

FLASH NEWS:

Nr. 105

Ausgabe 1
März 2004

WO man's erfährt ...

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:

28. Juni 2004

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

Lienzer Sparkasse: BIC: LISPA T21

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

DEUTSCHER HÄNGEGLEITERVERBAND:

Tel. ++ 49 - 0 8022 - 9675 0

Miesbacher Str. 2 D - 83701 Gmund Tegernsee

0. IN EIGENER SACHE
1. UNFÄLLE & STÖRUNGEN
2. LIENZER BERGBAHNEN
3. STARTPLATZ KOLLNIG LANDEPLATZ FALKEN
4. LANDEANFLUG
5. SNOWFIGHTER
6. PARAGLIDING GRAND PRIX

7. FREIZEIT UNFÄLLE SIND IM STEIGEN
8. SKI WELT CUP DER DAMEN
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

PERSÖNLICHER AUSKUNFTSDIENST:

0900 - 970 940

WETTER HOTLINE: 045 - 901 44 901

AUSTRO CONTROL: 01 - 17 03 - 0



00. IN EIGENER SACHE:

Mot. HG + PG: Für alle unter uns, die mit dieser Bezeichnung (noch) nicht viel anfangen können -> hier handelt es sich um Motorisierte Fußstartfähige Hänge- und Paragleiter, die aber nicht unter dem Begriff „Ultra Lights“ fallen. Sie sind somit auf Flugplätzen definitiv nicht erwünscht. Paradoxerweise gibt es aber in Österreich noch immer keinen eindeutigen rechtlichen Status dafür. Die ARGE Mot. HG + PG bemüht sich deshalb schon seit mehreren Jahren darum, dieser immer stärker aufstrebenden Sportart im Lande eine gesetzlichen Regelung zuzuführen.

Es ist sicher kein Geheimnis mehr, dass es im Lande eine große Grauzone gibt, die nach wie vor und auch weiterhin illegal regelmäßig fliegt. Es hat auch schon viele Anzeichen dafür in der Vergangenheit gegeben. Ja sogar von spektakulären Verfolgungsjagden mittels Hubschrauber wurde berichtet, von anonymen Anzeigen, vielen erfolgten Verurteilungen, Strafbescheide wurden ausgestellt und trotzdem ist das Mot. Fliegen mit Para- und Hängegleiter in Österreich nicht aufzuhalten. Ganz im Gegenteil, die Zahl der Piloten steigt kontinuierlich an und um genau dieser Entwicklung Rechnung zu tragen, arbeitet die ARGE Mot. HG + PG unaufhaltsam weiter.

Es ist aber auch ein sehr großes Wirtschaftspotential vom Verkauf über die Schulung, das hier brach liegt. Ebenso sollten auch nicht die Herstellerbetriebe von Motoren und Zubehör und die vielen Zulieferer vergessen werden. Die

Veränderungen gehen unaufhaltsam weiter und wenn Österreich nicht wirklich ein „Land der Seligen“ bleiben soll, ist es nun höchste Zeit zu handeln.

Mit 1. Mai treten weitere Länder des ehemaligen Ostblocks der Europäischen Union bei so z.B. auch Tschechien, Slowakei, Ungarn, Slowenien u.a.m. und es liegt wohl mehr als nahe, dass unsere interessierten Mot. HG + PG Piloten im Lande sehr wohl die Möglichkeit nun nutzen werden, um dann in diese Länder abzuwandern. Schließlich werden dort nicht nur Geräte und Ausrüstungen billiger gekauft, sondern auch die Ausbildung wird dort gleich mit absolviert. Diesen Zustand zu verdanken haben wir unter anderem sogenannter Verhinderer, und die kommen nicht nur aus dem grünen Lager, sondern man staune sogar aus den eigenen Reihen. Unter dem Deckmäntelchen des Tourismus, Natur und Umweltschutz, Probleme mit Verpächter und Nachbarn etc. wird versucht die ablehnende Position gegenüber der Mot. HG + PG zu rechtfertigen.

Dazu kommt noch, dass wir in Österreich keine geschlossene Einheit in der Para- und Deltaszene haben, welche die Mot. HG + PG Fliegerei vorbehaltlos gegenüber den Behörden unterstützt. Ja das Gegenteil ist der Fall, hier wird sogar mit schwerem Geschütz massiv gegen diese Art der Fliegerei aufgefahren. Eine mehr als betrübliche Erfahrung. Gerade in Wahlzeiten wird dann mit solchen Randgruppen versucht zu punkten. Denn wer hat sie schon gerne, die fliegenden Rasenmäher oder Luftmopeds, ist dann genau die Argumentationsweise der Politiker, die dann damit versuchen, auf Wählerstimmen zu stoßen!

Die ARGE Mot. HG + PG ist aber trotz aller Widerstände und Störfeuer mit den Verhandlungen, die zwischen dem BMfIT der ACG und dem Aero Club stattfinden, kurz vor dem eigentlichen Abschluss angelangt. So hat nun auch der Bundesvorstand des Österreichischen Aero Clubs sich in seiner Sitzung Mitte März einstimmig für die Mot. HG und Paragleiter ausgesprochen.

Vorweg aber nur soviel, es wird dazu eine eigene Ausbildungslizenz zum bisherigen SOPI geben und die einzelnen Bundesländer werden die weiteren Details wie Aussenabflüge und Aussenlandungen etc. im Detail festlegen. So wird sich auch, von unserer ARGE beabsichtigt, ein eigener Bereich innerhalb der Motorisierten Fliegerei im Aero Clubs etablieren, der dann für die Belange der Mot. HG + PG zuständig sein wird. Weitere Details und Informationen darüber werde ich euch bereits in der Juni Ausgabe zukommen lassen bzw. je nach Aktualität mittels E – Mail schon vorweg schicken.

GPS – Einführungskurs: Da der Umgang und die Handhabung mit diesen Geräten schon (fast) zum Standardrepertoire eines jeden Piloten gehört, und selbst bei unseren in Osttirol stattfindenden "Schicki Micki Bewerbungen" ohne solch ein Gerät schon nicht mehr geflogen werden kann bzw. darf, habe ich nun in Zusammenarbeit mit Manfreda Pepi (Garmin Gebiets Vertreter für den Raum Osttirol) für den Karsamstag (10. April) einen Einführungskurs anberaunt.

Pepi wird in seinem Vortrag allen Interessenten die Funktionsweise dieser Geräte, wie z.B. setzten von Datum und Zeit, Eingabe von Wegpunkten etc. erklären.

Der Vortrag findet im Unterrichtsraum statt und beginnt um 17 Uhr. Um eine rege Teilnahme wird gebeten, da gerade vor Beginn der Flugsaison Kenntnisse mit der Handhabung der GPS – Geräte sehr wohl von Vorteil wären. Übrigens: Der Vortrag ist kostenlos.

Neue GPS- Geräte von Garmin - besonders für Flieger interessant! Die Zeit bleibt nun mal nicht stehen, so hat GARMIN fleißig weiterentwickelt und nun mehrere neue GPS-Geräte auf den Markt gebracht. Neben zwei neuen Streetpilottypen (2610 und 2650) und einem Gerät für das Handgelenk (Forerunner 201) gibt es nun ein neues, insbesondere für Fliegerkollegen interessantes Gerät, und zwar das 60C bzw 60CS. Dieses Gerät weist folgende Vorzüge gegenüber den 12-er Serien und den E-Trexserien auf:

- Menübedienung wie beim 12-er vorne
- Tasten übersichtlich angeordnet
- Neues, auch bei Sonnenlicht lesbares Display
- Display mit 256 Farben
- Deutlich höhere Betriebsdauer mit zwei Batterien als vorher (man spricht von 30 Stunden)
- Display deutlich größer als bei der E-trexserie
- Gleitzahlrechner wie beim E-trex Vista
- Serielle UND USB- Schnittstelle
- Es ist eine Fremdstromversorgung z.B. mit Autobatterie möglich

- Das Gerät ist so wie der Streetpilot auch routingfähig, das heißt es berechnet eine (Straßen)route zu einem gewünschten Ziel unter Eingabe von Ort und Straßennamen. Abzweigungen werden akustisch und natürlich auch visuell gemeldet. Für genauere Kartendetails ist das zu erwerbende Automative Navigationskit erforderlich.
- Ab Herbst 2004 ist für dieses Gerät auch eine topographische Karte (ähnlich der Austrianmap) lieferbar.
- Negativkommentar: Taschenrechner, Stoppuhr und die Spiele hätte man sich sparen können. Mondkalender ist vielleicht nützlich.

Somit ist klar – ein Mädchen für alles! Es freut mich, wenn ich Euch dieses Gerät am 10. April zeigen darf. Gleichzeitig gebe ich auch eine allgemeine Einführung über GPS – Navigation, was sie kann, nicht kann, wie sie funktioniert und worauf zu achten ist.

Preise:

GPS Map – 60C	€ 639,--
GPS Map – 60CS	€ 733,-- (zus. mit Kompass und bar. Höhenmesser)
Autonavigation-Kit	€ 322,--

EINMALIGER SONDERRABAT bei Bestellung NUR an diesem Wochenende –10% auf alle Geräte und Zubehör. Nähere Angaben findet ihr unter www.navigationsysteme.at



01. UNFÄLLE & STÖRUNGEN:

Lienz: Am 14. Feber startete ein Kufsteiner Paragleiterpilot anlässlich des Snowfighter Bewerbes vom Startplatz St. Mandl. Auf Grund mangelnden Vorflugchecks (Wettbewerb) vergaß der Pilot dabei die Beinschlaufen zu schließen. Laut Augenzeugenaussagen flog der Pilot an den Tragegurten hängend bis auf Höhe Lackenbodenhütte. Mit mehreren Schwüngen schaffte es der Pilot schlussendlich wieder in das Gurtzeug zu gelangen und setzte den Flug unbeirrt weiter fort!

Sillian: Am 4. Feber startete ein 32-jähriger deutscher Paragleiterpilot unter Aufsicht einer Schule vom Startplatz Thurntaler zu einem Flug. Auf Grund eines Flugfehlers verfehlte der Mann den Landeplatz südwestlich der Talstation des Skizentrums und landete auf dem mit Autos besetzten Parkplatz. Dabei stieß er gegen einen abgestellten PKW und zog sich durch den Zusammenstoß Verletzungen unbestimmten Grades zu. Der Verunfallte wurde mit der Rettung in das BKH – Lienz gebracht.



02. LIENZER BERGBAHNEN:

Lienz Bergbahnen: Es geht aufwärts und zwar im wahrsten Sinne des Wortes. Mit Weihnachten 2003 wurde die behördliche Abnahme des neuen 6er Sesselliftes auf der Faschingalm durchgeführt. Somit hatte das Zittern ein Ende, denn eine Fertigstellung in solch einer kurzen Bauzeit überraschte selbst die Verantwortlichen der LBB.

Doch es gab auch Überraschungen für mich - denn wie aus kompetenter Stelle zu vernehmen war, handelt es sich hier um eine sogenannte "Sportbahn", auf gut Deutsch eine "Sparbahn". Das heißt im Klartext, hier werden nur Schifahrer nach oben befördert, aber keine Fußgänger. Womöglich wären das wieder neue Kunden, und die will man ja gar nicht bei der LBB. Denn das Geld kommt ohnedies mittels Subvention wieder im ausreichenden Maß in die Kassa.

