

FLASH NEWS:

Nr. 106

Ausgabe 2
Juni 2004

Informationen der anderen Art ..

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:

25. September 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 | 7. MOTORISIERTE HÄNGE UND PARAGLEITER |
| 1. UNFÄLLE & STÖRUNGEN | 8. PROBLEMZONE LANDEPLATZ |
| 2. LIENZER BERGBAHNEN | 9. W ORÜBER MAN SPRICHT |
| 3. KONTROLLE | 10. K LATSCH TRATSCH AM LANDEPLATZ |
| 4. EU - BEITRITT VON SLOWENIEN | 11. T ERMINE UND EREIGNISSE |
| 5. WIE ALT IST ZU ALT - UM NOCH ZU FLIEGEN | 12. E INFACH ZUM NACHDENKEN |
| 6. WEISSKOPF GEIER OBERLIENZ | 13. S ICHERHEITSMITTEILUNGEN |

TONBAND DIENST: 0900 - 91 15 66 06

METEO DATA LIENZ: 0 4852 - 71 915

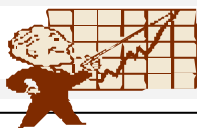
INTERNET: www.osttirol-online.co.at/wetter

PERSÖNLICHER AUSKUNFTSDIENST:

0900 - 511 599

WETTER HOTLINE: 045 - 901 44 901

AUSTRO CONTROL: 01 - 17 03 - 0



00. IN EIGENER SACHE:

Freie Meinungsäußerung im DHV nicht unbedingt erwünscht?

Hallo Walter,

stimmt es, dass du im DHV - Forum keinen Zutritt mehr hast? Schreib mir paar Zeilen für die News dazu.

Ich habe das DHV-Forum dazu benützt, die dort lesenden österreichischen Piloten über die Checkflugsache und einige andere Ungereimtheiten im Aeroclub zu informieren. Dabei stellte sich im Laufe der Diskussionen heraus, dass auch der DHV nicht weiß, warum man den Checkflug in Deutschland eingeführt hat. Zusätzlich wurde immer klarer, dass der DHV ein offensichtlich von der Regierungswut getriebener Verein ist, der weit mehr als bei uns in Österreich eine fürchterliche Überreglementierung betreibt.

Diese sachlichen Feststellungen und Kritikpunkte waren aber nur "ungewolltes und zufälliges Nebenprodukt" meiner Informationskampagne über den OeAeC!

Da ist ein (auch in Deutschland!) äußerst umstrittenes Gütesiegel eingeführt worden, alle Fluggelände müssen zugelassen werden (bei uns ja nur Schulungsgelände) und der Verband verdient offensichtlich bei der Haftpflicht-Versicherung mit. Als wir dann herausbekommen haben, dass in Frankreich die Versicherung nur 25 Euro kostet,

die Deckungssumme jedoch 4,9 Mio Euro beträgt!!! konnte der DHV nichts mehr sagen. Irgendwann hat man mich völlig grundlos ausgeschlossen. Einzige Begründung: Ich gehe denen auf den Senkel.

So wortwörtlich(!) die Aussage des Sepp Gschwendtner. Es hat einen Entrüstungsturm im Forum gegeben. Man hat unter den Lesern eine Abstimmung über meine Wiederaufnahme gemacht. 95% der Stimmen waren für eine Wiederaufnahme und eine Entschuldigung des DHV. Keine einzige Stimme wurde für meinen Ausschluss abgegeben. Trotzdem lässt mich der DHV dort nicht mehr schreiben. Zensur, und Verhinderung der freien Meinungsäußerung.

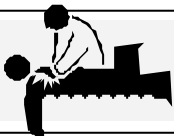
Startplatz Kollnig: Nach dem nun endgültigen schriftlichen Abschluss des Vertrages Ende März verwaist vorerst mal noch der Startplatz. Denn die Startbewegungen sind gering und das trotz bis Ende Juni geschlossener Seilbahn.

Woran das liegt, habe ich ja bereits in der letzten Ausgabe (105) der News aufgezeigt. Wer sich darüber wirklich freut ist wahrscheinlich der Grundeigentümer. Denn dieser lukriert einmal eine schöne Pachtsumme und kann zusätzlich die Wiese noch bewirtschaften.

Was hat sich in der Zwischenzeit noch alles zugetragen! Bitte um folgende Kenntnisnahme, genau unterhalb des Startgeländes befindet sich nun ein Weidezaun, der auf Holzstempel befestigt ist. Bei eventuellen Fehlstarts oder zu späten Startabbrüchen kann dies zu einem erhöhten Verletzungsrisiko führen. Sollte der Weidezaun bei einem Startabbruch oder Fehlstart beschädigt werden, ist unbedingt am Windsack eine rote Fahne zu befestigen, welche dem Grundeigentümer signalisiert – der Zaun ist beschädigt worden und ist nun zu erneuern - Diese Fahne ist in einer Plastikbox gelagert, diese wiederum liegt direkt unterhalb des Windsackes.

Weiters wurde noch eine entsprechende Hinweistafel auf Wunsch des Grundeigentümers angebracht. Meine Bitte an alle: beachtet und setzt die angeführten Punkte auch dementsprechend um.

Ich möchte hier noch mal darauf hinweisen, auch den Startplatz Kollnig verstärkt in die Flugaktivitäten mit einzubauen. Ein Dank ergeht hier einmal an den Grundeigentümer Gutschi Hans und Elisabeth, an den Tourismusverband als Sponsor und an Madritsch Gernot (Ideen Forum), welcher die ersten Schritte zur Wiederaktivierung des Startplatzes Kollnig setzte.



01. UNFÄLLE & STÖRUNGEN:

Lienz: Am 4. April startet Edlinger Richard mit seinem Paragleiter (Red Joe) vom Startplatz St. Mandl. Bei der Landung kam der Pilot dabei zu Sturz, möglicherweise durch eine Unebenheit. Dabei brach sich Richard das Schienbein. Sofort wurde von seiner anwesenden Freundin die Rettung alarmiert und noch vor dem Eintreffen des Roten Kreuzes war schon die Gendarmerie zur Stelle. Nach der Erstversorgung wurde der Pilot in das BKH - Lienz gebracht.

Sillian: Am 16. April startete eine 49-jährige deutsche Paragleiterpilotin vom Startplatz Stalpen zu einen Flug zum Landeplatz der Flugschule. Bedingt durch falsche Höheneinschätzung (Bedienungsfehler) prallte die Pilotin in die Uferböschung eines vorbeiführenden Gräberbaches. Die Pilotin erlitt dabei Verletzungen unbestimmten Grades und wurde nach der Erstversorgung in das BKH - Lienz eingeliefert.

Greifenburg: Am 2. Mai startete ein 51-jähriger holländischer Drachenfliegerpilot mit seinem Hängegleiter vom Startplatz Wassertheuer zu einem Schulungsflug. Beim Landeanflug geriet das Fluggerät bei böigem Wind wegen eines Flugfehlers außer Kontrolle. Der Pilot streifte in sechs Meter Höhe einen Baum, stürzte ab und prallte gegen einen PKW. Er wurde unbestimmten Grades verletzt.

Greifenburg: Am 11. Mai startete ein deutscher Drachenflieger vom Startplatz Embergeralm. Bedingt durch zu

langsames und zu nahen Fliegen am Hang, streifte der Pilot dabei einen Baum. Bedingt dadurch stürzte der Pilot in den Baum und fiel anschl. zu Boden. Bei diesem Unfall blieb der Pilot unverletzt.

Greifenburg: Am 14. Mai startete eine 37-jährige Bürokauffrau aus Deutschland mit ihrem Paragleiter vom Startplatz Embergeralm. Durch die Startphase hindurch stolperte die Pilotin und stürzte dabei über eine 15 Meter hohe Böschung hinunter. Sie wurde dabei schwer verletzt.

Greifenburg: Am 19. Mai startete ein 50-jähriger deutscher Paragleiterpilot vom Startplatz Embergeralm (Wasserspeicher). Trotz heftigen Rückenwinds ca. 10 bis 20 Km/h Nord startete der Pilot. Nach einer Flugphase von ca. 4 bis 5 Sekunden klappte die gesamte Schirmseite (Frontstall) ein. Der Pilot fiel aus einer Höhe von ca. 15 Meter auf ein ca. 20 cm dickes Schneebrett, zusätzlich zum Protector wurde der Aufprall dabei stark abgebremst. Trotz Hilfestellung lehnte der Pilot eine Bergung mit dem Hubschrauber ab und fuhr statt dessen mit dem privaten PKW in das Krankenhaus (Diagnose: Wirbel Fraktur).

Genau zur selben Zeit startete ein deutscher Paragleitertandempilot (Teilnehmer an der Hessen Meisterschaft) mit einer Frau als Passagier. Kurz nach dem Start klappte über die Hälfte der rechten Flügelfläche in einer Höhe von ca. 10 Meter schräg nach hinten weg. Der Pilot konnte die Kappe ein wenig stabilisieren, schlug dabei Hang abwärts auf und überschlug sich mehrmals bis dieser zum Stillstand kam. Pilot und Passagier blieben dabei unverletzt.

Detail am Rande: Trotz anhaltenden heftigen Rückenwinds und der bereits ereigneten Unfälle gingen gleich sechs weitere Piloten raus - !

Greifenburg: Am 20. Mai musste ein Paragleiterpilot die mitgeführte Rettung betätigen, laut Augenzeugen vollzog sich der Abstieg über mehrere 100 Meter.

Greifenburg: Am 15. Mai startete Ludwig Gerhard, ein 55-jähriger deutscher Drachenflieger, mit seinem Hängegleiter zu einem Flug. Beim Landeanflug streifte der Pilot einen Heuhütte (Hilge) und kam auf der Hütte zum Stillstand. Dabei brach sich der Pilot den Fuß. Er musste aus seiner misslichen Lage mit der Feuerwehr geborgen und anschl. in das BKH - Lienz gebracht werden.

Greifenburg: Am 21. Mai startete ein 40-jähriger deutscher Paragleiterpilot vom Startplatz Embergeralm. Auf Grund eines Flugfehlers klappte der Schirm kurz nach dem Start zusammen. Der Mann prallte gegen eine Baumgruppe, stürzte ab und erlitt dabei schwere Verletzungen.

Sillian: Am 27. Mai startete Peter. F. zu einen Schulflug. Als sein Gleitschirm beim Start drohte vorne über zu Klappen, gab ihm sein Fluglehrer die Anweisung zu bremsen. Peter F. zog daraufhin die line Brems und Steuerleine, drehte nach Osten und setzte am Boden des Wiesenhanges auf. Der Deutsche Paragleiterschüler erlitt Verletzungen an den Beinen und wurde in das BKH - Lienz eingeliefert.

Greifenburg: Am 14. Juni gab es im Fluggebiet Embergeralm gleich drei Überschläge mit flexiblen Hängegleitern, einen Atos bedingt durch sehr starke Turbulenzen. Alle mussten die mitgeführte Rettung betätigen

Greifenburg: Am Donnerstag den 10. Juni ereigneten sich gleich mehrere Unfälle mit Para und Deltagleitern in Greifenburg. Zwei Männer und eine Frau sind dabei verletzt worden. Ein 28 Jähriger Wiener Paragleiterpilot stürzte aus einer Höhe von ca. 10 Meter ab, da sich der Schirm nicht vollständig öffnete. Ein Drachenflieger musste die mitgeführte Rettung betätigen und stieg über mehrere hundert Meter ab.

Am Donnerstag gab es einen weiteren spektakulären Unfall. Die 44 Jährige Weltmeisterin im Drachenfliegen Cary Castle kam im Gailtal (Ochsenschlucht) in schwere Turbulenzen und musste die mitgeführte Rettung betätigen. Die Pilotin überstand den Abstieg am Rettungsschirm unverletzt.

Greifenburg: Am Samstag den 12. Juni nahm eine 30 Jährige Sonderschul Lehrerin aus Spittal bei einer Juxveranstaltung am Badensee in Greifenburg teil. Dort sprang die Frau mit ihren Fluggerät über eine Startrampe in den See. Die Frau prallte mit dem Bauch am Wasser auf dabei wurde sie unbestimmte Grades verletzt und mit dem Hubschrauber in das BKH - Lienz geflogen.

Greifenburg: Am 17. Juni startete eine Japanische Pilotin mit ihrem Starrflügel Swift vom Startplatz Embergeralm.

In der Startphase (Gerät wiegt an die 60 kg) kam die Pilotin bedingt durch zu wenig Gegenwind nicht frei und crashte mit der Nase in den Boden. Unglücklicherweise löste bei diesem Sturz der in der Kabine befindliche Rettungssystem selbständig aus welches dazu eine Pyrotechnische Auslösung besitzt. Die Pilotin brach sich dabei den Fuß und erlitt unter anderen auch schwere Verbrennungen am Körper und Gesicht durch das auslösen der Rettungsrakete. Nach der Erstversorgung wurde die Pilotin mit dem Hubschrauber in das BKH – Lienz gebracht.

P.S.: Bei all den hier aufgeführten Unfällen handelt es sich bei weitem nicht um alle tatsächlichen ereigneten Para und Drachenflieger Unfälle, denn die Dunkelziffer ist logischerweise weit höher. Keiner will über diese Unfälle reden, schon gar nicht dann wenn diese kolportiert werden. Es wird vertuscht oder noch besser - ganz einfach als Mountainbike Unfall oder gar als Kellersturz angegeben, nur um nicht in die Rubrik der Flugunfälle zu kommen.

