

FLASH NEWS:

wir stehen vorne an!

Nr. 99

Ausgabe 3
Juni 2002

1

FLIEGERÄRZTE:

Dr. Lahoda (Zell am See) Tel. 06542-57251
Dr. Bachmann (Kolbnitz) Tel. 04783 - 2375
Dr. Reinprecht (Mühlbach) Tel. 06566 - 430

ÖSTERR. AERO CLUB:

Tel.: ++ 43 - 0 1 - 718 72 97
Blatt Gasse 6, A - 1030 Wien

NÄCHSTER ERSCHEINUNGSTERMIN:

21. Dezember 2002

URHEBERRECHT UND INHALT:

Girstmair Bruno
A - 9900 Lienz, Beda-Weber-Gasse 4

DEUTSCHER HÄNGEGLEITERVERBAND:

Tel. ++ 49 - 0 8022 - 9675 0
Miesbacher Str. 2, D - 83701 Gmund Tegernsee

- | | |
|--|------------------------------------|
| 0. IN EIGENER SACHE | 7. BESCHISSENE LAGE AM ZETTERSFELD |
| 1. UNFÄLLE & STÖRUNGEN | 8. AUSTRIALPIN KARABINER |
| 2. LEISTUNG PUR | 9. WORÜBER MAN SPRICHT |
| 3. LIENZER BERGBAHNEN „KEIN ENDE IN SICHT“ | 10. KLATSCH TRATSCH AM LANDEPLATZ |
| 4. WETTBEWERBE | 11. TERMINE UND EREIGNISSE |
| 5. UNFALLREFERENT LEGTE AMT ZURÜCK | 12. EINFACH ZUM NACHDENKEN |
| 6. PARADIESS FÜR HUNDEFREUNDE | 13. SICHERHEITSMITTEILUNGEN |

TONBAND DIENST: 0900 - 91 15 66 06

METEO DATA LIENZ: 0 4852 - 71 355

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

PERSÖNLICHER AUSKUNFTSDIENST:

0900 - 970 940

WETTER HOTLINE: 045 - 901 44 901

AUSTRO CONTROL: 01 - 17 03 - 0



0. IN EIGENER SACHE:

Frühstücksfliegen: Es ist schon eine tolle Sache, wenn es wieder heißt: 6 Uhr früh Abfahrt am Landeplatz! So auch am Samstag, 7. September, ein wunderschöner Sonnenaufgang um ca. 6 Uhr 40 anschl. Frühstück auf der Hochsteinhütte serviert von der Familie Rauter, bei der ich mich auf diesem Wege recht herzlich bedanken möchte für das zeitige Aufsperrern der Hütte. Danach erfolgt der Spaziergang zum Startplatz und dann liegt einem Lienz zu Füßen - eine Stadt im Erwachen, einmalige Eindrücke, die jeder unterschiedlich wiedergibt. Perfekte Landung und wieder einmal ist etwas auf der Habenseite zu verbuchen, so der Tenor aller Piloten. Auch heuer wieder wurde diese Einrichtung nicht nur von Gastfliegern, sondern auch von unseren einheimischen Piloten rege angenommen.

Doch dann gibt es ein Erwachen der ganz anderen Art. Ein Anruf vom Mautner der Hochsteinstrasse schaffte das Unmögliche. Dieser holt einen unbarmherzig in die Realität zurück und das beinhart ohne Wenn und Aber.

„Wenn ihr noch mal hochfährt ohne zu zahlen, dann wird rigoros angezeigt, denn hier handelt es sich schließlich um eine Privatstrasse“, so die Aussage des Mautners.

Was geht denn eigentlich in den Köpfen der Verantwortlichen solch einer Weggemeinschaft (Obmann) vor? Es ist ja nicht der Fall, dass unsereiner nicht bereitwillig zahlen will, wenn aber der Schranken offen ist und kein Mautner vor Ort die Hand aufhältet (Raubritter), dann wird eben gefahren; sowohl rauf als auch runter!

Wie engstirnig und kleinkariert hier vorgegangen wird, bleibt wahrscheinlich ein Phänomen der Osttiroler. Anstatt den ohnehin dahin schwelenden Tourismus auf die Beine zu helfen, werden noch mehr Schikanen aufgebaut, damit schlussendlich noch mehr Gäste vergrämt werden und diese somit der Region den Rücken kehren. (Siehe dazu unter der Rubrik *Lienzer Bergbahnen*)

Nach einem konstruktiven Gespräch mit dem verantwortlichen Obmann der Weggemeinschaft wurde nun vorläufig ein Kompromiss vereinbart. Im nächsten Jahr wird dann die Maut im Fahrtgeld mitinkludiert eingehoben. Ich glaube mit € 6,- immer noch ein akzeptabler Preis und für beide Seiten eine annehmbare Lösung.

Doch es geht noch munter weiter! Nun hat sich auch noch die Agrargemeinschaft angemeldet, die für die Benützung des Startplatzes am Hochstein nun mitnaschen will! Kein Scherz, hier finden erst noch diesbezüglich Verhandlungen statt. Informationen darüber gibt es dann in der nächsten Ausgabe der News?

Fazit: Was übrig bleibt in dieser Angelegenheit, ist mehr als nur ein fahler Beigeschmack.

UNFASSBAR: Hier nun ein Bericht, verfasst von Veronika und Erich Vanis, wofür ich mich auf diesem Wege recht herzlich bedanken möchte.

Der 20. August 2002 ließ alle Fliegerherzen höher schlagen - ein wolkenloser, störungsfreier Sommertag. Auch wir, Erich und ich, konnten unseren "Pflichtflug" vom Zettersfeld genießen. Glücklicherweise gelandet, beobachteten wir alle bunte Tupfen am tiefblauen Himmel, die zu Tale schwebten.

Plötzlich taucht ein älteres Schirmmodell (Pro Design Compact) aus Richtung Kollnig auf - auffallend für uns deshalb, da er einerseits ein Vorgängertyp von Erich war und andererseits sehr farbenfroh war. Langsam gleitete dieser "Oldie" herab - plötzlich klappte eine Seite weg, dann die nächste, drehte negativ - völlig deformiert sackte er nieder. Beim Anblick dessen sahen wir einen Absturz entgegen, uns stockte der Atem. Siehe da - ca. 2 bis 3 Meter über dem Boden öffnete sich der Schirm wieder und fiel gebremst auf eine steile Wiese auf.

Was war geschehen, wie konnte bei diesem ruhigen Windverhältnissen um ca. 10.30 Uhr so etwas passieren, fragen wir uns. Sofort eilten wir zur Unglücksstelle, das Schlimmste befürchtend. Von Weitem sahen wir Bewegung unterm Schirm - der "Pilot" steht zumindest wieder - ein kleines Aufatmen wird spürbar. Als ich vor dem Verunglückten stehe, schauen mich geschockte Augen eines ca. 13 - 15 jährigen Buben an. Auf die Frage, ob ihm etwas passiert sei, zeigte er auf eine kleine Oberarmverletzung, sonst sei alles in Ordnung. Vorsichtig versuchte ich zu erkunden, wie dieser Zwischenfall zustande kam. Er könne sich das nicht erklären, wusste nicht, warum dieses bunte Dach über ihm zusammenklappte. Nun war ich noch neugieriger und fragte nach seinen vorangegangenen Flügen und wo und ob er schon geschult habe. Verstört berichtete er, sein Vater hätte ihm "ein bisschen etwas gezeigt", vom Übungshang hätte er schon mal zu fliegen probiert. Die Erklärung stand fest: ein verantwortungsloser "Vater" schleicht sich zum verbotenen Kollnig, um von niemanden gesehen zu werden und schickt sein Kind ins Verderben. Was will er mit dieser Aktion bezwecken? Vor seinem Sohn seine Tapferkeit beweisen, ihm das Gruseln lehren oder Abenteuer bieten?

Auf jeden Fall wird dieser junge Mensch nie auf die Idee kommen, den schönen Sport des Paragleitens auszuüben, schade. Den "Vater" an den Pranger!!



1. UNFÄLLE & STÖRUNGEN:

Sillian: Am Sonntag, 20. Juli, startete Jesacher Werner mit seinem Paragleiter vom Startplatz Thurnthaler. Bedingt durch aufkommendes Schlechtwetter musste der Pilot vorzeitig landen. Wegen einem Flugfehler musste der Pilot eine Baumlandung in Höhe Stalpen machen! Der Pilot blieb dabei unverletzt.

Greifenburg: Von Anfang Juni bis jetzt gab es 3 Fehlstarts mit den Drachen, die alle glimpflich endeten - mit Geräteschaden. Bei den Gleitschirmfliegern gab es, abgesehen von den vielen Startabbrüchen, ebenfalls 3 Fehlstarts mit jeweils Fußverletzungen vom Knöchelbruch bis zur Bänderzerrung.

Im August gab es einen Fehlstart mit einem Tandemschirm, wobei sich der Pilot eine Knieverletzung zuzog. Im Juli stürzte ein Gleitschirmflieger kurz nach dem Start bei böigen Ostwind durch einen massiven Klapper ca. 10m ab. Dank des Protektors erlitt er nur Prellungen. Weiters gab es 3 Baumlandungen von Gleitschirmen, bei denen sich 2 selbst befreien konnten und einer von der Bergrettung aus dem Baum geborgen werden musste. Alle blieben unverletzt.

Am Übungsstartplatz Wiesflecker vergaß ein Gleitschirmflieger die Beingurte zu schließen, bemerkte dies sofort nach dem Start und setzte daraufhin zu einer Notlandung am Startplatz an. Dabei zog er sich einen komplizierten Knöchelbruch zu. (Wie man sich erzählte, soll es sich um einen Fluglehrer gehandelt haben.)

Anfang August überschlug sich ein Drachenflieger in der Luft. Es herrschten mäßig turbulente Bedingungen. Nach Angaben des Piloten flog er in ca. 2000 m Seehöhe in bockige Thermik. Aus Unachtsamkeit riss es ihm die Basis aus der Hand, anschließend überschlug es ihn wahrscheinlich 3 mal. Dann brach ein Außenflügel und er saß im Fluggerät, warf den Rettungsschirm und landete auf schwierigem Gelände in einer hohen Fichte. Er musste von der Bergrettung geborgen werden, blieb Gott sei dank unverletzt.

Schwere Verletzungen zog sich ein 17jähriger Drachenflieger bei der Landung am Landeplatz Greifenburg zu. Bei böigen Landebedingungen stürzte er im Endanflug aus ca. 10 m Höhe seitlich über eine Fläche ab.

