

# FLASH NEWS:

## Jubiläumsausgabe

Nr. 100

Ausgabe 4  
Dezember 2002

1

### FLIEGERÄRZTE:

**Dr. Lahoda** (Zell am See) Tel. 06542-67251  
**Dr. Bachmann** (Kolbnitz) Tel. 04783 - 2375  
**Dr. Reinprecht** (Mühlbach) Tel.

### ÖSTERR. AERO CLUB:

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

### NÄCHSTER ERSCHEINUNGSTERMIN:

28. März 2003

### 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
1. UNFÄLLE & STÖRUNGEN
2. DREIECK DER FREUNDE
3. REVINE DI LAGO, BRIXEN UND BASSANO
4. WETTBEWERBE
5. LIENZER BERGBAHNEN
6. FLIEGEN IN DEN DOLOMITEN

7. AIRSESSION
8. KEPLINGER UND DER AERO CLUB
9. WORÜBER MAN SPRICHT
10. KLATSCH TRATSCH AM LANDEPLATZ
11. TERMINE UND EREIGNISSE
12. EINFACH ZUM NACHDENKEN
13. SICHERHEITSMITTEILUNGEN

**TONBAND DIENST:** 0900 - 91 15 66 06

**METEO DATA LIENZ:** 0 4852 - 71 355

**INTERNET:** [www.osttirol-online.co.at/wetter](http://www.osttirol-online.co.at/wetter)

### PERSÖNLICHER AUSKUNFTSDIENST:

0900 - 970 940

**WETTER HOTLINE:** 045 - 901 44 901

**AUSTRO CONTROL:** 01 - 17 03 - 0



## 100. IN EIGENER SACHE:

**Jubiläumsausgabe:** Es ist nun soweit, was seinerzeit im Juli 1979 mit der Aussendung der ersten News – damals noch als Clubinfo des 1. Osttiroler Drachenflieger Clubs genannt, begonnen wurde, wird für mich nun mit der „100. Ausgabe“ gekrönt.

Es sind nun ziemlich genau über 24 Jahre an Praxis, die ich so nebenbei sammeln konnte, vergangen. Wahrscheinlich werden einige unter uns nun sagen – eigentlich könnte man dafür wohl mehr erwarten?

Der Drachenflugsport war in Lienz gerade mal erst 3 Jahre alt (jung) und doch hat sich schon sehr viel zugetragen im Jahr 1979, hier ein kleiner Rückblick.

Die Gründung des Clubs war mit Juli 1976 bereits unter Dach und Fach gebracht worden (Vergeiner Odo, ein Meirer Klaus bzw. ein Schupfer Robert waren damals u.a. mit von der Partie) Im Oktober 1978 musste bereits der erste tödliche Unfall hingenommen werden: Girstmair Rudi jun. verunfallte am 29. Oktober 1978 mit seinem Drachen „Wasp Floater IV“ tödlich.

Der DHV schrieb erstmalig verbindlich einen Gütesiegeltest für Drachen vor, die Firma La Mouette, ein Drachenhersteller aus Frankreich, führte den legendären „Atlas“ in den Markt ein und der „Kollnig Startplatz“ befand sich zu dieser Zeit noch oberhalb des Zabernig Anwesens (2 Meter hohe Steinmauer) versehen mit zwei auf den Anlaufspuren verlegten Betonplatten. Horst Bergmann hielt einen DIA – Vortrag „Mit Seil und Drachen im Hindukusch“, Mair Bartl damals noch Besitzer des Kollnig Anwesens wünschte allen Piloten noch persönlich einen sicheren Flug!bacher Alois stellte mit seinem Drachen (Piranha) einen Langzeitrekord an der „Debantkante“ auf mit einer Flugzeit von über 6 Stunden und die Karabinerbrüche bei den Drachenfliegern war auch schon im Jahre 1979 ein mehr als heißes Thema.

Nach der Gründung des 1. Ostt. DFC gab es eine Trennung. Ekkehard Reiser, Zörer Fred oder Steinhauser Max sen. u.a. gründeten einen Club mit dem geschichtsträchtigen Namen „Hängegleitergilde Daidalos“. Gleich viermal am Tag wurde damals der Drachen samt Gurtzeug zum Startplatz (Lackenboden Hütte) hoch getragen.

Begonnen hat zu dieser Zeit alles mehr als bescheiden. Mit einem einfach vorne und hinten beschriebenen farbigen DIN - A 4 Blatt, getippt auf einer damals noch elektronischen Schreibmaschine. Doch bereits im Jahr 1982 begann für mich das Computerzeitalter. Es war damals ein Osborne DQD mit 2 Disketten Laufwerke (CP-M Betriebs System), welcher die Arbeit sehr erleichterte.

Auch zu dieser Zeit gab es Kritiker und sprachen von einer Profilierungsneurose, aber es gab auch Höhen. Wie gut, dass jemand die Dinge beim Namen nennt oder ich lese die News vom Anfang bis zum Ende durch.

Vom Juli 1979 bis zum Jahr 1992 Oktoberausgaben Nr. 57 hießen die News noch „Clubinfo des 1. Ostt. DFC“ dann vollzog sich eine Trennung - und mit der Dezemberausgabe Nr. 58 im Jahre 1992 wurden die Info erstmalig dann unter „Flash News“ heraus gegeben, wie sie bis dato noch immer heißen.

Bereits im Jahr 1996 wurden dann die News erstmalig in das Internet gestellt, Compuserve hieß damals mein erster Provider und eingewählt werden musste noch über ein Ferngespräch via Wien, heute schon Geschichte.

Die Erstellung der „Flash News“ ist wahrlich eine Fleißaufgabe und nur die Wenigsten unter uns wissen, wie viel Arbeit hier dahinter versteckt. Das fängt mit dem Auffassen der Informationen an und endet mit der Aufgabe der Zeitschrift am Postschalter - für den Leser wahrscheinlich ein nicht unbedingt nachvollziehbarer langer und aufwendiger Weg.

### **Auf den Punkt gebracht:**

Es gibt im deutschsprachigen Raum wahrscheinlich nur wenige Zeitschriften oder Vereinsnachrichtenblätter, die von sich behaupten können, unabhängig und besser zu sein oder den besseren Durchblick zu haben, als andere.

Die News sollen, wie in der Vergangenheit so auch in der Zukunft, eine kritische Stimme im Para & Deltaumfeld bzw. darüber hinaus bleiben.

Aus diesem Grunde wurde auch die Titelseite dieser Jubiläums Ausgabe der „Flash News“ ein wenig kritischer gestaltet. Nicht das „Fliegen“ mit all seinen wunderschönen Seiten bringt für uns die grenzenlose Freiheit, sondern u.a. eine zensurfreie Berichterstattung. Denn das Politische System eines Landes spiegelt sich in den Personen unserer Gesellschaft wieder. Daher ist jeder einzelne von uns dazu aufgerufen kritisch und wachsam zu sein. Um nicht durch Lethargie und stumpfsinnigen Untertanengeist, solche Zustände zuzulassen von denen man sich dann hinterher entschieden und empört distanzieren will und muß!

Als ein Nestbeschmutzer oder Querulant, wird man dann in der Szene hingestellt bzw. benannt. Einer der sich kontinuierlich gegen jegliches System (Institutionen und Regelungen) auflehnt, einer, der sich nicht unterordnen kann. Bei solch einer Vorgangsweise wird einem natürlich jegliche Unterstützung versagt um nicht zu sagen auch jede Menge Prügel vor die Beine geworfen. Aber das gehört eben zum Handwerk!

Die Kosten für die Briefaufgabe (Versendung der News) steigen weiter unaufhaltsam, es ist wohl damit beabsichtigt, auf eine elegante Weise unbequeme Schreiber (Andersdenkende) mundtot zu machen. Es ist so wie in der Politik: auch dort ist ein freies Wort nicht mehr finanzierbar.

Da diese sogenannten „unabhängigen Zeitungen“ in der Realität ohne saftige Subventionen oder dem Schutz des Monopols keine Überlebenschancen hätten, wurde sie längst zu billigen Erfüllungsgehilfen, Lohnschreibern und zum Sprachrohr diverser politischer Parteien und Lobbys degradiert. Schade, wie hier auf einfache und zugleich aber auf legale Weise kritischen Zeitschriften damit das Garaus gemacht wird.

Nach wie vor scheidet die Aufnahme in einen Zeitungsstandard (verbilligtes Porto) an Richtlinien und Vorgaben der Post, die sich immer wieder dabei auf ihre gesetzlichen Bestimmungen beruft. So wird in Zukunft auch das Internet bzw. ein E - Mail-Versand die „Papierform als Zeitung“ wohl nicht gänzlich ersetzen können. Wie lange es die Flash News in Zukunft noch geben wird, und wer die Arbeit einmal übernehmen wird - bleibt ein offenes Geheimnis.

**E**rneuter Einbruch: Vom Samstag, 26. auf Sonntag, 27. Oktober wurde am Landeplatz, sprich in der Fliegerhütte, erneut wieder eingebrochen. Ich war gerade auf dem Weg nach Salzburg, als mich die Nachricht erreichte. Was war geschehen - der oder die Einbrecher schnitten mit einer Bolzenschere die beiden Schlösser der Eingangstüren durch, setzten die Alarmanlage außer Betrieb durch Abschalten des Sicherungskasten bzw. durch Schneidens des Bewegungsmelderkabels, sicherten sie sich damit einen ungehinderten Zutritt.

