

"Flash News"

...die ganze Wahrheit!

Nr. 128

1

Ausgabe 4
Dezember 2009

FLIEGER_ÄRZTE:

Dr. Lahoda (Thumersbach) Tel. 06542 -70 348

Dr. Kassl Bernd (Villach) Tel. 04242 - 27 351

Dr. Wurdinger (Lienz) Tel. 0664 - 32 48 821

ÖSTERR. AERO CLUB:

Tel.: ++ 43 - (0) 1 - 718 72 97

Blatt Gasse 6 A - 1030 Wien

NÄCHSTER ERSCHEINUNGSTERMIN: 30. März 10

Anzeigenschluss 15. März 2010

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. PROBLEME MOT HG + PG |
| 1. UNFÄLLE & STÖRUNGEN | 9. WORÜBER MAN SPRICHT |
| 2. ES IST NICHT VERGESSEN | 10. KLATSCH UND TRATSCH AM LANDEPLATZ |
| 3. ZUSAMMENSTOSS IN DER LUFT | 11. TERMINE UND EREIGNISSE |
| 4. PAYR SIMON IN GEDENKEN | 12. EINFACH ZUM NACHDENKEN |
| 5. MOT HG + PG HERBSTTREFFEN | 13. SICHERHEITSMITTEILUNGEN |
| 6. VERSICHERUNGSRECHT | 14. TIPPS UND TRICKS |
| 7. CONTROLLO DI LINEA | 15. ENDE GUT ALLES GUT |

TONBAND DIENST: 0900 - 91 15 66 06

GPS LANDEPLATZ: N 46, 83 746 O 12, 78 493

METEO EXPERTS LIENZ: Ø 4852 - 62 511

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

PERSÖNLICHER AUSKUNFTSDIENST:

0900 - 970 940

WETTERHOTLINE: 0900 - 511 599

AUSTRO CONTROL: 01 - 17 03 - 0



00. IN EIGENER SACHE:

Stillschweigen heißt für die „Macher“ immer Zustimmung.

Die letzte Ausgabe der „Flash News“ hat mit der unverblühten Berichterstattung wieder einmal sehr viel Staub aufgewirbelt und somit auch viel positive, aber auch viel negative Resonanz hervorgerufen.

Androhungen und Anfeindungen gehören bei solch einer unverblühten Berichterstattung ganz klar zum täglichen Brot und werden von mir sehr wohl ernst genommen. Drohungen und verbale Äußerungen unterhalb der Gürtellinie werden von mir einfach als „Ausrutscher“ im Bereich eines fehlenden Niveaus, bzw. schlechter Kinderstube angesiedelt und sind noch zu verkraften. Klagsandrohungen oder auch Klagen wegen vermeintlicher unwahrer Berichterstattung können immer getätigt werden; inwieweit diese zu einem tatsächlichen Erfolg führen, bleibt bis zu einem letztendlich gefällten Urteil offen.

Es ist ein harter Job – aber jemand muss ihn machen.

Unverblühter Berichterstattung kann polarisieren, kann aber auch etwas bewegen, und das ist mehr als notwendig in der Szene. Nur so kann den Anfängen allen Übels (der Lethargie) frühzeitig entgegen gesteuert werden. Die freie Meinungsäußerung im Lande ist mehr als ein kostbares „Gut“ und es werden jemandem der etwas tut, der aufzeigt,

der hinweist etc. immer Prügel in den Weg geworfen. Auch ich muss die Artikel zimal durchlesen, bis tatsächlich die Freigabe zum Druck erteilt werden kann, denn dann gibt es kein zurück mehr.

Die ganze Wahrheit will, soll und muss auch keiner wissen - so der Tenor vieler – ganz klar! Denn ich bin nun mal kein Lohnschreiber einer Partei auch nicht eines Verbandes oder einer Firma. Die Flash News sind seit eh und je ein Medium, ein Sprachrohr für eine möglichst objektive und vor allem unverblümete Berichterstattung aus der Szene. Vieles was unter den Tisch gekehrt und vertuscht werden soll wird hier publiziert. Das bringt nicht nur Freunde, sondern auch Klagsahndrohungen und verbale Übergriffe. Es sind auch die hohen Kosten nicht zu vergessen, die hier anfallen. Es ist hier die Papierausgabe samt Erstellung, Druck, Versand und Porto welches so hohe Kosten verursacht, um eine „so genannte“ freie unzensurierte Berichterstattung zu ermöglichen und die einem sichtlich zu schaffen macht. Dies ist wohl der hohe Preis, der zu zahlen ist, für eine freie Meinungsäußerung / Berichterstattung im Lande.

P.S.: Bequemlichkeit und Zurücklehnen ist natürlich einfacher. Man eckt damit nicht an und dies wird von den vermeintlichen „Machern“ immer gerne als Zustimmung zu ihrer Politik gewertet.

„Stillschweigen“ kann auch als Zustimmung genügen.

Immer wieder gut der Ausspruch: **Schweigen ist einfach - couragiert handeln aber erfordert Mut!** Daher ergeht der Aufruf auch an DICH, nicht einfach tatenlos zusehen, sondern selbst aktiv zu werden, um nicht hinterher die leidvolle Erfahrung machen zu müssen wie das alles nur geschehen konnte.

Sind die Osttiroler Paragleiter Piloten „tatsächlich“ risikofreudiger?

Ein Artikel im Osttiroler Boten vom 27. August auf Seite 2 und 3 unter der Rubrik – **Es lockt der Reiz des Risikos** - ist ein Schlag ins Gesicht eines jeden Paragleiterpiloten im Lande. Er kann deshalb nicht einfach unbeantwortet bleiben und schreit förmlich nach einer Richtigstellung. Hier geht es einer gewissen Gruppe von Personen, nicht zuletzt auch gewissen Zeitungsreportern, einfach darum, dem Paragleiter-Flugsport ein negatives Image aufzudrücken, bzw. neue Schlagzeilen zu liefern. Dieser Artikel wurde auch in diversen Tageszeitungen kolportiert bzw. übernommen. Die Aussagen stammen unter anderem von Manfred Jesacher von der Gesundheitswelt in Sillian, der in einem Interview wörtlich folgendes von sich gab:

Dazu schreibt Frau Martina Holzer als Redakteurin im Osttiroler Boten:

Der Grossteil der Extremsportler in Osttirol sind sicher die Paragleiter, weil wir im Bezirk die Voraussetzungen dafür haben. Rund 60 gibt es davon allemal im Bezirk, so Fitness Trainer Jesacher. Dazu Dr. Eduard Sporer, stellvertretender Leiter der Unfallchirurgie und Sport Traumatologie im BKH – Lienz: Es kommen auffallend viele Paragleiterpiloten zu uns mit schweren Verletzungen. Wie etwa im Bereich der Wirbelsäule, aber auch Becken und Beinbrüchen. An zweiter Stelle rangieren die Mountainbiker etc.

„Lebensmüde ist aber keiner von Ihnen“ so Sportmediziner Klaus Völker. Von Verletzungen oft betroffen sind Paragleiter.

An die 200 Menschen gibt es in Osttirol, die als Nichtprofi-Sportler extremen Sport betreiben. Für viele Extremsportler ist der Beruf nicht die große Erfüllung und sie versuchen dieses Defizit mit Extremsport auszugleichen. Tendenz jährlich steigend – der Extremsport wird zu einer Droge – stellt (Ergometer Weltmeister) Ulli Mattersberger fest.

Dass im Speziellen die Osttiroler Paragleiterpiloten - laut Jesacher und anderer so genannter Experten - so risikofreudig sind, entbehrt jeglicher Grundlage, ebenfalls, dass es sich hier um 60 Paragleiterpiloten handelt, ist an den Haaren herbeigezogen und daher nichts anderes als ein ganz mieser Zeitungsaufhänger - natürlich mit einem großen Paragleiterfoto als Blickfang. Hier geht es ganz allein darum dem Flugsport einen negativen Stempel aufzudrücken.

Tatsache ist und bleibt - dass es sicher auch Unfälle und hier vor allem im Paragleiter- und auch im Drachenfliegersegment gibt. Es ist aber vor allem das Fluggebiet Greifenburg, gefolgt von Sillian, die als Hochburgen (abhängig

von den Anzahl der Starts und Landungen) das Krankenhaus in Lienz mit Verletzten beliefern. Und hier sind es dann in erster Linie die vielen Gast- und Gelegenheitsflieger (Urlauber) aber auch Wettkampfflieger. Das Unfallaufkommen von Osttiroler Paragleiterpiloten hält sich im Vergleich zu den vielen getätigten Startbewegungen sehr wohl in Grenzen und zeigt ganz im Gegenteil das hohe Niveau der Piloten im Lande. Dies zeigt z.B. auch die Teilnahme speziell von heimischen Piloten im PWC und anderen internationalen und nationalen Wettbewerben.

Das Fluggebiet Lienz kann zwar nicht mit solchen Startbewegungen wie z.B. Greifenburg aufwarten, aber eine konsequente Unfallprävention trägt dazu bei, die Unfälle und Störungen im Fluggebiet Lienz sehr wohl auf ein Minimum zu beschränken. Die Presse und andere dazu berufene Experten sollten sich daher vorher besser informieren, des weiteren einmal einen Blick über den Zaun werfen. Wer redet z.B. von den vielen Unfällen speziell im Fußball oder beim Schifahren, Bergsteigen etc. Ein richtiges Schlachtfeld kann ich nur sagen, nur ist das keine Schlagzeile mehr in der Presse wert – deshalb muss hier der Flugsport erhalten.

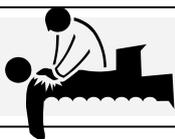
Ganz klar ist es jedermann erlaubt, der sich dazu berufen fühlt, irgendwelche Statements in der Presse / Medien abzugeben, doch eines sollten sich die so genannten Medienexperten ins Stammbuch schreiben: Bitte vorher besser recherchieren, bevor solche Aussagen in Schriftform veröffentlicht werden. Es ist sicher auch in weiterer Zukunft nicht anzunehmen, dass sich die Schreibweise einzelner Redakteure und Redakteurinnen in Bezug auf Paragleiten und Drachenfliegen auf eine objektive und vor allem sachliche Berichterstattung beschränken wird.

Die ZLLV 2009 hat noch immer schwere Geburtswehen

Wie in Erfahrung zu bringen war, wird wohl das Frühjahr 2010 ins Land ziehen, wenn nicht auch noch der Sommer, bis die ZLLV 2009 schlussendlich tatsächlich in Kraft treten kann und wird. Was auch immer die Hintergründe für eine solche Verzögerung sein mögen, der Ball liegt im Verkehrsministerium und dort wird über Sein oder Nicht-Sein bestimmt. Eine weitere parlamentarische Anfrage an die Ministerin (Bures) würde hier sicher mehr Licht in dieses Dunkel bringen, denn es kann nicht immer nur an logistischen Problemen liegen!

Die letzte Chance ein Gesetz zu beschließen, damit es mit 1. Jänner 2010 in Kraft treten kann.

Am 17. November fand im Ministerrat eine Marathonsitzung statt, in welcher viele Beschlüsse abgesegnet wurden, die mit 1. Jänner 2010 in Kraft treten sollen bzw. werden. Die ZLLV 2009 war hier leider nicht dabei. Damit wurde die Chance vergeben diese noch im Jahr 2009 zu verabschieden - das Warten geht weiter.



01. UNFÄLLE & STÖRUNGEN:

Hohe Wand: Am 21. September startete Daniel Kroulik mit seinen Hängegleiter (Atos) vom Startplatz Hohe Wand aus zu einem Flug. In der Startphase tauchte plötzlich ein Paragleiterpilot auf. Der Pilot unterbrach den Startlauf und obwohl der Hängegleiter keine Räder hatte, sondern nur Gleitpropfen, konnte er den Drachen nicht mehr abbremsen und rutschte über die Felskante. Der Pilot fiel ca. 30 Meter bergab, wo er sich dann an zwei Bäumen verfing. Dabei erlitt er RQW an Nase und Schienbein sowie Knochenbrüche im Bereich der linken Zehen. Der Pilot wurde nach der Erstversorgung in das Krankenhaus eingeliefert.

Fulpmes: Am 24. September startete ein einheimischer Paragleiterpilot vom Startplatz Elfer aus zu einem Flug. In einer Höhe von 2000 NN kam es bedingt durch Turbulenz zu einer Kollabierung. Dabei stürzte der Pilot auf eine Felswand und musste sich, bis zum Eintreffen der Rettungskräfte an Latschen festhalten, um nicht noch weiter abzustürzen. Schließlich konnte der Verunfallte mit einem 80 Meter Tau geborgen werden. Bei diesem Unfall blieb der Pilot - wie zu erfahren war - unverletzt.

Wer kämpft kann verlieren, wer nicht kämpft hat schon verloren.