Lienz: Am Samstag, 27. Juli, startete Bernd Hahnböck im Rahmen des Flugevents „Airsession“ als Acropilot vom Startplatz St. Mandl mit seinem Gleitschirm Edel Millennium. In Höhe Landeplatz begann der Pilot mit einer mehr oder minder beabsichtigten Akrobatikeinlage, die er bis fast auf Bodennähe (5 Meter) auch durchzog. Wahrscheinlich überschätzte der Pilot dabei sein Können und schlug in das für die Schulung bestimmte Simulatorseil. Dabei erlitt der Pilot einen Armbruch und eine schwere Gehirnerschütterung. Nach der Erstversorgung wurde der Pilot mit der Rettung in das BKH - Lienz gebracht und weiter nach Klagenfurt überstellt.

Sillian: Am Samstag, 27. Juli, startete Roland F. aus der Schweiz mit seinem Paragleiter vom Startplatz Peters berg. Bedingt durch starken Ostwind klappte sein Schirm in einer Höhe von ca. 4 bis 5 Meter ein und der Pilot stürzte auf eine abfallende Wiese. Beim Aufprall zog sich der Pilot Rückenverletzungen zu. Nach der Erstversorgung wurde der Verletzte mit dem Heli in das BKH - Lienz geflogen.

Sillian: Am Sonntag, 28. Juli, startete Jörg H. aus der Schweiz mit seinem Paragleiter vom Startplatz Thurntaler. In der Startphase übersah der Pilot durch Unachtsamkeit einen in der Wiese liegenden Stein, überknöchelte mit dem rechten Fuß und kam dabei zu Sturz. Dabei zog sich der Pilot einen Knöchelbruch zu und wurde nach der Erstversorgung mit dem Heli in das BKH - Lienz gebracht.

Lienz: Am Sonntag, 28. Juli startete Proske Franz mit seinem Paragleiter Skywalk Serak vom Startplatz St. Mandl. In einer Höhe von ca. 20 Meter über dem Landeplatz kollabierte der Schirm wegen starken Windes und Turbulenzen zusammen. Der Pilot stürzte aus einer Höhe von ca. 20 Meter senkrecht zu Boden. Er erlitt dabei schwere Verletzungen und wurde nach der Erstversorgung mit der Rettung in das BKH - Lienz gebracht.

Amlach: Am Sonntag, 28. Juli, meldete ein deutscher UL – Pilot, dass gegen 10 Uhr vormittags ein Paragleiter eine Baumlandung in Amlach gemacht hat. Nachforschungen blieben ergebnislos, denn schon ca. 1 Stunde später war der vermeintliche (blaue) Schirm schon weg- bzw. heruntergenommen worden?

Lienz: Mitte Juli startete Ruggenthaler Jo mit seinem Hängegleiter WW - Fusion vom Startplatz Ebnerfeld. In der Startphase kam der Pilot nicht frei - ein Fehlstart war die Folge. Der Pilot blieb bei diesem Vorfall unverletzt.

Lienz: Am Dienstag, 30. Juli, startete Kofler Daniel mit einem Paragleiter Ozon Vibe XS zu einem Probeflug vom Startplatz St. Mandl. Laut Augenzeugen hatte der Pilot einen Leinenüberwurf in der Startphase nicht bemerkt (kein Kontrollblick). Nach Freikommen vom Hang versuchte der Pilot (eigene Angaben) die Ohren anzulegen geriet dabei in den Sackflug und stürzte aus einer Höhe von ca. 10 Meter ab. Der Pilot erlitt dabei eine Gehirnerschütterung und Prellungen.

Sillian: In der ersten Augustwoche gab es im Fluggebiet Sillian einen Ausleiner. Der Pilot betätigte das mitgeführte Rettungsgerät und blieb bei diesem Vorfall unverletzt. Nähere Informationen wurden dazu leider nicht in Erfahrung gebracht.

Sillian: Am Mittwoch, 10. August, startete ein 50jähriger Paragleiterpilot aus Deutschland vom Startplatz Sillianer Sattel. Beim Startlauf stolperte der Pilot wodurch sich der Gleitschirm nicht vollständig öffnete. Bedingt dadurch stürzte der Pilot ca. 20 Meter nordwestlich des Startplatzes auf einen Almboden. Der Verletzte erlitt dabei Verletzungen unbestimmten Grades und wurde nach der Erstversorgung mit dem Hubschrauber C7 in das BKH - Lienz gebracht.

Lienz: Am Sonntag, 18. August, versuchte ein oberösterreichischer Paragleiterpilot (Mac Eden) wegen rasch aufziehendes Schlechtwetter am Ost Startplatz eine Toplandung durchzuführen. Dabei hatte der Pilot sichtlich grössere Probleme und kam deshalb bedingt auf dem ostseitig befindlichen Trafo Häuschen (Hütte) zum Stillstand. Der Pilot blieb bei diesem Vorfall unverletzt.

Lienz: Am Dienstag, 20. August, startete ein 13 oder 15jähriger Jugendlicher aus Wien mit einem Paragleiter vom Startplatz Kollnig (gesperrt). Wie zu erfragen war unter Aufsicht seines Vaters. In Höhe Peheimhof drehte der Schirm negativ weg und erst kurz vor dem Boden öffnete sich dieser glücklicherweise selbständig wieder, so die Augenzeugenberichten. Der Jugendliche hatte dabei großes Glück und blieb bei diesem Vorfall völlig unverletzt.
(Siehe dazu Bericht unter Punkt 00)

Leisach: Am Freitag, 6. September, stürzte ein 31jähriger Tscheche beim Landeanflug bedingt durch einen Strömungsabriss aus ca. 3 Meter Höhe auf den Fussballplatz in Leisach ab (beim Dolomitenmann-Training) Dabei zog er sich einen Lendenwirbel- und Armbruch zu. Der Pilot wurde mit der Rettung in das BKH - Lienz gebracht.

Leisach: Am Samstag, 7. September, startete ein deutscher Pilot mit seinem Paragleiter vom (Damenstart) am Hochstein (Dolomitenmanneteilnehmer). Beim Landeanflug auf den Leisacher Fußballplatz legte der Pilot die "Ohren" (Abstiegshilfe) zuviel an. Dabei stürzte der Pilot aus ca. 10 Meter Höhe zu Boden. Der Pilot erlitt dabei schwere Verletzungen (Beckenbruch). Nach der Erstversorgung wurde der Verletzte in das BKH - Lienz gebracht.

Lienz: Am Samstag, 7. September, startete Rodlauer Patrick mit seinem Paragleiter vom Startplatz Kuhbo dentörl zu einer beabsichtigten Zwischenlandung auf der Moosalm (Dolomitenmannbewerb). Beim Landeanflug flog der Pilot dabei in das Liftseil der Hochsteinbahn II Sektion. Er blieb bei diesem Vorfall unverletzt, der Seilbahnbetrieb musste dadurch bedingt 20 Minuten eingestellt werden.

Kirchberg: Am Samstag, 21. September, verunglückte Lorenzoni Helmut sen. im Alter von 70 Jahren mit seinem Hängegleiter tödlich. Helmut streifte beim Landeanflug einen Baumwipfel und stürzte fast senkrecht zu Boden. Trotz sofortigen Einsatzes von Rettungskräften verstarb der Pilot noch an der Unfallstelle.

P.S.: Lorenzoni Helmut Senior war ein guter Bekannter von mir und einer der noch wenig aktiven Drachenflieger der ersten Stunde, der viele spektakuläre Erstbefliegungen durchführte, aber auch viele Meistertitel gewann. Ein Pilot, der nun durch seinen Tod eine große Lücke aufat bzw. hinterlässt.



2. LEISTUNG PUR

Boomerang-Fieber in Lienz: Die Symptome sind hier mehr als klar definierbar: Streckung über 6,4 max. Speed beschleunigt ca. 64 km/h, minimales Sinken bei 0,9 m/sec., Zulassung Breitenerprobung. Es sind die zur Zeit schnittigsten und ästhetischsten Flügelprofile, die sich schon alleine durch den Anblick von anderen Paragleitern mehr oder minder deutlich unterscheiden.

Eingeleitet hat das Boomerang-Fieber in Lienz kein geringerer als Schusteritsch Sigi, der im Februar bereits zuschlug - über die Preisklasse reden wir hier ganz einfach nicht - nur soviel sei gesagt - Qualität hat eben seinen Preis. Dann folgte Kofler Franz, nicht lange darauf warten ließ Kofler Daniel, der die Hinhalte-Taktik von Nova (Radon Ankündigung) satt hatte. Goller Manuel wird wahrscheinlich als nächster zuschlagen, denn ein Hinterhereilen in punkto (wer fliegt höher und weiter und noch schneller) soll keinesfalls so hingenommen werden! Keine Frage, hier handelt es sich um einen (wirklichen) weiteren Schritt in punkto Leistung und Innovation im Schirmbau. So hat z.B. ein Omega 5 keine wirkliche Verbesserung gebracht, außer in der Ankündigungspolitik. Übrigens: der Omega 6 wird schon jetzt wieder angekündigt. Nicht so bei den Firmen *Gin*, *Nova*, *UP* oder *Gradient*. Hier gab es definitiv sichtbare Steigerungen zu verzeichnen.

Inwieweit das Potential (Leistungszuwachs) von den Piloten auch verarbeitet werden kann, wird wohl ganz einfach die Zukunft zeigen. So geht Daniel in punkto Leistung schon wieder einen Schritt weiter. Nun kommt UP Trango Race in einer speziellen „Acro Version“ (limitierte Auflage) als nächstes ins Haus!

Wenn man so den Insiderberichten glauben schenken darf, geschieht ja einiges im Hintergrund: Rettungsabstieg hier, unkontrollierbarer Flugzustand dort, Absturz, Verkauf der gesamten Ausrüstung ist dann die Folge - niemand außer der Piloten selbst, weiss, welche Erlebnisse die Jungs dabei hatten bzw. damit erlebten. Überlebt heißt es hier ganz einfach und jetzt lautet das Motto: *„Erstmal Zurückstecken UND wieder kürzertreten!“* Denn man lebt schließlich nur einmal, außer - eh klar - James Bond!