Der dabei entstandene Schaden beläuft sich auf über 5000.- Euro. So wurden die gesamten Handfunkgeräte, alle Personenrufer, eine Videokamera, eine Mikrowellenofen, 1 tragbarer Fernseher, Süßigkeiten, eine Palette Red Bull ebenso mitgenommen wie eine Kellnerbrieftasche mit Bargeld etc.

Die Gendarmerie nahm am Ort Daten und Beweise auf; inwieweit die Ermittlungen zu einem Erfolg führen, bleibt dahin gestellt.

Tatsache ist, dass der oder die Täter mit den Gegebenheiten bestens vertraut sein müssen, denn wer weiß schon, wo sich z. B. der Sicherungskasten befindet und schaltet diesen auch ab? Interessant auch die Erkenntnis, dass keine Drachen oder Gleitschirmartikel bzw. Zubehörmaterial mitgenommen wurden, die sich ebenfalls in der Hütte befanden. Der Schaden ist beträchtlich, was bleibt ist ein großer finanzieller Schaden, Ärger und ein unguter fahler Beigeschmack. Tatsache ist und bleibt die Feststellung, dass der oder die Täter sich mit den Gegebenheiten am Landeplatz bestens auskannten bzw. vertraut waren.

Wann erfolgt der nächste Einbruch wieder? Welche vorbeugenden Maßnahmen können von meiner Seite aus noch getätigt werden?

Sollte jemand zweckdienliche Hinweise geben können, werden diese natürlich vertraulich behandelt oder bitte einfach an die nächste Gendarmeriestelle weiterleiten.

Wann auch immer die Täter früher oder später dingfest gemacht werden, die "Watch List" wird mit Sicherheit unter „Waldheim Kurt“ jedenfalls mit einem oder mehreren Namen erweitert werden. Es ist und bleibt nur eine Frage der Zeit, dann ereilt den/die Schuldigen schon das schlechte Gewissen – es ist eben alles im Leben nur eine Frage der Zeit.....



## 01. UNFÄLLE & STÖRUNGEN:

**Matrei:** Samstag, 28. September, startete Kofler Anton vom Startplatz "Goldried Land" mit einem geliehenen Paragleiter (Edel) zu einem Flug. Der Pilot wollte in einem Feld vor seinem Elternhaus landen. Bedingt durch eine Fehleinschätzung konnte der Pilot den Landeplatz jedoch nicht mehr erreichen und kam somit in einer Telefonleitung zum Stillstand. Bei diesem Vorfall blieb der Pilot unverletzt.



## 02. DAS DREIECK DER FREUNDE:

„**W**en interessiert das schon“, hab ich mir gedacht, „dass ich mich letztes Jahr kaum bewegen und auch kaum schlafen konnte...“ – Rückenbeschwerden - so stark, dass ich nur noch in einer Spezialhängematte einigermaßen schmerzfrei liegen konnte.....Ich dachte schon, das ist's gewesen mit der Fliegerei. Wenn man sich dann aber ein Jahr später einen alten Lienzer Fliegertraum erfüllen kann, dann ist die Freude um so größer....

Erst helfen mir Fliegerfreunde ( Klaus und Lui) beim Tragen und Aufbauen - und die Landung geht halt nur auf Rädern!

Aber das Osterwetter ist umwerfend! Auf der Hinfahrt mit dem Auto bin ich kaum über den Alpenhauptkamm gekommen, vor lauter Schnee. Und jetzt in Lienz? Blauer Himmel und ein schöner Flugtag nach dem anderen. Am Montag, 25. März, fing ich an mit einer Stunde und konnte dann fast jeden Tag länger oben bleiben. Am 28. März nach Matrei und zurück und am Ostermontag ein schöner Flug zum Thurntaler mit anschließendem Absaufen nach Abfaltersbach. Und dann der Osterdienstag.

An diesem Tag starten wir nach normaler Zeit vom Ebnerfeld schon um 12 Uhr. Gleich geht es an der Ostkante hoch bis kurz vor der Schleinitz auf eine Höhe von ca. 3500 m. Da geht es so gut, dass ich sofort zur Talquerung zur Hochsteinhütte ansetze und dieses Mal mit noch größerer Höhe als am Tag zuvor nördlich von der Hochsteinhütte ankomme. Zusammen mit einem „Turmlosen von der Emberger Alm (?)“ finde ich auf der Südwestseite auch gleich einen Bart und der bringt uns beide bis zum Bösen Weibe.

Mit einer Höhe von gut 3500 Metern geht es dann weiter nach Sillian, wobei der Turmlose mir immer schön den Weg weist. Zwischendrin erreiche ich eine Höhe von 3889 m direkt an der Wolkenbasis und im Graupelschauer. Über dem letzten Skilift auf dem Thurntaler schaue ich mich um, ob eventuell Richtung Lienz wieder die Wolken alles dicht machen. Besonders sonnig sieht es nicht aus, aber doch besser als am Vortag. Diesmal lasse ich mich auf der Rücktour zum Tessenberg über Außervillgraten versetzen, weil sich auf der Nordseite vom Tessenberg ein Gleitschirmflieger hochschraubt und mir den Weg zeigt. Auf der Strecke nach Lienz gibt es immer wieder Anschluss unter Wolken – wie gehabt mit Graupelschauer - und schon bald bin ich auf der Höhe des Bösen Weibeles, so dass mir das erste Mal mit einem Blick zur Uhr der Gedanke kommt: „ Wenn ich jetzt zur Schleinitz queren kann, dann könnte ich doch noch das „Traumdreieck“ angehen und noch die Strecke nach Matrei versuchen. Das wär's!“

Die Talquerung zur Schleinitz klappt dann auch ziemlich gut und ich komme an der Westkante mit etwa 2000m Höhe an. Gerade in diesem Moment schleicht sich der Wolfgang ,vom Kalser Tal kommend etwas über mir, ebenfalls über den Grad und schon bald schrauben wir uns in der gleichen Thermik hoch auf ca. 3200m. Dass der Wolfgang so tief aus der Matreier Richtung „um die Ecke schrubbt“, lässt mich ahnen, dass auf der Strecke von Matrei doch ein stärkerer Süd-Ostwind bläst. Bis zum Kalser Tal will ich es trotzdem auf jeden Fall mal probieren.

Hier scheint auf der Strecke nach Matrei viel mehr die Sonne als auf der Strecke nach Sillian. Dementsprechend gelingt es mir bald wieder eine Höhe von ca. 3500m zu erreichen und ich beschloss das Kalser Tal zu überfliegen, da auf der anderen Seite Richtung Matrei zwei wunderschöne weiße Wolken stehen.

Kurz vor dem Bergrestaurant Goldried mache ich dann kehrt. Und nun kommt die große Frage: Wie wird es mir jetzt ergehen mit dem Südostwind?

Die Talquerung über das Kalser Tal klappt noch ganz gut, dann wird es aber zäh und ich befürchte ,dass mir auf mein dreistes Ansinnen „unser Dreieck“ zu fliegen nun doch noch der Dämpfer gegeben wird.

Und so ist es dann ab sofort fast nur noch ein Bangen, und am Hang gegen den Wind schrubben und nichts mehr von dem tollen Gefühl alles von weit oben anfliegen zu können. Kurz vor der Schleinitz erreiche ich nach ca. ½ Stunden Kampf dann doch noch die Höhe von etwa 3200 m und ich denke: so, jetzt ist es geschafft! Nun fliege ich hoch über den Kamm neben der Schleinitz und wiege mich in Sicherheit. Jäh reißt mich das laute Flöten des Varios aus den Träumen: ein kontinuierliches Saufen um die 5m/sec und mir nichts dir nichts schlurfe ich so tief um den Grad, wie vorher der Wolfgang. „Das muss trotzdem reichen“, denke ich und kämpfe weiter. Beim Anflug zum nächsten Grad unterhalb des Zetterfeldes geht das Saufen aber weiter - mit der gleichen Geschwindigkeit - und ich werde an ein Ereignis vor ein paar Jahren erinnert, wo Lui aus etwa gleicher Position nicht mehr den Landeplatz erreichte. Das darf doch nicht wahr sein!

Naja , ich habe etwas mehr Glück gehabt als der Lui. Sicher und überglücklich bin ich letztendlich nach 4 Stunden Flugzeit auf dem Landeplatz eingerollt. Es war wie ein verspätetes Geburtstagsgeschenk- zwei Monate zuvor war ich 60 geworden. Und das Tolle ist ,dass es mir gelungen ist, diesen Flug und den vom Vortag mit meinem GPS zu dokumentieren. Joseph Manfreda war so nett und hat die Flugstrecke von beiden Tagen auf eine Karte mit seinen Computerprogrammen übertragen. Herzlichen Dank. Detlef

P.S.: Auf ausdrücklichen Wunsch von Detlef liegt als Beilage der besagte Flug als Grafik bei, mit der Bitte um entsprechende Kenntnisnahme.