Auch von Seitens des Aero Clubs oder des Bundessektionsleiters wird nichts unternommen um eine systematische Erfassung aller Flug Unfälle im gesamten Land zu bekommen (außer der offiziellen Erfassung) - sondern ganz im Gegenteil: Durch unüberbrückbare Meinungsverschiedenheiten legte z.B. ein Staud Ossi vor ca. 2 Jahren sein Amt zurück.

Ossi hat über Jahre hinweg in mühevoller Kleinarbeit versucht alle Para & Drachenflieger Unfälle zu erfassen und auszuwerten. Dabei hat sich Ossi auch erlaubt Kritiken an Flugschulen zu tätigen bzw. ging mit den erworbenen Kenntnissen an die Medien - aber auch Verbesserungen anzuführen welche enorm wichtig wären und uns allen letztendlich nur dienen würden, wurde Ossi auf eine elegante Art Mundtot gemacht.

Es ist wie in der Politik - Kritiker sind hier ganz einfach nicht erwünscht, sondern nur Mitläufer und die haben wir ja mehr als zur genüge und das nicht nur in der Politik.

Möchte trotzdem anmerken, dass für die Anzahl der Startbewegungen welche hier Jahr aus Jahr ein getätigt werden - die Unfälle sich dazu in Grenzen halten, natürlich ist jeder Unfall ein Unfall zu viel. Wer redet bei uns noch von Berg oder Schi oder gar Motorrad Unfällen, die gehören einfach dazu - doch beim Flugsport ist das anders - als eine noch immer geltende elitäre Sportart wird das natürlich zur ultimativen Schlagzeile in den diversen Zeitungen.

Ich werde auch weiterhin versuchen alle Unfälle für den Großraum Osttirol und Oberkärnten zu erfassen. Dazu brauche ich aber auch eure Mithilfe. Denn Schweigen hilft keinen, nur couragiertes Handeln erfordert Mut und das nicht nur bei der Erfassung von Unfällen?



02. LIENZER BERGBAHNEN:

Lienzer Bergbahnen: Mit Ostern wurde die Wintersaison 2003/04 zumindest für die Lienz Bergbahnen beendet, zur Erinnerung es gibt Schigebiete, da wird Ostern nicht einfach zu gesperrt!

Wie aus verlässlicher Quelle zu vernehmen ist, wird die Stadtgemeinde Lienz und wahrscheinlich nun auch der erweiterte Tourismusverband Lienz Talboden noch im heurigen Jahr wieder Aktien für die LBB zeichnen (müssen). In welcher Höhe diese Zeichnung ausfallen wird, ist mir bis dato noch nicht bekannt. Doch es wird sicher ein Betrag sein, der in AS eine sechsstellige Zahl einnehmen wird!

Alle Beteuerungen der verantwortlichen Bürgermeister der Stadt Lienz in der Vergangenheit - wie eines Hubert Huber, Machne Helga oder unseres neuen Bürgermeister Hibler Hannes, die in der Vergangenheit getätigt wurden - das war die letzte Hilfestellung für die LBB sind nichts als reine Lügen. Wer also nach wie vor an solche Personen (politische Vertreter) glaubt, ist ein reiner Tagträumer.

Interessant ist hier z.B. die Vorgangsweise bei den Hochpustertaler Bergbahnen in Sillian. Hier ist der Liftbetreiber eine Privatperson. Und dieser war einfach nicht zu bewegen, die Bergbahnen im Sommer in Betrieb zu nehmen. Doch dann finanzierte der Tourismusverband den Sommerbetrieb in der Vergangenheit mit 1780,5 Euro pro Tag, welcher an den Liftbetreiber ging.

Nun spricht man von einem Verhandlungserfolg, denn anstatt der € 1.750.- zahlt man heuer nur mehr € 1.450.- pro Tag für den Monat Juli und August. Also insgesamt 45 Tage ist das sicher kein Klacks wenn man diese Summe mal multipliziert.

Dass die Fahrpreise bei den Lienzer Bergbahnen kontinuierlich steigen ist keine wirkliche Neuigkeit, dennoch erwähnenswert ist aber folgende Tatsache - die Sommersaisonkarte kostet heuer schon € 79.- AS 1.087.- wenn ich bedenke dass wir vor einigen Jahren mal AS 350.- (€ 25.-) bezahlt haben ist das schlichtweg eine Verdreifachung des Fahrpreises. Inwieweit hier eine immer weitere Erhöhung des Fahrpreises noch von den Konsumenten hingenommen wird - zeigt die Tatsache dass nun schon das Land Tirol für diverse Zielgruppen Subventionierungen zu gewähren beginnt?

Trotz schon fast Jährlicher Finanzspritzen durch Stadtgemeinde, Tourismusverband, Land - reicht das Geld nie und nimmer - zurück zu führen auf eine katastrophale Unternehmenspolitik. Wie hier gearbeitet wird im Aufsichtsrat der LBB, welcher nach dem Proporz besetzt wird (Politischen Amateuren - welche nur die Hand aufhalten und Sitzungsgelder kassieren) und nicht mit qualifizierten Fachleuten welche die Bergbahn auf Vordermann bringen. So einer Politik wo mit Öffentlichen Geldern (dazu noch Wettbewerbswidrig schließlich ist die Bergbahn ja ein Privat Wirtschaftlich geführtes Unternehmen) nur Abgänge erwirtschaftet werden - heißt ignorieren oder ich kann ja eh nichts ändern - nur Zustimmung und zu dieser fatalen Politik. Deshalb werde ich auch weiterhin und immer wieder meine Kritik ansetzen, hinweisen und aufzeigen.

Möchte noch ein Beispiel anführen - eine Auffahrt mit dem KFZ (Taxi Xander) zum St. Mandl kostet pro Person "ganze" € 8.- hingegen eine Einzel Auffahrt mit der LBB aber schon ganze € 13.-

Ende Mai fand eine Aufsichtsratssitzung der Lienzer Bergbahnen statt, hier sitzen so an die 15 Personen zusammen, um zu beraten, wie es weiter gehen soll mit dem Sorgenkind LBB.

So ging es auch unter anderen um die Errichtung einer Sommerrodelbahn, die am Schlossberg gebaut werden soll. Start soll hier an der Moosalm sein, also bei der ersten Sektion des Liftes und Ziel wird die Hochsteinbahn Talstation sein. Zu aller Kritik positiv zu vermerken wäre neben dem Bau einer Sommerrodelbahn auch der Ausbau des Funparks am Zettlersfeld, welcher sich unmittelbar hinter unserem Startgelände befindet. Auch die durchgehende Beschneigung des Schlossberges wird in nächster Zeit verwirklicht sein.



03. KONTROLLE:

Vertrauen ist gut. Kontrolle ist besser:

Ein langjähriger erfahrener Paragleiterpilot mit weit über 60 Flugstunden im Jahr, kommt beim Landeanflug bedingt durch starken Wind zu kurz und musste gezwungenermaßen eine Baumlandung vornehmen. Der Pilot blieb dabei unverletzt, kletterte vom Baum und begann nun mit der schwierigen Bergung seines Schirmes.

Gemäß Lehrbuch (Unterricht) und natürlich aus Sicherheitsgründen sandte der Pilot den Paragleiter zu seinem Händler, um einen Check, sprich eine Überprüfung durchführen zu lassen. Bereits nach einer Woche konnte der Pilot sich schon wieder in die Lüfte schwingen.

Doch die Freude wehrte nicht lange. Kurz nach dem Start blieb die Kappe aus unerklärlichen Gründen (vorerst) hängen und der Pilot stürzte aus einer Höhe von 10 Meter zu Boden. Dabei erlitt er Verletzungen unbestimmten Grades.

Nach der Genesung dann ein erneuter Anlauf zum nächsten Flugvorhaben. Start und Flug okay, doch siehe da, im Bereich der Landung sackte der Schirm plötzlich senkrecht nach unten weg. Der Pilot schlug dabei auf ein am Landeplatz abgestelltes Auto auf und verletzte sich dabei wieder unbestimmten Grades.

Bedingt durch den erneuten Zwischenfall, rief nun der Pilot direkt bei der Herstellerfirma an. Nach telefonischer Erläuterung des Sachverhaltes kam die Antwort prompt -> keinesfalls mehr fliegen, den Schirm bitte sofort einsenden, um einen erneuten Check durchführen zu können.

Die Ernüchterung war dementsprechend groß. Die Leinen weisen eine bis zu 6,5 cm lange Differenz vom Normalwert auf. Woher kommt solch eine Differenz? Wahrscheinlich verursacht durch die gemachte Baumlandung.

Die Herstellerfirma baute übrigens sofort einen neuen Leinensatz ein und retounierte den Schirm wieder, mit dem Vermerk: wieder flugtüchtig (übrigens kostenlos).

Doch jetzt fängt die Problematik für den Piloten erst richtig an, denn auch bei der ersten Überprüfung (Händler) nach der vollzogenen Baumlandung kam der Schirm zurück, ebenfalls mit dem Vermerk „flugtüchtig“ überprüft.

... Unfälle passieren nicht - sondern sie werden verursacht!

Nun aber gehen die Standpunkte gravierend auseinander und ein Einlenken seitens des Händlers ist hier nicht zu erwarten. Denn der Pilot muss nun nachweisen, dass der Schirm in der Zwischenzeit, also nach dem Check, auch ordnungsgemäß geflogen wurde.

Der Händler weigert sich natürlich strikt irgendwelche Schadensersatzansprüche zu leisten. Da die Angelegenheit noch im Laufen ist, kann ich noch kein endgültiges Ergebnis präsentieren.

Übrigens, der betroffene Pilot wollte diesen Vorfall in einer bekannten Fliegerzeitschrift veröffentlichen, um auf die Problematik dieses Vorfalles hinzuweisen und um auch andere Piloten darüber zu informieren. Die Antwort des Verlages war mehr als verblüffend: "Was ist dir denn die Story eigentlich wert?"

Da will ein Fliegermagazin doch tatsächlich für so einen zugespielten wichtigen Sicherheitsbericht etwas abkassieren. Als Außenstehender kann man das wohl nur als eine moderne Form der Zensur werten oder um auch Unfälle nicht unbedingt publizieren zu müssen oder zu wollen.

Hier geht es nicht um ein Geschäft, hier geht es um mehr, nämlich die Sicherheit und diese sollte wohl wirklich an erster Stelle stehen und das ohne Wenn und Aber. Mir ist schon klar, dass auch die Zeitschriften von den eingeschalteten Inseraten leben, doch sollte eine objektive und sachliche Berichterstattung nach wie vor möglich sein?

Nach wie vor ist das Thema Unfälle in unserer Szene ein scheinbar unantastbares Phänomen. Es wird vertuscht, es wird totgeschwiegen, Unfälle die sich beim Fliegen ereignet haben, scheinen dann plötzlich als Treppenstürze oder gar als Mountainbikeunfälle auf.

Wie auch immer, in den meisten anderen Ländern werden Unfälle analysiert ausgewertet und als ebenso ein selbstverständlicher Teil des Flugsportes mit aufgezeigt!



04. EU – BEITRITT VON SLOWENIEN:

Fliegen in Triest: Es war der 1. Mai 2004, ein weiterer historischer Tag für Europa, nämlich der Beitritt von weiteren 10 Staaten, anderen auch von Slowenien zur EU. Also Grund genug bei so einem historischen Ereignis live mit dabei zu sein. So bestehen schon seit vielen Jahren enge Kontakte zu Fliegerkollegen nach Triest und Nova Gorizia, welche auch regelmäßig nach Lienz kommen.

War am 1. Mai in Lienz Regen angesagt, so lichtete sich bei der Fahrt nach Triest bereits hinter Udine der Himmel, und siehe da, ein Fliegen im Stadtgebiet von Triest war möglich. Noch nie hatte ich bisher die Gelegenheit (Insidertipp) so ein Fluggebiet befliegen zu dürfen. Denn man staune, der Startplatz liegt nämlich in Slowenien und der Landeplatz in Italien - so was gibt es! Denn die Grenze wurde hier in ungefähr 2/3 Höhe des Berges entlang gezogen. Der Startplatz genannt "Monte Carso", welcher sich in der Nähe des Schlosses "Socerb" befindet, liegt wie schon bereits erwähnt in Slowenien und ist nur für Eingeweihte zu erreichen. Dementsprechend abenteuerlich war auch die Anfahrt dorthin.

Denn trotz gültigen Reisepasses ist hier ein Grenzübertritt für Auswärtige nicht möglich, sondern nur für Einheimische mit einem entsprechenden Grenzübertrittsschein. Also musste ein Umweg von über 20 KM in Kauf genommen werden, um wieder über einen regulären Grenzübergang zurück zu gelangen.

Nächsten Tag wurde eine wenig getrickst – kurz vor dem Grenzbalken (Ausweiskontrolle) haben wir das Auto verlassen und sind querfeldein über die "Grüne Grenze" spaziert - dann wieder in das wartende Auto eingestiegen und einfach weiter gefahren. Das hat sich wirklich so zugetragen - trotz aller Beteuerungen unserer Politiker schaut die Wirklichkeit eben doch ganz anders aus.

