

Flash News

...das Szenen Blatt

Nr. 113

Ausgabe 1
März 2006

FLIEGER ÄRZTE:

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:

27. Juni 2006

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 | 8. AUFRÜSTUNG |
| 1. UNFÄLLE & STÖRUNGEN | 9. WORÜBER MAN SPRICHT |
| 2. OBERSTER RICHTSCHOF | 10. KLATSCH UND TRATSCH AM LANDEPLATZ |
| 3. TIEFFLÜGE DER BESONDEREN ART | 11. TERMINE UND EREIGNISSE |
| 4. ZUR KASSE BITTE | 12. EINFACH ZUM NACHDENKEN |
| 5. ERLEBNISBERICHT EINES HG - PILOTEN | 13. SICHERHEITS MITTEILUNGEN |
| 6. MOT. HG + PG SZENE LEBT | 14. TIPPS UND TRICKS |
| 7. FASZINATION FLIEGEN | 15. ENDE GUT ALLES GUT |

TONBAND DIENST: 0900 - 91 15 66 06

METEO EXPERTS LIENZ: 0 4852 - 62 511
INTERNET: www.osttirol-online.co.at/wetter

PERSÖNLICHER AUSKUNFTSDIENST:

0900 - 970 940

WETTER HOTLINE: 0900 - 511 599
AUSTRO CONTROL: 01 - 17 03 - 0



00. IN EIGENER SACHE:

In Deutschland gibt es gar keine Tödlichen Unfälle: So einer Aussage wäre eigentlich nichts mehr hinzu zufügen, käme sie nicht rein zufällig vom Deutschen Hängegleiter Verband höchst persönlich. Da zu diesem Thema weder eine Zeitschrift wie Fly & Glide oder Gleitschirm-Magazin noch irgendwelche anderen Fachzeitschriften objektiv Stellung nehmen, will zumindest ich dieses heikle Thema ein wenig durchleuchten.

Alleine im heurigen Jahr, welches gerade einmal 3 Monate alt ist, verunglückten bereits in den Monaten Jänner und Februar gleich 3 Paragleiter-Piloten tödlich - siehe dazu unter Punkt 01. Unfälle.

Dabei hat die Flugsaison noch gar nicht einmal richtig begonnen und es gibt bereits die ersten tödlichen Unfälle zu vermelden. Dazu kommen noch die Unfälle welche sich nun auch verstärkt in der motorisierten HG + PG Szene ereignen. Ungewöhnlich allemal, denn gerade in der Winterzeit halten sich an und für sich die Startbewegungen mehr oder minder in Grenzen und damit verbunden auch zwangsläufig die Unfallzahlen. Was ist eigentlich los werden sich nun viele unter uns zu Recht fragen, ist denn das Fliegen wirklich so gefährlich oder woran liegt es wirklich?

Jeder Pilot, der sein Leben bei einen Flugunfall verliert, ist ein Unfall Toter zuviel. Daher sind Bilanzen über den Flugsport niemals ein Grund zum Jubeln.

Ich erinnere hier an die Feststellung vom Oktober letzten Jahres, worin der DHV wörtlich aussagte, **dass es in Deutschland überhaupt keine Tödlichen Unfälle gibt**. Die Realität dazu sieht aber leider etwas anders aus, als die vom DHV suggerierte Wunschkonstruktion.

Ich will hier erst gar nicht auf die Erklärungsversuche der Verantwortlichen eingehen, Tatsache ist und bleibt, dass die offiziellen und auch inoffiziellen Unfälle sowohl verursacht von Deutschen als auch von anderer Nationalitäten – ganz egal in welchem Land auch immer – einfach zu hoch sind und jeder einzelne Unfall eben zuviel ist.

Mir geht es hier nicht um Schuldzuweisungen, sondern allein um die Tatsache – **dass solche unsachlichen Rechtfertigungsversuche und Beschönigungen und auch jegliche selbstgefälligen Statistiken uns nicht wirklich weiter bringen**. Wenn manche unter uns damit nicht umgehen können soll es mir auch Recht sein - aber es ist für mich zumindest die Pflicht, auf diese Missstände hinzuweisen. **Schönrederei mag sich zwar vor den Mitgliedern und in den Medien gut verkaufen lassen** - sie ist aber der ganzen Angelegenheit (Unfall Aufarbeitung) selbst sicher nicht dienlich – auch das muss hier einmal entschieden gesagt werden.

An und für sich sollte es das Thema Unfallerhebung in der HG – PG Szene nach Meinung vieler unserer Piloten überhaupt nicht geben, bzw. sollte es besser gar nicht aufgegriffen werden. Denn die meisten unter uns melden weder Unfälle noch reden sie darüber (außer im Wirtshaus oder Clubabend). So ist es nicht verwunderlich, dass dann plötzlich Unfälle mit tödlichem Ausgang aufgezeigt werden, die es aber in der offiziellen Statistik gar nicht gibt bzw. deshalb auch gar nicht existieren können - dass ist wohl mehr als peinlich – nicht wahr?

Hat in Österreich noch vor vielen Jahren ein Staud Ossi in mühevoller Kleinarbeit über Jahre hinweg eine Unfallerhebung mit anschl. Analyse und Empfehlungen heraus gegeben, so passierte in den letzten Jahren diesbezüglich fast gar nichts mehr. Was nicht etwa heißen soll, dass die Unfälle deshalb etwa gar weniger wurden, ganz im Gegenteil. Der Weg der dann von den Verantwortlichen eingeschlagen wurde, war relativ schnell und leicht gefunden. Denn man übergibt diesen Aufgabenbereich wie auch andere einfach an den DHV – denn die werden sich dann ja schon darum kümmern und wir sind darüber hinaus wieder eine weitere ungute Arbeit los geworden, was dann heraus kommt zeigt ja die Praxis:

In Deutschland gilt derjenige als viel gefährlicher, der auf den Schmutz hinweist, als der, der ihn gemacht hat. (Carl von Ossietzky)

Ich bin wahrscheinlich einer der wenigen, der über die vielen Jahre hinweg unentwegt die Unfälle -zumindest im Raum Osttirol und Oberkärnten - soweit wie möglich lückenlos erfasst. Ich habe in der Vergangenheit schon mit vielen Anläufen versucht, eine zentrale Erfassung für alle Unfälle, welche in Österreich passieren, einzurichten. Das diese Vorgangsweise von mir, also das Erfassen, Aufzeigen und Dokumentieren der Unfälle, bei vielen nicht gerade auf Gegenliebe stößt, ist mir auch klar.

So wurden auch im vergangenen Jahr wieder mehrere Gespräche darüber geführt, Bundessektionsleiter für Hänge- und Paragleiter, Siess Herbert, hat sich bereit erklärt, hier nun auch tätig zu werden.

Bei einem weiteren Treffen im vergangenen Herbst wurde vereinbart, dass die Unfallerhebung in Österreich nun (wieder mal) neu geregelt werden muss. Die bisher angewandte Praktik, einfach alles an den DHV weiter zu delegieren, hat sich für mich als nicht zielführend erwiesen. Mir geht es um die Sache selbst, nämlich eine drastische Verringerung der Unfallzahlen. Dazu bedarf es aber vorbeugender Maßnahmen und dazu zählt unter anderem eine eigenständige österreichweite zentrale Erfassung, mit der dazu notwendigen Analyse der einzelnen Unfälle. Anschl. erfolgt die Herausgabe eines Maßnahmen-Katalogs, um eben aus den ereigneten Unfällen auch entsprechende Konsequenzen (Lehren) für alle in der Zukunft ziehen zu können bzw. diese dann auch umzusetzen.

Selbstverständlich wird auch weiterhin mit dem verantwortlichen Sicherheitsreferenten des DHV und anderer Verbände und Institutionen ein Austausch bzw. eine Auswertung mit dringend notwendiger Analyse und Veröffentlichung von Empfehlungen durchgeführt.

Damit sich die negativen Schlagzeilen vom letzten Jahr heuer nicht wiederholen, ist auch jeder einzelne unter uns aufgerufen, sich in Bedachtsamkeit und Zurückhaltung zu üben. Erfahrene Piloten sollten sich auf Flugaufgaben beschränken, welche dem Können angepasst sind und Anfänger sind aufgerufen, sich nur bei wirklich einwandfreien Verhältnissen in die Luft zu begeben.

So hat z.B. nun der verantwortliche Flugplatzbetreiber in Greifenburg auf die hohen Unfallzahlen der letzten Saison reagiert und erste Änderungen bereits umgesetzt. Ein erster wichtiger Schritt, aber weitere müssen

unbedingt folgen und das nicht nur im Flugeldorado Greifenburg. Auch die verantwortliche Flugschule, welche im Fluggelände Greifenburg einliegt, ist im Zugzwang, längst überfällige und unbedingt notwendige Maßnahmen umzusetzen, damit die höchstmögliche Sicherheit im Flugbetrieb für die Zukunft gewährleistet ist.

Ich werde auch weiterhin alle Unfälle systematisch erfassen und meine Tätigkeit hierzu sogar noch weiter ausbauen und alle Unfälle auch außerhalb von Osttirol und Oberkärnten, welche mir zugespielt werden, in den „Flash News“ aufnehmen. Pfister Andreas und Siess Herbert werden dann die eingehenden Unfalldaten österreichweit zentral verwalten und dementsprechend am Jahresende auswerten und auch veröffentlichen.

Deswegen ist jeder einzelne unter uns aufgerufen, hier selbst aktiv zu werden! Nicht Wegschauen ist angesagt, sondern aufzeigen und noch was - von alleine geht's nicht, es braucht auch hier deine Mithilfe.

L **TZ - Lufttüchtigkeits Zeugnis:** Eine lang geforderte Maßnahme war für mich immer der gänzliche Wegfall eines LTZ, aber in den gewissen Etagen wird darüber anders gedacht und auch gehandelt, was dabei heraus kommt, bekommt unsereiner nun teuer zu spüren.

So wird auch hier eine weitere Kostensteigerung auf uns zu kommen, denn trotz aller Einwände wurde in der ZLLV vom 15. Dezember 2006 verankert, dass es für alle Tandem-Geräte auch weiterhin ein LTZ erforderlich ist.

Hat in der Vergangenheit eine Ausstellung eines LTZ durch Herrn Zach Wolfgang noch € 7.- gekostet, so wurden bei der Vorschreibung nach Inkrafttreten der ZLLV (Dezember 2005) die Antragsteller richtiggehend sprachlos.

Denn anstatt der bisherigen € 7.- kommen nun € 60.- an Gebühren plus € 13.- Stempelgebühr dazu.

Für einen Verwaltungsakt, bei welchem es wohl einen Erklärungsnotstand gibt. Wahrscheinlich werden damit wieder ein paar Leute beschäftigt und natürlich nicht zu vergessen kommt „ein wenig Geld“ in die leeren Kassen.

J **Jahres Check:** Auch hier wird nun ein Weg beschritten, welcher den Verwaltungsaufwand weiter erhöht und nicht zu vergessen auch die Kosten. Denn in Zukunft muss jeder "offizielle" Checkbetrieb in Österreich ein Protokoll vom Kunden ausfüllen lassen, die Haftpflicht-Versicherung überprüfen und nicht zu vergessen € 30.- an Verwaltungsabgabe kassieren. Dann wird das Formular an den Aero Club zur Kontrolle bzw. Aufbewahrung weiter geleitet.

C **heckflug:** Auch hier kommt es voraussichtlich zu gravierenden Änderungen in der Zukunft. Bedingt durch die vom DHV im Herbst letzten Jahres durchgeführte einseitige Abänderung in der Überprüfungsflug-Regelung hatte das nun (leider) auch Auswirkungen in Österreich nach sich gezogen. Ich möchte hier nur so viel vorweg schicken, dass die Einflussnahme in dieser Causa von der Kommunalen- über die Landesebene bis hin zum Verkehrsministerium reichte. Ich habe mich immer für eine Beibehaltung der 3 Jahres-Checkflugregelung ausgesprochen, voraus gesetzt, dass auch alle Flugschulen diese Verlängerung den Vorschriften entsprechend korrekt durchführen - welches in der Praxis aber immer wieder zu vielen Beanstandungen u.a. auch des DHV und auch vieler genepter Piloten geführt hat.

Nach langer Diskussion und auch der Meinung der meisten Piloten entsprechend, gab es für mich nur zwei Lösungsansätze: weiterhin Beibehaltung in der bisherigen Form oder gänzlicher Wegfall des Checkfluges. Eine Regelung, wie sie vom DHV vorgeschlagen und nun in Deutschland auch zur Umsetzung gelangt, ist eine Farce! Denn in Deutschland kommt nun anstelle eines Checkfluges die Regelung : 10 Flüge, die vom Scheininhaber im Flugbuch nun selbst betätigt werden können.

Hier ist ein weiterer Kommentar überflüssig, den kann sich jeder verantwortungsbewußte Pilot selbst machen inwieweit so eine Regelung auch zielführend ist. Ich spreche mich daher für den generellen Wegfall des Überprüfungsfluges aus.

Letzteres wird nun wohl auch umgesetzt werden, was auch im Sinne der meisten unserer Piloten ist, aber nicht unbedingt zur Freude der Flugschulen (Geschäft). Die Verlängerung in der bisherigen Form bleibt aber nach wie vor für alle Tandempiloten und Fluglehrer aufrecht. Trotzdem sollte nicht vergessen werden, dass die Flugschulen dafür da sind, auch weiterhin den Piloten bei Problemen oder bei einer notwendigen Hilfestellung unverbindlich mit Rat und Tat bei Seite zu stehen.

So kommt es nun zu einer weiteren Liberalisierung im Flugsport - inwieweit sich diese Entwicklung bewährt, wird wohl zum einen an jedem einzelnen Piloten liegen und zum anderen wohl auch erst die Zukunft zeigen.