Am 17. September fand erstmalig ein Vergleichsfliegen zwischen einem Boomerang (Kofler Daniel), Avax (Bridnik Rok) und einem Expert (meine Wenigkeit) vom Startplatz St. Mandl aus statt. Bei fast perfekten Testverhältnissen kam folgendes Ergebnis zum Vorschein: in punkto minimales Sinken spielt der Expert alle Stückeln, im Bereich der Höchstgeschwindigkeit liegt der Boomerang klar vorne und auch im Bereich der Trimmspeed gibt es sobald keine Konkurrenz. Aus diesen Ergebnissen bzw. Erkenntnissen sollen keine wie immer gearteten Rückschlüsse getätigt werden. Hier handelt es sich um reine Wettbewerbsgeräte, welche nur von Piloten geflogen werden sollten. Die auch mit den zu erwartenden Konsequenzen bestens bzw. den daraus resultierenden fatalen Folgen vertraut sind!!!!



3. LIENZER BERGBAHNEN „KEIN ENDE IN SICHT“

Die Zeit ist reif! Trotz vierteljährlichem Aufzeigen über zig Jahre hinweg der Missstände in den News, geschieht einfach nichts. Möglicherweise ist genau das Gegenteil der Fall – wir lassen uns nichts vorschreiben und schon gar nichts diktieren. Deshalb: jetzt erst recht!

Die Jungs von den Lienzer Bergbahnen wollen ganz einfach nicht dazulernen. Denn heuer gibt es in der Sommersaison bei der Ausstellung der Wochen, sprich nun "Osttirol Card", nun schon zum dritten Mal das Problem: die Card gilt nicht für die Beförderung von Sportgeräten bzw. die Anlage und darf pro Tag nur einmal genützt werden. Dieser Vermerk ist nach wie vor auf der Rückseite (Folder) der Osttirol Card angebracht. Dazu folgender Tatsachenbericht.

Schmidt Werner, Paragleiterpilot aus Deutschland, wollte am 24. August an der Kasse der LBB eine Osttirol Card für 8 Tage kaufen. Die Dame an der Kasse ließ aber durchblicken, dass im gegenständlichen Fall (Paragleiterpilot) nur eine Saisonkarte zu erwerben möglichen wäre (€ 55.-).

Von anderen Piloten erfuhr der Betroffene, dass es sehr wohl möglich wäre, mit der Osttirol Card auch als Paragleiterpilot nach oben befördert zu werden. Die nun notwendige Aussprache mit dem verantwortlichen Geschäftsführer Alexander Trojer endete schließlich mit einem verbalen Schlagabtausch. „Wir haben unsere Bestimmungen und Beförderungsrichtlinien etc.“, so die knallharte Antwort des kaufmännischen Leiters.

Was übrig blieb ist „einer mehr“ von eben viel zu vielen verärgerten Seilbahnbenützern. Tun die wirklich, was sie wollen, die Lienzer Bergbahnen?

Weiterer Vorfall bei den LBB: ein Pilot kommt um 11.40 Uhr zur Talstation und mußte erstaunt feststellen, dass der Seilbahnbetrieb bereits eingestellt wurde. Auf die Frage hin, warum schon so früh geschlossen wurde, kam die wohl unverfrorene Antwort: „Keine Fahrgäste sprich Besucher mehr!“

Ebenso Anfang August wurden Piloten wieder abgewiesen, obwohl diese zu regulären Geschäftszeiten die Seilbahn benutzen wollten.

Herbig Andreas, Paragleiterpilot aus Aachen, fragt nach der Osttirol Card und sagt sogleich, dass er Pilot sei, daraufhin kam die Antwort: „Offiziell ist das zwar nicht erlaubt aber,...“. Wahrscheinlich gab es eine interne Anweisung das Problem 1x Benützung bzw. Sportgerät toleranter zu handhaben, um Eskalationen zu vermeiden. Auch die Matreier Bergbahnen pflegen dieselbe Vorgangsweise wie ihre Lienzer Kollegen bezüglich der Osttirol Card!

Pokorny Günther schreibt dazu:

MO.8.7.2002 ca 12.40 Uhr Ankunft Parkplatz LBB

12.44 Uhr vor versperrter Eingangstüre

" Gespräch mit anwesender Putzfrau: „....Die Tür wurde um 12.43 Uhr zuge-

sperrt!!!...,fragens ums Eck !“ Ich laufe ums Eck, die Stiege hinauf, klopfe an die Tür, keine Reaktion,

laufe hinunter - um 12.47Uhr läute ich an der Gegensprechanlage ,Aussage des Personals:“ Es ist zu spät!“

Gespräch mit angekommenen deutschen Urlaubern - Unverständnis und Kopfschütteln!

ca.12.50 Uhr: Intervention bei Betriebsleitung durch Fenster über der Kasse mit Hinweis

auf Urlauber - ohne Erfolg! Frust bei deutschen Gästen übers Urlaubsland Tirol - Frust beim Paragleiter.....!

Das wär's, lieber Bruno !

Kofler Daniel schreibt dazu: Es war am 8.8.2002, den ganzen Vormittag hatte es geregnet, am Nachmittag hörte der Regen auf und ich bekam von Klaus um zirka 14.30 Uhr einen Anruf, bei dem wir uns auf einen Flug vom Zettlersfeld um 16 Uhr verabredeten.

Mit von der Partie war auch Ritschi und seine Freundin. Kurz nach 16 Uhr trafen wir bei der Talstation ein. Das Wetter war okay, es hing noch vereinzelt Nebel in den Hängen, auf jeden Fall nicht schlecht und das schon den ganzen Nachmittag. Die Bahn hatte geschlossen und ein Schild erklärte, das bei Schlechtwetter kein Betrieb der Bahnen vorgesehen sei, aber um 17 Uhr die Gondel kurz fahre, der Sessler aber geschlossen bleibe. Nach kurzem Warten, bei dem uns mehrere Touristen ansprachen, was denn nun los sei mit dem Bergbahnen, da auch sie hinauf wollen, fuhren wir hinauf zum Ebnerfeld.... Du weisst ja!?

Die Hauptverantwortlichen dazu: Stadtgemeinde Lienz, Tourismusverband, Aufsichtsrat bzw. der kaufmännische Leiter hüllen sich in bekannter Manier in Zurückhaltung. Die haben zur Zeit wahrlich andere Probleme – denn momentan gibt es wieder Verhandlungen mit dem Liftkaiser „Schulz“

zwecks Übernahme der Lienzer Bergbahnen. Dann Ausbau des Vierersesselliftes (Faschingalm), Beschneigung am Zettlersfeld bzw. Hochstein und das alles wird noch dazu überschattet von einer mehr als fragwürdigen Finanzgebarung, die natürlich ohnedies alles in zweifelhaftes Licht rückt!



4. WETTBEWERBE:

Nilljoch Trophäe: Ein Paragleiterbewerb, veranstaltet vom Para Team Virgen. Dieser hätte am Samstag, 10. August, statt finden sollen. Warum die Jungs um Mario Trojer den Termin im Juli aufgaben und in den August verlegten, entzieht sich meiner Kenntnis. (Gras bzw. die Heu und Grummet Ernte) Dafür gibt es einen kleinen Rückblick in die Vereinsgeschichte, verfasst ebenfalls von Trojer Mario, wofür ich mich auf diesem Wege recht herzlich bedanken möchte.

Hallo Bruno! Hier einige Interpretationen zu unserem 10-Jahr Jubiläum. Das Para-Team Virgen ist seit 26.12.1991 eine Sektion der Sportunion Virgen.

An diesem Tag wurde unsere Sektion im Gasthof Edelweis in Obermauern mit 18 aktiven Mitgliedern ins Leben gerufen. Es dauerte nicht lange und wir konnten 5 weitere Piloten für unseren Club interessieren.

Mit dann 23 Piloten waren wir zu der Zeit der zweit größte Fliegerclub in Osttirol!

Am 26. April 1992 erfolgte der Startschuß zur 1. Nilljoch Trophäe die mit 42 Teilnehmern zu einem großen Erfolg für unser junges Team wurde. Mit der Teilnahme auch von unseren Piloten an anderen Osttiroler Bewerben sind wir dann alle zu einer großen Fliegerfamilie geworden.

Als Hauptorganisator der Nilljoch Trophäe war ich steht's auf Sicherheit für Teilnehmer und Zuschauer bedacht deshalb war für mich die Bergrettung am Startplatz und das Rote Kreuz am Landeplatz immer Selbstverständlich. Bis 1997 war ich Sektionsleiter und Clubobmann bei unserem Verein und bin bis zum heutigen Tag als Stellvertreter tätig, was ich nie bereut hab.

Die diesjährige Jubiläums-Trophäe sollte von Spannung und Action kaum mehr zu überbieten sein, mit Live Musik, Acro Show u. v. m.. Doch leider hatte der heilige Petrus kein Einsehen mit uns aber der Bewerb wird heuer noch über die Bühne gehen in abgeschwächter Form.

Den Termin müssen wir uns noch überlegen aber Du wirst ihn freilich noch erfahren!

Ich hoffe mein kleiner Rückblick gefällt Dir einigermaßen und verabschiede mich mit schönen Fliegergrüßen aus Virgen. Mario

Sajat Trophäe: Auf die Einladung von Obmann Adam Pichler kamen ca. 26 Piloten am Samstag, 24. August, nach Prägraten. Die Flugaufgabenstellung lautete: maximal 1,5 Stunden Zeit, 2 Bojen und anschließend eine Ziel- sprich Punktlandung. Es wurde charmant ein Anmeldeformular und ein Essens- und Getränkegutschein überreicht. Übrigens die Auffahrt mit der Seilbahn war mit inkludiert, und somit waren € 20.- Startergeld sicher gerechtfertigt.