Also nichts wie rein in das Flugvergnügen, denn die Grenzen, die ohnedies nur in den Köpfen der Leute bestehen, werden bei diesem Flug überhaupt nicht mehr wahr genommen -> Startüberhöhung ist angesagt. Ein wunderschöner Ausblick tut sich nun auf, Triest liegt einem zu Füßen, einzig die riesigen Öltanks im Hafen stören ein wenig. In das Landesinnere blickend befindet sich Lipica (Pferdegestüt Lippizaner), Postojna (Grotten) und nicht zu übersehen die neu errichtete Autobahn, die hier aus dem Boden gestampft wurde.

Doch die Wetterlage ist an diesem Tag nicht ganz koscher, es geht rauf und runter (turbulent) und ich erinnere mich noch gut wie ein Einheimischer mir kurz zuvor noch sagte: "Erst vor ein paar Tagen ist ein Pilot in einer Leitung oberhalb einer Strasse hängen geblieben." Denn der Wind bläst kräftig und ich entscheide mich daher frühzeitig den Landeplatz anzufliegen, der in der Ortschaft Dolina liegt. Dann zusammenlegen und unser nächstes Ziel heißt Nova Goriza (geteilte Stadt) mit dem Fluggebiet Lijak im Hinterland. Interessant war folgende Aussage eines einheimischen Piloten: "In Triest gibt es über 200.000 Einwohner und nur ganze 20 Piloten – woran mag das wohl liegen?"

Wusstet ihr schon, dass Lienz neben Jackson Hole (Wyoming/USA) eine weitere Partnerstadt hat. Nova Goriza eine geteilte Stadt, wo die Grenze hier mitten durch die Stadt läuft. Schon können wir die ersten Paragleiter am Himmel sehen – also nichts wie rauf zum Startplatz, diesmal wird aber der Drachen aufgebaut. Starker Aufwind, dazu Rampenstart und schon geht es erneut im Lift nach oben. Stundenlanges Fliegen ist wieder angesagt, den Ausläufer der Julisch Venetischen Alpenausläufer rauf und runter, fliegen ohne Stress - was will einer noch mehr?

Doch es gibt noch Steigerungen im Leben – denn im nahe liegenden Ort "Kromberk" gibt es ein Schloß mit dazu gehörenden Restaurant und exzellenter Küche - zu empfehlen: Beef Tartare. Also mal reinschauen.



05. WIE ALT IST ZU ALT, UM NOCH ZU FLIEGEN?

Die Piloten werden immer älter: Da stellt sich die berechtigte Frage: "Wie lange kann man eigentlich fliegen?"

Was mich betrifft: Ich war fast 26 Jahre lang dabei, zuerst als Drachenflieger, dann sowohl als auch, wobei der Gleitschirm aber eher das Stiefkind war, und 2003 dann nur mehr Gleitschirm. 26 Jahre unfallfrei, bis es mich dann erwischte hat. Gerade ein Jahr bevor ich ohnehin aufhören wollte, aus Altersgründen (ich werde 73), denn ich glaubte, bei mir seit etwa zwei bis drei Jahren Konzentrationsmängel festzustellen; natürlich gibt es genug Tage, an denen ich gut drauf bin, aber nicht jeder Tag ist eben ein guter Tag und die schlechten Tage werden langsam und kaum merklich häufiger.

Kurz und gut, nach fast 26 Jahren unfallfreien Fliegens, hatte ich einen schweren Unfall mit dem Gleitschirm, wobei ich weder die Ausrüstung, noch sonst irgend jemanden außer mir dafür verantwortlich machen kann. Es war eben Gedankenlosigkeit, oder besser gesagt: Zerstreutheit.

Es war am 11. August, an einem der heißen Tage des vergangenen Sommers. Bei mittlerem westlichen Höhenwind startete ich in 2125 m am Goldeck mit dem Ziel, falls ich eine für die 12 km lange Talüberquerung nötige Höhe erreichen sollte, über den Tschiernock zum Mirnock zu fliegen: Zum Training, denn Schirmfliegen war bis dato nicht das, worin ich besonders brillierte. Groß war meine Freude, als ich, nach einigem Hin und Her, über dem Sender in einen Achtmeterbart einsteigen konnte. Ich freute mich auch über das gute Verhalten meines relativ neuen Schirms. Nach Erreichen einer Höhe von 3320 m entschloss ich mich abzufiegen.

Mit einer Groundspeed von durchschnittlich etwa 17 km/h am GPS ging es in Richtung norden zum Tschiernock; über dem Autobahndreieck fand ich überraschend nochmals einen Achtmeterbart, der aber so bockig war, dass ich bald wieder Reißaus nahm. Bereits 3 km vor dem Tschiernock-Gipfel bemerkte ich, dass der Windsack am Startplatz "Hansbauerhütte" deutlich nach Süden, also talwärts zeigte. Somit war mir klar, dass aus meinem Vorhaben

diesmal nichts würde, da sich am Südhang überraschend der hierorts bekannte, bodennahe Fallwind aus nördlicher Richtung eingestellt hatte.

Also beschloss ich, auf einer der großen Wiesen unweit meines Wohnsitzes zu landen und da ich noch etwa 2400 m auf meinem Höhenmesser hatte, kurvte ich bis 850m ab. Dabei "vergaß" ich, dass ich mich in den tieferen Schichten, die ja der Nordwind erfassen und nach Süden versetzen würde, was auch tatsächlich geschah.

Als ich das merkte, war es zwar knapp, aber doch bereits zu spät, auf das ebenen Feld zu gelangen; ich befand mich über unwegsamen, steilem, bewachsenem Gelände und musste schnell eine Notlandemöglichkeit suchen. Diese fand ich auch, nur war am Rande dieses schmalen, unbewachsenen Hangstreifens ein mächtiger Wurzelstock, der meinen improvisierten Landeanflug brutal bremste. Die Folge waren Wirbel- und Fußgelenksbrüche; dass man mich überhaupt gefunden hat, verdanke ich meinem Handy.

Inzwischen geht es mir wieder gut, nur stören mich noch die 20 cm langen Titanplatten im Rücken, die aber diesen Sommer endgültig entfernt werden.

Dieser Unfall bestärkt nun zusätzlich meinen schon vorher gefassten Entschluss, mit dem Fliegen aufzuhören, aus den Gründen, die ich eingangs geschildert habe, nicht etwa wegen der "Gefährlichkeit des Fliegens".

Oft werden mir nämlich gefragt, ob denn das Fliegen nicht zu gefährlich und risikoreich sei, und wie es nur Menschen geben könne, die ihr Leben auf so leichtsinnige Weise aufs Spiel setzen, noch dazu zu Lasten der Krankenkasse, somit der Allgemeinheit. Meine Antwort darauf ist kurz und bündig die: "Das Fliegen ist nicht gefährlicher als manche andere Sportart, wenn man es richtig macht. Übrigens belasten Kettenraucher, Trinker und Fettleibige das öffentliche Budget noch viel mehr!"

Aber was bedeutet "richtig machen"? Wenn Anfänger einer Fehleinschätzung unterliegen, ist das verständlich, denn es fehlt die Erfahrung. Was aber, wenn langjährige Piloten jedes Jahr einen Unfall oder Beinahe-Unfall haben, ständig in den Bäumen landen etc.? Bei manchen Medien und in der Bevölkerung muss dann immer die "Gefährlichkeit des Sports" als Ursache herhalten, andererseits spricht man aber nie von den vielen guten Piloten, die schon sehr lange fliegen und nie einen Unfall haben.

Man kann zwar vieles lernen, aber alle sind eben nicht gleich gut für diesen Sport geeignet und sollten die Bescheidenheit besitzen, nicht unbedingt mit den Cracks wettzueifern.

Ebenso wahr ist aber, dass man mit fortgeschrittenem Alter Gefahr läuft unkonzentriert, zerstreut und etwas vergesslich zu werden. Am schwierigsten ist es dann den richtigen Zeitpunkt zum aufhören nicht zu übersehen, denn wo die Grenze liegt, ist von Fall zu Fall verschieden. Was mich betrifft, glaube ich, dass mir ein derartiges Missgeschick noch vor ein paar Jahren nicht passiert wäre.

Karl Silbernagel

P.S.: Ich möchte hier keinen weder Jung gebliebenen und schon gar nicht einen älteren Piloten näher treten, es muss jeder selbst wissen wie alt ist zu alt um noch weiter fliegen zu können. Doch ein aufzeigen auf Problematiken / Gefahren muss allemal noch erlaubt sein. Möchte mich auf diesem Wege recht herzlich bei Karl für den zugesandten Bericht bedanken.



06. WEISSKOPFGEIER OBERLIENZ:

Weißkopfgeier: Wusstet ihr schon, dass es bei uns eine überaus aktive Gruppe von Paragleiterpiloten gibt, die aus dem Grossraum Oberdrum, Oberlienz und Glanz kommt, aber auch aus Lienz und Umgebung Piloten rekrutiert. Seit geraumer Zeit gibt es erneut wieder ein kräftiges Lebenszeichen in der Paragleiterszene von Oberdrum bzw. Oberlienz. Denn den Patriotismus gibt es scheinbar nicht nur bei unseren Schützen und der Soldatenkameradschaft, sondern auch bei den Paragleiterflieger.

Schließlich gibt es in dieser Gemeinde gleich drei eigene Feuerwehren (Glanz, Oberdrum und Oberlienz), also ist es wohl mehr als legitim auch einen eigenen Paragleiterklub im Dorfgeschehen zu etablieren.

So sollte Anfang April die offiziellen Gründung des Clubs (Weisskopfgeier Oberlienz) stattfinden, der in weiterer Folge auch als Mitglied zum Aero Club gemeldet werden sollte. Doch aus Haftungsgründen und internen Meinungsverschiedenheiten, die es bereits im Vorfeld gab, wurde aber dann von einer Klubgründung Abstand genommen.

An vorderster Front kämpfen hier Sporer Christian, Ragger Manfred, Schusteritsch Sigi, Weingartner Thomas und Baumgartner Andreas. Letzterer ist übrigens ein Sohn unseres ehemaligen Drachenfliegers Baumgartner Hansjörg. Als Gönner aufgeführt ist z.B. der frühere Bürgermeister und jetzige Vize Bürgermeister Oberhauser Herbert (ehemals Drachenflieger). Ebenso ein Unterstützer der Szene ist ein Brandstätter Peter und ein Ragger Christian. Mit dabei im Oberdrumer und Oberlienzer Geschehen der kleinste Paragleiterpilot und Fernsehstar Ragger Manfred, aber auch einer der wenigen einheimischen Drachenflieger Ruggenthaler Jo ist mit von der Partie.

Was sollte wohl der ausschlaggebende Grund für diesen Schritt in die Selbständigkeit sein. Die bevorstehende Vereinsmeisterschaft des ÖAEC, die in diesem Jahr erstmalig in Lienz stattfindet, brachte ein aufputschendes Leistungsdenken unter einigen der heimischen Piloten mit sich. So wurde u.a. kolportiert, dass nur die vier besten Piloten daran teilnehmen dürfen, die in einem speziellen Auswahlverfahren auserwählt werden sollen.

Da spielen wir nicht mit, war die Antwort (Leistungsdenken) und somit sollte dies ein weiterer Auslöser zu einer Clubgründung sein. Dass die Mannen schon seit vielen Jahren den Club "Weisskopf Geier" aus dem Dornröschenschlaf wecken wollten, ist kein Geheimnis. Schließlich geht es auch darum, die Eigenständigkeit und die Tradition zu bewahren bzw. auch das schöne Fluggebiet wieder ein wenig zu promoten - was ebenfalls ein weiterer Grund sein sollte für eine Reaktivierung des Clubs.

Übrigens: Das inoffizielle Fluggebiet der Weisskopf Geier umfasst einmal den Startplatz Weisskopf HÜ 300 Meter und den Startplatz Prinitz HÜ 1300 Meter. Möchte aber gleich vorweg schicken, dass es keinen offiziellen Landeplatz gibt, ebenso ist die Auffahrt (Schranken) zum Startplatz Prinitz nur einheimischen Personen (Schlüssel notwendig) erlaubt. Also bei beabsichtigten Flugaktivitäten in diesem Bereich ist unbedingt vorher ein einheimischer Pilot dazu zu konsultieren: 0664 – 266 10 96 Christian Sporer.

Übrigens: Beide Startplätze sind ausnahmslos nur mit dem KFZ erreichbar, wobei speziell beim Startplatz Prinitz ein Schranken die Auffahrt verwehrt, ebenso sind ca. 50 Höhenmeter noch im Fußmarsch hinterzulegen.

Für die Zukunft ist jedoch Einiges geplant. Jedes Jahr ist wieder beabsichtigt ein Fliegerfest zu veranstalten, wo wie in älteren Zeiten am Sportplatz eingelandet wird. Ebenso ist ein alljährlicher Ausflug nach Bassano geplant. Bereits angeschafft wurden Fliegerjacken von der Firma North Face mit der Aufschrift Weißkopf Geier, welche von der Firma Malerei Schusterritsch und Sport Zanon bzw. North Face gesponsert wurden. Übrigens sind die schicken Jacken bei Christian zu erwerben interessante Details am Rande.

Ein Sporer Christian fliegt seit Anfang Mai einen Zoom von GIN - damit der leidigen Ankündigungspolitik von Advance (Omega 6) Parole geboten wird. Ein Ragger Manfred hat seine Flugaktivitäten seit einem Jahr mehr als nur reduziert. Schade, denn Manfred war mehr als nur eine Bereicherung unserer Szene.