St. Peter am Kammersberg: Am 23. September startete ein 71jähriger Paragleiterpilot aus dem Bezirk Schwaz vom Startplatz Greim aus zu einem Flug. In einer Seehöhe von ca. 1800 Metern verlor der Pilot plötzlich an Höhe und musste ca. 100 Meter oberhalb des Parkplatzes Schöneben notlanden. Beim Landeanflug erlitt der Mann am rechten Knöchel Verletzungen unbestimmten Grades sowie eine leichte Kopfverletzung beim anschließenden Sturz. Nach der Erstversorgung wurde der 71jährige mit dem Rettungshubschrauber ins LKH - Schladming geflogen.

Wildschönau: Am 03. Oktober startete eine 20jährige deutsche Paragleiterpilotin zu einem Flug. Während des Fluges sackte das Fluggerät plötzlich durch, streifte mehrere Bäume und kam schließlich am Gipfel einer Fichte zum Stillstand, bzw. blieb daran hängen. Der Gleitschirm wurde dabei regelrecht um den Baum gewickelt. Die Frau musste von der Bergrettung geborgen werden, sie kam aber mit dem Schrecken davon.

Hinterstoder: Am 03. Oktober startete ein 27jähriger Paragleiterpilot aus Murstetten (NÖ) vom Startplatz Hutterer Höss aus zu einem Flug. Kurz nach dem Start wollte der Pilot wegen ungünstiger Windverhältnisse wieder einlanden. Bei der Landung schlug der Pilot hart am Boden auf und zog sich dabei schwere Verletzungen im Bereich der Wirbelsäule zu. Der Pilot wurde nach der Erstversorgung in das Krankenhaus nach Spital a. Phyrn eingeliefert.

Krippenstein: Am 04. Oktober startete ein 32jähriger Paragleiterpilot (Speedglider) aus Ebensee zu einem Flug. Der 32jährige Mann dürfte gegen 15.30 Uhr gestartet sein, danach verlor sich seine Spur. Seine Angehörigen schlugen am Abend Alarm und verständigten die Einsatzkräfte. Nach einer Handypeilung wurde bis in die Morgenstunden im Bereich Schafleck erfolglos nach dem Vermissten gesucht. Da das Auto des Ebenseers auf dem Parkplatz gefunden wurde, wurde ein Unfall nicht ausgeschlossen. Diese Vermutung bestätigte sich schließlich am Montag, als die Einsatzkräfte die Leiche des Mannes fanden. Der genaue Unfallhergang war vorerst noch unklar.

Fiss: Am 04. Oktober startete ein 47jähriger Paragleiterpilot aus der Schweiz zu einem Flug. Eine verhängte Leine brachte den Piloten aus ca. 20 Meter im freien Fall zum Absturz. Der Pilot schlug am Hang auf, erlitt dabei schwere Verletzungen und wurde nach der Erstversorgung mit dem Rettungshubschrauber in das BKH – Zams eingeliefert.

Ferlach: Am 23. Oktober startete ein einheimischer Paragleiterpilot vom Startplatz Freiberg bei Zell Pfarre aus zu einem Flug. Kurz nach dem Start hatte der Pilot mit seinem Gleitschirm eine Geländekante gestreift und kam dabei zu Sturz. Beim anschließenden Aufprall erlitt der Pilot Verletzungen im Hüftbereich und wurde nach der Erstversorgung mit dem Heli C 11 in das Krankenhaus Klagenfurt geflogen.

Mondsee: Am 01. November startete (sprang) ein 29jähriger deutscher Basejumper aus Friedrichshafen von der fast 500 Meter hohen Drachenwand in Mondsee. Obwohl sich der Fallschirm des Extremsportlers verwickelte und sich nicht richtig öffnete, gelang ihm noch nach rund 200 Metern eine Notlandung auf einem Felsvorsprung. Bergretter der Bergrettung Mondsee hatten den Absturz beobachtet und alarmierten die Einsatzkräfte. Gleichzeitig versuchten zwei Bergretter zu dem Abgestürzten aufzusteigen. Der Sportler konnte vom Notarzt-Hubschrauber Christophorus 6 mittels Bergetau aus der Wand geholt werden. Er erlitt Verletzungen unbestimmten Grades und wurde in das Unfallkrankenhaus Salzburg geflogen.

St. Paul im Lavanttal: Am 07. November startete ein 20jähriger einheimischer Skilehrer zu einem Flug. Beim Landeanflug wurde der Pilot, bedingt durch einen starken Westwind, abgetrieben und prallte gegen einen Randstein. Dabei erlitt er schwere Verletzungen. Er brach sich zwei Lendenwirbel und wurde nach der Erstversorgung mit dem Rettungsauto in das LKH – Wolfsberg eingeliefert.

Oerlikon / Schweiz: Am 11. November sprang einer der weltbesten Base Jumper, der 37jährige Appenzeller Ueli Gegenschatz im Rahmen eines von „Red Bull“ gesponserten Events (Filmaufnahmen) im Industriegebiet von Oerlikon von den Sunrise Towers. Dabei streifte er mit seinem Schirm eine Hauswand und stürzte ungebremst ab. Der Pilot erlag zwei Tage später im Krankenhaus seinen Verletzungen.

Ende November erneut wieder ein Tödlicher Unfall – hier prallte ein 41jähriger deutscher Basejumper im Berner Oberland Lauterbrunn gegen einen Felsen und erlitt beim Aufprall tödliche Verletzungen.

Salzburg: Am 23. November startete ein 28jähriger Student aus Oberösterreich mit seinem Paragleiter vom Startplatz Gaisberg aus zu einem Flug. Bei einem Wendemanöver klappte eine Seite des Gleitschirmes plötzlich ein und der Pilot stürzte aus ca. 10 Metern Höhe auf das Gipfelplateau. Beim Aufprall wurde der Pilot schwer verletzt (Halswirbelbruch) und nach der Erstversorgung mit dem Heli in das LKH – Salzburg geflogen.

Spruch aus der Fliegerei:

Es gibt in der Fliegerei nur zwei Kreuze – das **„Holz Kreuz“** oder das **„Ritter Kreuz“**.

„Jeder Unfall ist einer zuviel!“

Anfang Oktober ereignete sich erneut ein tödlicher Paragleiter Unfall, diesmal am Krippenstein. Da alles unter die Rubrik Paragleiterunfälle fällt, möchte ich hier der Objektivität halber erwähnen, dass es sich dabei um einen Speedgliderunfall gehandelt hat. Dieselbe Problematik ergibt sich bei den Basejumper-Unfällen, wo desöfteren ebenfalls eine diesbezügliche Unterscheidung fehlt.

Vorher: Von „Selbstüberschätzung“ spricht Ueli Gegenschatz in einem Interview zu einem Tödlichen Unfall eines Norwegischen Base Jumpers:

... dieses Wochenende auch vor Ort (Lauterbrunn), war der 38jährige Appenzeller Ueli Gegenschatz, Versicherungsberater und Basejump-Pionier. Für ihn ist klar: Der verunfallte Norweger hatte zu wenig Erfahrung mit dem Wingsuit.

Dieser sei anspruchsvoller zu handeln, als die aufblasbaren Hosen, mit der die meisten Basejumper fliegen. Mit dem Wingsuit müsse man x-mal üben, zuerst aus dem Flugzeug, damit man den Anzug durch die Körperposition zum Fliegen bringe und nicht einfach runterfalle, wie das bei dem Norweger passiert sei.

Für Ueli Gegenschatz ist es nach einem Unfall essenziell, die Gründe zu analysieren. In 95 Prozent aller Fälle sei es Selbstüberschätzung. Das relativiere die Unfälle, auch wenn es die Tragik nicht mindere. Ans Aufhören denkt Gegenschatz wegen des Risikos nicht. «Jeden Montagmorgen melden die Zeitungen mehrere Autounfälle. Niemand überlegt sich deshalb, nicht ins Auto zu steigen.» Er gibt zu, süchtig zu sein nach dem Adrenalinkick. Trotzdem läuft er auch mal zu Fuß wieder runter, etwa wenn das Wetter sich verschlechtert hat.

Nachher: Er - der bekannteste Basejumper der Schweiz und das Idol der Szene - ist tot!

Insgesamt 1500 Mal ist Gegenschatz in seinem Leben gesprungen; er galt als der bekannteste Schweizer Paraglider, Skydiver und Basejumper. «Er war das Idol der Base-Szene», sagt Marc Siegenthaler, Präsident des Schweizer Fallschirmspringerverbandes Swiss Skydive. Gegenschatz habe eine Leader- und Pionierrolle im Basejumping gehabt. «Diese Rolle wird seinen Tod überdauern.»

Gegenschatz war jahrelang Mitglied des Schweizer Paragliding-Teams und Mitbegründer des Red Bull Acro Teams 1995. Als Vertreter des Basejumping war er bei den deutschen Moderatoren Stefan Raab und Günther Jauch zu Besuch; auch in der Sportlounge des Schweizer Fernsehens sprach er über seine Liebe für die Risikosportart.

Unfälle entstehen wegen Selbstüberschätzung

Gegenschatz selber sah sein Hobby nicht als übermäßig gefährlich an. „Das Risiko sei kalkulierbar“, sagte er regelmäßig in Interviews. Viel lieber als von der Gefahr, sprach er von der Faszination des Fliegens. In der Basejumping-Szene galt Gegenschatz als jemand, der sich sehr seriös auf seine Sprünge vorbereitete – oft packte er am längsten seinen Rucksack, wie ein Bekannter einst sagte. «In 95 Prozent der Fälle entstehen Unfälle wegen Selbstüberschätzung», sagte er einst gegenüber dem „Landboten“. Skydive -Präsident Siegenthaler ist traurig und betroffen über den Tod seines Freundes. „Es nagt extrem an mir, an den Fundamenten der Sinnfrage des Ganzen“.

Privat lebte der 37jährige Gegenschatz seit Jahren mit seiner Lebenspartnerin zusammen. Das Paar hat keine Kinder. Unter der Woche arbeitete Gegenschatz als Versicherungsberater für die Schweizerische Mobiliar.

Dazu ein Nachruf zum tödlichen Speedgliding Unfall am 04. Oktober am Dachstein gesehen im WWW:

Wir wünschen unserem Teamkollegen Beni und seiner Familie alle Kraft, um diesen Schicksalsschlag zu überstehen. Ein kleiner schöner Auszug aus der Abdankung:

"Das Leben ist wie ein Theaterstück: Es kommt weniger darauf an, wie lang es ist, sondern eher darauf, wie es aufgeführt wird." Blue Skies und Ruhe in Frieden!

Anmerkung: Tatsächlich aber heißt es: Deshalb: leb so, wie du es für richtig hältst und geh, wohin dein Herz dich führt!! Das Leben ist ein Theaterstück ohne vorherige Theaterproben.

Darum: singe, lache, tanze, liebe und lebe jeden einzelnen Augenblick deines Lebens bevor der Vorhang fällt und das Theaterstück ohne Applaus zu Ende geht!! (Charlie Chaplin)



02. ... ES IST NICHT VERGESSEN ...

Es wird geflogen auf Teufel komm raus:

Am Mittwoch 10. Juni 2009 weite eine Gruppe tschechischer Piloten aus dem Raum Ostrava (Beskyden) im Fluggebiet Lienz. Die verantwortlichen Tour Guide tätigten weder vorab eine notwendige Einweisung noch wurde nachgefragt, obwohl eine Flugschule und darüber hinaus auch noch ein Club vor Ort tätig ist

Die Piloten flogen großteils mit Funkunterstützung, bzw. wurden mittels Funk eingewiesen. Was den Eindruck hinterließ, dass es sich hier eventuell um Flugschüler, bzw. um eine geführte Gleitschirmtour handelte. Die Gruppe reiste mit einem entsprechend großen Bus an, und wurde damit auch zu den Startplätzen geführt, bzw. am Landeplatz wieder aufgesammelt.

Bereits beim ersten Flug konnte man erkennen, dass die teilnehmenden Piloten wenig Flugerfahrung mitbrachten; dementsprechend waren auch die Landeanflüge, bzw. Landungen. Aber auch jetzt gab es keine Anfrage, bzw. Kontaktaufnahme. Somit war ich der Annahme, die Jungs und Mädels haben das alles im Griff und ging nach Hause.

Es war bereits zu diesem Zeitpunkt, gegen ca. 13.00 Uhr, zu erkennen, dass sich wettermäßig etwas sehr Gefährliches zusammenbraut. Schließlich meldete der Wetterbericht labil geschichtete Luft und dazu eine starke Südwestströmung.

