmen vom Paragleiten wurden gemacht. Der Sendetermin war dann Mittwoch, der 5 Juli, um 21.45 Uhr. Schöne Bilder mit vielen Impressionen von Landschaft und sportlichen Aktivitäten wurden gezeigt, sicher ein Highlight und präsentiert somit Osttirol, wie es wahrscheinlich nur die wenigsten kennen. Inwieweit es die Konjunktur (Nächtigungszahlen) sprich den Tourismus belebt, bleibt dahin gestellt.

Entente Florale: Diesen Begriff werden die meisten Gemeindebürger nun wohl endgültig richtig deuten können. Am 29. Juli weiltte dann schließlich die lang angekündigte Jury in Lienz. Die Stadtgemeinde Lienz hat dazu Sage und Schreibe € 750.000.- locker gemacht (vorerst), um die Stadt auf Hochglanz zu bringen (Blumenschmuck).

Wenn man bedenkt, dass spätestens mit Beginn der kalten Jahreszeit mehr oder minder alles wieder in der Kompostieranlage der Peggetz landet, ist das wohl nicht mehr als nur eine teure Imagepflege und Selbstbeweihräucherung mancher Politiker. Da wollen sich wohl ein paar schon ein Denkmal setzen und das zu Lebzeiten.

Aber auch der Flugsport sollte in diese Beurteilung mit eingebunden werden. Dazu starteten drei Paragleiterpiloten vom Startplatz Kollnig zu einem Flug, um der anwesenden Jury zu zeigen, dass die Harmonie des Flugsportes mit der Harmonie des Blumenschmuckes der Stadt sehr wohl in Einklang zu bringen ist.

In diesem Zusammenhang möchte ich noch folgendes anmerken: Leider sehen bis dato die Verantwortlichen der Stadt nicht welches Potential sich im Flugsport verbirgt.

Gelandet wurde in einer angrenzenden Wiese der Firma "Photo Durst" und der Firma "IWT", dessen Chef selbst ein Drachenfliegerpilot ist, wo sich zu diesem Zeitpunkt gerade die Jury befand. Anwesend waren nicht nur die Jury-Mitglieder, sondern auch der ORF, und wie nicht anders zu erwarten, zahlreiche Politiker und Gemeindebedienstete.

Obwohl nach Wochen von nur Sonnenschein, gab es an diesem Tag leichten Nieselregen, doch gegen Mittag wurde das Wetter wieder besser und es konnte geflogen werden.

Es galt daher, das Fliegen mal wieder von seiner schönsten Seite zu zeigen und der Tenor war dementsprechend. Wusste gar nicht, dass man auf so einem engen Raum überhaupt einlanden kann. Applaus war wohl schlussendlich das Sahnehäubchen.

Auch Virgen ist bzw. war neben Lienz bemüht, sein Image aufzubessern und deshalb will ich es auch nicht verabsäumen, ein paar Aktivitäten dazu zu erwähnen. So wurden auch in Virgen eine Reihe von Vereinen miteingebunden. So auch die ortsansässigen Paragleiterpiloten, die eingeflogen kamen und Blumen über der Jury abwarfen. Interessant auch die Tatsache, dass es zwischen Virgen und Lienz keine wie immer getätigten vorherigen Absprachen bezüglich dieser Aktion gab. Sicher unter anderem ein toller Beitrag zur positiven Entwicklung des Paragleitersportes in unserer Region.

Cloud Sigi: Ein super Flug gelang "Cloud Sigi", ambitionierter Paragleiterpilot aus Hopfgarten in Defreggen. Sigi startete in Prägraten, flog über Matriei nach Lienz weiter zum Goldeck, umrundete den Millstättersee und landete schließlich in Höhe Möllbrücke.

Das sind stolze 130 Kilometer! Dabei erreichte Sigi mehrmals Höhen von über 4300 Meter, dazu wurde alles ordnungsgemäß dokumentiert. Damit wurde wieder einmal Sigi seinem Spitznamen erneut mehr als gerecht "Cloud Sigi". Bleibt mir nur noch übrig Sigi recht herzlich zu diesen Leistungen zu gratulieren.

Drachenfest: Am 12. und 13. August fand wieder ein Drachenfest, veranstaltet vom HSV Lienz Sektion Drachenfliegen, statt. Die Jungs sind, wie zu erkennen ist, dabei sehr aktiv und das auch in der Pressearbeit.

Schon alleine die Namensgebung sorgt dabei immer wieder für eine unnötige Verwechslung und Verwirrung unter den Lesern. **Denn bei einem Drachenflieger handelt es sich im herkömmlichen Sprachschatz um eine Person, die einen Drachen oder auch Hängegleiter genannt pilotiert und nicht mit Lenkdrachen oder Spielzeugdrachen, die vom Boden aus mittels Leinen etc. gesteuert werden**, in die Lüfte geht. Es ist also mehr als legitim, den Verantwortlichen dieses Mal klar zu machen, dass es sich hier nur um "Lenkdrachen" handelt, und nicht um Drachenflieger!

Meine Aufmerksamkeit erregt eigentlich dabei immer mehr die Tatsache, dass einige dieser Modelle sich in Höhen von schon 200 Meter und mehr über Grund bewegen.