07. MOTORISIERTER HÄNGE UND PARAGLEITER :

Mot. HG + PG Treffen in Kindberg: Vom 29 bis 31. Mai gab es in der Ortschaft Allerheiligen wieder ein Treffen der Mot. HG + PG. Dieser Ort liegt in der Nähe von Kindberg/Dörfel bzw. Kapfenberg ein - ganz klar in der grünen Steiermark.

Ebner Manfred mit charmanter und überaus aktiven Gattin organisierte dieses Meeting. Unterstützt wurde er von keinem Geringeren als Zafosnik Elmar, Arzberger Günther und Schrittwieser Christian, die ebenfalls in dieser Gegend zuhause sind.

Ebner Manfred fliegt seit 17 Jahren mit dem Drachen und seit 10 Jahren mit Motorisierung (System Nagl). Wie zu erfahren war, lag der Grund für die Abhaltung dieser Veranstaltung darin, dass bereits schon das zweite Mal ein in Freistadt anberaumtes Mot. HG + PG Treffen abgesagt wurde. Ein Grund war aber auch um wieder ein kräftiges Lebenszeichen von der Mot. Szene zu geben bzw. die Kommunikation zwischen Piloten, Hersteller, Flugschulen und Interessierten zu fördern.

Der Landeplatz liegt im wunderschönen Blumental in der Nähe der Ortschaft Stanz, hier handelt es sich um einen Notlandeplatz für Segelflieger parallel dazu verlaufend befindet sich auch noch ein Modellfliegerplatz. Familie Zoscher als Grundeigentümer stellte den Platz zur Verfügung und mähte gleich 2 Landebahnen in ausreichender Grösse dafür frei. Auch die einheimische Bevölkerung und angereiste Gäste waren sichtlich begeistert von den Vorführungen unserer Piloten, und so mancher verspürte den Wunsch, auch so fliegen zu können.

Insgesamt nahmen an dieser Veranstaltung an die 35 Piloten teil, mit ca. 80 % waren die Naglssysteme hier in der Mehrzahl. Zu sehen waren auch Schwarze Minimum Systeme, Moskito Motorgurt, Paragleiter mit Rucksackmotor, und Paragleiter mit Klapptrike.

So wurden Rund- und Streckenflüge zum Flugplatz Turnau durchgeführt, auch der Drachen- und Paragleiterstartplatz "Scheffer" wurde angefliegen - hier haben auch motorlose Hänge- und Paragleiterpiloten die Möglichkeit zu starten, mit annähernd 450 Meter Höhenunterschied. Laut Organisator sind alle Piloten herzlich willkommen, die Gastfreundschaft und lockere Art (Handhabung, Umgang) sind wohl besonders hervor zu heben und verdienen ein extra Lob. Da sind keine Zurechtweisungen und Verhaltensregeln notwendig, jeder weiss, was er zu tun hat. So soll Fliegen wirklich gelebt werden.

Zu diesem Anlass wurden gleich drei Zelte aufgestellt, um die Kommunikation nicht zu unterbrechen, wegen der nach Sonnenuntergang doch eher etwas kälteren Temperaturen. Einige Piloten bauten ihr Campingzelt direkt am Landeplatz auf – wie schon gesagt: Prädikat empfehlenswert. Auch das Wetter zeigte sich von seiner besten Seite und stundenlange Flüge waren daher an der Tagesordnung.

Zu sehen waren unter anderem: Stocker Willi, Madlener Ewald, Buchauer Wolfgang, Nagl Hans, Taurer Karl, Starrefeld Bob, unsere beiden steirischen Minimpiloten und auch ein Vertreter des ÖAEC liess es sich nicht nehmen einen Blick auf die nicht zu unterschätzende Mot. Community zu werfen, die nun auch im Aero Club ihren Platz finden wird.

Möchte mich hier bei allen Piloten entschuldigen, die ich hier nicht aufgezählt habe; jeder Einzelne von euch trägt dazu bei, die Mot. HG und PG Szene in der Öffentlichkeit dementsprechend zu vertreten.

Es war wieder ein kräftiges Lebenszeichen, das hier hinaus gesandt wurde. Noch vor einigen Jahren als Phantasten und Träumer abgestempelt, werden wir nun auch in der Zukunft ein festes Standbein in der Fliegerszene einnehmen und das ist gut so.

Wie heißt so schön der passende Spruch dazu? – Tot Gesagte leben länger -

Zu verdanken haben wir das Euch, also allen aktiven Piloten unter uns, weil ihr durch euer konsequentes Daran-Arbeiten und das trotz aller Schwierigkeiten - nie auf gehört habt es zu tun – einfach nur fliegen zu wollen. Der Urtraum des Menschen lässt sich halt nicht durch sogenannte Schreibtischtäter, Bürokraten und Verhinderer bzw. widersinnigen Richtlinien aufhalten.



08. PROBLEMZONE LANDEPLATZ:

Problemzone Landeplatz: Welche Rechte und Pflichten hat eigentlich ein Pächter bzw. Verpächter eines Start- oder Landeplatzes? Diese Frage werden sich wohl einige Betreiber von diversen Start- und Landeplätzen wohl stellen werden. Inwieweit hier klar aus verhandelte Pachtverträge (rechtlich) zum Tragen kommen oder ob es sich hier nur um beiläufige (größtenteils) einfach mündliche getätigte Absprachen handelt, ohne überhaupt einen schriftlichen Vertrag zu haben, entzieht sich natürlich meiner Kenntnis.

Ich erinnere hier nur an die Startplatz Kollnig Problematik, als der Grundeigentümer ohne Vorankündigung einfach zwei Wege durch das gepachtete Startgelände trassierte oder die Schafe auftrieb, Zäune errichtet wurden etc. Hier ist ein bedachtes und zugleich entschiedenes Vorgehen seitens des Pächters unumgänglich.

Eines sollte allen unter uns aber klar sein - am längeren Hebel sitzt allemal der Grundeigentümer (siehe dazu Problematik Flugplatz Nikolsdorf - OGH - Urteil), daher ist ein konstruktives miteinander zum Wohle beider Parteien wohl die beste Lösung und keinesfalls ein jahrelanger Rechtsstreit, der nur Anwälten und Gerichten dient! Möchte daher in dieser Ausgabe die Landeplätze in unserer Region mal ein wenig näher betrachten.

Landeplatz der Sillianer Drachenflieger in Heinfels: Im Bereich Sillian gibt es z. B. zwei offizielle Landeplätze. Der östlich von der Firma Loacker gelegen ist, wird seit ca. 10 Jahren vom Sillianer Drachenfliegerklub betrieben. Bei diesem Platz gibt es an und für sich wenig Probleme, da selbst eine Skyvan (noch) hier starten und landen kann. Einzig bei eventuell starken Ostwind kann oft der Landeplatz speziell für Paragleiterflieger nicht mehr erreicht werden! Obwohl es sich hier um einen reinen Drachenfliegerklub handelt, sind auch Paragleiterpiloten ebenfalls herzlich willkommen.

Westlich des Landeplatzes ist die Firma Loacker angesiedelt. Inwieweit hier eine Ausdehnung nach Richtung Osten erfolgen wird, ist wahrscheinlich ebenfalls nur mehr eine Frage der Zeit. Nicht zu vergessen wäre der Aspekt bei der nun beschlossenen Südumfahrung; hier führt die Strasse nun genau durch das Landefeld hindurch und mündet dann wieder weiter östlich in die Bundesstrasse ein. Ein erstes Opfer gibt es nun dazu schon zu beklagen, der alljährlich stattfindende Fallschirmspringer Event wird nun heuer erstmalig am Nikolsdorf (Flugplatz) statt finden.

Landeplatz der Flugschule Sillian: Dieser wird von der Flugschule gepachtet und betrieben. Er befindet sich schon fast im Ortszentrum von Sillian, deshalb ist die Situation schon bedeutend prekärer. War zu Beginn der Drachenfliegerei (1977) noch genügend Wiese rund um vorhanden, so wurden die Grünflächen (Wiesen) von Jahr zu Jahr immer weniger. Doch von Anfang an war der Landeplatz zu nahe an der vorbei führenden Bundesstrasse gelegen, ein alt bekanntes Problem. Hier gab es schon einige aufregende Szenarien in der Vergangenheit.

Dann der folgende Sachverhalt, der zur Kenntnis genommen werden muss. Unmittelbar an der Landeplatzhütte also Richtung Süden läuft der sogenannte Gerberbach von West nach Ost, ein Wassergraben mit ca. 1 Meter Tiefe in den immer wieder Piloten hinein fliegen bzw. zum Stillstand kommen - sozusagen ein natürliches Hindernis?

Im östlichen Bereich des Landeplatzes breitet sich seit einigen Jahren eine Hotelanlage immer weiter aus. Dazu kommt ein Parkplatz, der sich ebenfalls immer weiter nach Westen ausweitet. Auch hier eine zwei Meter hohe Böschung, die immer wieder angeflogen wird bzw. die dann auch direkt auf den Parkplatz zum Stillstand kommen. Nicht zu unterschätzen sind die Verwirbelungen, die bei starkem Ostwind dann direkt in das Landegelände treffen.

In nördlicher Richtung begrenzt die unmittelbar vorbeiführende Bundesstrasse den Landeplatz, wahrscheinlich würde hier das Baubezirksamt eine Situierung eines Landeplatzes in diesem Bereich ohnehin nicht mehr zustimmen bzw. genehmigen. Problem hier: das Anhalten der Fahrzeuge um den Flugbetrieb zu beobachten und natürlich das zu tiefe Überfliegen der Bundesstrasse von unter 50 Meter (Halteverbot für PKW).

In Richtung Westen wächst die Ortschaft immer weiter voran, es wird also wahrscheinlich nur mehr eine Frage der Zeit sein, wann das nächste Bauvorhaben gestartet wird. Somit wird früher oder später dem uneingeschränkten Fortschrittsglauben unserer verantwortlichen Politiker immer mehr Grünflächen (Wiesen) weiter zum Opfer fallen. Wie lange sich daher noch ein sicherer Flugbetrieb auf diesem Gelände betreiben lässt, bleibt wahrscheinlich eben nur noch eine Frage der Zeit. So wurde in der Vergangenheit schon öfters kolportiert, den Landeplatz in Sillian aufzulassen und in Obertilliach eine neue Infrastruktur aufzubauen.

Landeplatz Peheim: Hier ist seit Mitte April ebenfalls einiges in Bewegung geraten. So wurde am 14. April mit dem Neubau eines Zufahrtsweges, der sich nun an der östlichen Grundgrenze befindet begonnen. Auf der alten Zufahrt, die mitten durch die Wiese (Feld) führte, wurde nun der Unterbau entfernt und mit Erde aufgefüllt, anschl. wurde das gesamte Areal auch rund um die Hütte einfach umgepflügt.

Aussage eines landenden Piloten: " Ich sah überhaupt nur mehr Acker und fand keinen Landeplatz mehr vor." Inwieweit zur Zeit ein dafür eigens ausgewiesener Landeplatz vorhanden ist, entzieht sich bis dato meiner Kenntnis.

Auch bei der Zufahrt- bzw. Parkplatzthematik gibt es Veränderungen. So wird nun bei der Zufahrt zur Hütte sowohl von der Südseite aus, wie auch von der Nordseite aus zugefahren. Inwieweit direkt bei der Hütte und vor allem aber wie viele Parkplätze dort ausgewiesen sind, bleibt vorerst nur Insidern vorbehalten.

Südseitig ist von der Zetttersfeldstrasse aus der Weg Richtung Nussdorf mit einem Fahrverbot belegt. Inwieweit hier in der Folge über den Feldweg eine Zufahrt seitens des Grundeigentümers erlaubt ist, entzieht sich meiner Kenntnis.

Ein großes Problem ist bei starken Ostwind der fehlende Fluchtweg in Richtung Westen. Hier kommt mit der Zetttersfeldstrasse und anschl. diversen Häusern und der dahinter verlaufenden 220/380 KV und einer zusätzlichen 110 KV Leitung die Gefahr einer Berührung. Viele Piloten unterschätzen oft den starken Talwind und kommen so auf Hausdächern oder zumindest zwischen den Häusern irgendwo zum Stillstand.

Landeplatz Camping Falken: Hier gibt es ostseitig eine quer zum Landplatz vorbeiführende 110 KV - Leitung und das gesamte Campingareal weitet sich hier ebenfalls aus. Also erfolgt der Endlandeanflug in eine Art Sackgasse hinein.

Richtung Süden gibt es einmal einen kleinen Wasserlauf (Wiere), längs dazu ca. 0,5 Meter tief und anschl. eine ca. 2 Meter schräg abfallende Böschung ebenfalls längs zum Landeplatz verlaufend. Weiter befindet sich dahinter das Areal der Modellflieger mit dem schon eh bekannten Flugbetrieb, speziell zum Wochenende hin.

Weit entfernt genug also gegen Richtung Westen hin, verläuft die Amlacher Landesstrasse und gegen Norden gibt es noch Felder (Wiesen). An und für sich genug Platz für Landungen, sowohl für Para- als auch Drachenflieger.

Landeplatz Greifenburg: Hier handelt es sich wohl um ein perfektes Gelände mit all der dazu gehörenden Infrastruktur (Campingplatz). Mit der Nutzung des unmittelbar am Landeplatz befindlichen Baggersees (Gemeindebad) und mit einem Kiosk im Strandbad bzw. eines Gasthauses im Flieger Camp, ist das Fluggelände (leichter Einstieg in die Thermik) als fast schon ideal einzustufen. Dementsprechend sind auch die Flugfrequenzen und die breite Akzeptanz bei den Piloten!