Dass die Gruppe tatsächlich noch einmal zum Starten hochfährt, konnte keiner der weiteren anwesenden Personen am Landeplatz annehmen. Doch gegen 15.00 Uhr wurden die Piloten trotz nahenden Gewitters hinausgeschickt, um einen weiteren Flug durchzuführen. Mit ein wenig Weitblick wäre das ganze Ausmaß sehr wohl sichtbar geworden, doch Tunnelblick und Unkenntnis der sich extrem schnell ändernden Wetterlagen im Hochgebirge, ließ es kommen wie es kommen musste: Es war aber nicht nur die Pilotin allein, die flog, sondern auch noch weitere Piloten gingen in Unkenntnis der drohenden Wettersituation in die Luft.

Folge daraus: eine 41jährige Tschechin wurde vom stark böigen Westwind Richtung Debant abgetrieben und stürzte in Folge starker Turbulenzen ab. Fazit: schwere Beckenverletzungen und Bruch beider Unterschenkel. Aufgrund der Schwere der Verletzungen wurde die Pilotin sofort in das UKH – Klagenfurt geflogen.

Einer von vielen vermeidbar gewesenen Unfällen im Lande, und ein weiterer Unfall, der Einzug in die Statistik finden wird (wenn überhaupt), und mehr auch nicht. Was bleibt, ist das Elend für die verunfallte Pilotin, bleibende körperliche Schäden, ein Trauma in Richtung Flugsport und die Erkenntnis, ganz einfach „verheizt“ worden zu sein. Denn rauskommen wird so oder so nichts. Alles bleibt wie es war, es gibt keine Konsequenzen! Was bleibt ist ein fahler Beigeschmack, schade!

Dabei glauben die teilnehmenden Piloten, sich einer professionellen Gleitschirmtour angeschlossen zu haben. Sie haben dafür bezahlt und werden doch Opfer von mangelndem Verantwortungsbewusstsein und fehlender Wetterkenntnisse der Tour Guides. Ganz klar, Unfälle können immer passieren, aber solche wären mit Sicherheit zu vermeiden gewesen. Nichts daraus gelernt - macht nichts - das Leben und Fliegen geht weiter - zumindest für die unter uns, die darüber hinwegkommen. So einfach ist das auf einen Nenner zu bringen.

P.S.: Übrigens, am nächsten Morgen stand der Rest der Gruppe bereits wieder am Startplatz – schließlich ist die verunfallte Pilotin nun ja gut versorgt und mehr können wir auch nicht tun – schließlich fahren wir ja nicht so viele Kilometer um im Gasthaus zu sitzen. Wir sind hier um zu fliegen.

Dieses Schreiben wurde auch dem tschechischen Aero Club zur entsprechenden Kenntnisnahme weitergeleitet.



03. ZUSAMMENSTOSS IN DER LUFT:

Erlebnisbericht eines Piloten: Am 12.4.2009 etwa gegen 12.40 Uhr war ich mit meinem Drachen in Greifenburg - auf der linken Seite vom Startplatz Emberger Alm, an der Westseite der Talflanke im Gnoppnitztal - beim Aufkreisen in der Thermik. Das ist da, wo eigentlich fast immer die Aufwinde sind. Etwa 150 bis 200 m unter mir kreiste ebenfalls ein Atosflieger in der Thermik. Die Drehrichtung von mir und auch von dem unter mir kreisenden Atosflieger war **rechts**.

Beide befanden wir uns etwa 200 m östlich der Westflanke vom Gnoppnitztal. Ich beobachtete den Luftraum und auch den unter mir fliegenden Drachen, damit ich feststellen konnte, inwieweit dieser evt. schneller stieg und mir dann näher kommen würde, um dann entsprechend frühzeitig mit einem Ausweichmanöver reagieren zu können.

Während des Kreisens kam von der Emberger Alm ein Gleitschirmflieger im **Direktflug auf den unter mir kreisenden Atos** zugeflogen. Nachdem ich den Atos und somit auch den Flugraum in meine „Rund-um-Sicherung“ miteinbezogen hatte, konnte ich den nun folgenden Vorgang genauestens verfolgen und ich wurde Zeuge, wie die beiden kollidierten.

Der im Geradeausflug befindliche Gleitschirm ist ohne irgendwelche Manöver direkt in die Kreisbahn des Atos geflogen. Der Zusammenstoß erfolgte so, dass der GS mit seinen Leinen leicht rechts zur Kurveninnenseite des Atos aufgetroffen ist. Das führte dazu, dass der Atos stark nach rechts gerissen wurde und nach unten wegtaucht ist. Vielleicht haben sich die beiden deshalb nicht verfangen und sind wieder frei gekommen.

Beim Atos war der rechte Steuerbügel an der Sollbruchstelle sehr stark nach außen weg gebogen und der Pilot war zunächst eingeklemmt. Er versuchte zwar die Rettung zu werfen, was aber nicht gelang. Das war gut so. Der Atos hat sich dann abgefangen und der Pilot konnte sich befreien. Nachdem der Atos immer noch flugtauglich war, hat der Pilot seinen Flug fortgesetzt und flog zum Landen.

Vom GS weiß ich nichts mehr, nur soviel, dass er wohl einen Flügel recht vehement ins Kreuz bekommen hatte und sich ärztlich versorgen lassen wollte. Vielleicht konnte er deshalb ermittelt werden.

Glücklicherweise ging der Zusammenstoß glimpflich aus. Der Gleitschirm hat sich beim Zusammenstoß entleert, hat sich aber kurz darauf wieder gefüllt. Der Gleitschirmflieger konnte seinen Flug fortsetzen. Der Atos geriet nach dem Zusammenstoß in einen verlängerten Sturzflug, hat sich dann aber wieder sauber abgefangen. Glücklicherweise

haben sich die Geräte nicht miteinander verfangen, sondern sind unmittelbar nach dem Zusammenstoß wieder freigekommen.

Es ist nicht auszudenken, was geschehen wäre, wenn sich die Fluggeräte ineinander verkeilt hätten. Der Atos war trotz eines sehr stark verbogenen Steuerbügels immer noch flugfähig, der Pilot konnte nahe Greifenburg eine Notlandung durchführen.

Unabhängig davon, welche Flugregeln bestehen - der Gleitschirmflieger wäre übrigens ausweichpflichtig gewesen! - erachte ich es als eine Unflätigkeit, einem kreisenden Piloten, egal ob Drachen oder Gleitschirm, in dessen Kreisbahn zu fliegen. Noch dazu, wenn auch durch den Flugweg, in diesem Fall des Gleitschirms, eine hervorragende und durchaus etwa 300 m betragende Sichtweite im Hauptsichtbereich bestanden hatte. Der Zusammenstoß hätte also gut vermieden werden können!

Ist es nicht mehr so, dass ein kreisender Pilot respektiert und nicht am Kreisen behindert wird? Es müsste wohl schon anstandshalber so sein, dass man sich in die Kreisbahn einreicht und eben **mit dem anderen Piloten** kreist, nicht aber dessen Kreisbahn beim Thermikkurbeln einfach schneidet.

Es ist meines Erachtens dann egal, ob der Pilot von links oder von rechts kommt und ob der Gleitschirm oder der Drachen Vorfahrt gehabt haben. Es ist vielmehr eine fliegerische Grundregel, dass der im Kreisen befindliche Pilot respektiert und nicht behindert wird.

Unabhängig von der Drehrichtung des Atos Piloten hätte der Gleitschirmpilot (von Fall zu Fall kann es auch andersherum sein) entsprechend reagieren und ausweichen müssen. Sehr bedenklich ist auch, weshalb der Gleitschirmpilot der gerade auf die Kreisbahn zufliegt, also die Bahn des anderen im vollen Hauptsichtfeld hat, reaktionslos diese schneidet. Ich gehe davon aus, dass im gegenwärtigen Fall der Gleitschirmpilot den Flugraum vor sich nicht, oder nur unzureichend beobachtet hat, da ansonsten die Situation in dieser Form nicht hätte entstehen können und dürfen.

Der Vorfall ging zwar für beide Beteiligte glimpflich aus, er hätte aber auch genauso gut schwerwiegende Folgen für beide Piloten haben können.

Herzliche Grüße

Florian Geyer



04. „PAYR SIMON“ IN GEDENKEN:

Es handelt sich hier um einen Tatsachenbericht, wobei es mir sehr schwer fällt, die Gedanken, die einen bewegen überhaupt umzusetzen und aufs Papier zu bringen:

Es war der 3. Juli diesen Jahres, als Ing. Payr Simon (45 Jahre), Drachenflieger aus Kals am Grossglockner, zu einem Flug startete, der sein Leben total verändern sollte. Simon wollte seine Flugkenntnisse mittels eines „Performance Trainings“ aufbessern. Ein guter Fliegerfreund vermittelte ihm eine Drachen-Flugschule aus dem süddeutschen Raum, dazu gesellten sich noch ein paar weitere Piloten und man fand sich dann Anfang Juli im Fluggebiet Meduno (Pordenone) zusammen. Der Flugschulleiter selbst war nicht vor Ort, sondern eine Vertretung übernahm dort die Organisation bzw. den Kursablauf.

Bereits am ersten Tag ging es mächtig zur Sache, Simon beamte es sprichwörtlich in die Höhe und er hatte - laut nachherigen Telefonat mit zuhause - alles daran zu setzen, überhaupt wieder tiefer, sprich runterzukommen, denn es zogen bereits Gewitter auf.

Nach eigenen Aussagen war Simon von diesem Flug ziemlich mitgenommen. Darüber hinaus war ein sehr heißer Sommertag gewesen, trotzdem wollte Simon am nächsten Tag wieder fliegen.

Am Samstag, den 03. Juli, startete Simon gegen 13.00 Uhr erneut, doch in der Lauf- bzw. Startphase kam er nicht frei und crashte in den Hang.

Er erlitt dabei - für die anwesenden Fliegerfreunde nicht erkennbar - einen Hirnschlag. Aufgrund fehlender Kenntnisse der anwesenden Personen (Startleiter) – niemand kannte die italienische Notruf-Nummer **(118)** - wurde viel telefoniert, bis nach Deutschland (Flugschule), bis schließlich die Nummer **(112)** gewählt wurde. Der

dort diensthabende Carabinieri sprach aber nur Italienisch, auch kein Englisch. Schlussendlich kam der Rettungshubschrauber erst nach über 2 Stunden zum Unfallort. Zwischenzeitlich versorgte ein zufällig am Startplatz anwesender Sanitäter Simon. Er hätte aber schon längst blutverdünnende Mittel benötigt, was keiner der Anwesenden aber wusste, genauso wenig wie die Tatsache, dass Simon schon bereits 2 Hirnschläge erlitten hatte.

Er wurde mit dem Rettungshubschrauber in das Unfallkrankenhaus nach Triest geflogen, wo er 4 Tage untersucht wurde (CT) und wo ein Schlaganfall diagnostiziert wurde. Auf Betreiben der Angehörigen wurde Simon in die UNI – Klinik nach Innsbruck überstellt. Dort lag er bis Mitte August mit leicht erkennbarer Tendenz zur Besserung. Zur weiteren Behandlung kam Simon dann nach „Hochzirl“, aber dort zog er sich unerwartet eine Verkühlung zu, dazu kam eine Blutvergiftung, Körpertemperatur von 41 Grad, Nierenversagen und dabei wurde auch das Gehirn in Mitleidenschaft gezogen.

Wann immer die Sonne untergeht – geht sie zur selben Zeit woanders wieder auf.

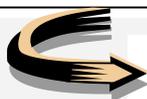
Wieder kam Simon auf die Intensivstation nach Innsbruck, er lag im Wachkoma und wurde aufopferungsvoll gepflegt von seiner Mutter, seiner Frau und Bekannten, die weiter an ein Wunder glaubten.

Die behandelnden Ärzte hatten aber die Lage bereits erkannt und damit das Ende eingeläutet: „Wir können hier nichts mehr tun!“ Simon wurde Anfang Oktober nach Lienz in die dortige Intensivstation überstellt, wo die Verwandten ihn weiter pflegten.

Am Donnerstag, den 23. Oktober besuchte ich Simon erneut auf der Intensivstation. Es sollte der letzte Besuch sein. Die Bilder von unserem Frühjahrs-Drachenfliegertreffen in Lienz, an dem Simon teilnahm (siehe Bild Umschlagseite) und dem Bild vom Krankenbett sind erschütternd und hinterlassen tiefe Spuren. Bereits am darauffolgenden Tag verstarb Simon im Alter von 46 Jahren und wieder fehlen einem die Worte! Für mich einfach etwas Unbegreifliches, hilflos und fassungslos dazustehen und nichts tun zu können. Simon wurde am 29. Oktober in Kals am Grossglockner zu Grabe getragen.