Dabei wird die Sache nicht ganz ungefährlich, denn die Modelle erreichen dabei schon stattliche Ausmaße und am Beispiel "Flugtag in Lienz" (Nähe Sportplatz) befindet sich doch das Flug- bzw. Übungsgelände dabei mitten im Lienz Talboden.

Die Frage, die sich dabei stellt ist, daher folgende: Sind die Piloten am Flugplatz Nikolsdorf darüber überhaupt informiert worden? Genauso auch das Team des Rettungshubschraubers bzw. aller anderen Luftfahrtteilnehmer, einschließlich dem Militär?

Was passiert, wenn ein Luftfahrzeug mit solch einem Flugdrachen kollidiert, oder in eine dieser vielen Leinen hineinfliegt? Wer haftet bei solch eventuell auftretenden Unfällen, kennen die Leute, die Lenkdrachen in die Luft bringen, auch die rechtlichen Vorschriften?

In diesem Sinne weiterhin viel Spass beim "Lenkdrachensteigen"



10. KLATSCH UND TRATSCH AM LANDEPLATZ

Wußtet ihr schon, dass ...

- Ich eigentlich gar kein richtiger Paragleiter Pilot bin, sondern eher viel mehr einer, der nach dem Aufstieg zum Gipfel (Fußmarsch) einfach eine bequeme Abstiegshilfe benötigt? Fliegen ist für mich deshalb zu einer reinen Nebensache geworden.
- Am 6. Juli ein ambitionierter einheimischer Paragleiterpilot sich am Startplatz St. Mandl komplett zum Start fertig machte, als dieser bemerkte, dass er doch gar keinen Paragleiter mit dabei hat? (Was es nicht alles gibt)
- Brunner Werner nicht nur ein ehrgeiziger Paragleiterpilot ist? Wie zu vernehmen war ist Insidern der Szene vor allem sein taktvolles Benehmen wohlbekannt. Werner spielt bei der Gruppe DRAMA, neu rhythmisiert an der Percussion.
- Anfang Juli am ehemaligen Startplatz Kollnig (Mauer), wo im Jahr 1976 die ersten Drachenstarts durchgeführt wurden, nun der Bagger aufgefahren ist? Grund: Ein Wegebau.
- In Oberndorf noch immer eine Hinweistafel anzufinden ist, worauf steht: Drachenbau und Flugschule Steinbach Delta? Tatsache ist, das Christian Steinbach den Drachenbau schon vor vielen Jahren an den Nagel gehängt hat und die Flugschule an seinen Bruder Jochen weitergegeben hat. Jochen wiederum hat vor ca. 1 Jahr erneut die Schule an seinen Mitarbeiter Otto Hahn weitergegeben, dieser betreibt diese nun in Westendorf.
- Der bekannte Flugunternehmer Helmut Leitner am 15. Juli nur knapp einem Hubschrauberabsturz entgangen ist? Grund: Der hintere Rotorflügel brach ab. Dank seiner Routine gelang ihm mittels Autorotation eine Notlandung.

