

FLASH NEWS:

Nr. 107

Ausgabe 3
September 2004

... andere reden wir schreiben's?

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:

22. Dezember 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. NEBELFLUG |
| 1. UNFÄLLE & STÖRUNGEN | 8. DIE RAUBRITTER DER NEUZEIT |
| 2. LIENZER BERGBAHNEN | 9. WORÜBER MAN SPRICHT |
| 3. DOLOMITEN MANN | 10. KLATSCH TRATSCH AM LANDEPLATZ |
| 4. VEREINS MEISTERSCHAFT DES ÖAEC | 11. TERMINE UND EREIGNISSE |
| 5. OSTTIROLRER BEWERBE | 12. EINFACH ZUM NACHDENKEN |
| 6. FLUGZEUG KONTRA PARAGLEITER | 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:

Schnelle Rettung am Hochstein.

Es kommt ja nicht alle Tage vor, daß man einen Flugunfall hautnah und unmittelbar miterlebt – umso mehr ist man überrascht und beeindruckt, wie gut das österreichische Rettungswesen organisiert ist. Nicht zuletzt ist das auf das dichte Einsatznetz moderner, leistungsfähiger Hubschrauber und gut ausgebildeter Piloten und Einsatzkräfte zurück zu führen.

Aber nun zum Geschehen:

Am 31. Juli nehme ich mit meiner Freundin Gabriela an einem der beliebten Frühstücksflüge, die Bruno Girstmair vom Hochstein veranstaltet, teil.

Wir fahren pünktlich um 6h früh mit dem Taxi vom Landeplatz Postleite ab, um rechtzeitig zum Sonnenaufgang auf der Terrasse der Hochsteinsteinhütte gemütlich zu frühstücken. Mit von der Partie ist Stefan Henn, ein Gastflieger aus Deutschland, der sich rein optisch von den übrigen Piloten abhebt: er hat knapp 140 Kilo und sieht in seinem grauen Overall richtig mächtig aus. Wir haben ihn ja in den letzten Tagen schon am Landeplatz bewundert, wenn er unverdrossen den Rasenmäher geschoben und die Akzeptanz in Brunos Flugschule genossen hat.

An diesem Morgen herrscht noch Westwind und ich entschließe mich, meinen Tandemstart vom Weststartplatz unterhalb des Gipfelkreuzes auszuführen. Die meisten anderen Piloten ziehen es vor, die aufkommende Leethermik

auf der von Osten ansteigenden Schipiste abzuwarten. Stefan möchte aber mit uns mitkommen und ich bewundere seine Unternehmungslust, kenne allerdings nicht seine fliegerischen Fähigkeiten und weiß auch nicht, dass er einen kurz vorher ausgeliehenen Tandemschirm mitbringt – das sehe ich erst, als wir nebeneinander das idente Tandemmodell ausbreiten. Ich muß schmunzeln, weil Gabriela und ich gemeinsam fast das gleiche Gewicht an den Schirm bringen wie Stefan.

Da Stefan nach dem kurzen Aufstieg völlig außer Atem ist, präpariere ich ihm seinen Schirm mit meiner Lieblingsmethode, das heißt ich „blase“ mit Hilfe des Windes den Schirm auf und setze ihn mit vorgefüllten Kammern exakt in der Startrichtung auf den Hang. Da ich mit meiner Passagierin längst startfertig bin, bittet mich Stefan, seinen Abflug noch abzuwarten – wie gut! Es dauert noch eine gute Weile, bis er in seinem Gurtzeug „steckt“ und dann geht alles sehr schnell: der Schirm steigt schön gefüllt hoch, aber es fehlt jegliches Anbremsen am Kulminationspunkt, das diese Tandemtype dringend benötigen würde.

Die Kappe schießt vor und der Pilot stolpert den Hang hinunter und stürzt! Das erste, was wir hören ist: „Bein ab, Bein ab!“ Ich laufe über den an sich weich mit Moosen und Preiselbeerpflanzen gepolsterten Hang zu Stefan und tatsächlich: sein rechter Unterschenkel weist einen deutlichen Knick unter dem Overall auf. Ich lagere Stefan auf die Seite und versuche, ihn aus dem Leinengewirr zu befreien – chancenlos bei seinen 140 Kilo! Ich greife zum Handy (in diesem Fall ein Segen moderner Technik!) und erreiche auch gleich Bruno.

Es dauert keine zehn Minuten und das vertraute Knattern des nahenden Hubschraubers ist zu hören. Ich eile die wenigen Meter zum Gipfel und zeige dem Piloten mit ausgebreiteten Armen die Windrichtung an. Der umrundet mich zwar einmal, verzichtet aber auf eine – nach meiner Einschätzung - problemlose Landung auf der Kuppe, sondern setzt den Hubschrauber gekonnt weiter unten in der Nähe des Verunglückten in eine kaum sichtbare Hangnische. Erst später erkenne ich, was er uns damit für eine Schlepparbeit erspart hat!

Der Rotor kommt langsam zum Stehen und ein Arzt und ein Flugretter eilen zu Stefan und checken die Lage. Schnell ist eine Dauerkanüle in die Ellenbogenbeuge gesetzt und nach der Reihe fließen ein Schmerzmittel und ein Beruhigungsmittel in die Venen. Die Burschen arbeiten unglaublich fix. Das bürokratische darf danach auch nicht fehlen und die Daten werden aufgenommen. Der Pilot hat inzwischen eine zerlegbare Trage herbeigebracht und nun beginnen die Schwierigkeiten: wuchten Sie einmal 140 kg Lebendgewicht, das bei jeder Bewegung jammert, auf eine leichte Alu-Bahre, die sich unter diesem Gewicht gefährlich durchbiegt. Zu viert – der Pilot trägt auch mit! tragen wir den armen Stefan zum Hubi und wuchten ihn in den engen Einschubschacht.

Minuten später beginnt die Turbine zu zischen und die Rotorblätter peitschen die umliegenden Büsche auf. Es ist beruhigend, den Hubschrauber auf das tief im Tal liegende Spital von Lienz zufliegen zu sehen.

Am nächsten Tag besuchen wir Stefan in seinem Zweibettzimmer. Er schlägt die Bettdecke zurück: ich staune – kein unförmiger Gips, nur über dem Knie und über dem Knöchel zwei kleine Verbände, wo man den Titannagel eingeschoben hat. Das Bein sieht an sich rosig und gesund aus. Stefan soll schon nach 3 bis 4 Tagen nach Hamburg verlegt werden, dort werden sich seine Eltern um ihn kümmern. Als wir das Krankenhaus verlassen, landet gerade wieder der Hubschrauber und Sanitäter eilen aus dem Gebäude, um den nächsten Verletzten in Empfang zu nehmen. Egal, ob er von einem Verkehrsunfall oder Sportunfall herbeigeflogen wurde – ich bin tief beeindruckt, mit welcher Professionalität und Schnelligkeit wir heutzutage mit Rettung rechnen dürfen!

Gerhard Sellner



Lienz: Am Sonntag den 27. Juni startet Hainzer Markus mit einen Tandem-Paraglider vom Startplatz am Hochstein. Bedingt durch längeren Rückenwindphasen war ein Starten vorerst nicht möglich. In einer Nullwindphase versuchte der Pilot dann zu starten, kam aber nicht frei und so schleifte die Passagierin am Boden entlang bis der Schirm zum Stillstand kam. Sie wurde dabei unbestimmten Grades verletzt und begab sich anschließend in das BKH – Lienz.

Lienz: Am Sonntag den 25. Juli mussten gleich 3 Paragleiter Piloten anlässlich der Vereins Meisterschaft des ÖAEC die mitgeführte Rettung betätigen. Die Piloten starteten vom Startplatz am St. Mandl. Bedingt durch ein aufziehendes Gewitter und starken Regen (Schauer) kam es dabei zu diversen Sackflügen. Alle Piloten blieben bei diesen Rettungsabstiegen unverletzt.

Ein weiterer Pilot stürzte ebenfalls nach einer Kollabierung und anschließende Überreaktion aus einer Höhe von ca. 20 Meter ab. Dabei fiel der Pilot in Höhe Thurner Alm zwischen den Bäumen hindurch zu Boden und blieb dabei ebenfalls unverletzt. Ein weiterer Paragleiter Pilot verletzte sich beim Startlauf am Fuß und musste sich anschließend in das BKH – Lienz begeben.

Lienz: Am Dienstag den 27. Juli startete Oberwasserlechner Daniela mit ihren Gleitschirm (Airea Rebell) vom Startplatz St. Mandl. Auf Grund des starken Aufwindes legte die Pilotin die Ohren an, dabei fiel die Kappe nach hinten weg. Auf Grund des geringen Bodenabstandes von ca. 30 Meter aktivierte die Pilotin sofort die mitgeführte Rettung. In diesem Fall begünstigte der Aufwind eine schnelle Öffnung der Reserve und eine sanfte Landung der Pilotin.

Lienz: Am Samstag den 31. Juli startete Stefan Henn mit einem Tandem- Paragleiter (Mc Daddy) vom West-Startplatz am Hochstein. Beim Aufziehen der Kappe bremste der Pilot diese zu wenig an und kam nach wenigen Schritten zu Sturz, dabei brach sich der Pilot zweimal den Fuß. Nach der Erstversorgung wurde der Pilot mit dem Hubschrauber in das BKH – Lienz gebracht.

Greifenburg: Am Samstag den 31. Juli startete Ruggenthaler Jo mit seinem Hängegleiter WW – Fusion vom Startplatz auf der Embergeralm. Nach einem längeren Streckenflug hatte der Pilot bei seiner Rückkehr noch überschüssige Höhe über dem Landeplatz zu vernichten. Der Pilot setzte deshalb zum Wing Over oder auch (Looping) an, im Scheitelpunkt hatte der Pilot aber zu wenig Fahrt und kippte mit dem Flügelende nach unten weg. Dabei brach das Seitenrohr in Höhe Swiveltipbefestigung – hier wurde das Seitenrohr eingedrückt dadurch brach auch das zweite Seitenrohr. Der Pilot betätigte die mitgeführte Rettung und landete in der Nähe des Baggerteiches, er blieb dabei unverletzt.

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

Berg im Drautal: Am Montag den 09. August startete ein 23 Jähriger Deutscher Drachenflieger- Pilot mit seinem Hängegleiter vom Startplatz Embergeralm. Bei der Landung konnte der Pilot das Gurtzeug nicht öffnen und versuchte den in der Gemeinde Berg liegenden Landeplatz anzufliegen. Dabei wurde der Pilot bedingt durch starken Seitenwind abgetrieben und ist dadurch in ein nahegelegenes Gasthaus gestürzt.