Detail am Rande: Die Flugschule, wie auch Bekannte / Freunde waren -wie in Erfahrung zu bringen war - schlichtweg desinteressiert und es gab hier nur die Nachricht (Email), dass Simon keine bleibende Schäden habe und er auf den Weg der Besserung sei. Es gab in besagter Zeit keine Anfragen oder Hilfestellungen irgendeiner Art. Selbst der Drachen samt Ausrüstung lagen noch bis Ende Oktober in der Carabinieri Cäsar in Meduno. Der Kurspreis wurde ja schon vorab entrichtet und damit hatte es sich auch schon. Menschlich gesehen eine Tragödie, die zeigt, wie knallhart unsere Gesellschaft geworden ist. Wenn man dann nachfragt, sind immer alle beschäftigt, haben wenig bis gar keine Zeit, negieren ganz einfach alles, wollen sich einfach nicht damit auseinandersetzen. Sich zurückziehen, wegschauen, sich verstecken um ja nicht damit in Berührung zu kommen ist angesagt.

Ein Tipp: Nehmt euch die Zeit und schaut zwischendurch auch mal auf die Intensivstation oder Langzeitstation dann wird einen wieder vieles klarer im Leben und viele Fragen werden sich auf tun, nach dem Sinn des Leben's.



05.

"MOT. HG + PG - HERBST TREFFEN":

Mot. HG + PG Herbsttreffen in „Pinkafeld“:

Trotz nicht gerade optimistischer Wettervorhersagen und schon im Vorfeld von einzelner Piloten zu vernehmende Absagen, deshalb nicht zu kommen, hieß das Motto zumindest für mich: Erst muss man dort sein, um zu sehen, ob es auch wirklich nicht geht. Bereits am Freitag war Abfahrt, schließlich war der Anreiseweg doch nicht der Kürzeste (400 km). Nach den vielen Absagen im Vorfeld und da es am Samstagvormittag dazu auch noch regnete, hatte ich schon die Befürchtung eventuell alleine dazustehen. Doch nach und nach trudelten die Piloten ein, und was keiner erwartete geschah: Ab Mittag konnte bereits geflogen werden, und das bis in den Abend hinein. Auch am Sonntagvormittag bestes Flugwetter bis um die Mittagszeit der Wind auffrischte und dem ganzen Treiben ein Ende setzte.

Was gab es zu berichten: An die 18 Piloten waren anwesend. Auffallend der Trend zu den Trikes, denn die Fußstartfähigen waren in der Minderheit gut vertreten, auch die Mot. Drachenflieger durch Erich Klug, Willi Stocker, Günther Schuh, Günther Arzberger, Manfred Rhumer. Interessant war auch zu sehen, dass Walter Holzmüller und Hans Ecker inklusive meiner Wenigkeit einen Probeflug mit einem Elektro- Drachen Trike durchführten. Hier ergeht ein Dank an „Mani“ Ruhmer, der wie Walter Holzmüller immer ein treuer Teilnehmer an diesen Treffen ist, für die spontane Bereitstellung seines Fluggerätes.

Eine tolle Einlage als Rahmenprogramm zeigte Walter Oswald (Ossimoto) mit seinem Einmann-Hubschrauber (siehe Bild dazu im Umschlag). Die perfekte Beherrschung sorgte sichtlich für Staunen bei den anwesenden Piloten und Zuschauern, gekonnte Flugvorführungen (Containerlandung) zeugten weiterhin vom hohen Niveau des Piloten.

Am Abend gab es in einem nahe gelegenen Gasthaus ein gemütliches Zusammenkommen bei Speis und Trank; ein Kurzvortrag über Propellerkunde durch Richard Wagner und ein paar Videos übers Paragleiten rundeten den Abend ab. Eine nette unkomplizierte Gemeinschaft. Wie in Erfahrung zu bringen war, gingen die letzten Piloten erst weit nach Mitternacht nach Hause.

Nach einer durchregneten Nacht war am Sonntagmorgen Schönwetter, und um 8.00 Uhr gab es schon die ersten Flugbewegungen. Gekonnte Showeinlagen in Bodennähe zeigten das hohe Niveau der Piloten; schließlich waren gleich zwei Weltmeister mit von der Partie.

Bei der Auswahl des Flugplatzes konnte ich im Vorfeld die Verhandlungen mit Walter Oswald führen, der auch im Vorstand des dort ansässigen Clubs ist. Ossi und Andreas Hinze, bzw. Renate Rappold am Tower gebührt Dank für die überaus freundliche Aufnahme am Flugplatz LOGP. Hier noch kurz ein paar Daten dazu: Gegründet wurde der Verein 1950; er umfasst derzeit 40 aktive und 30 passive Mitglieder. Es handelt sich hier in erster Linie um einen Segelflieger- und Motorflieger-Club. Gastflieger, auch aus der Mot. HG + PG Szene, sind immer willkommen. Bis auf ein Wiedersehen immer ein „Gut Land“ allen Piloten am Flugplatz Pinkafeld.

Allen unseren Piloten ein recht herzliches Dankeschön für ihr Kommen. Wir sehen uns Anfang April 2010 bei unserem nächsten Mot. HG + PG Frühjahrstreffen. Eine persönliche Einladung dazu erfolgt wieder auf dem Postwege.



06.

VERSICHERUNGS RECHT:

**NEU: Aeroclub Mitglieder
fliegen günstiger!**

informiert
AIR&MORE

**AIRandMore bietet exklusive Sonderpreise
für alle Mitglieder im Österreichischen Aeroclub!**

Finanzkrise? Aeroclub Mitglieder sparen doppelt!

1. Aeroclub Spezial-Prämien in der Flug-Unfallversicherung!

Herr Niederkofler und Herr Fischler (www.airandmore.at) bieten nun mit der Merkur Versicherung den „**Top Schutz zum Top Preis**“.



Bereits **ab € 7, 43 pro Monat** gibt's exklusiv für Aeroclub Mitglieder einen Startertarif. Dieser versichert nicht nur den Flug (mit Start und Landung), sondern deckt auch den gesamten Berufs- und übrigen Freizeitbereich mit ab.

Aktion gültig bis 31.03.2010!

2. D.A.S. Top Rechtsschutz Versicherung zum besten Preis Österreichs!

Der Bedarf nach juridischer Sicherheit wächst. Guter Rat muss aber nicht immer teuer sein.

Aeroclub Mitglied? Mit nur 10,- Euro im Monat sind Sie dabei!

Von der professionellen Beratung bis zur Übernahme von Verfahrens-, Anwalts- und Sachverständigen-Kosten. Ein privater Rechtsschutz ist Ihr Garant für Chancengleichheit vor dem Gesetz.

Ob Sie mit einem Auto unterwegs sind, einen Gleitschirm oder einen Hängeleiter lenken... die DAS vertritt Sie, im Rahmen Ihrer Rechtsschutzversicherung, gerne im Falle von Schadenersatzstreitigkeiten oder anderen juridischen Verfahren.



Gerade auch nach Unfällen bei **Risikosportarten** kommt es zu leidigen Diskussionen mit der Sozialversicherung. Die Übernahme der **Rehabilitationskosten** und der Anspruch auf **Invalidenpension** sind hier gängige Streitpunkte.

Aktion gültig bis 31.12.2009!

D.A.S. BASIS RECHTSSCHUTZ für den Privatbereich

plus

D.A.S. VERKEHRS RECHTSSCHUTZ für alle Ihre Fahrzeuge

Paket gilt für die **GANZE FAMILIE** und für **SÄMTLICHE FAHRZEUGE**
Versicherungssumme EUR 125.000.-

statt €168,- jetzt nur € 120,- p.a.!!!



Anträge & Infos
unter:

www.airandmore.at e-mail: info@airandmore.at
Tel: 0699/159 18 600 oder 0699/20 200 635

Anmerkung: „Air & More Versicherung“ steigt nun beim Aero Club ein.

Es ist wert darüber in ein paar Zeilen zu berichten, denn nebst einer Transsylvania (Anker) und AXA gibt es nun eine weitere Versicherung, die hier mit ins Boot gezogen wurde. Ausschlaggebender Grund ist - wie in Erfahrung zu bringen war - dass der Sitz der Versicherungsagentur im Inland liegt und daher österreichisches Recht zur Anwendung kommt.

Die Mannen von Air & More sind sehr bemüht, in diesem überaus schwierigen Segment (Luftfahrt) Fuß zu fassen. Die Herren stehen jedem in versicherungsspezifischen Fragen immer mit Rat und Tat zur Seite. Daher ist es auch zu begrüßen, dass der ÖaeC als Interessensvertreter der gesamten Luftfahrt in Österreich diesen Schritt getätigt hat.

Ich möchte der Form halber noch folgendes anmerken: Der in jedem Kalenderjahr (Anfang Dezember) fällige ÖaeC Mitgliedsbeitrag, inkludiert nur den Versicherungsschutz (Invalidität/Tod und Krankenhaus Tagegeld) auch keine Bergelkosten Versicherung und hat nichts mit der hier von Air & more angebotenen Versicherung zu tun. Zu guter Letzt möchte ich nicht vergessen, dich noch einmal eindringlich auf das Kleingedruckte aufmerksam zu machen. Da gibt es **Exklusivprämie** für Aeroclub – Mitglieder z.B. bei Air & More oder **Spezial – Prämie** für Aeroclub – Mitglieder bei der AXA. Einzig das Versicherungsbüro Transsylvania kommt scheinbar ohne Sonderprämie für Aeroclub Mitglieder aus. Daher auch Versicherungen müssen schwarze Zahlen schreiben und sind daher keine Wohlfahrtsvereine, nur damit es nicht vergessen wird.



07. CONTROLLO DI LINEA

Raubritter in der Fliegerszene diesmal „Bassano“:

Unser alljährlicher Fliegerausflug in der ersten Novemberwoche führte zum Töggelen nach Feldthurns und anschließend weiter nach Bassano / Borso und sorgt immer wieder für Gesprächs- und Schreibstoff. Waren es vor vielen Jahren mal die Stacheldrahtverhaue und herausgerissenen Grasmatten oberhalb des heutigen Startplatzes, die ein Fliegen nicht zuließen, war es vor ein paar Jahren ein so genannter Mautschranken an der Drachenstartrampe, der einem freien Fliegen im Wege stand, so sind es jetzt sogenannte „Controllo di Linea“. Das sind Aufsichtspersonen mit orange-weiß farbener Warnweste (Bild siehe Umschlagseite), die einem am Startplatz sagen, wo es nun lang geht!!

Da heißt es nicht etwa „Buon Giorno“ oder „Guten Morgen“ oder „Wie kann ich euch hier weiter helfen?“, sondern „Hast du schon bezahlt? Wo ist die Pilotenlizenz, wo ist die Versicherungskarte und das auf Deutsch, hast du eine Fly Card gelöst? – Wenn nicht, dann zahlst du hier € 7,- an Startgeld, dazu kommen noch die Kosten für die Auffahrt von € 6,- das sind gesamt stolze € 13,-!“ Und weil manche keine Papiere von Lizenz und Versicherung dabei hatten, sind diese dann auf folgende Fax-Nummer nachzureichen (Airpark Monte Grappa ++39 – 0423 – 91 04 45).

Mehr als Verwunderung löste bei mir aber die Frage der Aufsichtsperson nach einer DHV – Mitgliedschaft aus. Das muss man sich mal vorstellen, bewege ich mich irgendwo im tiefsten Italien, und dann holt einen unbarmherzig die deutsche Gründlichkeit ein. Unglaublich aber wahr! Nebenbei bemerkt ist eine Kontrolle der Fluglizenz Sache der Polizei und nicht selbst ernannter Privat-Sheriffs.

Ich fahre nun schon seit Anfang der 90iger Jahre regelmäßig in das Fluggebiet Bassano und die typische italienische Gelassenheit und Gastfreundschaft, die gute Küche (dank Silvia), die tollen Flugbedingungen, waren und sind auch noch heute der Grund immer wieder hierher zu kommen. Doch nun stellt sich eine Entwicklung ein, die der Mentalität einiger Österreicher sowie auch deutschen Piloten wahrscheinlich wohl entspricht, bzw. Rechnung trägt, aber für alle anderen (Freiflieger) nun dem Flugsport einen sehr wohl negativen Stempel aufdrücken.

Sind es etwa die vielen Unfälle, die das ganze Jahr über (hohe Pilotenfrequenz), bzw. speziell im Oktober passiert sind, dass die Verantwortlichen zu solchen Maßnahmen schreiten lassen, oder ist es einfach die Verlockung eine weitere Einnahmequelle zu erschließen, die sonst brach liegen würde? Es wird wohl das Letztere sein, das liebe Geld. Wenn ja....: dann muss aber auch eine passende Infrastruktur geboten werden, bzw. vorhanden sein. Das fängt bei der Bereitstellung von geeigneten Start- und Landeplätzen an, die auch den Erfordernissen an Sicherheit entsprechen, Toiletten an Start- und Landeplatz, einer entsprechend fundierten Einweisung, einer Gastronomie (Kantine/Kiosk), Transport, Rückholung etc.