- Einer Aussage eines behandelnden Arztes des Lienzer Krankenhauses über den Paragleiter- und Drachenflugsport nichts mehr hinzuzufügen ist? Hoffentlich ist in dieser Woche Schlechtwetter, denn dann passieren im Fluggebiet in Greifenburg viel weniger Flugunfälle.
- Eine Pilotin (Brillenträgerin) anlässlich eines Frühstücksfluges Mitte Juli beim Frühstück am Hochstein folgendes sagte: Wenn ich in der Luft bin und so vor mich hinschaue, kann ich eigentlich gar nichts mehr in der Nähe erkennen. Na dann immer ein "Gut Land"
- Es doch tatsächlich Piloten ("Drachenflieger") gibt, die vom Flugzentrum Greifenburg aus ein 400km Dreieck im Visier hatten?
- Mit 1. August nach 27-jähriger Tätigkeit im Bereich Luftfahrt in der Wirtschaftskammer Tirol, Johann Kröse nun in den Ruhestand ging? Übrigens: Sein Nachfolger ist der Jurist Mag. Stefan Heißl, der nun zum Leiter gewählt wurde.
- Die Airtaxi-Osttirol-Aufkleber nun schon (fast) auf jedem Gehänge des 4er-Sesselliftes zum St. Mandl hoch zu sehen sind? Bleibt nur noch die Frage offen, wie viel die LBB dafür wohl an Werbeeinnahmen dazu bekommt?
- Am 5. Oktober ein Praxis-Workshop zum Luftfahrt- und Reiserecht in Wien stattfindet? Hast du Rechtsfragen rund ums Fliegen oder es gibt viel Neues im Luftfahrtrecht, dann bist du hier genau richtig: RA Dr. Ingrid Bläumauer, Akademie für Recht und Steuern. Info unter Tel. 01 – 713 80 24 0 oder unter www.ars.at
- Das einzige Kreuz, das auch Atheisten anerkennen bzw. in die Hand nehmen, die T-Bar (Rausfallsicherung) bei einem neuen Gleitschirmgurtzeug ist?
- Hofmann Franz, Obmann des Sillianer Drachenfliegerklubs und ein aktiver Drachenpilot der ersten Stunde, sich einen lang ersehnten Wunsch verwirklicht hat? Franz erwarb einen Starrflügel "Atos" und ist somit der Erste in Osttirol in der Königsklasse.
- SP - Politiker Niederwieser Erwin und Reiter Franz, titulierte "als die letzte Mutprobe vor der Nationalratswahl" einen Jungferntandemflug mit dem Tandemunternehmen "Mountain High Kirchdorf" vom Startplatz Harschbichl nach St. Johann machten?
- Allein durch Selbstmord mehr Menschen weltweit sterben (ca. 1 Million laut Bilanz der Vereinten Nationen) als durch Morde und Kriegseinwirkungen (weniger als 450.000) ?
- Burkhard Martens mit seinem "Thermikbuch" ein absoluter Bestseller gelang? Laut eigenen Angaben hat er seit Mai 2005 bereits 6000 Bücher verkauft. Es gibt auch eine eigene Auflage in Russisch.
- Dipl. Ing. Hirschegger Martin, gebürtiger Lienzer und auch aktiver Paragleiterpilot, einen weltweit ersten MP3-Musikautomaten auf den Markt gebracht hat? Damit will Martin an die 60er Jahre anknüpfen, wo in fast jedem Gasthaus eine solche Musikbox stand.
- Es bis dato nur einem aus der Szene gelang, auf die Titelseite des Osttiroler Boten zu kommen? Nämlich einem der weitem bekannten "Kofler Brothers", und zwar Armin Kofler. Auch wenn es nicht unbedingt mit dem Paragleiten zu tun hat, hoch hinauf geht es mit der Telefonzelle allemal und die Titelseite gibt es gleich dazu. Schon unmittelbar davor und genauso danach waren die Kofler Brothers erneut mit einer weiteren ganzseitigen Einschaltung vertreten.
- Der Spruch immer passt? "Ein Flug vom Startplatz Ebnerfeld auf alle Fälle besser ist als keiner vom Zettlersfeld." Eine Logik, mit der viele Piloten scheinbar ein Problem haben.
- Ein Raubvogel mit ein Meter Spannweite ein 30 x 60 cm großes Loch in einen Rettungshubschrauber "Christophorus 10" des ÖAMTC schlug? Dieser musste dann in der Nähe von Alkhofen auf einem Feld notlanden.
- Speziell zu Vollmondzeiten (Anfang September) unbekannte bemannte Flugobjekte am nächtlichen Fliegerhimmel über Lienz gesichtet wurden? Alles ging lautlos vor sich, ein paar seltsame Lichter, sonst war nichts zu vernehmen. Die UFO's verschwanden schlussendlich Richtung Landeplatz Postleite.

- Die Renovierung der Dampflok (Baujahr 1944), welche sich übrigens im Besitz der Stadt Lienz befindet, fast € 300.000.- kostet? Neben den Bergbahnen ein weiteres teures "Spielzeug", das sich die Stadt scheinbar leisten kann.
- Am 20 August gegen 17 Uhr eine markante Kaltfront durchzog? Auch Lienz kam dabei nicht ganz ungeschoren davon. So wurde auch der Landeplatz in Mitleidenschaft gezogen, genauer gesagt das Hüttendach.
- Die AUA seit 2002 ihren Schuldenstand um rund eine Milliarde (auf 1,7 Milliarden Euro) reduziert hat? Bis zum Jahresende muss die AUA noch 400 Millionen zurückzahlen.
- Eine Flugshow der anderen Art gibt? Im Salzburger Gwandhaus Gössl trafen sich 50 Akrobaten, um von einen drei Meter hohen Sprungturm mit einem "Dirndl" ins Wasser zu springen? Die Frage, die sich dabei stellt: Können "Dirndl" fliegen? In Salzburg schon.
- Gleitschirm Profi Mike Küng sich kürzlich einen kuriosen Startplatz für seine Kunststücke mit seinem Fluggerät aussuchte? Er turnte auf dem Kopf des Kristallweltriesen in Wattens herum. Mike's Kommentar dazu: Mal etwas anderes und spannend der Tanz auf den Riesen.
- Zojer Bernhard, Drachenflieger seit 1980 und zwischendurch auch Paragleiterpilot und begeisterter Motorradfahrer, mit einen Leserbrief auf sich aufmerksam machte? In der Kleinen Zeitung war unter der Rubrik Leserbriefe eine kritische Stellungnahme zum Thema Bemaung des Drauradweges zu lesen.
- Grabner Sigi ein Sommer-Camp gründete? Sigi nennt es das "SG - Riders Team" (Konzept). Übrigens: Die Geschäftsführerein dazu ist keine geringere als Freundin Waldner Elisabeth, ebenfalls wie Sigi auch Paragleiterpilotin (laut eigener Aussage der ersten Stunde an).

Dazu ein interessantes Statement von Elisabeth Waldner zum Thema Gleitschirmfliegen. Sie spricht dabei von einer besonderen "Philosophie" des Gleitschirmfliegens. Man wird mental gefordert, den richtigen Moment zu erkennen, und sich dann der Luft anzuvertrauen, die einen so überraschend trägt.

Na dann immer ein "Gut Land" nach so viel mentaler Forderung (Philosophie).