Dabei kam der Pilot auf dem darunter befindlichen Futterhausdach zum Stillstand, er erlitt dabei schwere Kopfverletzungen. Nach der Erstversorgung wurde der Pilot mit dem Auto in das BKH – Lienz eingeliefert und anschl. in das LKH – Klagenfurt überstellt.

(Anmerkung der Redaktion : Der Landeplatz in Berg ist durch oftmalige Windscherungen, die aus der querliegenden Ochsen Schlucht kommen, mit großer Vorsicht anzufliegen !)

Sillian: Am Sonntag den 22. August startete ein 21 Jähriger Paragleiter-Pilot aus Strassen mit einem Testschirm der Flugschule Blue Sky vom Startplatz "Alp Eggele". In der Startphase kam der Pilot nicht frei und setzte nach ein paar Laufschritten wieder auf und kam dabei zu Sturz.

Der Pilot wurde vom Gleitschirm mehrere Meter weit mitgeschleift bis dieser in einer Mulde zum Stillstand kam, dabei schlug der Pilot mit seinem Helm an einem Stein auf wo er verletzt mit Prellungen liegen blieb. Nach der Erstversorgung wurde der Pilot mit dem Rettungs Hubschrauber in das BKH – Lienz gebracht.

Sillian: Am Samstag den 28. August startete ein 33 Jähriger Paragleiter- Pilot aus Bremen vom Startplatz Stalpen. Der Pilot kam in der Startphase nicht frei, wurde dabei von einer Seitenwindböe erfasst und dadurch bedingt in einen Wald getrieben. Dort streifte der Pilot mehrere Fichten, der Schirm klappte ein und der Pilot stürzte aus 15 Meter Höhe auf den Waldboden. Mit einem Schlüsselbeinbruch wurde der Pilot in das BKH – Lienz gebracht.

Greifenburg: Am Samstag den 28. August startete ein 29 Jähriger Paragleiter- Pilot aus Greifenburg vom Startplatz Embergeralm. Der Pilot versuchte dabei einen Rückwärtsstart durch zu führen, drehte sich aber auf die falsche Seite hin aus kam dadurch vom Kurs ab. Durch Überreaktion schlug der Pilot auf dem Hang wieder auf. Er erlitt dabei Rücken- und Schulterverletzungen. Nach der Erstversorgung wurde der Pilot mit dem Rettungs Hubschrauber in das BKH – Lienz gebracht.

Obertilliach: Am Dienstag den 07. September startete ein 32 Jähriger deutscher Paragleiter vom Startplatz Golzentip. In der Landephase streifte der Pilot eine Baumgruppe und kam dadurch zum Absturz. Dabei zog sich der Pilot Verletzungen unbestimmten Grades zu. Nach der Erstversorgung wurde er in das BKH – Lienz gebracht.

Lienz: Am Wochenende den 11. September gab es anlässlich der Veranstaltung bzw. während des Trainings für den Bewerb Dolomitenmann gleich mehrere Unfälle bzw. Störungen zu vermeiden.

Ein Paragleiterpilot vergaß beim Start am Kuhbodentörl die Beinschlaufen seines Gurtzeuges zu schließen und stürzte aus 8 bis 10 Meter Höhe zu Boden (Verletzung unbestimmten Grades). Bei der Zwischenlandung auf der Moosalm kam ein Pilot mit dem Rücken auf einen Holz Zaunpfahl zum Stillstand, ein weiterer flog in das Liftseil eines in der Nähe befindlichen Schleppliftes (Fussbruch). Ein Pilot landete (Trainingsflug) im Draufuß wo sich die Leinen an den Steinen verhedderten, ein weiterer flog frontal in ein abgestelltes KFZ welches am Landeplatz geparkt war. Weitere Piloten hatten beim Landeanflug auf den Landeplatz in Leisach sichtlich Probleme, diverse Baumberührungen bis hin zu glimpflich verlaufenden Abstürzen waren die Folge.

P.S.: Die Flugsaison ist nun mehr oder weniger gelaufen und damit verbunden gehen auch die Unfallzahlen wieder drastisch zurück. Es ist nach wie vor aber mehr als betrüblich, dass sich niemand in der Heimischen Flugsport Szene dazu bereit erklärt die Unfälle und Störungen in Österreich lückenlos zu erfassen. Hier ist ein dringender Handlungsbedarf gegeben (ÖAEC) aber auch ein umdenken (Bewusstsein) bei den Piloten muss einsetzen - sonst bleibt alles so wie es ist und war und das bringt niemanden wirklich weiter.



02. LIENZER BERGBAHNEN:

Lienzer Bergbahnen:

Der Startplatz St. Mandl mit den damit verbundenen Problemen gibt erneut Anlass, die Problematik dieses beliebten Startplatzes wieder aufzuzeigen. Wie alle Jahre wieder kommt das Vieh im Sommer auf die Alm – heuer erfolgte, bedingt durch die lang anhaltenden tiefen Temperaturen, der Auftrieb allerdings ein wenig später.

Es gibt klare Verträge und die sagen ganz eindeutig aus, dass im Sommer auf der Westseite, wo die Kuhtränke steht, ein Starten und Einlanden (Toplanding) nicht erlaubt ist. Es ist nicht das erste Mal, dass sogenannte Verantwortliche Grund Eigentümer ziemlich ungehalten auf dort startende Piloten losgehen und diese dementsprechend zu Recht weisen.

Ein untragbarer Zustand und für eine Tourismusregion wie die des Lienzer Talbodens ganz einfach eine Schande! Wenn ich daran denke, dass unsere Tourismus-Verantwortlichen tatsächlich eine Bike- Arena nach dem Vorbild Gardasee errichten wollen und auch schon planen, anstatt grundlegende Verbesserungen wie z.B. die Problematik Startplatz St. Mandl zu beheben, kann einen schon eine gewisse Ratlosigkeit befallen !

Der Startplatz ist zudem sowohl ostseitig als auch westseitig mit Kuhfladen voll geschissen, eine Abgrenzung existiert hier ohnedies nicht. Es kann doch nicht sein, dass ein Gastflieger oder auch ein einheimischer Pilot von einen Bauern am Start gehindert wird (festhalten am Tragegurt), angepöbelt und zurecht gewiesen wird, oder das immer wieder der Windsack entfernt wird bzw. gar mit einer Besitzstörungsklage gedroht wird.

Bei allen getätigten Einweisungen von Piloten wird auf diesen Sachverhalt hingewiesen und auch die heimischen Piloten werden darauf angesprochen, westseitig möglichst nicht zu starten, außer die Windrichtung lässt nur einen Weststart zu. Anfang September wurde damit begonnen, den Oststartplatz ein wenig zu vergrößern, das heißt im

Klartext: unterhalb der Trafostation besteht nun ebenfalls die Möglichkeit, Schirme aufzulegen bzw. von hier weg auch zu starten.

Hier liegt der Ball ganz klar wieder bei den Lienzer Bergbahnen, die dafür zu sorgen haben, dass ein ausgewiesener und auch abgegrenzter Startplatz für Drachen- und Paragleiter- Piloten uneingeschränkt und das sehr wohl das ganze Jahr über zur Verfügung gestellt wird.

Es kann doch nicht sein, dass die LBB Tickets verkauft und eigene Paragleiter -Fahrscheine anbietet, im weiteren auch Werbung damit betreibt und dann ganz einfach sagt, alles weitere wird sich schon von selbst regeln bzw. dafür sind wir nicht zuständig. Diese Vorgangsweise zeigt mir wieder ganz klar auf, welchen Stellenwert der Flugsport für die LBB und die Tourismus -Verantwortlichen bei uns wirklich hat. Ein Dilemma für alle Beteiligten (LBB, Alpgemeinschaft und letztendlich alle Piloten)! Hier ist unbedingt Handlungsbedarf gegeben.

Wenn dann wieder in den heimischen Medien zu lesen ist, die Bergbahn kämpfe um jeden zahlenden Gast, so kann das nur ein Hohn sein. Denn eine Tatsache ist und bleibt: die LBB will ja gar keine neue Gästeschichten akquirieren – wie sonst ist es möglich, dass z.B. beim neuen Sechser - Sessellift Fußgänger im Winter erst gar nicht mit genommen werden (übrigens ganze 8 Monate im Jahr steht die 6 Sessel Bahn ohnedies). Beschwerden gibt es aber nicht nur von meiner Seite, auch die diversen Leserbriefe welche das ganze Jahr über immer wieder zu lesen sind lassen nichts gutes erahnen denn es gibt eigentlich immer nur Kritik, doch so etwas lässt die LBB nach wie vor komplett unberührt.

Um eine weitere Eskalation am Startplatz St. Mandl zu vermeiden, wurde im Einvernehmen mit der LBB und der Alpgemeinschaft vereinbart, für das nächste Jahr (Sommerbetrieb) eine einvernehmliche Lösung für alle Beteiligten herzustellen. Für die kommende Wintersaison wird es nichtsdestotrotz einen eigenen abgegrenzten Startbereich gegenüber den Schifahrern für uns auf alle Fälle wieder geben.



03.

DOLOMITEN MANN:

Für die Härtesten unter der Sonne:

Wer fürchtet sich vorm Dolomitenmann? Niemand, seit es die Soft-Variante davon gibt! Höher, steiler, geiler muß es sein, sagt Werner Grissmann zu seinem Team Wettbewerb.

Papperlapapp. Seit neuestem schafft das ein jeder und auch jede. Nicht im Team sondern im Alleingang. Findige Lienzer Touristiker haben sich Grizzlys Härtestest zu Nutze gemacht und bieten ab sofort einen Softy-Dolomitenmann als Angebot für Abenteuer- Urlauber an – selbstverständlich auch für Frauen, die ja beim echten Wettbewerb nicht an den Start gehen dürfen.

Das heißt für Otto Normalverbraucher – 12 Kilometer und 1700 Höhenmeter zu Fuß auf den Berg. Statt raschem Teamwechsel ist eine Hüttenpause einzulegen. Danach geht es mühelos bergab, wenn man Glück hat! Denn der Start beim Paragleiten gilt als die schwierigste Übung. Wie das aufgeschundene Knie des Kollegen beweist. Einmal in der Luft, ist genießen angesagt. Ach ja: Geglitten wird mit dem Tandemschirm.