Weiterhin stellt sich die Frage der Haftung bei Unfällen, denn bei der Einnahme eines Start-/ Landeentgeltes kann es auch zu Zivilrechtsklagen nach Unfällen kommen und das kann ein unerwartetes Erwachen für den Start- und Landeplatz-Betreiber sein. Für mich eine unerfreuliche Entwicklung, die ganz und gar nicht zum Fluggebiet Bassano und letztendlich zu unserer Fliegerphilosophie passt. Meine Konsequenzen daraus: auf die Startplätze oberhalb auszuweichen oder einlanden, am Landeplatz bei Silvia's „Garden Relais“. Dann gibt es darüber hinaus ein ebenso tolles Fluggebiet etwas weiter westlich von Bassano gelegen (in Thiene), das annähernd die gleichen Voraussetzungen bietet.

Bleibt abschließend nur zu hoffen, dass sich alles wieder einrenkt und die Hitzköpfe wieder auf den Boden der Realität zurückfinden. Es wäre mehr als schade, wenn die Abzocke hier Schule machen würde.



08. PROBLEMATIK MOT. HG + PG:

Außenstarts - Außenlandungen von motorisierten HG / PG

Da es aufgrund der diffizilen gesetzlichen Lage noch immer keine zufrieden stellende bundesweite Lösung zu diesem Thema gibt, erachte ich es für wichtig, euch über den Stand der Dinge aufzuklären.

Zuerst zum besseren Verständnis die gesetzlichen Grundlagen:

Motorisierte Hänge- oder Paragleiter (motHG/PG) sind Luftfahrzeuge im Sinne des § 4 Ziffer 1 lit.e und f der ZLLV 2005 (adäquat ZLLV2009) und unterliegen damit unter anderem gerade hinsichtlich der Frage der Außenstarts und Außenlandungen dem § 9 Luftfahrtgesetz 1957 (LuftG).

Nach § 9 Abs. 1 LuftG dürfen zum Abflug und zur Landung von Luftfahrzeugen, soweit in den Abs. 2 bis 4 und § 10 nicht etwas anderes bestimmt ist, nur Flugplätze (§58) benützt werden. Gemäß § 9 Abs. 2 LuftG dürfen Abflüge und Landungen außerhalb eines Flugplatzes, soweit es sich um Zivilluftfahrzeuge handelt, nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes durchgeführt werden. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegen stehen oder ein am Außenabflug oder an der Außenlandung bestehendes öffentliches Interesse ein allenfalls entgegengesetztes öffentliches Interesse überwiegt.

Das bedeutet, dass die Abflüge und Landungen außerhalb eines Flugplatzes nicht wie manchmal fälschlich angenommen die „Ausnahme vom grundsätzlichen Flugplatzzwang“ bedeuten, sondern die Bestimmung des § 9 Abs. 2 als gleichwertig zu Abs. 1 zu sehen ist. Der Landeshauptmann fungiert in Sache der Außenstartbewilligung auch nicht als Landes-, sondern als Bundesorgan, da nach Art. 10 Abs. 1 Ziffer 9 Bundesverfassungsgesetz Angelegenheiten der Eisenbahnen, Schifffahrt und Luftfahrt in Gesetzgebung und Vollziehung Bundessache sind.

Dies wären nur die grundsätzlich zu beachtenden gesetzlichen Bestimmungen, dazu kommen noch eine Fülle an Judikaturen des Verfassungs- und Verwaltungsgerichtshofes sowie der naturschutz- und umweltschutzrechtlichen Bestimmungen eines jeden einzelnen Bundeslandes, also jede Menge Arbeit, die alleine fast nicht zu schaffen ist. Aber wo Schatten ist, da ist auch Licht, ich wurde über Vermittlung von Stocker Willi durch den Herrn Präsidenten des Aeroclubs per Legitimations Urkunde ermächtigt, im Namen des Aeroclubs in Sache der Außenstartgenehmigung für motHG/PG mit sämtlichen maßgeblichen Behörden in Kontakt zu treten und eine für alle Piloten und Behörden einvernehmliche und gangbare Lösung zu suchen und zu erreichen.

Abschließend möchte ich alle Piloten, die bereits mit formeller Außenstartgenehmigung fliegen, sei es mit genereller wie in Niederösterreich und Oberösterreich, sei es mit Zulassung eines bestimmten Platzes, besonders nahe legen, sich strengstens an sämtliche Auflagen zu halten. Es wurde besonders zur niederösterreichischen Landesregierung ein Vertrauensverhältnis aufgebaut, dessen wir Piloten uns immer wieder aufs Neue würdig erweisen müssen. Ein einziges Fehlverhalten eines uneinsichtigen Piloten kann viel Schaden anrichten. Informiert euch besonders über die naturschutzrechtlichen Bestimmungen im jeweiligen Bundesland. Bei Fragen könnt ihr mich jederzeit anrufen (0664 / 8476 009). Liebe Grüsse euer Richard Wagner



09. WORÜBER MAN SPRICHT:

Generalsekretär des ÖaeC „Sepp Schlager“ ist in Pension:

Vieles passiert bei uns im Hintergrund und kommt somit nicht an die Öffentlichkeit, weil nicht gewünscht oder weil dies ganz bewusst verhindert wird. So z.B.: Sepp Himberger, vormals über viele Jahre hinweg Bundessektionsleiter und verantwortlicher Leiter für die Flugschulen im ÖaeC, trat vor fast 5 Jahren freiwillig von seiner Position zurück. Hier gab es kein Statement dazu in der Öffentlichkeit und nun ging Generalsekretär DI Sepp Schlager schon vor einigen Monaten in den wohl verdienten Ruhestand. Auch hier nur Schweigen im Walde.

Sepp war über Jahrzehnte hinweg verantwortlich für die Agenden im ÖaeC und prägte daher maßgeblich das Erscheinungsbild des ÖaeC nach außen. Sein Konterfei war in jeder Sky Revue Ausgabe allgegenwärtig und nun plötzlich absolute Funkstille bzw. Ruhe. Keine Verabschiedung, keine Würdigung, keine Abschiedfeier, keine Lobreden, auch nicht in der clubeigenen Zeitschrift „Sky Revue“. Einfach nur Stillschweigen. Was auch immer die Gründe dafür sein mögen, tritt jemand in solch einen Abschnitt seines Lebens - ein so verdienten Mitarbeiters in der Öffentlichkeit -, ist zumindest eine kleine Verabschiedung / Würdigung und Dankung das absolute Minimum, was die Verantwortlichen im ÖaeC tun könnten. Nebenbei bemerkt haben die (zahlenden) Mitglieder auch ein Recht darauf, über die Vorgänge (nötige Transparenz) innerhalb des ÖaeC informiert zu werden.

Auch über die Nachfolge ist bis dato nichts zu vernehmen. Ob hier eine offizielle Ausschreibung getätigt wird, oder ob die Stelle intern bereits vergeben wurde, wer also der oder die Nachfolger werden, war bis dato nicht in Erfahrung zu bringen. Obwohl meine Berührungspunkte über die Jahre hinweg eher gering waren, bleibt mir DI Sepp Schlager als ein pilotennaher Interessensvertreter der Luftfahrt im ÖaeC, der immer ein Ohr hatte für alle

Probleme hatte, in Erinnerung. Ich möchte mich auf diesem Wege für die Unterstützung, die Sepp speziell im Mot. HG + PG Bereich getätigt hat, recht herzlich bedanken.

Für den letzten Lebensabschnitt „Pension“ wünsche ich - und das im Namen vieler anderer Personen / Piloten aus der Fliegerszene - Sepp viel Gesundheit und darüber hinaus ein hohes Alter Bruno

Cumulus Fliegen in Sexten:

Am Samstag 03. Oktober lud der dort ansässige Club zum traditionellen „Kirchta Floign“ ein. War es früher einmal ein Highlight für alle Drachen- und Paragleiterpiloten, inkl. Siegerehrung des Südtirol Cup's, so war es im heurigen Jahr eher nur ein loses Zusammentreffen von ein paar Piloten. Wovon, vorweg bemerkt, der SDFC das Hauptkontingent von den Piloten stellte. Gänzlich fehlten die Piloten aus Pfalzen und Sand in Taufers und andere mehr. Schon bei der Landeplatzsuche kam die erste Überraschung, denn dieser war geschlossen, scheinbar wegen Behördenauflagen (Toiletten etc.). Somit wurde der Landeplatz schließlich einfach nebst der Seilbahn-Talstation situiert, endend in einer Sackgasse Richtung Parkplatz der Seilbahn, zu klein für Drachenflieger.

Ein Ausschankwagen sorgte für das leibliche Wohl, und wer wollte, konnte zum Start hochfahren. Es fehlte eine Anlaufstelle ebenso wie ein Ansprechpartner. Wie in Erfahrung zu bringen war, gibt es vor Ort überhaupt nur mehr einen aktiven Drachenflieger und auch bei den Paragleiterpiloten halten sich die Aktivitäten im Rahmen. Ein Grossteil der Piloten landet dazu nebst der Seilbahn, die anderen vornehmlich Drachenflieger, am ehemaligen Landeplatz über der Strasse.

Als Hauptsponsor konnte „Blue Sky“ hier voll punkten. An und für sich hielten sich die Flugaktivitäten trotz Schönwetter in Grenzen, dafür wurde aber viel Action geboten. Spektakuläre High Speed Drachenlandungen mit viel Glück gut ausgehenden Crash waren die Folge, Paragleiter-Tandemcrash mit Folgen (Krankenhaus) sorgten sichtlich für Staunen unter den anwesenden Piloten.

Nichtsdestotrotz eine nette Zusammenkunft von Gleichgesinnten, die bei Speis und Trank ihre Erfahrungen ausgetauscht haben und am Abend ging es dann weiter mit dem „Cumulus Ball“. Auch hier ein drastischer Einbruch bei den Besucherzahlen. Bleibt abzuwarten wie sich das ganze im nächsten Jahr weiter entwickelt.

.... Landeplatz Sprüche:

– lieber mit einem Drachen fliegen – als mit einem Drachen im Bett.

Fliegerausflug nach Frankreich endete mit einer bösen Überraschung:

Ende September unternahm ein einheimischer Paragleiterpilot eine Reise nach Südfrankreich, genauer gesagt zur „Dyne de Pyla“, um die Fliegerkenntnisse ein wenig aufzufrischen. Doch schon bei der Anreise durch Frankreich war bereits Schluss mit lustig. Denn in Höhe von Dijon wurde der Pilot auf einer Schnellstrasse mit seinem Bus von der Polizei (Radarkontrolle) angehalten, und zwar wegen einer Geschwindigkeits-Übertretung von 40 km/h.

Was jetzt geschah: Der Pilot musste erstmal sofort seinen Führerschein abgeben und 135,- Euro als Strafe bezahlen. Und jetzt kommt der Hammer: Seinen Bus musste der Fahrer stehen lassen; er bekam ein Fahrverbot in Frankreich auferlegt.

Da half gar nichts mehr, kein Intervenieren, kein Verhandeln, und dass, obwohl der Pilot der französischen Sprache mächtig war. Also gab es zwar keine Sprachprobleme, dafür aber enorme Auffassungsunterschiede. Eine fast ausweglose Situation: Auto weg, Führerschein weg und dazu noch eine saftige Geldstrafe. So kann ein Urlaub wohl nicht beginnen, bzw. enden. Wie weiters zu erfahren war, wird bzw. wurde der Führerschein auf dem Postwege dem Piloten wieder retourniert, hier aber nicht nach Hause, sondern zur BH – nach Lienz.

Dann kam dem sichtlich angeschlagenen Piloten eine glorreiche Idee, denn zum selben Zeitpunkt waren weitere Piloten beim alljährlichen Fliegermeeting in St. Hilaire, bzw. auch auf der Düne. Kurzer Anruf und wie es der Zufall so will, waren diese noch vor Ort.

Somit konnte der Pilot zwar ohne Führerschein, aber zumindest mit Auto (als Beifahrer, gesteuert wurde von einem Bekannten), die Heimreise wieder antreten. Was übrig blieb ist eine Wut im Bauch, ein vermierter Urlaub, entsprechend hohe Kosten und der Vorsatz, in Zukunft Geschwindigkeitsbeschränkungen strikt einzuhalten. Übrigens, der Führerschein war auch nach fast 3 Monaten noch nicht retourniert worden, hier zeigen die französischen Behörden ganz klar, wer am Drücker ist.

Angesprochen, ob es wieder einen Urlaub in Frankreich geben wird, kam es kurz und bündig: Ich fahre trotzdem wieder auf die Düne. Dem ist wohl nichts mehr hinzu zu fügen. Vive la France!

P.S.: Wie in Erfahrung zu bringen war konnte der Pilot auch Mitte Dezember noch nicht den Führerschein in Empfang nehmen. Allen Piloten welche in Italien oder Frankreich unterwegs sind kann auch passieren dass das Auto konfisziert wird, wobei es dann egal ist ob das Auto 5.000.- oder 50.000.- Euro kostet.