- Sigi nicht nur ein Werbeträger für seine SG Snowboards, sondern auch für die Fahrzeugmarke Alfa ist? Bleibt nur noch die Frage offen, wann es SG Paragleiter zum Beispiel von der Fa. UP oder Nova gibt.
- Es beim Moar Pepo (Panorama Restaurant St. Mandl) einen "Flying Hirsch" für alle Piloten im Programm gibt? Hier handelt es sich um einen Bacardi mit Red Bull gemixt. Wenn das nicht schon vor dem Start Flügel verleiht?!
- In den letzten 10 Jahren allein in Österreich bereits über 3000 tödliche Motorradunfälle gab? Tendenz weiter steigend.
- Bei der Formel 1 der Lüfte, welche vom 15. bis 18. August in Annenheim am Ossiachersee stattfand, scheinbar nur am Dienstag wirklich Action geboten wurde und auch zahlreiche Zuschauer anwesend waren?
- Die Creme de la Creme des heimischen Flugsportes (Schusterritsch Sigi, Edlinger Richard, Brunner Werner, Weingartner Thomas und Hainzer Klaus) beim Pre PWC in Bulgarien (17. bis 20. 8.) mit von der Partie waren?
- Bei der Acro WM in Villeneuve Bernd Hornböck und Alex Meschuh vom Team "Against The Grain Acro" den dritten Platz belegt haben?
- Der Rechtsstreit zwischen einer Österr. Flugschule und einem Piloten, der sich über Jahre hinweg gezogen hat, nun mit einem Urteil aufwartet? Der angeklagte Flugschulleiter wurde frei gesprochen



11. TERMINE UND EREIGNISSE:

COS Teneriffa (Para)

17. Nov. bis 8. Dez. 2006 (Puerta de la Cruz)

Clubausflug (Para + Delta)

5 bis 10 . Nov. (Bassano)

Kirchtags Floign (Para & Delta)

7. Oktober 2006 (Sexten)

Törggele Ausflug (Para& Delta)

4. November 2006 (Brixen)

Mot. Hänge und Paragleiter Treffen in Leoben: Am Wochenende, 7. und 8. Oktober, findet in Timmersdorf (Liesingtal) dieser Ort liegt ca. 10 KM westlich von Leoben, wieder unser alljährliches Herbsttreffen statt.



Legenden sterben nicht im Bett

gesehen auf einer Schildkappe eines Drachen- und Paragleiterpiloten.

WWW.WINDREPORTER.COM: Die Macher der Windreporter Homepage stecken auch hinter der Seite www.Snowreporter.com, die sich mehr an Wintersportler wendet. Sie liefert seit Jänner 2004 Informationen zur Schnee- und Wetterlage im Tannheimertal, in Fiss und im steirischen Dachsteingebiet. Rund 2000 Zugriffe kann die snowreporter Website an Wintertagen verzeichnen.

Die Idee zur Winddaten Homepage stammt von einem Tannheimer Drachenflieger und Paragleiterverein, der an die beiden Studenten herantrat und sie anregte, statt der Schneelage auch die Windbedingungen zu messen. Seit 26. Juli werden nun auch Flugsportler mit Wetterdaten versorgt - zum Abheben und Schweben.

Denn die richtigen Windverhältnisse sind für einen Drachenflieger eine wichtige Voraussetzung. Die Windmessstationen erfassen in Fluggebieten die aktuellen Wind- und Wetterdaten. Alle Piloten können den Live-Windbericht jederzeit im Internet abrufen. Die Daten werden auch als SMS verschickt und auf Infoscreens angezeigt.

Damit gehört langes Warten am Startplatz der Vergangenheit an, so der verantwortliche Betreiber. Infos gibt es bei Moser Martin, Schörgel Gasse 14, A - 8010 Graz. Mobil: 0664 - 87 61 288



12. EINFACH ZUM NACHDENKEN

Flug-Safari nach Lienz in Ost-Tirol. Eine Gruppe der Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger mit Organisator Max sowie Gottfried, Hans, Hans-Peter, Heinz, Ingrid, Johann, Jürgen, Manfred, Marianne, Mathias, Valentina, besuchten in diesem Jahr in der Zeit vom 1.- 9. September das Fluggebiet am Zettlersfeld.

Herrlich blauer Himmel, ein paar Wölkchen wollen wir nicht verschweigen, sowie die herzliche Aufnahme durch unseren Gastgeber Bruno Girstmair, den Inhaber der dortigen Para-& Delta Flugschule, sollte später bei der Heimreise Wehmut aufkommen lassen.

Nach der Ankunft war die Landeplatz- u. Fluggebiet-Einweisung schnell erledigt. Bereits ab dem 1.Tag konnten schöne Flüge absolviert werden. Der Landeplatz „Postleite“ ist sehr gut aus der Luft einsehbar. Ein riesiger Kreis in das hohe Gras gemäht, zeigt uns das Lande-Zentrum an. Am Rande des Abbauplatzes laden Sitzgelegenheiten zum Verweilen ein. Hier kann man es sich nach den Flügen gemütlich machen.