Hier handelt es sich für mich um eine sogenannte super Sparvariante von einer Seilbahn. Argumentation dafür: „Wir brauchen nur jeweils eine Person an der Ein- und Ausstiegsstelle.“ Die fehlenden Schutzhauben, so wird argumentiert, brauche es am Faschingalmift nicht, da es sich bei der Trassenführung um eine Windgeschützte Lage des Liftes handle. Auch beim Aus- und Einstieg fällt auf, dass dieser um einen 90 Grad Winkel erfolgt und das hat

zur Folge, dass keine Fußgänger transportiert werden können bzw. dürfen. Grund auch hier die Minimalvariante und Sparmaßnahmen, doch es gibt eine Lösung, um auch hier als Fußgänger nach oben zu kommen. Für unsere Piloten besteht hier die einfache und auch plausible Möglichkeit, zugleich mit sogenannten Kurzschliff (Figl), die an der Talstation erhältlich sind, nach oben zu kommen. Ganz einfach die Kurzschliff an den Bergschuhen befestigen, anstellen und schon geht es ab. Anschließend werden die Schliff wieder mittels Bahn zur Talstation zurück geschickt. Bei eventuellem Rückenwind oder Schlechtwetteraufzug etc. also wenn der Pilot keine Möglichkeit mehr hat, wieder zur Talstation zu gelangen, gibt es ebenfalls eine Lösung.

Entweder wieder Kurzschliff montieren und mit dem Sessellift Abfahrt zur Talstation, eventuell zu Fuß gehen oder ein ebenerdiger fünfminütiger Fußmarsch zur Bergstation des St. Mandl Liftes und von hier aus mit dem Lift in das Tal abfahren. Eine mehr als unglücklicher Tatsache, die nur so zu erklären ist, dass die LBB hier bewusst darauf abzielt, nur im Winter den Lift in Betrieb zu nehmen und um keine Konkurrenz im Sommerbetrieb zum St. Mandl Lift zu bekommen. Durch diese Politik wird auch das Panorama Restaurant St. Mandl forciert und somit gegen weitere Mitbewerber geschützt. Denn es liegt wohl mehr als auf der Hand, auch am Panoramaköpfel eine Gaststätte oder zumindest eine Ausschankhütte vorerst mal zu errichten.

Die Auffahrt über Thurn zum Hotel Hoch Lienz wird mit heurigem Jahr auch wieder mautpflichtig werden. Grosses Interesse dazu hat unter anderem natürlich auch die Lienzener Bergbahn, da bei Wegfall der Maut weniger Personen die EUB benützen würden, sowohl im Winter als auch im Sommer. Die Auffahrt mit dem KFZ kommt natürlich günstiger, wie am Beispiel Faschingalmflift bereits aufgezeigt wurde. Möglicherweise ist das unter anderem ein weiterer Grund den Faschingalmflift im Sommer geschlossen zu lassen, denn auch hier will die LBB vermeiden, dass zu viele KFZ diese Alternative in Anspruch nehmen, denn "noch" ist die Faschingalmstrasse mautfrei.

Übrigens, die Autostrecke vom Startplatz Ebnerfeld weiter zur Talstation Faschingalmflift beträgt nur mehr ganze 2,7 KM. Es zahlt sich also auch für unsere Paragleiterpiloten aus, den Lift zu benützen. Dazu ein Rechenbeispiel:

1 Einzelauffahrt mit der EUB und anschl. 4er Sessellift zum Startplatz St. Mandl kostet pro Person € 10.-
 1 Auffahrt mit dem Taxi mit 8 Personen kostet pro Person € 4.- und anschl. mit dem neuen 6er Sessellift zum Startplatz Panoramaköpfel kostet weitere € 4.- also gesamt -> € 8.-

Wer noch bis Ostermontag in den Genuss dieser Regelung kommen will, muss zulangem, denn ab Ostermontag bis Anfang Dezember hat der Faschingalmflift seinen verordneten „achtmonatigen (Winter) Sommerschlaf“. Ich werde aber trotzdem weiterhin alles in die Wege leiten, dass dieser und auch andere Lifte auch in der Sommersaison und während der Fenstertagen im Frühjahr bzw. bei Bedarf offen sind. So eine Anlage muss einfach gefahren werden, je öfter desto besser, denn nach nicht einmal 20 Jahren muß sie ohnehin wieder erneuert werden. Auch wenn die fragwürdige Variante einer sogenannten Sportbahn es momentan nicht zulässt, Fußgänger zu transportieren, ist es an der Zeit, die notwendigen Änderungen dazu zu veranlassen, damit eben auch Fußgänger transportiert werden können.

So wurde in diesem Winter die notwendige Abgrenzung am Startplatz St. Mandl nicht immer wie vereinbart errichtet bzw. instand gehalten. Wahrscheinlich aus Bequemlichkeit oder Desinteresse der Bediensteten, denn zugesichert wurde diese Arbeit vom verantwortlichen Betriebsleiter.

Freikarte: Anlässlich der offiziellen Einweihung des neuen 6er Sesselliftes auf der Faschingalm gab es am 24. Jänner für (fast) alle Personen eine Freikarte, die für das gesamte Schigebiet am Zettlersfeld galt. Jedoch nicht für den Hochstein und auch nur für Einheimische. Ein kleiner Haken war aber noch dabei: für den Erwerb der berührungslosen Karte musste man wieder mal weitere € 5.- hinblättern, die zwar wieder bei Rückgabe retourniert werden, aber wer denkt schon nach Ende eines schönen Schitages noch an die Rückgabe genau dieser Karte auch wenn es nun dafür einen eigenen Automaten dazu gibt.

Wie schon in einer der früheren Ausgaben erwähnt, ist es ein schönes Körbergeld, das sich hier die Bergbahn dazu verdient. Denn bei Kauf einer Karte wird zusätzlich zum Kaufpreis eben noch diese € 5 eingehoben - clever muss man eben sein! Ein Tipp an die Verantwortlichen der LBB -> es sieht besser aus, die € 5.- in den Gesamtbetrag zu integrieren als diesen Betrag extra einzufordern, auch wenn es schlussendlich am Betrag nichts ändert! Ein Lockangebot der besonderen Art gibt es noch bis Saisonende bei der LBB. Beim Erwerb einer Tages oder Halbtageskarte erhält der Besucher einen Bon ausgehändigt, welcher bei den diversen Gasthäusern am Zettlersfeld eingelöst werden kann. Man hat dann die Wahl zwischen 1 Brezen und 1 Seidel oder 1 Cafe und 1 Kuchen. Wie zu erfahren war wussten aber die Wirte am Zettlersfeld gar nichts von dieser Aktion bzw. erfuhren diess erst aus den Zeitungen.



03. KOLLNIG STARTPLATZ LANDEPLATZ FALKEN:

Startplatz Kollnig: Es ist nun schon wieder ein halbes Jahr vergangen und der Eine oder Andere unter uns wird sich wieder fragen, wie es denn weiterhin am Kollnig Startplatz aussieht. Hier nun die neuesten Erkenntnisse und Details. Soviel schon gleich vorweg: Ein Starten wird auch weiterhin erlaubt sein. Der Startplatz Kollnig wird nun vom Tourismusverband Lienzer Talboden gepachtet, ein diesbezüglicher Vertrag wurde Ende März mit dem Grundeigentümer unterzeichnet. Die nicht unbedingt leichten Verhandlungen mit dem Grundeigentümer führte Defregger Joachim vom Tourismusverband. So gab es Mitte März auch eine gemeinsame Begehung des Startplatzes, an der Defregger Joachim, Madritsch Gernot und ich teilnahmen.

Leider ist das Startgelände nun nur mehr auf den von mir früher gepachteten Raum (West Startplatz) begrenzt, da der ostseitig gelegene Teil von zwei Wegen durchzogen wurde und somit als Startgelände nicht mehr geeignet ist. Das heißt im Klartext, dass diese Fläche zumindest vorläufig als zusätzliches Startgelände nicht zu adaptieren ist, nebenbei bemerkt befindet sich in unmittelbarer Nähe auch noch eine Hochspannungsleitung. Eine Erkenntnis, die noch mal in Erinnerung gerufen werden soll, ebenso die Tatsache, dass der Startplatz nach wie vor mit Schafsdreck vollgepflastert ist. Das Startgelände, das sich westseitig mit einem Ausmaß von ca. 60 x 60 Meter befindet, bietet maximal drei bis vier Schirmen Platz.

Möchte nochmals allen Piloten folgende Tatsache in Erinnerung rufen, die den Startplatz nun benützen wollen. Der Startplatz Kollnig West hat leider keine ideale konvexe Geländeform und darüber hinaus fällt nach kurzer Anlaufstrecke das Gelände dann fast senkrecht ab. Bei verspäteten oder zu wenig entschlossenen Startabbrüchen oder gar Fehlstarts, kann das fatalen Folgen haben (Verletzungsrisiko). Bitte um entsprechende Kenntnisnahme.

Weiters liegt der Startplatz ca. 50 Höhenmeter tiefer als der Startplatz Ebnerfeld und befindet sich dazu auch noch weiter im Westen gelegen - was zur Folge hat, dass der Einstieg in die Thermik auch ein wenig schwieriger ist. Denn bei starkem Talwind ist es speziell für Paragleiterpiloten sehr schwierig gegen den Wind überhaupt Richtung Osten bzw. gegen den Wind vorwärts zu kommen.

Trotzdem, ein erster Schritt in die richtige Richtung wurde gesetzt. Da dieser Startplatz nur in den Monaten Mai/Juni und Oktober/November benutzt wird, werden sich die Flugfrequenzen sowieso in Grenzen halten. Hinzu kommt, dass der Startplatz Ebnerfeld, direkt an der Strasse gelegen, schon (speziell für Drachenflieger) aus Bequemlichkeitsgründen und auch besseren thermischen Anschlussbedingungen von den meisten Piloten bevorzugt wird. Trotzdem ergeht ein Aufruf hier an alle Piloten, die die Einrichtungen in Anspruch nehmen. Haltet die Startplätze bitte sauber, Müll bitte mitnehmen, nur den ausgewiesenen Weg zum Startgelände benützen und nicht in den Wiesen herum spazieren. Der Startplatz darf nur für den Aufenthalt bis zum eigentlichen Start benützt werden und ist keinesfalls da, um Campingutensilien aufzustellen und Fiestas zu feiern.

....nicht vergessen -> Lizenzen sind rechtzeitig zu verlängern!

Landeplatz Camping Falken: Auch hier gibt es überwiegend nur Positives zu berichten. Die Verhandlungen laufen auch hier planmäßig weiter. Für das heurige Jahr wird zu dem bereits vom Falken Areal Besitzer zur Verfügung gestellte Landeareal noch ein weiteres Feld dazu kommen. Somit kann ab sofort auch dieser Landeplatz offiziell angefliegen werden. Im Speziellen wird dieser aber für unsere Gastflieger, welche am Campingplatz ihr Zelte aufgeschlagen haben, aber auch für große Para- und Drachenflugveranstaltungen heran gezogen. Ebenso für vorzeitig beendete Streckenflügen, aus welcher Richtung dabei die Piloten auch immer daher kommen.

Für alle, die erstmalig diesen Landeplatz benützen wollen, wird der Besitzer und Leiter des Campingplatzes bei Bedarf oder Wunsch eine Einweisung vornehmen. Im Besonderen aber über die Abstell- und Abbaufäche der Fluggeräte, über den Flugbetrieb des südlich angrenzenden Modellfliegerplatzes, Transportmöglichkeiten zu den einzelnen Startplätzen u.v.m erklären.

Mit der Adaptierung eines weiteren zusätzlichen Landeplatzes im Bereich Camping Falken und der nun abgeschlossenen Adaptierung des Startplatzes Kollnig, ist der Bedarf damit im Großraum Lienz mehr als gedeckt. Somit kann Lienz mit einer fliegerischen Para- und Drachenfluginfrastruktur aufweisen, die seinesgleichen sucht. Es wird wahrscheinlich nicht viele Fluggebiete in der Szene geben, wie jenes in Lienz, das dazu keine lästigen und aufdringlichen Lande- bzw. Startgeldeintreiber hat. Denn hier handelt es sich um eine Serviceleistung, die allen Piloten uneingeschränkt zur Verfügung stehen soll.