Der Sensenmann flog mit:

Es war in St. Hilaire, Frankreich, wo immer Mitte September ein riesengroßes Hänge- und Paragleiter-Festival (Spektakel) über die Bühne geht. Mit dabei unter anderem auch ein Speedglider-Demoteam einer renommierten deutschen Herstellerfirma. Wie hierzu in Erfahrung zu bringen war, kamen dabei 3 Piloten zum Einsatz, die abwechselnd mit unterschiedlichen Schirmen flogen. Ein Speedgliderpilot verwendete dabei anstatt eines herkömmlichen Karabiners eine Rechteck-Gurtverschraubung (Edelstahl B = 3125 KG) an seinem Gurtzeug.

In der Euphorie, der „Immer-guten-Laune“ und unter dem Druck der Massen von Zuschauern schnell abzufliegen zu müssen, startete der Pilot ohne dabei das verschraubbare Ringglied ordnungsgemäß zu sichern sprich ganz einfach zuzudrehen.

Unglaublich aber wahr auch in der Flugphase bemerkte der Pilot nicht, dass der Karabinerersatz nicht geschlossen war. Dass es sich dabei um keinen Gleitflug gehandelt hat, sei hier nur am Rande erwähnt. Erst nach der Landung kam die knallharte Ernüchterung: Was war geschehen? Das Ringglied, das nicht zuge dreht wurde, bog sich langsam immer mehr auseinander. Bedingt durch das Gewinde auf der Oberseite rutschte einmal der Tragegurt nicht heraus und am Gurtzeug verhinderte der dickere Schraubverschluss, dass der Gurt herausschlüpfen konnte. Somit bog sich das Ringglied soweit auseinander, dass es dabei unter der dauernden Belastung nicht gebrochen ist, ist fürwahr mehr als ein Wunder!

Ein wirklich mehr als unheimliches Glück, denn der Pilot flog dazu noch ohne Rettungsgerät! Ein sprichwörtlicher Himmelsritt zwischen Leben und Tod! Es war einfach eine Bestimmung, ein unglaubliches Glück und es fehlen einem die Worte. (siehe dazu Bild im Umschlagteil dieser Ausgabe).

Fazit daraus: „Ich werde mir in Zukunft die Zeit nehmen und mich nicht mehr stressen lassen.“ Und nun die Aussage auf den eigentliche Punkt gebracht: Der Pilot dazu wörtlich: „Dieser Fehler passiert mir bestimmt nicht mehr.“ Dass der Pilot schon bei anderen Sportarten mehr oder weniger oft von der „Schaufel“ gesprungen ist, zeigt die Lebenseinstellung dieser Jung's wieder.



10. KLATSCH UND TRATSCH AM LANDEPLATZ

Wußtet ihr schon, dass ...

- in den USA Anfang September ein Paragleiterpilot in eine Gruppe von Festivalbesuchern gestürzt ist? Mindestens sechs Menschen, darunter zwei vier und fünf Jahre alte Mädchen und ein dreijähriges Kind, wurden dabei verletzt. Die Menge hatte bei dem Festival in Hooper im Bundesstaat Utah auf den Abwurf von Bonbons aus dem Paraglider gewartet.

- Felix Papsch, ein gebürtiger Lienzer, eine Dissertation schrieb „Emissionskataster Qualitätskontrolle und Validierung“ auf Bundesländerebene, hier erhielt er den wissenschaftlichen Förderpreis der Wiener Umweltschutzabteilung. Seine Doktorarbeit schrieb Felix Papsch beim Austrian Research Center in Zusammenarbeit mit der TU - Wien. Übrigens, in seiner Freizeit widmet sich Felix schon seit einigen Jahren dem Paragleiter-Flugsport.
- nach nur 5 Monaten Pachtdauer erneut wieder ein Pächterwechsel, übrigens schon der vierte in Folge auf der Hochstein Hütte ins Haus steht? Unsere charmante Kurzzeit-Hüttenwirtin Helga Zeiringer wirft das Handtuch, wegen eines scheinbar zu hoch angesetzten Pachtpreises (20.000,- p.a.) Bleibt nur zu hoffen, dass bis Anfang Mai 2010 unser „Frühstücksfliegen“ nicht wieder auf ein Improvisieren zurückgreifen muss.
- aufgrund von Problemen mit diversen Postämtern der Versand der Septemerausgabe für Deutschland erst einen Monat später durchgeführt werden konnte? Die Flash News wurden schließlich Anfang November frei Haus zugestellt.
- Brodnig Norbert (Flugschule Wings) den Generalimport von Miniplane Motoren an Klaus Angerer in Salzburg abgegeben hat? Weitere Info dazu unter www.miniplane.at
- am 21. November zum 38. ordentlichen Luftfahrttag des ÖaEC Reg. Rat Alois Roppert Abg. z. NR a.D. erneut wieder in seinen Amt bestätigt wurde?
- der Club Para Team Virgen rekordverdächtige 60 aktive Paragleiterpiloten zählt? Die gleiche Fliegerdichte würde für Stadt Wien rund 100.000 Piloten bedeuten.

Warum sind Frauen lieber hübscher als intelligent? Weil Männer lieber sehen als denken...

- Gerald Ameseder Plakatierwelle nun schon amerikanische Dimensionen annimmt? Ein Transparent, das z.B. am Gelände einer ehemaligen Shell Tankstelle (Bundesstrasse B 100) in Lienz befestigt ist – hat die Ausmaße von 2 x 4 Meter angenommen. Weitere sind im Rafting Center Ainet und bei der Gärtnerei Unterscheider, am Ortseingang östlich von Lienz zu finden. So werden auch regelmäßig die Plakate erneuert, Verwitterung bis hin zu mutwilliger Zerstörung und Entfernen dieser, hält Gerald somit immer auf Trab. Auch in der Wochenausgabe des Osttiroler Bote vom 03. Dezember gibt Gerald in Zusammenarbeit mit der Flugschule „Blue Sky“ wieder kräftig Gas.
- folgende Aussage von keinem Geringeren stammt als „Felix Baumgartner?! „Beim Geld riskiere ich nichts!“ Basejumper Baumgartner spricht hier von Future Invest Fonds, gesehen auf einem Plakat der Firma Generali.
- nach dem Unfall von Basejumper Achschneiter in Oerlikon, „Red Bull“ als sofortige Reaktion darauf alle Transparente und Werbeeinrichtungen verschwinden ließ?
- bis zum 4. Oktober die Möglichkeit bestand, eine Stellungnahme zur bevorstehenden Änderung der LVR abzugeben? Im Besonderen ging es dabei um die Befreiung von der Transponderpflicht für HG + PG im Besonderen aber für unsere motorisierten Hänge- und Paragleiter.
- der Bericht über den Geschäftszweig „Urnenbestattung“ reges Interesse ausgelöst hat? Ein diesbezüglicher Artikel in der Tiroler Tageszeitung vom 09. Oktober warf das Thema ebenfalls auf.
- die AUA nach ihrer Übernahme durch die Lufthansa ihren Firmensitz nun in München etablieren will? Das bringt so seine Vorteile, denn hier wird der Kammerumlagenbeitrag geschickt umgangen und der Österreichischen Wirtschaftskammer wird mit Sicherheit ein „Batzen Geld“ fehlen.
- Walter Unterassinger, seines Zeichen verantwortlicher Leiter am Flugplatz in Radfeld, nun seinen Betrieb an einen deutschen Interessenten verkauft hat? Walter selbst hat in der Zwischenzeit den Pilotenschein gemacht und fliegt nun für „Tyrolean Airways“ in ganz Europa umher.
- der Sillianer Drachenflieger Club nicht nur ein eigenes Clubauto (Nissan Jeep) hat, sondern auch einen eigenen Ratrac, mit welchem im Winter die Drachen zum Startplatz Tessenberger Alm geliefert werden?

- der Gasthof Fichtenheim am Startplatz auf der Embergeralm weiter ausgebaut, bzw. renoviert wird? Wolfgang Sattlegger, Gasthofinhaber, Obmann des Oberdrautaler Flieger Clubs und aktiver Drachenflieger, ist der Motor für solche Vorhaben.

- die ACG (Austro Control GmbH) die Gebühren erneut erhöht und das um mehr als 13 Prozent? Die heimische Flugsicherung ACG will mit 2010 die Gebühren anheben. Die AUA bezeichnete die Anhebung als "völlig inakzeptabel". „Die Gebührenerhöhung sei wegen des krisenbedingten Rückgangs des Flugverkehrs und des Vollkosten-Deckungsprinzips notwendig“, sagte dazu Austro-Control Chef Heinz Sommerbauer.

2010 werde "ein hartes Jahr". Die internen Einsparungen werden bei rund elf Mio. Euro liegen, das allein reiche aber nicht aus. Nicht gespart werden dürfe bei der Ausbildung neuer Fluglotsen, die spätestens 2011, wenn der Flugverkehr wieder anziehen soll, gebraucht würden.

- zu viele Rettungshelikopter in Österreich im Einsatz sind? Laut einer aktuellen Studie sind in Österreich zu viele Rettungshubschrauber unterwegs. Konsequenz der Untersuchung könnte die Schließung von einigen Helikopterstandorten sein. In Tirol werden - wie in Erfahrung zu bringen war - nur mehr 6 Stützpunkte übrig bleiben.

- die Firma „Dolomiten-Helicopter“ mit dem Central Office in Lienz - Sightseeing Flights anbietet? Ab 99.- Euro pro Person, bei mindestens 4 Personen pro Flug und ca. 20 Minuten Flugdauer. Weitere Info dazu unter der Adresse www.dolomiten-helicopter.com oder unter der Nr. ++43 – (0) 4852 – 64 380

- der größte Fanclub der italienischen Kunstflugstaffel „Frecce Tricolori“ sich in Innichen befindet? Wie in Erfahrung zu bringen war, wird diese Staffel zum 35 Jahr Jubiläum des Falken Club Ahrntal einen Überflug in Sand in Taufers durchführen.

- am Freitag, den 20. November, gegen 15.00 Uhr gleich 2 Euro Fighter in einer Höhe von ca. 300 bis 400 Meter über Lienz Richtung Felbertauern hinwegflogen? Abgesehen vom Lärm sind es wohl die astronomischen Kosten, die bei solch einem Anblick einen unguuten Beigeschmack hinterlassen.

- wie befürchtet werden nun in einer ersten Etappe bereits 170 Mitarbeiter bei Tyrolean Airways gekündigt, der Grossteil davon sind Piloten. Mittelfristig folgen weitere Kündigungen, je nach Seniorität gibt es dazu eine Abfertigung in der Höhe von 200,- bis 400.000,- Euro pro Person.



11. TERMINE UND EREIGNISSE:

Aero Messe (Para + Delta)

08. bis 11. April 2010 (Friedrichshafen)

Drachen Weltmeisterschaft (Delta)

08. bis 22. Mai 2010 (Füssen)

Hanggliding World Masters (Delta)

11. bis 17. Juli 2010 (Wolfsberg)

Sicherheits Training (Para + Delta)

27. Juni 2010 (Millstätter See)

35 Jahr Feier Falken Club Ahrntal (Para + Delta)

17 bis 19. Sept. 2010 (Sand in Taufers)

Europa Meisterschaft (Para)

25. Mai bis 05. Juni 2010 (Abtenau)

Mot. HG + PG „Frühjahrs Treffen“ in Toblach:

Am Wochenende 10. und 11. April 2010 findet in Toblach wieder unser nächstes Mot. HG + PG Frühjahrstreffen statt. Weitere Info folgen dazu in der schriftlichen Einladung.

Ein wichtiger Termin wird die Filmnacht am Landeplatz werden, welche in Zusammenarbeit mit dem CINE (Kino) in Lienz am Landeplatz veranstaltet wird. Mehr zu diesen Ereignis in der Märzangabe der Flash News.



12. EINFACH ZUM NACHDENKEN

Paragleiter Acro Einlagen beim „Damen Welt Cup“ in Lienz:

Wie immer wird bei einem Event in dieser Größenordnung versucht, im Rahmenprogramm diverse Aufhänger / Highlights zu präsentieren. Letztes Jahr versuchten sich die Speedglider in Szene zu setzen, was aber bei den Zuschauern (scheinbar) nicht so wie gewollt ankam. Grund war: für einen unbedarften Zuseher ist es schwer auszumachen, bzw. zu erkennen, ist das alles noch kontrolliert, oder ist das bereits ein Absturz.

Deshalb sollen nun die Paragleiter wieder zum Handkuss. Ein neu gegründeter Innsbrucker Paragleiter-Club genannt (Team Liischer) wird hier für Action sorgen.