Doch auch hier befindet sich ostseitig vom Landeplatz gelegen das gesamte Campingareal, das den Landeanflug natürlich begrenzt (Sackgasse). Dazu kommt noch, dass das Landegelände Richtung Osten hin (Hauptwindrichtung) leicht abfällt und so mancher Pilot hierbei schon mal zum Schwitzen kommt.

Weiters ist noch im Anflugbereich eine quer zum Landeplatz verlaufende Hochspannungsleitung zu überfliegen. Auch hier musste die Feuerwehr schon öfters ausrücken; Wann diese Leitung nun verkabelt wird, war bis dato nicht zu erfragen. Die Anfang Juni statt gefundene "Damen WM" hätte dazu sehr wohl ein Anlass sein können. Auch eine unmittelbar am Landeplatz gelegene Heuhütte (Hilge) ist ein Hindernis und wurde schon mal zum Zielpunkt auserkoren.

Es gibt auch noch weitere inoffizielle Landemöglichkeiten im Großraum Osttirol, wie z. B. in: Prägraten, Virgen, Ainet, Matrei i. Osttirol, St. Jakob i. Defr. Hopfgarten i. Defr. Obertilliach und natürlich Kals nicht zu vergessen. Hier handelt es sich aber um keine offiziellen Landeplätze, deshalb ist bei beabsichtigten Flugaktivitäten in diesen Orten auch unbedingt notwendig zuerst Kontakt mit den einheimischen Fliegern aufnehmen. Übrigens nur der Drachenfliegerlandeplatz in Sillian kann unentgeltlich benützt werden. Bei allen anderen wird ein Start - bzw. Landeentgelt eingehoben, bitte vor Flugantritt unbedingt bei den lokalen Club's bzw. Betreibern sich vorab zu informieren.

Über den Landeplatz "Postleite" werde ich in einer der nächsten Ausgaben, in einen gesonderten Bericht über die Vor- und Nachteile darüber schreiben.



09. WORÜBER MAN SPRICHT

Abfälle und Unrat: Was ist schon wieder geschehen, werden sich manche nun fragen. Am Landeplatz Parkplatz wird schon so mancher Unrat entsorgt, wie z.B. dass die Aschenbecher der Autos ganz einfach ausgeleert werden, aber nicht etwa in einem Müllkübel, sondern ganz einfach direkt am Parkplatz. Dann werden Kebab und McDonalds Papierbecher, Behälter etc. nach dem Verzehr einfach aus dem Fenster geworfen. Das geht weiter über Windeln Dosen, Plastikflaschen, Zigarettenkippen etc.

Doch vom Sonntag, den 18. April, an stand ein Kühlschrank gleich ganze 3 Wochen am Parkplatz einfach so verlassen da. Ein einheimischer Flieger stellte dazu seinen Kühlschrank ab, um Platz für den Transport von Piloten zum Startplatz zu schaffen. Der Besitzer brauchte gleich drei Wochen bis er überhaupt mal bemerkte, dass er seinen Kühlschrank vermisst!

Einen weiteren ungluten Vorfall gab es am Freitag, den 16. April, gegen 16 Uhr 30. Eine Spaziergängerin beobachtete wie 2 Piloten die Schirme zusammenlegten und anschl. zum Auto gingen, das am Parkplatz abgestellt war. Als das Auto wegfuhr, loderte am Abstellplatz ein Feuer. Die Frau sah nach und löschte das Feuer. Die Brandstelle war übrigens auch an den nächsten Tagen noch gut sichtbar.

Was denken sich nur solche Personen, die so etwas tun. Für mich Kranke bzw. Personen, die mir wahrscheinlich unbedingt einen "Gefallen" tun wollen. Wie auch immer, hier ist die Schmerzgrenze ganz einfach überschritten worden.

Meine Bitte erneut an alle die Anlagen (Start- und Landeplatz, Parkplatz, Zufahrtswege etc.) benutzen. Diese sind unbedingt sauber zu halten, kein Camping, kein Abstellen der Autos über Nacht. Die Zufahrt zum Parkplatz (Privatweg) wurde nun saniert, der Weg ist unbedingt langsam zu befahren mit maximal 10 Km/h, Vermeidung von Staub und Lärm. Keinesfalls den Zufahrtsweg verparken!

Abfälle und Zigarettenkippen etc. in die aufgestellten Müllcontainer entsorgen und nicht vergessen - Unverbesserliche bitte unbedingt zurechtweisen. Denn wir alle, einschließlich meiner Person, sind nur Gäste auf unserem wohl einmaligen Fluggelände der "Postleite", und das bis auf Widerruf. Als "Gast" hat sich auch ein jeder auch zu benehmen.

Vereinsmeisterschaft des Aero Clubs: Nach ersten Gesprächen vom Dezember letzten Jahres laufen nun die Vorbereitungen seit Mitte März sozusagen auf Hochtouren. Hier ist in erster Linie Edlinger Richard zu erwähnen, der in aufopfernder Arbeit alle notwendigen Voraussetzungen dazu schafft. In den Vorgesprächen war mal geplant, dass ein Vogel Jörg aus Greifenburg die Organisation des Wettbewerbes übernehmen soll, doch hier kam es nicht einmal mehr zu einer Absage.

Um aber nicht auf auswärtige Organisatoren zurückgreifen zu müssen, lag es nahe, das Extrem Team Lienz unter der Leitung von Dreer Hannes für die Durchführung zu verpflichten. Schließlich steht hinter Hannes ein strammes Team, das auch das nötige Know-How mit bringt, um solch eine Veranstaltung auch perfekt zu organisieren. Hierzu ein paar Zeilen vom Organisator Edlinger Richard, mit der Bitte um einer gelegentlichen Kenntnisnahme.

Hallo Bruno

Betr.: Österr. Meisterschaft der Vereine im Paragleiten

Vom 24.-25.07.04 (ET 31.07. – 01.08.) findet in Lienz/ Zettlersfeld die ÖM/ Vereine statt.

Organisiert wird diese Veranstaltung vom 1. Osttiroler DGFC touch heaven Lienz und dem Extrem Team Lienz im Auftrag des ÖeAeC.

Es handelt sich hierbei um einen Mannschaftsbewerb, zu dem alle österr. Vereine, die beim Aeroclub Mitglied sind, mit Teams zu je 4-5 Piloten startberechtigt sind.

Das aktuelle Starterfeld besteht derzeit bereits aus zahlreichen Teams, wobei der Veranstalter touch heaven Lienz gleich 3 Teams ins Rennen schicken wird!

Die Anmeldung läuft noch bis auf Weiteres.

Details bzw. die Ausschreibung und das Anmeldeformular findet ihr unter

www.paragleiter.org oder unter www.touchheaven.net

Für Fragen steht euch der Wettbewerbsleiter Edlinger Richard (+43 664 2765104) zur Verfügung.

UP – informiert: Es kursieren Gerüchte in der Gleitschirmszene, dass UP FreeX übernommen hätte. Jetzt, nachdem alles geklärt ist, können wir Euch die wahre Geschichte und die Fakten mitteilen: UP hat NICHT FreeX übernommen. FreeX wurde Mitte Mai von der Firma CR Sportartikel GmbH übernommen, derselben Firma, der auch UP gehört. Christian Rönning – Eigentümer der CR Sportartikel GmbH – betont, dass die beiden Gleitschirmfirmen völlig eigenständig operieren und nichts miteinander zu tun haben. Die beiden Firmen sind an verschiedenen Orten stationiert, UP in Kochel und FreeX in Füssen. Das Tagesgeschäft bei FreeX liegt in der Verantwortung von Kevin Payne (früherer Firebird Manager).

Viele Grüße Stefan

10. KLATSCH UND TRATSCH AM LANDEPLATZ



Wußtet ihr schon, dass ...

- die Firma Taxi Xander zum Transport von Drachen einen eigenen Aufbau konstruiert hat? Übrigens: ein eigener Anhänger bringt nun auch für den Transport von Gleitschirmen immense Vorteile. Die Piloten können ihre Packsäcke nun selber bequem be- und entladen.
- der Generalvertrieb von "Ava Sport" (Gurtzeuge) von der Flugschule Blue Sky nun zur Firma Fly Mike gewechselt hat? Grund: Meinungsverschiedenheiten bzw. Veränderungen in der Firmenstruktur. So hat nun auch Fly Mike in Greifenburg die Rechte (Flugschule Ossiachersee) Tandemflüge durchzuführen bekommen.
- Dr. Eugen Faes, ein gebürtiger Lienzer in Westendorf wohnend, 80 alte geworden ist? In der Ausgabe des Ostt. Boten vom 29. April war weiters zu lesen „...Faes leistete auch Pionierarbeit in einigen Sportarten: So war er es, der das Drachenfliegen in Tirol (und Österreich) einführte.“ Wahrscheinlich muss mit dieser Aussage die Geschichte des Drachenfliegens in Österreich nun neu geschrieben werden.
- im Osttirol Monatsmagazin "Journal" Ausgabe Mai folgendes zu lesen war? Verkaufe Tandem- oder Paragleitertgutschein für die Kitzbühler Alpen (Lehrer fliegt mit) zum Sonderpreis auf Anfrage Tel. 0664 – 25 29 656
- auf die Frage eines einheimischen Drachenfliegers in einem Sillianer Lokal, ob ihn (Gasteiger Pepi) der Ort Sillian nicht etwa doch abgehe, folgendes zur Antwort bekam: " In einem Ort, in dem es nur Schafe und deren Hirten gibt, habe ich mir noch nie was daraus gemacht."
- in der Postleite, also am Landplatzareal, ein grosses Hotel gebaut werden soll? Solche Gerüchte beinhalten leider immer einen kleinen Wahrheitsgehalt.
- Christa Vogel, die Miteigentümerin einer Flugschule am Achensee ist, sich nun aus der Flugschulszene zurück gezogen hat?
- eine Art Schraubenschlüssel und dazu 5 Meter Fangleinen ab sofort vom Parashop in Kössen zum Verkauf angeboten werden? Der Schlüssel ist zum Öffnen der Leinenschlösser und das Seil um eine provisorische Leinenreparatur durchführen zu können.
- Gritzer Peter am Dienstag, den 11. Mai, am Ebnerfeld startete und fast bis nach Bruneck (Eingang Antholzertal) flog? Newcomer Baumgartner Andreas musste aber bereits in Abfaltersbach einlanden. Übrigens: Senfter Lukas, ebenfalls Newcomer in der Szene, startete am 15. Mai von der Embergeralm aus und flog bis St. Johann im Walde und landete anschl. in Lienz ein.
- Lukasser Albert am Donnerstag, den 19. Mai, von Greifenburg Embergeralm aus zum Goldeck anschl. via Weissensee nach Lienz geflogen ist? Gratulation zu den Leistungen. Ein Jo Ruggenthaler schraubte an diesem Tag seinen WW – Fusion auf über 4200 NN hoch.

- am 14. April nach der Entfernung eines Wohnwagens, der auf einem Parkplatz, gepachtet von Manfreda Josef, stand, mit der Neutrassierung des Zufahrtweges zur Peheim Hütte begonnen wurde? Diese erfolgt nun an der Ostseite der Grundstücksgrenze - weder einmal von Norden oder von Süden aus.
- am Dienstag, den 13. April, in der TV - Sendung "Tirol Heute" erneut wieder ein Filmbeitrag über unseren "Kleinsten Paragleiterpiloten" Ragger Manfred ausgestrahlt wurde? Von den seinerzeitigen Flugaktivitäten ist in letzter Zeit leider nicht mehr viel vorhanden.
- durch Verdunstung Kälte entsteht und der Schnee sich zu Eis verfestigt? „Diese Idee verwenden wir bereits am Gletscher und bei Schirennen“, sagt Erfinder Christian Steinbach. Christian Steinbach war mal Weltmeister im Drachenfliegen und Hersteller von Flugdrachen und Zubehör. Übrigens: sein Bruder Jochen (ebenfalls Vize Weltmeister) betreibt in Westendorf im Brixenthale eine Paragleiterflugschule.
- Hofrat Dipl. Ing. Walter Hensler am 18. April im Alter von 83 Jahren verstarb? Er war neben Dipl. Ing. Meirer Klaus aus Lienz ein Drachenflieger der ersten Stunde und flog in Lienz, Obertilliach. Nur die älteren Semester unter uns werden sich noch an Walter erinnern.
- in den USA mit Flächenschirmen, und das bei fast 130 Km/h, die Skipiste entlang und noch durch aufgestellte Tore hindurch geflogen wird? Scheinbar der absolute Kick - zuerst Absprung aus dem Flugzeug, dann Freifall, anschl. die Skipiste anvisieren und ab geht's ins Tal.
- am 21. April kein Geringerer als unser Bernardi Alois sich am Landplatz nach langer Abwesenheit wieder einmal sehen ließ? Lois ist ein Mann der ersten Stunde, unterrichtete bei vielen SOPI - Kursen Metrologie. Mein erstes Treffen mit Lois erfolgte im Spätsommer 1976 beim ersten Drachenflieger SOPI – Kurs, der damals in der Grenzlandhalle in Kössen stattgefunden hat.
- es in Enneberg (Gadertal) einen Para- und Deltaclub gibt, mit dem vielversprechenden Namen "Air Force Alta Badiä"? Der Club hat an die 50 Mitglieder und an die 20 aktive Flieger, davon 5 Drachen- und der Rest Gleitschirmflieger. Der Hausberg ist in Brunneck (Kronplatz) oder in Corvara.
- der Wunsch von Brunner Werner immer ein 100 KM Flug war? Am 20. Mai startete Werner von der Embergeralm aus, flog zum Zietenkopf, wieder zurück zur Embergeralm weiter, zum Goldeck und dann wieder fast bis nach Lienz (Dölsach). Das sind so an die 120 KM. Kommentar: " Bin überglücklich und froh, keinen Hochleister geflogen zu haben." Übrigens: Gritzer Peter flog am selben Tag von der Embergeralm aus zum GTI – Treffen nach Reifnitz und Gritzer Norbert gleich weiter bis nach Klagenfurt. Gratulation zu den tollen Leistungen.
- am 25. Mai am Morgen noch Eis am Landeplatz gab? Aber nicht etwa gar von "Eskimo", nein richtiges Eis. Der Winter will heuer wohl gar nicht mehr enden. Ein weiterer Schlag ins Gesicht erfolgte am 27. Mai, als das gesamte Landeplatzareal mit Jauche bespritzt wurde.
- Detlef Peyk, Osttirol Fan und begeisterter Drachenflieger, am 20. Mai sein Lieblingsdreieck flog? Start Lienz (Ebnerfeld), 1. Wendepunkt Matrei, 2. Wendepunkt Sillian und Landung wieder in Lienz.
- Flugunfallberichte in Österreich unter folgender Internetadresse abgerufen werden können?: www.bmvit.gv.at (pdf-Datei). Es zahlt sich aus mal auf dieser Seite vorbei zu schauen.
- in Kroatien ein Motorisierter Tandem Paragleiter abgestürzt ist. Der Motor fing während des Fluges Feuer, der Schirm verbrannte dabei vollständig – warum die Rettung nicht ausgelöst wurde ist noch nicht geklärt. Der mit fliegende Passagier kam bei diesem Unfall ums Leben.
- die turbulenten Aineter schon seit dem 6. Juni einen Clubausflug nach Bramberg planen? Dort sollte der Rettungsschirm während des Fluges in Höhe von ca. 5 Meter über Grund ausgelöst werden, das alles natürlich mit Funkunterstützung. Doch das Wetter will einfach nicht mit spielen, speziell an den freien Wochenenden und dann spielt der Bauer wieder nicht mit (Bewuchs).
- schleppen wird nun neben der Mot. HG + PG auch in Österreich legalisiert und zwar noch in diesem Jahr. Dazu wird die ZLPV geändert - das Gesetz tritt voraussichtlich mit September in Kraft.