Ein großer Wermutstropfen allerdings bleibt aber nach wie vor trotz aller Erfolge weiterhin erhalten. Die Inflexibilität, sprich das nach wie vor vorhandene verstaatlichte Denken der Verantwortlichen (Mehrheit der Aktien Inhaber bei der LBB, also der Stadtgemeinde Lienz und des Tourismusverbandes, also sprich Aufsichtsräte). Wie lange sich hier diese katastrophale Geschäftspolitik noch halten kann, ist ohnedies nur mehr eine Frage der Zeit. Denn den Subventionsgeber Gemeinde und Tourismusverband wird diese Politik früher oder später zu Fall bringen wird!

Zwischenzeitlich müssen wir in den Zeiten, in denen die Bergbahn geschlossen hat, also von Ostermontag bis Ende Juni und Ende September bis Mitte Dezember, mit dem Taxi fahren. Ich bin der Meinung, dass die ausverhandelten Konditionen sehr wohl annehmbar sind. Dazu kommt noch, dass beim Drachentransport(siehe unter der Rubrik Faschingalmlift) ein "Bock" nach dem anderen geschossen wird.



04. LANDEANFLUG:

Einflugschneibe: Wer kennt sie nicht? Die Piloten, die zwischen den Bäumen bei gleichzeitigem Touchen der Äste herum bzw. dazwischen hindurchfliegen. Doch all zu oft wird das eigene Können oft überschätzt und schon mancher hängt dann wieder mal in den Bäumen.

Eine eigene Art des Landeanfluges entwickelte sich über die Jahre hinweg auch am Landeplatz. Dazu wurde sozusagen die Baumreihe (Pappeln) westseitig als Marker auserkoren. Knapp an den Bäumen ostseitig vorbei, nur nicht einfädeln mit den Fangleinen, dann mit einer Fußbreite über das Simulatorseil hinweg, kurzen Toucher am Übungshang und schon steht man direkt am Abbauplatz oder eventuell gar in der Weissdornhecke!

Doch letztere wurde bereits im letzten Herbst entfernt (Feuerbrand) und seit Mitte Jänner fielen gleich drei Pappeln (westseitig gelegen) ebenfalls der Hacke zum Opfer. Damit wird nun auch für uns der Landeanflug ein wenig sicherer. Denn die Äste der Pappeln reichten schon teilweise sehr weit in die Einflugschneibe rein und speziell im Winter sind die Äste oft schwer auszumachen, speziell für Gastflieger. Die Gefahr eines Hängenbleibens in den Ästen ist und war daher immer gegeben.

Doch nun ergibt sich ein weiterer Gefahrenpunkt - denn hinter den restlich verbliebenen Pappeln befindet sich ein Voltgierplatz und ein Reitstall. Haben die Pappeln und Bäume bisher wie ein Schutzschild gegen zum Beispiel zu tief anfliegende Para- und Drachenflieger gewirkt, so besteht nun doch die Möglichkeit, noch näher an die dort anwesenden Personen (hauptsächlich Kinder) heran zu fliegen.

Meine eindringliche Bitte daher an alle Piloten -> unbedingt Sicherheitsabstände sowohl zum Voltgierplatz als auch zum Simulatorseil einhalten. Denn ein Zwischenfall (Unfall), herbeigeführt durch zu tiefes Fliegen, hat natürlich Konsequenzen für den Unfallverursacher (->Fahrlässiges Verhalten).

Also im Sinne eines kooperativen Miteinander bitte die Endlandeanflüge in dem dafür vorgesehenen Korridor durchführen. Der Betreiber des Voltgierplatzes bzw. der Reitschule lädt alle Piloten recht herzlich ein, doch besser den Fußweg dorthin zu benutzen.



05. SNOWFIGHTER 2004:

Snowfighter: Der Organisator Dreer Hannes möchte mit dem Snowfighter im Winter so eine Art Gegenstück zum Dolomiten Mann fix etablieren. Den Aussagen bzw. Sprüchen nach zu urteilen, kann man Parallelen dazu schon sehr gut erkennen - wie zum Beispiel:

- Es gibt sehr viele Athleten, die dachten, sie haben alle Grenzen im Leistungssport erreicht, aber keiner von ihnen rechnete mit dem Snowfighter.

- der Veranstalter übernimmt mit größter Sorgfalt und Planung, Organisation und Durchführung des Snowfighter.
- Oder die folgende Aussage: " Die Veranstaltung findet bei jeder Witterung statt."

Bei einer Dotierung von € 5.000.- Preisgeld kamen zur 3. Auflage insgesamt 33 Teams nach Lienz. Wenn man bedenkt, dass der Mega Event Dolomitenmann zu gewissen Zeiten auch mal gerade 35 Teams zusammenbrachte, ist das schon eine beachtliche Leistung. Fast 10 % der Teilnehmer waren diesmal schon Frauen, diese waren gleich mit drei Teams vertreten -> Tendenz steigend!

Sieger wurde das Team "Airtaxi Osttirol" mit dem Tourengeher Kogler Hans, Paragleiter Hainzer Klaus und Snowboarder Winkler Marco. Damit setzt Klaus seine Erfolgsserie weiter fort, er zählt somit neben Ortner Wendelin wohl zu den routiniertesten Osttiroler Piloten.

Weitere Details am Rande: - Vladimir Ustyanovic aus Cedlana (Tschechien) ein langjähriger Lienz Fan, startete auch im heurigen Jahr wieder, und für wen ganz klar das Haidenhof Team.

- Helga Rainer (Freundin von Hainzer Claus) trainierte schon Wochen vorher, um eine direkte Linie zum Taxer Moos zu finden – scheinbar vergebens.
- Helga Rainer war neben Oberwasserlechner Daniela und einer Villacher Pilotin die einzigen Weiblichen Teilnehmerinnen (Paragleiten) beim dießjährigen Snowfighter Wettbewerb!
- Übrigens der Name "Snowfighter" ist auch geschützt (TM) worden und kann somit nicht anders wertig verwendet werden.
- Unter den Sponsoren findet man ganz klein auf der letzten Seite aufgeführt: Malermeister Siegfried Schusteritsch Lienz oder www.tundrabeach.at bzw. www.airtaxi-osttirol.at

- die unglaubliche Siegerzeit des Tourengeher (läufers) betrug nicht einmal 59 Minuten und das für ganze 1400 Meter Höhenunterschied.
- die schnellste Flugzeit schaffte kein geringerer als ein Ortner Wendelin und verwies somit Lokalmatador Hainzer Claus klar auf Platz zwei.
- es gab auch Beschwerden und eine Anzeige unterschrieben von gleich 10 Anrainern – Grund unzumutbare Lärm Belästigung am Zielgelände von 14 bis 21 Uhr.
 - einer der teilnehmenden Piloten hatte viel Glück, er vergaß in der Hektik die Beinschlaufen zu schließen zum Glück endete dieser Vorfall glimpflich.

Der nächste Snowfigter wird laut Veranstalter Dreer Hannes am 12. Feber 2005 wieder in Lienz in Szene gehen. Laut Veranstalter Dreer Hannes sind für 2005 folgende Änderungen geplant:

- 1) Zeit- u. Punktwertung (Touren Faktor 1, Para Faktor 5, Boarder Faktor 40) Einzelwertung bleibt aufrecht
- 2) Boarder: nach FIS-WO wird ein Mischlauf gesteckt: Slalom, Riesenslalom & Super Ski



06. PARGLIDING GRAND PRIX:

Paragliding Grand Prix: Nachdem der PWC mehr oder minder nicht den erhofften Erfolg brachte, kommt nun wieder eine neue Idee zum Vorschein, genannt „Paragliding Grad Prix“.

Dazu eine Stellungnahme von der Firma Nova:

Vor vier Jahren hat sich NOVA aus dem PWC (Paragliding World Cup) zurückgezogen. Dafür gab es mehrere Gründe:

- Der PWC war alles andere als medien- und zuschauerfreundlich.
- Hochgezüchtete Wettkampfschirme hatten nichts mehr mit zugelassenen Serienschirmen gemein.
- Das Interesse der Hobby- und Freizeitpiloten am PWC war erschreckend klein.

Kurz: Das Wettkampfgeschehen brachte nichts und kostete uns viel. Seit diesem Ausstieg konzentrierten wir uns voll auf die Konstruktion der Serienschirme. Dadurch war es uns auch möglich, ein so hervorragendes Sortiment wie es jetzt besteht zu realisieren. Auch in Zukunft werden wir grundsätzlich diese Strategie beibehalten.

Dennoch haben wir uns entschlossen, das neue Wettkampfkonzzept, das von Volker Nies auf die Beine gestellt wurde zu unterstützen: Den Paragliding Grand Prix.

Warum? Wir sind überzeugt, dass der Paragliding Grand Prix bei Medien, Zuschauer und Freizeitpiloten höchstes Interesse wecken wird. Wir sind davon überzeugt, dass diese Art von Wettkampfsport eine große Chance bedeutet, "die Faszination Fliegen" einem breiten Publikum zu vermitteln – und dadurch auch neue Flugschüler gewonnen werden können. Da der Paragliding Grand Prix in der DHV 1-2, der DHV 2 und der offenen Klasse ausgetragen wird, glauben wir jetzt auch wieder fest an eine Identifikation der Hobby- und Freizeitpiloten mit dem Wettkampfsport.

Übrigens: Es gibt dazu zwei Bewerbe im heurigen Jahr. Der erste findet in Interlaken in der Schweiz statt und der zweite in Annenheim am Ossiachersee.



07. FREIZEITUNFÄLLE SIND IM STEIGEN:

800 Sport- und Freizeitunfälle gab es im Jahr 2003: So eine Schlagzeile war im Ostt. Boten Anfang Jänner zu lesen. Eine Steigerung von 27% gegenüber 2003. Es wurden die Einsätze aufgelistet und dann war es klar, dass über 50 % der Einsätze im Bereich Sport und Freizeit erfolgten. St. Jakob war mit 67 Einsatzflügen Spitzenreiter. Gänzlich fehlten aber die Para- und Drachenfliegerunfälle, aber auch anderer Flugsportarten. Bitte glaubt aber nicht, dass sich deshalb keine ereignet haben.

Nach Rückfrage hier die Zahlen -

Im Jahr 2003 wurden vom Stützpunkt Lienz aus 24 Flugsportunfälle aufgezeichnet, davon:

Paragleiten 17
 Drachenfliegen 4
 Fallschirm 1
 Segelflug 1
 Ohne Detailinfo 1

Die meisten Einsätze erfolgten im Alpinbereich, gefolgt von Schi Alpin und Snowboard. Erst an vierter Stelle folgt der Flugsport. Es war fast als eine Jubelmeldung zu interpretieren, dass im letzten Jahr an die 800 Einsätze erreicht wurden. Wahrscheinlich streben die Flugrettungsunternehmen ÖAMTC, Rotes Kreuz wie auch andere Betreiber heuer die 1000er Marke an.

Doch die Jubelmeldung sollte eigentlich ganz anders lauten -> „Im letzten Jahr konnten wir "Gott sei Dank" erstmals um 27 % weniger Einsätze verbuchen.“ Was nichts anderes heißen würde, als dass es weniger Verletzte oder gar Tote gegeben hat.

Ich bin der Meinung, dass über ein Drittel der geflogenen Einsätze eher unter den Bereich der Gewerblichen Flüge, sprich der Taxiflüge verbucht werden sollten bzw. müssten.

Ganz klar, wenn der Hubschrauber keine oder nur mehr wenige Einsätze im Jahr fliegt, rechnet sich eine Stationierung nicht mehr. Und um kostendeckend zu arbeiten, wird eben geflogen und das um jeden Preis, auf Teufel komm raus.