01. UNFÄLLE & STÖRUNGEN:

Sillian: Am Samstag den 04. Feber startete ein 39-jähriger deutscher Paragleiterpilot vom Startplatz Thurntaler. Aus bisher unbekannter Ursache (Acro- Manöver) verlor der Pilot bei einer Steilkurve die Herrschaft über sein Fluggerät. Er stürzte praktisch ungebremst auf den gefrorenen Boden eines Feldes im Sillianer Ortsteil Schlittenhaus. Für den Piloten gab es keine Rettung, er verstarb unmittelbar nach dem Aufprall am Boden.

Fieberbrunn: Am Sonntag den 08. Jänner startete ein 28-jähriger Fieberbrunner Paragleiterpilot vom Startplatz Lärchfilzkogel zu einen Flug. Rund 50 Meter über dem Landeplatz bei der Talstation Streuboden klappte der Schirm auf der halben Seite ein. Der Pilot stürzte in einem steilen Kreisflug auf die Abfahrtspiste. Der Schwerverletzte wurde vom "C 4" in das Krankenhaus St. Johann geflogen.

Lanzarote: Auf der Kanareninsel kollidierte Mitte Jänner ein Deutscher und ein Niederländischer Gleitschirmpilot. Bei diesem Zusammenstoß kamen beide Piloten ums Leben.

Leogang: Am Mittwoch 22. Feber startete ein Paragleiterpilot im Rahmen einer Skishow in Leogang (Asitz) zu einen Nachtflug. Der Pilot flog dabei direkt in ein Liftseil und wurde dabei unbestimmten Grades verletzt. Der Pilot wurde nach der Erstversorgung mit der Rettung in das Krankenhaus eingeliefert. Der Unfall wurde von einen holländischen Urlaubsgast per Video dokumentiert.

Sexten: Am Samstag 11. März startete Lanzinger Manfred mit seinem Paragleiter zu einen Show- Nachtflug. Bedingt durch Rückenwind gelang es den Piloten nicht, abzuheben und kam dabei zu Sturz. Der Pilot brach sich den Fuß, er wurde nach der Erstversorgung in das Krankenhaus nach Innichen gebracht.



02. OBERSTER GERICHTSHOF ???

Schlagzeile vom 1. März 2006: So schön es ist, einmal Ikarus zu spielen, so gefährlich kann Paragleiten mitunter leider auch sein. "Ikarus" trug Skischuhe und legte eine Bruchlandung hin!

"**Alles easy und super**" ließ man einen deutschen Urlauber wissen, als der bei einer Flugschule in Tirol um einen Tandemflug mit einem Paragleiter anfragte. Kein Problem, dass der Mann schwere Skischuhe trug. Kein Problem auch der Neuschnee am Startplatz. Die Folgen waren verheerend: Absturz, schwere Verletzungen. Man traf sich bei Gericht wieder.

Der Urlauber war mit seiner Lebensgefährtin im Dezember 2002 mit Skiern unterwegs, als sie die Flugschule entdeckten. Sie erkundigten sich nach Tandemflügen. **Dort drängte man zum schnellen Start, war hauptsächlich am Geschäft interessiert. Mögliche Gefahren eines solchen Fluges waren kein Thema.** Auch nicht, dass der Urlauber schwere Skischuhe trug, die ihn behinderten.

Beim Startplatz, wo noch dazu Neuschnee lag, passierte es dann: Da ihn das Schuhwerk am Laufen hinderte, stolperte der Urlauber, das Gurtzeug verwickelte sich. Pilot und Kunde hoben zwar ab, doch die Gewichtsverteilung stimmte nicht mehr. Überdies waren die beiden Männer ziemlich schwer, der Schirm am Rande der Belastbarkeit.

Die beiden stürzten in eine Baumgruppe, der Urlauber zog sich Wirbelverletzungen zu. Er klagte auf 10.000.- Euro Schmerzensgeld. Und bekam jetzt beim Obersten Gerichtshof Recht. **Paragleiten ist eine Risikosportart, heißt es in dem Urteil. Kunden eines Tandemfluges müssen deshalb über mögliche Gefahren aufgeklärt werden.** Und das ist im konkreten Fall nicht passiert. Es hieß ja nur, alles wäre "easy und super". Ein ernstes Gespräch vor dem Flug hätte vermutlich das Geschäft verdorben.

P.S.: Leider geht nicht hervor, welche Kosten die ganzen Verfahren alle Instanzen hindurch gekostet haben. Hinzu kommen noch - Gutachter, Rechtsanwälte, Sachverständige, Gerichtskosten, Zeugenladungen, Lokalaugenschein etc. Bleibt nur noch die Frage offen: wer soll (muss) das alles bezahlen - die **Versicherung** genau richtig?? Das heißt in der Praxis **du und ich** mit den nächsten immer weiter steigenden Prämien erhöhungen und wer hat dabei gut verdient sprich abgesahnt – genau richtig - außer dem -betroffenen Piloten alle anderen der hier oben aufgeführten Personen.

Anmerkung: Möchte hier noch folgende Erkenntnis anbringen: Der größte Teil aller Tandemunfälle passiert nicht etwa weil der verantwortliche Pilot zu wenig Fachkenntnisse hat oder irgendwelche anormalen Abstieghilfen etc. nicht ausreichend beherrscht, sondern ist zu fast 99 % an der fehlenden **charakterlichen Festigkeit** eines jeden einzelnen Tandempiloten zu suchen. (**Fehlendes Verantwortungs-Bewusstsein, fehlende Konsequenz, fehlende Grundsätze, fehlende Disziplin, kein Pedant etc.**)

Hier spreche ich die von einigen Initiatoren geforderte Notwendigkeit an, um bei allen zukünftigen Tandemanwärtern einen Eignungstest zwingend vorzuschreiben. Jeder Anwärter soll in Zukunft bevor er überhaupt mit der Tandemausbildung bei einer Flugschule beginnen darf, einen Eingangstest

im Zillertal

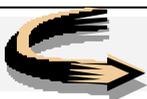
absolvieren. Der Grund für diese neue Regelung ist unter anderem, so die Initiatoren, in der **Befangenheit der Flugschulleiter gegenüber den Anwärtern, aber auch in der fehlenden Fachkenntnis** zu suchen. Übrigens: der Preis für diesen Überprüfungsflug soll sich auf ca. Euro 30.- belaufen und ist vom Ausbildungsanwärter zu bezahlen. Diese Regelung ist ebenso auch bei Tandem-Hängegleiter-Anwärtern sinngemäß anzuwenden.

Ich habe mich immer gegen solche diskriminierenden Maßnahmen gegenüber den Flugschulen bzw. Lehrern (sprich Bevormundung) ausgesprochen. Tatsache ist, dass der bereits bestehende Eingangstest und auch die bestens ausgearbeiteten Ausbildungsvorschriften nur in die Praxis umgesetzt werden müssen.

Die hier von mir angesprochene und auch dringend notwendige charakterliche Festigkeit kann man (leider) nicht mehr erlernen, die muss ein jeder selbst schon mitbringen – ist diese nicht vorhanden, ist der nächste Tandemunfall bereits vorprogrammiert.

Hier ist u.a. die Aufsichtsbehörde gefordert, welche die diversen Unternehmen ins Visier nimmt, wo sich denn verstärkt Unfälle häufen und Bescheide entzieht, wo strafrechtliche Verurteilungen bereits vorliegen. Auch die Flugschulen haben die Möglichkeit, bei der immer wiederkehrenden 3 -jährigen Verlängerung der Lizenz die verantwortlichen Piloten in Punkto Sicherheit dementsprechend zu instruieren.

Übrigens : bei mir ist es schon lange eine Selbstverständlichkeit, dass jeder Tandem- Passagier vor Flugantritt eine Simulatoreinweisung durchführen muss. Desweiteren bekommt dieser noch vor Flugantritt ein extra angefertigtes Merkblatt mit speziell darauf vermerkten Hinweisen zu lesen. Damit es anschließend auch wirklich "easy und super" in die Luft gehen kann. Dieses Infoblatt kann auf Anforderung jederzeit gerne zugesandt werden.



03. TIEFFLÜGE DER BESONDEREN ART:

Hubschrauber Tiefflug am Zettlersfeld: Es war Freitag der 20. Jänner 2006 als ich mich kurzerhand entschloss, einen Gleitschirmflug vom St. Mandl aus durch zu führen. Grund - eine Gruppe von Paragleiterpiloten aus dem Raum Wolfsberg waren auf der Durchreise und wollten noch schnell einen Flug ebenfalls vom St. Mandl aus durchführen. Einige Piloten waren gerade mit ihren Startvorbereitungen beschäftigt, andere flogen bereits und wir saßen gerade bei einem Getränk auf der Panorama-Terrasse. Es war ein wunderschöner Wintertag, der zum Genießen und Träumen einlud, dieser Zustand wurde aber plötzlich abrupt durch einen Notarzt- Hubschrauber (ÖAMTC)- Tiefflug beendet.

Zwischen einem Notarzt- Hubschrauber und einem Rettungs- Hubschrauber wird deshalb auch unterschieden:
Ein Notarzt- Hubschrauber besteht aus mindestens 1 Piloten, 1 Bergungsspezialisten, 1 Notfall Sanitäter und 1 Notarzt. Dieser muß Ganzjährig betrieben werden.

Ein Rettungs- Hubschrauber wird hingegen nur saisonal betrieben, ein Notarzt ist nicht zwingend vorgeschrieben, es braucht dazu nur einen Notfall- Sanitäter an Bord.

Es war gegen ca. 14 Uhr 25, als der "Gelbe Engel" von Richtung Debanttal kommend in nicht einmal ca. 20 Meter Höhe direkt über das Panorama Restaurant hinweg von Norden nach Süden fliegend sich in das Tal hinunter nach Lienz hinab stürzte (flog). Es erinnerte mich ein wenig an einen alten Vietnam Film "ala Hollywood Manier", denn der Heli kam nämlich völlig lautlos und plötzlich aus dem Nichts und war dann auch schon wieder weg. Warum der verantwortliche Pilot so tief und mit „Speed“ gerade hier (Terrasse) und nicht anderswo Richtung Lienz flog, wird wohl nur der Pilot selbst beantworten können.

Zu diesem Zeitpunkt waren auch Gleitschirmpiloten unterwegs, nicht auszudenken ,wenn hier einige Drachen- oder Paragleiterpiloten gerade aufkurbeln. Speziell in diesem Bereich muss immer mit verstärktem Paragleiter- Flugbetrieb gerechnet werden. Gerade der äußerst tragische Unfall (Betonkübel fiel auf eine Gondel) letzten Jahres in Galtür sollte eigentlich solche Überflüge nicht mehr vorkommen lassen. Übrigens - dieser sehr knappe Überflug (Tiefflug) wurde nicht nur von mir wahrgenommen und beanstandet, deshalb auch die Maßnahme, diesen Vorfall eben zu publizieren.

Ich denke und hoffe zugleich - es handelte sich speziell bei diesem Vorfall um einen wohl einmaligen Ausrutscher des Piloten, denn generell fliegen speziell die Notarzt (Flugrettung) Hubschrauberpiloten sehr wohl bedacht und nehmen viel Rücksicht auf unsere "Schicki Micki Flieger" speziell im Frühjahr und Sommer, wenn die Flugfrequenzen wieder rapide ansteigen, hier vor allem bei Streckenflügen aus dem Raum Greifenburg. Hier ist sehr viel Wachsamkeit und Weitsicht der Hubschrauber- Piloten und natürlich auch aller anderen Luftfahrt -Teilnehmer gefragt.

P.S.: Auf ein weiterhin sicheres Mit- und Nebeneinander mit allen Luftfahrt-Teilnehmern freuen sich alle unsere Drachen- und Paragleiter- Piloten (Happy Landing).

Tiefflug der besonderen Art: Es war einer der vielen wunderschönen Herbsttage des letzten Jahres, so richtig einladend neben vielen anderen Outdoor Sportarten so auch zum Fliegen. Zu diesem Zeitpunkt weilte auch eine Gruppe von Schweizer Gleitschirmpiloten im Lande welche das Traumwetter ebenfalls zu Flügen vom Zetttersfeld bzw. Ebnerfeld nutzte.

Der Besitzer des gegenüber des Landefeldes befindlichen Reitareals (Reitschule Pregenger) lehnte sich gerade gemütlich an die Abgrenzung der sich dort befindlichen Ausreitfläche und freute sich über den wunderschönen Tag. Plötzlich vernahm er einen Windstoß als direkt über ihn ein Paragleiterpilot von Norden kommend Richtung Süden über die Koppel hinweg flog - worin sich gerade 2 Pferde samt Reiter (Kinder) darauf befanden (Vollgieriger Stunde).

Es klingt unwahrscheinlich aber es ist die Wahrheit - der Pilot flog genau in Höhe der beiden Reiter zwischen den Pferden hindurch sprang anschl. über die Zaunbegrenzung hinweg und rutschte mit dem Hintern (Gurtzeug) über ein dahinter geparktes Autodach hinweg, bis er schließlich auf dem danach vorbei führenden Zufahrtsweg endgültig zum Stillstand kam. Hier hatte der Pilot noch mal Riesenglück, denn der Weg ist nämlich mit einem Weidezaun bestehend aus Betoneisen abgezaunt gewesen.

Eine fast unglaubliche Geschichte welche mir hier zugespielt wurde, die es doch gilt zu veröffentlichen. Es ist kaum anzunehmen, dass der Pilot diese Art des Konturen- Fliegens bewusst ausgeführt hat. Es ist eher anzunehmen, dass der Pilot sich gewaltig mit der Höhe vertan hat - daher keinen Fluchtweg mehr hatte und so einfach die Diritissima direkt zum nächst gelegenen Feld suchte (Schadensbegrenzung). Das alles so glimpflich ausging, grenzt schon mehr an ein Wunder. Doch das Verhalten des Piloten unmittelbar danach war alles andere als kooperativ oder besser gesagt völlig unverständlich. Anstatt sich zu erkundigen bzw. nachzufragen ist auch alles okay, (Schaden am Auto) von einer Entschuldigung erst gar nicht zu reden - raffte der Pilot sofort den Schirm zusammen und lief mit Sack und Pack in Richtung Landehütte bzw. Abbauplatz davon.