Max hat einmal sogar zum richtigen Zeitpunkt den richtigen Aufwind erwischt und konnte aus großer Höhe den Blick auf den gesamten Alpenhauptkamm, Tauern, Großglockner, den Großvenediger, so auch auf das Drautal bis Sillian und Spittal genießen.

Hier geht alles noch geordnet und ohne Hetze von statten. Erstens soll nach Aussage von Bruno das Wetter die ganze Woche stabil bleiben und zweitens macht die Seilbahn auch Mittagspausen. Wir genießen die Sonne bei einem kalten Getränk, unterhalten uns mit den anderen Piloten, oder lassen uns von der netten Tochter des Hauses einen frisch gekochten Espresso reichen. Hier bei Bruno ist das Fliegerleben noch was wert. Seine Ruhe und

Ausgeglichenheit auch bei der Ausbildung von Fluganfängern, verleiht einem das Gefühl der Sicherheit. So wurde es nicht nur von mir beobachtet.

Das absolute Highlight bei unserer Tour war ein Frühstücksflug. Schon um 6 Uhr Frühstück auf der Terrasse der Hochsteinhütte bei Sonnenaufgang, ein frühmorgendlicher Traum bei blaustem Himmel. Anschließend ein entspannter Gleitflug quer über die Stadt Lienz hinüber zum Landeplatz.

Man sollte diesen Flecken der Erde ruhig öfters besuchen kommen!
Leider viel zu früh treten wir die Heimreise an und beneiden die dort gebliebenen.
Bericht: Max Först u.- J.Emmerich

Spruch des Tages: Ich fliege nun schon seit über 18 Jahren und das noch immer mit derselben Begeisterung wie in den Anfängen. (Ertl Josef)

Spruch des Monats: Der Sport ist ein Privileg der Landlosen.

Lady Power: Gesehen als Aufdruck auf einem Flieger-Overall einer Paragleiterpilotin.

Mautstrasse auf den Hochstein. Es ist schon mehr eine sonderbare Geschichte, die Vorfälle bei den diversen Fahrten auf dieser Strasse. Mitte Juni kam es wieder zu unliebsamen Begegnungen zwischen nicht zahlungswilligen Benutzern der Mautstrasse (Drachenfliegern) und dem verantwortlichen Mautner.

Berliner Drachenflieger wollten mit ihren Fluggeräten zum Hochstein Startplatz hochfahren, doch am Mautschranken war Schluss mit lustig. Die Piloten beriefen sich auf die Feststellung, wir kommen ja von der Flugschule Bruno Girstmair und brauchen daher nichts zu bezahlen. Ein Wort ergibt das andere, die Gemüter erhitzen sich und eine verbale Eskalation war unvermeidlich.

Es gibt keine Ausnahmegenehmigungen und auch keine für die Flugschule. Tatsache ist, dass einzig und allein Taxi Xander in einer gesonderten Vereinbarung alle das Jahr über getätigten Fahrten am Jahresende mit der Weggemeinschaft abrechnet. Also entweder außer den Betriebszeiten des Mautners hinauf- und hinunterfahren oder ganz einfach in die Tasche greifen und zahlen, auch wenn es weh tut!

Flugunfall-Info: "Nobody lives long enough to learn everything from his own mistakes..." flugunfall.info wendet sich an alle sicherheitsbewussten Gleitschirm- und Drachenpiloten, die sich mit Flugunfällen und den Ursachen dafür auseinandersetzen und daraus lernen wollen. flugunfall.info lebt von der Mitarbeit der Piloten:

Je mehr Unfallberichte hier gespeichert werden, desto mehr steigt die Chance, dass andere Piloten die Unfallursachen begreifen und vermeiden. Die Einträge bleiben anonym, es werden weder E-Mail-Adressen noch Namen weitergegeben. Selbstverständlich ersetzt ein Unfallbericht in diesem Forum nicht die offizielle Pflicht-Unfallmeldung beim DHV.

Die Eingabe eines Unfallberichtes in diesem Forum ist freiwillig und nicht mit einer Störungsmeldung beim DHV gleichzusetzen. Bei Unfällen ist eine Meldung beim DHV Pflicht! Die DHV-Meldungen können Sie unter der Rufnummer +49 (0)8022/9675-40 abgeben. Haftungshinweis:

Trotz sorgfältiger inhaltlicher Kontrolle übernehmen wir keine Haftung für die von Benutzern eingestellten Inhalte, sowie für die Inhalte externer Links. Für den Inhalt der verlinkten Seiten sind ausschließlich deren Betreiber verantwortlich. Interessant sind sicher auch die Schilderungen, die zu keinem Schaden geführt haben, wenn gerade so alles gut ging?

Die alte Datenbank ist [hier](#) zu finden. Und Vorsicht, die Eingabetaste lieber nicht benutzen, sonst ist die Meldung online bevor sie zu Ende geschrieben ist.

Leserbrief von Christa: Vermutlich am 17.8.06 waren mein Mann und ich am Steinermandl. Nach Wolkenauflösung machte ich mich startbereit. Wind war relativ böig. Wie in solchen Situationen schon häufig praktiziert stand mein Mann vor mir um mich beim Starten festzuhalten. Während wir eine ruhigere Phase abwarteten, kam ein junger Mann (mit Mütze, die er auch später beim Fliegen trug) über den Startplatz geeilt und verlangte in barschem Ton meinen Flugausweis (Sonderpilotenschein).