Wie Grizzlys harte Männer muß man auch ins Nass, allerdings in einen Rafting-Boot. Das eiskalte Wasser spritzt ins Gesicht, rinnt den Nacken hinunter. Einzige Erleichterung: Die sieben Meter hohe Startrampe darf man sich sparen. Abschließend geht es an die Konditionsreserven. Ob man sich die Originalstrecke der Mountainbiker antun will, bleibt einem selbst überlassen. Wer es tut, ist selber schuld: 1300 Höhenmeter, so ruppig, dass man das Rad teilweise tragen muß. Begleitet wird das Spektakel von Coaches der Firma Osttirol Adventures. Und die haben keinen großen Stress.

Splitter: Sieben Tage im Hotel Haidenhof incl. Halbpension, alle 4 Sportarten mit Betreuung von geprüften Guides € 495.- pro Person.

Das Dolomiten-Mann Package ohne Unterkunft kostet € 180.- Info unter Tel. 04853 – 200 30. Auf meine Anfrage hin, wer denn die einzelnen Tour-Guides seien, war zu vernehmen, dass die Aktion ohnedies nicht laufen würde, was auch immer das bedeuten soll kann jeder selbst deuten !!!

Osttirol Adventure in Ainet ist der Betreiber bzw. die Anlaufstelle für die einzelnen Sportaktivitäten, die Tour Guides werden ebenfalls vom Camp gestellt.

Die Originalvariante des Dolomiten Mannes ging nun schon zum 17 ten male und zwar diesmal am Samstag den 11. September über die Bühne. Nach wie vor hat der ausschließlich für Männer veranstaltende Teambewerb noch nicht an Attraktivität verloren. Denn das Gegenteil ist der Fall – je extremer und verrückter desto mehr Interesse weckt scheinbar dieser Bewerb unter den Leuten. Bei ausgezeichneten Wetterbedingungen zumindest für die Durchführung des Flugbewerbes konnte Ortner Wendelin wieder mal seine Stärke unter Beweis stellen und gewann souverän den Paragleiter Einzelbewerb. Wer mehr dazu wissen will geht am besten auf die Webseite: www.dolomitenmann.com



04. VEREINS MEISTERSCHAFT:

Vereins Meisterschaft des ÖAEC:

Am 24 und 25. Juli war es soweit, es war schließlich die erste Ausgabe solch eines Bewerbes in Österreich und dementsprechend hoch war die Latte auch gesetzt.

Dazu der passende Spruch:

Und wieder einmal schreibt Lienz in der Österreichischen Sportgeschichte ein Kapitel mit.

Schon der Wetterbericht verhieß nichts gutes, Kaltfront Durchzug und im Laufe des Sonntags dann leichte Wetterbesserung. Folgende Stimmen wurden dazu vernommen: Wir ziehen den Bewerb ganz einfach durch, so oder so - bis hin zum :“ verschieben wir doch besser auf das kommende Wochenende“, war alles zu vernehmen. Sicher keine leichte Entscheidung, die hier im voraus zu fällen war!

Dann erster Wettbewerbstag, der Himmel über Lienz grau in grau und dann mischt sich ab Mittag noch der Regen dazu. Trotzdem wird geflogen - schließlich sind wir ja nicht zum „Vergnügen“ hier, werden sich die angereisten Piloten wohl gesagt haben – übrigens, am ersten Tag wurde kein Task geflogen (kennenlernen war angesagt)

Dann am Sonntag erneut wieder - der Himmel voll bedeckt, diesmal aber mit der Hoffnung auf Wetterbesserung gegen Nachmittag hin, schließlich meldete der Wetterbericht Zwischenhoch- Einfluss. Dann, zum späten Nachmittag hin, lichtetete sich die Wolkendecke ein wenig und somit wurde noch ein Task anberaumt und auch konsequent durch gezogen.

Die Aufgabenstellung war dementsprechend: Faschingalm – Helene Kirchl – Faschingalm, erneut Helene Kirchl, anschließend Tristacher Kirche mit Landung beim Stadion. Schon aus Gründen der Vernunft (Sicherheit) hätte der Bewerb verschoben werden müssen, bzw. sollen. Denn die Piloten flogen dabei auf Teufel komm raus - im strömenden Regen (Schauer, Hagel), was zur Folge hatte, dass es gleich zu 3 Rettungsöffnungen kam, ein weiterer Pilot stürzte ebenfalls in Höhe der Thurner Alm ab, bzw. gab es diverse Notlandungen. Schließlich werden Sieger t gebraucht, denn es gilt diese auch dementsprechend zu feiern!

Splinter:

- Insgesamt nahmen an dieser Veranstaltung 74 Paragleiter- Piloten teil. Den Sieg hat das Team FSC – Ikarus Abtenau davongetragen.

- Interessant auch die Tatsache, dass der veranstaltende Verein (touch heaven) - als einziger übrigens - gleich drei Teams stellte, und aus dem übrigen Osttirol überhaupt kein einziges Team kam, welches an dieser Veranstaltung teilnahm. Was einem wiederum klar aufzeigt, welchen Stellenwert eine Mitgliedschaft beim Österreichischen Aero Club bei unseren Piloten wirklich hat! Schade eigentlich, schließlich ist der Aero Club nach wie vor der offizielle Vertreter des gesamten Flugsports im Lande!

- Einer, der wirklich aus dieser Veranstaltung profitierte, war Moar Pepo mit seinem Panorama- Restaurant am Startplatz, da er wahrscheinlich einen super Umsatz tätigte – auch wenn diverse Piloten sich davonmachten, bzw. besser gesagt einfach davonflogen, ohne zu bezahlen.

- Ebenso das „Extrem Team“ unter der Leitung von Dreer Hannes, welcher den gastronomischen Teil über hatte - sind wahrscheinlich die wenigen, die daraus wirklich etwas lukrieren konnten.

- Für den Organisator Edlinger Richard mit seiner charmanten Freundin Lenzenweger Klaudia, die den Hauptteil der Arbeit trugen, war es wohl mehr ein ideeller Erfolg als ein wirtschaftlicher. Nichtsdestotrotz gab es für die Veranstaltung € 1.000.- an Subvention seitens der Gemeinde um die Aufwendungen ein wenig zu lindern.
- Wie zu vernehmen, war plant „Richi“ für das kommende Jahr eine Reaktivierung des vor Jahren mal kurz in's Leben gerufenen legendären „ Osttirol Open“ Bewerb aber auch an der Austragung eines Ligabewerb wird laut nach gedacht.
- So gab es auch Beschwerden über einlandende Paragleiter- Piloten, welche das Landefeld nicht erreichen konnten. Die Aussenlandungen im Maisfeld nahe des Stadions wurde mittels Feldstecher gesichtet und gemeldet. Überall verstreut gingen die Piloten nieder und wurden dann vom Rückholdienst aufgesammelt und wieder zum Stadion sprich Landeplatz gebracht.
- Der Bewerb war spektakulär und wurde, wie in Lienz üblich, äußerst professionell durchgeführt - so der Veranstalter in einem Zeitungsartikel.



05. OSTTIROLER BEWERBE:

Sajat Trophäe:

Für Samstag den 21. August war wieder ein Flugbewerb in Prägraten angesetzt. Hatten die Jungs früher den Termin 15. August (Hoher Frauentag) als Fixtermin im Programm, gab es hier wahrscheinlich Termin Kollisionen (Prozession) und deswegen muss dann das Fliegen eben hinten anstehen. Daher gibt es seit ein paar Jahren den Termin nicht mehr um den 15 August, sondern eben eine Woche später.

Doch der Wetterbericht verhiß für den Samstag 21. August nichts Gutes und so wurde schon im Vorfeld der Bewerb auf den 4 September verschoben – denn am 28. August gibt es die "Niljoch Trophäe" und die Virger haben ihren Termin, welcher sonst immer Ende Juli stattfindet, ebenfalls wegen des "Isel Rock" Konzerts verschieben müssen und letztes Jahr fiel der Termin komplett ins Wasser.

Schon im Vorfeld war zu vernehmen, dass eine Auffahrt mit der Seilbahn zur Sajat-Hütte weder für die Piloten noch für die Ausrüstung möglich sei. Für mich unverständlich, da auch für den Transport der Ausrüstung bzw. von Personen ein Entgelt eingehoben wird, oder ist etwa der Betreiber des Liftes des Geldes Feind?

So kam eine geistreiche Idee in Umlauf, den Aufstieg mit Ausrüstung ebenfalls in den Wettbewerb einfließen zu lassen – was nichts anderes bedeuten würde, als mindestens 2 Stunden Aufstieg zu Fuß und das mit 20 kg Gepäck am Rücken - möglicherweise eine Art Mini- Dolomiten- Mann !

Hier nun ein Bericht verfasst von Wurzacher Martin

Unsere wettbewerb hat aus wettertechnischen gruenden erst am 04. september 2004 stattgefunden. an diesem tag war uns dann lange bange ob ueberhaupt ein wettbewerb durchgefuehrt werden kann. am fruehen nachmittag haben wir uns dann dazu entschlossen ein fliegen vom startplatz "stoan" zu starten.

in die wertung flossen flugzeit, touch-wertung und punktlandung ein. Ausserdem wurden zwei durchgaenge gewertet. die piloten, die die besten bedingungen "errochen", hatten die besten karten in der hand.

nach dem bewerb gab es noch das traditionelle heuballen-landen. was auch wieder ein voller erfolg war und vor allem die zuschauer mitriss. den heuballen durfte ein weiteres mal aßmeir meinrad mit nachhause nehmen!

anschließend wurde noch bis in die fruehen morgenstunden gefeiert!! interessantes detail am rande: einer der gritzer war am vortag mit dem paragleiter auf der sajathuette gelandet (weil der bewerb eigentlich von dort aus durchgefuehrt werden sollte);

gruesze, tom

Gewonnen hat kein geringerer als Hopfgartner Sigi besser bekannt als "Cloud Sigi" einer der letzten noch fliegenden Vertreter des „Ultra Brutal Team“ aus Hopfgarten i. Defreggen vor Wurzacher Hubert und Kirchner Max.

P.S.: Einen tollen Bericht („Die Welt unter den Füßen“) als Vorankündigung verfasste Bernd Lenzer (Mitarbeiter bei der Zeitschrift Volltreffer). Ein Artikel, welcher am 19. August im Osttiroler Boten auf Seite 31 veröffentlicht wurde.