Das erste Abenteuer war schon die Auffahrt mit der Seilbahn (2 Personen plus 80 kg Gepäck) war am angebrachten Schild zu lesen. Doch die Jungs vollbrachten ein wahres Bravourstück in punkto maximaler Zuladung. Für mich beeindruckend die neu errichtete Sajathütte oder besser gesagt Sajathaus, das sich formschön in die Landschaft einfügt. Nach einem gekonnt durchgeführten Briefing (Schauerwolken zogen bereits auf) hieß es Fenster für 1,5 Stunden offen. Sogleich stürzten sich die Piloten auf die Bewältigung der gestellten Aufgaben. Die Taktiken waren unterschiedlich dementsprechend, auch die fliegerischen Leistungen. Aufgefallen ist z.B. Walder Leo, der sich wie eine Katze am Hang fast berührend empor gearbeitet hatte und sogleich auch in der Wolkenbasis verschwand. Auch Maier Ingo zeigt viel Gefühl und verschwindet bald im Wolkenmeer. Dann geht die Meute voll beschleunigt also direktissima zur Nilljoch Boje. Diese wird dann gleich zweimal umkreist. Es wird versucht, die Startnummer akustisch dem Bodenpersonal mitzuteilen, und dann ab wieder nach Westen. Doch die Aufwinde ließen zu wünschen übrig, es wurde sprichwörtlich Hang gekratzt um Zeit zu schinden! Doch auf einmal wird der aufkommende Schauer immer bedrohlicher und der Wind schlägt am Landeplatz bereist auf West durch. Also Ohren anlegen und runter – man weiß ja nie – im Landeanflug dann gleich mehrere Piloten, die ganz einfach runter wollten. Lokalmatador Pichler Adam hat in solch einer Situation natürlich den Vorrang eingebaut! Perfekte Landung und schon kommt leichter Regen auf, aber noch immer befinden sich mehrere Piloten in der Luft. Erkannten diese die Zeichen der Zeit nicht oder wussten diese schon, dass der Schauer bald vorbei sein würde? Wie auch immer – Blasisker Josef (Ultra Brutal Team) kommentierte zwischenzeitlich die Flüge und Landungen etc. vom sicheren Boden aus in gekonnter Manier. Danach gab es noch ein Zielfliegen für die noch verbliebenen Piloten - Sieger wurde Aßmair Meinhard vor Edlinger Richard und Schusteritsch Sigi. Ein nette Veranstaltung, bei der sich die Jungs viel Mühe gaben. Ich bin gerne dabei

und werde auch bestimmt wiederkommen, um die Verbundenheit mit den dort ansässigen Fliegern unter Beweis zu stellen. Wie heißt es so schön: Es gibt mehr, das uns verbindet, als das uns trennt!

Aufgefallen ist: jeder Pilot wurde am Start mit „Glück ab und Gut Land“ einzeln verabschiedet. Gritzer Norbert und Peter reisten bereits am Freitag an und flogen Samstagmorgen ins Tal – mit dabei auch Veider Friedl, der manchen Jungs zeigte, wo es lang geht in der Fliegerwelt. Zur Völkerverständigung sollte bei der Liftaufahrt ein Lienzer und Aineter und ein Oberländer darin Platz nehmen. Die Antwort eines Sillianer Piloten kam prompt: „Ein Edelweiß lässt sich schließlich auch nicht verpflanzen!“ Gering war leider auch das Zuschauerinteresse von Gästen und Einheimischen an dieser Veranstaltung. Außer Cloud Sigi und Veider Friedl nahm kein Hopfgartner Pilot am Bewerb teil (Partner Club), auch der Nachbarverein in Virgen glänzte mehr oder minder (nur 2 Piloten) durch Abwesenheit. Ebenso waren keine Flieger aus Matrei zu sehen – Piloten mit Kopftücher oder die Nostalgie Schirmmarke „Condor“ konnte auch nicht gesichtet werden. Die Verkaufspreise der Gastronomie waren auch eher auf „Teurokurs“ ausgerichtet. Na dann Prost!

Dolomitenmann: In seiner 15. Ausgabe noch härter und geiler, vor allem aber "For Men Only". Das Wetter war, so wie wir es in Lienz einfach kennen und gewohnt sind, schön. Hier nun ein Bericht, verfasst vom neuen verantwortlichen Leiter des Paragleiterbewerbes, Blasisker Stefan vom Ultra Brutal Team Hopfgarten.

Nach längerer Zeit wurde wieder in den Dolomiten gestartet, und zwar ca. 200 Meter unterhalb vom Kuhbodentörl, wo schon 1993/94 gestartet wurde. Bei idealem Wetter und leichtem Aufwind, gab es trotz steinigem Gelände wenige Fehlstarts. Zur Flugaufgabe zählten nach Umfliegen der Lämmerköpfe, das Fotografieren einer grünen Insel, die sich in der *Alanriese* befand. Diese Aufgabe hatte zu Protesten geführt. Da einige nicht die entscheidende Stelle überflogen hatten – „ein paar Meter gefehlt“! Hinterher wurden alle Proteste abgewimmelt, sodass jeder auf der Ergebnisliste zu sehen war (außer Spesen nichts gewesen)!

Bei der Landung am Taxermoos kam einem Piloten das Liftseil in die Quere, er konnte sich aber nach 20 min. befreien und den Bewerb bis zum Ziel fortsetzen. Vom zweiten Start (Hochsteinabfahrt) nach Leisach (Fußballplatz) sah man interessante Flüge und Landungen, wobei eine mit einer schweren Verletzung endete. Es war trotzdem ein schöner Bewerb in den Lienzer Dolomiten, der den Piloten und Zuschauern in Erinnerung bleiben wird. Somit möchte ich allen Helfern danken, der Sportunion Hopfgarten und Prägraten und wünsche euch noch schöne Flügen. Glück ab gut Land – Stefan!

Ich möchte mich noch besonders bei meinem Bruder Sepp bedanken, der 10 Jahre den Flugbewerb „Dolomiten Mann“ organisierte und mich weiterhin tatkräftig unterstützt. Auch bedanke ich mich für die Vorflieger Gritzer Peter und *Claud Sigi* sowie bei den Acropiloten, die vor dem Bewerb den Zuschauern ein tolles Programm boten. Gratulation an alle Osttiroler Piloten, die eine starke Leistung zeigten.

P.S.: Im Jahr 2003 wird in Los Angeles erstmalig der „Hollywood Men“ zur Austragung kommen. Bei dem Bewerb „Giant Vulcano“ auf Sizilien handelt es sich um eine weitere „Klonung“ des Dolomiten Mannes.



5. UNFALLREFERENT LEGTE AMT ZURÜCK

Nicht immer alle oder besser gesagt immer weniger ziehen an einem und selben Strang. Denn zu unterschiedlich sind die Auffassungen und Ansichten auch in der Para & Deltaszene. Denke hier z.B. an die fußstartfähigen motorisierten Hänge- und Paragleiter, an die personenbezogene Versicherung und die Schleppausbildung etc.

Da wäre z.B. unser Staud Ossi aus Innsbruck zu erwähnen, der schon seit vielen Jahren unermüdlich Unfälle erfasst, Erhebungen durchführt, Analysen erstellt und zu guter Letzt auch Verbesserungsvorschläge und nicht zu vergessen Kritiken vorbringt. Da er dabei kein Blatt vor den Mund nimmt, hatte Ossi auch die österreichischen Flugschulen im Visier der Kritik und das wahrscheinlich gar nicht zu Unrecht? Hier nun eine kurze Stellungnahme dazu von Staud Ossi.

Hallo Bruno!

Kurz die Geschichte, warum ich das Unfallreferat nicht mehr weiter mache. Kurz nachdem ich den Unfallbericht 2001 fertig hatte, kontaktierte mich das Forum für alpine Sicherheit in Landeck, ob sie den Unfallbericht in ihre Homepage stellen könnten (www.alpinesicherheit.com) nun im Archiv. Ich hatte nichts dagegen. Da ich finde, dass man aus der Schilderung von Unfallursachen doch ab und zu Piloten zum Nachdenken bringt.

Nachdem sich einige spektakuläre Unfälle ereignet hatten, veröffentlichte der ORF in den morgendlichen Landesnachrichten einige Schlussfolgerungen, in der Form eines Interviews, ohne mit mir gesprochen zu haben.

Darauf bekam ich von Himberger ein erbostes Mail:

Auch die TT so wie Antenne Tirol brachten in der Folge einen Bericht. Diese hatten eher einen positiven Grundtenor. Auf meine Anfrage beim DHV (Slesak Karl) erklärte man mir, dass im DHV Unfälle auch diskutiert werden können, wenn sie die Ausbildung betreffen. Nachdem ich diese ganze Geschichte eine Woche überlegt habe, kam ich zum Schluss, dass ich unter diesen Umständen keine Lust mehr habe, diese an und für sich interessante Arbeit weiterzumachen. Soweit die Fakten. Gruß Ossi

Als Sprecher der österreichischen Flugschulen (Himberger Josef) kann und muss auf alle Fälle solch einer Kritik widersprochen bzw. diese dementiert werden, das verlangt nun mal die Politik.

Tatsache ist und bleibt das Phänomen, dass im deutschsprachigen Raum generell versucht wird, alle Unfälle zu vertuschen - außer jene, welche auf Grund der Schwere der Verletzungen sich nicht vermeiden lassen (Erhebungen durch die Gendarmerie). Mit der Niederlegung der Arbeit durch Staud Ossi wurde nun ein Zustand geschaffen, der die Aufarbeitung der Unfälle, die sich in Österreich ereignen, überhaupt nicht mehr gewährleistet. Es ist also dringender Handlungsbedarf gegeben - einmal eine Person zu beauftragen, die bereit ist, die begonnene Arbeit weiterzuführen, den Piloten Unfälle und Störungen unbedingt zu melden, um diese auch erfassen bzw. aufarbeiten zu können. Ein Dank ergeht hier nochmals an „Ossi“ für seinen unermüdlichen Einsatz in der Para & Deltaszene.



6. PARADIESS FÜR HUNDEFREUNDE

Ärgerniss: Am Landeplatz geht es rund - das wird ja immer mehr zu einer Zumutung für die Fliegergemeinschaft. Hundegebell, Hundedreck und Löcher überall. Dann noch die Personen, (Alkis, Asoziale, Drogenjunkies) die am Rande unserer Gesellschaft verkehren. Überhaupt trifft man am Landeplatz nur mehr alte Leute (Seniorenclub). „Wo bleibt die Jugend?“, so die Aussage eines Piloten.

Es soll ein Platz für Flieger und Gleichgesinnte sein, und nicht ein Tummelplatz für die hier oben aufgeführte Personengruppe, meinen diverse junge Piloten am Landeplatz.

Ich nehme diese Kritik sehr wohl ernst, denn dass es zumindest ein gewisses Problem darstellt, ist auch mir bewusst bzw. bekannt. Speziell die von Hunden ausgebaggerten Löcher stellen ein echtes Gefahrenpotential dar. Bei Tiefen von mehr als 30 cm kann eine Landung darin mit bösen (sprich fatalen Folgen) enden. Auch der von den Hunden verursachte Dreck ist ein Problem, für das eine Lösung gefunden werden muss. Auch das Gras wird in Leidenschaft gezogen (ganze Flächen werden nieder gewalzt)! Doch die Steigerung war wohl das Verletzen eines Piloten, der gerade aus seinem Auto stieg. Auch mein Sohn Simon wurde attackiert, ebenso italienische Gäste mit Kindern, die auf einen Besuch zum Landeplatz kamen.