Ich war perplex und mein Mann sagte ihm, dass ich den deutschen B-Schein hätte. Er hat sich dann entschuldigt und mir geraten, vorsichtig zu fliegen, wegen des starken Startwindes. (Ich fliege immer vorsichtig, sonst wäre ich nicht seit 17 Jahren mit ca. 1100 Flügen dabei.) Nebenbei bemerkt: Wegen des immer stärker werdenden Windes sind wir an besagtem Tag mit der Bahn heruntergefahren.



13. SICHERHEITS MITTEILUNGEN:

SICHERHEIT-RETTER DHV INO 131 12*2004/2005

In einem bemerkenswerten Artikel führt Slezak Karl, Sicherheitsreferent des DHV, alle DHV zugelassenen Retter in einer Übersicht auf.

Daraus geht klar hervor, dass fast alle Retter, die aus den Anfangsjahren der Gleitschirmfliegerei (1988 – 1996) stammen, den heutigen Sicherheitsanforderungen und Baubestimmungen bei weitem nicht mehr gerecht werden. Ein Großteil der aufgeführten Retter entspricht nicht den DHV-Empfehlungen und den neuesten Sicherheitskriterien. Ein Rettungssystem muss so konstruiert sein, dass dessen Einsatz in einem Notfall nicht zu schweren Verletzungen führt.

Daher ist die Auswahl des richtigen RETTERS sehr wichtig:

1. Das Gewicht der Ausrüstung hat sich in den letzten Jahren verdoppelt. Während man bei der Berechnung des Abfluggewichtes 1990 von ca. 8-10kg Ausrüstung ausging, beträgt heute das Gewicht des gesamten Equipments bereits 20kg und mehr.
2. Das damals verwendete Material und die Bauweise sind der Grund für sehr große Sinkwerte und einer teilweisen Instabilität (Pendelstabilität) dieser Rettungssysteme.
3. Aus Unwissenheit über die Verletzungsmöglichkeit beim Auslösen eines Rettungssystems, dessen Sinkwerte in der Nähe von 6,8m/sec und mehr liegen, werden immer noch solche Retter hergestellt und verkauft.
4. Wenn zwischen der maximal zulässigen Anhängelast und der Anhängelast bei 6,8m/sec keine oder nur geringe Differenz besteht, ist der Sinkwert dieses Retters viel zu hoch und sollte nicht verwendet werden.
5. Der DHV empfiehlt aus Sicherheitsgründen mit Recht eine um 25% niedrigere Anhängelast als die Anhängelast bei 6,8m/sec, weil dadurch eine Sinkgeschwindigkeit um 5m/sec und weniger erreicht werden kann.
6. Ein Pilot mit einem Abfluggewicht von ca. 100kg benötigt daher einen Retter, der bei 6,8m/sec mindestens 135kg Anhängelast hat, um auf einen Sinkwert von ca. 5m/sec zu kommen.
7. Ein Pilot mit einem Abfluggewicht von ca. 120kg benötigt daher einen Retter, der bei 6,8m/sec mindestens 160kg Anhängelast hat, um auf einen Sinkwert von ca. 5m/sec zu kommen (160 - 25% = 120kg Abfluggewicht)
8. Die auf der DHV-Plakette angegebene max. Anhängelast sagt **leider nichts über den tatsächlichen Sinkwert des Retters aus und hat keinen Bezug auf das Abfluggewicht!**
9. **Um die Sinkgeschwindigkeit eines Retters feststellen zu können, ist es erforderlich die Anhängelast bei 6,8m/sec zu kennen.**

UND DIESE WERTE KENNT NUR DER HERSTELLER UND DER DHV

Dialog am Landeplatz: ...wie ist denn die Temperatur am Startplatz St. Mandl? Dazu ein Flieger kurz und bündig: T-Shirt Temperatur.

Die jährlich gemeldeten Notöffnungen (Dunkelziffer liegt sicher bei mehr als 100%) zeigen, dass die hohen Sinkwerte und die Pendelinstabilität vieler Retter zu schweren Verletzungen führen. Dass ein großer Teil der angebotenen Rettungssystemen mit Kinderarbeit in Asien hergestellt wird, ist kein Geheimnis.

Empfehlungen zur Auswahl des Rettungsgerätes: In der GS-Unfallstatistik 2003, veröffentlicht im DHV-Info 127, waren die Verletzungsfolgen bei Landungen am Rettungsgerät beschrieben. Es hatte sich gezeigt, dass zu hohe Anhängelasten an Rettungsgeräten in der Regel zu harten Landungen mit manchmal gravierenden Verletzungen des Piloten führten.

Viele Piloten haben daraufhin angeregt, die Betriebsgrenzen aller mustergeprüften Rettungsgeräte in einer Übersicht darzustellen.

Die folgende [Tabelle](#) zeigt diese Betriebsgrenzen. In der Spalte „maximal zulässige Anhängelast“ ist die gemäß Musterprüfung höchste erlaubte Zuladung für das Rettungsgerät aufgeführt. Die maximal zulässige Anhängelast entspricht entweder der beim Festigkeitstest ermittelten Gewichtsgrenze, oder der ermittelten Anhängelast bei 6,8 m/sek; falls diese geringer ist als die Festigkeitsgrenze. Die maximal zulässige Anhängelast darf nicht überschritten werden.