Nicht auszudenken, wenn eines der Pferde dadurch scheut und den Reiter abwirft, die Folgen daraus sind mehr oder minder vorprogrammiert. Was folgt - Rechtsstreit und Klagen würden wohl die Folgen sein und was dabei raus kommt - ich will es hier erst gar nicht kolportieren.

Im Laufe des Jahres werden nun weitere Bäume, die das Areal noch umgeben, aus Sicherheitsgründen gefällt, aber nicht unseren Piloten zuliebe, sondern zum Schutz der Personen, die sich darunter aufhalten, vor herunter fallenden morschen bzw. gebrochenen Ästen. Nun wird dieser Bereich dann noch lichter bzw. freier und damit einladender eben noch tiefer zu fliegen. Meine eindringliche Bitte - bei allen Landeanflügen unbedingt den Bereich direkt über der Reitanlage zu meiden. Die Konsequenzen die daraus folgen sind schon ausgesprochen worden:

Anzeige und da der Pilot sehr wohl in unmittelbarer Nähe nun auch landen muss - ist ein sofortiges Untertauchen wie sonst (üblich) hier sicher nicht mehr durchführbar oder möglich. Im Sinne einer guter Nachbarschaft und Miteinanders, bitte ich alle Piloten, dies auch zu respektieren.



04. ZUR KASSE BITTE:

Wenn die Einnahmen ausbleiben: Werden die Verantwortlichen wie z.B. Politiker, Geschäftsinhaber, Vereine, Tourismusverbände etc. zu unkalkulierbaren Geldeintreibern, siehe hier den Vergleich mit der Politik – die Jungs werden deshalb immer kreativer und ungenierter beim Hand aufhalten.

Ob Tourenger, Skilangläufer, Radfahrer und nicht zuletzt auch unsere Drachen- und Paragleite-r Piloten werden immer mehr zur Kasse gebeten. Die Überlegung stand lange im Raum, doch seit Anfang des Jahres werden nun tatsächlich Tourenger abkassiert (5.- Euro) sind zu bezahlen für die Benützung der Ski Piste bzw. des Parkplatzes. Die Bemaunung des Radweges von Innichen nach Lienz ist ebenfalls im Gespräch, Eintrittsgelder für die Besteigung des Großglockners u.s.w. Mauteintreibung auf den Skiloipen wie in Obertilliach ist ja schon bereits nüchterne Realität - pro Tag werden hier € 3.- und für die Wochenkarte € 10.- eingehoben. Eine traurige und nicht zuletzt bedenkliche bzw. besorgniserregende Entwicklung welche sich hier anbahnt.

Es ist sicher nicht die Aufgabe eines Tourismus- Verbandes u.a. als **Flugplatzbetreiber aufzutreten oder als Shuttle Service Anbieter** mit Bussen zu diversen Destinationen zu fahren, aber sehr wohl die verpflichtende Arbeit, eine intakte Sport Infrastruktur allen Gästen sowie auch Einheimischen Sport Enthusiasten bereit zu stellen. Wer die letzte Silvesternacht am Lienz Hauptplatz erlebt hat, wird feststellen, dass am Städt. Friedhof sicher mehr los war. Das es einen Faschingsumzug zuletzt in den 60 er Jahren gab, ist ja bekannt, dass der Fasching ebenfalls am sterbenden Ast hängt ist ja kein Geheimnis, aber dass es nun nicht einmal mehr eine Faschings Zeitung gibt, zeigt einem ganz deutlich , wo der Humor in der Stadt Lienz geblieben ist. Wie schon gesagt, ein Trauerspiel pur und für eine Tourismus- Stadt wie Lienz total unwürdig.

Es wird überall die Hand aufgehoben und das nicht nur bei uns – denn die Abzocke geht munter weiter und das auf allen Ebenen. Wer soll das noch bezahlen ist hier die Frage und die Antwort der Touristiker lautet dazu – die wenigen, die überhaupt noch zu uns kommen denen müssen wir daher eben noch tiefer in die Tasche langen und das Schlimme dabei - die glauben das auch tatsächlich noch?

Wie dann die Gemeinde und die Touristiker mit den Geldern umgehen, zeigen die getätigten Ausgaben - alleine für das Weltcup Rennen der Damen wurden **€ 1 Million veranschlagt**, für den Dolomiten Langlauf € 180.000.- Fazit daraus - weniger Teilnehmer, weniger Startgelder, noch weniger Zuschauer, während die laufenden Kosten aber Jahr für Jahr weiter unaufhaltsam ansteigen – die Schere klafft hier immer weiter auseinander.

Dann immer wieder die alte "Leier" von der Wertschöpfung, selbst zur Hauptsaison 28/29. Dezember 2006 waren in Lienz und Umgebung noch genügend Betten frei, also von ausgebucht kann hier keine Rede sein. Die Kosten beliefen sich auf 1 Million Euro und die Wertschöpfung soll 2 Millionen Euro betragen, so Frömel Werner vom Skiclub Lienz ?

Hier wird immer wieder propagiert, welch nachhaltiger Werbe Effekt dadurch erzielt wird – Tatsache ist, dass die Nächtigungen kontinuierlich zurück gehen, trotz bester Schneeverhältnisse und viel Sonnenschein – die einzigen, die daraus wahrscheinlich wirklich profitieren, sind u.a. die veranstaltenden Vereine und das auf Kosten der Steuerzahler bzw. durch die eingehobenen Zwangsbeiträge.

Besser als gar nichts tun ist es allemal, so die Antwort der Verantwortlichen – das stimmt, aber bitte nicht mit öffentlichen Geldern, das Geld muss hier von privaten Sponsoren kommen wie z. B. einer Bank- Austria oder Lienzer Sparkasse bzw. anderen Betrieben, aber die wissen sehr wohl ganz genau, wo sie ihr Geld wirklich gewinnbringend investieren müssen.

Hier ein kleiner Seitenhieb zu den LBB – wer kauft sie denn schon, die überaus "Gewinnbringenden Aktien" von den Lienzer Bergbahnen – richtig - nur die Stadtgemeinde Lienz und der Tourismusverband. Übrigens: die Lienzer Sparkasse stellt für den Ankauf eines Albin Egger Bildes (Totentanz) der Stadtgemeinde Lienz einen zinsenlosen Kredit (€ 150.000.-) zur Verfügung warum wohl - gibt so einen Kredit nicht für die LBB, so einen nicht aber dafür einen anderen wo die Zinssätze aber passen und dabei etwas verdient wird???

Ein weiteres Beispiel ist dazu der Dolomiten Mann Event – Red Bull Chef Mateschitz (zig facher Millionär) kann sich darüber mehr als nur freuen, wenn die Stadtgemeinde und Tourismusverband finanziell jedes Jahr ihm dabei kräftig unter die Arme greift (€ 30.000.-) plus Bauhofleistungen kommen alleine von der Gemeinde. Wie heißt es so schön – wo schon viel ist wird eben nur noch mehr!

Einmalige Unterstützungen wie z.B. bei der Erweiterung des Golfplatzes ja mit € 100.000.- wenn jemand die Aktivitäten am Golfplatz das ganze Jahr über ein wenig mitverfolgt wird bestätigen, dass die Investitionen gerechtfertigt sind , zumal der private Investor ja den Hauptanteil dazu zu tragen hat.

Beim Flugsport gibt es eine ähnliche Entwicklung – es gibt kaum mehr ein Fluggelände, wo es nicht zuerst statt einem herzlichen "Grüß Gott" heißt - hast du das "Start und Landegeld schon bezahlt? Erst unlängst wurde mir von einem US – Paragleiter Piloten, welcher letztes Jahr quer durch Europa gereist ist, das auch schriftlich bestätigt. Der Kommerz steht hier ganz klar im Vordergrund und die Fliegerei mit Kameradschaft und wo Uneigennützigkeit, Selbsthilfe etc. vorhanden sind, gibt es, wenn überhaupt, nur noch selten auf unseren Fluggeländen zu finden.



05. ERLEBNISBERICHT ENES HG - PILOTEN:

Live is Live: Ein gekürzter Erlebnisbericht eines HG + PG Piloten:

Vom fliegerischen Hoch im Osttirol, kam kurz darauf der 1. Tiefschlag dieses Jahres. Ich hatte mich mit einem Freund in Annecy (F) verabredet. Er ist ein sehr guter GS-Pilotenfreund von Australien, der schon länger in Europa (England) lebt und arbeitet. Zu dieser Zeit, 9. - 19.06.05 fand dort das Nordic Open statt, an dem mein Freund Matthew teilnahm. Ich entschloss mich, mit meinem Trailer (mein kleiner Wohnwagen) den ich ja sowieso angehängt hatte, zum Drachen- und GS-Fliegen dorthin zu fahren. – Dann am 1. Flugtag passierte es; ich legte einen furchtbaren Fehlstart hin! Wir waren zum Startplatz „Col de Furclas“ hinaufgefahren. Es war Mittagszeit und starke Thermikablösungen von unten mischten sich mit seitlichen, aus SW-kommenden Rotoren. Obwohl ich drei Starthelfer hatte (zwei Deutsche und ein Franzose), hatte ich sehr Mühe, meinen Flügel (XTRALITE 137) zu stabilisieren. (Im Nachhinein sagten die Starthelfer, dass ich beim Anlaufen den Flügel gerade, jedoch etwas zu stark angestellt hatte).

Anyway, (Ich weiß nicht, ob du diesen Startplatz kennst, er ist wirklich sehr gut gelegen und dementsprechend komfortabel ausgebaut!) ich machte also mit meinem zu stark angestellten Flügel ein-, zwei Schritte und sofort hob mich die von vorne starke Thermik hoch. Ich befand mich in ca. 1 – 2m Höhe, über der mit künstlichen Grasmatten ausgelegten, breiten Startrampe, als ein starker Rotor von rechts meine rechte Flügelseite stark nach unten drückte und mich so zu einer Schräglage von 45 Grad zwang. Immer noch über der beschriebenen Startrampe, konnte ich nicht nachziehen (keine Höhe vorhanden), sodass ich mit einem sehr engen Radius nach rechts rausflog, direkt wieder zurück in das Startgelände. (Dies ist mir in der CH Anfangs 90er Jahre mal passiert, und ich hatte dementsprechend keine Angst, was passieren würde.)

Mit der Aussicht auf einen totalen Trapezcrash (Arme als Schutz vor der Brust verschränkt) prallte ich einigermaßen „gemächlich“ auf das Ende der Startrampe; das linke Trapezrohr brach 2x.

Nun folgte jedoch der mehr gefährlichere Teil: Da es hinter mir 20m senkrecht nach unten ging, und ich dies für mich als sehr gesundheitsgefährdend empfand, versuchte ich mich an dem wenigen, vorhandenen Gras,

festzuhalten. Der Drachen auf meinem Rücken, der zur Hälfte über die Kante hinausragte, bildete ein unfaires Kräftemessen, das ich nach wenigen Sekunden (die Helfer waren noch nicht bei mir) verlor. Es ist ein „Scheissgefühl“ von hinten, wo man nichts sehen kann, weggezogen zu werden. Ich kippte also nach hinten weg, bis das zu diesem Punkt noch heile Kielrohr die Rotation stoppte. Nun versuchte ich es erst recht, mich mit allen Mitteln an allem möglichen (hervorragenden Steinen, Gras) festzuhalten, um dem Abwärtstrend entgegenzuwirken. Leider nützte dies nichts, denn mein Schwerpunkt, zu dieser Zeit ca. 1m von der Fels- und Graswand entfernt, beschloss, die Drehbewegung nach hinten fortzusetzen. Bedingt durch das Anstehen des Kielrohres, rotierte (tumblete) ich, zum Glück bedingt durch die starken Thermischen Ablösungen, nach hinten, von der Wand weg. Schlussendlich „tumblete“ ich 2x 360 Grad (Achse Querrohr), bis ich in Rückenlage (ins Segel) im schwer zugänglichen, steilen Hang aufprallte. Resultat: Totalschaden ,Trapez, Swifel rechts gebrochen & Segel beschädigt, div. Schäden an der Eintrittskante. Schaden Human: Umfangreicher Bluterguss im Oberschenkelbereich, verursacht durch Gurtzeugschlaufen, sowie div. Schürf- und Kratzwunden.

Fazit: Brauchte zwei Tage, bis ich den Schock überwunden hatte und mich zu einem GS-Flug aufraffte.

Wieder zurück in der CH, nahm ich meinen ICARAO Brazil 137 (Baujahr 1992) hervor, und machte damit noch ca. 3 – 4 XC-Flüge im Wallis/Fiesch. – Damit hatte es sich mit Drachenfliegen dieses Jahr. Bedingt durch die schlechte Gleitzahl (Vergleich mit den GS DHV 2) beschloss ich, die restliche fliegbare Zeit dem GS zu widmen. Dies war ein guter Entscheid, denn ich konnte ohne große km-Einbussen meine XC-Streckenflüge in der CH fortsetzen.

Im August verbrachte ich eine ganze Woche im Wallis/Fiesch, wo ich jeden Tag auf Strecke gehen konnte. Anfang September beschloss ich, zusammen mit meinem Australischen Freund nach Feltre (I) und anschliessend in die Italienischen Dolomiten zu fahren. Ich verbrachte fünf tolle Tage in Canazei und erlebte traumhafte Verhältnisse. Leider habe ich es noch nicht geschafft, über die Marmolata zu fliegen; warten wir das nächste Jahr ab...

So, nun habe ich aber viel geschrieben. Jetzt mache ich mich auf den Weg zu dem um den Häuserblock entfernt liegenden Internetkaffee und sende dir das Ganze. GS- und Drachepilot since 1990



06. MOT HG + PG - SZENE LEBT:

Die Mot. HG und PG – Szene lebt: Nach den Weihnachtsferien ging es Anfang Jänner über Sillian, Toblach weiter. Nach Cortina war bis Toblach noch eine geschlossene Wolkendecke bei Temperaturen um die – 5 Grad, so bot sich Cortina von seiner schönsten Seite – wolkenloser Himmel eine Traum Winter Landschaft und viel Tourismus. Bei der Fahrt weiter nach Belluno wurde der Schnee kontinuierlich weniger und Belluno selbst war schon schneefrei.

Unser erster Besuch galt Diego Ceccetto in Cittadella, dieser Ort liegt in der Nähe von Padua. Motor abgeben zu einem Jahres- Service – übrigens: der Top 80 ist wohl der zur Zeit leichteste Rucksack- Motor am Markt, kurzer Small Talk – Diego musste von einem Todesfall berichten, denn sein Bruder starb im Alter von nur 54 Jahren an Krebs. Nun lag das eigentliche Ziel vor uns: Besuch bei der Fa. Fly Products in Grottamare. Dieser Ort liegt zwischen Ancona und Pescara. Die Firma hat zwischenzeitlich expandiert und nun den Firmensitz in der Via Peru welcher in unmittelbarer Nähe des bisherigen Standortes liegt.

Auch hier ein Trauerfall - ein enger Freund von Enrico war im Alter von nur 47 Jahren an Krebs verstorben – es sollte mich wie ein roter Faden begleiten. Denn zum selben Zeitpunkt kam auch die Nachricht vom Ableben von Hans Peter Eller, Flugschulbesitzer aus dem Stubaital. Der Grund unseres Besuches bei Fly Products war der Erwerb eines Trikes. Das schöne hier: alles wird vor Ort und sofort erledigt und der Chef selbst legt noch Hand an. Ein paar Erklärungen dazu, ein wenig gebohrt und gefeilt, kurze Simulationseinweisung und dann viel Spaß beim Fliegen so der Chef Enrico Vignini.

Das größte Vergnügen im Leben besteht darin, das zu tun, von dem die Leute sagen, du könntest es nicht. (Walter Boguehot)

Beim Flash Trike hat man die Möglichkeit einmal als Rucksack Motor Flieger in die Luft zu gehen und zum Zweiten man nimmt den Motor einfach aus dem bestehenden Rahmen und setzt diesen auf das Trike und schon kann man

nun rollend starten – vor allem für Personen geeignet, die nicht mehr gut laufen können bzw. auch das Gewicht von über 35 kg nicht mehr tragen können. Für uns heißt es nun die ersten Starts durchführen – wir fahren dazu auf den Strand in der Nähe von San Benedetto del Tronto.

Zusammenbau, Checklauf, Schirm auflegen nach zwei missglückten Anfahr- Aufziehhüben (die Kappe kam schräg hoch bzw. blieb hängen) klappte es beim dritten Anlauf perfekt – ich spürte direkt, wie die Kappe lief ein wenig Gas und schon hob das Vorderrad ab und nun kontinuierlich Vollgas - ein Gefühl des Loslösen kam auf, dazu auf der rechten Seite der Blick auf das Meer und auf der linken der Blick zu den vielen Schlössern und Burgen und das bei Temperaturen um die 15 Grad plus.

Wer von euch selbst mal eine Reise dorthin planen sollte, der erhält gerne alle Informationen dazu, wie günstige Unterkunfts Möglichkeiten, selbstverständlich auch wo alle Start- und Landeplätze sich befinden – hierzu wurden alle Anlaufpunkte auf der Microsoft Autoroute Karte gespeichert. Dann ging es wieder zurück nach Bassano, hier wurden am Drachenflieger- Landeplatz ebenfalls Flüge mit dem Trike durchgeführt, obwohl die ganze Woche über wolkenloses Wetter vorherrscht, waren die Flugbewegungen von anwesenden Gastfliegern ungewöhnlich gering für dieses "Mega Fluggebiet".

Silvia welche nun nur mehr im neuen Appartement Komplex (Garden Relais) mit integrierter Pizzeria anzutreffen ist, zeigte mir die ganze Anlage und deren Vorzüge. Für Interessierte: die Übernachtung mit Frühstück kostet pro Nacht und Zimmer € 60.- also pro Person € 30.- das Einzelzimmer kostet € 45.- immerhin mit Blick zum Grappa bzw. zu den Startplätzen und der Landeplatz liegt direkt vor dem Hotel, Parkplatz mit inkludiert, also wieder mal feinste Sahne. Auf die Frage hin, auf wie hoch sich denn die Gesamtkosten belaufen, kam nur ein Lächeln rüber – man kann es ganz einfach auf den Punkt bringen und sagen viele Gäste sind hier immer gerne Willkommen. Dann ging es wieder über Asolo; Belluno und Cortina ab nach Hause.

Resümee daraus: 1 Woche wolkenloser Himmel, viel gesehen und erlebt, exzellente Küche und das Fliegen kam auch nicht zu kurz.



07. FASZINATION FLIEGEN:

Grunderziehung im Winter: Hier ein paar Eindrücke und Erlebnisse einer Paragleiter Grunderziehung welche über die Feiertage, also vom 26. Dezember bis 6. Jänner 2006 stattgefunden hat. Dass die Temperaturen alles andere als angenehm waren, ist wohl kein Geheimnis - denn - bei 18 Grad minus sollte unsereiner wohl besser hinter dem Ofen bleiben als am Übungshang herumturnen.

Beim Morgensport sollte es einem eigentlich normalerweise mal warm werden, aber die kalte Luft beißt und dass viele Gewand was unsereiner an hat, ist sichtlich hinderlich bei den diversen Übungen, aber es geht oder besser gesagt muss einfach gehen. Anschl. ein heißer Tee und dieser bringt einen wieder auf Touren.

Der Schnee am Übungshang läßt die Kappe im steilen Gelände (Schnee) immer wieder dahin rutschen, dort wo der Hang frei von Schnee ist, verfangen sich aber die Leinen unter Eisplatten bzw. gefrorenen Erdhäufen und das ist mehr als ärgerlich. Denn wenn die Leinen nicht schön oben drauf und vor allem nicht gänzlich frei liegen, gibt es schon beim Aufziehen der Kappe die ersten Überraschungen. Beschädigte bis abgerissene Leinen sind dann die Folgen und ein Weiterlaufen ist damit unmöglich.

Gerade die Erdhügel bzw. Maulwurfhügel sind Brand (Eis) gefährlich und andere Unebenheiten im Gelände stellen ein weiteres hohes Gefahrenpotential dar. Diese Erdbrocken sind nämlich festgefroren und geben keinen Millimeter nach, da kann sich ein jeder selbst ausmalen was passiert, wenn du hier mit der Kniescheibe dem Fuß oder anderen Körperteilen dagegen prallst.

Ein weiteres Problem stellt die Höhenabschätzung dar, gerade bei bedecktem Himmel ist ein Abschätzen der Höhe sehr schwierig. Denn das gesamte Landeplatzareal ist von Schnee bedeckt und somit ist die Farbe Weiss dominierend und dazu kommt das diffuse Licht, wie schon gesagt, eine Herausforderung jagt die andere. Zwischendurch gibt es heißen Tee - Fließwasser am Landeplatz, das ist in der Winterzeit eben ein Wunschkonzert, deshalb muß das Wasser in großen Behältern mitgenommen werden. Selbst im Kühlschrank ist alles tiefgefroren und das ohne daß dieser in Betrieb ist.

Nun zu den Höhenflügen: die Strasse zur Faschingalm hoch ist gut befahrbar und stellte somit keine größeren Probleme dar und Taxi Xander steht auch hier auf Abruf bereit.

Am Parkplatz angekommen, müssen wir uns erst mal einen Weg zum Startplatz hindurch bahnen und das bei ca. 30 bis 40 cm Schneehöhe. Das Startgelände selbst lädt eher ein zum Schifahren als zum Starten mit einem Paragleiter.

Also alle Mann mal schnell einen Aufbauplatz bzw. eine Anlaufspur austreten, damit ein Anlaufen überhaupt erst möglich wird. Hier ist dann wieder die selbe Problematik gegeben wie am Übungshang, nur mit einem Unterschied: hier gibt es nur mehr Schnee und dafür keine Eisplatten mehr, aber mit vereinten Kräften wird auch diese Herausforderung gemeistert.

Die Startbeschleunigungsstrecke ist nun zwar frei, aber man kann gut erkennen, wie schwierig es für die Piloten ist, im losen Schnee schneller werdend dahinzulaufen. Dann mal in der Luft angelangt, kommt auf einen schon die nächste Ernüchterung zu. Bei einer Temperatur von - 18 Grad kommt nun noch der Windfrost dazu, das sind bei ca. 35 KM/h relativer Geschwindigkeit nochmals einige Minusgrade mehr, welche der Pilot an der Haut zu verspüren bekommt. Jetzt heißt es aber durchbeißen bis zur Landung und man wird dabei das ungute Gefühl nicht los, je näher (tiefer) man zum Landeplatz kommt, desto kälter wird es. Trotz Sturmhaube, langer Unterhose, dicker Unterwäsche, Handschuhen und viel Sportsgeist kommt zumindest bei mir keine wirklich richtige Freude auf - außer der Tatsache, eine Erfahrung reicher zu sein und es getan zu haben.

Resümee daraus: Im großen und ganzen (erneut wieder) eine interessante Erfahrung, die auch ihren Reiz hat (Kontrast) und natürlich nur mit Flugschülern durchführbar ist, die vorweg trotz Aufklärung auch wissen, auf was sie sich hier einlassen. Nichtsdestotrotz empfehle ich aber dennoch allen Interessenten Flugschülern, doch ein wenig zuzuwarten und deshalb doch eine wärmere Jahreszeit vorzuziehen. Doch wie ein jeder sehen kann, herrscht selbst Ende März bei uns noch tiefer Winter, also heißt es einfach weiter warten – denn der nächste Sommer kommt bestimmt.



08. AUFRÜSTUNG:

Wettlauf „Aufrüstung“: Seit gut mehr als einem Jahr gibt es bei uns eine richtiggehende Aufrüstung sprich Hochrüstung zu verzeichnen. Die Waffen die dabei zum Einsatz kommen, sind nicht etwa die Pershing II Raketen sondern werden hier Boomerang IV oder UP – Trango oder Airwave Magic 4 u.s.w. - im Volksmund auch "Sichel" oder fliegendes "Lineal" etc. genannt. Der Wettlauf bei der Aufrüstung beschränkt sich dabei aber nicht nur auf die Rennmaschinen (Fluggeräte) sondern geht auch auf die Ausrüstung über –

Das Motto lautet hier - **das Auge fliegt mit** –

Es ist auch im Gurtzeugbereich der Trend zu erkennen: weg vom herkömmlichen Gurten und hin zu den fliegenden "Badewannen oder Kajaks" - gemeint sind hier die aerodynamisch vollverkleideten Gurtzeuge, die einem Außenstehenden den Eindruck vermitteln, hier fliegt doch tatsächlich eine Badewanne durch die Luft. Die Boomerang Flieger schützen nicht nur das Tuch vor einer Beschädigung durch die Tragegurte, sondern sie geben den Gleitschirm dazu noch mal zusätzlich in eine Hülle (Tasche) damit wird der Perfektion und der Gründlichkeit nur noch eines drauf gesetzt.

Interessant auch die Tatsache, dass an und für sich moderate Piloten nun auch vermehrt von diesem Fieber mit angesteckt werden bzw. schon wurden. Da gibt schon mal ein abgehobener "Boomerang Pilot" freundlich Auskunft am Start wo es hoch geht, oder etwa bei Null Wind sind die Boomerangs oben und alle anderen unten und das muss ein Null Acht Fünfzehn Flieger erst mal verarbeiten. Da kommt ein ganz normal sterblicher Pilot schon mal schnell zum Zweifeln und der Schritt eben nun doch umzusteigen ist nun bereits gesetzt.

Die Szene ist an und für sich die mit der "Opel Manta oder Trabi" Clique zu vergleichen - ein jeder braucht eben sein Spielzeug'chen und jeder muss natürlich gesehen und ein bisschen gefeiert werden, letztendlich aber soll natürlich auch darüber geredet werden sprich Hebung des Selbstwertgefühles.

Es gibt einen Mann dazu, welcher die Tiefen der menschlichen Seele ausgelotet hat und das macht ihn auch noch heute unheimlich "Sigmund Freud" deshalb wir mit diesen Mann auch noch heute ein Problem haben und das selbst im "Freud Jahr 2006".

Ich will hier erst gar nicht die Psychologie sprechen lassen, welche das Verhalten knallhart auf den Nenner bringt, sondern mehr den sicherheitsrelevanten Aspekt.

Keine Frage, die Entwicklung geht unaufhaltsam weiter und zwar in allen Belangen des Lebens, ob nun diese "Hochrüstung" speziell bei den Fluggeräten wirklich für jedermann zu verantworten ist, kann mit Sicherheit verneint werden.

Eine gewisse elitäre Gruppe von Piloten wird mit dieser Herausforderung "wahrscheinlich" sehr wohl umgehen können bzw. gewachsen sein, aber alle anderen bewegen sich damit in eine nicht kalkulierbare Gefahrenquelle –

Selbstüberschätzung, Leichtsinn gepaart mit vermeintlich bester Routine (habe eh alles im Griff) führen dann eben doch zu den Unfällen – wie auch immer diese dann enden werden???

Das Frühjahr steht nun vor der Türe und damit beginnt erst so richtig wieder die Flugsaison, mit allen Höhen und Tiefen. Solange Wind und Wetterbedingungen entsprechend richtig eingeschätzt werden, wird es mit den Wettkampfmaschinen und den darunter hängenden Piloten sicher keine größeren Probleme geben – aber einmal damit daneben gelegen, dann wird das ganze zum lebensgefährlichen Spektakel.

Ich erinnere hier an den Mini Tornado, welcher am 11. März dieses Jahres in Weitensfeld (Kärnten) gleich mehrere Autos durch die Luft wirbelte – und die Meteorologen sagen dazu – so etwas dürfte es bei uns im Winter erst gar nicht geben, ein richtiggehendes Phänomen oder am 14. März sagte der Chef Meteorologe auf die Frage des Moderators, warum es denn heute früh schneit - darauf der Experte wörtlich ich stehe selbst vor einen Rätsel!

Wenn dann aus dem Nichts heraus massive 2/3 Kollabierer, Leinenüberwürfe oder sich die Kappe dann plötzlich unter dem Piloten befindet oder gar komplett außer Kontrolle ist etc. fangen die Gehirnwindungen spätestens aber ab diesem Zeitpunkt an zu arbeiten. Gerade in den letzten Jahren ist auch bei uns eine vermehrte Steigerung von extremen Windverhältnissen und plötzlich auftretenden Gewittern zu verzeichnen. Wenn selbst Meteorologen des öfteren vor einen Rätsel stehen, wie soll sich dann erst ein Flieger in der Wetterküche zurecht finden – also lieber einmal feig als ein Leben lang

Erzählungen diverser Piloten, die solche einschneidenden Erlebnisse bereits überlebt haben, wie zum Beispiel durch Aktivieren des Rettungsgerätes als "last Chance" stand das blanke Entsetzen ins Gesicht geschrieben. Denn der anschl. Abstieg am Retter mit der großen Unbekannten wo schlage ich wohl auf und vor allem wie – ließ viele dieser Piloten nach der Aussage - da habe ich wohl noch mal ein sehr großes Glück gehabt – die Entscheidung treffen für mich ist das Fliegen mit dem Paragleiter hiermit endgültig beendet. Die Frage, die sich hier stellt - muss wirklich ein jeder von uns erst solche Erfahrungen am eigenen "Leibe" machen um dann die Konsequenzen daraus zu ziehen ?

Ganz klar muss auch das verneint werden – du musst hier nicht den Pionier (Helden) spielen – wo es geheißen hat – nur aus Fehlern lernt man. Am besten du redest mal mit den vielen anonymen verunfallten Piloten, welche an das Bett gefesselt liegen, im REHA ein und aus gehen, mit dem Rollstuhl fahren oder nicht mehr zu behebende körperliche Schäden davon getragen haben.

Es gilt also für jeden einzelnen unter uns wieder mal abzuwägen, inwieweit sich die Bereitschaft, noch mehr Risiko auf sich zu nehmen - auch wirklich lohnt – Eines kannst du mir glauben: am zufriedensten fliegst du und bist du - wenn Kopf und Gefühl im Gleichklang sind.

Die Saison wird es wieder einmal knallhart zeigen und Ende des Jahres wird wieder Bilanz gezogen - ohne wenn und aber – so oder so -



09. WORÜBER MAN SPRICHT

Erlebnis eines Paragleiterpiloten mit einem Esel: Im Herbst letzten Jahres herrschte traumhaftes Flugwetter über viele Wochen hinweg, das freute nicht nur unsere Piloten sondern auch die Tiere, welche sich zu dieser Jahreszeit auf der Weide am Landeplatz aufhalten. Das Landeplatzareal ist dann zwischendurch auch mal mit Kühen und seit neuem auch mit 2 Eseln bevölkert. Letztere sind ja eh schon eine bekannte Spezies mit dementsprechendem "störrischen" Verhalten. Grundsätzlich interessiert die dort anwesenden Tiere die Paragleiter bzw. die Drachenflieger, auch die motorisierte Szene überhaupt nicht, außer ein Schirm fällt mal direkt auf ein Tier hernieder.

Ein Erlebnis der besonderen Art gab es aber trotzdem, beobachtet von einem Zaungast, welcher vor Lachen schon weinen musste, so der Beobachter.

Ein Paragleiterpilot musste direkt in der Nähe dieser beiden dort weidenden Esel landen und neugierig wie eben ein Esel mal ist, kam dieser gleich mal näher und schnupperte am Tuch. Der Pilot versuchte nun, das Tier weg zu

locken - erfolglos, dann versuchte er den Esel weg zu schieben - beides misslang. Nun aber drehte sich plötzlich der Speiß um und der Esel ging nun forsch auf den Piloten zu, welcher es nun mit der Angst zu tun bekam.

Zuerst versuchte der Pilot, sich noch langsam gehend in Abwehrhaltung aus dem Staub zu machen, der Esel (Männchen) nicht locker lassend immer hinterher - dann erhöhte dieser das Schrittempo und der Esel ebenso - nun sichtlich von der Angst gepackt, rannte der Pilot auf und davon und der Esel ebenso wild dahinter her. Gott sei Dank - der Zaun ist erreicht - noch ein schneller Sprung über den Weidezaun und das beendete nun das ganze Schauspiel abrupt - wahrlich ein Bild für Götter, so der Zaungast, der vor lauter Lachen schon zu weinen begann.

Auch H.G. und W.B. hatte schon mal ein Erlebnis mit weidenden Tieren (Kühen). Letzterer rettete sich nur durch schnelles Davonrennen und brachte sich schlussendlich hinter einem Hochspannungsmast in Sicherheit - die Angst stand ihm noch lange ins Gesicht geschrieben. Also Vorsicht beim Umgang mit den Tieren, denn man weiß nie.

P.S.: Im Frühjahr und ebenso auch im Herbst sind jeweils vor Almauftrieb bzw. nach Almabtrieb die

Tiere für ein paar Tage unmittelbar auch am Landeplatzareal (Zielkreis) anzutreffen. Ich empfehle daher allen, wer solche Eskapaden bzw. mit der dort befindlichen Kuh- Schei.... vermeiden bzw. entgehen will, soll einfach ein wenig weiter östlich bzw. südlich des eigentlichen Landeplatzes landen. Wie heißt es so schön Wo ein Wille - da ist auch ein Platz?

79. Jähriger Paragleiter: Das ist der älteste Paragleiter den wir je transportiert haben, weiß Christophorus 4 Flugretter Manfred Greiderer. Nach einem Absturz wurde ein 79- Jähriger Paragleiter vom ÖAMTC Notarzt Hubschrauber mittels Seilbergung vom Wilden Kaiser geholt.

Bei einem Absturz aus zehn Meter Höhe im Bereich der Gruttenhütte im Wilden Kaiser zog sich ein deutscher Paragleiter einen Oberschenkel- Knochenbruch zu. Eine zufällig anwesende Bundesheergruppe half der Christophorus- Crew bei der Bergung. An sich eine ganz normale Rettung, wie sie die Christophorus- Crew seit nun mehr 20 Jahren immer wieder durch führt. Ungewöhnlich war dabei nur das Alter des Verunglückten. Greiderer: "79 Jährige Paragleiterpiloten findet man nur sehr selten, noch rarer sind sie am Wilden Kaiser, wo eher die Kletterer unterwegs sind."

Snowfighter in der 5 Auflage: Für Samstag den 11. Feber trafen sich insgesamt 54 Team's , bestehend aus einem Tourenger, Paragleiter und einen Snowboarder.

Waren für die Tourenger und Snowboarder perfekte Verhältnisse gegeben, so mussten diesmal die Paragleiterpiloten am Boden bleiben - denn starker Nordföhn bzw. nordföhnige Effecte brachten wieder mal viel Sonnenschein aber leider kein Flugwetter bzw. den lange überfälligen Niederschlag.

Nichtsdestotrotz gab es einen "Dummy", welcher trotzdem startete, um den anwesenden Piloten plastisch vor Augen zu führen, dass es besser wäre, doch am Boden zu bleiben. Gewonnen hat in nun ununterbrochener Reihenfolge zum fünften mal das Team von "Airtaxi Osttirol". Tourenger Alexander Lugger - Paragleiter Hainzer Klaus und Snowboarder Winkler Marco.

Bei den Damen gewann das Team Triple XX-Damen mit Tourengerin Elisabeth Singer, Paragleiterin Elisabeth Rauchenberger, Snowboarder Jaufenthaler Heidi. Übrigens: das "Haidenhof Team" mit Wilhelmer Helmut als Tourenger, legte eine Spitzenzeit hin mit (1 Std. und 10 Min.), leider hat der tschechische Meister im Snowboarden ausgelassen und Vladimir Ustyanovic war ohnedieß gegroundet.

EU – Steuer auf Flugbenzin: Das EU – Budget durch Besteuerung von Flugbenzin aufzubessern halte ich für eine gute Idee. Wer sich das Fliegen leisten kann, dem tut auch diese Steuer nicht weh und der extreme CO 2 Ausstoß durch die Vielfliegerei trägt ja auch nicht unwesentlich zur Luftverschmutzung und somit zum Klimawandel bei, hier muss – im wahrsten Sinne des Wortes – ohnehin gegen – ge"steuert werden. Waltraud Maier per E - Mail

fast 90 Grad Winkel - also annähernd waagrecht gewachsen und das auf ca. 30 cm Länge. Wahrlich ein Schauspiel der Natur und wurde deshalb aus Beweisgründen auch fotografisch festgehalten.

Nun galt es eine physikalische Erklärung dafür zu bekommen, selbst die "Meteo Experts" und Dipl. Ing. waren nicht 100 % in der Lage, eine Erklärung dafür abzugeben.

Ein Mann für alle Fälle ist dazu aber unser Burkhard Hansen (Drachenflieger) aus Düsseldorf und so nebenbei Chemiker und Physiker. Hier erklär nun Burkhard die Details dazu:

Ich könnte mir vorstellen, dass irgendwelche Destillations- oder Sublimationsvorgänge dieses Phänomen ausgelöst haben, verursacht durch Temperaturdifferenzen zwischen kalter Hangseite und relativ warmer Rückseite (dunkle Holzwand). Dazu wäre absolute Windstille oder extrem schwacher Wind in konstanter Richtung über einen längeren Zeitraum an dieser Stelle erforderlich. Aus einer Abbildung wäre eventuell mehr abzulesen.

Die Ursache für die abgeknickten Eiszapfen läßt sich auf dem Bild Eiszapfen3 sehr schön erkennen: Durch die Sonneneinstrahlung auf das Dach entsteht Tauwasser und der Schnee rutscht etwas über die Dachkante hinaus (durch die Wellenform des Daches können leicht einzelne Streifen abrutschen), bricht aber nicht ab, sondern wird weich und biegt sich langsam nach unten.

Ein daran hängender Eiszapfen wird dadurch zwangsläufig nach hinten (zur Wand hin) gedreht. Tauwasser läuft auch weiterhin am Eiszapfen entlang und kann, wenn es in den Schattenbereich des Daches kommt, wieder (teilweise) gefrieren. Durch das langsame Umbiegen des Eiszapfens und das gleichzeitige Gefrieren des Tauwassers, das senkrecht nach unten gerichtet ist (Tropfenbildung), bildet sich am Ende des Eiszapfens eine Rundung nach unten aus. Bedingung ist auf jeden Fall eine Lufttemperatur leicht unter 0°C und eine ausreichende Sonneneinstrahlung, die den Schnee auf dem Dach etwas tauen läßt. Der Schnee auf dem Dach muß zum Teil vereist sein, damit er die Last der anhängenden Eiszapfen tragen kann.

Ich hoffe diese Auskunft beantwortet Deine Frage, Fröhliche Grüße Burkhard



10. KLATSCH UND TRATSCH AM LANDEPLATZ

Wußtet ihr schon, dass ...

- aus Insiderkreisen konnte ich erfahren, dass selbst bei einem Snowfighter Bewerb von 50 Teilnehmern an die 10 Personen in irgendeiner Form auch gedopt sind. Stellt sich nur noch die Frage, wann kommt in Österreich ein längst überfälliges Anti- Doping Gesetz, so wie es in Italien bereits existiert.
- auch im Bereich des Landeplatzes nun eine Hinweistafel angebracht wurde mit der Aufschrift „Leinenpflicht für Hunde“. Das bezieht sich sowohl für das Gemeindegebiet Lienz und Gaimberg, denn der Landeplatz liegt in beiden Gemeinden ein. Bleibt nur zu hoffen, dass unsere Hundefreunde (Halter) dies auch zur Kenntnis nehmen.
- es Mitte Feber eine RAZZIA auf den Skipisten gab. Solche könnte es auch bald einmal bei Flugschulen und Tandemunternehmen im Lande geben. Was ist vorgefallen. Mitte Feber gab es österreichweit (ausser Tirol – hier wurde vorgewarnt) eine großflächige Kontrolle von Schischulen, Gastbetrieben, Almhütten etc. durch die Finanz und sie wurden fündig. Es gab viele Anzeigen, hauptsächlich von illegal beschäftigten Personen, bis hin zu gänzlich fehlender Konzession waren die Übertretungen breit gestreut.
- Mitte Feber ein Hubschrauber Pilot vom unabhängigen Verwaltungs- Senat in Innsbruck zu einer € 1.650.- Geldstrafe verurteilt wurde. Grund: Der Pilot führte eine unerlaubte Aussenlandung im Ortskern von Galtür durch indem er Trüffeln von Salzburg aus dorthin flog. Er berief sich dabei auf eine (scheinbar) mündliche Zusage des Landeshauptmannes, welche es aber nicht gab. Übrigens: den Auftraggeber gab der Pilot nicht bekannt, der wird schon seine Gründe dafür haben.
- Skyglider ist die neue Attraktion am "Klippitztörl"- hierzu wird ein Drachenflieger mit einem Seil am Boden befestigt. Die Gesamtinvestitionen belaufen sich dazu auf über € 700.000.- Grund die Sommersaison mehr zu beleben.
- Renato Ernstbrunner (Paragleiter Pilot) aus Oberdrum in der Freizeit auch Künstlerisch tätig ist. Der neben einem Künstler wie Karwza und Nussbaumer, Holz Skulpturen anfertigt. Eine Ausstellung dazu gab es Mitte Feber in Wien.
- Madritsch Gernot (Paragleiter Pilot) aus Lienz Mitbegründer der Ideenbörse ist und sich seit geraumer Zeitk auch für den Nachlass (Totentanz) von Albin Egger Lienz stark macht.
- Papsch Felix (Paragleiter Pilot) Anfang März für seine Diplomarbeit (Fernwärme Lienz) vom Umweltminister Pröll einen Anerkennungspreis für den Klimaschutz überreicht bekommen hat.

- Zojer Bernhard (Drachenflieger) am 17. März im Kultursaal in Nikolsdorf einen wirklich professionellen Vortrag über seine Motorrad- Tour "Abenteuer Ararat" vortrug. Begleitet hat ihn dabei sein Freund Winkler Egon.
- der Franzose D'Arrigo ein Ausnahmesportler ist, er überflog nämlich den Mount Everest mit seinem Hängegleiter (Atos) in fast 9000 Meter Höhe ohne Motor. Mit Sauerstoffflasche ausgerüstet und das bei einer Temperatur von minus 50 Grad, nie hätte er geglaubt dass ein Greifvogel auf 9000 Meter fliegen kann und was ein Vogel kann, das kann ich auch – so der Franzose.
- am 6. und 7. März die EU – Verteidigungs - Minister in Innsbruck getagt haben. Dazu wurde u.a. auch der gesamte Luftraum gesperrt und das auch für alle Drachen und Paragleiterpiloten. Gut, dass tiefer Winter mit eiskalten Temperaturen im Lande geherrscht hat, bei super Flugbedingungen wäre das wohl mehr als unverständlich.
- ein Flugschulinhaber aus dem Osten Österreichs Interesse daran zeigt, die Flugschule Parafly im Stubaital zu übernehmen bzw. weiter zu führen, es gibt dazu viele Spekulationen.
- Sigi Grabner bei der Olympiade in Turin eine Bronze Medaille im Snowboarden gewonnen hat. Sigi spricht 5 Sprachen, hat seinen Hauptwohnsitz zwar in Andorra, ist aber dennoch sehr oft in Lienz anzutreffen. Grund: seine Freundin Elisabeth Waldner kommt nämlich aus Lienz und fröhnt ebenfalls wie Sigi in der Freizeit dem Paragleitersport. Herzlichen Glückwunsch zu dieser tollen Leistung (Bronze).

Der wer nur um Gewinne kämpft - nichts erntet wofür es sich lohnt zu leben
(Antonie de Saint Exupery)

- völlig überraschend sich Frigga und Hans Bausenwein aus der "HG + PG Szene" zurück ziehen, sie übergeben nun die Fa. Aerosport an Kurt Vorraber und Michaela Veith.
- in Deutschland wurde ein Rocket Jumping Betreiber (Kugel wird ca. 60 Meter hoch geschossen) wegen fahrlässiger Tötung verurteilt. Eine Aufsichtsperson hat bei einer 16-jährigen Besucherin vergessen, dabei den Bügel zu schließen. Weiters wird nun auch gegen den Hersteller der Anlage Anklage erhoben, wegen mangelnder Sicherheitsbestimmungen.
- ein Urgestein aus der Drachenfliegerszene sich verabschiedet. Sybille Jöbst Bäumer nimmt noch einmal bei der Drachen WM in Florida teil, dann- wie sie sagt- widmet sie sich einem weiteren Hobby, dem Pferdesport.
- Richard Edlinger mit der absoluten Wunderwaffe die heurige Saison in Angriff nehmen will bzw. unterwegs ist (Airwave FR 2) Streckung über 10, minimales Sinken unter 0,9 m/sec und verdammt schnell.
- neue Regeln bei der Wiederbelebung gibt. Bei Atem- und Kreislaufstillstand muß das Verhältnis von Herzdruckmassage zu Beatmung von bisher 15 zu 2 auf künftig 30 zu 2 erhöht werden. Das heißt pro 2 Beatmungen durch Mund zu Mund oder Mund zu Nase- Beatmung soll es in Hinkunft 30 Kompressionen des Brustkorbes geben.
- am 31. Dezember die Wettermeldung vom heimischen Wetterexperten "Meteo Experts" folgendermaßen lautete: Lienz hat österreichweit wieder mal den geringsten Schneeanteil. Dazu der Werbeslogan : dort wo die Sonne zuhause ist, kann es nicht auch noch schneien bzw. gar regnen.
- Goller Manuel neben einem Schusterritsch Sigi und Edlinger Richard die Top Piloten sind, welche mit den absoluten Megageräten (Boomerang 4), im Volksmund genannt die "Sichel", unterwegs sind. Der nächste Schritt ist dann wahrscheinlich schon ein Kampfflugzeug, übrigens: die Draken werden zur Zeit günstig ausgemustert.
- der Übungshang speziell nach Silvester voll gepflastert ist mit abgebrannten Fackeln, abgeschossenen Raketen, Ladykracher etc. Hier wird nicht etwa der Abfall mitgenommen, sondern einfach schnell das Weite gesucht.
- in der zweiten Jännerwoche ein ausgeprägtes Hoch über Mitteleuropa stand und Schönwetter pur mit extremer Kälte brachte - 20 Grad - sein Name "Hoch Bruno"

- in der Woche 20 bis 27 Jänner der Luftraum über Davos (Schweiz) für alle Fluggeräte gesperrt wurde. Auch im benachbarten Vorarlberg und West Tirol, wurde der Luftraum durch mobile Überwachungsstationen beobachtet.
- die Flugschule Blue Sky den Jugend Tennis Wintercup Turniertag der U 8 Klasse und Bambini Spielern gesponsert hat.
- die Serie wo Piloten bei einer Simulationsöffnung den Retter nicht aus dem Aussen Container ziehen konnten nach wie vor weiter geht. Die Jungs fliegen zwar die ultimativen Fluggeräte und Gurtzeuge, aber eine verpflichtend notwendige Kompatibilitätsprüfung wird einfach ignoriert.
- es nicht nur am Landeplatz Postleite eine "Black List" gibt, auch die EU arbeitet seit kurzen mit dieser Liste. Insgesamt sind an die 90 Airliner davon betroffen. Hauptsächlich kommen diese aus Afrika und Asien und erhalten in allen EU - Ländern keine Landeerlaubnis mehr.
- in Deutschland ein Ballonfahrer zwecks Tiefflug über ein Bauernhaus hinweg zu € 26.000.- verurteilt wurde. Grund der Pilot fuhr (schwebte) in nur 30 Meter Höhe über einen Hühnerstall hinweg, durch die lauten Geräusche und Fauchen des Brenners gerieten die Hühner in Panik.
- seit geraumer Zeit ein Paragleiterpilot die Fliegerszene am Landeplatz bereichert. Gerald Ameseder hat seinen Arbeitsplatz nach Debant verlegt um seinen Lieblingssport intensiver nach gehen zu können.
- die Fluglinie "Styrian Airways" mit ca. 44 Millionen Euro an Verlusten, seit Ende März in Konkurs ist.
- am 1. März sich zum zweitenmal der Todestag von Vanis Erich jährte. Rainer Jakob (Joggl) absolvierte dazu am Aschermittwoch den 1. März einen Gedenkflug. In Erinnerung rufen möchte ich auch unseren unvergesslichen Wilhelmer Sigi sen. (vgl. Tomaburger), welcher nun schon seit dem 10. Jänner 1996 nicht mehr unter uns weilt.
- die Kondome (kleine Windfähnchen) bei der Fa. Nova hinten offen sind - die Erklärung der Experten dazu - damit die Fliegerspezies nicht ganz ausstirbt.
- am 10. März am Landesgericht in Innsbruck 2 der 3 Jugendlichen, welche am 4. Oktober letzten Jahres in der Hütte am Landeplatz eingebrochen haben, nun in zweiter Instanz Strafrechtlich verurteilt wurden. Unbescholtenheit, ein volles Geständnis, Therapie und Bewährungshelfer etc. ergaben ein mildes Urteil.
- Palmers oder Paragleiter? Wie bei T – Mobile in der Business Class wieder aufgerüstet wird. Die neuen Prämien beinhalten z.B. – Wer allerdings eine wildere Gangart bevorzugt, wird ebenfalls mit neuen Prämien wie einem Pargleit - Abenteuer hoch über den Wolken seine Freude haben.



11. TERMINE UND EREIGNISSE:

Free Flight (Para + Delta)

07. bis 09 April 2006 (Garmisch)

Fly Fun Techno Fliegen (Para + Delta)

29. Juli (Landeplatz Postleite)

Nova Festival (Para)

04 bis 05 April 2006 (Lienz)

Liga Open (Para)

15 – 17. April 2006 (Lienz)

Para – Golf – Boogie (Para)

02 bis 04. Juni 2006 (Celadna Ostrava)

Paragleiter World Cup

20 bis 27. Mai 2006 (Millstättersee)

HLB – Hessische Meisterschaft Para + Delta)

21 bis 27. Mai 2006 (Greifenburg)

Junior & Ladies Challenge

20 bis 27. Aug. 2006 (Greifenburg)

Mot. HG + PG – Treffen (Para + Delta)

22 bis 23. April 2006 (St. Donat)

Ostt. Meisterschaft (Para)

01. April 2006 (Ainet)

Italien Cup mit Südtiroler Meisterschaft und Tiroler und Vorarlberger Meisterschaft im Drachenfliegen. (Delta)

20 bis 21. Mai in Pfalzen (Bruneck)

Wenn und Aber - das sagen immer nur die Versager.

(Kurtz Eduard)

Nova Meeting in Lienz: Am 4 und 5. April findet in Lienz das alljährliche Nova Händler Treffen statt. Diesmal wird der Nova Tross in Lienz sein jährliches Treffen veranstalten. Dazu wird am Landeplatz die komplette Produktpalette für das Jahr 2006 vor gestellt, CFD in der Gleitschirm- Entwicklung, neue Werbestrategien für das Jahr 2006, zukünftige Wege bei den Checks und nicht zu vergessen die Möglichkeit, die gesamte Nova Palette zum Testfliegen.

Liga Bewerb in Lienz: Für Ostern gibt es wieder Wettkampfstimmung im Luftraum über Lienz, wahrscheinlich werden aber die meisten der Piloten sich irgendwo über oder in den verschiedensten Tälern Osttirols und Oberkärntens dabei abquälen. Auf Initiative einiger ambitionierter einheimischer Top- Flieger findet zu Ostern (15 bis 17. April) in Lienz ein offizieller Liga Bewerb statt. Der erste dieser Art wurde im heurigen Jahr bereits auf der Hohen Wand bei Wien ausgetragen und Lienz ist nun der nächste Ort, wo sich die "Elite" trifft.



12. EINFACH ZUM NACHDENKEN

Hans Peter Eller weilt nicht mehr unter uns. Noch vor Weihnachten weilte Hans Peter mit Gattin in Südafrika und war angetan von der wunderschönen Landschaft. Er war auch Zuseher bei den erstmalig aus der Taufe gehobenen „Cape Town Man“. Nach seiner Rückkehr stellte das Leben unbarmherzig die Weichen.

Ich war in dieser Woche 8 bis 15 Jänner gerade in Grottamare, als mich die Nachricht vom plötzlichen Ableben von Hans Peter erreichte. Hans Peter kam bei einem Verkehrsunfall, welcher sich am 9. Jänner 2006 ereignet hat, im Alter von nur 47 Jahren ums Leben, mit ihm starb auch der Fahrer des PKW. Hans Peter war Leiter der Flugschule Parafly in Neustift im Stubaital, er führte den Betrieb mit seiner charmanten Gattin Monika zusammen und war die Anlaufstelle für den HG und PG – Flugsport im Stubaital und Grossaum Innsbruck und natürlich auch darüber hinaus.

Hans Peter war bis zum Jahre 1988 Hauptschullehrer und so nebenbei auch begeisterter Drachenflieger, deshalb wechselte er u.a. auch seinen Arbeitsplatz - vom Stubaital nach Absam – nur um den Drachenflugsport besser ausüben zu können, bis er schließlich den Job als Lehrer gänzlich aufgab. Dann nützte H.P. den damals stark aufstrebenden Paragleitersport (Boom) um sich einem neuen Betätigungsfeld zu widmen. Hans Peter war auch Funktionär in der Fachgruppe der Luftfahrt der Wirtschaftskammer Tirol, er nahm auch an der Mot. HG +PG Ausbildung teil und nicht zu vergessen, ein Mitinitiator (Gründer) des Stubai Cups.

Hans Peter war nicht nur einer, der Licht ins Dunkel brachte - sondern er war vor allem für mich zumindest ein Mensch voller Lebensfreude und Energie, die er versprühte und auch den Nächsten so weiter gab. Er wurde auch "Roman Polansky" genannt und seine Ähnlichkeit mit Hansi Hinterseer war mehr als verblüffend. Sein ungetrübter Humor, sein Lachen und seine Offenheit wird mir immer in Erinnerung bleiben.

Mit Hans Peter Eller verlieren wir nicht nur einen guten Freund und Kollegen sondern einen Menschen, der es verstand, Leute in seinen Bann zu ziehen. Was zurück bleibt ist, eine große Leere und die immer wieder auftretende und unbeantwortete Frage nach dem warum, weshalb, wieso ...

Am Freitag den 13. Jänner fand die Trauerfeier und das Begräbnis statt, eine große Trauergemeinde nahm dabei Abschied – an die 30 Drachenflieger und 20 Paragleiter bevölkerten dazu den Himmel über Neustift, um zum

Ausdruck zu bringen, wie sehr Hans Peter den Flugsport geliebt hat. Hans Peter wurde im neu errichteten Friedhof von Neustift beerdigt, wo ich anlässlich des Stubai Cups auch das Grab besuchen konnte.

Hans Peter hinter lässt eine Frau mit 2 Kindern und einen Betrieb, den es gilt weiter zu führen und das in seinem Sinne.

Ich würde es daher sehr begrüßen, wenn die WK - Tirol bei der Weiterführung des Betriebes dementsprechend Hilfe anbietet, im Sinne von Hans Peter - welcher nicht nur im Stubaital, sondern weit über die Grenzen Tirols hinaus dem Flugsport viel Leben einhauchte.

P.S.: Ich möchte hier nicht vergessen, auch auf die Anteilnahme des dabei ebenfalls verunglückten Autolenkers zu gedenken, welcher darüber hinaus ein sehr guter Freund Hans Peters war und ebenfalls eine Frau mit zwei Kinder hinterlässt. **Lieber Hans Peter – Du weißt ja ... Der letzte Flug ist der längste und auch schönste – denn dieser dauert ewig!**

Die beste Informationsquelle sind die Leute, die versprochen haben, nichts weiter zu erzählen
(Axel von Ambesser)

Speed Flying: Diese Kappen sind gerade mal 10 bis 15 m² groß und sind wahrscheinlich zur Zeit der letzte Kick in der HG und PG – Szene. Es ist sicher für viele faszinierend, mal bis zu 100 km/h der Geländekontur entlang in das Tal hinab zu düsen aber wie gefährlich ist dieser neue Kick wirklich, die Praxis spricht Realität sieht aber ganz anders aus.

Der neue Kick kommt aus Amerika auf uns zu, dazu startet der Pilot mit Skiern wie mit einen regulären Gleitschirm, hier aber eben mit einem extrem kleinen Schirm (ca. 13 m²) von einem steilen Startplatz und fliegt (schießt) mit bis zu 100 Km/h entlang der Geländekontur (Skipiste) ins Tal hinunter.

Dass sich hier die wenigsten Gelände dafür eignen, liegt wohl auf der Hand, Gletscher oder andere große und vor allem sehr steile Geländeformen werden sich dafür sehr wohl eignen. Auf regulären Skipisten ist dazu unbedingt ein abgegrenztes bzw. abgesperrtes Gelände erforderlich (Absprache mit dem Liftbetreiber ist unbedingt dazu notwendig). Spätestens bei den ersten Unfällen, wenn ein Skifahrer gerammt wird oder wenn einer sich im Liftseil wiederfindet, werden die Konsequenzen ohnedies folgen. Inwieweit dieser "Kick" das hier eingegangene Risiko rechtfertigt, wird wohl auch erst die Zukunft (Praxis) zeigen – es lebe der Sport.

GIN Gliders veranstaltet "Speed Flying"- Kurse für zukünftige Speed Flying Lehrer zusammen mit den GIN Speed Flying Team Piloten Francois Bon und Mathias Roten. Danach kannst du selbst noch in diesem Winter bei mehreren spezialisierten Gleitschirmflugschulen die neue Winter - Funsportart **"Speed Flying"** kennen lernen und ausprobieren!

Nichtsdestotrotz bieten schon einige Flugschulen bei uns diesbezügliche Kurse an. Dass hier die Piloten mit nicht zugelassenen Geräten fliegen, keinen Versicherungsschutz haben etc. stört die sogenannten selbsternannten Pioniere überhaupt nicht. Möchte aber allen Flugschulen (Verantwortlichen) in Erinnerung rufen, dass bei Unfällen uneingeschränkt gehaftet wird – was das heißt, kann sich ja ein jeder selbst ausmalen!

Hänge und Paragleiter Unternehmen in Tirol: Interessante Details sind aus einen Schreiben von der Wirtschaftskammer Tirol für das Jahr 2005 zu entnehmen. Hierzu habe ich ein paar Details daraus entnommen, deren Inhalt mir scheint es notwendig ist nach außen zu transportieren.

- Mit ca. 1.800 Flugschülern im Jahr 2005 und ca. 12.000 Passagierflügen wurden von den Kleinstunternehmen der Luftfahrt- Branche ein Umsatz von rund € 2 Millionen erzielt.
- 2005 waren in Tirol 18 Flugschulen, 32 Beförderungsunternehmen mit Paragleiter + Freiluftballonen, 5 Hersteller und 6 Nachprüf- und Wartungsbetriebe tätig.
- Die Tiroler Hänge- und Paragleiter- Hersteller und der Fachhandel erwirtschafteten 2005 einen Handelsumsatz von etwa € 10 Millionen.

- So verzeichnete z.B. Kössen alleine bis zu 1.500 Starts und Landungen pro Tag.
- In der Flugsaison 2005 wurden in Tirol insgesamt rund 1 Million Hänge- und Paragleiterflüge absolviert.
- Durch gezielte Information im Ausland ist es auch gelungen, illegale ausländische Tandempiloten von heimischen Fluggebieten fern zu halten.
- Damit konnte der Vorjahresumsatz nicht gehalten werden und auch der Rückgang der Schülerzahlen in den vorangegangenen Jahren nicht gestoppt werden.

P.S.: Alleine die Aussage, dass in Kössen bis zu 1500 Starts pro Tag durchgeführt werden, muss doch mal ein wenig hinterfragt werden oder wird hier etwa gar ein wenig zuviel aufgetragen?



13. SICHERHEITS MITTEILUNGEN:

Pin Lock Karabiner von der Fa. Finsterwalder GmbH

Am einem Kugelsperrbolzen eines Pin Lock Karabiners wurde nach kurzer Gebrauchsdauer ein Versagen des Verriegelungsmechanismus bemerkt. Die Untersuchung ergab, dass sich der Druckknopf der im Inneren des Sperrbolzens befindlichen Achse infolge eines Produktionsfehlers gelöst hatte.

Durch zusätzliche Kontrollen bei der Fertigung der Kugelsperrbolzen wird dieser Fehler zukünftig ausgeschlossen. Der Fehler ist nur bei sehr wenigen der seit 21.06.2005 hergestellten Kugelsperrbolzen möglicherweise vorhanden. Mit letzter Sicherheit kann der von außen nicht erkennbare Fehler jedoch nur durch Überprüfung des Sperrbolzens im Werk erkannt werden. Diese Überprüfung führt die Finsterwalder GmbH bei Bedarf kostenlos durch, wenn der Pin Lock oder Kugelsperrbolzen eingeschickt wird.

Ein Versagen der Pin Lock Karabiner während des Betriebs ist auf jeden Fall ausgeschlossen, wenn die dem Karabiner beigegefügte Bedienungsanleitung beachtet wird: Prüfen Sie den ordnungsgemäßen Sitz des Kugelsperrbolzens am Pin Lock durch Zugprobe am Griff, ohne hierbei den Entriegelungsknopf zu drücken. Dieser Handgriff ist vor jedem Flug durchzuführen. Siehe auch: http://www.fensterwalder-charly.de/downloads/pin-lock_manual.pdf

Paragleiter Gradient BI – Golden 42.

Bei zwei BI – Golden ist es zu Leinenrissen (Stammleinen) im Flug gekommen, bedingt durch starke Abnutzung und Acro - Fliegerei. Gradient hat sich trotzdem entschlossen, mit Einverständnis des Gütesiegelbetreibers (Turnpoint) die Stammleinen zu verstärken. Dies ist vorzunehmen beim nächsten 2 Jahres Check oder versierte Piloten können diesen Austausch auch selbst vornehmen. Der Austausch der Leinen ist kostenlos Info. Fa. Turnpoint Fastline GmbH www.turnpoint.de Tel. 0049 – 8036 – 90 88 266

Du weißt ja ... fly now – work later

no love, no work, no money, no future

but time to fly!



14. TIPPS UND TRICKS:

Richtiges Ausflaren – sanfte Landung: Man sieht es immer wieder auf den Landewiesen: der Pilot (oder auch die Pilotin ?) schwebt nach einer ordnungsgemäß durchgeführten Landevolte im Endanflug ein und dann – ja was geschieht dann ? Er fängt viel zu früh zu bremsen an, oft schon in 20 Metern Höhe – offensichtlich erscheint es ihm unwillkürlich sicherer, sich dem Aufsetzpunkt mit möglichst geringer Geschwindigkeit zu nähern. In der Folge wird der Schirm „ausgehungert“, so dass der Pilot dann aufgrund des vernichteten Auftriebs in den letzten Metern unkontrolliert durchsackt und relativ hart auf den Beinen aufkommt.

Um wie viel schöner ist doch das Erfolgserlebnis, der Schirmkappe zumindest einige Meter über Mutter Erde „die Zügel schießen zu lassen“ – nein, werdet ihr sagen, das macht man doch bei Pferden ! – also die Bremsen freizugeben und die gewonnene Energie (aus der erhöhten Vorwärtsfahrt) erst ein bis zwei Meter über dem Boden mit wohl dosiertem Bremsendruck in ein perfekt weiches Aufsetzen umzuwandeln.

Aufmerksame Leser werden sich vielleicht über das vier Zeilen weiter oben angeführte Wort „**zumind**est“ **einige Meter**.....gewundert haben, ja - die Erklärung dafür ist, dass man in gewissen heiklen Situationen, wie zum Beispiel bei turbulenten Verhältnissen über der Landewiese, den Anstellwinkel des Schirms mit leichtem Bremsenzug in einem sicheren Bereich halten wird, um eventuellen Einklappern vorzubeugen und wirklich erst in Bodennähe „aufmacht“.

Gerhard Sellner

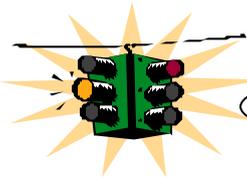
Expansionkurs: Die Flugschule "Skyvalley" expandiert unaufhaltsam weiter. Wurde erst vor ein paar Jahren die Flugschule offiziell bewilligt und ebenso dazu eine Tandem- Beförderung, so fand nun schon der erste Umzug statt. In der Industrie Strasse 16 in Wolfsberg wurde nun ein komplett neues Gebäude aus dem Boden gestampft (Halle), die fast keine Wünsche mehr offen lässt.

Wie zu erfahren war, will Klaus das Angebot neben der Palette der Schulung und Tandemfliegerei verstärkt auch dem Check und Verkauf widmen. Wie kommt man dorthin - dazu nimmst du die Autobahnausfahrt Wolfsberg Süd, über den Kreisverkehr hinweg und schon zeigt einem der Flughafen- Windsack an, wo sich die neue Betriebsstätte befindet. Heller Empfangsraum mit Computer und Kaffeeautomat. Untermalt mit "Funk Musik" heißt einen Klaus herzlich willkommen. Bekleidung, Gurtzeuge und diverses Zubehör veranschaulichen die reiche Angebots- Palette, dahinter befindet sich ein weiteres Büro mit Schulraum etc. alles modern ausgestattet und wohltemperiert.

Ein weitere Türe führt dann zum Herzstück der gesamten Räumlichkeiten, eine große Halle tut sich auf. Hier hat sich Klaus Platz geschaffen, um bei Bedarf 2 Drachen gleichzeitig aufzustellen zu können. Diverse Profi- Nähmaschinen, Regale, Lagermöglichkeit für Drachen, Schirme und Gurten, Ersatzteile dazu ein weiterer abgetrennter Raum, in welchem sich ein WC mit Dusche und Pissoir befindet alles feinste Sahne.

Dazu kommt noch eine große Wiese, welche sich unmittelbar vor der Halle befindet, Platz genug, um weitere Drachen oder Paragleiter aufzubauen bzw. auszulegen. Das gesamte Gelände mit dazu gehörender Halle, Wiese und Parkplatz ist in Eigentum vom Firmen- Inhaber Nössler Klaus, der sichtlich Freude mit seinem neu geschaffenen Lebenswerk hat.

Es gibt auch Geschäftszeiten wie zu erfahren war und zwar im Winter von Montag bis Freitag zwischen 9 und 18 Uhr und im Sommer ist der Betrieb 7 Tage in der Woche offen - aber noch besser ist, wenn ihr einfach mal unverbindlich auf einen Abstecher bei Klaus vorbeischaud. Sympathisch und kompetent wird dich Klaus in allen Fragen objektiv beraten und einen Cafe gibt es selbstverständlich auch noch dazu. Auch das Fluggelände in Wolfsberg lädt ein, mal auf einen Besuch vorbei zu schauen – wie schon gesagt, ein Besuch lohnt sich allemal!



Betreff: Lienzer Bergbahnen.

Immer wieder im Gespräch: Seilbahnen bringen Geld, so die "Macher" aufgegeben von der Österreichischen Seilbahn Wirtschaft.

Insgesamt gibt es an die 3000 Seilbahnen und Lifte. Zugpferd und Motor ist dabei der Winter- Tourismus. Das heißt, der Wintersport liegt voll im Trend, denn jeder Skifahrer gibt durchschnittlich € 99.- pro Tag aus. Die Übernachtungsgäste spendieren dabei € 116,70 im Durchschnitt. Insgesamt, so errechnet eine Studie, hat die Seilbahn- Wirtschaft eine Wertschöpfung von 2,58 Mrd. Euro

Immer wieder im Gespräch zu sein schafft es die LBB, so zum Beispiel die Überschrift in einer Lokal- Zeitung
– Wirbel um Liftpreise für Schüler –

Hier hat die LBB über die Jahre hinweg die Preise sukzessive erhöht und im letzten Jahr sogar um 50 %, das brachte die Lehrer natürlich auf die Palme und es hagelte Proteste und so musste der verantwortliche Leiter der LBB einlenken.

Wer so über die Jahre hinweg die Proteste von Seilbahnbenützern ebenso die diversen Leserbriefe und natürlich nicht zu vergessen alle mündlichen und schriftlichen Beschwerden über die LBB verfolgt hat, kommt zum Schluss: hier ist dringender Handlungsbedarf längst überfällig. Würde solch eine Unternehmenspolitik ein Privatbetrieb durch führen, würde die Insolvenz wohl nicht lange auf sich warten lassen.

Da aber die LBB aus Zwangsbeiträgen und Steuergeldern über die ganzen Jahre hinweg finanziert bzw. künstlich am Leben erhalten wird (Vergleich mit der Verstaatlichen Industrie,) geht das Geld so schnell wohl nicht aus. Ein Topf, der scheinbar nie zu versiegen droht und woraus sich natürlich viele Banken, Firmen und Personen wieder ohne Ende bedienen bzw. ihre Vorteile daraus schlagen.

Hier ergeht eine Schuldzuweisung ja gar nicht einmal an den verantwortlichen Leiter der LBB, dieser ist ja nur ein Ausführer (Weisungsgebundener) der Geldgeber, sondern ausnahmslos an die Stadtgemeinde Lienz (sprich Bürgermeister und den Gemeindevertreter) wie auch an den Tourismusverband Lienzer Talboden bzw. Vorsitzenden und deren Vertreter. Früher oder später wird dann die LBB um einen (Symbol) Euro an einen privaten Investor verkauft, der verantwortliche Geschäftsführer ein zweites mal in den Ruhestand geschickt und die Gemeinde kann dann mit Stolz sagen: was wollt ihr – ist doch eh alles bestens. Was nicht heißen soll, das es mit einer privaten Führung der LBB automatisch für uns (Steuerzahler) besser wird.

Solange von den Geldgebern keine dementsprechenden verpflichtend umzusetzenden Anweisungen und Vorgaben raus gehen, wird bei der LBB Jahr für Jahr sprichwörtlich so weiter "gewurschtelt".

Übrigens: die Tageskarte in der Wintersaison kostet sage und schreibe € 30,50 fast den selben Preis zahlt auch ein Skifahrer in Sölden oder Kitzbühel, nur mit dem einen Unterschied – hier erwarten den Skifahrer Aufstiegshilfen ohne Ende und in Lienz, na ja – da sind es gerade mal ein paar Lifte, aber zumindest der Preis stimmt.

Höchstes Skivergnügen, attraktive Angebote , so die Überschrift in einer Monats- Zeitschrift und weiter ist zu lesen: In den beiden Lienzer Skigebieten Zettlersfeld und Hochstein wurden in der vergangenen Saison 2,5 Millionen Liftfahrten verzeichnet.

Schon interessant, mit welchen Mitteln hier gearbeitet werden muß, um negative Zahlen in ein positives Licht rücken zu können. Was auch immer 2,5 Millionen Liftfahrten wohl bedeuten mögen, Tatsache ist und bleibt, das nächste Subventionsansuchen an die Gemeinde und den Tourismusverband liegt schon in der Schublade. Die beschneibaren Flächen wurden von 14,4 ha auf ca. 25 ha erhöht. Als nächstes wird der Speichersee am Lackenboden vergrößert von derzeit 54.000 m² auf über 70.000 m². Viele neue Bauvorhaben stehen an bzw. auf der Wunschliste, nur wer soll das alles bezahlen - die Antwort darauf werden wir alle in der Zukunft wohl präsentiert bekommen.



Die „Flash News“ sind auch über das "WWW" 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!

"Starten musst du nicht. Landen aber schon."

wie 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 mal diese Internetseite:

Hier ein Link zum Freiflieger-Magazin www.fetzenundstangfliegerforum.at/

Dort gibt es alle Informationen zu einem Urteil welches Anfang März gefällt wurde. Zeugenaussagen von Beteiligten, sowie Feststellungen zur Entwicklung unseres Flugsportes in Österreich und Deutschland.



Was wäre wohl die Fliegerwelt ohne das Szenen Blatt

„Flash News“

Übersicht im Versicherungs Dschungel.

Gesetzliche Geräte Haftpflicht - hier ist nach wie vor das Makler Büro Transsylvania mit € 30,52 im Rennen.

Bergekosten Versicherung – hier ist die Bergrettung mit € 18.- und € 15.000.- Deckungssumme vorne dabei.

Gesetzliche Tandem Haftpflicht etc. – hier ist die Fa. Parawing mit € 450.- komplett absolut im Spitzenfeld.

Mot. HG + PG Haftpflicht – hier ist ebenfalls die Fa. Parawing mit € 120.- zur Zeit unschlagbar.

Im Bereich Unfall etc. gibt es das Versicherungs Büro Stocker in Lienz, siehe dazu die Leistungen u.a.

Wir versichern..... die "Unsicheren" und die "Sicheren", denn Unfälle passieren Jedem ! Versichern Sie sich - und Ihre ganze Familie über die einmalig preiswerte: **UNFALLVERSICHERUNG**

Unfälle sind nun mal unvorhersehbar und passieren jedem einmal. Die Arztkosten zahlt noch die Krankenkasse, aber wer zahlt schon die Haushalts- oder Wohnungsumstellung, oder auch nur ein behindertengerechtes Auto? Geldverdienen wird mit einem bleibenden Körperschaden dann auch noch schwerer...

Luftsportliche Unfälle sind bei allen Unfallversicherungsangeboten ausgeschlossen. Nicht so bei uns - lesen Sie den Auszug aus dem Versicherungsschein: "Der Versicherungsschutz erstreckt sich auf berufliche und außerberufliche Unfälle. Während der Nutzung von Luftsportgeräten als Lizenzinhaber, Teilnehmer eines ordnungsgemäßen Ausbildungslehrganges oder Passagiers auch auf Unfälle im Zeitraum von An- bis Ab- legen bzw. Ein- bis Aussteigen des Luftsportgerätes. Ausgeschlossen sind luftsportbedingte Unfälle beim Militär-, Polizei- und Grenzschutzdienst."

Leistungen und Beiträge für die 3 meistgenutzten Varianten

Gruppe 1 Gruppe 2 Gruppe 3

	€	Gruppe 1	Gruppe 2	Gruppe 3
Unfalltod	€	2.500,00	2.500,00	5.000,00
Invalidität mit 500er Progression	€	25.000,00	50.000,00	75.000,00
- bedeutet bei Vollinvalidität	€	125.000,00	250.000,00	375.000,00
Kurbehilfe	€	2.750,00	2.750,00	2.750,00
Kosmetische Operationen	€	2.750,00	2.750,00	2.750,00
Jahresbeitrag brutto für				
- Lizenzierte Flugsportler	€	81,20	158,92	298,80
- Tarif AU	€	40,60	78,88	
- Personen ohne Luftsportlizenz, (Tarif ohne Flugsportrisiko)	€		75,00	

<http://www.gff-versicherungen.de/pdf/neue/Deklaration-Unfall-2005.pdf>

http://www.gff-versicherungen.de/pdf/neue/AUB_Unfall.doc

AU (nur Flugrisiko) Rufen Sie uns an, wir informieren gerne näher. Mit freundlichen Grüßen
Versicherungsmakler Stocker Werner KEG Egger Lienz Platz 1 9900 Lienz (04852-63994)

Aero Club Versicherung: „ Die Mitgliedschaft beim Aero Club soll ja auch Vorteile bringen“ wird so des öfteren kolportiert! Da wäre einmal als die Stimme (Interessensvertreter) des gesamten Flugsportes in Österreich zu gelten bzw. aufzutreten, hierüber zu berichten fällt einem schwer - warum wohl, weil es hier ziemlich ruhig ist in Bezug auf die diversen Aktivitäten. Da gibt es aber auch noch einen Versicherungsschutz, mit welchem unter anderem auch geworben wird.

So trat der ÖAeC Mitte März mit einer neuen Initiative an die Hänge- und Paragleiterszene heran, um den prozentuellen Mitgliederanteil in gerade dieser Sektion anzuheben. (So sind zum Beispiel die Fallschirmspringer fast vollzählig Mitglieder des ÖAeC, während die Paragleiter kaum die 20%-Marke überschreiten!) Der ÖAeC hat daher für seine Mitglieder der Sektion Hänge- und Paragleiten ab sofort eine Bergkostenversicherung sowie eine Kollektiv-Sport-Unfallversicherung abgeschlossen. Beide Versicherungen sind im ÖAeC- Mitgliedsbeitrag bereits inkludiert und gelten für alle ordentlichen Mitglieder, die mit der Flugsparte Hängegleiten oder Paragleiten beim ÖAeC angemeldet sind.

Da diese Zusatzversicherung als außerordentliches „Zuckerl“ nur für Hänge-und Paragleiter gilt, musste im Informationsblatt des Aeroclubs vom März d.J. auf den Passus „bei der Ausübung des Vereinssports“ hingewiesen werden, das heißt, wenn du dir als Paragleiter den Haxen beim Fallschirmspringen brichst, so hast du keinen Anspruch.

Da uns der Aeroclub in so vielen Bereichen und Interessenssphären vertritt, wäre es höchst wünschenswert, wenn sich weitaus mehr Para- und Hängegleiter zu dieser Mitgliedschaft entschließen könnten !
Neu angemeldete Mitglieder haben ab dem Tag der Anmeldung (Poststempel) Versicherungsschutz, wenn der Mitgliedsbeitrag innerhalb Monatsfrist einbezahlt wird.

Mitglieder, welche im Vorjahr den ÖAeC-Mitgliedsbeitrag bezahlt haben, haben im Folgejahr Versicherungsschutz, wenn der Beitrag des Folgejahres vor dem 31.März einbezahlt wird.
Bei Einzahlung nach dem 31.März beginnt der Versicherungsschutz ab Eingang des ÖAeC-Mitgliedsbeitrages.

Bergkostenversicherung: Leistungen der Versicherung:

- versichert sind Bergkosten (inclusive Hubschrauberbergung) in der Höhe von € 7.267.-

- Geltungsbereich ganze Erde.

Kollektiv- Sport- Unfallversicherung Leistungen der Versicherung:

Für den Todesfall € 3.640.-

Für dauernde Invalidität € 72.680.-

Unfallkosten (Arzt, Heilbehelfe etc.) € 1.000.-

Anmerkung: Auf alle Fälle empfehle ich allen Piloten, sich vor jedem Abschluss eines Vertrages, ganz egal bei welcher Versicherungsagentur, unbedingt vorher das Kleingedruckte durchzulesen und dann erst zu unterschreiben. Wenn man einmal was braucht, lernt man schlussendlich das wahre Gesicht einer Versicherung sehr wohl sehr schnell kennen. Wenn Versicherungen schwarze Zahlen schreiben sollen (müssen), dann muß zwangsläufig irgendwo gespart werden. In den eigenen Reihen siehe Vergleich zur Politik mit Sicherheit nicht - also ganz klar an der Basis - sprich Beitragszahlern. Denn das ist der Multiplikator und der bringt schließlich das große Geld - so einfach ist das. Bei allem Respekt, welche Versicherung kann schon das Motto auf ihre Fahnen heften „wir zahlen gerne“ – letztendlich zahlt ohnedies der Beitragszahler die Schäden und wenn das Geld nicht mehr langt – dann eben mit noch höheren jährlichen Beiträgen.

Tut mir Leid: - **Fehler Teufel ???** In der Ausgabe 112 habe ich geschrieben, dass die Stadtgemeinde Lienz 700.000 m³ Wasser an die Bergbahn AG verkauft. Richtigerweise sollte es aber lauten 70.000 m³. Eine Null zuviel ist einfach zuviel, bitte dies zu entschuldigen, damit nicht in Zeiten von "Cross Border Leasing" und zuviel Grün Orientierung diese Summe eventuell noch missverstanden wird.

Lieber Bruno: Ich bin ein regelmäßiger Leser Deiner Flash-News. Genaugenommen kann ich es kaum erwarten, bis die nächste wieder erscheint. In der letzten Ausgabe ist mir aber etwas aufgefallen. Es geht um der Bericht von Gerhard Sellner über den Schistart. Müssen die Schi bei einem Flug mit dem Paragleiter (Drachen) nicht durch Fangriemen gesichert sein. Kann mir vorstellen, dass eine schlecht eingestellte Bindung sich im Flug öffnen könnte. Ich kann mich nämlich daran erinnern, dass dies bei meiner Sopi-Ausbildung (heuer werden es 10 Jahre) angesprochen wurde.

Wenn dem so ist wäre es sicher gut in der nächsten News einen Zusatz einzubauen. mfg Peter Z.

Lieber Peter! Wir freuen uns immer über aufmerksame und sicherheitsbewusste Leser und folgen gerne Deiner Anregung, auch diesen Sicherheitsaspekt nicht außer Acht zu lassen! Da es prinzipiell verboten ist, irgendwelche Gegenstände aus einem Fluggerät abzuwerfen – nicht einmal zu Werbezwecken – so ist es sicherlich die Verpflichtung jedes verantwortungsbewussten Paragleiters, seine Schi durch Fangriemen zu sichern. Liebe Grüße Gerhard

P.S.: Ich hoffe dass es mir erneut gelungen ist, dich diesmal gleich mit 24 Seiten mit vielen Informationen zu versorgen, die du wahrscheinlich in keiner anderen Zeitschrift zu lesen bekommen wirst und das ist auch der Grund, warum die "Flash News" so einmalig sind. Es ist für wahr immer eine richtig gehende Gratwanderung aber wie heißt es so schön:

Schweigen ist einfach, couragiert handeln aber erfordert Mut.

In diesem Sinne weiterhin viel Spaß beim lesen der "Flash News" und nicht verzagen, die nächste Ausgabe gibt es wie gewohnt Ende Juni wieder.