- Übrigens: Ein Gritzer Peter aus Ainet startete am Vortag (mit der Gritzer Airline) vom Startplatz am Zetttersfeld und landete nach einem ruhigen Flug noch rechtzeitig zum Hüttenzauber bei der Sajat- Hütte ein. Gratulation zu solch tollen Flugleistungen, übrigens Buchungen zu solchen Flügen nimmt Peter jederzeit gerne entgegen - wie zu erfahren war?

Niljoch Trophäe:

Am Samstag den 28. August gab es ein „Stell-Dich-Ein“ in Virgen, der überaus rührige Obmann Trojer Mario war bereits im Vorfeld sehr aktiv mit dem Ankünden sprich Plakatieren und Sammeln von Preisen. Für Samstag bot sich dann tatsächlich schönsten Spätsommer- Wetter.

Insgesamt nahmen 30 Piloten an der Veranstaltung teil. Gewonnen hat Leitner Armin vor Wurzacher Martin und Assmair Meinhard.

Leider war trotz telephonischer Anfrage bzw. Anforderung ein Bericht über die Veranstaltung bis zu Redaktionsschluss dafür nichts zu bekommen.



06. FLUGZEUG KONTRA PARAGLEITER:

Eine Begegnung der unheimlichen Art!

Stell Dir vor, Du fliegst gemütlich mit Deinem Paragleiter vom Zetttersfeld herunter und plauderst, wie in meinem Fall, mit Deinem Passagier.

Plötzlich hörst Du ein schnell ansteigendes Dröhnen und bevor Du Dich noch umschaun kannst, rast wenige Meter unter Dir ein Motorflugzeug durch. Meine erste Reaktion war, die Beine anzuziehen, obwohl das natürlich ein absoluter Blödsinn ist.

Die deutsche Urlauberin vor mir erschrickt sichtlich und ich bin bemüht, sie zu beruhigen, als ob das hier eine alltägliche Sondereinlage wäre. Eine weiter hinter mir fliegende Paragleiterin berichtet sogar, sie habe ein deutliches Schaukeln meines Tandems gesehen, das durch die Turbulenzen verursacht gewesen sei. Das glaube ich aber nicht, es waren eher meine heftigen Lenkreaktionen.

Da ich sehe, daß die Maschine, die im Steigflug die obere Bergkette des Zetttersfeldes erreicht hat, in einer Schleife zur Umkehr ansetzt, wende ich meinen Schirm und nähere mich der Mittelstation der Gondelbahn, die wir gerade überflogen hatten, da ich allen Ernstes befürchte, daß der Pilot der Jodel (als solche klassifiziere ich den Tiefdecker mit abgewinkelten „Ohren“) sich vielleicht noch einmal „den Jux“ macht, uns direkt anzufliegen. Er dreht aber Richtung Hochstein ab und ich setze meinen Flug zum Landeplatz fort.

Eine Stunde später bin ich am Flugplatz Nikolsdorf und spreche, noch mit Empörung geladen, bei der Betriebsleiterin vor. Der involvierte Pilot findet sich auch gleich ein und sagt zu meiner Frage, wieso er in so geringer Höhe unter mir durchfliegen mußte: „Ich hab' Euch eh gsehn!“!

Ich würde die ganze Angelegenheit nach einem einzigen Wort des Bedauerns gerne vergessen haben, wenn der Motorpilot nicht noch hinzugefügt hätte: „Sie hätten ja selbst ausweichen können!“ Diese Aussage entbehrt jeden weiteren Kommentar, so wie sie der Betriebsleiterin des Flugplatzes nur ein verständnisloses Kopfschütteln entlockte.

A merkung: Hier handelt es sich um einen sehr wohl bekannten Einheimischen Piloten von der Segelflieger Gruppe Lienz, welcher am Flugplatz in Nikolsdorf beheimatet ist.



07. DIE NEBELFLIEGER:

T andemflug im Nebel:

An und für sich wiederhole ich mich nur wieder mit solchen Berichten, aber nichts tun heißt halt wieder Zustimmung und das will ich auf keinen Fall damit erreichen.

Am Sonntag den 8. August war nach Nächtlchen Regenfällen der Startplatz am Zettlersfeld wieder einmal mehr im Nebel eingehüllt, somit eine Sicht zum Landeplatz nicht gegeben. Zahlreiche anwesende Piloten warteten geduldig, bis sich die Wolken auf tun würden – die Zeit vergeht und nichts tut sich. Man könnte schon sagen, die Nerven liegen bei manchen Piloten bereits blank, denn nichts geht weiter. Auch einheimische Tandempiloten sind anwesend und trotz der fehlenden Sicht wird ganz einfach gestartet. Was denkt sich dabei der verantwortliche Tandempilot, der hier mit einen voll auf den Piloten vertrauenden Passagier im Schlepptau mehr als grob fahrlässig und noch dazu vorsätzlich agiert? Hier handelt es aber sich nicht nur um Einzelfälle, sondern man möchte schon fast sagen die „Risiko“ Piloten gehen mit einer solchen Gelassenheit und Selbstverständlichkeit an den Start dass einen schon Angst und Bange wird. Nicht zu vergessen der Vorbild Effekt für unsere jungen Piloten, welche dann total irritiert in ihrer Entscheidungsfindung womöglich noch in dasselbe Fahrwasser kommen.

Hier nun dazu eine Stellungnahme bzw. Augenzeugenbericht von einem anwesenden langjährigen erfahrenen Piloten aus dessen Sicht, mit der Bitte um entsprechende Kenntnisnahme.

hallo bruno! anbei dein gewuenschter bericht..

S onntag, 8. august 04, vormittags am startplatz steinermndl..

um seine gipfel jagen - nebelschwaden..nein, sie sind diesmal nicht gejagt, so wie im w.ambros-lied vom watzmann...es war auch keine massive waschkueche, wie man so schoen sagt, es war schlicht und einfach alles nur zu, also keinerlei ausreichende sicht, was einen start auch nur irgendwie gerechtfertigt haette. zu dieser zeit bereiten sich gerade 3 tandempiloten eines osttiroler-flugtaxi-unternehmens mit ihren passagieren auf den start vor. ihre "co-piloten" werden instruiert, adjustiert und dann hoer ich noch einen der piloten zu seiner passagierin sagen:

"also jetzt muessen wir schon noch etwas warten, bis wir wieder was sehen, das sieht sonst nicht so gut aus wenn wir jetzt einfach starten wuerden.." logisch, eine klare und vernuenftige aussage! die zeit vergeht und man bekommt zwar die informationen, dass es unten auf der bergstation teilweise schon sicht gaebe, aber irgendwie scheint sich der wolkennebel in den oberen hoeehen etwas hart! naeckiger festgesetzt zu haben. also nach wie vor absolut keinerlei startbedingungen.

doch ploetzlich kommt leben in diese, bis dahin fast schon gedrueckt wirkende startplatz-atmosphaere. der erste tandem macht sich startbereit! ich denke ich seh wohl nicht recht?! - ist es vielleicht nur eine genauere instruktion des vermutlich doch bald erfolgenden startvorganges? nein! - die wollen doch tatsaechlich jetzt(!) starten! nun begreif ich die welt nicht mehr - hat den piloten nun doch noch jegliche vernunft und v.a. seine verantwortung gegenueber seinem passagier verlassen?

ich merke, wie sich mein magen anspannt und eine regelrechte wut kriecht mir in den hals hoch. dem gehoert doch sofort seine lizenz entzogen! zugleich aergere ich mich darueber, dass ich tatenlos zusehe, nicht eingreife, um dieses verrueckte szenario zu verhindern. wie fuehle ich mich, falls nun wirklich was passieren wuerde? - wissend, dass ich das ja eigentlich auch haette verhindern koennen!

-immer diese scheiss- verantwortungsgedanken anderen gegeneber! da will man einfach einen schoenen flug machen und schon ist man mit solchen nervenraubenden dingen verstrickt! im nachhinein verdraenge ich diese ganze situation immer noch, so quasi als eine art moeglicher unterlassener hilfstellung. die tandem-passagiere voellig unbewusst, blauaeugig und gutglaeubig, ihre gesundheit, sogar mitunter ihr leben vertrauensvoll in die haende echter flug-profis gelegt zu haben, die kommen mir schon eher als wahre opferlaemmer vor, denke ich mir..

2 von den 3 piloten sind also dann bei sichtbedingungen gestartet, die letztlich nicht vertretbar waren. der dritte hatte scheinbar mehr verantwortungsbewusstsein und hat auf die ersten freien sichtfenster gewartet. ich weiss nicht ob die beiden "chaos-piloten" gps oder kompasse mit dabei hatten, mir waere diesbezuglich nichts aufgefallen.

waere ich an deren stelle gewesen und haette ich mich entschieden (mit kompass) die erste nebelschicht zu durchfliegen, dann haette ich zumindest dafuer gesorgt, dass dieser umstand fuer die anderen piloten am startplatz erkennbar gewesen waere. als eine deutliche linderung dieser abnormen situation, letztlich auch nicht gesetzlich erlaubt, aber immerhin eine moralische rechtfertigung. es hatte einige unversaendliche blicke der freiflieger am startplatz gegeben, doch hat sonst auch keiner was gesagt. es handelte sich ja immerhin um ein - oder das professionelle oertliche flugtaxi-unternehmen!

fazit: ein hoechst bedauerlicher und bedenklicher umstand, der auf dem zetttersfeld aufgezeigt wurde, und ich bin sehr sehr froh darueber, dass zumindest ich selbst nie in diese situation geraten werde, mich als gs-tandempassagier, und gutglaeubiger "fussgaenger" vertrauensvoll in derartige und voellig unnотwendige gefahrensituationen, begeben zu muessen - und - irgendwo auch bedauerlich, dass ich, wie auch die anderen piloten am startplatz, einfach tatenlos zusehen, wie so etwas geschieht, ohne auch nur den geringsten piepser zu machen..

ein gleitschirmflieger.



08. DIE RAUBRITTER DER NEUZEIT:

Mautstrassen und die dazu passenden Raubritter:

Ja, das gibt es tatsaechlich noch und das im heiligen Land Tirol. Das passiert wenn ein Mautner ohne Grund ausrastet und das bei Urlaubs Gaesten die noch dafuer zahlen, dass sie den Weg benuetzen duerfen welcher ohnedieB zum groebsten Teil durch Oeffentliche Gelder finanziert wurde. Dieser Vorfall ereignete sich Ende Juli bei der Abfahrt von der Hochstein Huette nach Lienz Landeplatz.