### 03. REVINE DI LAGO, BRIXEN/BSSANO:

**Das Wochenende:** 28. und 29. September war voll gepflastert mit Terminen (Flugveranstaltungen) Doch unser Flugpromotor Borsoi Luigi aus Tarzo, nahe Revine gelegen, lud zu dieser Veranstaltung ein.

Vorweg gesagt: es wurden alle Erwartungen voll erfüllt: traumhafte Flugbedingungen, sowohl am Samstag als auch am Sonntag. Am Sonntag ging es dann so richtig rund. Ca. 110 Gleitschirmflieger und an die 40 Drachenflieger bevölkerten den Himmel über Revine, dazu tiefblauer Himmel mit Basishöhe auf ca. 2500 NN gekrönt mit einem Blick nach Süden (Venedig und Mittelmeer) und nach Norden in die weiss gezuckerten Dolomiten.

Im Bewerb galt es ganz einfach eine Ziellandung zu absolvieren (€ 10.- war das Startgeld und € 2.- war für die Auffahrt zu berappen), dazu gab es noch als Vorspeise eine Pasta und danach ein Kotelett mit Getränk. Trotz der vielen Piloten läuft alles in einer schier unheimlichen Ruhe ab. Es gab kein Gedränge und kein Geschrei, ebenso bei der Landung; alles fliegt durcheinander: UL – Drachen Trikes, Para Motor, Tandem, Solo Drachen und Paragleiterpiloten. Kinder spielen am Landeplatz, Fußgänger spazieren quer übers Feld, es geht sprichwörtlich zu wie in einem Ameisenhaufen. Wunderbar mit anzusehen, mit welcher Leichtigkeit hier ein Flugbetrieb veranstaltet wird bzw. seine eigene Dynamik entwickelt. Da läuft keiner herum und ermahnt, verwarnt oder besser gesagt weist zurecht (schimpft); jeder schaut, passt auf und nimmt Rücksicht, einfach bewundernswert.

Möchte mich nochmals bei Luigi Borsoi für seine Gastfreundschaft und Dolmetschertätigkeit recht herzlich bedanken.

**Ausflug Brixen und Bassano:** Vorweg, es ist wirklich nicht einfach Termine, Zimmerreservierungen, Törggelestuben und dann noch die individuellen Wünsche aller teilnehmenden Piloten zu vereinen. Am Allerheiligentag war dann Abfahrt, doch die Probleme kamen prompt. So gab das Auto von Franz in Toblach bereits den Geist auf und bei meinem Bus hieß die Endstation bereits Kegelstadel in Leisach. Dann in Abfaltersbach schlug das Radar zu, statt erlaubter 50 fuhr unsereiner mit 68 km/hm, das sind schon mal erste € 21.- Strafgeld. Karl wollte einen Dialog zwischen Beamten und Beamten herstellen, doch der Erfolg war niederschmetternd. "Hier handelt es sich um eine Amtshandlung und setzen sie sich sofort in ihr Auto - und meine Uniform ist der Dienstausweis", so die zu vernehmenden Wortduelle. (Kommentar wohl überflüssig) Die Stimmung war dementsprechend, doch der Törggeleabend bei der Familie Schwarzziel in Feldthurns entschädigte uns wieder für vieles.

Am Allerseelentag dann richtiges Novemberwetter - grau in grau, einige Piloten flogen sogar, doch es gibt auch noch andere Dinge zu tun. Am Abend dann wieder Törggelen. Diesmal bei der Fa. Ennemut in St. Andrä oberhalb von Brixen gelegen, welche mit viel Liebe die Gaumen verwöhnte. Am Sonntag leichter Regen, also ging es dann weiter nach Bassano mit der Annahme, dass der Halloween-Spuk nun vorbei sei.

Doch auf Höhe von Mezzocorona kam der nächste Tiefschlag, die Polizia Stradale plazierte sich genau vor unsrem Auto und dann folgte auch schon das Blaulicht und schlussendlich die Kelle.

In Italien darf der Drachen vorne nicht über die Stoßstange hinaus ragen und hinten nur 3/10 von der Gesamtlänge des Autos. Das kostet laut Gesetz Euro 601.- und Führerscheinentzug für 3 Monate und der Drachen darf am Auto nicht mehr weiter transportiert werden. Die Stimmung hatte nun ihren absoluten Tiefpunkt erreicht. Pepi wurde via Handy zurück beordert, den Drachen aufzunehmen um dann die Fahrt weiter fort setzen zu können. Ein Lob an die Italienischen Beamten, welche hier Gnade vor Recht ergehen ließ.

Am (Delta) Landeplatz angekommen drehten schon zwei Paramotorschirme ihre Runden und Edi tätigte ebenfalls einen ersten Probelauf.

Tatsächlich am Montag dann das gesamte Fluggelände (fast) nur mehr für uns alleine, waren am Wochenende (Halloween) noch an die 300 Piloten in der Luft, am Montag herrschte dafür wieder gähnende Leere. Silvia, Chefin und Wirtin der „Locanda Monte Grappa in Borso“, empfing uns in mehr als gewohnter herzlicher Manier. Am 6. Nov. war dann in der Stadt Asolo die erstmalige Verkostung des neuen Weines genannt "Vino dal Bello" angesagt.

Die Flugbedingungen waren der Jahreszeit entsprechend, sanfte Thermik wenn auch nicht unbedingt stundenlanges Fliegen angesagt war, doch Temperaturen und Umfeld passten wieder bestens. Die ruhige Zeit wurde auch dazu genutzt, mit dem Paramotor zu fliegen, aber auch das Fahrrad kam zum Einsatz, das Dank Pepi im Doppelpack vertreten war. Am Donnerstag ging es dann weiter nach Grottamare, wo Küstenfliegen angesagt war, hier ist auch der Sitz der Fa. Fly Products, welche mit der Produktion von Drachen und Gleitschirm Motoren beschäftigt ist. War wieder ein toller Ausflug mit vielen Erlebnissen und bleibenden Eindrücken.



## 04. WETTBEWERBE:

**Quattrothlon:** Am Sonntag, 29. September, stand wieder Ellmau am Wilden Kaiser auf dem Programm. Ein Bewerb, welcher sich neben dem Dolomitenmann ebenfalls gut und fest etabliert hat. Insgesamt nahmen 21 Teams daran teil, das Startgeld betrug pro Team € 44.-

Da ich leider zu diesem Zeitpunkt in Revine war, hat die Führung des Teams (Flugschule Bruno Girstmair) Nössler Klaus aus Wolfsberg übernommen. Als Paragleiterpilot ging Hainzer Claus an den Start, Biker war kein geringerer als Ballhuber Hannes, als Läufer konnte Stark Robert verpflichtet werden und als Drachenflieger startete Nössler Claus selbst. Nach nun schon fast ununterbrochener Teilnahme an diesem Bewerb waren leider bis dato immer „nur“ 3. und 4. Plätze oder dahinter erreichbar. Doch dieses Jahr war die Sensation perfekt, es reichte erstmalig zum Stockerlplatz. Die Freude der Teilnehmenden war natürlich sehr groß, schließlich waren Spitzenteilnehmer mit von der Partie, die es galt zu schlagen. Ein toll organisierter Bewerb, Rahmenprogramm, inkl. Wetter - alles perfekt, so der Tenor unseres Teams. Resümee: "Nächstes Jahr sind wir wieder mit dabei".

**Sexten:** Schon lange existieren gute Kontakte zu den dort ansässigen Fliegern. Rainer Franz, verantwortlicher Leiter des Cumulus Club Sexten, ist sehr motiviert und versucht immer wieder die Szene mit Leben zu versetzen.

So war auch diesmal, Anfang Oktober (Samstag, der Fünfte), wieder das traditionelle „Kirchtagsfloign“ anberaumt. Insgesamt schrieben sich 33 Piloten ein, der größte Teil davon bildeten diesmal, zum Erstaunen vieler, aber die Drachenflieger. Mag wohl am starken Westwind gelegen haben, warum die Gleitschirmflieger lieber am Boden blie-

ben. Stark vertreten waren natürlich die Drachenflieger aus Pfalzen, auch die Sillianer Drachenflieger unter der Führung ihres Präsidenten waren zahlreich anwesend, und aus Lienz schließlich kamen ganze 3 Piloten. Es war kein Wettbewerb im herkömmlichen Sinne, sondern einfach ein Zusammentreffen von Gleichgesinnten, also ein freies Fliegen. Wahrscheinlich haben die Jungs aus der Vergangenheit die Lehren gezogen, welche ein rechtlicher Strick daraus gezogen werden kann, wenn mal was passiert (Unfall) etc. Bei einem Startgeld von € 10.-, das den Transport bereits inkludiert, wurde einen geboten: 2 Stunden Fliegen im laminaren Aufwind und eine Atmosphäre mit fast familiärem Charakter. Das fing schon beim Einschreiben an: "Dort drüben liegen die Unterlagen, macht mal", war die Antwort und endete mit einer Preisverteilung, die einem schon fast das Herz bewegte. Ich möchte hier nur wieder meinen Dank aussprechen und den Jungs gratulieren – nur weiter so – wir sind eine kleine Gruppe und wir müssen noch mehr zu einander finden. Ich freue mich schon wieder auf ein Wiedersehen im Oktober nächsten Jahres!