- Goller Manuel am Montag den 07. Juni vom Startplatz Embergeralm aus, zum Radlberg flog von dort weiter nach Sillian dann weiter nach Lienz wo er einlandete, das sind grandiose 146 KM. Übrigens am Mittwoch den 09. Juni schraubte sich Manuel auf über 4600 Meter hoch flog bis zum Antholzertal und landete anschl. wieder in Lienz ein - Gratulation zu den erbrachten Leistungen.

- dass nicht der Campingbesitzer und Bürgermeister (Mandl Franz) von Greifenburg Initiator der Damen WM in Greifenburg ist sondern der fliegende Gastwirt von der Embergeralm (Sattlegger Wolfgang) zu lesen war dies in der Kleinen Zeitung vom 03. Juni 2004. Bleibt nur noch die Frage offen - wo bleibt denn der Dritte im Bunde der Finanzexperte und Initiator vieler Bewerbe in der Vergangenheit Vogel Jörg?

- Profunser Hans Peter passionierter Drachenflieger aus Berg i. Drautal nun schon seit längerer Zeit zum Künstler avancierte. Er bekam den Auftrag - Preise für die Damen WM in Greifenburg zu liefern.

- unsere Daniela nach fast 4,5 Monaten Flugabstinenz wieder vom Fliegervirus infiziert wurde.



11. TERMINE UND EREIGNISSE:

Österr. Vereinsmeisterschaft (Para)

25. Juli 2004 (Lienz)

Aero Messe (Para + Delta)

21 bis 24. April 2005 (Friedrichshafen)

Niljoch Trophäe: (Para)

31. Juli 2004 (Virgen)

Sajat Trophäe (Para)

25. August 2004 (Prägraten)

Dolomiten Mann (Para)

7. Sept. 2004 (Lienz)

Sicherheits Training (Para & Delta)

29. August 2004 (Millstättersee)

Cedlana Meeting (Para)

25. und 26. Sept. 2004 (Ostrava)

Bassano/Neapel/Vis – Brac Tour

27. Nov. bis 08. Dez. 2004



12. EINFACH ZUM NACHDENKEN

Erster Höhenflug: Am 16. März wurden Höhenflüge vom Startplatz Kollnig aus durchgeführt. An und für sich nichts Erwähnenswertes, wenn da nicht ein sogenannter fliegender Provokateur unterwegs wäre.

Der Flugschüler, der mit Funkunterstützung gerade zu seinem ersten Höhenflug abgehoben hat, bekommt in der Luft unliebsamen Besuch von einem anderen Paragleiterpiloten. Über Funk gab ich den Flugschüler die Order, doch auf den weiteren Piloten zu achten. Aus Sicherheitsüberlegung gab ich dann die Anweisung nach Osten zu fliegen bzw. abzudrehen, um einen größeren räumlichen Abstand zum anderen Piloten zu bekommen.

Doch der unbekannte Paragleiterpilot lässt sich nicht abschütteln und fliegt ganz einfach hinterher, um nicht zu sagen, er nimmt nun die Verfolgung auf. Dem aber nicht genug. Er versucht nun durch lautes Zurufen auf sich aufmerksam zu machen.

Schliesslich dreht der Pilot dann zwangsläufig (Höhe) ab und landet in Höhe Gumpoldsberger Feld ein, um zur Seilbahn zu gelangen. Eine Vorfälle, der deswegen erwähnt wird, weil das Nahe-heran-Fliegen an andere Luftfahrtteilnehmer ohne vorherige Absprache ohne dies eine Gefährdung in der Luftfahrt darstellt.

Auf Grund dieses und anderer Vorfälle werden die Grundschüler bei ihren ersten Höhenflügen mit einem weiß roten Band ausgestattet. Dieses Band wird vom Piloten hinterher gezogen und ist somit gut sichtbar für alle anderen

Piloten in der Luft. Dieses Band soll signalisieren dass es sich hier um einen Grundschüler handelt, der sich auf seinem ersten Höhenflügen befindet.

Turbolente Aineter: Am 24. April luden die Aineter Paragleiterflieger zu einem weiteren Freundschaftsfliegen ein. Geplant war als Aufgabe maximale Zeit, doch der Tauernwind war wieder mal zu stark, somit wurde zumindest dem Namen "Turbolente Aineter" mit den turb(o)lenten Windverhältnissen an diesem Tage Rechnung getragen.
Gritzer Oscar versuchte zum Beispiel mit einem alten Paragleiter Aufreib- bzw. Aufziehübungen, um die Zeit zu vertreiben und fand sich in kürzester Zeit in den Bäumen wieder.
Die Schmied Schupfe wird seit dem Freundschaftsfliegen vom Oktober letzten Jahres dazu auserkoren, um direkt am Landeplatz eine Räumlichkeit nützen zu können .

Die Jungs und Mädels geben sich dabei viel Mühe etwas auf die Beine zu stellen, doch der Wettergott meinte es diesmal nicht gut mit ihnen, zumindest was das Fliegen betrifft. Apropos Mädels: Maria ist momentan die jüngste Gleitschirmfliegerin in Ainet und voller Tatendrang.
Alle waren bedingt durch den starken Westwind gegroundet, umso größer muss die Ernüchterung gewesen sein, als die anwesenden Piloten am Prinitz gleich zwei Gleitschirmpiloten fliegen sahen. Viele werden sich wahrscheinlich gefragt haben, wie so etwas überhaupt möglich ist, hier in der Ainet, beinahe ein Sturm und Luftlinie, gerade mal paar Kilometer weiter fliegen die Jungs munter drauf los!

Ein Phänomen, das es "nur" in Lienz gibt und Kennern der Szene sehr wohl bekannt ist. Möchte allerdings vorweg schicken, dass es sich hier sehr wohl um eine nicht ungefährliche Gratwanderung handelt, die viel Erfahrung und Fingerspitzengefühl erfordert, um solch eine Situation auch richtig einzuschätzen.

Übrigens, die beiden Gratwanderer waren niemand Geringere als Goller Manuel und Kofler Armin und deren lapidare Aussage lautet: " Solange die Flugschule mit Flugschülern unterwegs ist, kann unsereiner ja wohl beruhigt starten?"

Das Freundschaftsfliegen wurde erstmal auf einen späteren Zeitpunkt verschoben.

Im Herbst gibt es noch das Spanferkelessen, das ebenfalls mit einem Fliegertreffen gekoppelt wird.

Hier ein Schreiben eines UL - Fliegerkollegen, mit der Bitte um Kenntnisnahme. Liebe Fliegerkollegen, mit der im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie angedachten Einführung der Sport-Piloten-Lizenz haben wir erstmals eine reale Chance, unser diesbezügliches Insel-Dasein zu beenden.

Einzelheiten dazu entnehmen Sie bitte dem beigefügten Anhang, den Peter Schwarzbach zur Information der ausländischen Piloten, die uns gerne in Österreich besuchen würden, geschrieben hat.

Für den österreichischen Luftsport hat die Einführung der Sport-Piloten-Lizenz (SPL) folgende Vorteile:

- Kostengünstiger Lizenz-Erwerb (z.B. für den Motorflug-Nachwuchs)
- Kostengünstiger Lizenz-Erhalt (z.B. für die Nicht-Mehr-Erwerbstätigen)
- Gegenseitige Anerkennung von ausländischen Sport-Piloten-Lizenzen
- Rückkehr der in ausländischen Vereinen fliegenden Piloten nach Österreich
- Gemeinsame Veranstaltungen mit ausländischen UL-Piloten in Österreich
- Luftsport-nahe Administration der SPL durch die Beauftragung des ÖAeC

Für die Gespräche mit dem Bundesministerium sind aus dem ÖAeC- Vorstand die Herren Leopold Atzgerstorfer und Ing. Hans Gutmann sowie als Vertreter der ausländischen UL-Flieger Peter Schwarzbach vorgesehen.

Die Einführung der Sport-Piloten-Lizenz ist kein 'Selbst-Läufer'. Der Nachweis des rechtspolitischen Bedarfes zur Einleitung des Gesetzgebungs-Verfahrens ist eine hohe Hürde. Zu deren Überwindung soll eine weitere Petition - nun zur Einführung der österreichischen SPL und zur Anerkennung der ausländischen SPLs - beitragen. Dafür bitte wir Sie um Ihre Unterstützung.

Bitte senden Sie Ihren Namen mit Ihrer postalischen Anschrift - und bei deren Zustimmung auch die von befreundeten Piloten - zum Eintrag in die z.Z. fast 1000 Piloten aus 6 mitteleuropäischen Ländern umfassende

Petitions-Liste zur ausschließlichen Vorlage im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie an:
Peter.Schwarzbach@t-online.de

Herzlichen Dank im Voraus Leopold Atzgerstorfer Peter Schwarzbach



13. SICHERHEITSMITTEILUNGEN:

Pyromatische bzw. Pressluft Öffnungssysteme: Der Unfall (Swift) einer Japanischen Teilnehmerin bei der Starrflügel WM der Frauen in Greifenburg wirft im nach hinein doch einige Fragen auf! Wie schon berichtet kam die Pilotin beim Startlauf (selbst verschuldend) nicht frei und crashte mit der Nase in den Boden und brach sich dabei das Bein.

Bei dem Aufprall hat sich aber auch noch das in der Kabine befindliche bzw. montierte Rettungsgerät ohne einwirken's der Pilotin von selbst ausgelöst. Dabei flog die gezündete Rakete in der Kabine herum, entlang des Gesichtes (schwere Verbrennungen) zwischen Kleidung und Körper hinweg bis die Rakete dann endgültig zum Stillstand kam. Nur durch die sofortige Hilfe durch anwesenden Piloten, welche am Startplatz standen konnte die Pilotin sofort aus der Kabine befreit werden. Nicht auszudenken wären die Folgen wenn die Pilotin weit ab von Siedlungen bzw. jeglicher sofortigen Hilfe eine Crashlandung vollzogen hätte!

Bei dem Rettungsgerät handelt es sich um einen Metamorphose Rettungsschirm welcher auch in Italien montiert wurde. Wie zu erfahren war wurde noch nie eine Rettungsöffnung in dieser Kombination (Swift und Metamorphose Retter) durch geführt. Warum der Rettungsschirm sich selbständig ausgelöst hat bleibt nach wie vor ungeklärt und warum die Rakete bei der Fehlauflösung nicht nach außen los ging bleibt vorerst ebenfalls noch ungeklärt.

Schon vor vielen Jahren wies ich auf die Problematik der Pyromatischen bzw. Pressluft Auslösungen hin. Doch die Nachteile überwiegen hier wohl die Vorteile. Dafür spricht ohne wenn und aber die schnelle Öffnungszeit – dagegen spricht: Gefahr beim Start das andere Piloten durch eine Fehlauflösung gefährdet bzw. verletzt werden, liege ich im Segel ist eine korrekte Auslösung nicht mehr möglich, Gefahr der Fehlauflösung durch betätigen des Rettungsgriffes, funktioniert der Auslöseantrieb auch noch nach Jahren (Check der Pressluft bzw. der Rakete) und nicht zuletzt der höhere Preis.

Bei dem UP Tandem-Gurtzeug K2, *DHV GS-03-0259-02*, kann es vorkommen, dass sich verschiedene Rettungsschirme beim Auslösen verkeilen und sich somit nicht auslösen lassen. Es wird hier noch einmal ausdrücklich auf die Pflicht hingewiesen, eine Kompatibilitätsprüfung von Gurtzeug und Rettungsschirm durchzuführen und in diesem Zusammenhang insbesondere die Auslösbarkeit des Rettungsschirms zu überprüfen.

Sollte der Rettungsschirm nicht mit normaler Zugkraft auslösen, so darf das Gurtzeug erst wieder nach einer Änderung durch den Hersteller und danach erfolgreich durchgeführter Kompatibilitätsprüfung in Betrieb genommen werden.

Wir als Hersteller bietet allen K2 Besitzern folgende zwei alternative Lösungsmöglichkeiten an:

1. Das K2 wird von UP kostenlos mit einem neuen Container ausgestattet, der das korrekte Auslösen der meisten Rettungsschirme gewährleistet.
2. Der K2 Besitzer bekommt für einen Aufpreis von 120 EUR + MwSt ein komplett neues Gurtzeug K2 mit bereits optimiertem Container zugesendet.

Der Kunde kann aus beiden Alternativen auswählen. In beiden Fällen muss das UP K2 zu uns gesendet werden:

Kompatibilitätsprüfung: Im Zuge von SOPI – Verlängerungen wird jeder Pilot aufgefordert das Rettungsgerät am Boden bzw. bei Wunsch auch am Flugsimulator auszulösen. Hier geht es

eigentlich nur darum den Wurfcontainer samt Inhalt aus dem Aussen Container zu bringen. Vorweg - von ganzen 10 Piloten sind nach wie vor noch immer zwei darunter, welche die Rettung nicht ordnungsgemäß bzw. überhaupt nicht auslösen können.

Eine erschreckende Tatsache, die eigentlich zum Nachdenken anregen sollte. Die Erklärungen der Piloten dabei sind vielfältig und ideenreich, ändern aber nichts an der Tatsache, dass bei einer Rettungsauslösung das Erwachen katastrophal wäre.

Ich kann also nur erneut wieder darauf hinweisen bei einem Neukauf, aber auch nur bei einem Wechsel des Gurtzeuges oder des Retters unbedingt eine Kompatibilitätsprüfung durchzuführen.

Weiters möchte ich anführen, dass auch die Händler bzw. die Verkäufer ohnedies dazu verpflichtet sind. Also nicht nachgeben, ansonsten empfehle ich dringend von einem Kauf Abstand zu nehmen. Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser und ein wenig Eigeninitiative hat noch nie geschadet!

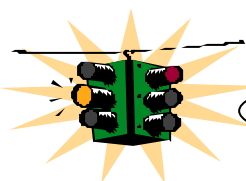
Weiters fällt auf, dass einige darunter sind, die auch ohne Versicherungsschutz fliegen, sprich ohne die gesetzlich vorgeschriebene Haftpflichtversicherung.



Kunstaussstellung mit Didgeridoo - Rhythmen

Eine Kunstaussstellung der besonderen Art findet am Sonntag den 01. August statt. Da der erste Termin 20. Juni sprichwörtlich ins Wasser gefallen ist – gibt es nun einen Zweiten Anlauf. Zahlreiche heimische wie auswärtige Flugpiloten, die künstlerisch kreativ sind, stellen ihre Werke auf dem Paragleiter und Drachenflieger Fluggelände in der Postleite, Minekugel, aus. Angefangen von Skulpturen und Dekorationen aus Treibholz bis hin zu Aquarellen und Bildern jeder Art bietet diese Ausstellung so manches für kunstinteressierte Augen.

Bernd Lumassegger alias Dr. Idoo, begleitet die Besucher ab 13 Uhr mit rhythmischen Didgeridoo Klängen. Der Tiroler Musiker und Multiinstrumentalist entführt den Besucher durch seine einzigartige, komplexe Spieltechnik der australischen Klanghölzer in archaische Klangwelten. Ziel dieser Ausstellung ist es, den Flugsport attraktiver zu machen und den künstlerischen Piloten die Gelegenheit zu geben, ihre Werke in der schönen freien Natur zu präsentieren. Die Ausstellung beginnt um 10 Uhr.



Betreff: Strecken Crack aus Ainet.

Newcomer: Gritzer Peter aus Ainet mausert (arbeitet) sich immer mehr zum absoluten Strecken Crack heran – Er ist zur Zeit wohl der beständigste Paragleiterpilot in unseren Reihen. Er fliegt mal schnell nach Matri und wieder retour, und so nebenbei bis nach Bruneck, mal nach Tolmezzo, und man staune, mal zum GTI – Treffen nach Reifnitz (Pörschach) und so weiter.

So war für den 15. Mai ein Task angesagt und die Spitzenflieger aus dem Großraum Lienzer Talboden gaben sich ein Stelldichein.

Schließlich soll ja damit die interne Qualifikation für die Vereinsmeisterschaft des ÖEAC absolviert werden, die am 25. Juli in Lienz stattfindet.

Doch die Jungs starten dabei nicht etwa von einem Startplatz in Lienz aus, sondern fahren dazu nach Greifenburg (erfreulicherweise mit Taxi Xander (Umweltschutz)), denn der Einstieg in die Thermik dazu ist auf der Embergeralm einfach leichter, und das hat sich mittlerweile schon bis nach Lienz herumgesprochen.

Obwohl starker Nordwind vorherrscht (von den Meteo - Experts vorhergesagt), wird die Aufgabenstellung durchgezogen (geflogen). Es ist für wahr immer eine Gratwanderung! Somit gehören 2/3 Klapper zum Handwerk ganz einfach dazu.

Als Aufgabe stand Wendepunkt Rauchkofel mit Landung in Lienz an. Und es war wieder einmal ein Gritzer Peter, der als einziger diese Aufgabe schaffte. Interessant dabei die Tatsache, dass Peter einen Serienschirm von Advance (Sigma 4) fliegt und erst seit Mitte Mai diesen Jahres mit einen GPS fliegt. Während die meisten unserer Cracks mit absoluten "High Tech" Wettkampf sogenannten "Wundermaschinen" und den dazu gehörenden futuristischen Gurtzeugen ausgestattet sind - ich sag mal provokant: nicht das nötige "Glück" hatten.

Gritzer Peter fliegt seit dem Jahre 1994 mit dem Paragleiter und widmet den Grossteil seiner Freizeit der Fliegerei. Auch seine charmante Gattin erlernte mal das Fliegen mit dem Paragleiter, musste aber aus familiären Gründen diesen wieder aufgeben. Nicht zu vergessen wäre noch Sohn Roland, der seit ca. 2 Jahren fliegt - er ist ebenfalls sprichwörtlich mit dem Fliegervirus infiziert und auch auf dem besten Weg, zum Spitzenpiloten zu avancieren. Peter fällt auf - durch seine ruhige und zielstrebige Vorgangsweise ein nicht zu unterschätzender Paragleiterpilot, der in der Szene viele positive Impulse setzt – nur weiter so-



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!

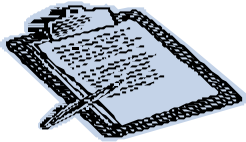
Allen Piloten wie immer ein "Gut Land" wünscht
Bruno

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.birdwing.ch



Was wäre wohl die Fliegerwelt ohne die „Flash News“

Ja, das passiert, wenn ich zur Beisteuerung eines Berichtes angehalten werde, ohne einschränkende Wortzahl. Sehr gerne schreibe ich dir den Absatz über unseren antitouristischen Lienzer heraus, aber genau so gut kannst Du auch den Absatz als separaten Artikel verwenden, auch wenn Du ´s komplett umschreiben musst - das passt schon:

Anflug:

Einmal abgesehen davon ab, dass der einzige Zug von Wien nach Lienz ausgerechnet um 06:50 Uhr morgens abfahren muss (vom just dem Bahnhof, der als einziger keinen Anschluss ans U-Bahnnetz hat, also noch einmal 30 Minuten früher aufstehen) und das am allerletzten Bahnsteig, so dass ich mit meinem Riesengepäck 2 x die Diagonale des Geländes ablaufen muss und natürlich ganz am anderen Ende erst einsteigen darf, ist es schon eine feine Sache, dass ich nicht umsteigen muss, so wie letztes Jahr, wo dann der Zug in Villach nach Lienz offiziell 5 Minuten vor Ankunft dessen aus Wien (noch dazu von einem anderen Bahnsteig) uns gnadenhalber mittels armschwingendem Beamten noch mitreisen ließ. Nächstes mal steige ich erst in Meidling zu, wo der EC (!) nämlich aus unerklärlichen Gründen gleich noch einmal hält.

6,5 Stunden später ist immer noch schlechtes Wetter. Dabei wurde mir von „maßgeblicher Seite“ aus versichert, dass in Lienz immer die Sonne scheint. Ich habe mir diesbezüglich sogar schon Sorgen um der schwachen Geburtenzuwachsrate gemacht, da eine solche Gegend wohl aufgrund fehlender Regentage zu ständigem Skifahren oder gar Fliegen verleitet (letzteres soll ja dem Bevölkerungswachstum ganz und gar gegenläufig sein). Aber so ist's nun glücklicherweise doch nicht, immerhin gibt es nicht umsonst ganze drei Gymnasien gleich in meiner Wohngegend.

Von der dummen Klimaanlage im Zug jedoch (naja: eingepennt, mangels passender Reisebegleitung, ist ja klar) wird sich die kommenden Tage meine Fähigkeit nach rechts zu schauen, in Grenzen halten. (Aber diese Richtung ist ohnehin erfahrungsgemäß nicht so wichtig.)

Lienz 18.04.2004:

Alles ausgestorben. Trotz Schlechtwetters kreisen schon ein paar Schirme am Himmel. Unhöfliche Traktoren verteilen Fäkalien (und den dementsprechenden Geruch) durch die Gegend. (Notiz an die nächste Gemeinderatsversammlung: "Düngen am Sonntag kann den Tourismus gefährden")

Die Girstmaiers sind nicht daheim. Dank der „Maria“, die ihre Vormittagskreation (eine wahrhaft formschöne Sachertorte, die ich für eingekauft hielt und daher dummerweise zu kosten ablehnte) abzuliefern hoffte, dringe bis zum Klassenzimmer vor, um wenigstens das Gurtzeug abzuwerfen. "Der fliegt vermutlich", meint sie. Ja, eh.

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

Meine Gastleute sind leider auch nicht anzutreffen, also streife ich durchs Örtchen (in Anlehnung an den Geruch) um noch einmal mein Glück bei meinem Flugherrn zu versuchen. Alle da (inklusive Jeany, die sich nicht entscheiden kann von welchem Teller sie als erstes futtern sollte, also steigt sie gekonnt erst einmal in beide rein). Natürlich bekomme ich auch heute keine Auskunft über Kursdauer und -kosten. Wahrscheinlich ist er nur zu höflich mir auf den Kopf zuzusagen, dass unser Kursziel noch in weiter Ferne liegt. Hätte ich halt doch schon vor 25 Jahren anfangen sollen. Ach ja, das Alter. Also zahle ich, was ich gerade dabei habe und verschlafe ordnungsgemäß den restlichen Nachmittag.

Flugtag1:

Es dämmt. Feuchte Nebel ziehen über die Felder. Alle sagen mir, dass es kalt ist, wird wohl so sein. Das Getröpfle

ist schon lästig am Vormittag; "Fliegen wir jetzt bei Regen auch, oder was?". "Das ist kein Regen", sagt er – „soso!“ Aber auch der damit verbundene Bergwind, der jeden Start meines Gleiters in eine trostlose Warterei verwandelt, könnte ruhig einmal Anlass für die Anschaffung einer Windmaschine werden. Vielleicht ein paar Schneekanonen ausborgen? Was machen die denn sonst den ganzen Sommer damit?

Die vorjährige Angst vor überraschender Fluguntauglichkeit ist nun vollends verzogen. Diesmal habe ich ihn aber auch für mich ganz alleine, meinen Fluglehrer. Ich weiß aber immer noch nicht, ob der über mich lacht oder einfach seinen Spaß dabei hat, mich täglich da auf den Hang raufkriechen zu sehen. So ganz überzeugen konnte ich ihn bisher mit meiner Passion nicht.

Sturzflug:

Hoffentlich wird das jetzt nicht mein Spitzname. Dabei wollte ich doch bloß wissen, wie das Beschleunigen so ist. Hab ihn zu Tode erschreckt; wusste gar nicht, dass er sich auch fürchten kann. Daher unterlasse ich Experimente aller Art auf den restlichen Flügen, versprochen. Ich freue mich, dass ich noch kein einziges mal auf meinen Knien gelandet bin. Dabei hat mich schon das eine oder andere mal ein böser Windstoß überrascht.