Hierzu ein Erlebnisbericht einer sichtlich geschockten Autofahrerin welche diesen Vorfall hier zu Papier brachte.

Eine Begegnung der anderen Art:

Samstag, 7. August 04. Wir – eine gemischte Gruppe von Gleitschirmfliegern - waren schon die ganze Woche bei (endlich) herrlichem Wetter am Zetttersfeld geflogen und beschlossen, den vorletzten Tag unseres Aufenthaltes zu nuetzen, um einmal vom Hochstein zu starten.

Also auf um halb sechs Uhr in der Frueh, rein ins Gwand und aufgeteilt auf zwei Autos runter nach Lienz und rauf auf den Hochstein. Der Mautschranken war oben – kein Wunder um die Zeit, dachten wir – und so fuhren wir durch. Oben auf dem Parkplatz standen schon einige andere Autos. Wir marschierten hinauf auf die Huette, genossen alle ein herrliches Fruehstueck in einem unbeschreiblichen Panorama und dann machten sich die Flieger auf zu Startplatz. Wir, die zwei Fahrerinnen, gingen wieder hinunter zu den Autos, um zum Landeplatz nach Lienz zurueckzufahren. Astrid fuhr als erste los, ich folgte kurze Zeit spaeter.

Am Schranken, der jetzt geschlossen war, sah ich sie gleich wieder – in ziemlich verzweifelter Entschlossenheit mit einem wilden Wesen diskutieren. Auf der anderen Seite des Balkens warteten die ziemlich ratlos dreinschauenden Insassen eines italienischen Autos.

Sofort stieg ich aus, um meiner Freundin beizustehen, und erfuhr gleich was los war.

Der große Mann mit dem bunten Hemd, der seine wilden Locken offenbar nur mit einem Kopftüchel bändigen konnte, war äußerst aufgebracht – um nicht zu sagen ausgerastet – und beschuldigte uns mit heftigen Worten und Gesten, den Schranken mit Gewalt aufgebrochen zu haben, um hinaufzufahren.

Von dieser Meinung war er um keinen Preis abzubringen. Wir wären die Täter. Wir sagten, wir wären es nicht gewesen und dass er uns nicht willkürlich beschuldigen könnte, aber er ging nicht davon ab. Meine Feststellung, er wäre nicht ganz dicht, trug auch nicht gerade zur Beruhigung der Lage bei. Er tobte weiter und weigerte sich, den Schranken gegen Bezahlung der Maut zu öffnen. Astrid und ich kamen uns vor wie bei einer Geiselnahme und beschlossen, ihn wegen Nötigung und Freiheitsberaubung anzuzeigen. Er sprach (eher brüllte) von Gendarmerie und seinem Chef, den er anrufen würde. „Gute Idee“, sagte ich, „dann kann ich gleich mit ihm sprechen!“ Das verweigerte er natürlich ebenfalls.

Nach langem Hin und Her erreichte er endlich einen Vorgesetzten, der ihm offensichtlich auftrag, uns sofort durchzulassen. Nachdem der Schranken offensichtlich doch forciert worden war, musste der wilde Wächter des Berges ihn händisch hinaufkurbeln, was ihn noch mehr erzürnte. Wir fuhren so schnell es ging weiter. Insgesamt dauerte die ganze Aktion gute 20 Minuten. Heute können wir darüber lachen, aber wirklich witzig war es nicht.

Résumé: Es ist beileibe nicht der erste Vorfall wo der Mautner an der Hochsteinstrasse mit seiner Vorgangsweise wahrlich weit über das Ziel hinaus schießt. Für eine Tourismusregion wie es Lienz ist, schlichtweg eine Schande, ich hoffe nur dass die Verantwortlichen im Hintergrund aus solchen Vorfällen auch den Mut haben die Konsequenzen zu ziehen – ansonsten wird über Jahre hinweg getätigte wertvolle Aufbauarbeit um an weitere Gäste zu bekommen, in kürzester Zeit zunichte gemacht.



09. WORÜBER MAN SPRICHT

Check's und deren Folgen:

Hier handelt es sich um einen Tatsachenbericht, welcher sich im Frühjahr dieses Jahres zugetragen hat - nichts wurde dazu erfunden oder beschönigt.

Zu einer österreichischen Flugschule (XY) kam ein heimischer Paragleiter- Pilot und wollte seinen gebrauchten weisen Paragleiter eintauschen. Der Schirm wies zwar einen gültigen Checkstempel auf, doch dem Flugschulbetreiber fiel bei näherer Betrachtung auf, dass am Spoiler wohl eine Seriennummer eingetragen war, jedoch in der Mittelzelle eine Gütesiegelplakette mit einer anderen Seriennummer aufgenäht war (vielleicht wegen des Check's).

Die Seriennummer gehörte laut Aussagen des Herstellers wohl zu einem Schirm dieser Marke - allerdings musste der Schirm dann violett sein ! Die D-Leinen waren bei diesem Prototyp zick- zack am Untersegel angebracht !!! Spätestens hier müsste es dem Checkbetrieb aufgefallen sein, dass dies kein Serienschirm sein konnte...trotzdem wurde der Schirm als gecheckt und abgestempelt verkauft!!!!!!!!!!!!

Das ist aber mehr als merkwürdig und hakte hinterher ein wenig. Nach Rückfrage bei der Herstellerfirma kam durch die Seriennummer zum Vorschein, dass es sich bei diesem Schirm um einen Prototyp handelte, welcher gar nicht im Umlauf sein durfte. Laut Hersteller wurde dieser Schirm zu Probe- und Testflugzwecken ausgegeben aber nicht mehr zurück gegeben - sprich einfach einbehalten oder besser gesagt gar etwa entwendet!

So gelangte der Schirm wahrscheinlich in die Hände verschiedener Piloten, welche alle damit flogen. Dass all diese Piloten, die den Schirm besaßen, trotz fehlender Stückprüf- Plakette trotzdem einfach darauf los flogen, zeigt nur, mit welcher Gleichgültigkeit bzw. Sorglosigkeit hier seitens der Piloten vorgegangen wird.

Interessant aber ist wohl die Tatsache, dass genau dieser Schirm von einem ÖAEC- zugelassenen Überprüfungs Betrieb sozusagen ordnungsgemäß gecheckt wurde und dann mit einem gültigen Prüfstempel versehen wurde. Doch dieser Check kann überhaupt gar nicht durchgeführt worden sein, da es keine Unterlagen für diese Prototypen-Ausführung gibt - weder schriftlich, noch sind diese im Netz vorhanden, um diese eventuell runterladen zu können !?

Bleibt die Frage offen: was hat die Firma denn überhaupt gecheckt, welche Unterlagen wurden hier heran gezogen oder ist etwa gar nur ein finanzieller Check (Abkassieren) durchgeführt worden ?

Ich habe schon einmal in der Vergangenheit aufgezeigt, dass Firmen Checks durchführen, obwohl sie vom Produzenten (Hersteller) gar keine Berechtigung bzw. gar nicht die dafür erforderlichen Unterlagen haben? Die Antwort darauf kam prompt: „ wir haben Diplomingenieure von der UNI in unserer Firma beschäftigt, die verstehen sehr wohl ihr Handwerk und da braucht es dazu wohl keine Unterlagen“.

Es kann wohl nicht sein dass einige Firmen in der Paragleiter- und Drachenszene auf Kosten des Endverbrauchers nicht nach den dafür vorgeschriebenen bzw. erforderlichen Richtlinien eines Überprüfungs- Betriebes arbeiten. Nicht vergessen werden sollte, dass so ein Check immerhin an die € 150.- und mehr kostet.

Wie sorgfältig gewisse Firmen hier wirklich arbeiten, konnte ich auch schon selbst feststellen. Ich sandte dazu einmal einen Paragleiter zum Check - da war eine Steuerleine beschädigt, sprich der Schutzmantel, die Kevlarleine selbst war noch intakt. Als der Schirm zurück kam, fand ich genau die selbe Leine wieder so vor - auch mehrere Löcher in der Kappe wurden nicht als Mängel fest gestellt! Im beiliegenden Prüfprotokoll war ebenfalls nichts vermerkt, also stellt sich für mich erneut die Frage

- **wie genau werden Check's bei den diversen Firmen überhaupt durchgeführt?**

Ein anderes Beispiel dazu: Bei der Firma XY wurde der Schirm nach erfolgter Überprüfung für fluguntüchtig erklärt, der gleiche Schirm, nun aber bei einem anderen Überprüfungsbetrieb gecheckt, wurde hier tatsächlich als "flugtüchtig" deklariert. Es erinnert mich ein wenig an das "Pickerl" beim Auto, hier gibt es auch Unterschiede, die mehr als nur gravierend sind.

Mehr als verwunderlich ist für mich, dass solche "Luftfahrt- Betriebe" sich schon aus Haftungsgründen heraus nicht dazu verpflichtet fühlen, mehr als 100 % korrekt zu arbeiten, schließlich hängt ja immer noch ein Menschenleben darunter, bzw. bei Tandemschirmen sogar zwei. Keinesfalls möchte ich mit diesen Bericht seriös arbeitende Firmen damit anprangern, sondern nur auf die vorherrschende Problematik hinweisen.

Ich werde auch weiterhin ein Auge auf die Arbeit der Überprüfungsbetriebe werfen, sollte euch in dieser Richtung irgendetwas nicht ganz koscher vorkommen - schreibt mir doch bitte dazu. Dazu der passende Spruch:

Vertrauen ist gut – Kontrolle ist besser!

Pre World Cup in Bulgarien:

Mit von der Partie zwei Piloten aus der Region Lienzer Talboden - einer aus Lienz und einer aus Dölsach (Weingartner Thomas und Schusteritsch Sigi) Was bewegt eigentlich die beiden an so einer Veranstaltung teilzunehmen. Wir wollten einfach mal was neues sehen, ein wenig in die Welt hinaus gehen, den Unterschied zwischen einen Liga und einen Internationalen Bewerb kennen lernen.

Anfang August ging es dann für 10 Tage erst mal mit dem Flugzeug von Wien nach Sofia, anschl. mit einen Leihauto nach Sobot wo die Veranstaltung ausgetragen wurde.

Insgesamt nahmen an diesem Bewerb 115 Piloten aus 19 Nationen daran teil, davon kamen ganze 5 aus Österreich, 4 Männer und eine Frau. Das Startgeld betrug € 60.- inkludiert darin waren Liftkosten, Rückholung, Preise etc. erwähnenswert ist auch das umfassende Rahmenprogramm – welches über Kino und Discobesuche bis hin zu Kulturellen Veranstaltungen fast alle beinhaltete.