Die Problematik bleibt an und für sich dieselbe, denn für unbedarfte Zuseher ist es auch hier schwer auszumachen, was eigentlich abläuft. Eine zusätzliche Moderation wäre sicher von Vorteil. Doch auch bei den vermeintlichen Experten kann etwas daneben gehen, wie die Praxis immer wieder zeigt, daher wird für Nervenkitzel gesorgt sein und das sowohl bei den Piloten, als auch bei den hoffentlich vorhandenen Zusehern. Inwieweit die Rechtlichen Voraussetzungen dazu im Vorfeld geregelt wurden bleibt abzuwarten – ebenso ob es überhaupt zu solch einer Vorführung kommen wird. Auf jeden Fall wird versucht mittels eines Kranes die Weltcup Damen am Hauptplatz einschweben zu lassen – was beim Altstadtfest (Rechtlich) nicht gelang, soll nun im Weltcup Fieber möglich sein.

Paragleitervereine in Burgenland gibt es etwa solche tatsächlich???

Fast nicht zu glauben, aber es gibt gleich drei davon, und darüber hinaus auch einen sehr jungen Paragleiterverein im Burgenland (West Ungarn), der heißt „Union Para Fly“. Interessant dabei: Der Vereinssitz liegt in Eisenstadt und den Flugsport üben die Piloten in Ungarn aus. In der Nähe von St. Margarethen gibt es ein großes Grundstück, das auch als Flugplatz für Kleinflugzeuge genutzt wird. Übrigens, wie zu erfahren war, Obmann ist hier eine Frau „Präsidentin Ofner“, die das Ruder im Club fest in der Hand hält.

Der Verein ist noch sehr klein, hat aber schon Großes vor, denn bereits im kommenden Jahr soll die erste burgenländische Meisterschaft im Paragleiten stattfinden. In die Luft kommen die Jungs mittels Autoschlepp, ein Pilot ist bei einem Streckenflug bereits bis zum Plattensee geflogen.

Neuer Paragleiter Verein in Innsbruck:

Gegründet von uns vier Freunden wollen wir mit diesem Verein zusammen mit der Sportunion Tirol eine Plattform für motivierte Piloten, Party-Liischer und Sympathisanten unserer Taten, bieten. Wenn ihr bei uns beitreten wollt und euch unser Leitbild (bitte lesen) gefällt, schickt uns bitte ein kurzes e-mail, wo ihr euch ein bisschen vorstellt, an " team.liischer@yahoo.com ". Fly safe ;) Euer Team Liischer

Swoopen am Achensee:

Am 17. November kam in der Sendung „Tirol Heute“ ein schöner Bericht über das extra lange Ausschweben über der Wasseroberfläche in geringer Höhe mit einem Hängegleiter. Der Akteur, ein Weltklasse Pilot aus Innsbruck (Volders), heißt Wolfgang Siess. Die vorher im steilen Sinkflug (Sturzflug) vernichtete Lage Energie wird als gewonnene kinetische Energie (Vorwärtsgeschwindigkeit) nun im Endanflug knapp (ca. 1 Meter und auch weniger) über Grund entsprechend langsam abgebaut. Das ist die eigentliche Kunst, bzw. auch das Risiko, richtig abzuschätzen. Bei einer Geschwindigkeit von jenseits der 100 km/h können kleine Fehler sehr schnell fatale Auswirkungen haben. Bei Beherrschung des Handwerkes eine tolle Sache, eine Augenweide, wenn der Pilot die Hand oder den Fuß über die Wasserfläche streifen lässt, und für den Zuseher fast unendlich weit dahinschwebt.

An und für sich ist das nichts Neues, „Swoopen“ kommt eigentlich aus der Fallschirmspringerei und wird dort auch als eigener Wettbewerb ausgeführt. Übrigens, diese Art des Endlandeanfluges sehen viele unserer Drachen-Piloten als eine noch letzte sportliche Herausforderung an, aber hier über Grund und nicht über Wasser. Wenn hier etwas

schief geht, ist sowohl ein Crash über Boden, als auch über Wasser lebensgefährlich. Letzteres um so schlimmer, wenn kein Motorboot zur sofortigen Bergung bereit steht. Daher der Aufruf an alle, die sich dazu berufen fühlen: Im Sinne der Sicherheit einen Endanflug durchführen, der auch ein Maximum an Sicherheit bietet.

Auch Wolfgang Siess schaffte es bei dieser Einlage gerade noch ans Ufer, aber was ist, wenn es mal größer daneben geht? Wo bleibt ein eigens dafür abgestelltes Rettungsmotorboot bei einer eventuellen notwendig gewordenen Wasserlandung? Solange alles im grünen Bereich ist, sind es tolle Bilder, wenn aber nicht, dann geht es so wie bei dem weltbesten Base Jumper „Gegenschatz“. Hier wurden nach dem Absturz sofort die Transparente (Red Bull) weggeräumt und man stellte sich auf den Standpunkt: Es liegt alles letztendlich im Ermessen des Piloten – wir haben damit nichts zu tun.

Nichtsdestotrotz schöne Bilder, die rüberkamen, und eine gute Werbung für den Drachenflugsport, der es bitter nötig hat. Übrigens, für das kommende Jahr ist darüber hinaus geplant, einen eigenen Swooper-Wettbewerb auf die Beine zu stellen. Der Zeller See würde sich hier anbieten, so Insider.

Spruch aus dem Leben:

Er ist ein alter Wolf – zuerst knurrt er – dann tut er dir weh – dann frisst er dich -

Neue Folie und neuer Kleber revolutioniert die Gleitschirm- und Drachen-Beschriftung:

Andreas Schreilechner (Swing Verkaufs-Promotor) und nicht zu vergessen auch ein treuer Lienz Fan, dank Thermik Net Gründer Daniel Kofler, wartet mit einem europäischen Patent auf. Hier handelt es sich um eine spezielle Folie mit einem ebenso speziell dafür entwickelten Kleber. Vorteil der sich daraus ergibt, so Andreas, man kann den Aufkleber jederzeit wieder entfernen, bzw. ablösen, ohne dass es dabei Kleberückstände gibt. Da es unterschiedliche Segelstoffe gibt, benötigt man dazu auch unterschiedliche Folien, bzw. Kleber, so Schreilechner.

Einsatzgebiet sind neben dem Drachen- und Gleitschirmsegment, Segelschiffe, Kite's etc. Die Kosten belaufen sich hierzu für ein einfarbiges Tuch auf € 50,- und bei 4-farbig auf € 85,-. Dazu kommt noch pro m² € 37,- für den Kleber. Gesamt belaufen sich die Kosten für die Beschriftung eines Gleitschirmes oder Hängegleiters auf ca. 600,- bis 700,- Euro, dabei werden ca. 6 bis 8 m² Folie verarbeitet. Haupteinsatzgebiet sind gewerbliche Tandemunternehmen und Werbeschirme. Der Sitz der Fa. ist in Riedering am Chiemsee und der verantwortliche Geschäftsführer heißt Mike Krebs. Interesse? Mehr dazu unter folgender Internet Adresse: www.wingprint.de

Anmerkung: Wer lieber auf heimische Qualität setzt, hier gibt es die Firma „Oberrainer Druck“ in Lienz. Mehr Informationen dazu unter www.oberrainer.at



13. SICHERHEITS MITTEILUNGEN:

Neu hinzugekommen: Parashop „Pier Gasteiger“ bitte um entsprechende Kenntnisnahme.

Martin & Ursula Pousek
Parashop Pier Gasteiger

pousek@aon.at
pier@parashop.at

Gliders Checkpoint Martin Rohrmoser
Skyvalley, Klaus Nöbler

gliders-checkpoint@aon.at
info@skyvalley.at

wings of change, Markus Gründhammer

wings-of-change@aon.at

NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.

info@nova-wings.com

Es sind alle Piloten aufgerufen, vor einen beabsichtigten Check des Fluggerätes unbedingt darauf zu achten, bzw. zu überprüfen, ob der Check-Betrieb in Österreich auch eine behördliche (ÖaEC – Zulassung) hat. Wichtig z.B. bei auftretenden Haftungsansprüchen oder Über bzw. Nachprüfungen durch den ÖaEC!



14. TIPPS UND TRICKS:

Pilotprojekt Handyortung - auch für HG + PG - Piloten:

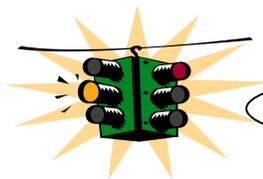
Seit Anfang November gibt es einen Pilotversuch zur Handyortung bei diversen Unfällen. Die Einsatzkräfte können dabei am Computer sofort sehen, wo sich der Anrufer, der den Unfall meldet, befindet. Die Helfer können so rascher am Unfallort sein. Anrufer wissen im Notfall nicht immer, wo sie genau sind.

Jährlich melden 300.000 Menschen alleine in Niederösterreich einen Unfall, indem sie die Nummer 144 wählen. Die Hälfte davon ruft mit dem Handy an. Laut Stefan Spielbichler, Pressesprecher von Notruf 144, wissen viele Anrufer aber gar nicht, wo sie sich genau befinden. Das erschwere den Einsatz enorm. Der Versuch soll nun bundesweit ausgedehnt werden.

Zwischenzeitlich will Notruf 144 gemeinsam mit den Netzbetreibern den Pilotversuch starten. Derzeit wird die dafür notwendige Software installiert, die dann auf den Computern in der Notrufzentrale, sofort den Standort des Anrufers anzeigen soll.

Sobald die Technik einwandfrei funktioniert, kann der Testbetrieb starten. Bei Notruf 144 geht man davon aus, dass es in den nächsten Wochen so weit sein wird.

Anmerkung: Hat der Pilotversuch Erfolg, und davon gehe ich mal aus, sollte diese schnelle Ortung bei Unfällen für alle Hänge- und Paragleiterpiloten ein zusätzlicher Ansporn sein, mit einem Handy im Gepäck in die Luft zu gehen. Einmal für sich selbst, aber auch für andere, um bei Unfällen und Störungen sofort gezielt mit automatischer Standortbestimmung Hilfe zu holen.



Betreff: Lienzer Bergbahnen.

Es ist soweit die St. Jakober Bergbahnen mussten bereits den „Konkursantrag“ stellen:

Ein Geschäftsführer zwei Bergbahnen so lautet der Slogan und was dabei heraus kommt - eine enorme Verschuldung ist die Folge – denn die Bank dreht nun den Geldhahn zu.

Die Mayrhofener Bergbahnen unterstützen uns Paragleiter und Drachenflieger sehr. Nicht nur, dass sie uns die Startplätze anlegen, sondern ab heuer machen sie auch für uns Werbung. Das heißt, es wurden am Startplatz für die Zuschauer und Piloten Infotafeln aufgestellt. Dies ist auch der Beginn eines Themenweges für Fußgänger. Die Verantwortlichen der Bergbahn beziehen uns ein, und fragen uns, was wir benötigen, bzw. ob wir Hilfe brauchen. Startplatzgebühren gibt es nicht, denn die Bergbahn übernimmt dies gemeinsam mit den Grundstückseigentümern. Einfache Auffahrt für 1400m Höhendifferenz kostet EUR 10,- eine Tageskarte für Paragleiter kostet EUR 21,-.

Dies wollte ich Dir mitteilen, da es sicher erwähnenswert ist. Beste Grüße David Jürgen Stock Tandempilot und Fluglehrer

Aufgrund der günstigen Wetterprognose für die kommenden Tage unterbricht die Hochriesbahn ihre Revisionsarbeiten und führt für alle Flieger und Wanderer bis zum 30. November 2009 Sonderfahrten mit der Gondelbahn durch.

Die Gondeln starten vom Freitag, 27. November bis Montag, 30. November jeweils um 10, 12, 14 und 16 Uhr ab der Mittelstation zum Gipfel der Hochries. Bei Bedarf werden zusätzliche Fahrten angeboten, die letzte Talfahrt erfolgt um 16:10 Uhr. Von der Talstation zur Mittelstation wird ein Bus-Shuttle eingesetzt, Abfahrt jeweils 30 Minuten vor der Abfahrt der Gondel. Es gelten die normalen Fahrpreise. Jahreskarten und ermäßigte Karten haben keine Gültigkeit. Rudl Bürger Geschäftsleitung Hochriesbahn

Die wunderschönen Herbsttage - dasselbe gilt auch für das Frühjahr - sind für die LBB nach wie vor kein Thema, die Öffnungszeiten variabler zu gestalten. Hier lautet das Motto, ganz einfach und lapidar: Wegen Reichtum geschlossen! Ganze Karawanen von Wanderern und anderen Sportlern sind auf den Bergen anzutreffen und die Parkplätze sowohl auf der Faschingalm, wie auch am Zettlersfeld sind voll. Ein fürwahr außergewöhnlicher Herbst im besonderen aber der November trug dazu bei. So geht es auch - ein Lehrbeispiel für die Lienzer Bergbahnen: Was nicht so alles möglich ist – man braucht nur mal über die Grenzen hinweg zu schauen.