**Niljoch Trophäe:** Ebenfalls am Samstag, 28. September, hatten die Virgner Paragleiterpiloten nun ihren Ausweichtermin angesetzt. Wieder ein neu gedrucktes Plakat, auf dem stand: Acro - Flugvorführung, Tandemflugmöglichkeit, Heavy Metal Musik u.v.m. Doch auch hier kam schon 2 Tage vorweg ein Anruf von Trojer Mario, dass der Bewerb wegen ungünstiger Wettervorhersage nicht durchgeführt werden kann. Auf die Frage, ob es einen Ersatztermin geben wird, wurde mir gesagt, dass es im heurigen Jahr keine weitere Veranstaltung mehr geben wird. Möchte mich auf diesem Wege bei Mario für die Anrufe und das vorbildliche Verhalten bedanken, Termine bzw. Absagen so weiterzugeben. Bleibt nur zu hoffen, dass die Virgner im nächsten Jahr mehr Glück mit dem Wetter haben.



## 05. LIENZER BERGBAHNEN

**Fass ohne Boden:** Wenn unsereiner so die Aktionen, die die Lienzener Bergbahnen setzt, aufzeigt, fällt mir dazu nur der Spruch ein: Wo wir sind, klappt nichts, doch wir können nicht überall sein!

Bereits Ende September gab es wieder Bewegung bei den Bergbahnen. Was war geschehen? Bei einer weiteren Sitzung des Aufsichtsrates der LBB wurde kurzerhand dem kaufmännischen Leiter (Trojer Alexander) mitgeteilt, dass der bestehende Vertrag mit November 2002 nicht mehr verlängert werde.

Wie schon seinerzeit Dellacher Walter wird nun auch Trojer Alexander als „Bauernopfer“ zur Schlachtbank geführt. Der kaufmännische Leiter ist ja ohnedies nur der verlängerte Arm des Aufsichtsrates, welcher nur Weisungen von oben auszuführen hat, das heißt, der Spielraum für eigene Entscheidungen zu treffen ist sehr klein bzw. fast nicht vorhanden.

Als Nachfolger wurde kein geringerer als Stibellehner Werner bestimmt, hier schließt sich der Kreis wieder. Da wird kein Posten etwa gar ausgeschrieben, nein, da wird ganz einfach ein Linientreuer (ÖVP'ler) eingesetzt und schon kehrt ein neuer Besen! -> So einfach geht das bei uns. (Übrigens nicht nur bei uns)

Wer sind nun eigentlich die Hauptverantwortlichen bei der LBB: Da wäre einmal ein Diplom Kaufmann Zinell Peter (Wirtschaftstreuhand), bei welchem wirklich alle Fäden zusammenlaufen und der in allen Belangen auch das wohl gewichtigste Wort spricht. Dann Bgm. Helga Machne: von hier kommt der größte Teil des Geldflusses. Nicht zu vergessen Theurl Franz (Tourismusverband, Osttirol Werbung), der die Position des zweitgrößten Sponsors einnimmt, gefolgt von einem Hibler Hannes, Frena Othmar, Pargger Meinrad, Zanon Christian u.a.

**Lienzener Bergbahnen - eine Geschichte ohne Ende:** Am Mittwoch, 20. November war wieder die alljährliche Vollversammlung des Tourismusverbandes anberaumt. An der Tagesordnung diesmal: Aktienzeichnung für die Lienzener Bergbahnen in der Höhe von sage und schreibe € 320.000.- Von Dipl. Kaumann Zinell, wie auch von der Bürgermeisterin der Stadt Lienz vielfach bereits verkündet, sollte es wieder einmal die letzte Subvention sein. Doch die LBB braucht wieder und immer wieder neue Geldmittel und ist somit „ein Fass ohne Boden“. Viel kam bei der Sitzung nicht raus, was ohnedies im Vorfeld vom Aufsichtsrat bereits beschlossen wurde, galt hier noch der Vollversammlung vorzulegen. Es gab keine Anfragen, kein Hinterfragen, rein gar nichts. Man kann also annehmen, die anwesenden Mitglieder sind mit dieser katastrophalen Politik einverstanden oder sie warten ganz einfach auf das anschl. bereit gestellte gratis Büffet. So kam es, dass dem Antrag zugestimmt wurde, am Wirtshaustisch und im einzelnen Gespräch prangert ein jeder die Politik

der LBB an, aber wenn es, heißt Farbe zu bekennen, fehlt den Leuten einfach der Mut aufzuzeigen. Schade, für die "Macher" heißt das natürlich Zustimmung.

Wenn man bedenkt, dass die Herren Stiebellehner, Theuerl, Zinell, die alle im Aufsichtsrat des Tourismusverbandes sitzen und gleichzeitig auch im Aufsichtsrat der LBB am Sessel kleben - übrigens Dipl. Kaufmann Zinell prüft dazu auch noch die finanzielle Gebarung der LBB? Wenn das nicht zum Himmel stinkt, aber das kümmert scheinbar niemanden.

Dann am Montag, 9. Dezember, war die Sitzung des Lienzer Gemeinderates: es ging um eine Aktienzeichnung in der Höhe von € 428.000.- -> auch hier alles eitle Wonne, schließlich sitzen ja einige Gemeindefunktionäre auch im Aufsichtsrat der LBB und dann kommt noch die Tatsache dazu, dass über 60 % der Aktien in Händen der Gemeinde liegen. Da wird nicht nach eigenem Ermessen entschieden, sondern im Clubzwang der Parteien!

Übrigens: zu all den Subventionen kommt dann noch eine nicht kolportierte Fahrpreiserhöhung von ca. 10 %. Bin neugierig, wann das Fass schlussendlich wirklich überläuft.

Was will ich eigentlich damit bezwecken, werden sich wohl zurecht einige unter uns fragen? Die LBB als Subventionsunternehmen (Empfänger) zeigt keine Anstalten, nur im Geringsten alles daran zu setzen, jemals daran zu denken, wirtschaftlich zu arbeiten. Die Bergbahn ist gerade zu verpflichtet alles daranzusetzen, neue Kundenschichten zu akquirieren, dazu zählen u.a. nun mal auch die Drachenflieger, der Transport von Fahrrädern bzw. anderer Sportgeräte (es müssen die Öffnungszeiten flexibler gestaltet werden und sowohl am Tag als auch in der Nacht Personen transportiert werden). Die Diskriminierung, wie bei der Auflage der Ostt. Card - nur einmal Benützung am Tag und Sportgeräte dürfen erst gar nicht befördert werden – darf es einfach nicht geben. Auch die Ausweisung eines eigenen Startplatzes sowohl im Winter als auch im Sommer sollte erst gar kein Thema sein, auch das Einbinden des Flugsportes in der Werbestrategie der LBB müsste wohl eine Selbstverständlichkeit sein.

Alle weiteren notwendigen Veränderungen will ich hier erst gar nicht wieder geben. Denn es würde sich sehr wohl um einschneidende Maßnahmen handeln, die vielen Personen, welche alle aus dem finanziellen Topf der LBB eine nicht geringe Eurosumme lukrieren – und wer schneidet sich schon selbst den Ast ab ?

Hier nun ein weiterer Beitrag zur Problematik Ostt. Card?

**Impressionen dazu von Schmidt Werner:** Nun also zur Bergbahnbegebenheit: Bei meinem ersten Erscheinen am Landegebiet habe ich nach erster Wiedersehensfreude mit lang nicht gesehenen Gleitschirmpiloten mich en passant nach der günstigsten Bergbahnkarte erkundigt. Die Antwort war „Osttirol Card“ für eine Woche. Diese Zeitspanne erschien mir auch für meine Planung genau richtig. Also habe ich bei der Bergbahn diese Karte verlangt und mich vielleicht dummerweise als Paragleiterpilot zu erkennen gegeben. Hierauf wurde mir diese Karte als „für Flieger nicht geeignet“ verweigert. Ich wurde auf den Vermerk „ohne Sportgerät“ hingewiesen und auf die abgeschaffte Wochenkarte und, dass für mich eigentlich nur die Saisonkarte in Frage käme. Auf meinen Hinweis, dass auch andere Piloten die Ostt. Card nützen, wurde mir nur geantwortet, dass dies nicht sein könne.

Etwas brummig habe ich dann für eine Woche die Saisonkarte gekauft und etwas zweifelnd vielleicht auch einen Hörfehler bei meinen Kameraden für möglich gehalten.

Nach einigen Tagen fiel mir das Thema am Landeplatz wieder ein und ich konnte mich erneut vergewissern, dass andere Piloten sehr wohl mit der Osttirol Card flogen.

Daraufhin habe ich die ungleiche Behandlung wohl beim Leiter der Bahn vorgetragen und die Rückforderung des Differenzbetrages der beiden Karten als angemessen zurück gefordert. Dies wurde als nicht mehr machbar dargestellt. Außerdem wurde ich darauf hingewiesen, dass es ihm und seinem Personal nicht möglich wäre, stets zu überprüfen, wer nun Flieger sei und wer nicht, wenn er die Bahn besteigt.