In der Spalte „Anhängelast bei 6,8 m/sek.“, ist die Anhängelast aufgeführt, bei der das Rettungsgerät bei der Messung auf dem Testwagen die höchste zulässige Sinkgeschwindigkeit von 6,8 m/sek. aufgewiesen hat. Um bei der Landung am Rettungsschirm das Verletzungsrisiko aufgrund der erhöhten Sinkgeschwindigkeit möglichst gering zu halten, empfiehlt der DHV:

Das Startgewicht des Piloten sollte ca. 25% niedriger liegen als die Anhängelast bei 6,8 m/sek.

Errechnet sich: **Anhängelast b. 6,8 m/sek. x 75 = empfohlene Anhängelast**
100

Damit ist eine Sinkgeschwindigkeit zwischen 4,5 und 5,5 m/sek. zu erreichen, ohne dass das Öffnungsverhalten des Rettungsgerätes negativ beeinflusst wird.

Vor 1997 wurden teilweise maximal zulässige Anhängelasten veröffentlicht, die höher lagen als die Anhängelast bei 6,8 m/sek. Die Angaben sind in der Tabelle in Klammern aufgeführt und mit einem * gekennzeichnet. Mit einer Änderung der Bauvorschriften im Jahr 1997 wurde vorgeschrieben, dass die maximal zulässige Anhängelast grundsätzlich nicht höher sein darf, als die Anhängelast bei 6,8m/sek.

Bei steuerbaren Flächen-Rettungsgeräten wird die Sinkgeschwindigkeit nicht auf dem Testwagen ermittelt (das ist nicht möglich), sondern bei einem Testflug durch einen DHV-Testpiloten. In der Tabelle ist jeweils der höchste Sinkwert beim Testflug angegeben. Diese Werte sind mit ** gekennzeichnet.

Fliegerärztliche Sachverständige: Dr. Bachmann ist wie bereits in einer der letzten Ausgaben schon berichtet, seit dem 1. Jänner 2006 in Pension, daher gibt es auch in Kolbnitz keine fliegerärztlichen Untersuchungen mehr. Denn der Nachfolger ist (leider) kein fliegerärztlicher Sachverständiger mehr. Als Ersatz in unmittelbarer Nähe wurde keiner gefunden, aber in Villach konnte Dr. Kassl Bernd ausfindig gemacht werden, der auch fliegerärztliche Untersuchungen für HG und PG - Piloten durchführt.

Hier seine Daten: **Dr. Kassl Bernd**

Hauptplatz 3
A - 9500 Villach
Tel. 04242 – 27 351

Ich möchte allen hiermit wieder und erneut in Erinnerung rufen, dass für alle Tandempiloten auch weiterhin eine fliegerärztliche Untersuchung zum Erhalt der Lizenz notwendig ist. Also wieder mal einen Blick in das Flugbuch werfen (vorletzte Seite), damit du siehst, ob die Berechtigung auch noch ihre Gültigkeit hat.

Du weißt ja ... fly now – work later

no love, no work, no money, no future

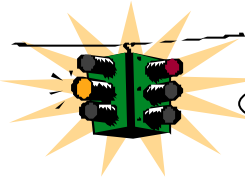
but time to fly!



14. TIPPS UND TRICKS:

Schirmraffen beim Starkwindstart: Eine effiziente Methode, die allzu schnelle Füllung des Schirms bei kräftigerem Wind etwas zu verzögern, ist das „Raffen“ der Schirmkappe. Hierzu wird der bereits ausgelegte und im Leinenverlauf kontrollierte Schirm von der Mitte her zieharmonika artig zusammen geschoben, sodass der erste Füllstoß nur die mittleren Kammern erfasst. Erst in der Phase des Aufsteigens breitet sich der Fülldruck in der Kappe seitlich aus und entfaltet die Kalotte vollständig. Dieser Trick mindert vor allem beim vielpraktizierten Vorwärtsstart den heftigen Rückwärtsruck.

Sellner Gerhard



Betreff: Lienzer Bergbahnen.

Immer wieder im Gespräch: Die Lienzer Bergbahnen sind neben der Stadtwärme Lienz und dem Schulwesen die Sorgenkinder Nummer Eins der Stadtgemeinde Lienz.

Am 7. September gab es dunkle Wolken über dem Zettlersfeld und an ein weiteres Fliegen war nicht zu denken. Schwer getäuscht, denn trotz Blitz, Donner und starkem Regen starteten einige Paragleiterpiloten.

Einige zogen es doch lieber vor, mit der Bahn zurück ins Tal zufahren. Beim Einstieg zum Sessellift kam dann die Ernüchterung. Die Talfahrt kostet 5 Euro! Hier zeigt die LBB wieder einmal ihr wahres Gesicht. Fast überall in Österreich gibt es kostenlose Talfahrten, wenn Wind- und Wetterbedingungen einen Start nicht zulassen. Nur in Lienz gehen die Uhren anders, so ein betroffener Paragleiterpilot. Sein Kommentar dazu: Eine richtige Schweinerei und einen Protestbrief werde ich dem Leiter auch noch schicken!