Dazu die passende Aussage der Piloten auf die Frage, ob auch bei schlechtem Wetter geflogen wird. „Ja, wenn wir die Meldung bekommen, dass jemand lebensgefährlich verletzt ist.“ Oder noch besser ausgedrückt -> besser ist es doch, die Maschine wird geflogen, als dass sie steht - denn die Kosten fallen ja allemal an, und bezahlt werden müssen sie auch.

Ich will aber auch nicht unerwähnt lassen, dass sehr viele Personen, die eben mit einer Freizeit- und Bergkostenversicherung ausgestattet sind, es sehr wohl darauf anlegen und knallhart kalkulieren - für was habe ich denn eine solche Versicherung - kurzer Griff zum Handy und schon rattert der "Hubi" daher.

Logischer Schluss daraus: Alle verdienen letztendlich daran, das heißt, keiner will deshalb irgendeine Änderung am momentanen Zustand, denn die Wirtschaft muss ja leben. Was wir aber brauchen, ist eine klare Trennung zwischen tatsächlichen (notwendigen) Rettungseinsätzen mit dem Hubschrauber und sogenannten Gewerblichen Taxiflügen. Eine Vermischung, wie sie zur Zeit stattfindet, ist auf Dauer nicht zumutbar. Übrigens belaufen sich die Folgekosten aus diesen Unfällen auf ca. 40 Millionen Euro im

Jahr. Da letztendlich die Versicherungsunternehmen hier nicht mehr mitspielen werden, wird das zwangsläufig wieder zu weiteren Prämien erhöhungen führen. Bleibt nur noch die Frage offen -> Wer wird das alles wohl wieder zahlen?



08. SKIWELTCUP DER DAMEN:

Skiwelt Cup der Damen 1. Tag: Am 27. und 28. Dezember 2003 hielt wieder nach einer zweijährigen Pause der Weltcup Tross Station in Lienz. An und für sich kein erwähnenswertes Event für die New, wenn nicht diesmal der Tourismusverband an mich herangetreten wäre mit der Bitte, im Rahmenprogramm doch mitzuwirken. Eine für uns doch gute und zugleich interessante Möglichkeit, den Flugsport einer breiten Öffentlichkeit zuzuführen.

Geplant war dazu im Einlaufbereich des Ziels mit den Paragleitern einzulanden. Nach langem Hin und Her wurde aber aus Sicherheitsgründen von diesem Vorhaben Abstand genommen, zumal auch noch die Tiroler Landesregierung keine Genehmigung dazu erteilte.

Interessant aber die Tatsache, dass ein Paragleiterpilot, der für die Telecom (Sponsor) fliegt und unser Air Taxi Osttirol Pilot Hainzer Claus, sehr wohl dort ganz offiziell mit Erlaubnis einlanden. Alle sind gleich, nur manche sind eben noch gleicher.

Es war noch beabsichtigt, neben unseren einheimischen Fliegern auch noch einen Starpiloten wie Mike Küng und die Renegades zu engagieren. Doch das liebe Geld machte hier das Vorhaben zunichte. Denn laut Skiclub Chef Frömel Werner ist die geforderte Gage einfach zu hoch; wieder eine bittere Erfahrung mehr. Gut, dass zumindest ein Günter Achatz vom DHV mit seinem Demo Team dafür fix mit von der Partie war.

Kein Grund den Kopf hängen zu lassen, denn unser Organisationstalent Kofler Daniel telefonierte, redete und überzeugte mit viel Geschick die heimischen Piloten, doch am Schaufliegen teilzunehmen. Weiters gelang es ihm Günter Hutterer, besser bekannt als *Freizeit Günter*, und Max Biedermann (Acroflieger) aus Hopfgarten im Brixenthale zu verpflichten.

Nicht unerwähnt sollen unsere Drachenflieger aus Sillian bleiben, die sich spontan dazu bereit erklärten den viel zu kurz kommenden Drachenflugsport zu präsentieren, zumal der Demo Drachenflieger des DHV Teams ganz einfach abgesagt hatte!

Nach der Auffahrt (Taxi Xander) zum Hochstein Startplatz hieß es nun 15 Minuten marschieren und das durch knietiefen Neuschnee, um überhaupt erst mal zum Startplatz zu gelangen.

War am Freitag noch Nullwind, so war am Samstag schon leichter Rückenwind angesagt. Laut anwesender Piloten würden die getätigten Starteindrücke bzw. Erlebnisse schon eine Ausgabe der nächsten News ausfüllen. Einigen gelang der Start trotzdem, andere wiederum zogen es vor, über die Piste tiefer zu gehen, um in der Höhe Stern Alm erneut bei besseren Windbedingungen zu starten.

Auch wenn nicht alle Piloten kurz hintereinander starten konnten, gaben sie ihr Bestes, denn das Startfenster war nur zwischen 11 Uhr 45 und 12 Uhr 45 offen; danach mussten alle gelandet sein (Grund Hubschrauberflüge). Gelandet wurde im Terlagofeld. Dieses liegt Luftlinie ca. 200 Meter vom Zieleinlauf Nordseitig gelegen entfernt.

Ein Dank ergeht hier an alle heimischen Piloten, die daran teilgenommen haben, ebenso an das DHV – Demo Team, den Tourismusverband, der den Transport und die Kosten für eine Pizza mit Getränk übernahm. Weiters Biedermann Max, Freizeit Günther, Ustyanovic Vladimir mit Sohn, den Aineter Paragleiterpiloten und nicht zu vergessen den Sillianer Drachenfliegern.

Weltcup der Damen in Lienz 2. Tag: Der Flugsport soll medienwirksam vermarktet werden, deshalb wurden auch am Sonntag Schauflüge von der Stern Alm aus durchgeführt. Am 28. Dezember, also am zweiten Renntag, war dann schon eine deutliche Wetterverschlechterung: Eintrübung mit beginnendem Schneetreiben an den Bergkämmen. Ein weiteres Mal waren unsere Piloten nicht mehr zu bewegen zu fliegen - zu schlecht (subjektiv) waren die Verhältnisse dazu.

Nicht so die Vollprofis, denn der Sponsorflieger (Telecom und Airtaxi) zogen bereits um 10 Uhr wieder mit Rauchpatronen ausgestattet ihre Kreise. Auch das DHV - Demo Team zeigte den anwesenden Zuschauern wie

Paragleiten wirklich auszusehen hat - gekonnt, professionell werbewirksam, sicher - eine Augenweide für die Zuschauer.

Das Rahmenprogramm in punkto Flugsport wurde zwar im Wesentlichen erfüllt.

Dennoch bleibt trotz der erstmaligen erfolgreichen Teilnahme ein unguter Beigeschmack. Die verhandelte Teilnahme vom Acro Flieger Mike Küng und den Renegades wurde nicht einmal einen Tag vor der eigentlichen Veranstaltung ganz einfach abgesagt. Fadenscheiniger Grund -> zu hohen Kosten.

Wenn man bedenkt, dass die gesamte Veranstaltung ein Budget von über 1,3 Millionen Euro aufweist und die Kosten ohnedies zur Gänze vom Steuerzahler getragen werden, Tourismusverband und Stadtgemeinde Lienz mal abgesehen, ist es für mich ganz klar, wie hier gepokert wird. In welcher Höhe sich der Abgang dieser Veranstaltung beläuft, will ich hier erst gar nicht kolportieren aber ich würde es, so wie beim Dolomitenlanglauf Bewerb, ganz einfach unter dem Begriff "**Liebhaberei**" einordnen. Wer dabei wirklich verdient ist der Ski bzw. Langlaufclub.

Stars oder Vollprofis wie ein Mike Küng, aber auch unsere heimischen Flieger sollen für ein Butterbrot (Mittagessen) arbeiten bzw. abgespeist werden, und bei all den anderen, die die Hand aufhalten, spielt das Geld scheinbar nicht wirkliche eine Rolle. Es wäre hier ein kleines Zeichen gewesen, das der Tourismusverband für den heimischen Flugsport hätte setzen können. Wieder eine bittere Erfahrung mehr - dennoch der Einsatz unserer Flieger und das gemeinsame Essen in der Pizzeria waren toll und das schweiß zusammen.

Edlinger Richard brachte es auf den Punkt - freie Auffahrt, gemeinsames Fliegen und dazu noch ein Essen - was will man noch mehr!

Möchte mich nochmals im Namen des Tourismusverbandes für die Möglichkeit, bei dieser Veranstaltung dabei sein zu dürfen, recht herzlich bedanken. Ein Dank ergeht an alle Piloten für ihre Teilnahme und an die Familie Wolf für die spontane Bereitstellung des Landefeldes Terlagofeld.



09. WORÜBER MAN SPRICHT

Durch den Nebel in das neue Jahr: Der 1. Jänner ist nun schon bald wie fast ein jedes Jahr, der Tag, an dem es bei einigen unserer Flieger nur ein Motto gibt: Rein in den Nebel, wer macht das erste Toplanding im Jahr und wer hat noch den meisten Restalkohol im Blut?

Beim Toplanding bot der 1. Jänner nicht gerade die grosse Möglichkeit aufzudrehen und anschl. top zu landen - doch beim nun schon traditionellen Nebelflug waren hierfür wiederum die besten Bedingungen gegeben. Denn eine dicke Nebelschicht trug dazu bei, dass auch in diesem Jahr wieder zumindest hierfür ideale Bedingungen vorherrschten.

Tatsächlich marschierten die Jungs Solo und auch mit Tandemausrüstung adjustiert und voll gepackt (GPS und Kompass) auf. Denn zumindest das Wetter war an diesem Tag mehr oder minder leicht einzuschätzen. Wahrscheinlich angeturnt durch den noch verbliebenen Restalkohol werden dann solche Mutproben auch ohne Wenn und Aber durchgezogen und hinterher auch dementsprechend wiederum erneut gefeiert. Also dann reinspiralen oder auch nur bedacht eintauchen in den Nebel, und der ultimative "Kick" kann losgehen.

Ich habe schon viel über die Nebelfliegerei in der Vergangenheit geschrieben und will mich daher auch nicht wiederholen. Dennoch war diesmal mit Erschrecken folgendes festzustellen -> mit welcher vorsätzlichen Sorglosigkeit, sprich Dumm und Frechheit zugleich, diese Piloten ihr Vorhaben auch knallhart durchziehen. Interessant die Tatsache, dass auch sonst eher bedacht und überlegt fliegende Piloten sich zu solchen Schwachsinnaktionen hinreißen lassen. Es ist hier wahrscheinlich wieder die altbekannte Gruppendynamik (Mitläufereffekt oder Darstellungsneurose), die hier zum Tragen kommt. Traurig auch noch die Erkenntnis, dass wieder in erster Linie einheimische Piloten sich zu solchen Nebelflügen hinreißen lassen. Für viele dieser "Heros" sind das ganz banale Mutproben, aber auch als die ultimative sportliche Herausforderung betrachten viele diese Art des Fliegens im Nebel!

Möchte nochmals eindringlich darauf hinweisen, dass es sich hier nicht um ein sogenanntes "Kavaliersdelikt" oder gar etwa um einen megacoolen tollen Spaß handelt, sondern ganz klar um eine Gefährdung in der Luftfahrt. Die Konsequenzen daraus heißen Strafrechtliche Verurteilung, Scheinentzug etc.!

Auf meine Anfrage dazu der passende Kommentar unseres Flugretter ploten Fischer Hans: " Wenn es hier zu einer Kollision mit einem Paragleiter oder Drachenflieger kommt, stürzt sowohl der Pilot als auch die gesamte Besatzung des Rettungshubschraubers ab. Die Folgen wären daher mehr als katastrophal, nicht auszudenken, einfach ein Horror Szenario!"