Letzterer hat uns bewogen, nach bloß 5 Starts auf morgen zu warten. Das hat mich nicht weiter überrascht. "Bei so einem Wetter wird niemals geflogen", das hingegen täte mich doch sehr wundern ;)

Diese blöden klimatisierten Zugabteile. Nicht nur im Flugzeug, jetzt hole ich mir auch schon beim Bahnfahrten einen Zug. Meine Schulter schmerzt. Aber ich war trotzdem heute da oben Berglaufen. Dieses Jahr sind auch endlich JoggerInnen unterwegs ;)

Zum Essen gab's heute nach dem alltäglichen 2-Semmelfrühstück plus Kuchen (für den Preis von EUR 100,00 pro Woche in dieser Pension an sich sehr ausgiebig), das ich jedoch eher mittags einnehme, eine Dose Fisch und das letzte Ei von Ostern. Das und mein selbstgebackenes Brot habe ich mir ja von Zuhause mitgenommen. Bloß die Avocado hat mich unterwegs so angelacht. Verlockend hingegen wäre die Küche rundumliegender Restaurants ja schon...

Eigentlich sollte ich Postkarten schreiben. Eigentlich.

Mein Handy habe ich "leider" vergessen. Dafür konnte ich nun schon über 15 Stunden schlafen seit ich hier bin. Sogar meine schon obligatorische Bahnfahrtdepression habe ich im wahrsten Sinne des Wortes "verpennt". Naja, dafür eine Schulter zum weinen...

Sonnenbrand:

Eigentlich hätte ich sollen am Simulator das Umgreifen auf Liegendposition üben. Doch zu Beginn habe ich mir die ersten warmen Sonnenstrahlen auf den Bauch scheinen lassen, dann ist ein sehr gesprächiger Herr da „herumgelungert“ und zuletzt kamen dann noch an die zwei Dutzend Girls, wahrscheinlich so ein Schulsportstundenausflug. Warum bitte hängen die eine halbe Stunde bei der Flugschule rum, auf dass ich dann zu lange in der Sonne verweile? Bitte an Inhaber: "Rumlungern verboten"-Tafel aufstellen. Zwecks besserem Lernerfolg der Schüler.

Und auf meine neuen Handschuhe bin ich natürlich gleich einmal allergisch. Meine einzige Neuanschaffung für Lienz. Also morgen oben ohne. Behandle die wunden Stellen gerade mit Wundesin und Visadron in Ermangelung von Dermotrin. Ach ja, zweimal habe ich mir schon eine Beinverletzung zugezogen (an der blöden Bettkante im Zimmer).

Dafür haben mir heute 12 Starts den nötigen Vorwärtsschub verpasst - sogar er scheint endlich gewogen irgendwann doch meinen Start aus einer größeren Höhe zuzulassen. Naja, da scheinen wir uns auch wohl recht ähnlich zu sein, denn meine Tauchschüler verlassen das Übungsgewässer auch erst dann, wenn anfängliche Unsicherheit allmählich in Langeweile umschlägt.

Böiger Wind hat mich fast wieder zu Sturz gebracht. Zumindest mein Knie ist bedient und beide Oberschenkel fühlen sich an wie Basketbälle. Aber ich bin heute zum ersten mal "vollständig" geflogen. Selbständiger Start, Übergang in die Liegendposition, Richtungswechsel trotz Windstöße und (dank Funkhilfe) perfekte Landung.

Wie schon vergangenes Jahr zeichnet sich die Wochenmitte durch verminderte Belastbarkeit aus. Gestern hatte ich meinen Übungshangrekord mit 12 Starts gebrochen, heute war nach 8 schon Schluss und ich heilfroh, dass ich den aufkommenden Wind als Ausrede hernehmen konnte und meine Kondition noch immer nicht angezweifelt wird.

Aber dafür war eine nette Dame heute hier und hat mir von den netten Mitmenschen erzählt, die einem immer erklären wollen, wie man glücklich und zufrieden lebt und ein paar Geheimnisse über unseren Bruno ausgeplaudert. Gibt es in Lienz eigentlich auch verheiratete Ehepaare mit Kindern aus nichtvorherigen Ehen? Naja, in Wien sind es ja auch nicht mehr allzu viele ;)

Morgen gehe ich auf Photosafari in den Berg.

Höhenflug:

Von wegen Photosafari, denn unerwartet auftretend perfektes Flugwetter (für Drachen) verleitete den Bruno heute mit mir einen 700m Höhenflug zu absolvieren. Geworden sind es sogar noch mehr, weil er dann doch in den abgerissenen Wiesenaufwinden über dem Wald soaren sollte - so war ich heute fast eine Stunde in der Luft, bin "selbst" gestartet und habe einige Flugmanöver in der Höhe durchgeführt.

Zu meiner ganz besonderen Freude kreiste ein überraschend großer Bussard vor uns im selben Aufwind und war scheint's gar nicht so sehr von unseren Flugkünsten beeindruckt.

Ich war beizeiten schon heilfroh heute nicht auf mich alleine angewiesen gewesen zu sein, weil die Scherwinde seitens der Aufwinde den Drachen praktisch aus der Kontrolle bringen. Aber bei ruhigem Wetter könnte ich ohne weiteres schon starten, meiner Einschätzung nach.

Nun bin ich auf beiden Armen sonnenverbrannt, weil ich 4 Stunden in der Sonne warten musste. War er sich doch nicht ganz so sicher, ob er das Risiko eingehen wollte, mit einem 100 kg-Kalb von einem Berg zuspringen. Wie viel kostet eigentlich versuchter Selbstmord plus fahrlässige Tötung eines Schülers bei einer Flugschule? Aber wer ihn kennt, der weiß, dass keine echte Gefahr bestanden hat, die über die alltäglichen Himmelsmanöver in der Gegend hinausgeht.

Trotz alledem habe ich mir abends "Dawn of the Dead" angesehen, endlich einmal wieder ein gut gedrehter Zombiefilm. Und jetzt brennen mir die Augen. Heute werde ich gut schlafen ;)

Photoshooting:

Endlich sind die Photos im Kasten (und für meine Mutter, die morgen Geburtstag hat, ein paar ausgebuddelte Frühlingsblumen im Sack).

So ein Wald- und Wiesenbauer hat mir doch glatt verbieten wollen, sein Waldstück zu photographieren. Dazu ist er mir extra mit seinem Auto die ganzen 50 Meter (!) hinterhergefahren (zum Wenden brauchte er anschließend so an die 500 m, weil der Waldweg eigentlich nicht zum Befahren gedacht war) und auch nach zweimaligem Nachfragen immer noch nicht willens mir zu erklären, was genau ich nicht ablichten darf. Naja, dann werde ich die Abzüge gleich einmal an einen Abgeordneten der Lienzer Verwaltung schicken, irgendwas wird er schon zu verbergen haben.

Zu dumm, dass ich Vortags die Krokose am Zettlersfeld nicht geknipst hatte, Zeit genug wäre ja gewesen, aber wer kann schon wissen, dass "da herunter" gerade einmal ein paar Schachtelhalme und Himmelschlüssel zwischen dem Löwenzahn gedeihen. Und wo habt's ihr eigentlich eure Kühe versteckt? Im Gebirge, oder was? Nicht ein Rindvieh hab ich gesehen. Obwohl eines mir doch zwei Nächte hindurch den Schlaf geraubt hat. Notiz an mich: Sollte vielleicht nicht in der Nähe eines Schlachthofes nächtigen. Oder Tierarzt? Aber die im Ortsgebiet rasenden Autos stören allemal mehr als grasende CO₂-Produzenten.

An die 300 Photos sind's trotzdem geworden. Einige davon als Werbung für die Gegend sicher geeignet, vorausgesetzt die Wiesen und Wälder gehören nicht jede einem Bauern mit Copyright auf seine Aussicht. Aber eigentlich ich kenne das ja schon aus fernen Ländern der 3. Welt, wo gewisse Religionen Ablichtungen als Teufelswerk verdammen. Darauf muss ich halt in Lienz künftig mehr achten, schließlich bin ich hier Gast.

Das letzte mal:

Nur noch 6 Flüge auf 100. Und es gibt auch kaum noch Einsprüche mehr, was mein Können betrifft. Wahrscheinlich ist er es auch nur schon leid und jetzt muss er so tun, als ob alles besser wäre als anfangs, sonst wird er mich ja nie mehr los auf seinem Hang.

Heute war er im Stress unser Patrone (oder auch "Chef", wie ihn manche etwas weniger respektvoll nennen). Zwei Tandemsprünge, mindestens drei assistierte Flüge (ich bin dann leider schon auf und davon) und eine Menge anderer Springwütiger. Unserem Besuch aus unserm Nachbarland (nein, nicht dem nahen Italien, sondern fernen

Tschechien) ein fröhliches "Ahoi" und mögen daraus gute Verbindungen entstehen, damit ich doch eines Tages auch einmal im Norden zum Fliegen komme, das liegt nämlich viel näher für mich.

Ja und ICH war da ja auch noch zu versorgen, immerhin habe ich gerade meinen 100er gefeiert, dazu zwei Para-Neulinge und ein Knabe, der mir sie Show an meinem Gleitschirm geklaut hat - just wo heute zum ersten mal endlich ein paar Mädels anwesend gewesen wären. Aber die haben sich ohnehin mehr auf ihren eigenen Sprung vorbereitet als von mir Notiz zu nehmen. Werd' wohl doch schon alt.

Die Maria von der Torte war übrigens heute scheint's gar nicht mehr von da oben runter zu kriegen und kreiste in der Thermik über unserer Wiese das vor, wie das gliden so sein sollte. Aber der Altvater Girstmaier hat sie dann doch unter nicht enden wollendem Gebell unserer Jeany heimtückisch in aufwindlose Regionen gelockt, um sie endlich (mit einer Punktlandung übrigens) elegant vom Himmel zu holen. Apropos Jeany, hat beinahe einen Flieger erbeutet. Zumindest (fast) zu Sturz gebracht. (Seitdem gilt sie übrigens als gefährlich und wird fortan nur noch angebunden gehalten.)

Wenn ich das nächste mal hier gastiere, so gibt es noch 2 Nachschulungstage und dann täglich einen Flug von 700 m sofern das Wetter passt. Vielleicht habe ich im Juli auch einen Phototermin hier, der mir gratis Rafting und Bogenschießen vermacht. Auf jeden Fall werde ich mir mehr Zeit nehmen um endlich einmal diese Klamm und den Tierpark zu besuchen. Auch der Millstädtersee ruft (mich als Diver und Freediver).

Abflug:

Vorbei die Zeit des Schlafens: bis 10 Stunden täglich. Wie viel wird da in Wellnessinstituten ausgegeben, wo doch angemessene Bewegung (bei mir scheint's halt ein wenig mehr sein zu müssen) und ausreichend Schlaf in einer Landschaft wie Lienz vollkommen ausreicht um entspannt und gesund nach nur ein paar Tagen wieder heimzukehren. Sonnencreme sollte man in dieser Region halt nicht jedes mal vergessen.

Interessante Logistik: keinerlei Anzeigetafeln an den Bahnsteigen, gerade einmal eine Uhr, kaum einsehbar, an die 7 Zugänge zum Bahnsteig 1 aber ausschließlich in der Unterführung (die ich erst nach Befragung eines armfuchtelnden Beamten überhaupt abgesehen hatte) - dafür aber dann gleich an jeder Ecke - Monitore mit den An- und Abfahrtszeiten. Für EUR 100,00 täte ich mir ein wenig mehr Übersicht erwarten. (Aber vielleicht bin ich auch nicht intelligent genug das System zu durchschauen.)

Und natürlich ist mein Abteil just wieder auf der genau entgegen gesetzten Seite und obgleich der gesamte Waggon leer ist, setzt sich der einzige Fahrgast, der außer mir eingestiegen ist, auf meinen vorreservierten Platz. Und natürlich ist das ein Raucherabteil, obgleich ich Nichtraucher reserviert hatte und ich bin der, der wieder wechselt. So sitze ich nun in der ersten Klasse und da kriegt mich keiner mehr raus.

Abermals 6 Stunden (Hurra, 30 Minuten schneller, ist wahrscheinlich der Rückenwind, das kenne ich schon vom Flugzeug), vollgas nach Wien, vorbei an güllerschleudernden Feldmaschinen, armwedelnden Beamten und in den nächsten Regen hinein.

Und morgen gehe ich unseren Bundespräsidenten wählen, sei's bloß um den Bruno zu ärgern. Auch wenn von Wahl gar keine Rede sein kann, bei Bonita muss ich nämlich unwillkürlich an die großen, heroischen Wahlplakate Mussolinis denken (wahrscheinlich des vergleichbaren Machthungers wegen) und Ferrero ist doch besser mit Roche verknüpft, auch wenn ich diesmal lieber Fisch statt Schokolade wähle.

Aber ich weiß zugegeben wirklich nicht mehr so genau, warum wir so stolz auf unsere Bundespräsidenten sind, wo sie sich doch bloß durch ihre Herkunft von unseren früheren Monarchen in ihrem Amt unterscheiden und letztere doch wohl kaum noch jemand als obersten Militärchef haben möchte. Wozu braucht man einen Bundespräsidenten? Als Repräsentanten des Landes? Dann müsste ich doch Benito wählen, sonst hätte ich ja gelogen bei dieser Regierung? Dann sollen doch beide Präsident und Repräsentant werden!! Nein, das verdoppelt die Kosten! Bloß nicht!

P.S.: Es ist die wirklich die erste Ausgabe wo mit 24 Seiten eine Art Schallmauer durchbrochen wird. Doch die Aktualität der Themen erfordert ganz einfach eine Erweiterung um ganze 4 Seiten. Ich werde mich dennoch bemühen zu bessern, damit nicht zuviel Information in nur einer Ausgabe den Leser sprichwörtlich erdrückt bzw. ermüdet oder gar langweilt.