Die wichtigste Forderung ist wohl jene, dass die Hunde unbedingt an der Leine geführt werden müssen und der Dreck vom Besitzer noch an Ort und Stelle beseitigt werden muss und ebenso verursachte Löcher. Das Areal um die Postleite ist für wahr ein Paradies für alle Hundefreunde, das es wahrscheinlich kein zweites Mal im Großraum Lienz gibt.

Eine Ausgrenzung irgendeiner Personengruppe wird es von meiner Seite aus mit Sicherheit nicht geben. Der Landeplatz ist und bleibt ein Ort der Begegnung und der Kommunikation. Ein Platz, der für alle zugänglich ist und bleibt. Um das Problem in den Griff zu bekommen, wird in Absprache mit den Grundstückseigentümern und den Hundebesitzern die Verhalten- und Vorgangsweisen für die Zukunft fest gelegt.



7. BESCHISSENE LAGE AM ZETTERSFELD:

Es ist „zum in die Luft gehen“ für Paragleiter – das ist aber nicht mehr ganz so einfach wie früher. Zwei Beispiele: Steinernes Mandl, 19.7.02– 10 Uhr – etwas W-Wind. - der O-Startfleck daher nicht brauchbar. Am westl. (offiz?) Startplatz mit Windsack nahe der Tränke, zwischen einem hal-

ben Dutzend Kühen, versuchen einige Piloten mit durchschaubarer Zärtlichkeit die Rinder davon zu überzeugen, daß das Wiederkauen etwas weiter weg doch viel bekömmlicher wäre. Aber die bauernschlaun Tiere wissen es besser und rücken nur ungerne und unter vollem Erhalt ihrer Würde langsam westwärts. Dann sucht man sich unter großer Konzentration eine Schirmauflegetfläche. Mitsamt den Leinen und der Anlaufspur braucht man mehr als 30m², die ohne Frischkot zur Verfügung stehen sollten – schwierig! Durchblick ist verlangt bei der Beurteilung der verschieden alten Fladenkrusten - am Zettlersfeld. Wenn man keine Nepali- oder Masaifrau ist, kann man sich da leicht irren ... Unwillkürlich denkt man an unsere Gäste aus der Großstadt, die mit großem Werbeaufwand (z.B. Dolomitenmann) zu uns zum Fliegen herbeigelockt werden und man ärgert und schämt sich über Zustände, die m.M. korrigierbar wären.

Die Steigerung: Sonntag, 28.7.02, 10,30 Uhr: Ideale Start-u. Flugbedingungen. Am offiz.?W-Startplatz fehlt der Windsack. Statt Fliegern nur mehr Fliegen und keine Kuh mehr dort. Ostseitig bewegen sich unprofessionell zwei kurze Plastikbänder für die Windrichtungsanzeige. Fünf Piloten wissen nicht, wieso man „drüben“ nicht mehr starten kann. Ich vermute gleich, daß sich das Rindvieh durchgesetzt hat, denn wahre Zärtlichkeit und Zuneigung muß länger andauern als bloß fünf Minuten und sollte vor allem uneigennützig sein . Die befragten Tollkühnen der Luftfahrt kommentieren das kopfschüttelnd mit der Feststellung „typisch Lienz“.. Nach dem heurigen, schier unglaublichen Verlust des idealen „Kollnig“-Startplatzes sollten Verantwortliche nun Stellung nehmen bzw. erfolgreich ihre Arbeit machen. Gernot Madritsch, Lienz

Startplatz Steiner Mandl: Am Dienstag, 30 Juli, kam ein Leserbrief, von Madritsch Gernot verfasst , zur Veröffentlichung. „Beschissen ist die Lage am Zettlersfeld“ so die Überschrift. Die Schreibweise und die daraus zunehmende Ironie, ist wohl mehr als bewundernswert. Doch werden nur Insider damit klar kommen, was Gernot damit überhaupt zum Ausdruck bringen will.

Jeder kann und soll schreiben, um seinen Emotionen freien Lauf geben zu können. Doch muss auch klar festgehalten werden, dass bestehend rechtliche Vereinbarungen zu respektieren sind. Und diese sagt ganz klar aus, dass während des Sommers der Startplatz nur ostseitig benützt werden darf. Keinesfalls aber, wenn die Kühe ihr Sommerdomizil dort oben einnehmen. Wenn es dann noch zu Wortgefechten und Drohgebärden mit dem verantwortlichen Hirten kommt (kein Toplanding mehr - ansonsten erfolgt Anzeige) wird die ganze Angelegenheit schon sehr bedenklich.

Die Vorgangsweisen um den Startplatz Kollnig oder siehe Flugplatz Nikolsdorf müssten ja wohl den letzten Träumer unter uns aufgeweckt haben. Mit Eskalation und verbalen Attacken wird mit Sicherheit nichts erreicht und schon gar nicht bei unseren Bauern. Ganz im Gegenteil: es wird eher die Situation noch mehr verschlechtern.

Mein Standpunkt dazu war über die vielen Jahre hinweg immer der gleiche und wird es auch weiterhin bleiben. Der Startplatz St. Mandl muss von den Lienzer Bergbahnen sehr wohl im Winter als auch im Sommer offiziell betreut werden. Mit dem Erwerb eines Fahrbahntickets soll auch ein Startgelände bereit gestellt werden. Es kann nicht sein, dass Schifahrer hoch befördert werden und dann keine Erlaubnis zum Befahren des Geländes haben. Hier liegt der Ball ganz klar bei den Lienzer Bergbahnen, die in Verhandlung mit der Alpgemeinschaft Patriasdorf treten muss, um ein ausgewiesenes Startgelände das ganze Jahr über uneingeschränkt zu bekommen(Vertrag).

Leider gab es in der Vergangenheit nicht immer dieselbe Auffassung darüber. Gewisse Personen aus den eigenen Reihen (Hardliner) zahlten der Alpgemeinschaft sogar schon einen ansehnlichen Pachtzins. Ich weigerte mich immer entschieden irgendwelche Zahlungen zu tätigen, denn es handelt sich hier ganz klar um eine Infrastruktureinrichtung. Eine Problematik, die die LBB nur im Gespräch mit der Alpgemeinschaft lösen kann und soll. Der Lienzer Tourismusverband sollte ebenfalls in die Verhandlungen mit einbezogen werden, um eine für alle Beteiligten akzeptable Lösung zu finden. Schließlich haben auch die zähen Verhandlungen rund um den Nikolsdorfer Flugplatz zum Erfolg geführt. (Kostet „uns“ allerdings ein kleines Vermögen.)

Zum Leserbrief von Madritsch Gernot bleibt mir nur noch anzumerken, die Schreibweise trägt mit Sicherheit dazu bei, ein wenig Ironie gepaart mit Erheiterung und Tatsachen die Problematik ein wenig aufzuzeigen. Alle, die Gernot kennen, wissen: hier handelt es sich um eine Person mit extremen Durchsetzungsvermögen und starker charakterlicher Ausprägung! Danke Gernot.



8. AUSTRIALPIN KARABINER:

Hier nun ein paar Informationen zum Thema „Karabinerbrüche von der Firma Austrialpin“.

Stefan Henze Dipl. Ing. schreibt dazu: Sehr geehrter Herr Brunn, sehr geehrte Damen und Herren, als akkreditiertes Prüflabor und Entwicklungspartner für die Festigkeitsfreigabe von sicherheitsrelevanten Bauteilen für die Automobilindustrie, Medizin, Orthopädie und die Geräteindustrie bearbeiten wir täglich Festigkeitsprobleme und Schadensfälle.

Ich selbst bin seit ca. 2 Monaten Mitglied im DHV. Meinen Sonderpilotenschein habe ich erst letzte Woche erfolgreich abgeschlossen. Ich bin also „Neuling“ im Flugsport. Ich hoffe trotzdem Ihnen mit diesen Informationen helfen zu können, bzw. etwas zum sicheren Flugsport beitragen zu können.

Mit Interesse habe ich Ihren Artikel im DHV-Info 116 über die Karabinerbrüche gelesen und bin der Meinung, dass die derzeitige Baumusterfreigabe für Karabiner Mängel aufweist, bzw. geändert werden sollte. Eindeutiger Hinweis, dass eine statische Prüfung nicht ausreicht, sind die aufgetretenen Brüche. **Ziel sollte eine dynamisch dauerfeste Auslegung sein.** Hierzu einige Informationen:

1. Die Belastungen im Flugbetrieb unterscheiden sich von denen des Bergsportes:

Die EN 12275 aus dem Bergsport ist nicht auf den Flugbetrieb zu übertragen.

- Bergsport → Bruchlast entscheidend (Seilfall als Sonderereignis) → statische Auslegung
- Flugsport → dynamische Dauerfestigkeit entscheidend (keine hohen Sonderereignisse)

2. Betriebsbelastungen im Flugbetrieb:

- Max. Körpergewicht 120 kg → 600 N je Karabiner → 60° Kurvenflug (2g) → 1.200 N je Karabiner
- Ungünstige Lastverteilung durch Gewichtsverteilung 70% / 30% → Seite 1 = 720 N / Seite 2 = 1.680 N
- Ungünstige Lasteinleitung an den Schlaufen (liegen nur vorne auf)
- Sonderereignisse ? usw.

Diese Werte sind nur angenommen, bzw. geschätzt. Eine genaue Bestimmung der tatsächlichen Betriebsbeanspruchung, bzw. Kollektive kann nur über eine Betriebsmessung mit einem mit Dehnungsmessstellen applizierten und kalibrierten Karabiner erfolgen.

3. Weitere Einflüsse, die die dynamische Festigkeit beeinflussen und berücksichtigt werden müssen:

- Kerben wirken sich bei statischer Belastung durch örtliche Plastifizierungen positiv auf die Bruchfestigkeit aus. Bei dynamischer Belastung wirken sich Kerben negativ auf die dynamische Festigkeit aus.

Villinger Markus schreibt dazu: Du müsstest noch wissen das Karabiner aus hochfesten Alu im Flugsport immer kritisch sind – in den späten 70er Jahren weiss ich selbst vier Drachenfliegerkollegen die durch Karabinerbruch (hochfestes Alu) umgekommen sind. Die Entwicklung von Aluminiumlegierungen war aber schon lange vor dieser Zeit abgeschlossen – entgegen der Entwicklung bei Verbundstoffen (Carbon, Kevlar etc.) hat sich bei Alu in den letzten 20 Jahren praktisch nichts getan.