Die weitere Auseinandersetzung war dann kaum mehr sachlich und freundlich zu nennen

Und deswegen auch für Dich kaum dienlich. Ich hoffe, lieber Bruno, dass du damit etwas anfangen kannst

**M. Gerald aus Nussdorf / Debant** hatte am 17. Oktober wieder ein Erlebnis der besonderen Art. Er wollte ganz einfach nur eine Saisonkarte kaufen, doch die Endtäuschung war groß. „Ich wollte eigentlich nur eine große Saisonkarte für Kärnten und Osttirol erwerben (Preis € 402.-). Nach einem Anruf bei der LBB hieß es erst mal ab in die Warteschleife. 10 Minuten warten, das ist entschieden zu lang und kostet natürlich etwas - also fahre ich besser gleich zur Talstation - dort war aber niemand (Büro geschlossen; und das an einem Werktag). Nach an einem Anruf bei Bruno verwies mich dieser an den Tourismusverband. Dort wurde ich vertröstet:“ Wir rufen bei der Bergbahn an. Es wird nun jemand runter kommen.“

Wieder bei der Bahn angekommen - niemand da, ich mache mich auf die Suche und siehe da - in der Tiefgarage sichte ich einen Elektriker, dieser führte mich dann zu den beiden Chefs.

Doch das Resultat war niederschmetternd bzw. unmissverständlich:“ Ich bin nicht in der Lage eine Karte auszustellen. Kommen sie ganz einfach morgen wieder“, war die Antwort.

Das ist das wahre Gesicht der LBB, selbstherrlich abgehoben und alles andere als kundenfreundlich!

P.S.: Übrigens: die unendliche Geschichte über die Lienz Bergbahnen wird so schnell aus den News nicht verschwinden.



## 06. FLIEGEN IN DEN DOLOMITEN:

**Canazei - Fliegen in den Dolomiten:** Am Montagmorgen, 30. September, bewegten sich 6 Piloten mit dem KFZ von Lienz aus über Corvara, Grödner Joch auf das Sella Joch zu. Das Motto hieß "Mamolschga" übersetzt "Marmolata" Den meisten unter uns ein eher nicht so bekanntes Fluggebiet. Den Insidern aber sehr wohl als das Revier für ein Fliegen in einer Gegend umrahmt von Bergen bekannt, die es wahrlich auf der Welt nur einmal gibt.

Das erklärte Ziel: auf der Marmolata einzulanden. War die Anreise mit dem Auto für die meisten mehr oder minder problemlos, so gab es am Startplatz Lokomotive am Sella Joch schon das erste Erwachen. Rückenwind, dazu ein sehr steiles Startgelände und für einen Montag viele Piloten. Warten war angesagt, aber als am "Rondell" Startplatz schon die ersten 20 Piloten auf über 3000 NN aufdrehten und zur Sella querten, lagen bei einigen die Nerven blank. Was hier geboten wurde, war Adrenalin pur, zumindest für die anwesenden weiteren Piloten.

Wir und einige weitere Piloten beglückten den „Startplatz Lokomotive“ am Sella Joch. Wie sich im Nachhinein heraus stellte, war es nicht gerade die beste Entscheidung. Kontinuierlicher Rückenwind ließ wirklich nur die wagemutigsten „Risikopiloten“ sich sprichwörtlich hier in die Tiefe stürzen. So wurde nun ganz einfach der Startplatz direkt unter die Felswand verlegt (nun Wind von vorne), von einem regulären Startplatz zu sprechen, ist hier wohl übertrieben (Geröllhalde extrem steilabfallend, die den ersten Laufschrift bereits in der Luft beginnen ließ).

Hatten Claus und Daniel bzw. Michael und Christian noch den Zeitpunkt erwischt, um aufzudrehen, so mussten Armin und meine Wenigkeit zu Kenntnis nehmen: „Wer besser fliegt bleibt länger oben“. So wurde die eigene Latte sehr hoch gesetzt – Aufgabe war, die Marmolata zu erklimmen. Doch bei ca. 3400 NN war das Ende vorprogrammiert und viel Schnee dort oben ließ ein Toplanden von Vornherein nicht zu. Also mehr als zufriedene Gesichter nach der Landung in

Canazei am Landeplatz. Diese Euphorie hielt natürlich den ganzen Abend über an und so mussten die zwischenzeitlich weiteren 5 neu dazu gekommenen Piloten viel ertragen. Die teilweise geführten Monologe von diversen Piloten: „Ich lass mir die Augen verbinden und die Hände am Rücken festbinden, wenn ich mit deinem Schirm fliege“, waren nur ein Teil des hier wieder gegebenen Repertoire.

Am Dienstagmorgen dann wieder wolkenloser Himmel und traumhafte Flugbedingungen, das heißt, die Marmolata muß heute fallen. Also wurde für viele die Latte wieder einmal entschieden zu hoch gesetzt, wie sich heraus stellte. Diesmal wurde der Startplatz „Rodella“ auserkoren und schon früh wurde reger Betrieb am Startplatz fest gestellt. Als schon die ersten Piloten aufdrehten, warf sich sogleich Sigi, Christian und Michael als Erste von uns in die Luft. Die Post ging ab (Fahrstuhl nach oben) und dann ging es schon rüber zur Sella, dann Pordoi, weiter zur Marmolata, Querung zum Langkofel usw.

In kürzester Zeit waren dann so an die 100 Gleitschirmflieger und noch mal an die 40 Drachenflieger zeitweise in der Luft. Die Luft war sprichwörtlich Nylon bzw. aluminiumhaltig; Da heißt es - weder du bist ganz unten oder ganz einfach oben, bzw. besser gesagt, oben drüber oder du ergreifst die Flucht nach vorne.

In einer Höhe von ca. 3400 NN war der Ausblick, egal in welche Richtung, einfach grandios. Man spürte förmlich wie „happy“ die Piloten waren. Es war für die meisten, die dabei waren, ein wohl unvergesslicher Eindruck. Nach Flugzeiten von über 3 Stunden und mehr, erinnerte einen die Kälte bzw. die Zeit. Jetzt heißt es, Höhe vernichten und landen, aufwärmen und die Blase entleeren. Überall gab es nur freudenstrahlende Gesichter, so soll eben ein Ausflug sein.

Leider gab es auch Schattenseiten, so z.B. der tödliche Absturz eines 35jährigen Drachenfliegers, der beim Landeanflug mit dem Seil der Rodellabahn kollidierte. Bei der Heimfahrt wurde noch viel Fliegerlatein von sich gegeben, und in Winnebach, in der „Pizzeria Waldrast“, wurde dem Spruch wieder Rechnung getragen. Hier sitzen die „Jäger, Fischer, Flieger und andere „Schmäherzähler“. Resümee: 2 tolle Tage, spontan in die Wege geleitet, mit dabei ganze 11 Piloten, exzellente Flugbedingungen, unfallfreies Fliegen mit rund um nur zufriedenen Gesichtern!



## 07. AIRSESSION:

**Airsession:** Ein wenig verspätet der Bericht nun über die Veranstaltung, die am 28. Juli stattfand. Es war ein Fliegermeeting (Kommunikationsplattform) für alle Piloten und Interessierte, die am Fluggelände Postleite über die Bühne ging. Zumindest vorab im Bereich der Medienarbeit ist viel getan worden. Werbung ist scheinbar nun mal alles. Vom Erfolg gekrönt durch den im Februar veranstalteten Snowfighter-Bewerb, galt es nun im Sommer, etwas derartig Einmaliges wieder auf die Beine zu stellen.

Der neu gegründete Verein „Extrem Team“, unter der Leitung von Dreer Hannes, wollte ein Gegenstück zum Dolomiten Mann, eine sogenannte „Dolomiten Frau“ ins Leben rufen. Doch schon im Vorfeld verliefen die Verhandlungen mit diversen Personen und Institutionen nicht zufriedenstellend und das Vorhaben wurde schlussendlich ganz aufgegeben.

„Eine Kommunikationsplattform für alle Flieger“ hieß das Motto, wo jeder Interessierte Informationen erhält bzw. auch schnuppern und Tandemflüge machen konnte. Dazu gab es Live Musik von Nylon Sax und auch für das leibliche Wohl war gesorgt. Airtaxi-Chef, Hainzer Claus, mit seinen Mannen warf sich mächtig ins Zeug und tätigte Tandemflüge. Kofler Daniel und Goller Manuel zeigten dem anwesenden Publikum, dass bei einem Gleitschirmflug nicht immer die Kappe über dem Piloten sein muss?

So musste z.B. ein sogenannter Kärntner Acroflieger sehr wohl erkennen, wie schnell das Ende (sprich Boden) auf einen zukommen kann. Glücklicherweise bremste das sich dort befindliche Simulatorseil (5 Meter über dem Boden) den Aufprall stark ab. Mehr zu diesem Vorfall am Ende des Berichtes.

Leider ließ die Teilnahme von Piloten aus dem Großraum Lienz, sowohl auch aus den Tälern, mehr als zu wünschen übrig. Die Jungs gaben sich viel Mühe, was auf die Beine zu stellen: Modellflug sowie Lenkdrachenvorfürungen des HSV – Lienz lockerten das Programm auf.