Achtung Lawinengefahr. Neben dem bereits erwähnten Seilkratzen am Zetttersfeld, also dem nach wie vor zu nahen Überfliegen des 4er Sesselliftes, gibt es eine weitere Herausforderung für unsere Profipiloten, um der fliegerisch lauen Winterzeit einen weiteren Höhepunkt zu verleihen.

Dazu fliegt man auf Tuchfühlung am Hang entlang, man nennt das in der Fachsprache ->Konturenflug, darunter versteht man folgendes: Mit den Füßen oder mit den Händen an der Schneeoberfläche entlang streifen bzw. touchen oder auch kurz im Schnee eintauchen und wieder weiter fliegen.

An und für sich eine tolle Spielerei, ein Nervenkitzel, der den Adrenalinpiegel ein wenig in die Höhe treibt, wenn da nicht oft die eigene Fehleinschätzung einen Strich durch die Flugplanung machen würde.

Wenn diese aber eintretet findet man sich urplötzlich bis zum Bauchnabel im Schnee steckend wieder. Jede Bewegung wird nun zur absoluten Anstrengung (Qual), denn ein Starten ist hier nicht mehr möglich. Weit ab von einer Skipiste oder einem Weg, heißt es nun mit der Ausrüstung (bis zu 20 kg) durch den Schnee waten, um wieder zum Startplatz oder auf eine Strasse zu gelangen. Auch im heurigen Winter gab es wieder zahlreiche Piloten, welche hier aus eigener Erfahrung dazu etwas berichten können.

Möchte aber folgendes zu bedenken geben: Die Struktur, sprich den Schneeaufbau, den die meisten unter uns gar nicht kennen birgt eine große Gefahr in sich. Dann kann es schon passieren, dass ein Pilot mal komplett im Schnee versinkt und sich selbst überhaupt nicht mehr befreien kann. Auch die Auslösung von Schneebrettern ist hier sehr wohl ein Thema mit all den daraus resultierenden Folgen.

Also, an allen unseren Seil- und Hangkratzerpiloten, die weiterhin am Limit zu fliegen gedenken: Es ist sicher ein toller Nervenkitzel und stärkt das eigene Ego, aber man soll sich auch gleichzeitig immer der möglichen Konsequenzen bewusst sein. Allen weiterhin ein "Gut Land", aber bitte dann am Landeplatz und nicht irgendwo in der Prärie!

Schlechtflieger-Media: Im Herbst letzten Jahres kam es zu einer ersten Kontaktaufnahme mit den Initiatoren dieser neuen Fliegerzeitschrift. Junge dynamische Burschen, die versuchen neue Ideen auf einem Markt umzusetzen, der nicht mehr viel her gibt.

Am 22. Feber bekam ich dann das erste Paket mit 20 Exemplaren per Post zugestellt. Es handelt sich hier um die Erstauflage, gefertigt auf Hochglanzpapier, mit einer CD in der Beilage. Einen Tag bekam ich noch ein Poster.

Hier nun ein Bericht des Herausgebers mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Frischer Wind in der Szene. Es weht ein frischer Wind in der Szene und wir sind dabei: Seit ein paar Tagen gibt es ein neues Magazin - 'Schlechtflieger MAGAZIN'.

Dahinter stecken die Jungs und Mädels von Schlechtflieger.de, einer Internetseite, die sie seit nunmehr drei Jahren als nicht kommerzielles Spaßprojekt betreiben. Sie haben sich aber entschlossen, mehr aus ihren journalistischen Ambitionen zu machen und sich deshalb an dieses neue, ehrgeizige Projekt gewagt.

Schlechtflieger MAGAZIN ist voll von Kolumnen mit fachlichen Artikeln, in denen es etwas zu lernen gibt: Eine Meteo-, Sicherheit- und Anfänger-Kolumne gibt es da zum Beispiel. Und gerade die Anfänger-Kolumne wird in Zusammenarbeit mit uns Flugschulen gemacht. Da sind aber auch jede Menge spannender Geschichten und einfach nur schöne Bilder.

Das Heft startet jetzt mit Ausgabe 0, das bedeutet reduzierter Umfang und Preis. Dennoch steht eine ganze Menge drin und obendrein klebt auch noch eine DVD im Heft. Die Ausgabe 0 von Schlechtflieger MAGAZIN bekommst Du nicht am Kiosk, dafür aber bei uns, denn wir sind Schlechtflieger MAGAZIN Top Vendor. Ein Grund mehr also, einfach mal wieder in Deiner Flugschule vorbeizuschauen.

Mehr Infos zum Magazin, zum Beispiel eine Vorschau auf die Inhalte, findest Du auch auf der Website von Schlechtflieger MAGAZIN: www.schlechtfliegerMag.com

Fluggebiete der Alpen: Rechtzeitig zum Saisonstart haben wir die Fluggebietskarten der Alpen heraus gebracht. Alle Fluggelände sind auf der Karte mit Länderkennung und Nummern

gekennzeichnet . Im Faltteil sind die Fluggebiete kurz und prägnant beschrieben. Die Daten zu den Geländen wurden von Piloten für Piloten sorgfältig recherchiert.

Neu ist das dargestellte Relief. Die einzigartige Kartenfaltung ist patentiert. Die Faltung erleichtert das Auffinden von Regionen und der Beschreibung der einzelnen Fluggebiete. In Österreich wird die Karte (Wie auch das SOPI – Lehrbuch von Martin Jursa) ausschließlich über die Flugschulen vertrieben.

Der empfohlene Verkaufspreis beträgt 14,80 € pro Karte. Initiatorin ist hier die Firma Media Montana aus Warngau in Deutschland Frau Klaassen Ingrid.

P.S.: Übrigens, das Schlechtwetter-Magazin und die Fluggebietskarte sind am Landeplatz ausgestellt und selbstverständlich auch käuflich zu erwerben.

10. KLATSCH UND TRATSCH AM LANDEPLATZ



WuBtet ihr schon, dass ...

- Vogel Jörg neben Mandl Franz der Promotor des Fluggebietes Embergeralm ist. Wie aus Insiderkreisen nun zu vernehmen war, ist Vogel Jörg offiziell krank bzw. nicht mehr erreichbar. In der Gerüchteküche wird alles Mögliche kolportiert, mehr darüber aber in der nächsten Ausgabe.
- der letzte schwere Sturm, der am 13. Feber durchs Land zog, auch an der Landeplatz Hütte seine Spuren hinter ließ. Dabei wurde das Dach arg in Mitleidenschaft gezogen.
- nun auch die alt eingessene Firma Firebird denn Insolvenzantrag gestellt hat mit immerhin 16 Mille. Betroffen sind dabei alle Unternehmensbereiche. Wegen Überschuldung oder Zahlungsunfähigkeit jonglieren auch weitere Firmen in der Szene so dahin!
- im Osttirol Journal, Ausgabe Dezember, auf Seite 7 kein geringerer als Goller Manuel heraus lacht - unter der Rubrik "Engagement und Know - how"
- bfi (Berufs Förderungs Institut) in ihrer Werbung für neue Kunden auch den Paragleitersport auserkoren hat. Auf der Umschlagseite ist ein Paragleiter dazu abgebildet.
- Folgende Nachricht wurde fuer Sie hinterlassen: Please find below a message for you: Bin ein halbes Jahr in Südamerika, falls deine Email dringend ist, schick sie mir bitte an ::: kontakt@factis.net ::: Wenn du mehr wissen willst, komm doch einfach auf www.factis.net wo ich unter anderem ein ReiseLog eingerichtet habe ;) Viel Spass - Grüße Daniel
- die turbulenten Aineter € 50.- an Preisgeld ausgeschrieben haben. Wer als erster Aineter Pilot in diesem Jahr am Startplatz "Wallner" in Ainet aus startet und am St. Mandl top landet erhält € 50.- aus der Vereiskasse. Gewonnen hat kein geringerer als Gritzer Peter welcher bereits schon nach Matrei und wieder zurück geflogen ist. Gratulation zu den erbrachten Leistungen.
- Vladimir Ustyanovic, begeisterter Paragleiterpilot und Lienz Fan, nun schon seinen zweiten Jahrekalender mit tollen Farbbildern auch aus der Region Lienz vorstellte.
- am 26. Oktober letzten Jahres in Hopfgarten eine sogenannter "Kohlplatzl Cup" veranstaltet wurde. Bei traumhaften Bedingungen konzentrierten sich die Teilnehmer nicht nur aufs Paragleiten, sondern nützten die idealen Flugverhältnisse, Hopfgarten von oben zu fotografieren. Sieger wurde kein geringerer als Blasisker Roland, das veröffentlichte Foto kam von Ortner Christian.
- Steinhauser Max Senior, der Vater von "Golf Pro" Max Junior, am heurigen Dolomitenlauf (25 km) teilgenommen hat und das mit einem Alter von über 83 Jahren. Übrigens Max sen. war mal begeisterter Drachenflieger in den 70

iger Jahren und Mitbegründer der "Hängegleitergilde Daidalos". Max jun., Golf Pro Zitat "das Auge fliegt mit", ist seit vier Jahren auch ein begeisterter Paragleiterpilot.

- wenn im Notfall keine Handyverbindung besteht, was dann zu tun ist! Wenn bei den Handys keine Verbindung mehr ist, dann bitte die folgende Empfehlung beachten. Ausschalten und vor der Pin Eingabe die Intern. Notrufnummer 112 wählen. (erkennt dabei alle verfügbaren Netze)

- es in Osttirol eine sogenannte "Wetterfrau" gibt. Sie nennt sich Oberbichler Gertraud und stammt aus Nussdorf/Debant und arbeitet für das Institut für Metrologie und Geodynamik.

- Wanner Gustl, Drachenflieger aus Matrei, und Blasisker Josef, Paragleiterpilot aus Hopfgarten, etwas verbindet? Beide gehören der jeweiligen Sportunion an. Was ist überhaupt eine Union? Ganz einfach, der sportliche Ableger der ÖVP.

- die Risikosportart Nummer Eins das Motorradfahren ist? Im Jahr 2003 gab es im Lande insgesamt 167 Tote Motorradfahrer und über 8700 Verletzte. Laut Aussagen der Experten ist das Risiko dabei 4 x höher als beim Autofahren. **Laut einer Statistik zählt damit Motorradfahren in Österreich zu den gefährlichsten Sportarten.**

- am 3. Feber ein zweimotoriges ziviles Düsenflugzeug gegen 14 Uhr in einer Höhe von ca. 400 Meter über Lienz eine Runde drehte.

- die Ausbaupläne am Flugplatz Nikolsdorf nach wie vor weiter mehr als aktuell sind. Leider sind Informationen darüber nur spärlich zu bekommen.

- Anfang Feber Oberrainer Tom, diesmal ausgerüstet mit Kite und Snowboard, in einer Demo Show am Landeplatz sein Können als Kite Snowsurfer zeigte.

- Edlinger Richard auf Wunsch allen Interessierten die Funktionsweise von GPS – Geräten näher bringt? Alle, die beabsichtigen, sich mit dieser Materie näher zu befassen, wenden sich an "Richi": 0664 – 27 65 104

- heuer erstmals auch Hainzer Klaus mit seinem "Airtaxi Osttirol" in der Ausgabe der Lienz Faschingszeitung aufgeschienen ist? Unter dem Motto – Im Vollrausch kommen sie alle runter -

- unsere "Daniela", Aushängeschild der Frauen in der Lienz Paragleiter Flugsportszene, sich nun völlig überraschend vom Flugsport verabschiedet hat? Somit ist ein schnell aufsteigender Komet genau so schnell wieder verschwunden wie er letztendlich gekommen ist. Schade "Dani", du wirst uns allen richtig fehlen???

- am Rosenmontag die erste gemeinsame Fliegerparty veranstaltet wurde? Initiiert hat diese Franz Ingo (Segelfliegergruppe) und statt gefunden hat diese im "In Lokal" unserer Paragleiterpiloten im Szene Treff "WHA".