Das Problem ist also nicht die Farbe des Karabiners – sondern das Material aus dem es ist - nämlich hochfestes Alu ! Grün, blau, rot oder "chrom" ist wurscht.

Ich hab damals selbst Versuche mit diesen hochfesten Alukarabinern gemacht. Durch äussere Einflüsse – wie harte Schläge von (da gibt's ja viele Möglichkeiten beim Tarnsport etc.) ... - kann es Haarrisse geben und der Karabiner bricht wie Karton... - und man sieht nichts – ausser unter dem Mikroskop oder. Evtl. Lupe.. Wie gesagt ich hab das damals selbst getestet.

Genau aus diesem Grund hat man in der Drachenfliegerei vor 20 Jahre begonnen Stahlkarabiner zu verwenden – nicht weil beim Drachen 5000kg Last auftreten können... . Das gleiche sollte beim Gleitschirm sein – Stahlkarabiner – gibt's ja inzwischen.

Frag den Sepp Himberger oder Walder Helmut – der wird sich an die Karabinerproblematik von damals sicher noch erinnern können Liebe Grüsse Markus Villinger



9. WORÜBER MAN SPRICHT:

Versicherungen: Von einem Drachenflieger Piloten, der zur Zeit im Ausland tätig ist, bekam ich folgenden Sachverhalt zugeschickt. Übrigens: eine Novelle zum LFG wird auch das Versicherungsthema beinhalten. Eines kann vorweg schon gesagt werden: billiger werden die Prämien mit Sicherheit nicht, wenn schon 11. September dafür herhalten muss.

S.g. Hr Tinhof,

Danke fuer die Erlaeuterungen. Diesen entnehme ich, dass die erforderliche Versicherungssumme vom Gesetzgeber verringert, von Interunfall die Praemie fuer Drachenflieger dagegen erhoehrt wurde, mit der Begrueendung eines Attentats in den USA, in das Verkehrsflugzeuge involviert waren. Ist das ein Scherz, oder habe ich mich verlesen oder etwas uebersehen?

Sollte das tatsaechlich die Argumentation von Interunfall sein, ersuche ich um sofortige Aufhebung meines Vertrages.

s.g Hr kostner,

die neuen gesetzl bestimmungen besagen, dass statt der vers.summe von ats 20 mio nur mehr eine von ats 17 mio erforderlich ist. die markante praemienhoehung ist auf die attentate vom 11.9. zurueckzufuehren, aufgrund derer der ruckversicherer eine massive anhebung der praemien des gesamten fluggeschaeftes gefordert hat. es kann keine ermassung mehr gewaehrt werden und es werden alle vertraege per ablauf auf den neuen tarif umgestellt (ohne rabatt).

m f g Gerhard Tinhof Interunfall Versicherung AG

s.g. Hr Tinhof,

Ich bin der Meinung, dass das beigelegte Schreiben keineswegs ausreichend die markante Erhoehung der Versicherungspraemie begrueendet. Es waere fuer die Interunfall AG wohl angebracht, naeher auf die Punkte "neue gesetzliche Bestimmungen" und "neuer

Praemientarif fuer die Flughaftpflichtversicherung" einzugehen. Des weiteren erhaelt der Flugclub in Lienz, bei dem ich Mitglied bin, bei der lokalen Interunfall-Zweigstelle eine Ermaessigung auf die Praemie. Ist diese Ermaessigung bereits beruecksichtigt?

s.g. Herr kostner,

in beantwortung ihrer anfrage teile ich ihnen mit, dass bei der Polizze ein schreiben beigelegt war, das die praemienhoehung erklaert.

liebe grüße Gerhard Tinhof Interunfall Versicherung AG

An: "office.ktn@interunfall.at"

Thema: Luftfahrtversicherung

Ich ersuche um Darlegung der Aenderung meines Versicherungsvertrages (Polizze 3/82/76729199). Wodurch erklaert sich die deutliche Anhebung der Versicherungspraemie auf Euro 96,80 ?

Mit freundlichen Grüßen Albert Kostner

Da komme ich mir ja gepflanzt vor! Ich werde mir eine andere Versicherung suchen. Wo seid ihr (der Club) versichert? Ich werde das erledigen, sobald ich daheim bin.

P.S.: Bei der ACE gibt es die gesetzlich vorgeschriebene Haftpflichtversicherung für € 65. - inkl. Bergkostenversicherung, vorerst noch?

Baumlandung: In der letzten Ausgabe der News berichtete ich von einer Baumlandung, die sich im Bereich Maria Luggau (Lesachtal) ereignet hat. Auffallend war damals, dass der Pilot nicht auffindbar gewesen ist, nur der Schirm mit Gurtzeug blieb zurueck. Nun konnte nach weiteren Nachforschungen mehr dazu erfragt werden.

Die Landung erfolgte in einer Höhe von ca. 30 Meter über Grund. Dabei legte sich der Schirm über gleich 2 Baumwipfel, wo sich dieser dann verhing. Wie zu erfahren war, ist ein Absteigen aus dieser Höhe (so Experten) nicht ganz ungefährlich. Doch der Pilot war gut durchtrainiert. Warum er sofort untertauchte, blieb zumindest bis dato unbekannt. Erst nach 3 Wochen kam der Pilot zur Unfallstelle zurueck - hier handelt es sich um einen 55jaehrigen Deutschen, der mit seinem Paragleiter auf einem Streckenflug unterwegs war.

Der Schirm hing dann noch ganze 6 Wochen auf den 2 Bäumen, was dazu führte, dass immer wieder die Gendarmerie verständigt wurde. Selbst der Hubschrauber von „Jörg Haider“ flog zu dieser Absturzstelle, um sich dort umzusehen. Dann, nach fast 6 Wochen, ging es an die Arbeit. Zuerst kletterte Spiess Heribert zum Schirm hoch, um diesen dort auszulösen, doch all die Mühe war vergebens. Es war schlicht unmöglich den Paragleiter zu bergen. Schließlich wurde der ganze Baum einfach umgesägt, doch auch hier wurde die Arbeit nicht mit dem Erfolg gekrönt. Diese Arbeit vollzog kein geringerer als Seiwald Anton; beide sind uebrigens aktive Paragleiterpiloten.

Der Schirm wurde bei diesem Vorhaben sogar in der Mitte auseinander gerissen und deshalb musste sogleich auch der zweite Baum gefällt werden. Dann war der Paragleiter sprichwörtlich aus dem Blickfeld verschwunden. Die Kos-

ten für den gesamten Einsatz beliefen sich auf ca. € 550.- die beiden Bäume schenkte die Waldgemeinschaft (Besitzer) den im Einsatz befindlichen Arbeitern.

Erst gegen Mitte Juli führte ich ein Gespräch darüber mit Anton, der den kaputten Schirm noch immer aufbewahrt. Er solle doch mal nachsehen, um welchen Type es sich hier wohl handelt, riet ich ihm. Beim Paragleiter handelte es sich um ein Produkt der Fa. „Edel“. Eine Geschichte, die nur das Leben schreiben kann.

E in neuer Medienstar am Osttiroler Fliegerhimmel? Hainzer Klaus
Sponsored by Airtaxi Osttirol - diesen Hinweis sollte man sich für die Zukunft merken. So war der erstmalig veranstaltete Bewerb "Air Session" unter anderem auch auf die Initiative von Klaus zu verdanken.

Am 11. August besuchte ein englisches Filmteam, um Flugaufnahmen zu machen, Lienz. Hainzer Klaus war diesmal der Star. Wegen seinem Unfall (Kollision mit dem Sesselliftseil) wurde das Filmteam (Bullsey) auf die Dolomitenstadt Lienz aufmerksam. Der entscheidende Hinweis entnahm die Filmcrew aus den Flash News, die im Netz jederzeit abrufbar sind.

Auch der Osttiroler Bote widmete eine ganze Seite dem Filmteam aus England in seiner 35. Ausgabe. Denn schließlich war und ist der langjährige Sportredakteur vom Osttiroler Bote, Ebner Walter, auch Augenzeuge des Unfalles am St. Mandl gewesen und nebenbei erwähnt Unterstützer des Drachen- und Paragleitersportes; und das schon seit 26 Jahren!

Hainzer Claus im Siegerteam der Outdoor Trophy Bregenzwald:

Dieser Bewerb (Gegenstück zum Dolomitenmann) fand am 17. August in Lingenau Vorarlberg statt. Insgesamt nahmen an dieser Veranstaltung 34 Teams daran teil.

Hainzer Claus und der Dolomitenmann: Platz 3 im Team und in der Einzelwertung Platz 4.

Hainzer Claus und der Quattrothlon: Platz ?

Ringier Verlag: Interessant zu lesen war folgender Bericht, den ich Mitte Juli zugesendet bekam.
Dem Schweizer Botschafter Thomas Borer, der in Berlin akkreditiert war, wurde eine Sexaffäre angedichtet. Der Ringier Verlag soll sich nun öffentlich dafür entschuldigen und eine Zahlung in einer nicht bekannten Höhe tätigen. Ansonsten droht dem Verlag eine Klage durch ein US - Gericht!

Das dies wahrscheinlich nicht der erste so gelagerte Fall gewesen ist - bleibt daher nur zu hoffen - dass die Einschaltungen bzw. Verkaufspreise im "Fly & Glide" nun dadurch nicht noch teurer werden. Du weißt ja... Die Rechnung zahlt (leider) immer wieder der "Letzte", sprich Konsument - auch für solche Fehler.

Windhose am St. Mandl: Am Donnerstag, 15. August, ereignete sich ein spektakulärer Vorfall am Startplatz St. Mandl. Nach einer Toplandung legten Richi und Ingo ihren Schirm zur Böschung Richtung (Restaurant Moar Pepo) ab. Plötzlich herrschte helle Aufregung beim anwesenden Publikum. Die beiden Schirme wurden 30 Meter in die Höhe gerissen und in Richtung Schoberköpfl Lift verblasen. Ein spektakulärer Anblick, der den Piloten vor Augen führte, welche Gewalten die Natur entwickeln kann. Nicht auszudenken, wenn ein Pilot mit solch einer Situation konfrontiert wird. Mag es zwar einen wie im Aufzug nach oben beamen, doch die darauffolgende Talfahrt nach unten wird dann wohl zum Höllenritt.