Mit einen 2 er Sessellift ging es von ca. 620 Meter Seehöhe auf über 1480 NN hoch. Die erste Aufgabe die gestellt wurde war ein 60 bis 80 KM Streckenflug, von insgesamt 6 Wettbewerbstagen wurden 2 gestrichen wegen starken Nordwindes und an 4 Tagen herrschten beste Flugbedingungen.

Mit der Organisation gab es Anfangs speziell bei der Auswertung noch Probleme aber das besserte sich mit Wettbewerbsverlauf dann zunehmend's.

Resümee daraus: Tolle Erfahrungen wurden gemacht und immerhin erreichte Thomas den 26 und Sigi den 60 Platz in der Gesamtwertung. Auch für die Zukunft sind die beiden Piloten hoch motiviert, weitere Teilnahmen an diversen Nationalen und Internationalen Wettbewerben sind natürlich eine Selbstverständlichkeit.

10. KLATSCH UND TRATSCH AM LANDEPLATZ



Wußtet ihr schon, dass ...

- Edlinger Robert, Paragleiter- Pilot aus Lienz, am Donnerstag den 8. Juli als Ersatz- Gemeindemandatar der ÖVP angelobt wurde. Robert fliegt seit ca. einen halben Jahr mit dem Gleitschirm und ist auch in der Kiteszene zu Hause.
- Manfred Ruhmer nun seinen vierten Weltmeistertitel im Drachenfliegen erlangte. Manfred ist wohl der beste Drachenflieger aller Zeiten (gottbegnadet) einfach eine Ausnahmeerscheinung am Drachenfliegerhimmel.
- es in Kals am Grossglockner mehr Adler als Paragleiterflieger gibt ? Diese Aussage stammt von keinem geringeren als unserem ältesten Paragleiter- Piloten Osttirols, Veider Friedl aus Hopfgarten in Defreggen.
- am Sonntag den 18. Juli ein Blitzschlag den St. Mandl Lift zum Stillstand brachte. Es dauerte immerhin fast zwei Tage, bis die Bahn wieder den Betrieb aufnehmen konnte.
- was Frauen Power bedeutet – zur Zeit befinden sich oft mehr fliegende Frauen in der Luft als fliegende Männer. Eine wirklich erstaunlich tolle Entwicklung, welcher ich in einem eigenen Bericht mal Rechnung tragen werde.
- am Donnerstag den 27. Juli der (Flughafen) Windsack am Landeplatz erneuert wurde. Sei längst überfällig gewesen, wie viele Insider (Spitzenpiloten) behaupten.
- Blasisker Sepp (Dolomiten Mann Organisator) aus Hopfgarten Ende Juni einen Herzinfarkt erlitten hat. In der Zwischenzeit schon wieder genesen, versucht Sepp nun ein Comeback zu starten.
- Valentin Heinz aus Lienz am 31. Juli im Alter von 57 Jahren an seinem zweiten Herzinfarkt verstorben ist. Valentin war Ende der 80er bzw. Anfang der 90er- Jahre ein begeisterter Paragleiterpilot.
- am 11. August kein geringerer als Mandlener Ewald Drachenflieger und "Nagl Pilot" mit seinem Oldy Traktor (13er Steyr) am Landeplatz einen Besuch abstattete.
- beim „Formel I Grand Prix“ am Ossiachersee durch geführt von der Ortsansässigen Flugschule, die abgegebenen Statements von teilnehmenden Piloten und Firmen durchwegs nur negativ waren.
- es nach wie vor oder besser gesagt - immer wieder noch - Bestrebungen gibt, in Greifenburg eine eigenständige Flugschule zu etablieren. Doch das Land Kärnten bzw. die derzeitige Inhaberin der Flugschule, welche am Ossiachersee situiert ist, haben sich vorerst dagegen ausgesprochen.
- das der Taxistreit in Greifenburg noch immer nicht beigelegt ist. Wie zu vernehmen war, dürfen nur mehr ausgewählte Taxiunternehmen das Gelände (Campingplatz) anfahren. (siehe dazu Bericht)
- ohne die Luftfeuchtigkeit der Wind nicht gebremst würde und somit ständig Stürme über die Erdoberfläche toben würden.
- Schusteritsch Sigi und Weingartner Thomas erstmalig beim Paragleiter „Pre World Cup“ in Bulgarien Sobot teilnahmen. Siehe dazu Bericht unter Punkt „Worüber man spricht“
- am Mittwoch den 8. September um 10 Uhr eine Sport Flugzeug aus Nikolsdorf in nur 30 Meter Abstand zu einem Tandem Paragleiter vorbei flog. Bei der anschl. Aussprache am Flugplatz war keine Einsicht des Verantwortlichen Piloten (Einheimischer) zu erkennen, sondern ganz im Gegenteil.

- die Reißbeck- Bergbahnen (Kolbnitz) seit heuer erstmalig ein Startgeld von € 1.50 einheben, eher ungewöhnlich, dass ein Bergbahn-Unternehmen für eine Privatperson (Almbesitzer) Geld eintreibt. Übrigens: Initiator soll Fischer Gerhard aus Spittal sein.
- am Dienstag den 7. September ein Anruf vom Gendarmerie Posten Lienz kam. In einem Abschiedsbrief kündigte eine Person (Paragleiterpilot) aus Salzburg (Name bekannt) einen Selbstmord mit einem Paragleiter Fluggerät an. Dafür in Frage kommen würden immerhin ganze 10 Fluggelände in Österreich.
- die Stadtgemeinde Lienz um die € 200.000.- nur an Subventionen für ganze 5 Grossveranstaltungen im Grossraum Lienz aus gibt. Die Summe zur Förderung der Fussball Vereine der Stadt Lienz geht in noch größere Dimensionen.
- Daniela Oberwasserlechner neben einen Kofler Daniel und Goller Manuel nun versucht in der Acro Szene Fuß zu fassen. Sie gilt sicher als eine Ausnahmeerscheinung am Heimischen Fliegerhimmel. Nach einer fast 5 Monatigen Flugunterbrechung ist Daniela nun wieder in Topform.
- in Kärnten alle Hochspannungsleitungen welche sich an Kreuzungspunkten von Autobahnen und Strassen befinden, mit orangen Ballonen gekennzeichnet sind, zur Sicherheit für anfliegende Rettungs Hubschrauber.
- am Sonntag den 19. September anlässlich der Fallschirmspringertage in Nikolsdorf ein 40 Jähriger Fallschirmspringer (aus Wien) von fast 6000 Meter Höhe absprang. Dabei öffnete sich weder der Hauptschirm noch der mitgeführte Rettungsschirm, der Pilot schlug in einen Maisfeld westlich des Nikolsdorfer Bahnhofes auf und erlitt dabei Tödliche Verletzungen.
- der Modellflieger Club Lienz mit all seinen Motormaschinen (Verbrennungsmotor) ab sofort mit einen Flugverbot belegt sind.
- am Sonntag Vormittag den 19 September, Acrominator (Gründhammer Markus) in Lienz eine kostenlose Vorstellung seines Acro Programmes gab. Bleibt nur zu hoffen dass es nicht zu viele Nachahmer gibt. Möchte nochmals allen in Erinnerung rufen - unter 200 Meter über Grund keine anormalen Flugmanöver mehr zu tätigen.
- nun bereits 26 Jahre vergangen sind als Rudi Girstmair am Sonntag den 29. Oktober zu seinem letzten Flug gestartet ist. Für alle Interessierten – am Schleinitzbach'l in Höhe der "Jungmann Siedlung" befindet sich ein "Marterl" welches an diesen Unfall erinnert.
- beim diesjährigen Dolomiten Mann unsere Daniela es tatsächlich schaffte als Vorfliegerin (only for Men) an den Start zu gehen und auch zu fliegen. Wahrscheinlich gibt es beim nächsten Dolomiten Mann bereits erstmalig einen Sextest zu bestehen – wer diesen dann wohl durchführen wird?
- gewisse Piloten (fliegender Koch) ihren Schirm am liebsten gleich im Hangar abstellen würden wenn sie könnten, so gesehen am Sonntag den 26. September als Rok seinen Paragleiter gekonnt über das Dach der Terrasse legte.



11. TERMINE UND EREIGNISSE:

Kirchtags Floign (Para + Delta)

02. Okt. 2004 (Sexten)

Cedlana Meeting (Para + Delta)

09 bis 10. Oktober 2004 (Ostrava)

Törggele Fliegen (Para + Delta)

31. Okt. bis 01 Nov. 2004 (Brixen)

Ausflug Bassano/Neapel (Para + Delta)

27. bis 30. November 2004 (Borso d. Grappa)

Ausflug Kroatien (Para+ Delta)

30. Nov. bis 05. Dezember 2004 (Vis – Brac)

Mot. HG + PG Meeting (Para + Delta)

25 bis 26. Oktober 2004 (Lienz)



12. EINFACH ZUM NACHDENKEN

Aufziehübungen mit nicht vorher sehbaren Folgen:

Senfter Alois mit Sohn Lukas tätigten am 27. Juli Aufziehübungen in einem Feld im Gemeindegebiet von Leisach, welches obendrein bereits gemäht war. Doch wie heißt es so schön : „ Es kann der Beste nicht in Frieden leben, wenn es dem bösen Nachbarn nicht gefällt !“

Was ist geschehen ? Die beiden Paragleiter spielten mit ihren Fluggeräten im Wind - dabei fiel die Kappe (zwangsläufig) immer wieder zu Boden bzw. mussten sie dem Schirm hinterher laufen. Plötzlich kommt eine vorbei spazierende Frau auf sie zu und sagt: „ verschwindet sofort aus der Wiese, denn da wird ja das ganze Gras bzw. der Boden beschädigt und die Tiere fressen dann das Futter nicht mehr.“

Obwohl die Wiese bereits gemäht war und auch die Einwilligung des Grundeigentümers vorlag – ließ die Frau dennoch nicht locker, ein Wort ergab das andere und schließlich drohte die Frau gar mit einer Anzeige. Nach einem mehr oder minder heftigen Wortwechsel und verbalen Attacken („ passens auf, sonst erschlägt sie noch der Schirm“ etc.) ging die Frau schließlich voll erzürnt davon und brachte tatsächlich den Vorfall zur Anzeige. Tags darauf begab sich Alois ebenfalls zur Gendarmerie um den Sachverhalt auch aus seiner Sicht zu erläutern bzw. darzustellen.