Ein Aufsperrn zahlt sich nicht aus – es rechnet sich nicht oder ist total unrentabel etc.

So der Tenor der Verantwortlichen oder das Getriebe ist rüber und damit gibt es überhaupt keinen Sommerbetrieb. Die Folge solch einer Politik: neben der LBB sind auch die St. Jakober Bergbahnen und andere mehr im Lande in Konkurs geschlittert und werden nun - um eine gänzliche Einstellung des Betriebes zu verhindern - durch undurchsichtige Finanzierungen weiter (künstlich) am Leben erhalten. Am Beispiel der St. Jakober Bergbahnen gibt es nun kein zurück mehr der Konkursantrag steht. Anstatt die Verantwortlichen (Politik / Touristiker) welche im Hintergrund stehen zur Rechenschaft zu ziehen wird nun wieder weiter gebastelt. Wieder ist hier die Frage für wie lange – wie ich immer wieder sage und hinweise werden die Lienzer Bergbahnen die Stadt Lienz und den Tourismusverband noch vor eine unlösbare Aufgabe stellen.

Mögliches Aus für Einheimischen-Tarife, ab 2010 könnten die Einheimischen-Tarife für Liftkarten der Vergangenheit angehören. Eine zum Jahresende in Kraft tretende EU-Richtlinie verbietet Vergünstigungen, die andere EU-Bürger benachteiligen. Die EU will daher die Abschaffung.

Zwei bis drei Euro erspart sich z.B. ein Vorarlberger gegenüber einem ausländischen Gast beim Kauf einer Ski-Tageskarte. Diesen Umstand nimmt die Dienstleistungsrichtlinie der EU aufs Korn. EU-Bürger dürfen laut dieser Richtlinie beim Preis für eine Dienstleistung nicht unterschiedlich behandelt, also nicht diskriminiert werden. Schon seit Jahren pocht die EU auf die Abschaffung dieser Begünstigungen. Rechtsexperten sind skeptisch, Juristen prüfen derzeit im Auftrag der Seilbahnwirtschaft und der Wirtschaftskammer, wie sich die Richtlinie tatsächlich auf die Einheimischen-Tarife auswirken wird. In den nächsten Wochen soll ein Ergebnis vorliegen.

Der EU-Rechtsexperte Walter Obwexer sieht jedoch wenig Chancen, die Richtlinie umgehen zu können. Für den Fachgruppenobmann der Seilbahnen, Wolfgang Beck, ist aber klar: Heuer ändert sich an den Preisvorteilen für Einheimische noch nichts.

Auch die Fahrpreise sind wieder gestiegen, schließlich müssen die neuen Aufstiegshilfen finanziert werden. Das heißt im Beispiel Lienz weitere Erhöhungen der Abgaben, sowohl bei der Gemeinde als auch im Tourismusverband.

Du weißt ja ... fly now – work later

no love, no work, no money, no future

but time to fly!

Es ist fast nicht zu glauben:

Wieder ein Jahr weniger am Abreißkalender und ein weiteres steht schon an. Und es gibt auch in diesem Jahr wieder viel zu tun, viele Arbeiten, die zu erledigen sind. Es gibt daher auch viele Gründe, warum es auch deine Unterstützung braucht.

An erster Stelle steht die gesamte Erhaltung des Start- und Landeplatzes und das nun auch schon im 34. Jahr. Hinzu kam heuer die „VIP – Lounge Postleite mit Hawaii-Insel“

So wurden z.B. am Landeplatz wieder weitere Infrastruktur-Verbesserungen durchgeführt, um das Wohlbefinden unserer Piloten und Gastflieger, aber auch Besucher weiter zu gewährleisten, bzw. zu verbessern. Auch für das 2010 Jahr ist wieder viel geplant, und dazu braucht es natürlich auch deine Unterstützung, in welcher Form auch immer.

Ein Dank ergeht hier an den Tourismus Verband Lienzer Talboden für den Erhalt des Startplatz Kollnig, an die Lienzer Bergbahnen für den Erhalt des Startplatzes St. Mandl, aber auch an alle Grundeigentümer, Startplatz Hochstein, Startplatz Ebnerfeld, und an alle Grundeigentümer des Landegeländes inkl. Zufahrtsweg und Parkplatz - ohne deren Entgegenkommen ein Flugbetrieb in dieser Form gar nicht möglich wäre.

Bei allen Freunden und langjährigen Unterstützern will ich mich auf diesem Wege wieder recht herzlich bedanken. Nur durch deinen Weitblick, deine Loyalität und deine Unterstützung ist es mir möglich, die gesamte Infrastruktur mit all dem Drumherum am Leben zu erhalten. Dafür nochmals allen ein recht herzliches „Vergelts Gott“. Auch für das kommende Jahr bitte ich dich deshalb wieder um das Vertrauen und um deine tatkräftige Unterstützung.

Dazu liegt in dieser Ausgabe ein Erlagschein bei, mit der Bitte um eine gelegentliche Überweisung.

Achtung: Bei einer Überweisung aus dem EU – Raum besteht die Möglichkeit, die Überweisungen unter Angabe von IBAN und BIC wie eine Inlandsüberweisung durchzuführen. IBAN und BIC kannst du dazu direkt aus dem Briefkopf einer jeden Ausgabe entnehmen.

Die "Flash Member Card" für das Jahr 2010 wird dir nach dem Eingang in der darauf folgenden Ausgabe der Flash News auf dem Postwege zugestellt.

An die so genannten Trittbrettfahrer geht der Appell, es nicht als eine Selbstverständlichkeit zu betrachten, die mit viel Mühe, Arbeit und Einsatz über die vielen Jahre gebauten bzw. zu erhaltenden Einrichtungen zu nutzen. Siehe auch dazu den Bericht Raubritter in diversen Fluggebieten.

Ich appelliere deshalb erneut wieder an die Vernunft, mal in sich zu kehren. Hier wird eine von mir mehr als liberal gehandhabte „Fliegerinfrastruktur-Einrichtung“ genutzt, ohne sich Gedanken darüber zu machen, welche Erhaltungs- und laufende Kosten hier anfallen.

Ich bin der Meinung, dass es ist nicht unbedingt notwendig ist, jemanden immer mit Hinweisen, Erinnern oder Vorschriften (siehe dazu andere Fluggebiete, wo ganz einfach abkassiert wird) etc. zu konfrontieren. Lernt ganz einfach mit den erlangten Freiheiten, bzw. Gegeben- und Gepflogenheiten auch richtig umzugehen.

Selbstverständlich bin ich für Ideen und Anregungen, Wünsche aber auch Kritik offen und dankbar. Es ist und soll auch weiterhin eine nette Gemeinschaft sein, in der wir alle viel Positives einbringen und verwirklichen können, und wo du dich einfach wohlfühlst. Ohne Leistungszwang, Clubmeierei und Lagerdenken etc. Also bist auch du immer herzlich Willkommen bei der "Creme de la Creme" am "Fluggelände und der VIP – Lounge Postleite".

Hat sich das Problem mit den Einbrüchen nun gelegt so ist es nun der Vandalismus und die blinde Zerstörungswut einzelner vorweg Jugendlicher welche nun immer mehr um sich greift. Es ist immer das gleiche Bild, Glasscherben, Dosen, Zigaretten und andere Abfälle überall in den Wiesen verstreut. Erbrochenes, Feuerstellen im Rasen, zerbrochene Bierflaschen im Gras, ausgerissenes Surfbrett, kaputte Bänke und Stühle, Zerstörungswut im angeheiterten Zustand welcher in verschiedenster Form hier zum Ausdruck kommt.

Negatives: Ein weiteres Problem sind die Hunde. Hier vor allem die vielen Löcher mit bis zu 30 cm Tiefe, Hundescheiße überall und keiner zeigt sich verantwortlich. Mein Appell an alle: Wir sind hier alle nur Gäste. Bitte hinterlasst diesen Ort auch so, wie ihr ihn vorgefunden habt. Es ist ein Platz der Energie, zum Relaxen, Wohlfühlen, der Begegnung und Platz für alle. In diesem Sinne: „Willkommen!“

Positives: In nächster Zeit kommt es zu einer Verkabelung der Hochspannungsleitung 12 KV, die östlich vom Landeplatz gelegen zum Zetttersfeld hochführt. Es wird früher oder später auch zu einer

Asphaltierung des Zufahrtweges kommen. Nicht zu lösen scheint das Problem Parkplatz zu sein, was immer wieder zu Schwierigkeiten führt. Aber hier wird auch an einer entsprechenden Lösung daran gearbeitet.



Die „Flash News“ sind auch über das "www" abrufbar! Mauseklick dazu einfach auf: 

www.flash-news.at 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!

Du weißt ja ...
"Starten musst du nicht - landen aber schon."
 wie immer ein "Gut Land" wünscht dir
 Bruno

Die aktuellsten und neuesten Informationen aus der Fliegerszene, immer wieder alle **drei Monate** neu!
"Flash News" -> Informationen zum Lesen, weiter geben und Sammeln.

Hast du noch Zeit übrig, dann besuche diese Internetseite: www.liischer.at



Was wäre wohl die Fliegerwelt ohne das „Szene Blatt“

www.flash-news.at

Möchte nicht verabsäumen, dir wieder -wie jedes Jahr - folgende Hausaufgaben für das kommende Jahr in Erinnerung zu rufen.

- HG + PG – Berechtigung (SOPI - alt), hierzu ist eine Verlängerung seit Juli 2006 nicht mehr erforderlich.
- für Tandem-Piloten, Mot. HG + PG und Fluglehrer ist rechtzeitig zu verlängern (bis zu einem Jahr vor Ablauf)
- Tandempiloten benötigen vorab noch zusätzlich eine fliegerärztliche Untersuchung.
- HG + PG – Haftpflicht-Versicherung (gesetzlich vorgeschrieben) **Transsylvania für € 34.- p.a.**
- Bergkosten Versicherung (dringend empfohlen + Rückholschutz Ausland) **Bergrettung für € 22.- p.a.**
- Tandem-Versicherung inkl. Passagier-Haftpflicht **Parawing € 470.- p.a.**
- Aero Club Mitgliedschaft (Sportlizenz für Wettbewerbe notwendig, Versicherungsschutz, Krankenhaus Tagegeld und bei Tod u. Invalidität) **ÖaEC - Vereinslose € 54. p.a.**

- IPPI - Card beantragen (bei Flügen im Ausland)
- Unfall- und Lebensversicherung (Paragleiter- und Drachenfliegerrisiko inkludiert??)
- Kompatibilitätsprüfung (am Boden Simulator durchführen)
- auf Montage der Rettung achten, seitlich oder im Brustbereich (kurze Verbindungsleine zwischen Paragleiter und bzw. einer langen zwischen Drachen und Rettungsschirm, ebenso auf Länge zwischen Wurfcontainer bzw. Auslösegriff achten!
- alle 2 Jahre Karabiner austauschen (eventuell auf Stahl / Alu Karabiner umrüsten).
- gültiger 2 Jahres bzw. 5 Jahres Check bei Para- bzw. Hängegleiter vorhanden (Stempel am Gerät plus Protokoll dazu vorhanden)
- Rettungsschirm packen (zumindest einmal jedes Jahr, wenn älter als 10 Jahre erneuern)
- Gurtzeug checken (Nähte, Wurf- bzw. Außencontainer, Splinte, Protektor, Rausfallsicherung etc.)
- 30 Meter Rettungsseil mit dabei ebenso Signalstift mit Leucht- und Rauchpatronen.
- Beschleuniger intakt, auf richtige Montage achten (Brummelhaken, Seile, Umlenkrollen)
- Knöchelhohes Schuhwerk, Wärmeschutz-Overall, Sturmhaube, Handschuhe, Instrumentierung etc.
- Helm intakt, integral, Kinnband, Ohren frei, nicht beschädigt (Prüfnorm).
- Kopie von Piloten-Lizenz und Haftpflichtversicherung im Gurtzeug verstaut, Originale bleiben zu Hause.
- wichtig! Nicht vergessen! Regelmäßig Sicherheitsmitteilungen lesen unter (www.dhv.de)
- wie steht es darüber hinaus mit der geistigen und körperlichen Fitness? (eventuell Vorsorgeuntersuchung)?

Das „Jahresabschluss Fliegen“

findet wieder am Donnerstag 31. Dezember 2009 am Landeplatz statt.

Beginn ab 11.00 Uhr - Glühwein, Weihnachtsgebäck, Verhackertes u.v.m.

Frohe Weihnachten

**und viele kleine Wunder im neuen Jahr!
Allen Piloten wie immer ein**

"Gut Land"

wünscht dir von Herzen Bruno

ANKÜNDIGUNG:

In Zusammenarbeit mit Karlheinz und Erwin Ausserhofer (Falken Club) findet das nächste

„Fledge Treffen“

28./29. August 2010 in Lienz statt.