- der Winter uns heuer ganz schön im Griff hat? Bis Mitte März war herrschte noch tiefer Winter am Landeplatz – so gab es erstmalig seit 29. Dezember durchgehend eine geschlossene Schneedecke im Talboden mit Temperaturen um die - 10 Grad. Dass auch der Schulbetrieb darunter leidet, versteht sich wohl von selbst.

- am 5. März in Graz ein Symposium unter dem Motto "Trendsportarten und Wegfreiheit" stattfand? Unter anderem gab es einen Themenblock "Luft". Hier referierte Univ. Doz. Dr. Wolfgang Klewein, Volksanwaltschaft Wien über Hängegleiten, Paragleiten, Segelfliegen und Ballonfliegen.

- das Warten auf den neuen Omega 6 von Advance und das immer wieder Vertrösten bei der Auslieferung viele Piloten bis zur Weißglut treibt? Schweizer Perfektion braucht eben Zeit und hat auch dementsprechend seinen Preis.

- seit 7. März erstmals zwei neue "Grün" Gemeinderäte nun im Gaimberger Gemeinderat vertreten sind. Erste Schritte sind nun den Verkehr zur Faschingalm hoch einzudämmen. Dazu wird erwogen eine Mautpflichtige Strasse daraus zu machen.

- Fischer Gerhard (Flugschule Spittal) erstmalig mit einem Semester an einen (USM) Universität Sport Management Kurs an der Uni in Klagenfurt teilgenommen hat.



11. TERMINE UND EREIGNISSE:

Free Flight Messe (Para + Delta)

02. bis 04. April 2004 (Garmisch)

Mot. HG + PG Treffen (Para + Delta)

28. bis 31. Mai 2004 (Kindberg)

Österr. Vereins Meisterschaft (Para)

25. Juli 2004 (Lienz)

Ostrava Meeting (Para + Delta)

24 und 25. April 2004 (Celadna)

9. Damen Weltmeisterschaft und FAI II (Delta)

05. bis 18. Juni 2004 (Greifenburg)

Niljoch Trophäe: (Para)

31. Juli 2004 (Virgen)

Freundschafts Fliegen turbulente Aineter (Para)

24. April 2004 (Ainet)

(Kunst) Ausstellung Heimischer Piloten

27. Juni 2004 (Landeplatz)



12. EINFACH ZUM NACHDENKEN

Greifenburg: Taxitransport - Nach wie vor keine akzeptable Lösung gibt es in der Causa Drachen- und Gleitschirmtransport auf die Embergeralm hoch. Die momentanen drei offiziellen Anbieter Mayer, Baumgartner und Edelweiss haben bis dato untereinander wenig bis gar keine Gesprächsbereitschaft gezeigt. Das gegenseitige Abwerben von Kunden treibt bislang seltsame Auswüchse, kurios bis hin als untragbarer Zustand kann so ein Konflikt bezeichnet werden, der aber zunehmend der gesamten touristischen Entwicklung von Greifenburg letztendlich nur schadet.

Nun aber wird die Notbremse gezogen bzw. soll Bewegung in die festgefahrene Situation kommen. Wie zu erfahren war, soll nun ein vierter Anbieter im Alleingang den Transport übernehmen. Das hätte zur Folge, dass die drei verbliebenen Taxiunternehmen mehr oder minder leer ausgehen werden. Denn das Landeplatzareal ist in Privatbesitz und wenn nur mehr ein ausgewählter Unternehmer hier zum Zug kommt, Gäste von hier weg zu transportieren, werden die restlichen drei bisherigen Anbieter nur mehr auf telefonische Bestellung hin Gäste transportieren dürfen oder können.

Schließlich steht im heurigen Jahr zusätzlich zu allen anderen Bewerbungen noch die WM an und da wird in anderen Dimensionen gepokert. Es schreit förmlich nach einer vernünftigen Lösung. Ich erinnere nochmals an die über Jahre hinziehenden Probleme am Startplatz.

Die Startplatzquerelen gehören seit der Adaptierung eines komplett neuen Abfluggeländes nun auch der Vergangenheit an. Nach wie vor wird aber versucht den alten Startplatz wieder zu reaktivieren, ja sogar eine Unterschriftenaktion mit 800 Unterzeichnern soll es geben.

Doch das Land Kärnten hat hier bereits vorgesorgt und eine sogenannte Flugverbotszone in diesem Bereich erlassen, das heißt, es wird keinen weiteren Startplatz in diesem Bereich mehr geben.

Auch die Gemeinde Berg, in der sich der größte Teil des gesamten Fluggeländes der Embergeralm befindet, möchte gerne von diesem Kuchen etwas mit abbekommen. Ausnahme ist eben der Landeplatz und ein kurzes Teilstück der Strassenauffahrt, die der Gemeinde Greifenburg gehören. Mit der Etablierung eines eigenen Landeplatzes in der Gemeinde Berg wird natürlich versucht die Piloten samt Anhang in die eigene Gemeinde zu bekommen.

Es ist also anzunehmen, dass in Greifenburg und Umgebung so schnell keine Ruhe einkehren wird, denn die Verlockung des aus der Fliegerei zu aquirierende Geldes ist einfach zu gross. Das Kirchturmdenken der verantwortlichen Gemeindeoberhäupter und Touristiker trägt natürlich maßgeblich zu dieser Entwicklung bei. Die leider damit verbundenen ungunstigen Begleiterscheinungen reißen tiefe Gräben auf, die scheinbar unter den Streitparteien momentan (noch) nicht zu überbrücken sind.

Der Pilot, der in das wunderschöne Fluggebiet nach Greifenburg kommt, mit der Absicht eben "nur" mal fliegen zu wollen und das mit Natur pur, darf oder sollte von diesen Streitereien wohl wirklich nichts mit bekommen. Denn

früher oder später leidet womöglich die ganze Region darunter und das will dann im Nachhinein gesehen eh wieder keiner.

Also kann das Motto nur lauten: Alle müssen aufeinander zugehen und zusammen arbeiten und danach trachten, wie man noch mehr Gäste und zufriedene Piloten in unsere Region bringen kann. Profitieren kann daraus die ganze Region Oberes Drautal inklusive dem Bezirk Lienz.

Hier ein Beispiel aus der Praxis -> in den Megaschigebieten wie Galtür oder am Arlberg, sitzen die verantwortlichen Unternehmer nach wieder einer mehr als erfolgreichen Saison zusammen und überlegen immer neue Strategien, wie sie von ihren Gästen noch mehr raus holen können.

P.S.: Leider ist eine konstruktive Gesprächsbereitschaft der Verantwortlichen auf diverse Anfragen hin nicht unbedingt vorhanden. Gerade bei einer WM gäbe es viele Probleme, die vorweg abzuklären wären. Wie zum Beispiel das Außenlanden entlang des Drautales bis hinein nach Matri. Wenn dann wieder ganze Trauben von Piloten in den Feldern landen werden, der Segelflugschlepp, das Landen in der An- oder Abflugsschneiße des Flugplatzes in Nikolsdorf oder Sponsoring und Werbeaktivitäten u.v.m.

Haftung: Am Landeplatz Parkplatz knickte Anfang November bedingt durch nassen schweren Neuschnee ein Baum um und fiel dabei direkt auf die Abstellfläche des Parkplatzes. Glücklicherweise stand zu diesem Zeitpunkt (Nacht) kein Fahrzeuge in diesem Bereich. Die Bäume hier sind größtenteils sehr alt und daher auch morsch und es ist wahrscheinlich nur eine Frage der Zeit, bis wieder ein Baum dem starken Wind oder Nassschnee zum Opfer fallen wird! Aus diesem Grunde wurde der Bereich des Parkplatzes in den Wintermonaten von überhängenden und morschen Ästen gesäubert. Ein Dank ergeht hier an Oberforcher Roland, der hier tatkräftig zur Hand ging.

Trotzdem möchte ich allen Piloten und Besuchern wieder folgendes in Erinnerung rufen: Bei eventuellen Schäden durch umgeknickte Bäume oder auch durch herunterfallende Äste etc. gibt es keine wie immer geartete Haftung seitens des Grundeigentümers bzw. Pächters. Weiters der dringende Aufruf an alle Autobesitzer, bitte die Zufahrt Schotterstrasse zum Parkplatz ist unbedingt langsam zu befahren (Vermeidung von Staub und Lärm).

Lagerung: Auch für eingelagerte Gleitschirme / Drachen samt Zubehör in der Fliegerhütte wird keine wie immer geartete Haftung übernommen. Das heißt im Klartext -> bei Einbruch oder Feuer ist bei Verlust ganz einfach das Risiko wie immer selbst zu tragen. Bitte daher erneut wieder um entsprechende Kenntnisnahme.

Bergrettung Osttirol informiert: Bei der letzten Jahreshauptversammlung der Osttiroler Bergrettung war folgendes zu vernehmen: 5000 Einsatzstunden verbrachten Ostt. Bergretter 2003 am Berg. 98 % der Unfälle resultieren aus dem Tourismus. Dann die doch einigermaßen verblüffende Feststellung **"Fun Sportarten" machten hier vor allem der Ortsstelle Sillian zu schaffen.** Drachenflieger und Paragleiter halten uns dabei auf Trab stöhnte der Sillianer Orts Chef und stellvertretende Bezirkseinsatzleiter Josef Walder. "Viele Situationen, wie Unfälle an Strom und Eisenbahnleitungen kann man hierbei nicht üben".

Wusstet ihr schon dass rund 75 % aller Unfälle genau dann passieren wenn die Pflichtversicherung nicht mehr zuständig ist. Nämlich ganz klar in der Freizeit und genau hier geschehen jährlich so an die 120.000 Unfälle. Deshalb nicht vergessen an den nötigen Versicherungsschutz zu denken. Wie Gesetzliche Haftpflicht, Freiwillige Bergkosten Versicherung, Unfall und Invaliditäts Versicherung etc.



13. SICHERHEITSMITTEILUNGEN:

Karabinerbruch: Ein Thema, das noch lange nicht abgehandelt ist. Hier eine Stellungnahme dazu von Dipl. Ing. Thomas Finsterwalder aus München. Ein Mann der ersten Stunde und kompetent in Sachen Drachen und Paragleiten,

Die Firma Finsterwalder informiert in der Causa Karabiner und bittet um dementsprechende Kenntnisnahme. Ich fasse zusammen:

- Der Karabiner hat nur eine einfache und mangelhafte Sicherung des Verschlusses. Mehrere Piloten berichten über ungewollte Öffnungen. Ein Pilot erleidet Brüche und innere Verletzungen weil sich sein Tragegurt während des Fluges vom Karabiner löste. Ohne Fußbeschleuniger wäre der Vorfall voraussichtlich tödlich ausgegangen. In diesem Fall informiert der DHV den Verbraucher auf seiner Website. Warum nicht auch im Info?
- LTA für Karabiner mit Chromoberfläche. Aber die Chromoberfläche allein ist nicht der Grund für das Karabinerversagen. Das TÜF Gutachten stellt fest: Keine kraftschlüssige Verbindung an der Schnapperseite, Kraftübertragung lediglich über den geschlossenen Schenkel des Karabiners, Versagen infolge eines Schwingbruchs ausgehend von der Innenseite des Karabiners. Auch aus meinem Schreiben vom 6.2.2002 und der Berechnung in Form einer excel Tabelle (siehe Anhang) geht hervor, daß Unterdimensionierung der Karabiner für Belastungen im Bereich des Schnapperspiels Ursache für das Karabinerversagen ist. Gemäß der übermittelten Berechnung werden die zulässigen Spannungen für den Karabinerwerkstoff bereits bei einer Last von 120Kg überschritten. Bei dieser Last verringert sich das Schnapperspiel um etwa 1,2mm. Die Karabiner haben jedoch bis zu 2,5mm Schnapperspiel. Die Chromoberfläche ist nur in Verbindung mit der zu hohen Beanspruchung des Karabinerwerkstoffs rißauslösend. Ebenso wie Risse in der Chromschicht können auch Risse in der Eloxalschicht oder Kratzer in der Oberfläche des Karabiners zu Brüchen infolge Materialermüdung führen. Hierüber wird der Verbraucher nicht ausreichend informiert.
- Glücklicherweise bricht ein normal eloxierter Karabiner in Tschechien ohne Folgen für den Piloten. Aber die Rücknahme der LTA für den Paraflly Alukarabiner mit der Begründung: "Materialfehler oder Herstellungsfehler wurden nicht festgestellt, es wird von einem Gewaltbruch bei geöffnetem Schnapper ausgegangen" ist auf Grund der vorliegenden Fakten absurd. Es hätte von einem Dauerschwingbruch ausgegangen werden müssen. Warum wurde die Aufhebung der LTA nicht an die Beibringung eines Gutachtens über die Dauerschwingfestigkeit von einem CE akreditiertem Prüfinstitut durch den Karabinerhersteller geknüpft?? Auf welche Fakten stützte sich die Vermutung "Gewaltbruch"? Üblicherweise werden GS-Karabiner weder beim Start noch beim Flug mit mehr als 150 Kg beansprucht. Diese Beanspruchung erträgt ein intakter Austrialpin Au-Karabiner auch mit offenem Schnapper schadlos sofern er nicht einer dauernden Schwingbelastung ausgesetzt wird. Erst bei 250 Kg verformt sich der Karabiner so, daß die Funktion des Schnappers beeinträchtigt wird. Selbst bei einer Schnapper-offen Belastung von 650Kg bricht der Paraflly noch nicht auseinander sondern verformt sich nur. Tatsache ist: Solange nicht deutlich sichtbare Verformungen am Karabiner vorhanden sind kann Gewalt niemals Ursache eines Karabinerbruchs sein. Diesbezügliche Schutzbehauptungen des Karabinerherstellers wurden bereits bei den vorangegangenen Karabinerbrüchen unkommentiert veröffentlicht. In diesem Zusammenhang wäre es dringend erforderlich dem Piloten den Unterschied zwischen einfacher Festigkeit und Dauerschwingfestigkeit zu erklären.
- Zu lesen im Bericht Karabinerforschung des DHV (Info 124): "Ein Karabiner mit geöffnetem Schnapper besitzt keine geringere Dauerschwingfestigkeit als ein geschlossener Karabiner weil das Schnapperspiel einen echten Kraftschluß verhindert". Zu lesen in der am 2.12.03 vom DHV veröffentlichten Pressemitteilung Austri Alpin: "Bei jedem Karabiner, aller Marken und Material, muss der Schnapper vor dem Start, im Zuge des Vorflugchecks, auf Verschluss überprüft werden.Sollte es trotzdem einmal ein Schnapper-Offen-Start "passieren", ist der Karabiner auszutauschen." Logische Folgerung: Da alle Karabiner mit Schnapperspiel immer wie mit offenem Schnapper beansprucht werden müssen die Karabiner nach jedem Flug ausgetauscht werden! Hat der Karabinerhersteller erkannt wie gefährlich unterdimensioniert die Karabiner im Bereich Schnapperspiel sind und will er so die Schuld für den nächsten Karabinerbruch wieder dem Piloten in die Schuhe schieben? Warum fordert der DHV Schnapper-offen Festigkeit 500 Kg ohne Funktionsbeeinträchtigung nur in einem geplanten (nicht öffentlichem) Karabiner Gütesiegel und nicht auch ganz offen im DHV- Info?
- Obiger Empfehlung widersprechend ist eine weitere Angabe des Karabinerherstellers: "Die empfohlene Gebrauchsdauer für Austrialpin Aluminium Paraflly 18kN beträgt 500 Flugstunden. Die empfohlene Gebrauchsdauer für Austrialpin Powerfly INOX 26kn beträgt 1500 Flugstunden". Nach den veröffentlichten Ergebnissen der DHV Dauerschwingversuche muß auch stark bezweifelt werden, daß diese Angabe hinreichende Sicherheit bietet. Warum läßt der DHV diese Herstellerangabe kommentarlos im Raum stehen und empfiehlt als Fazit des Karabinertests lediglich die Angaben des Herstellers zu beachten? Den am 18 Sept. 2003 vom DHV angeforderten Nachweis der Dauerschwingfestigkeit eines zugelassenen neutralen Prüfinstituts bringt kein Karabinerhersteller bei. Wie reagiert der DHV diesbezüglich? Bitte erklärt mir warum ein 120 Kg Pilot 500 Stunden bedenkenlos mit einem Karabiner fliegen kann der irgend wann bereits bei einer Wechselbeanspruchung zwischen 3 und 30 Kg bricht!
- Der DHV vermutet, daß der in Tschechien gebrochene Karabiner innerhalb von 2 Jahren mehr als 500 Flugstunden in Gebrauch war. Wird der Einbau von Betriebsstundenzählern oder das Mitführen von Flugbüchern bei Verwendung von konventionellen Karabinern jetzt zur Pflicht gemacht ? Oder heißt es beim

nächsten Karabinerbruch: Offensichtlich Pilotenversagen: vermutlich war die Betriebsstundenzahl des Karabiners überschritten? Betriebsstunden- Begrenzungen und Warnungen vor Schnapper-offen Flügen scheinen mir keine Lösung zu sein!

- Die Ergebnisse der DHV Dauerschwingversuche sind so alarmierend da man weiß, daß solche Versuche in einem weiten Bereich streuen . 4 von neun vom DHV untersuchten Karabinern brachen. Zwei der nicht gebrochenen Karabiner wurden nur von 2 - 20Kg belastet. Zwei der Durchläufer wurden mit geschlossenem Schnapper geprüft ohne, daß das Schnapperspiel ermittelt wurde. Sobald der Schnapper aufliegt vermindern sich die Spannungsschwankungen auf ein Bruchteil. Dann ist Materialermüdung kein Thema mehr. Solche Versuche sind wertlos. Zukünftig sollten die Versuche mit maximalem Schnapperspiel oder mit offenem Schnapper durchgeführt werden. Unsere Gurtzeuge sind für 120Kg Pilotengewicht zugelassen. Schwingversuche 40 - 80Kg erscheinen daher realistischer. Die Dauerschwingfestigkeit von Bauteilen hängt in hohem Maße von den im Material vorhandenen Gebrauchsspannungen ab und diese steigen mit zunehmender Belastung!
- Die Ergebnisse der Ende September vom DHV durchgeführten Messungen über die im Flug auftretende Schwingbelastung der Karabiner wurden nicht veröffentlicht und auch den Karabinerherstellern nicht zugänglich gemacht. Warum? Veröffentlichungen in denen die durch das Schnapperspiel verursachte Materialermüdungsproblematik bei Karabinern offen und verständlich beschrieben werden würden dazu führen, daß technische Abhilfe gefunden wird bevor ein Unglück passiert. Es kann nur im Sinne des DHV und seiner Mitglieder sein, daß die Mängel der existierenden Karabiner bekannt gemacht werden, denn seitens der Karabinerhersteller ist bisher nicht ausreichend reagiert worden.

Fazit: Die derzeit üblichen GS- Alu- und Stahlkarabiner weisen einen Konstruktionsmangel auf denn sie sind im Bereich des Schnapperspiels nicht ausreichend für Dauerschwingbelastung dimensioniert. Zwar haben Stahlkarabiner eine höhere Dauerschwingfestigkeit als Alukarabiner aber auch der Austri Stahlkarabiner verformt sich mit offenem Schnapper bleibend bei bereits weniger als 280 Kg Last. Nach üblichen Bemessungsregeln wäre eine ausreichende Dimensionierung für Dauerschwingfestigkeit gegeben wenn die durch Gebrauchlasten verursachten Spannungen maximal 50% der Streckgrenze bzw. der Sigma 0,2 Grenze des Werkstoffs betragen. Mit der geplanten Forderung des DHV 500 Kg Schnapper-offen Last ohne Verformung wäre die Dauerschwingbelastung kein Thema mehr da dann erst bei 250 Kg Belastung die maximal zulässige Spannung im Karabinerwerkstoff erreicht werden würde. Damit würden sich auch weitere kostspielige Dauerschwingversuche und Flugstundenbegrenzungen für die Karabiner erübrigen. Solange diese Forderung nicht erfüllt ist und der Konstruktionsmangel nicht behoben ist muß aber mit weiteren Dauerschwingbrüchen gerechnet werden. Die DHV Forderung 500Kg Schnapper-offen Last wäre durch Verstärkung der Karabiner im kritischen Querschnittsbereich oder Verwendung einer besseren Stahlsorte oder schnapperspielfreiem Verschluß ohne weiteres zu erreichen. Da die in Gebrauch befindlichen Karabiner (mit Ausnahme des SIL) den üblichen Bemessungsregeln nicht entsprechen ist die Beibringung eines Dauerschwingfestigkeitsnachweises geboten. Sofern die Karabinerhersteller dem nicht Folge leisten und der DHV rechtliche Bedenken hat könnte er seine publizistischen Möglichkeiten ausnutzen um dieser Forderung Druck zu verleihen.

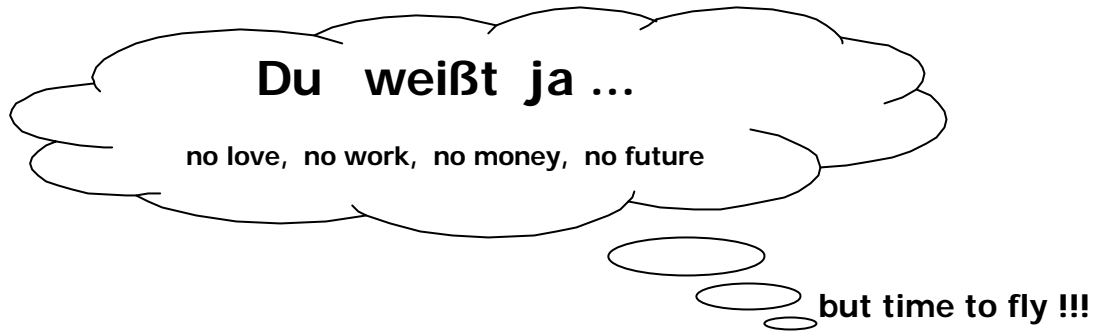
Die derzeit üblichen GS-Karabiner sind jedenfalls nicht der Weisheit letzter Schluß. Nur durch entsprechen Druck seitens der Verbraucher wird sich etwas tun. Daher bitte ich daher um Veröffentlichung folgende Pressemitteilung der Finsterwalder GmbH unter den DHV Webseiten Aktuell und Technik:

Deutsch <http://www.charly-produkte.de/produkte/gurtzeuge/gs-gurte/sil03/sil03.html> englisch: http://www.charly-produkte.de/english/produkte/gurtzeuge/gs-gurte/sil03/sil03_gb.html

Bitte teile mir diesbezüglich deine Entscheidung mit. Mit freundlichen Grüßen Thomas Finsterwalder

Pagodenburgstr.8, 81247 Munich, Germany
 Tel.: ++49 89 8145209, Fax: ++49 89 81009490
 Mail: thomas@finsterwalder-charly.de
 Web: www.fensterwalder-charly.de

Das Scheiben geht in ähnlicher Form auch an die anderen Printmedien, da die AustriAlpin Pressemeldung auch dort kommentarlos abgedruckt wurde.



Vanis Erich: Dein letzter Flug... Eine Thermikblase wird dich ins unbekannte Reich bringen – Gut Land!
Dieser Text wurde entnommen vom Sterbebild, das Erich im Flug über der Stadt Lienz zeigt.