Die betroffenen Jungs gaben schon mal einen Funkspruch ins Tal hinab, dass heute niemand mehr nach oben fahren soll, der Wind sei zu stark. Doch die Praxis zeigte mal wieder, wo es lang geht im Leben. Geflogen wurde weiter, und zwar ohne Wenn und Aber. Frei nach dem Motto: je schwärzer und windiger, desto besser! Der Erfolg gibt den Jungs natürlich wie immer recht. Bleibt nur noch anzumerken: wie spektakulär jemand seinen Abgang inszeniert, bleibt ihm selbst überlassen. Doch das Image und der dadurch entstehende Schaden für den gesamten Flugsport ist immens.

Sicherheitstraining: Am Samstag, 29. Juni, erfolgte die Anreise. Treffpunkt war, wie jedes Jahr, das Strandhotel Pichler in Seeboden. Danach Auffahrt zur Alexanderhütte, wo Quartier bezogen wurde. Tolle Bewirtung, traumhafter Ausblick und auch das Wetter ließ keine Wünsche offen. Nach einem exzellenten Hüttenfrühstück stand noch ein 20minütiger Fußmarsch bevor. Dann gab es kein Zurück mehr und die Flugrichtung hieß: Millstättersee-Mitte. Für die meisten Piloten war es die erste Teilnahme an einem Sicherheitstraining. Die Organisation und der Ablauf des Programmes waren perfekt geplant. Ein Dank ergeht hier einmal an Penker Peter und Nössler Klaus für die tatkräftige Mithilfe!

Flugplatz Nikolsdorf: Am Samstag, 23. August, fand nach langem Hin und Her (Pachtvertragverlängerung) nun die offizielle Eröffnungsfeier statt. Ein wenig abgehoben waren und sind die motorisierten Fliegerjungs in Nikolsdorf ja immer schon gewesen; ich erinnere an die Umgangsweise mit dem Grundstückseigentümer (erst der OGH fällte hier eine klare Entscheidung). So kam es dann schlussendlich, dass nicht

einmal eine schriftliche noch eine persönliche Einladung zum Fest getätigt wurde. Es kam ganz anders ein Telefonanruf (einen Tag vor der Veranstaltung) des verantwortlichen Organizers. Dieser ließ entschlossen verlautbaren, dass der komplette Flugbetrieb am Samstag zwischen 15 und 17 Uhr einzustellen sei, da zwei Draken einen Überflug des Festgeländes durchführen wollen. Wenn das nicht möglich sei, werden die Drakenpiloten nicht fliegen bzw. kommen, war die lapidare Feststellung!

Wie soll nun ein Tag vor der eigentlichen Veranstaltung diese Mitteilung an alle Para- & Drachenpiloten weiter geleitet werden, zumal auch Streckenflieger von Sillian bzw. der Embergeralm aus unterwegs sind?

Die Draken flogen dann trotzdem zur Veranstaltung. Wenn hier schon Paragleiter einen Einsatz verhindern können, für was sind dann eigentlich sündteure Eurofighter gut, werden sich wohl einige gefragt haben!

Hier lauern die Bauern: ADAC - Bericht: Wie die Alpgemeinschaften abzocken, soll in diesem Bericht verdeutlicht werden. Ereignet hat sich der Vorfall auf einer Alm bei Reutte in Tirol.

Wie die Agrargemeinschaft und auch andere auf Besitzstörung reagieren, gibt ein Bericht, entnommen aus der Zeitschrift des ADAC, wider.

Wer sein Auto z.B. am Straßen- oder Waldrand abstellt, verletzt das Eigentumsrecht der Bauern. Und die reagieren sofort: sie lassen die Autos fotografieren und die Halter feststellen. Ein Anwalt verschickt im Auftrag der Agrargemeinschaft Abmahnungen an die Verursacher, in denen sie sich verpflichten müssen, nie mehr auf dem Grund der Bauern zu parken. Kosten € 103,50. Wer nicht unterschreibt und zahlt wird verklagt.

Einsprüche sind zwecklos, die Forderungen werden vollstreckt. Also seid auf der Hut z.B. bei Auffahrten zu Startplatz St. Mandl, denn auch hier hat der Obmann angedroht, rigoros vorzugehen. Mit Ende September wird der Liftbetrieb eingestellt und ein schöner Herbst bzw. Winter steht vor der Tür. Zwangsläufig wird der Startplatz St. Mandl vermehrt mit dem Auto befahren werden!

Tod fährt auf dem Motorrad mit: Motorradfahren ist die mit Abstand gefährlichste Art zu reisen: Das Risiko, getötet zu werden, ist um rund 500 mal höher als im Flugzeug! 40% aller Unfälle gehen allein auf das Konto des Lenkers, nur jeweils 20% der Unfälle werden im Kreuzungsbereich oder durch Auffahrunfälle verursacht.

Besonders gefährdet ist die Altersgruppe der 25 – 34-jährigen, bei denen ein Drittel aller Opfer zu beklagen sind. Die Unfallstatistik (Paragleiten- und Drachenfliegen) für das Jahr 2001 wird auf Wunsch selbstverständlich zugesandt. Ich möchte hier nochmals anmerken, dass anhand der getätigten Start und Landebewegungen die Unfallzahlen vergleichsmäßig wirklich gering sind. Natürlich ist jeder Unfall zuviel, der sich ereignet, aber es wird in allen Bereichen daran gearbeitet diese auf ein Minimum zu beschränken. Trotzdem bleibt ein gewisses Restrisiko und natürlich der Fakt, dass Fliegen eine elitäre Sportart ist.

10. KLATSCH UND TRATSCH AM LANDEPLATZ:



Wußtet ihr schon, dass ...

- die Reuttener Bergbahn Anfang Juli den Konkurs anmelden musste. Die Verbindlichkeiten betragen fast 4 Millionen Euro?
- es nach wie vor Piloten gibt, die am Startplatz St. Mandl das vorbeiführende Liftseil in einer Höhe von unter 10 Meter überfliegen? Mindestabstand 50 Meter (Namen bekannt).
- beim Speichersee auf der Ehrenbachhöhe in Kitzbühel am Sonntag, 14. Juli, die „2 Drachen- und Paragleitersegnung“, geleitet von Pfarrer Gerard Erlmoser, stattfand?
- Ruhmer Manfred in Texas den Weltrekord im Drachenfliegen „Freier Strecke“ auf über 700 km hochschraubte? Er gewann einfach alles und ist wohl die Ausnahmeerscheinung in der Deltaszene.
- es rund um das Ultra Brutal Team extrem ruhig wurde? Kein „Vergiss-mein-nicht-Fliegen“, keine Veranstaltung der Union Hopfgarten etc. Dafür wird aber am Bungeeseil der Kick geholt, oder gar auf dem Fahrrad?
- seit 1. August im Bereich Luftfahrtangelegenheiten Strafsachen nicht mehr das Land die Zuständigkeit, sondern die Bezirkshauptmannschaft hat?
- der Kufsteiner Paragleiterpilot (Stern Helmut) bei der FAI – Europa Meisterschaft in Ungarn den Titel gewann? Der Pilot flog ein doppelsitziges Motorparatrike. Für nächstes Jahr ist die WM sein nächstes Ziel.
- Sturm Sepl, Inhaber einer Flugschule in Landeck, mit einem Politiker (Walter Guggenberger SPÖ) einen Tandemparagleiter-Promotionflug vom Krahberg aus unternahm?
- die Freizeitunfälle weiter ansteigen? Siehe dazu Aussagen der Wirtschaftskammer bzw. deren Vertreter. Bericht unten aufgeführt.

- es Piloten gibt, die die Lienzer Bergbahnen keinesfalls unterstützen wollen? „Lieber starte ich vom Ebnerfeld als den Lienzer Bergbahnen Geld zukommen zu lassen“, lauten die Argumente.
- ein Minister in Deutschland (Möllemann Jürgen FDP) zu seinen Wahlkampfauftritten mit dem Fallschirm herunter gesegelt kam? Das Motto lautete: "Uns schickt der Himmel" Dem Sport tut solche Publicity sicher gut.
- Ortner Wendelin als Sieger im Rottenmann Staffelnbewerb, der am 22. August in Schladming stattfand, hervorging? Auch beim diesjährigen Dolomitenmann stand Wendelin wieder am Siegespodest.
- im Mölltal ein Paragleiterpilot mit einem von der FPÖ gesponserten Schirm unterwegs ist? Das Logo bzw. die Aufschrift lautet: "Mit Jörg im Aufwind". Auch die ÖVP hat den Flugsport bereits vor Jahren schon für ihre Werbezwecke zu nutzen versucht.
- ich am Freitag Nachmittag (vor Dolomitenmannbewerb) einen Anruf von einer Familie aus Thurn bekam? Im Bereich Startplatz Kuhbodentörl in Richtung Kofel hänge ein Paragleiterpilot in den Bäumen. Daraufhin wurde nach einem weiteren Anruf der Rettungshubschauber verständigt.
- am 17. August Rok Bridnik um 8 Uhr in der Früh hinter dem Hotel Hoch Lienz gestartet ist. Anschließend auf Schleinitzhöhe aufdrehte, dann zur Oberlienzer Kirche flog und weiter zur Liebherr Halle - und das gleich mehrmals? Einzig das Pflichtbewusstsein (Arbeit) ließ ihn dann schließlich zur Landung bewegen.
- Kofler Daniel nicht nur in der Luft sehr aktiv ist, auch hinter dem Computer vollbringt er wahrlich Höchstleistungen. So etablierte er ein Forum im Internet speziell für die Szene in Osttirol. <http://forum.thermik.net>



11. TERMINE UND EREIGNISSE:

Törggele Fliegen (Para + Delta)

1. bis 3. November 2002 Brixen

Frydtdland Celadna Fliegen (Para & Delta)

10. bis 13. Oktober 2002 (Ostrava)

Clubausflug (Para)

4. bis 10. November 2002 Bassano

Niljoch Trophäe (Para)

28. September 2002 (Virgen)



12. EINFACH ZUM NACHDENKEN:

Die Schlagzeilen in den diversen Zeitungen vom Montag, 26. August 2002.