Der Unfall des Kärntners Acropiloten hatte auch ungute Begleiterscheinungen mit sich gebracht, so z.B. die negative Berichterstattung im Ostt. Boten. Der verantwortliche Redakteur, Possenig Robert, der vorher aufgeführten Wochen Zeitung, war live dabei (Augenzeuge), schoss Bilder und stellte unter anderem fest, dass solch ein Seil im Bereich des Landeplatzes nichts zu suchen hätte bzw. unbedingt zu kennzeichnen sei. Warum Robert Possenig bei einer Landung eines Paragleiters (beim heurigen Dolomiten-Mann-Bewerb) im Liftseil der Hochsteinbahn nicht gleich auch fordert, den Lift nun abzutragen, entzieht sich natürlich meiner Kenntnis, oder bei Landungen in Seilbahnen ebenso diese dann abzutragen sind.

Mehr möchte ich zu diesem Unfall nicht kommentieren, nur, dass jegliche Acroflüge ohnedies nicht erlaubt sind und anormale Flugmanöver spätestens 200 Meter über Grund zu beenden sind. Das sollte sich der verunfallte Pilot für die Zukunft mal besser hinter die Ohren schreiben.

Der Unfall hatte aber auch noch ein rechtliches Nachspiel. Gegen Mitte September kam eine Mitteilung, dass ein Strafverfahren laufe (Luftfahrtveranstaltungsbewilligung). Da nun der Aufgabenbereich (Verwaltungsübertretung) in die Kompetenz der Bezirkshauptmannschaft Lienz fällt (Dr. Gschnitzer), wurde eine Verwarnung dem veranstaltenden Verein ausgesprochen.

Die „Airsession“ war ein Versuch, die brach dar liegende Paragleiterszene wieder etwas aufzumöbeln. Möchte die Jungs und Mädels im Verein weiterhin dazu ermutigen, keinesfalls zu resignieren. Für das kommende Jahr, so war zu vernehmen, ist wieder eine „Airsession“ geplant. Weiters ist aufgefallen, dass sich einige Gäste über die zu teuren Verkaufspreise (Teuro) beschwert hätten.



## 08. KEPPLINGER UND DER AEROCLUB:

**Unruhe in der Szene.** Die Drachen- und Paragleiterszene in Österreich befindet sich schon seit zig Jahren mehr oder minder in einem Dornröschenschlaf, mal abgesehen von den diversen Unfällen, die in Zeitungen immer wieder für Schlagzeilen sorgen.

Doch das hat sich seit dem heurigen Frühjahr radikal geändert. Von einem Psychopathen oder einem arbeitslosen Juristen etc. wird gesprochen, der hier Unruhe und Streit in die sonst so ruhige Szene bringt, so die Aussagen von diversen der angegriffenen Personen.

Um wen handelt es sich hier denn eigentlich Der Mann heißt Mag. Kepplinger aus Salzburg und hat sich zur Aufgabe gesetzt, die Fliegerszene, voran die Flugschulen bzw. dem Obmann der Österr. Aeroclubs Sektion Hänge und Paragleiten, Himberger Sepp, den Kampf anzusagen und das ohne Wenn und Aber.

Herr Mag. Kepplinger bedient sich dazu des Internets, denn mit E - Mails erreicht er eine große Anzahl von Piloten, sowohl im In- als auch im Ausland. Er beschäftigt z.B. auch den Volksanwalt und das Verkehrsministerium, arbeitet minutiös und effizient, systematisch rollt Kepplinger die Probleme auf.

Am 20. Oktober gab es dann bei der Obmänner Konferenz in Kössen ein erstes Hearing dazu. Vorweg gesagt, viel kam dabei nicht heraus. Einigkeit und beinahe eine überschwängliche Zustimmung zur Politik des Bundesvorsitzenden konnte ich feststellen.

Die von Herrn Kepplinger vorgeworfenen Ungereimtheiten waren nicht einmal ein Thema, so wurden die Tagesordnungspunkte in gekonnter Manier durchgezogen und eventuell aufkommende Zweifel mit dementsprechend rethorischen Kenntnissen abgewimmelt bzw. man versteckte sich hinter den diversen Verschwiegenheitspflichten.

Es kam sogar noch schlimmer. Die von mir aufgeworfene Vorgangsweisen bei Wettbewerbsvoraussetzungen für Meisterschaften (Greifenburg), wurden vom ansässigen Clubvertreter als bedauerlicher Fehler Ihrerseits hingestellt und nach mehreren Gesprächen (genannt Konsolidierung) hat man eingesehen, hier ist leider in der Vergangenheit einiges falsch gelaufen.

Wir haben dazu gelernt, so die lapidare Stellungnahme der beiden Vertreter des Oberdrautaler Fliegerclubs. Auch bei der Frage eines Kitzbüheler Aeroclub Vertreters, warum die Austragung des Speedgliding Bewerbes in Kitzbühel nicht zustande kam, versteckte sich der Bundesvorsitzende hinter nicht ganz nachvollziehbaren Vorschriften, welche diesen mehr als ein wenig in Argumentationsnotstand brachte.

So bleibt alles weiter fest in einer Hand, und selbst auf die Ankündigung hin, dass der Bundessektionsleiter für nächstes Jahr neu zu wählen sei, gab es keinen zukunftsweisenden wirklichen Fortschritt. Wiederum wird ein Mann vorgeschlagen (Schrempf Walter), der sowohl in der Wirtschaftskammer sitzt als auch Leiter einer Flugschule ist, und somit in die Fußstapfen eines Himberger Sepp steigen wird. Bleibt nur zu hoffen, dass aus den Reihen der Obmänner (Clubs) sich ein wirklich „Neutraler“ findet, der dann die Interessen der Aeroclub - Mitglieder vertritt, spricht, sich letztendlich der brennenden Probleme der Piloten annimmt. (Windenschlepp, Motorisierte HG + PG,

„Ja Sager“ oder Personen ohne Rückgrat, lassen solche Entwicklungen zu. Generell wurde festgestellt, dass zwar im Untergrund bzw. am Wirtshaustisch etc. das Mundwerk ganz gross offen ist, doch dort, wo die Möglichkeit besteht, Veränderungen durchzusetzen bzw. vorzubringen, herrschte leider das große Schweigen. (Hier wird nicht hinterfragt oder mal nachgehakt, sondern einfach zugestimmt). Traurig aber wahr - eine bittere Endtäuschung, aber das ist eben die Realität, die „leider“ auch ich immer wieder von Neuem zur Kenntnis nehmen muss.



## 09. WORÜBER MAN SPRICHT:

**Initiativen 2003:** Wie heißt doch so schön: „Kinder, wie schnell doch die Zeit vergeht“. Es ist nicht zu glauben, aber wieder, ein Jahr ist vorüber. Nennenswertes wurde dieses Jahr wieder erreicht und geschaffen. Da steht wieder an erster Stelle die Erhaltung des Start- und Landeplatzes. Gerade die Vorfälle um die Schließung des Startplatz Kollnig zeigen, wie wichtig hier Verhandlungsgeschick ist. Was würden wohl unsere Piloten dazu sagen, wenn es plötzlich keinen Startplatz "Ebnerfeld" mehr geben würde - nicht auszudenken. Leider setzt sich bei uns kein Tourismus oder Gemeinde bzw. Vertreter vom Land dafür ein, dass uns der Startplatz Kollnig oder Landeplatz weiter erhalten bleibt. Beim Flugplatz in Nikolsdorf z.B. ist das positive Verhandlungsergebnis schon gar nicht diesen Personen zuzuschreiben, sondern ausschließlich dem mitgeführten großen Geldbeutel! Schließlich lukriert der Grundeigentümer eine hier nicht näher zu bezeichnende „???.000.- enorme“ Eurosumme.

So wurde z.B. am Landplatz wieder entscheidende Verbesserungen durchgeführt, um das Wohlbefinden unserer Piloten und Gastflieger weiter zu gewährleisten. Auch für das kommende Jahr ist wieder viel geplant und dazu braucht es natürlich auch wieder deine Unterstützung.

Bei allen Freunden und langjährigen Unterstützern will ich mich auf diesem Wege recht herzlich bedanken, nur durch deinen Weitblick und deine Loyalität ist es mir möglich, die gesamte Infrastruktur mit all dem Drumherum weiter am Leben zu erhalten. Dafür nochmals allen ein recht herzliches „Vergelts Gott“. Auch für das kommende Jahr bitte ich deshalb wieder um das Vertrauen und um deine tatkräftige Unterstützung. Dazu liegt dieser Ausgabe ein Erlagschein bei, mit der Bitte, um einer gelegentlichen Überweisung.

Doch es gibt auch noch einige sogenannte Trittbrettfahrer (Schmarotzer), die es als eine Selbstverständlichkeit betrachten, die mit viel Mühe, Arbeit und Einsatz gebauten bzw. zu erhaltenden Einrichtungen zu nutzen. Manche dieser Piloten finden es nicht einmal der Mühe wert, um nach einer entsprechenden Erlaubnis zu fragen? Ich appelliere hier erneut an die Vernunft dieser Personen, mal in sich zu kehren. Hier wird eine von mir mehr als liberal gehandhabte „Fliegerinfrastruktureinrichtung“ genutzt, ohne sich dabei Gedanken darüber zu machen, welche Arbeit und Kosten sich dahinter verstecken. Möchte erneut diesen Personen Folgendes zum Überdenken geben. Ich bin der Meinung, dass es ist nicht unbedingt notwendig ist, immer mit Verboten, Verwarnungen oder Vorschriften etc. jemanden zu konfrontieren – lernt ganz einfach mit den erlangten Freiheiten bzw. Gegeben- und Gepflogenheiten umzugehen. Denke immer daran - wir können nur gemeinsam diesen Weg beschreiten! Auf meiner Homepage steht dazu folgender treffender Ausspruch:

**„Das Einzige, was die Menschheit retten vermag, ist der Weg der Zusammenarbeit, und dieser fängt im Herzen eines jeden Einzelnen an“**

**E**in Flieger mit Leib und Seele. Am 7. November wurde Ing. Robert Eck im Alter von 85 Jahren zu Grabe getragen. Mit ihm stirbt auch eine Stück Lienzer Fliegergeschichte, die wohl den Wenigsten unter den "jungen Piloten" bekannt sein dürfte. Es war heuer im August, als Robert mit seiner Tochter Marlies, mir einen Besuch abstattete, und "es sollte der Letzte sein". Nein nicht irgendwo, sondern auf unserem historischem "Fluggelände"m genannt Postleite. Übrigens der Name „Postleite“ stammt vom vormaligen Besitzer der Fam. Eck (Hotel Post) ab, die auch einen landwirtschaftlichen Betrieb führte und auf diesem Bereich auch Felder besaß.

Dort wurden nach dem Zweiten Weltkrieg wieder die ersten Segelflughandschlepps vom jetzigen Schulhang aus durchgeführt und Robert Eck war auch hier wieder die treibende Kraft. Es wurden im Laufe der Jahre viele Gespräche geführt, so wurde auch ein Lichtbildervortrag gezeigt über "Lastenseglereinsätze" während des Zweiten Weltkrieges, über den Aufbau des Flughafens Nikolsdorf, über die "Grüne Post", die die Fam. Eck besaß. Hier handelte es sich um ein Segelflugzeug, das in den 20er Jahren erstmals in Osttirol zum Einsatz kam.

Unsere Gespräche endeten immer mit einem Rückblick in die „Erlebnisswelt“ der Fliegerei und das auch noch im hohen Alter von 85 Jahren. Auch bei der Verabschiedung am Friedhof zogen aus diesem Grunde zwei Motorflugzeuge des Sportfliegerclubs eine Ehrenrunde über dem Grab. Mit Robert Eck verliert Lienz einen Mann der ersten Stunde - er trug maßgeblich zur fliegerischen Entwicklung in diesem Raum bei.

**B**aumlandung: Einem Drachenflieger aus der Steiermark kam eine Baumlandung im heurigen Jahr teuer zu stehen. Bei einer notwendig gewordenen Bergung rückte gleich die ganze Mannschaft der ortsansässigen Feuerwehr samt Löschfahrzeug aus. Nach der Bergung ging dann die gesamte Mannschaft ins örtliche Wirtshaus, um schlussendlich den persönlichen Brand zu stillen.

Nach Tagen flatterte dann die Rechnung ins Haus, und die hatte es in sich. Mit inkludiert auch der Einsatz des Tankwagens und, jetzt kommt's, aufgeführt war auch die gesamte Zeit, die die „Floriani Jünger“ nachher auch im Wirtshaus verbrachten.

Die inkludierte Bergelkostenversicherung in der Gesetzlichen Haftpflicht (ACE) weigerte sich aber, nach eingehender Prüfung das beim Einsatz verwendete Löschfahrzeug zu bezahlen.

Die Lehre daraus: Erst verhandeln und dann die Bergung vornehmen lassen, ansonsten kommt das böse Erwachen spätestens mit der Rechnungsstellung.

**S**howeinlage pur: Am 13. November war wieder eine perfekte Stunteinlage am Landeplatz zu sehen. Das Landefeld zeigt sich gerade im Monat November wohl von seiner besten Seite, kein Bewuchs kein Hindernis, kein Talwind, rein gar nichts, oder sollte da doch noch etwas sein? Wenn da nicht dieser fehl platzierte Flughafen Windsack wäre, „verdammst noch einmal“, wird sich der verdutzte Pilot wohl gedacht haben, und schon legte sich der Schirm über den Windsack. Die gelbe Farbe des Schirmes leuch-

tete weithin sichtbar und so mancher der anwesenden Piloten, wie auch Fußgänger, wird sich wohl gefragt haben, wie denn so etwas nur möglich sei.

## 10. KLATSCH UND TRATSCH AM LANDEPLATZ:



### *WuBtet ihr schon, dass ...*

- Neuner Gerhard aus Ampass (vor 10 Jahren noch selbst aktiver Deltapilot) am 12. Oktober aus einer Tageszeitung lächelte? Dort stellte er einen Modellhubschrauber vor, mit welchem Gerhard Luftaufnahmen tätigte, die er für seine Aufgabe als Vermesser in Verwendung hat.
- ich am Landeplatz folgende Aussage auffing: " Auf 3 Monate ohne Sex kann ich verzichten, aber auf 3 Monate ohne Fliegen, da habe ich doch schon Entzugserscheinungen"?
- der Generalvertrieb von APCO Paragleiterschirmen nun von der Fa. Richard Roth an die Firma Icaro in Raubling übergang? Bei der Fa. Apco vollzieht sich nun schon fast jedes Jahr ein Wechsel des Generalvertriebes. Woran das wohl liegen mag?
- der alljährlich stattfindende Stubai Cup heuer wieder nicht veranstaltet wird? Auch hier gibt es Meinungsverschiedenheiten und nicht zuletzt dreht sich alles wieder um das liebe Geld – schade!
- von Expertenseite folgendes Statement zu vernehmen war: " Extremsportler (z.B. Para- und Deltagleiterpiloten), die viel und gerne am Limit fliegen, neigen generell zu einem leichten Suizidverhalten."?
- die heurige Para- und Drachenmesse in Böblingen „Thermik“ von ca. 50 Ausstellern belegt wurde? Das Besucherinteresse war groß. Inwieweit neue Kundschaft darunter war, lässt sich natürlich schwer einschätzen.
- gleich zwei ungarische Paragleiterpiloten mit einer Nova Aeron in Brasilien den Weltrekord im Zielflug auf 281 km hoch schraubten und das mit FAI – Dokumentation?
- mit schlechter werdenden Verkaufszahlen in der Para- & Deltaszene auch die Werbegeschenke, welche ansonsten zu Weihnachten in das Haus flatterten, nun fast zur Gänze ausbleiben?
- Walder Leo am 1. Dezember von Sillian nach Lienz flog? Damit wurde die Streckensaison 2003 bereits im Dezember des Vorjahres eröffnet. Gratulation: Leo fliegt auf einen 1-2 Schirm (Apco Alegria) und zählt sicher zu einen der besten Paragleiterpiloten in Osttirol.
- heuer auch noch Anfang Dezember Fließwasser am Landeplatz zu bekommen war? Der außerordentlich milde, aber auch stark verregnete, November verhinderte jegliche tiefe Temperaturen.



## 11. TERMINE UND EREIGNISSE:

### **Snow Fighter (Para)**

15. Februar 2003 Lienz (Hochstein)

### **Jahresabschluss Fliegen (Para & Delta)**

31. Dezember 2002 (Landeplatz)

### **Aero Messe: (Para & Delta)**

24. bis 27. April 2003 (Friedrichshafen)

### **Stubai Cup (Ersatz Termin) Para**

10. bis 12. Jänner 2002 (Bregenzerwald)

### **Free Flight (Para & Delta)**

21. bis 23. März 2002 (Garmisch Partenkirchen)



## 12. EINFACH ZUM NACHDENKEN:

**Wichtig Checkflug:** Es ist uns aufgefallen, dass sehr viele Piloten, die einen A bzw. B Schein besitzen, schon lange keinen Checkflug gemacht haben, obwohl dieser notwendig ist, um in Österreich zu fliegen. Originalaussage des DHV:

"Mit Änderung der Luftfahrtverordnungen (LuftPersV) wird ein Überprüfungsflug (Checkflug) verlangt. Jeder Inhaber eines Luftfahrerscheins für Hängegleiter oder Gleitsegel ist dann verpflichtet, einen Überprüfungsflug unter Aufsicht eines Fluglehrers, Prüfungsrates oder Beauftragten für Luftaufsicht durchzuführen. Der sog. Checkflug kann auch an der Winde oder im UL - Schlepp erfolgen, wenn die Flughöhe einen Vollkreises, Landeinteilung und Landung in einem Flug zulässt, werden. Der Checkflug ist kein Prüfungsflug gem. Prüferanweisung.

Er dient lediglich als Flugpraxisnachweis analog § 97a LuftPersV.

Deutsche Piloten, die in Österreich fliegen wollen, benötigen seit dem 1.1.1997 diesen Nachweis. Die Eintragung des Checkflugs erfolgt im Flugbuch.

Flüge für den Deutschen Streckenpokal, bei Meisterschaften und anderen offiziellen DHV Veranstaltungen, gelten als Checkflüge."

**Unglaublich aber wahr:** Flugretter kam bei einer Übung am 15. Oktober in Ischgl ums Leben.

Der Flugretter hing am sogenannten Bergeseil, (Länge zwischen 50 und 100 Metern), unterhalb des Heli, als der Pilot (Strolz Bernhard) Probleme am Triebwerk (Leistungsregelung) feststellte. Der Pilot entschloss sich nach Absprache mit den Verantwortlichen zum Bodensee zu fliegen und dort den Flugretter über Wasser auszuklinken. Der Flugretter verstarb dabei. Laut Expertenaussagen bereits vorher wegen der tiefen Temperaturen (Windfrost).

Dieser Unfall zeigt eines klar auf: Hier wäre mal der Versuch angebracht, darüber nachzudenken, wie man solch einen Unfall in der Zukunft eventuell vermeiden könnte.

Da wäre mal die sogenannte Seilwindenbergung, wie sie in anderen Ländern bereits erfolgreich durchgeführt wird. Vorteil dabei, hier kann das Seil mit dem Flugretter sogar während der Vorwärtsfahrt eingezogen werden. Da wäre aber noch die Überlegung anzustellen, jedem Flugretter einen Sprungfallschirm mitzugeben, vorausgesetzt, dass dieser natürlich seinen Job auch beherrscht. Inwieweit der mitgeführte Sprungschirm die Bewegungsfreiheit des Flugretters bei seiner Arbeit behindert, entzieht sich meiner Kenntnis, aber einen Versuch wäre es allemal wert. Seit dem Anschlag auf das World Trade Center in New York, werden nun in allen Hochhäusern (USA) Rettungsschirme für die darin arbeitenden Personen gelagert (just in Case).

**ARGE – Kunstflug:** Hallo Fliegerfreunde, am 9. November hat sich in Österreich die ARGE-Kunstflug gebildet. Ziel ist es, Wege zu finden, den Kunstflug in Österreich legal betreiben zu können.

Mitglieder in der ARGE-Kunstflug sind: Alex Meschuh (Kärnten), Harald Gergits (Steiermark), Bernd Hornböck (Kärnten) und Fritz Dörninger (Salzburg)

Um die Frage zu klären, wie viele Piloten mit Paragleitern Kunstflüge betreiben wollen, starten wir eine Umfrage. Bitte sendet mir eure Meinung und Argumente, pro oder kontra Kunstflug. Eure Wortmeldungen sind ein wichtiger Faktor für die weitere Arbeit. Falls ihr aktiv in der ARGE-Kunstflug mitarbeiten möchtet oder jemanden kennt, der sich dazu bereit erklärt, bitte schreibt mir. Dieses Mail wird an alle Vereine, Ligapiloten, Flugschulen, etc. gesendet. Da ich sicher nicht über alle Email-Adressen verfüge, wäre ich euch dankbar, wenn ihr dieses Mail an Freunde und Bekannte weiterleitet.

Ich danke für Eure Mitarbeit, Robert Maier

Sportlicher Leiter Paragleiten Österreich E – Mail Adresse: [robert.maier@fh-johanneum.at](mailto:robert.maier@fh-johanneum.at)



## 13. SICHERHEITSMITTEILUNGEN:

**Sicherheits Mitteilung:** Bei den Schirmen der Marke Sigma 4 von der Fa. Advance sind alle Leinen auszutauschen. Im Herbst ist es zu einer bedenklichen Häufung von Zwischenfällen mit gerissenen Fangleinen gekommen. Der DHV musste gleich 3 verschiedene Sicherheitsmitteilungen rausgeben und die Piloten auffordern, ihre Leinen prüfen zu lassen, beziehungsweise präventiv auszuwechseln. Wie von seitens des DHV zu erfahren war, handelt es sich hier um die Reihe ab Baujahr 1998 bis 2002 Sigma 4/25 s.

**Sup – Air Gurtzeug:** Überprüfung der Auslösbarkeit von Rettungsgeräten an Gurtzeugen im Rahmen der Kompatibilitätsprüfung: Bei einem Sicherheitstraining war das Rettungsgerät aus einem Gleitsegelgurtzeug der Marke Sup`Air mit integriertem Rettungsgerät – Top - Container von der Pilotin nicht auslösbar. Die Überprüfung durch den Hersteller ergab keinerlei Abweichungen vom geprüften Muster.

Der DHV nimmt diesen Vorfall zum Anlass, darauf hinzuweisen, dass die Probeauslösung des Rettungsgerätes, die im Rahmen der K-Prüfung vorgesehen ist, durch den Piloten selbst ausgeführt werden soll. Die Probeauslösung muss unbedingt in Flugposition mit richtig eingestelltem Gurtzeug an einem Simulator erfolgen. Dies soll gewährleisten, dass biometrische Besonderheiten (z. B. Kraft, Armlänge) des Piloten berücksichtigt werden.

Die erfolgte Kompatibilitätsprüfung ist auf dem Prüf- und Packnachweis des Rettungsgerätes zu bestätigen.

**Paratech P 70:** Gleitsegel Paratech P70 M DHV GS-01-0715-99, Paratech P70 L DHV GS-01-0806-00

Bei einem P70 sind während eines Kunstflugmanövers Leinen gerissen. Der Pilot konnte am danach ausgelösten Rettungsschirm landen und blieb unverletzt. Die Untersuchung ergab eine zu geringe Festigkeit einzelner Leinen bei diesem Schirm. Bei allen weiteren bisher untersuchten Schirmen konnten keine zu geringen Festigkeiten festgestellt werden.

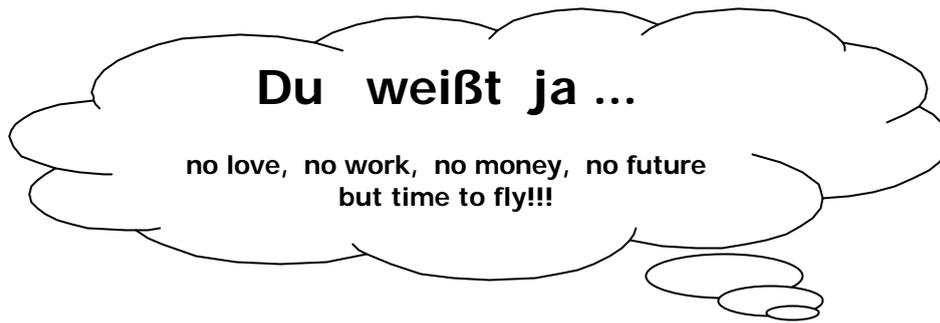
Die Firma PARATECH AG trifft deshalb vorsorglich folgende Sicherheitsmaßnahme:

Für alle P70 wird eine außerordentliche Nachprüfung der Mittelreihen gefordert. Bis zur Durchführung der Nachprüfung dürfen die betroffenen Geräte nicht geflogen werden.

**Achtung:** Nicht zu vergessen, Aero Club Beitrag, Haftpflicht Versicherung, 2 bzw. 5 Jahres Check, SOPI Verlängerung, Unfall bzw. Bergkostenversicherung, Tandem Piloten Fliegerärztliches Gutachten.

**Bleibt mir nur noch übrig, allen ein „friedliches Weihnachtsfest“ zu wünschen. Der Silvester- tag wird, wie alljährlich, am Landeplatz mit einem Abschlussfliegen ausklingen. Dazu gibt es natürlich Glühwein und Weihnachtsgebäck - auf dein Kommen freut sich Bruno!**

Allen unseren Piloten immer ein „Gut Land“ und viele erfolgreiche Flüge für das Jahr 2003



Ciao Euer – **Bruno**

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](http://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 Fliegerszene, immer wieder alle **3 Monate** neu!

Hast du noch übrige Zeit, dann besuche die Internetseite: → [www.sport-werk.de](http://www.sport-werk.de)

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



P.S.: Es ist mir ein Anliegen, Kofler Daniel ein wenig bei seiner innovativen Arbeit zu unterstützen. Daniel hat sich z.B. in kürzester Zeit an die Spitze der Paragleiterfliegerei hoch gearbeitet (SAT und Helikopter gehören ganz einfach zum Standardprogramm). Er hat aber auch viel Zeit und Energie bei der Erstellung von Homepages und allem, was dazu gehört, investiert. Schaut euch einfach mal das Resultat an. Bitte auch um Beachtung des dazu von ihm verfassten Schreibens.

Thermik.net Forum, Die Info und Austauschplattform über Paragleiten, Osttirol, Online - Weiterbildung ,Tipps und Tricks im Internet. Nach einer kurzen Registrierung besteht für jeden die Möglichkeit, seine schönsten Fotos vom Fliegen in unser Thermik.net Album zu laden, Fragen und Antworten zu schreiben und, wer möchte, bekommt eine gratis [deinname@touchheaven](mailto:deinname@touchheaven) E-Mail-Adresse.

Weiters wird unlimitiertes Versenden von SMS angeboten, eine Usefull:) Kategorie mit umfangreichen Antworten und Tipps für Probleme im Bereich Hard und Software und aktuelle Infos und Ankündigungen zum Club Touchheaven. Die Flashnews werden in der neuesten Ausgabe erhältlich sein, Fragen und Reaktionen darauf, könnt ihr darunter posten. Am besten funktioniert so eine Sache natürlich über den Weg des persönlichen Austausches, das heißt, wir freuen uns über eure Posts . Registrierungen wären toll, da uns dadurch vieles erleichtert wird und ihr aktiv mit dabei sein könnt. [www.thermik.net](http://www.thermik.net) touchheaven.net