Den meisten Piloten unter uns ist Erich mehr als gut bekannt. Mit einem kleinen Windsack in der Hand ausgestattet, steht er am Startplatz, um seiner Frau Veronika den Weg in die Luft zu zeigen. Erich flog im Sommer fast jeden Tag einmal vom Zetttersfeld, und wenn die Seilbahn geschlossen hatte, fuhr Erich mit dem Auto zum Ebnerfeld und Veronika flog ins Tal. Dann holte Erich seine Gattin vom Landeplatz wieder ab und nach erneuter Auffahrt flog Erich selbst. Erich kratzte am Hang entlang, schlängelte sich von Kante zu Kante bis hin zum Landeplatz. Er war ein begeisterter Paragleiterflieger, nahm an Flug-Safaris in Brasilien teil und reiste viel in der Welt herum. Sein letzter Urlaub führte ihn sogar bis nach Neuseeland.

Doch Erich weilt nun nicht mehr unter uns, denn er verstarb am Montag, 1. März, völlig unerwartet im Alter von 76 Jahren nach kurzem Leiden. Erich kam aus der Bergsteiger-Szene, hatte hier alle Höhen und Tiefen durch gemacht und war ein richtiges Phänomen für alle Insider in der dieser Szene. Es wird wahrscheinlich nicht viele Berge auf unserer Erde geben, die Erich nicht erklommen hat. Er verfasste Bücher und war so etwas wie ein Guru in der Bergsportszene. Vor mehr als 10 Jahren verabschiedete sich Erich von Wien und übersiedelte nach Debant. Damit begann für ihn auch die Fliegerkarriere. Er kaufte sich ein Haus in Debant und erst vor ein paar Jahren entschloss sich auch seine Frau Veronika ihren Lebensabend in Lienz zu verbringen.

Erich war hinter Veider Friedl (Ultra Brutal Hopfgarten) der zweitälteste Paragleiterpilot in Osttirol, der auch regelmäßig und aktiv flog. Mit Erich wird nun ein markant geprägtes Bild am Fliegerhimmel über Lienz erlöschen. Denn Erich hat zu seinem letzten Flug angesetzt, von dem er nicht mehr zurückkehrt. Möge Erich immer ein wachsames Auge von ganz oben auf uns werfen. Du wirst uns allen fehlen, mögest du in Frieden ruhen.

Österreichische Vereinsmeisterschaft des Aero Clubs: 24. und 25. Juli in Lienz

Erster Streckenflug im Jahr 2004: Am 18. Feber startete Klemens Jeller aus Sillian mit seinem Gleitschirm Proton GT um ca. 14.15 am Startplatz Thurntaler. Thermik war dort wegen Abschattung nur wenig zu erwarten, deshalb flog Klemens zum sonnenbeschienenen Tessenberg, dort ging es auch schon mit ca. 5 m/s aufwärts. Das maximale Steigen erreichte er bei Mittewald, dort kam er auf rund 8 m/s Steigung, drehte in der Thermik bis zur Basis, die hier bei 3500 MSL lag. Diese Höhe reichte dann aus, um den Hochstein zu erreichen, dort noch ein paar Meter mitgenommen und er landete als Erster im Jahr 2004 in Lienz.

Am 15. März startete Klemens erneut am Thurntaler, flog nach Toblach und anschließend wieder über Sillian zum Hochstein, von dort aus wollte er zum Zetttersfeld. Doch auf Weißkopf-Geier-Höhe Startplatz angekommen, reichte es nicht mehr für einen erneuten Anschluss, und so musste Klemens am Landeplatz landen.

Herzliche Gratulation Klemens zu deinen Topleistungen.

Modellflieger Club Lienz: Es kann keinen in Frieden geben wenn es der liebe Nachbar nicht will. Diese Erfahrung macht wieder einmal der Modellflieger Club in Lienz. In einer gerichtlichen Auseinandersetzung steht (nicht das erste Mal) der Club mit einem seiner Nachbarn. Grund ist die nicht Einhaltung

des Überfliegens einer Grenzabstandslinie, die im Norden gelegen, von beiden Parteien vor Jahren aus verhandelt wurde, aber immer wieder überflogen wird.

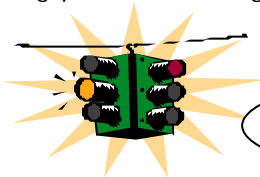
Dazu gibt es laut Kläger über 70 Zeugen, die dies auch vor Gericht bestätigen würden.

Dann kommt noch die Lärmproblematik dazu, so werden nun zwei technische und ein medizinisches Gutachten angefordert. Das heißt, es werden wieder Lärm- und Schallmessungen vorgenommen. Dann die Frage, was denn der sogenannte ortsübliche Schallpegel sei, zumal es sich gerade in diesem Bereich des Lienzer Talbodens um eine äußerst ruhige Gegend handelt.

Die Modellflieger argumentieren dagegen: "Wir halten uns strikt an die vereinbarten Flugzeiten. Sollte sich ein Pilot mal nicht daran halten, wird er mit einem Jahr Flugverbot belegt. Nebenbei bemerkt fliegen bei uns nur die leisesten Modelle von ganz Österreich."

Die Fronten sind verhärtet, wie es aussieht ist eine Kompromisslösung momentan nicht möglich. Dann wird die immer wieder in Betracht gezogene Variante eines Ausweichflugplatzes gefordert. Es besteht doch die Möglichkeit, so der Kläger, zwischen Tristach und Lavant oder Dölsach irgendeinen geeigneten Platz dafür zu finden. Weiters war zu vernehmen, dass früher oder später sich die Stadt immer weiter Richtung Süden ausdehnen wird. Somit kommen noch mehr Wohnblöcke dazu und ein "Aus" ist früher oder später ohnedies vorprogrammiert. Die Sitzung wurde schließlich nach eineinhalb Stunden Dauer einvernehmlich auf Ende Mai vertagt.

P.S.: Ich werde euch selbstverständlich über den weiteren Verlauf der Verhandlungen am Laufenden halten. Schade, dass solche Meinungsverschiedenheiten unter erwachsenen Personen bzw. auch Fliegern scheinbar nur auf gerichtlichem Wege ausgetragen werden kann. Wieso können sich die beiden Streitparteien nicht ganz einfach zusammen setzen und mit ein wenig Kompromissbereitschaft eine Lösung finden? Die eigentlichen Gewinner sind hier wohl wieder nur die Rechtsanwälte und Gerichte und die Leidtragenden sind die Vertreter des Flugsportes, vom Imageschaden für die Fliegerei erst gar nicht zu sprechen.



Betreff: Geplanter ausführlicher Flash – Beitrag
über passive Sicherheit beim Paragleiten:

Anbei die versprochene Ausrüstungsliste, die absolut nur als Vorschlag dienen soll. Sich klarerweise daraus ergebene Diskussionen über Zweckmäßigkeit, Notwendigkeit, Sinnhaftigkeit sind bewusst beabsichtigt.

In diesem Sinne wünsche ich dir und allen Fliegerkollegen im schönen Osttirol eine erlebnisreiche und unfallfreie Saison 2004. Immer gut Landung, Maurer Edi

Beilage: Vorschlag einer Ausrüstungsliste für Paragleiter

P.S.: Als Hausbergflieger betrachte ich grob Flieger im Gleitwinkelbereich.

A **merkung:** Die Ausrüstungsliste wird als Extra Beiblatt in dieser Ausgabe beigefügt, somit besteht für jeden Piloten die Möglichkeit diese Kopie zusätzlich zu seiner bereits mit geführten Schein und Versicherungskopie im Packsack zu verwahren. Für die Ausarbeitung und Zusendung dieser Checkliste möchte ich mich bei Maurer Edmund auf diesem Wege recht herzlich bedanken.



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!

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

Unseren Fliegern lange Flugzeiten, verbunden mit weiten Strecken und dementsprechenden Flugzeiten. Allen immer ein "Gut Land" wünscht
euch euer **Bruno**

Die aktuellsten und neuesten Informationen aus der heimischen Fliegerszene, immer wieder alle **3 Monate** neu!

"Flash News" -> Informationen zum Sammeln.

Hast du noch Zeit übrig, dann besuche diese Internetseite:

www.xc-advantage-group.com

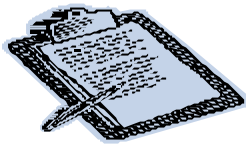
Hallo Bruno.

Klar dein Motto, wer nichts ändert oder bewegt auf dieser Welt kann keine Kritik erhalten haben wir nach nunmehr drei Jahren intensiver Arbeit einiges auf die Beine gestellt.

Zu sehen ist unser Werk auf www.xc-advantage-group.com

O.K. viel Spaß beim Surfen und vielleicht können wir auch zusammenarbeiten (Hypo Link) usw.

Liebe Pilotengruesse Klaus Steffelbauer



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

Streit um die Lufthoheit in Tirol: Gott sei Dank haben wir in Osttirol mit solchen Problemen nichts am Hut. Die Nordtiroler Drachen und Paragleiter, aber auch Segelflieger hingegen sehr wohl. Denn eine Novelle, die den Luftraum über Tirol neu gliedert, sorgt für einen gewaltigen Wirbel. Denn all die Hobby und Freizeitflieger sehen sich in der Ausübung ihres geliebten Sportes nun stark eingeschränkt.

Der Leiter der Flugsicherung sieht das öffentliche Interesse im Vordergrund, denn bei mehreren 100.000 Passagieren, die in Innsbruck an- und abfliegen, kann es nicht sein, dass plötzlich ein Gleitschirmflieger im kontrollierten Luftraum unterwegs ist.

Ereignet hat sich solch ein Vorfall im Sommer letzten Jahres, anlässlich eines Gleitschirmstreckenflug-Wettbewerbes. Es kam zu einem Beinahe-Zusammenstoß mit einer Boeing 737 im Unterinntal, weil ein Gleitschirmpilot im kontrollierten Luftraum unterwegs war.

Der Luftraum Jenbach Achensee, Eingang Zillertal bis an die Salzburger und Bayrische Grenze, fällt nun unter eine sogenannte „special Rules Area“. Das bedeutet, dass dort die Flughöhe von bisher 3600 NN nun mit 2600 bzw. 2890 Meter Seehöhe Untergrenze begrenzt ist. Das hat zur Folge, dass z.B. Streckenflüge nun nicht mehr möglich sind, denn dazu ist eine Querung des Inntales in Richtung Zillertales mit einer Höhe von unter 3000 Metern notwendig.

Trotz aller Spannungen könnte ein Kompromiss durchaus möglich sein. Die dazu notwendigen Gespräche mit der Austro Control laufen auf eventuelle Ausnahmegenehmigungen hinaus. Schade, dass gerade hier ein gemeinsames starkes Auftreten der Segelflieger und Drachen- Paragleiterpiloten gegenüber der Austro Control scheinbar nicht möglich ist.

P.S.: "Wir haben den Himmel nicht nur für uns allein. Denn immer mehr schränkt die Flugsicherung unsere Freiheit zu Gunsten der regulären Verkehrsluftfahrt ein". Der "Air Traffic" nimmt stetig zu, aber auch der Terrorismus führt zu immer mehr Einschränkungen in der zivilen Luftfahrt. Daher braucht es starke Interessensvertreter, die unsere Anliegen und Forderungen (Wünsche) auch dementsprechend vertreten. Die immer wieder angestrebten Ausbaupläne am Flugplatz in Nikolsdorf sind beileibe kein Hirngespinnst, sondern nüchterne Realität. Die dabei dann zu erwartenden Auswirkungen sind noch gar nicht abzusehen, eines ist aber sicher: So frei, wie wir uns zur Zeit in der Luft bewegen, werden wir uns dann nicht mehr können. Wer seine Augen davor verschließt, fliegt in weiterer Zukunft wohl nur mehr virtuell; und wer will das schon?