Übrigens: Den Ausbau des Speichersees am Lackenboden hat der Bürgermeister der Stadt Lienz als Hauptsponsor gegen den Willen des Betriebsleiters der LBB abgelehnt. Wer zahlt schafft an!

Hier sollte ein Erweiterung des bereits bestehenden Speicherteiches auf insgesamt 420.000 m³ erfolgen dann auf 200.000 m³ reduziert und schließlich gänzlich gestorben.

Wahrscheinlich hat der Bürgermeister nun spät aber doch sehr wohl erkannt, dass die LBB ein Fass ohne Boden ist und auch bleibt. Alle Beteuerungen der beiden vorherigen Bürgermeister – dass ist die letzte Subvention ist also nichts als gelogen.

Doch wer geglaubt hat, dass damit nun tatsächlich der Sparstift bei der LBB angelegt wird, hat leider weit gefehlt. Ganz im Gegenteil, denn alleine für die Verbreiterung der Skipiste am Hochstein (erforderlich für das nächste Weltcup Rennen "Damen") ist wieder ein Investitionsvolumen von € 280.000.- aufzubringen. Wobei ein Drittel davon der Tourismusverband ein weiteres Drittel die LBB und das letzte Drittel die Gemeinde trägt. Auf gut Deutsch tragen zwei Drittel daher sowieso die Stadtgemeinde, denn diese subventioniert ja wieder die LBB.

So ist desweiteren in spätestens ein paar Jahren der Neubau der Lifthanlagen am Hochstein zu vollziehen (hier würde das aufzubringende Sümmchen an die € 15 Millionen betragen). Dann wird in nächster Zeit der Um- bzw. Neubau der EUB auf das Zettlersfeld hoch notwendig. Dass diese Politik nicht gut gehen kann, liegt auf der Hand, die Frage, die offen bleibt: Was muss noch alles passieren, um dieser Politik ein Ende zu bereiten?

Oberst Pettau, seines Zeichens Moderator bei Radio Osttirol, gab in seiner Nachmittagssendung folgenden Kommentar von sich: Dank dem "Red Bull" Dolomitenmann bringt die Öffnung des Sesselliftes der Sektion I am Hochstein der LBB einen Gewinn von ca. 30.000.- Euro. Schön formuliert und schön verkauft. Stellt sich aber nur die Frage, warum Red Bull nicht gleich auf die Subvention von über € 30.000.- seitens der Stadtgemeinde verzichtet? Doch die Kosmetik ist wichtig, um sich zu verkaufen. Zahlen tut es schlussendlich doch wieder der Steuerzahler.



Die „Flash News“ sind auch über das "WWW" abrufbar! Mausklick dazu einfach auf:  www.girstmair.com dann Link zu „Flash News“ und gewünschte Ausgabe ? auswählen!

Dort gibt es Informationen, wie immer ohne „Wenn und Aber“. Hier wird aufgezeigt, hingewiesen, verändert und vor allem etwas bewegt!

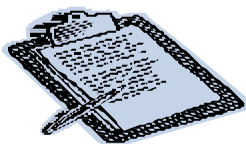
"Starten musst du nicht. Landen aber schon."

wie immer ein "Gut Land" wünscht dir
Bruno

Die aktuellsten und neuesten Informationen aus der heimischen Fliegerszene, immer wieder alle **drei Monate** neu!

"Flash News" -> Informationen zum Sammeln.

Hast du noch Zeit übrig, dann besuche mal diese Internetseite: www.flugunfall.info



Was wäre wohl die Fliegerwelt ohne das Szenen Blatt

„Flash News“

Abschied nehmen: Es war Montag, der 11. September, Weißmann Josef (besser bekannt als der Sepp aus Wien) kam wie jeden Tag kurz am Landeplatz vorbei und plauderte ein wenig bevor er zum Startplatz St. Mandl hoch fuhr und seinem geliebten Hobby nach ging. Doch an diesem wunderschönen Spätsommertag flog Sepp nicht, vielleicht machten ihn die Strapazen vom Vortag doch zu schaffen und so setzte sich Sepp am Nachmittag zu uns an den runden Tisch und diskutierte eifrig mit. Es sollte die letzte gemeinsame Diskussion sein. denn in der Nacht auf Dienstag verstarb Sepp plötzlich und völlig unerwartet im Alter von 65 Jahren in seinem Quartier in Amlach an einem Herzinfarkt.

Sepp ist ursprünglich in Kolbnitz (Kärnten) geboren und lebte schon seit vielen Jahren in Wien. Sepp kommt schon seit vielen Jahren nach Lienz und verbrachte hier seinen Fliegerurlaub. Sepp war nämlich ein begeisterter Paragleiterpilot und nicht zu vergessen ein Fan unseres wunderschönen Fluggebietes. Sepp war ein Pilot, der durch seine Bescheidenheit und natürliche, herzliche Art uns allen in Erinnerung bleiben wird. Möge Sepp in seinem letzten Flug den ewigen Frieden finden.

Leuchtende Tage- nicht weinen, dass sie vorüber, sondern lächeln, dass sie gewesen sind.