Faktum ist, dass die Anzeige getätigt wurde und nun die Sache gerichtsanhängig wird, denn jegliche Schlichtungsversuche sind vorerst einmal gescheitert. Die Gendarmerie zeigte für die Sportler Verständnis und gab nebenbei dazu zu verstehen - diese Frau sei ohnedies schon mehr als gut bekannt mit ihren Eigenheiten. Mitte August kam dann ein weiteres Schreiben ins Haus geflattert mitfolgenden Inhalt, die Anzeige sei nun zurück genommen und das Verfahren somit eingestellt.

Sichtliche Erleichterung kam bei den beiden Piloten auf - denn Aufziehübungen mit solchen Folgen hat wohl keiner der Piloten erwartet.



13. SICHERHEITSMITTEILUNGEN:

Paragleiten fordert jährlich 900 Verletzte:

Ausbildung und Ausrüstung schützen vor Gefahr. Paragleiten zählt nach wie vor zu den Risikosportarten. Wie das Institut „Sicher leben“ mitteilte, fordert das Gleitschirmfliegen in Österreich jährlich 900 Verletzte, im vergangenen Jahr starben sogar 10 Menschen. 80 % der Verunfallten zogen sich Knochenbrüche zu, jeder zweite Verletzte erleidet Verletzungen an der Wirbelsäule. Jeweils ein Drittel der Unfälle ereignet sich beim Start, in der Landephase oder während des Fluges. 78 % der Unfälle sind auf Thermikprobleme, Windböen und Turbulenzen zurück zu führen. „Sicher leben“ empfiehlt allen Paragleitern, ihre Ausbildung gewissenhaft zu absolvieren. Die Grundausbildung umfasst Theorie (Paragleiterkunde, Aerodynamik, Flugwetterkunde usw.) sowie Praxis. Selbstdisziplin und das einhalten der Sicherheitsvorschriften stehen an erster Stelle aller Maßnahmen.

Für den Paragleiter besteht Helmpflicht und Protektorpflicht für das Gurtzeug. Außerdem ist die Überprüfung der Ausrüstung alle zwei Jahre vorgeschrieben. Die Verwendung von Airbags wird empfohlen. „Nur wer den Sport wirklich beherrscht, kann Gefahren besser abschätzen“, sagt Rupert Kisser, Leiter des Institutes „Sicher Leben“.

P.S.: Im vergangenen Jahr starben in Österreich 10 Gleitschirmflieger, jährlich fordert das Gleitschirmfliegen 900 Verletzte, ausgehend von 9000 Sonderpilotenscheinen sind das immerhin fast 10 %. So wurde dieser Bericht in den Medien kolportiert, es gab weder eine positive noch eine negative Stellungnahme von den Verantwortlichen (Betroffenen, Areo Club, Flugschulen – Vertreter, Sektionsleiter) dazu rein gar nichts.

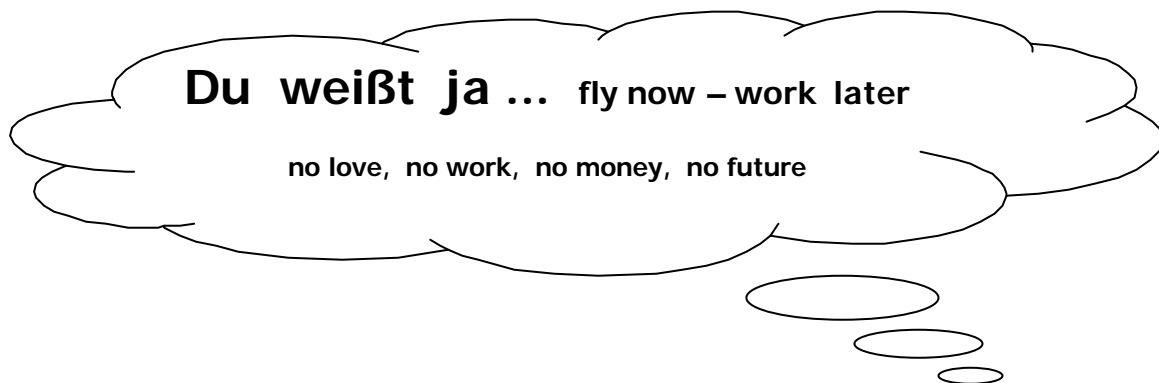
Einzig ein Sobek Helmut von der Flugschule Salzburg fasste diese Problematik an, rief deshalb zu einem runden Tisch zusammen - welchen die Vertreter des ÖAEC, DHV, Kuratorium sicher leben etc. folgen sollten aber nicht alle kamen wie zu erfahren war.

Ich bin der Meinung dass hier weder eine umstrittene Unfallstatistik angeprangert werden soll noch etwas beschönigt bzw. verheimlicht werden muß oder sollte – eher das Gegenteil ist der Fall
- denn die wirkliche Unfallbilanz liegt wahrscheinlich noch höher als die von den Medien kolportiert.

Denn viele weitere Unfälle gehen ohnedies als sogenannte Mountainbike bzw. als Kellerstürze oder Sonstiges in die Unfallstatistik ein bzw. werden erst gar nicht erwähnt oder ganz einfach in einer anderen Unfall Statistik aufgenommen bzw. untergebracht.

Diskussionen um die veröffentlichten Statistiken zu beschönigen bzw. zu entkräften, bringen unseren Sport nicht wirklich weiter - Angesagt ist deshalb die Probleme bei der Wurzel zu beheben, dazu zählt einmal eine solide und seriöse Grund und Sonderpiloten Ausbildung durch die Verantwortlichen Flugschulen. Weiters das immer wieder notwendige aufzeigen von Fehlern und Problemen der Piloten und nicht zuletzt einmal mehr der Appell an die Eigenverantwortlichkeit jedes einzelnen unter uns.

S Startplatz Kollnig: Trotz aller Abmachungen und errichteter Absperrungen befinden sich nach wie vor Schafe im ausgewiesenen Startgelände und damit verbunden ergibt sich auch das Problem der Verschmutzung des Startplatzes durch die Tiere. Nicht nur dass die Schirme im Dreck ausgelegt werden müssen, es gibt auch die Gefahr des ausrutschen's während des Startlaufes bzw. während des herum gehen's am Startgelände bedingt durch die notwendigen Startvorbereitungen. Hier helfen auch keine wie auch immer gearteten Rechtfertigungen und Entschuldigungen seitens des Grundeigentümers. Ich werde weiterhin darauf ein Auge werfen damit in Zukunft der ausgewiesene Bereich des Startplatz Kollnig auch wirklich frei von Tieren bleibt um eine unnötige bzw. ungute Bekanntschaft (Attackierung) mit diesen unseren Piloten zu ersparen.



but time to fly!

Kunstflug zu archaischen Klänge

Für Sonntag den 20. Juni war eine zweite Auflage der Kunstausstellung am Landeplatz geplant. Doch wie heißt es so schön – es kommt immer anders – denn das Wetter spielte wie schon des öfteren in diesem Jahr ganz einfach nicht mit. Schwere Regenfälle kündigte der Wetterbericht für die Nacht von Samstag auf Sonntag an und tatsächlich traf diesmal die Vorhersage auch zu – Regen ohne Ende – und so musste die Ausstellung kurzerhand auf den Sonntag 01. August verschoben werden.

Bereits zum zweiten Mal ging eine Kunstausstellung der etwas anderen Art am Areal der Flugschule Girstmair über die Bühne. Heimische und auswärtige Flugpiloten präsentierten vergangenen Sonntagnachmittag ihre Werke. Dr. Idoosorgte für den passenden musikalischen Rahmen mit seinen Didgeridoos!

Wer behauptet, dass Piloten in ihrer Freizeit nichts anderes im Kopf hätten als ihre fliegerischen Höhepunkte? Sieben von ihnen traten am Sonntag den 01. August den Gegenbeweis an. Sie fröhen nämlich neben der Fliegerei noch einem anderen, kreativen Hobby – der Kunst. Die Möglichkeit, ihre Kunstgegenstände nicht nur Freunden und Familie, sondern einem öffentlichen Publikum präsentieren zu können, bot ihnen Bruno Girstmair, Chef der Lienzer Flugschule.

„In erster Linie sind die Aussteller Amateure. Ich wollte ihnen eine Chance geben und habe deshalb unser schönes Gelände für eine kleine Kunstausstellung zur Verfügung gestellt“, begründet der Flugchef dieses Event. Doch Girstmair verfolgt noch einen anderen Gedanken mit diesem „Kunstflug“, der bereits letztes Jahr ein voller Erfolg war. „Natürlich steht die Ausstellung im Vordergrund, aber indirekt sollen die Besucher auch auf den Flugsport aufmerksam gemacht werden“, verriet er. Denn Flugwettbewerbe und dergleichen würden die Massen nicht mehr begeistern können, und so habe er sich für einen etwas anderen Marketing-Weg, für die Fliegerei entschieden.

Und die Entscheidung gab ihm Recht. Zahlreich kamen die (Kunst)Interessierten den ganzen hochsommerlichen Sonntag über, bestaunten die einzelnen Stücke und kauften auch welche. Und zu sehen gab es viel. Christl Schmidt (Kassel), Klaus Hainzer (Lienz) und Barbara Wernisch (Matrei) bildeten die „Malergruppe“ unter den Flugkünstlern. Acryll- und Ölbilder, die beispielsweise den Obersee, die Stabanthütte, Steilspiralen und auch eindrucksvolle Phantasiemalereien zeigten, waren gern und viel gesehen bei den Zuschauern.

Der Drachenflieger und Bildhauer Hans-Peter Profunser (Berg/Drau) stellte unter anderem einen liegenden Frauentorso und Flugbilder aus den Anfangsjahren der Drachenfliegerei im Jahre 1976 aus, was allgemeines Interesse an diesen „Relikten“ hervorrief. Wie bereits letztes Jahr, so war der „Tonformer“ Wolfgang Rainer-Pranter aus Arnbach auch heuer wieder mit von der Künstler-Partie. Großaufnahmen von Rosen, farbenprächtigen Blumenwiesen und vom Großglockner sah man auf dem Ausstellungsplatz des kroatischen Pressefotografen Ivan Soldo.

Mit indianischen Kunsthandwerken beeindruckten Julia Obermaier und Renato Zubic aus Lienz die Leute. Angefangen von Leder-Traumfängern und Anhängerketten aus Tierknochen bis hin zu selbst bemalten Pfeifen und Muscheln war eine große Auswahl an indianischen Kunstwerken vorhanden. Dekorationen und Skulpturen aus Treibholz fertigt Claudia Lenzhofer (Innsbruck) an. In einem eigenen Pavillon konnten die Besucher ihre Kunstgegenstände, wie z.B. Engel, Tische, einen Paragleiter und einen Adler aus Treibholz, betrachten.

Nicht nur das Wetter, auch Dr. Idoe alias Bernd Lumassegger spielte mit! Mit den wunderbaren archaischen Klängen, die er seinen drei Didgeridoos vier Stunden lang entlockte, unterhielt er die Besucher und wurde in Kürze zum Publikumsmagnet schlechthin. Für Girstmair ein erfolgreicher Tag, der im Sommer 2005 wiederholt werden soll: „Ich werde erstmals abwarten, wie die Resonanz der Leute ausfällt, aber ich kann mir gut vorstellen, das nächstes Jahr nochmals zu veranstalten.“ Und wiederum soll es ein besonderes Zuckerl, wie heuer Dr. Idoe, geben!

Magdalena Girstmair

Nicht der Unfall welcher passiert ist gefährlich, sondern alles was danach auf einen zukommt?

Tödlicher Absturz:

Hier nun mein Bericht über den leider tödlichen Paragleiterunfall von Guido Rauter.

Guido Rauter (49) flog am 17.7.2004 mit einem 1-2 Schirm (effect von prodesign) auf der Gerlitze. Er konnte zweimal Top – landen.

An diesem Tag herrschte Westwind, es war „rupfig“, also etwas turbulent in der Luft, aber nicht so stark, denn immerhin befanden sich wie meist im Hochsommer massenhaft Paragleiterpiloten am Himmel.

Guido startete sein letztes Mal korrekt nach Westen. Er flog aber nicht über die Seilbahn, die zum Gipfel führt, sondern drehte vorher nach Süden über den relativ flachen Teil des Gipfelareals. Dabei bekam er einen seitlichen Klapper. Vermutlich ist dort auch leichtes Lee gewesen. Gleichzeitig strömen aber vom Süden thermische

Ablösungen herauf. Er konnte den Klapper nicht ausgleichen. Manche meinen, er hätte die andere Seite überzogen. Jedenfalls kippte er (negativ?) weg und bombte direkt unter dem Südstart ein. Sofort zu Hilfe geeilte Paragleiter leisteten vergeblich erste Hilfe, denn Guido erlitt einen Genickbruch, war sofort tot.

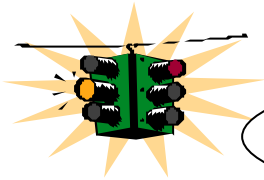
Ein massiver Klapper in 20 bis 30 Meter Höhe ist offenbar sehr gefährlich.

Guido hinterlässt zwei jugendliche Kinder und seine Gattin will versuchen, den Betrieb der Buggybahn aufrechtzuerhalten. Und eben dort werden wir Guido sehr vermissen, denn er war außerordentlich zuvorkommend, wenn wir dort parkten und unsere Fliegerweisheiten bei einem Bierchen ausgetauscht haben.

Jutta Pischelsberger

Drachen Tandem Unfall mit katastrophalen Ausgang:

Ein Tödlicher Tandem Drachenunfall ereignete sich Anfang September in Nordtirol. Ein erfahrener Einheimischer Tandem Drachenpilot startete auf einen wie zu erfahren war, schwierigen Startgelände bei nicht idealen Windverhältnissen – der Pilot streifte beim Startlauf am Boden und kam dadurch bedingt nicht frei und stürzte anschl. 150 Meter ab. Der Verantwortliche Pilot und der Passagier erlitten bei diesen Unfall Tödliche Verletzungen.



**Betreff: WINDENSCHLEPP UND
- MOT. HG + PG**

Mot. HG + PG:

Ich kann euch nun die erfreuliche Mitteilung zukommen lassen dass mit 15. September dieses Jahres die Mot. HG + PG und das Windenschleppen in Österreich nun Gesetzlich etabliert ist. Ein langjähriger Kampf gegen Widerstände und Verhinderer aus vielen Lagern hat nun doch noch zum Erfolg geführt. Noch vor Jahren als Spinner und Fantasten abgestempelt hat die Vorgangsweise der "ARGE" gezeigt, dass mit dem nötigen Durchsetzungsvermögen vieles erreicht werden kann.

Alle Mot. Interessierten werden deshalb gebeten sich vorerst noch mal ein wenig in Geduld zu üben, bis spätestens zu Beginn der Flugsaison 2005 werden die dazu notwendigen Strukturen vorhanden sein. Nichtsdestotrotz werden alle Interessierten gebeten bei der zukünftigen Ausübung dieses Sportes Vernunft walten zulassen. Um einen Mot. HG oder PG zu fliegen braucht es mehr als nur einen SOPI mit Mot. Erweiterung – denn die Neider und Verhinderer sitzen nach wie vor in den Startlöchern bereit - um irgendwo wieder einhaken zu können. Es liegt also an jedem einzelnen Piloten selbst wie unser Sport in der Öffentlichkeit dazu vertreten wird.

Alle unsere Mot. HG + PG sind wieder herzlichst eingeladen in der Zeit von 24 bis 26. Oktober zu einen gemeinsamen Treffen welches am Landeplatz statt finden wird daran teilzunehmen. Unser letztes Treffen im Mai dieses Jahres in Stainz (Steiermark) war ein voller Erfolg. Eine diesbezügliche Einladung ergeht an alle Mot. HG + PG Piloten in den nächsten Tagen.

Als weiteren Programmpunkt wird für alle Piloten die Möglichkeit angeboten am Weltersten Dreikomponenten Aktiv Drachenflugsimulator (Seil) den Rettungsschirm Wirklichkeitsnah und vor allem Gefahrlos zu werfen. Für alle die ihre Flug Berechtigung (SOPI) verlängern wollen (Ablaufdatum beachten), besteht hier ebenfalls die Möglichkeit dazu.

Weiters gibt es Informationen über die Legalisierung der Mot. HG + PG sowie über den Bereich des Windenschlepp in Österreich, denn seit 15. September sind die Mot. HG + PG und das Windenschleppen als ein fester Bestandteil im Österreichischen Flugsport (Zuständigkeit ÖaEC) integriert.

Nicht zu vergessen wäre natürlich der gemütliche Teil, für Speis und Trank ist ebenfalls gesorgt.

Auf dein kommen freut sich wie immer die ARGE Mot. HG + PG (Stocker Willibald – Taurer Karl und meine Wenigkeit)



Die „Flash News“ sind auch über das "WWW" abrufbar! Mausclick 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 - viele schöne Herbstflüge und immer ein "Gut Land"
wünscht dir
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.



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

Taxikrieg in Greifenburg:

Nach wie vor kein Ende in Sicht im Taxistreit und zum Handkuss kommen wie immer die zahlenden Piloten, welche eigentlich nur ganz banal ausgedrückt einfach nur zum Startplatz hoch wollen? Fahr doch mit mir mit – da ist's billiger – statt 6.- kostet es bei mir nur 4.- Euro und dazu kommt noch dass die Piloten fast in den dafür bereitstehenden Taxi Bus genötigt werden. Eine ungute Erscheinung für den Piloten welcher in den Konflikt kommt, fahre ich mit den einen ist dann womöglich der andere beleidigt.

Es gab schon viele Schlichtungsversuche von vielen Seiten, Gerichtliche Abhandlungen, Einflussnahme durch Politik und Wirtschaft etc. doch es geht wie immer um's liebe Geld und da hört halt Bekannterweise die Vernunft bei den Leuten auf?

Wie zu erfahren war wurde das alteingesessene Greifenburg Taxi Unternehmen Mayer ganz einfach ausgesperrt, das heißt keine Einfahrt mehr in das Campingareal (Privatgrund). Hier dürfen nur mehr die Unternehmen "Putzl und Baumgartner" einfahren – die übrigen Anbieter müssen am Parkplatz vor dem Campingareal vorlieb nehmen – Denn der Eigentümer des Campingareals ist nebenbei auch noch Bürgermeister der Gemeinde bzw. anderer Ämter. Übrigens die Fa. Unterdünhofen hat den Transport von Drachen und Paragleiter Piloten (40 Sitzer Bus) zum Startplatz hoch bereits komplett eingestellt?

So kostet nun die Auffahrt mit Putzl und Baumgartner € 6.- plus € 4,50 Start und Landegeld will einer noch zum oberen Startplatz hinauf kostet dies weitere € 1,50 So verlangt Taxi Maier für dieselbe Auffahrt aber nur € 4.- ein heiß umkämpfter Wettbewerb und das wahrlich um jeden Gast.

Wird hier etwa gar an einer Art Monopolstellung gebastelt, alle Vereine Flugschulen Flugreisen etc. werden mit einem Vertrag konfrontiert welcher vom Start Landegeld bis hin zum Taxidienst Camping etc. alles includiert. Wie zu vernehmen war, wurde gar schon daran gearbeitet die Strasse mit einer Mautpflicht (Schranken) zu belegen, scheiterte aber letztendlich am Widerstand des Bürgermeisters der Gemeinde Berg (ÖVP) schließlich liegt das gesamte Gelände doch zu 2/3 in der Gemeinde Berg ein.

Vorerst wird nun wieder Ruhe im Greifenburger Taxistreit einkehren, denn die heurige Flug Saison ist mehr oder minder gelaufen und bis zum Frühjahr April (Saisonstart 2005) wird noch viel Wasser die Drau runter fließen. So bleibt nur zu hoffen dass es bis zum Start der nächsten Saison eine für alle Seiten akzeptable Lösung geben wird – welche den Piloten einmal billigere Fahrpreise beschert und zugleich ein Ambiente bietet welches eine Auffahrt mit dem Taxi zu einen Erlebnis werden lässt und dazu motiviert gerne wieder zukommen.

Der Traum vom Fliegen

Sie haben Felle getragen,
mit Steinen Feuer geschlagen.
Sie haben Leinen gewoben
Und auf Papyrus geschrieben.
Sie haben Eisen geschmiedet
Und Burgen gebaut.
Bücher gedruckt, Dampf gefesselt,
sind mobil geworden.
Sie haben das Atom entdeckt
Und den Mond erobert.
Aber einen ihrer größten Träume haben
Die Menschen erst im letzten Drittel
Des 20.Jahrhunderts verwirklicht:
So frei wie ein Vogel zu fliegen !