Gleitschirm-Unfälle: Zwei Tote und ein Schwerverletzter: Ehingen/Lenggries (dpa) - Bei drei Gleitschirmunglücken in Bayern sind am Sonntag zwei Menschen gestorben und einer schwer verletzt worden. Im oberbayerischen Lenggries hatte eine 48jährige Frau nach Angaben der Polizei auf einem Übungsflug vermutlich die Seile einer Bergbahn übersehen. Der Gleitschirm verfang sich in der Nähe der Streidlalm am Brauneck in den Seilen und die Frau stürzte aus rund 25 Metern Höhe auf den Boden. Sie starb noch an der Unfallstelle.

Im fränkischen Ehingen nahe Ansbach stürzte ein 63jähriger Mann nach einem missglückten Flugmanöver mit seinem Gleitschirm aus 25 Metern Höhe ab. Der erfahrene Hobbypilot starb auf dem Weg ins Krankenhaus. Im oberbayerischen Ruhpolding flog ein 40jähriger Mann gegen den Giebel eines Wohnhauses und stürzte aus mehr als acht Metern Höhe auf den Boden. Er erlitt schwere Verletzungen. ©dpa

Luftfahrtgesetzesänderung in Deutschland: Mit 1. August 2002 sind in Deutschland die Versicherungssummen bei der Haftung gegenüber Dritte, auch in der Luftfahrt, drastisch erhöht worden. Leider haben wir vom DHV keine Vorinformation bekommen. Wesentlich ist die Erhöhung der Passagierhaftpflicht auf € 600.000.-- sowie der Fluggastunfall auf € 20.000.-- und der Luftfahrthaftpflicht auf 1.5 Millionen Euro. Alle entsprechenden Informationen sind aus dem anhängenden Link ersichtlich und betreffen natürlich auch die Hänge - und Paragleiter.

Wir dürfen darauf hinweisen, dass bei Flügen in der BRD natürlich ab sofort diese Deckungssummen erforderlich sind. In unseren ACE-Versicherungen ist bezüglich Luftfahrthaftpflicht, des Obhutgepäckes und der Fluggastunfall bereits Rechnung getragen wird und die Summen ausreichen. An einer vernünftigen Prämie für die nun doppelte Versicherungssumme bei der Passagierhaftpflicht für gewerbliche bzw. entgeltliche Tandemflüge arbeiten wir. Wir

schlagen vor, solche Flüge, sofern österreichische Unternehmungen überhaupt in der BRD tätig sind, dort vorerst zu unterlassen.

Versicherung für Freizeitunfälle: Wirtschaftspräsident Hansjörg Jäger sieht nicht ein, "warum Arbeitgeber das Risiko tragen sollen, das Mitarbeiter in der Freizeit eingehen". Jäger fordert eine Versicherung für Freizeitunfälle. 2000 waren es in Tirol immerhin 26.700 Freizeitunfälle, in 19.000 Fällen waren unselbständig Beschäftigte verwickelt.

Die Wirtschaftskammer hat errechnet, dass dies 418.500 Krankenstandstage ausmacht.

Es ist also schwer anzunehmen, dass in nächster Zeit eine solche Freizeitversicherung auf uns zu kommen wird.

Alkohol und Fliegen: Mit diesem Problem müssen sich scheinbar auch einige Flieger unter uns auseinandersetzen. So sagt z.B. Blasisker Josef vom Ultra Brutal Team: "Wenn ich trinke, fliege ich mit Sicherheit nicht, aber zum Fahrradfahren, reicht es scheinbar allemal noch!" Die Lehren daraus sind fatal und diverse Brüche und Verletzungen im Gesicht sind die Folgen.

G. Martin fährt unter Alkoholeinfluss sein Auto zu Totalschaden! Es soll noch besser kommen: das Auto wird von der Fa. Althaler auf Anweisung der Polizei abgeschleppt und nach Drogen durchsucht. Dabei wird auch die im Auto mitgeführte Paragleiterrausrüstung unter die Lupe genommen und sogar das Rettungsgerät vom Gurtzeug herausgenommen.

S. Romet hat die Probleme in ähnlicher Richtung gelagert. Führerscheinentzug, Nachschulung und nicht zu vergessen: die finanziellen Einbußen (Kosten belaufen sich teilweise bis auf € 3.000.-), die damit verbunden sind. Ob durch die Vorfälle Lehren daraus gezogen werden, ist und bleibt nicht anzunehmen, denn Alkohol ist halt schon ein Problem, das in allen Gesellschaftsschichten auftritt und durch Sanktionen bzw. Strafen sicher nicht in den Griff zu kriegen ist. Wie zu erfahren war, wird deshalb wohl als Konsequenz daraus der Fliegerausflug nach Brasilien ganz einfach gestrichen (Kosten, Gerichtstermin etc.).

Die Dunkelziffer liegt dabei wahrscheinlich erschreckend hoch, da das Problem Alkohol alle Alters- und Bildungsschichten umfasst. Seit geraumer Zeit kommt nun auch das Drogenproblem dazu. Nicht, dass es das erst seit heuer gibt, sondern die Tatsache, dass die Gendarmerie nun auch die Anweisung bekommen hat, bei Unfällen auch auf einen eventuellen Drogenkonsum hin zu untersuchen.

So sind mir Fälle bekannt, wo Personen schon zum drittenmal der Führerschein abgenommen wurde. Als jene dann zum Psychotest vorgeladen wurden, griffen diese wieder zur Flasche, um die blank daliegenden Nerven zu beruhigen. Die Folgen sind mehr als fatal - Führerschein weg auf Lebzeit? Fazit daraus: wenn Alkohol, dann nur wenn die Begleitumstände dazu auch passen. Zum Beispiel beim Oktoberfest - na dann, Prost !

Nachschulung: Ich möchte nochmals mit Nachdruck darauf hinweisen dass es unbedingt notwendig ist, den SOPI bereits schon im Gültigkeitsbereich (also bis zu 1 Jahr vor dem eigentlichen Ablaufdatum) zu verlängern. Die Moral so mancher Piloten lässt hier mehr als nur zu wünschen übrig. Teilweise werden Scheine, die bereits im Jahr 1997 abgelaufen sind, zur Verlängerung wieder beantragt. Obwohl die Piloten über die Jahre herauf immer regelmäßig unterwegs bzw. geflogen sind. Die Konsequenzen sind den Piloten scheinbar nach wie vor nicht ganz bewusst z. B. bei einem Unfall.

Es gibt noch nach wie vor Piloten, die "nur" mit einer Schulbestätigung bzw. bereits abgelaufener Schulungsbestätigung unterwegs sind. Ich appelliere nochmals an die Vernunft jedes Einzelnen, diese Missstände unbedingt in Ordnung zu bringen. Die Selbstverwaltung bedeutet unter anderem weniger Staat aber zugleich auch mehr Eigenverantwortung eines Jeden.



13. SICHERHEITSMITTEILUNGEN:

Gurtzeug Dimensione volo Jam: Es wurden bisher zwei Fälle bekannt, bei denen die Kunststoffstifte des Rettungsschirmgriffes bei Probeauslösungen einseitig abgebrochen sind.

Der abgebrochene Teil des Stiftes kann dabei in der Verschlusschlaufe stecken bleiben, sodass es zu einer Fehlauslösung kommen kann, d.h., der Rettungsschirm kann nicht aus dem Hauptcontainer gezogen werden.

Nach der Überprüfung stellte sich heraus, dass nach mehrmaligem Hin- und Herbiegen, vor allem aber bei tiefen Temperaturen der Stift zu Bruch kommen kann. Zusätzlich kann der Stift bei der Herstellung durch die Nähnadel beim Einnähen einen Vorschaden bekommen haben und dadurch leichter zu Bruch kommen.

Auch alle anderen Rettungssysteme, die einen solchen Kunststoffstift verwenden, sind davon betroffen und sollten auf alle Fälle auch ausgetauscht werden.

Brummel Haken: Seit Mitte Juni gibt es eine weitere Sicherheitsmitteilung vom DHV. Unfallgefahr durch fehlerhafte Brummelhaken, auch „Speedclips“ genannt, wurde von Piloten gemeldet. Bei einigen Clips wurden die Schlitze zu breit gefräst oder gestanzt. So kann es passieren, dass sich eine Steuerleine nicht mehr betätigen lässt. Wenn ihr also Mängel am Beschleunigungssystem feststellt -> unbedingt Händler oder Hersteller verständigen.

Hängegleiter von der Firma WillsWing: Alle Piloten, die einen WW Drachen besitzen, bei dem die vordere Unterverspannung an der Nasenplatte mit einem Schlüssellochbeschlag eingehängt wird und mit einem Sicherungsanker gesichert wird, sollen sich vergewissern, dass die Schraube mindesten 1,5 Gewindegänge von dem Ende der Mutter aus gesehen übersteht. Die Kontrolle ist vor jedem Start durchzuführen.

Gurtzeug für Gleitsegel Cruiser: Bei einer Notschirmauslösung entfaltete sich der Rettungsschirm nicht. Die Untersuchung ergab, dass sich nach dem Werfen der Reserve möglicherweise der am Innencontainer befestigte Auslösegriff in den Fangleinen des Rettungsschirmes verfangen. Die Form des Auslösegriffes des o.a. Gurtzeuges begünstigt die Verhängemöglichkeit.



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



Die **„Flash News“** sind auch über das Internet abrufbar! Mausklick dazu einfach auf:

www.girstmair.com

dann Link zu **„Flash News“** und gewünschte Ausgabe  auswählen!

Da bist du mit dabei, bei den aktuellsten und neuesten Informationen aus der heimischen Fliegerei, immer wieder alle **3 Monate** neu!

Hast du noch übrige Zeit, dann besuche die Internetseite: → www.babadag.com

Flugschule Sky Valley: Nössler Claus (äußerst sympathische Erscheinung in der Szene) welcher auch in unseren Breiten, unter den meisten Fliegern sehr wohl bekannt ist. Hat nun seit Mitte September die offizielle Bewilligung erhalten, in Wolfsberg neben Tandemflüge auch eine Drachen & Paragleiter Flugschule zu betreiben. Möchte Claus zum Schritt in die Selbständigkeit recht herzlich gratulieren und für die Berufliche als auch private Karriere viel Erfolg wünschen.

P.S.: In einer limitierten Auflage wird nur für die „Creme de la Creme“ eine Armbanduhr auf den Markt gebracht. Berger Friedl hat dazu die Gestaltung vorgenommen bzw. die Idee auch in die Tat umgesetzt. Der Spruch „Du weißt ja... „ no love, no work, no money, no future but time to fly! Diese Uhr wird sicher zu einer Bereicherung für jeden einzelnen werden.

Was wäre die Fliegerwelt ohne die **„Flash News“**:

