

Flash News

...die ganze Wahrheit

Nr. 118

Ausgabe 2
Juni 2007

FLIEGER ÄRZTE:

Dr. Lahoda (Zell am See) Tel. 06542-57251
Dr. Kassl Bernd (Villach) Tel. 04242 – 27 351
Dr. Reinprecht (Mühlbach) Tel. 06566 – 430

ÖSTERR. AERO CLUB:

Tel.: ++ 43 – (0) 1 – 718 72 97
Blatt Gasse 6 A – 1030 Wien

NÄCHSTER ERSCHEINUNGSTERMIN: 30. Sept. 07

Anzeigenschluss 24. September 2007

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 – Ø 8022 – 9675 0

Miesbacher Str. 2 D – 83701 Gmund Tegernsee

- | | |
|----------------------------------|---------------------------------------|
| 0. IN EIGENER SACHE | 8. SCHLAGZEILEN IN DER PRESSE |
| 1. UNFÄLLE & STÖRUNGEN | 9. WORÜBER MAN SPRICHT |
| 2. FLUG NACH SOLIMBERGO | 10. KLATSCH UND TRATSCH AM LANDEPLATZ |
| 3. DIE KOSTEN STEIGEN WEITER | 11. TERMINE UND EREIGNISSE |
| 4. MOT. HG + PG FRÜHJAHRSTREFFEN | 12. EINFACH ZUM NACHDENKEN |
| 5. WETTERKAPRIOLEN OHNE ENDE | 13. SICHERHEITS MITTEILUNGEN |
| 6. FLUGSCHULENDICHT WÄCHST | 14. TIPPS UND TRICKS |
| 7. ABKOMMEN HIN ODER HER | 15. ENDE GUT ALLES GUT |

TONBAND DIENST: 0900 – 91 15 66 06

METEO EXPERTS LIENZ: Ø 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:

Pressefreiheit ist mehr als ein kostbares Gut: Ganz klar, wegschauen ist einfach - couragiert handeln aber erfordert Mut - so die Einleitungsüberschrift welche beim abrufen der „Flash News“ im Internet erscheint.

Das die hier veröffentlichten Berichte nicht immer auf Freude bzw. Gegenliebe stoßen, liegt wohl auf der Hand. Jedem recht machen wird auch mir nicht gelingen und ist darüber hinaus auch gar nicht nötig und auch nicht von mir beabsichtigt. Denn die „Flash News“ sollen ja nicht schön färben, sondern Missstände und Ungerechtigkeiten etc. aufzeigen und etwas verändern bzw. bewegen. Dazu der wohl passende Spruch:

Wo andere ein Rückgrat haben - haben die meisten nur einen Gummischlauch.

Dass die Pressefreiheit nicht selbstverständlich ist und wie gewisse Regierungen aber auch Personen (Institutionen) damit umgehen zeigt uns wohl die Realität. Zensur, Monopol, Lohnschreiber der Parteien bzw. direkte und indirekte Einflussnahme sind die Folge.

Verfolgt werden deshalb immer noch: Menschen, die die Wahrheit sagen - weltweit werden Journalisten, verhaftet, verfolgt, gefoltert und sogar getötet.

Am 3. Mai war der Welttag der "Pressefreiheit"

Menschen, die sich trauen, Missstände aufzuzeigen und Regierungen anzuprangern sind vielen Staaten aber auch anderen Institutionen mehr als nur ein Dorn in Auge und damit natürlich auf der Liste der "unerwünschten Personen" zu finden.

Dabei ist die Meinungsfreiheit ein mehr als kostbares Gut, das jedem Menschen zusteht- so Amnesty International in einer eigens dazu heraus gegebenen Presseaussendung.

Also schau nicht weg, sondern habe den Mut aufzuzeigen. Denn sich treiben lassen oder „ich kann eh nichts tun“ heißt für die selbst ernannten "Macher" immer zustimmen. Deshalb das immer wieder zu erneuernde Motto - schweigen ist einfach - couragiert handeln aber erfordert Mut und genau in diese Kerbe schlagen auch die „Flash News“.

Mahatma Ghandi sagte mal:

Zuerst ignorieren sie dich,
dann lachen sie über dich,
dann bekämpfen sie dich,
und dann gewinnst du.

Respekt vor den Naturgewalten dass ist vielen Piloten in der Szene wohl ein Fremdwort, sonst ist es nicht nach vollziehbar, dass einige Drachenpiloten aber auch Gleitschirmflieger, bei Wetterbedingungen unterwegs sind wo selbst die Vögel bereits zu Fuß gehen. Es ging alles Blitzschnell - selbst der Wetterbericht konnte diese Entwicklung nicht voraus sehen bzw. sagen. Aber dass die Piloten trotz Gewitter und Hagel ganz bewusst einfach weiter flogen, in die Wolken verschwanden zeigt mir ganz klar – die setzten bewusst ihr Leben auf Spiel, wahrscheinlich nur um beweisen zu können, es ist auch möglich bei solchen extrem Bedingungen (Gewitter) noch zu fliegen.

Fallwinde, Blitz, Donner, Hagel, Sturmböen und sie fliegen einfach munter drauf los, als würde es gar kein Gefahrenpotential für sie geben. So gesehen am Mittwoch 20. Juni gegen 15 Uhr über dem Lienzer Talboden. Die Piloten starteten im Rahmen der Pre EM von Greifenburg aus zu ihren Task's. Ganz klar es liegt letztendlich allein im eigenen Entscheidungsbereich wie hoch ein jeder für sich die Latte setzt – doch maßlose Selbstüberschätzung, sträflicher Leichtsin, bis hin zur grenzenlosen Dummheit reicht das Repertoire. Wenn selbst nicht involvierte Personen aus der Bevölkerung (Nichtflieger) davon Kenntnis nehmen und anrufen, ist Handlungsbedarf gegeben.

Solche Aktionen schaden dem Sport mehr als dass man durch solche Veranstaltungen etwas positives dabei ab gewinnen könnte. Was übrig bleibt ist ein eh schon hinlänglich bekanntes Image von „Selbstmördern mit Anlauf“ und einer scheinbar nicht zu vermeidenden immer weiter nach oben entwickelnden „Unfallbilanz des Schreckens“

Alleine im ersten Halbjahr gab es bereits über 10 Unfälle mit Motorflugzeugen.

Nicht nur im HG + PG – Bereich ereignen sich Unfälle – die Unfallserie bei welcher motorisierte Flugteilnehmer involviert sind reist nicht ab. In Österreich passieren im Jahr ca. 130 Flugunfälle bei Privatflügen – kommt auf 100.000 Flugstunden ein Toter.

Denn in Fliegerkreisen gilt ja die generelle Meinung: Flugunfälle geschehen nicht, sondern sie werden verursacht.

Eine Chronik des Grauens!

Nach dem Zusammenstoß eines Transport Hubschraubers und eines Kleinflugzeuges über der Schmittenhöhe am 5. März wo neun Menschen ums Leben kamen, war dies ein schwarzer Tag für Österreichs Luftfahrt.

So kam es am 23. März zu einem weiteren Flugzeugabsturz (Sport Flugzeug) in der Nähe der Wiener Aussenring Autobahn bei dichten Nebel, wobei der verantwortliche Pilot ebenfalls ums Leben kam.

Am 30. März stürzte dann eine Piper (Sneema) eines Niederösterreichischen Fliegerclubs in Straubing (Niederbayern) mit 4 Personen besetzt in einen Teich (Prüfungsflug) dabei wurden die Insassen schwer verletzt.

Am 1. April stürzte dann ein deutsches Kleinflugzeug in der Nähe von Feldkichen (Kärnten) bei dichtem Nebel in einen Hang, dabei kamen beide Insassen - der Pilot und eine Frau ums Leben.

Am 3. Mai kam es zu einem Absturz eines Hubschraubers des Innenministeriums am Innsbrucker Flughafen, (Übungsflug) dabei wurden beide Insassen schwer verletzt.

Am 12. Mai stürzte eine Piper Mooney eines Kärntner Flieger Clubs beim Anflug des Flughafens auf der Insel Elba ab (Pilotenfehler) – Bilanz 4 Tote.

Am Samstag 2. Juni musste ein 49 -jähriger Motorseglerpilot aus Gänserndorf, welcher am Flugplatz Feldkirchen gestartet ist im Ossiachersee (Kärnten) eine spektakuläre Notlandung vornehmen. Der Pilot blieb dabei unverletzt

Am 22. Mai stürzte der Motorsegler eines 78-jährigen deutschen Piloten ab (Bilanz ein Toter).

Am 7. Juni zerschellte ein Segelflieger mit 2 Einheimischen an Bord, im Stubaital an einem Grat – Bilanz zwei Tote.

Am Samstag, dem 9. Juni stürzte ein Motorsegler im kärntnerisch-steirischen Grenzgebiet ab, fing anschl. Feuer und brannte aus. An Bord befanden sich zwei Frauen, welche dabei leicht verletzt wurden. Am darauf folgenden Tag musste erneut ein Sportflugzeug in einem Maisacker eine Notlandung vornehmen – der Pilot blieb dabei unverletzt und der mitfliegende Passagier erlitt leichte Verletzungen.



01. UNFÄLLE & STÖRUNGEN:

Sillian: Am Gründonnerstag, 5. April starten 2 deutsche Paragleiterpiloten (beide 43) vom Startplatz Thurntaler. In einer Höhe von 2300 Metern kam es zu einem Zusammenstoß zwischen beiden Piloten. Laut Aussage eines Piloten kam dieser mit den Beinen in die Kappe und zerriss diese. Beide Piloten stürzten daraufhin ab und betätigten die mitgeführte Rettung und landeten unverletzt. Sie landeten 200 Meter von einander entfernt im alpinen Gelände, einer der Piloten kam auf einer Lärche zum Stillstand, er konnte sich selbst befreien und bewältigte die 700 Meter zu Fuß ins Tal. Den zweiten Piloten barg der Polizeihubschrauber.

Kirchbach: Am Karfreitag, 6. April startete ein 41-jähriger deutscher Drachenflug Schüler zu einem Übungsflug. Als der Pilot den Landeplatz einer Flugschule östlich des Ortes ansteuerte, flog er bereits zu tief über dem öffentlichen Schwimmbad. Er stieß mit den Oberschenkeln gegen den Dachabschluß und stürzte kopfüber auf das Flachdach. Der Pilot erlitt dabei eine schwere Gehirnerschütterung sowie Abschürfungen und Prellungen am ganzen Körper mit dem Verdacht auf Wirbelverletzungen. Die Flugrettung C 7 lieferte den Verunfallten in das BKH - Lienz ein.

Zillertal: Hier kam es ebenfalls zu Ostern zu einem schweren Flugunfall. Hier startete eine 14-jährige deutsche Paragleiterpilotin zu einem Übungsflug. Die Pilotin trudelte aus 150 Metern Höhe zu Boden.

Sillian: Am Ostersonntag startete ein 50-jähriger deutscher Paragleiterpilot vom Startplatz Thurntaler zu einem Flug. Der Schirm klappte zusammen und der Pilot stürzte ab.

Nassereith: Am Ostermontag startete ein 30-jähriger einheimischer Paragleiterpilot zu einem Flug. Wie zu erfahren war, blieb der Pilot in einem Baum hängen.

Hinterstoder: Am Karfreitag, 6. April startete ein 33-jähriger Paragleiterpilot aus Allhaming (O.Ö) zu einem Flug. Wie zu erfahren war, befand sich der Pilot in einer Steilspirale, welche er nicht mehr beendete (gesundheitliche Probleme). Der Pilot erlitt beim anschl. Aufprall tödliche Verletzungen.

Schnifis: Am Karfreitag, 6. April startete ein 35-jähriger Paragleiterpilot aus Bregenz zu einem Flug. Der Pilot kam durch eine starke Windböe in eine unangenehme Lage. Sein Schirm wurde beim Landeanflug in Schnifis gegen einen Baum gedrückt. Dort blieb dieser hängen. Nach einer halben Stunde wurde der Paragleiter von der Feuerwehr Schnifis per Drehleiter befreit. Er blieb dabei unverletzt.

Andelsbuch: Am Karfreitag 6. April gegen 14.20 Uhr ereignete sich in Andelsbuch ein Paragleiterunfall: Nach dem Abflug von der Niedere wollte ein 68-jähriger Paragleiter an Höhe gewinnen. Der Allgäuer flog in Richtung Gipfel der Niedere. Auf Grund von Turbulenzen klappte der Schirm des Mannes jedoch zusammen. Er versuchte noch, den Schirm zu stabilisieren und den Notschirm auszulösen, welches jedoch auf Grund der zu geringen Höhe misslang. Der Paragleiter stürzte ohne Fremdverschulden rund 40 Meter ab. Dabei zog er sich Rückenverletzungen unbestimmten Grades zu. Der Verletzte wurde mit Notarzt-Hubschrauber C5 ins Landeskrankenhaus Feldkirch geflogen.

Sillian: Am Ostersonntag 8. April kam es zu gleich 2 weiteren Paragleiter Unfällen. Zwei deutsche Paragleiterpiloten starteten vom Startplatz Thurntaler zu einem Flug. Während des Fluges kollabierten die Schirme und die Piloten stürzten zu Boden, wobei sie sich Verletzungen unbestimmten Grades bzw. an der Wirbelsäule zugezogen haben.

Neustift: Am 9. April startete ein 29 -jähriger ungarischer Paragleiterpilot zu einem Flug. Beim Landeanflug auf den Landeplatz in Neustift verlor der Pilot die Kontrolle über sein Fluggerät und stürzte aus ca. 6 Metern Höhe zu Boden. Dabei zog sich der Pilot mehrere Wirbelbrüche zu. Der Pilot wurde vom Notarzt Hubschrauber erstversorgt und anschl. in das Krankenhaus nach Hall geflogen.

Westendorf: Am Ostersonntag, 8. April startete ein 16 -jähriger Oberndorfer (Tirol) Paragleiterpilot im Zuge einer Ausbildung zu einem Flug. Beim Landeanflug flog der Pilot gegen einen geparkten Reisebus. Der Pilot erlitt dabei schwere Verletzungen.

Fiss: Am Samstag, 14. Oktober startete eine 20-jährige Gleitschirmpilotin aus Ladis vom Startplatz Schönjoch. Als sich eine Leine im Schirm verknotete leitete die Pilotin ein Korrekturmanöver ein. Dabei klappte ein Teil des Schirmes zusammen und die Pilotin stürzte aus rund 20 Metern Höhe ab. Dabei erlitt die Pilotin Wirbelbrüche und einen Bruch des Fersenbeines.

Treffen: Am Dienstag, 17. April startete ein 46-jähriger Köttmansdorfer mit seinem Paragleiter zu einem Flug. Der Pilot blieb im Bereich Ossiacherberg in einer Höhe von 15 Metern auf einem Baum hängen. Das Team des Hubschraubers Libelle barg den Paragleiterpiloten mittels Seil.

Weiz: Am Sonntag, 22. April startete ein 45-jähriger Grazer Paragleiterpilot zu einem Flug. Nach einer mißglückten Notlandung verhedderten sich die Leinen auf einem Baum und der Pilot blieb in einer Höhe von 15 Metern über Grund hilflos und unverletzt hängen. Der Pilot verständigte mittels Telefon die Bergrettung. Diese barg den verunfallten Piloten aus seiner mißlichen Lage.

Greifenburg: Am Samstag, 28. April startete ein deutscher Paragleiterpilot vom Startplatz Embergeralm. Mangels Aufwind krachte der Pilot bei der Landung in eine Hochspannungsleitung. In Berg i. Drautal, Greifenburg und Steinfeld fiel dadurch bedingt, für rund 1 Stunde der Strom aus. Der Pilot blieb bei diesem Unfall unverletzt.

Greifenburg: Am Samstag, 28. April startete eine deutsche Paragleiterpilotin zu einem Streckenflug. In Höhe des Debanttales musste die Pilotin bedingt durch starke Turbulenz (Kollabierung) die Rettung betätigen. Die Pilotin landete unverletzt in einem steilen, felsigen Gelände und mußte vom Rettungshubschrauber geborgen und in das Krankenhaus nach Lienz geflogen werden.

Wolfsberg: Am Donnerstag, 12. April startete der 45-jährige Lavantaler Wolfgang K. Paragleiterpilot vom Startplatz Godig. Bedingt durch starke Thermik bzw. Ostwind (Scherung) kollabierte der Schirm, so mußte der Pilot in einer Höhe von ca. 2000 NN den Rettungsschirm betätigen. Der Abstieg endete in einer 20 Meter hohen Fichte, der Pilot blieb dabei unverletzt.

Lech: Am Samstag 14. April startete eine 39-jährige Tandem Paragleiterpilotin mit einer 23-jährigen Passagierin zu einem Flug. Wie zu erfahren war flog die verantwortliche Pilotin beim Landeanflug zu langsam und verding sich in einer Baumgruppe und stürzte auf ein Hausdach ab. Dabei erlitten der Passagier und die Pilotin schwere Wirbelverletzungen.

Wolfsberg: Am Samstag, 14. April startete ein 31-jähriger Wolfsberger Paragleiterpilot vom Startplatz Godig.

Wie zu erfahren war, flog der Pilot zu nahe am Hang und wurde dabei vom starken Ostwind in die Bäume gedrückt. Der Pilot wurde schließlich von Bergrettung und Feuerwehr aus der 30 Meter hohen Fichte geborgen.

Judenburg: Am Samstag, 14. April stürzte ein 27-jähriger Paragleiterpilot ab. Beim Landeanflug klappte der Schirm zusammen und stürzte aus mehreren Metern Höhe ab. Wie zu erfahren war, flog der Pilot bei dem Versuch ein Toplandig durchzuführen in einen Leebereich ein. Der Pilot erlitt dabei schwere Verletzungen.

Weiz: Am Samstag, 14. April stürzte ein 44-jähriger Paragleiterpilot ab. Beim Landeanflug schätzte der Pilot die Höhe falsch ein und stürzte ab. Der Pilot erlitt dabei einen Oberschenkelbruch.

Fiss: Am Samstag, 14. April startete eine 20-jährige Paragleiterpilotin aus Ladis vom Startplatz Schönjoch. Als sich die Leinen des Schirmes verknotete, leitete die Frau ein Korrekturmanöver ein. Dabei klappte ein Teil des Schirmes zusammen und die Pilotin stürzte aus einer Höhe von rund 20 Metern ab. Die Pilotin erlitt dabei mehrere Wirbelbrüche und der Bruch des Fersenbeines.

Greifenburg: Am Mittwoch, 25. April startete ein 48-jähriger Unternehmer aus Sattendorf mit seinem Hängegleiter vom Startplatz Embergeralm. Bei leichtem Ostwind stürzte der Pilot aus ca. 25 Metern Höhe in ein steiles Gelände ab. Der Pilot wurde im Bereich der Wirbelsäule verletzt und nach der Erstversorgung mit dem Hubschrauber in das LKH Villach geflogen.

Andelsbuch: Am Mittwoch, 25. April startete ein 55-jähriger Paragleiterpilot zu einem Flug. Bedingt durch einen Flugfehler stürzte der Pilot ab, ein Rettungshubschrauber barg den Verletzten.

Lienz: Am Sonntag, 29. April startete ein einheimischer Paragleiterpilot vom Startplatz Kollnig zu einem Flug. Bei der Landung kam der Pilot zu Sturz und zog sich dabei Verletzungen unbestimmten Grades zu.

Greifenburg: Am Samstag, 28. April startete eine 42-jährige deutsche Paragleiterpilotin vom Startplatz Embergeralm zu einem Streckenflug. Im Bereich des Gipfels des Hohen Prijakts kam die Pilotin in Turbulenzen und musste dadurch bedingt den Rettungsschirm betätigen. Bei der Notlandung zog sich die Pilotin Verletzungen am Oberkörper zu. Über ihr Mobil Telefon holte sie Hilfe, der Rettungshubschrauber brachte die Pilotin in das BKH nach Lienz.

Greifenburg: Am Sonntag, 29. April startete ein 42-jähriger deutscher Paragleiterpilot vom Startplatz Embergeralm zu einem Streckenflug. Der Pilot geriet im Raum Mallnitz in Turbulenzen und verlor dabei die Kontrolle über sein Fluggerät. Der Pilot musste die Rettung aktivieren und landete anschl. in einem steilen Waldgebiet, wobei sich der Schirm im Baum verfang. Anschl. sprang der Pilot aus ca. 2 bis 3 Meter Höhe zu Boden und wurde dabei leicht verletzt.

Sillian: Am Sonntag, 29. April startete ein 58-jähriger deutscher Paragleiterpilot vom Startplatz Stalpen. Im Bereich Sillianberg klappte zunächst eine Seite und schließlich auch noch die andere Seite ein, wodurch das Fluggerät manövrierunfähig wurde. Der Pilot stürzte auf einen Baum und blieb an diesen hängen, die Feuerwehr musste mittels Drehleiter den unverletzt gebliebenen Piloten bergen.

Sillian: Am Sonntag, 29. April startete ein 41-jähriger polnischer Paragleiterpilot zu einem Flug. Kurz nach dem Start klappte der Schirm zusammen, der Pilot schlug am Boden auf und zog sich dabei einen Bruch des rechten Unterschenkel zu.

Das Leben ist nun mal lebensgefährlich und endet gemeinhin immer tödlich!!!!

Greifenburg: Am Sonntag, 29. April startete ein 4 -jähriger oberösterreichischer Paragleiterpilot vom Startplatz Embergeralm zu einem Flug im Rahmen eines Wettbewerbes. Im Bereich Dellach im Drautal (Scharnik) mußte der Pilot in einer Höhe von 2200 NN bedingt durch Turbulenzen die mit geführte Rettung betätigen. Da der Pilot keinen Handyempfang hatt,e musste dieser 7 Stunden ins Tal absteigen. Der Pilot blieb dabei unverletzt, die komplette Ausrüstung wurde von der Bergrettung bzw. dem Hubschrauber erst Tage später geborgen.

Annenheim: Am Donnerstag, 17. Mai startete ein 25-jähriger Heeresangehöriger aus Admont vom Startplatz Gerlitz zu einem Flug. Beim Landeanflug kam der Pilot in einen tückischen Scherwind, dabei verlor er die Kontrolle über den Schirm und stürzte aus ca. 30 Metern Höhe ab. Der Soldat erlitt dabei mehrere Wirbelbrüche und wurde schwer verletzt nach der Erstversorgung in das Krankenhaus Villach eingeliefert.

Lungau: Am Donnerstag, 17. Mai startete ein deutscher Drachenfliegerpilot zu einem Flug. Der Pilot befand sich auf einem Streckenflug, wie zu erfahren war bedingt durch leichten Südföhn stürzte der Pilot im Bereich Lungau tödlich ab.

Griechenland: Am Samstag, 19. Mai startete ein 67-jähriger deutscher erfahrener Paragleiterpilot wohnhaft in Fieberbrunn (Tirol) im Rahmen einer Gleitschirmreise zu einem Flug. Der Pilot flog laut Augenzeugenberichten nach 2 Stunden Flugzeit in Richtung Meer hinaus. Der Pilot musste ca. 50 Meter vor dem Strand im Wasser landen und ertrank noch vor Eintreffen eines Rettungsbootes.

Absam: Am Sonntag, 20. Mai startete ein 27-jähriger einheimischer Paragleiterpilot vom Startplatz in Gnadenwald zu einem Flug. Kurz nach dem Start stürzte der Pilot aus ca. 10 Metern Höhe zu Boden. Beim Aufprall erlitt der Pilot schwere Wirbelverletzungen und wurde nach der Erstversorgung in das Krankenhaus Hall eingeliefert.

Annenheim: Am Sonntag, 20. Mai startete ein 30-jähriger Paragleiterpilot aus Niederösterreich vom Startplatz Gerlitz zu einem Flug. Der Pilot stürzte aus ca. 10 Metern Höhe zu Boden und wurde dabei unbestimmten Grades verletzt.

Greifenburg: Am Sonntag, 20. Mai startete ein 47-jähriger holländischer Paragleiterpilot vom Startplatz Embergeralm zu einem Flug. Bedingt durch starke Turbulenzen musste der Pilot die mitgeführte Rettung betätigen. Der Pilot stieg ca. 200 Meter am Retter hängend ab und landete schließlich auf einem Baum. Die Bergrettung Greifenburg barg schließlich den unverletzt gebliebenen.

Greifenburg: Am Sonntag, 20. Mai startete ein 30-jähriger polnischer Paragleiterpilot vom Startplatz Embergeralm. Gegen 11 Uhr 45 prallte der Pilot aus bisher unbekannter Ursache rund 40 Meter unterhalb des Ziethenkopfes auf felsiges Gelände und verletzte sich dabei schwer. Nach der Absetzung eines Notrufes via Handy wurde der Pilot vom Rettungshubschrauber C 7 geborgen und in das BKH – Lienz geflogen.

Wolfsberg: Am Samstag, 2. Juni startete ein 19-jähriger Drachenfliegerpilot aus St. Stefan im Lavanttal zu einem Flug (Veranstaltung). Bedingt durch einen Pilotenfehler zu kleiner Landeplatz stürzte der Pilot beim Landeanflug aus ca. 10 Meter Höhe ab und erlitt dabei schwere Verletzungen. Ein Paragleiterpilot hatte ebenfalls eine harte Landung und musste mit Verdacht auf Wirbelverletzungen das Krankenhaus aufsuchen.

Wildschönau: Am Donnerstag, 7. Juni startete ein Fluglehrer mit einer 29-jährigen deutschen zu einem Paragleiter Übungsflug. Da sich die Bremsleine an der Umlenkrolle verwickelt hat, musste das Duo notlanden. Beim anschl. Aufprall wurde die Deutsche schwer verletzt.

Innsbruck: Am Samstag, 9. Juni startete ein 43-jähriger Innsbrucker Paragleiterpilot vom Startplatz Rumerspitze im Rahmen eines Wettbewerbes. Bedingt durch eine Kollabierung verlor der Pilot die Kontrolle über sein Fluggerät und stürzte über 100 Meter in eine steile Rinne und kollerte anschl. weitere 200 Meter ab. Die herbeigerufenen Retter konnten nur mehr den Tod feststellen.

Hollersbach: Am Mittwoch 20. Juni startete ein 51-jähriger Schweizer Paragleiter Pilot zu einen Flug. Der Pilot stürzte aus ca. 50 Meter Höhe zu Boden. Der Pilot hatte dabei großes Glück, denn der Aufprall erfolgte in einer Birke welchen den Sturz stark abbremste.

**Die Bilanz des Schreckens – allein die Motorradfahrer toppen im Freizeit Segment noch alles!
Bereits über 50 Tote Motorradfahrer sind im ersten Halbjahr 2007 zu beklagen:**

Das Leben an und für sich birgt immer ein Risiko in sich: Von der Sucht nach dem Nervenkitzel – was Extremsportler antreibt z.B. auch nach der Begegnung mit dem Tod weiter zu machen. Wer einmal

gelernt hat Erfolgsgefühle durch Nervenkitzel und Adrenalinausschüttung zu produzieren, der wird daher diese Erfahrung nicht mehr missen wollen.

Fazit: Eine flächendeckende Unfallerrfassung für ganz Österreich ist leider auch nach vielen Jahren der Inaktivität noch immer nicht möglich bzw. durchführbar und wird von den meisten sowohl „unten als auch oben“ erst gar nicht wirklich erwünscht. Alle Beteuerungen darüber hier mal tätig zu werden, ist eine reine Ankündigungspolitik, die sich in Schall und Rauch auflöst. Denn die Auflistung der Unfälle sind unserem Sport ja nicht dienlich und sollen daher auch möglichst unterlassen werden, so die Statements der sogenannten Experten! Daher bin ich für die meisten in der Flieger Szene sehr wohl ein rotes Tuch, denn die Auflistung der von mir nur zum Teil erfassten Unfälle soll ja möglichst vermieden werden.

Formulare hin, Hinweise her und Beteuerungen dazu sind zu wenig, denn es krankt an der primären Unfallerrfassung im Lande. Denn auswerten kann ich nur dann etwas (Statistik, Analysen, Sicherheitshinweise, Empfehlungen), wenn ich dazu auch das notwendige Material (erfassen der Unfälle) zur Verfügung habe und genau hier scheitert (krankt) alles.

Denn wenn einer die Auflistung deiner Unfälle zu Gesicht bekommt - der kommt sicher nicht mehr zum Fliegen und einer der schon fliegt, lässt es womöglich gar noch sein – so ein Insider aus der Szene. Dazu der passende Spruch:

Ein Mann ohne Feinde - ist wie ein Hund ohne Flöhe.

Nicht mit aufgeführt sind hier natürlich all die Unfälle verursacht von österreichischen Piloten, welche sich in Fluggebieten im Ausland ereignet haben. Auch hier ist die Unfallhäufigkeit sehr hoch und so scheinen diese Abstürze in der heimischen Unfallstatistiken ebenfalls nicht auf. Hier betrifft es nicht nur allein die Piloten, welche privat im Ausland unterwegs sind, sondern sehr wohl auch die vielen Gleitschirmreisen, welche rund um von Flugschulen, Vereinen, oder auch bei Sicherheitstrainings etc. unter anderen angeboten werden.

Nicht zu vergessen sind noch alle Unfälle, welche als Kellerstürze oder Mountainbike Unfälle etc. in die Krankenberichte eingehen und deshalb ebenfalls erst gar nicht in der offiziellen Flugunfallstatistik aufscheinen können.

Nicht unerwähnt bleiben sollen alle Unfälle (Störungen), welche mit dem Abstieg am Rettungsschirm enden bzw. Abstürze welche ohne oder mit nur leichten Verletzungen glimpflich verlaufen sind und daher ebenfalls nicht (bewusst) in der Flugunfall Statistik enthalten sind. Z.B. am Wochenende 28. und 29. April (Liga Bewerb) in Greifenburg gab es gleich mehrere Rettungsschirm Öffnungen, ob beim Gastein Open oder bei der Vor EM der Drachenflieger bzw. bei anderen Bewerbten.

Wie zu erfahren war gingen alle mehr oder minder glimpflich aus - nur die Bergrettung und Feuerwehr hatte wieder mal Hochbetrieb. Hochbetrieb herrscht deshalb nicht nur in den Fluggebieten, sondern u.a. auch im Lienzener Krankenhaus. Wenn in Greifenburg Wettbewerbe stattfinden - aber auch die Flieger Hochburg Sillian sorgt für immer neuen Nachschub, wie aus Insiderkreisen zu erfahren war.

Mein erneuter Aufruf ergeht daher an alle - mir dabei behilflich zu sein, bei der Erfassung aller Unfälle und Störungen im HG und PG – Bereich und das Österreichweit bzw. auch bei Unfällen von heimischen Piloten, welche im Ausland unterwegs sind. Nur dann ist es auch möglich, Erkenntnisse und Empfehlungen, für zukünftige Präventivmaßnahmen daraus zu gewinnen und diese dann auch an entsprechender Stelle wirkungsvoll umzusetzen.



02. FLUG NACH SOLIMBERGO ?

Hier ein Erlebnisbericht zur Verfügung gestellt von Ing. Klug Erich

„Fliegst du zu unserem Treffen nach Solimbergo gleich hin?“ fragt mich Willi zum Scherz. Ich lache, aber zugleich denke ich mir, die Idee ist gut. Die erste Planung sagt mir bereits: „ Es ist möglich“. Die kalkulierte Flugzeit für meinen Saphir mit dem Schwarze Minimum ist 5 bis 6 Stunden, das bedeutet, ein zweiter Tank ist zu wenig, ich brauche noch einen dritten Tank mit 11 Liter Inhalt. Sind meine 15 PS für diese Zuladung ausreichend? Die Strecke

muss um den Flughafen Klagenfurt herumführen, ich entscheide mich für die nördliche Variante. Die Passage über die Karnischen Alpen habe ich auf der Karte studiert, sie bleibt aber eine offene Herausforderung. Ein Landeplatz immer im Gleitwinkelbereich ist für die motorisierten Hängegleiter ein Muss, und mein Motor hat mir auch schon gezeigt, dass ich mich in dieser Hinsicht auf nichts einlassen soll. Trinken, Müsliriegel und andere Kleinigkeiten sind vorzubereiten. Heimfahren kann ich mit meinen Freunden Manfred und Günter.

Der große Tag!

Um 6 Uhr treffe ich auf der Startwiese ein. Hans, Manfred und Franz kommen auch und helfen mir bei den Vorbereitungen. Es ist dann doch schon 8Uhr 45 bis ich starte. Der Wind kommt auch noch verkehrt und wir schieben meinen Saphir auf das andere Ende der Wiese. Das Gras ist schon 15 cm hoch. Nach 50m zu wenig Fahrt zum Abheben, soll ich abbrechen? Nach 100m ein kleiner Graben. Ein kurzer Drücker und ich hopse über den Graben. Nach 150m hebt mein Drache gemächlich ab. Huu, die erste Hürde ist geschafft. Jetzt warten nur mehr 206 km Luftlinie direkt zum Ziel auf mich. Mit 1m/sec steigen geht es auf die Pack. In 1000m Seehöhe reduziert sich das Steigen durch die Zusatzlast bereits auf 0,7 m/sec.

In 100m Höhe über Grund fliege ich über die Pack und halte auf die Saualpe zu. Die nächste Entscheidung: Südlich den längeren sicheren Weg, oder über das Klippitztörl. Der Motor läuft gut und nach einer kurzen Erholungsphase gebe ich wieder Vollgas Richtung Klippitztörl (1644m). Ich komme um 200 m zu nieder an und nutze die erste schwache Thermik um genug Höhe zu machen. Danach geht es im Sinkflug noch immer hoch über den Flugplatz von Hirt. In 300 m Höhe fliege ich dem Gurker Tal entlang, der Dom von Gurk leuchtet mir in der Sonne von weitem entgegen. Die CTR Klagenfurt umfliege ich weiträumig und zwischen den Gipfeln habe ich meine Ruhe vor den anfliegenden Verkehrsmaschinen. Mein GPS ist auf go to Hermagor eingestellt. Ein Ausläufer des Wöllaner Nock stellt sich mir entgegen und in Verbindung mit dem örtlichen Windsystem wird er zum zeitraubenden Hindernis. Na, dann eben nicht, und ich schwenke wieder ins Gurker Tal und fliege weiter nach Bad Kleinkirchheim.

Um den nächsten Gipfel glänzt mir der Millstättersee entgegen, von grünen Hügeln umgeben und rechts von mir die Millstätter Alpen mit weißen Gipfeln. Darüber ein strahlend blauer Himmel, traumhaft. Ich genieße die Aussicht. Weiter, dem Drautal entlang nutze ich die Thermik um Höhe zu machen. Links von mir taucht der Weißensee zwischen den Wolken auf, ich bin bereits über der Wolkenbasis auf 2200m. Östlich vom Reißkofl (2371m) fliege ich ins Gailtal und steige in einem 4m/sec Bart auf 2500m.

Vor mir sind die Karnischen Alpen, schluck, von weitem sehe ich drei weiße Kammreihen in meiner Höhe, die zu überwinden sind. Die Maximalhöhe, die der Motor ohne Zusatztanks bei idealen Bedingungen schafft ist 2500m. Zwischen Plöckenpaß und Naßfeld finde ich einen passenden Übergang.

Auf 8 km Flugstrecke steht nur eine kleine Bergwiese für eine Notlandung zur Verfügung. Meine Spannung ist groß, unter mir einsame schneebedeckte Gipfel, die majestätisch in den Himmel ragen, atemberaubend schön. Ein warmer Südwind trägt mich auf 2800m Höhe. Nach einer Weile taucht die italienische Ortschaft Paularo (nördlich von Tolmezzo) auf. Die ersten ebenen Wiesen sind wieder im Gleitwinkelbereich. Den Motor drossle ich auf Leerlauf und trotz Höchstgeschwindigkeit (70km/h) gleite ich ohne sinken durch die aufsteigende Thermik. Einige ruppige Bärte sind dabei, ich habe aber mit viel schlimmeren gerechnet. Nach Tolmezzo sehe ich östlich von mir das Kanaltal weiß heraufleuchten. Beschreiben kann man das nicht, das kann man nur genießen, frei wie ein Vogel.

Weit unter mir tauchen die Berge von Meduno am Horizont auf. Vor jedem Hügel steht ein Bart und ich habe Mühe die Höhe abzubauen. Mein GPS zeigt mir zuverlässig die Richtung. 5 km vor mir erkenne ich den Landeplatz von Solimbergo. Herzlich werde ich von meinem Freunden begrüßt.

Nach 4 Stunden und 44 Minuten bin ich sanft im sonnigen Italien gelandet. Die Flugstrecke mit zwei Wendepunkten beträgt 232 km. Von den 33 Litern Benzin sind noch 14 Liter im Tank.

Ja, dann...dann kann ich mit meinem alten Saphir noch fernere Ziele in Angriff nehmen. Erich Klug 5.5.2007

P.S.: Möchte mich für den Bericht recht herzlich bedanken. Erich ist nicht nur ein begeisterter Drachenflieger sondern seit ca. einem halben Jahr zuständig für die Lärmmessung. Desweiteren wird unser nächstes Mot. HG + PG Treffen diesmal in Ungarn statt finden, die Kontakte dazu hat ebenfalls Erich in die Wege geleitet. Weiterhin ein "Gut Land" wünscht dir Bruno



03. DIE KOSTEN STEIGEN WEITER:

Aero Club - Die Kosten steigen und steigen unaufhaltsam weiter: Bei der seinerzeitigen (Schein) Privatisierung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt in die Austro Control GmbH war es ein Meilenstein, dass die Ausgliederung des HG und PG – Bereiches von der ACG und Übernahme durch den Aero Club geglückt ist. Alle anderen Flugsportarten stöhnten aber unter der enormen Preissteigerung, welche die sogenannte Privatisierung mitgebracht hatte. Doch schön langsam geht die Preisspirale auch bei uns unaufhaltsam nach oben.

Wie heißt so schön, das Argument der Initiatoren - wer sich schon so teure Paragleiter oder Drachen samt Zubehör etc. leisten kann, der hat wohl auch noch das nötige Kleingeld für die nun mal notwendigen administrativen Belange übrig.

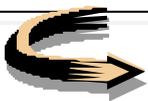
Es ist für mich unerklärlich, warum die Gebühren erneut wieder zum Teil drastisch angehoben werden und das um ca. 25 % und teilweise sogar um 100 % und mehr. Möglicherweise wird das mit dem Rückgang der Scheinausstellungen bzw. anderer fehlender Einnahmensquellen in Zusammenhang gebracht und deshalb versucht man nun das ganz einfach wieder zu kompensieren. Ich habe bereits letztes Jahr auf die enormen Kosten bei der Zulassung bzw. Ausstellung der Mot. HG + PG Lizenzen aber auch anderer Tätigkeiten hingewiesen und damit wohl vielen Betroffenen aus der Seele gesprochen. Nicht zu vergessen auf die Verdoppelung der Kosten bei der Ausstellung einer HG - PG – Berechtigung die nun schon bei Euro 78,5.- angelangt ist, das sind immerhin stolze AS 1.080.-

Dazu kommt noch, dass für die ungute Aufgabe mit der Einhebung der Gebühren und Bundesstempelmarken die Flugschulen heran gezogen werden. Das hinter lässt nicht nur einen unguuten Beigeschmack beim Konsumenten, sondern wäre wie beim früheren BAZ (Bundesamt für Zivilluftfahrt) direkt von der Behörde beim aushändigen (zustellen) der Lizenz daher selbst vorzunehmen bzw. vorzuschreiben. Vergleichbar mit der Vorgangsweise wenn nun umgekehrterweise eine Behörde den Kurspreis gleich als Gebührenvorschreibung mit einfordern würde. Schön wär's ja!!! Das Argument, wenn alles zu teuer ist, dann gehen die Agenden wieder zurück zur ACG, dann wird ja ein jeder sehen, welche Kosten dann wirklich anfallen, muss entschieden zurück gewiesen werden. Denn die Lösung dazu ist genial einfach. Weniger Verwaltung und weniger Vorschriften und dafür mehr Eigenverantwortung.

Somit wird diese Feststellung / Hinweis über die Kostenexpansion im Flugsport bei den meisten wiederum nur einen kurzen Aufschrei hervorrufen, und dann tut es vielleicht noch einen kurzen schmerzhaften "Zucker" in der Geldbörse und der Alltag ist wieder zurück. Vergleichbar mit allen anderen Preissteigerungen im täglichen Leben oder Skandalen in der Republik. Doch spätestens bei der nächsten Wahl ist ja eh alles schon wieder vergessen, so einfach geht das...

Daher erneut mein Aufruf, unbedingt Kosten senken und entbürokratisieren und sich wieder auf die Probleme, welche an der Basis auftreten wieder besinnen. Die Abschaffung des Inkassos bei den Verlängerungen war schon ein erster Schritt in die richtige Richtung, weitere müssen bzw. werden nun folgen.

Ich jedenfalls werde auch weiterhin meinen Beitrag dazu leisten, aber dazu braucht es auch deine Unterstützung.



04. MOT. HG + PG FRÜHJAHR TREFFEN:

Mot. HG + PG Szene weiter im Aufwind: Am 14. und 15. April traf sich Szene wohl auf einem Traumgelände welches keine Wünsche offen ließ. Insgesamt folgten der Einladung an die 25 bis 30 Piloten, der Großteil davon Mot. Paragleiter und der Rest Mot. Hängegleiterpiloten, nicht zu vergessen sind dabei auch die Teilnahme der "Air Chopper" und eines Swift bzw. Extacy Piloten. Mit gleich drei Benzin Tanks beladen, flog Klug Erich direkt von Graz nach Solimbergo und landete unter Applaus gegen Mittag am Landeplatz bravourös ein. Der Ort Solimbergo bzw. der Flugplatz liegt in der Nähe von Meduno, welches als Fluggebiet vielen unter uns ohnedies schon ein Begriff ist und neben Bassano und Maniago wohl zu einem Mekka gezählt werden darf.

Eine perfekte Infrastruktur und ein eigener nur für uns (richtig vernommen) reservierter Flugplatz, dazu konnten bei Traumbedingungen (wirklicher Sommertage mit Temperaturen von bis zu 30 Grad plus und dazu wolkenloser Himmel) tolle Flüge absolviert werden. Es war ein erstmalig ein Treffen, welches nicht im deutschen Sprachraum statt fand, trotzdem schlug das Fliegerherz eines jeden Teilnehmers höher. Es war so eine richtige "Spielwiese", ein

wirklich buntes Treiben - jeder konnte sich ohne wenn und aber austoben. Das zeigt mir ganz klar, die Piloten tragen ein hohes Maß an Eigenverantwortung und dass alles unfallfrei abgelaufen ist, bestätigt mir wieder mal ganz klar - weniger Vorschriften heißt ganz klar mehr Spaßfaktor. Speziell gegen späten Nachmittag und Abend hin, also ab ca. 16 Uhr bis 21 Uhr ging es am Gelände zu wie in einem Bienenstock. Interessant auch die dabei angewandte Starttechnik, welche von den Rucksackmotoren Piloten (Fußstart) besser gehandhabt wird, als von den Paratrikepiloten, welche dazu in einem Dreirad sitzen bzw. Platz nehmen.

Am Abend dann ein gemeinsames Abendessen, an welchen über 40 Personen zu verköstigen waren. Aufgefallen ist, dass sich (fast) alle an das Verbot des Rauchens gehalten haben. Also kann auch ein Rauchverbot in Österreichs Gaststätten nur die logische Konsequenz sein. Der Schallpegel war dann gegen 22 Uhr schon sehr hoch und Sellner Gerhard (Publik Relation Mann) versuchte dann, in Vertretung unseres Pressesprechers Taurer Karl, welcher leider verhindert war, ein paar Informationen an die anwesenden Piloten weiter zu geben. War es nach mehreren Versuchen geschafft, die eigenen Leute mit einem Lärmverbot zu belegen – war der Versuch den Nachbartisch, an welchem Einheimisches saßen nicht zu beruhigen. Also hieß es in die Trickkiste greifen und einfach zuwarten. Gegen 23 Uhr waren die Einheimischen verschwunden und die notwendige Ruhe wieder hergestellt. Nach einer Gedenkminute an unseren verunglückten Fliegerfreund Neudorfer Hannes wurden die aktuellsten Neuigkeiten an den Mann gebracht. Eigentlich schade, feststellen zu müssen dass gerade in der Mot. Szene die Damen gänzlich ausbleiben.

Der Objektivität wegen möchte ich dennoch nicht vergessen zu erwähnen, dass es ohne Propeller frisst Schirm etc. auch hier nicht abgegangen ist. Viele Flugbewegungen heißt zwangsläufig auch, dass Reibungsverluste auftreten können.

Übrigens: Die Firma Parawing (Versicherung) war ebenfalls vor Ort, die Prämienenkung für Mot. HG + PG von € 120.- auf € 100.- wurde von allen mit Genugtuung zur Kenntnis genommen. Nicht nur im Mot. Bereich, auch im Tandem und Solo bzw. vielen anderen Bereichen des Flugsportes punktet die Fa. Parawing, dafür möchte ich mich hier im Namen aller mal recht herzlich bedanken.

Es war aber auch für die wohl eher verträumte Region bzw. Ort und den Flugplatz Betreiber wohl ein richtiges Glückswochenende. Denn das bunte Treiben lockte auch die heimische Presse und sogar den Bürgermeister des Ortes an, welche sichtlich begeistert waren von der Action in der Luft und am Boden. Neue Kontakte wurden geknüpft, Erfahrungen ausgetauscht und die Kommunikation am Wirtshaustisch nebst Wein und Essen ließ manche auch noch um 2 Uhr in der Früh nicht nach Hause gehen. Ein tolles Wochenende.

Unser nächstes Herbst-Treffen wird Klug Erich aus der Steiermark diesmal in Ungarn auf die Beine stellen. Alle Informationen dazu folgen schriftlich bzw. in der September Ausgabe oder aber auch auf unserer Homepage.



05. "WETTERKAPRIOLEN OHNE ENDE":

Frühlingserwachen in den Wintermonaten: Es ist schon mehr als ungewöhnlich, aber am 28. Oktober noch mit dem Rasenmäher unterwegs zu sein und das bei einer Tageshöchst Temperatur um die 26 Grad Plus, dazu ein Tag schöner als der andere und der Himmel leider von nur ein paar wenigen Flugbegeisterten bevölkert, so präsentiert sich der Herbst 2006 und auch der Monat November und Dezember zeigt sich zumindest bei uns von seiner schönsten Seite. Wer etwa geglaubt hat zu Weihnachten oder gar im Jänner wird dann der Winter Einzug halten, hat sich gewaltig geirrt. Anfang Jänner gibt es auf den Sonnenhängen bis zu 15 Grad plus und an manchen Stellen fängt es sogar an wieder grün zu werden.

Sind die Temperaturen in der Früh zeitweise mal schon um die Null Grad herum, klettern diese zumindest auf den Sonnenhängen auf sage und schreibe 18 Grad plus und das Mitte November bzw. auch noch Anfang Dezember und kein Wetterumschwung weit und breit in Sicht. Ein Tag schöner als der andere, gekrönt wird das ganze dazu mit wolkenlosen Wetter (Himmel), mehr als einladend Flüge aller Art durchzuführen. Doch die Flugbewegungen halten sich in Grenzen, denn zu sehr sind nämlich die Jahreszeiten in den Köpfen der Leute eingehämmert. Viele Flugschulen und Piloten sind deshalb mehr in südlicheren Gefilden anzutreffen um den vermeintlichen Winter in unseren Breiten zu entfliehen.

Auch über die Weihnachtsfeiertage wieder das gleiche Wetter: Inversion, wolkenloser Himmel und kein Schnee weit und breit in Sicht, apere Hänge bis über 2000 Meter hoch. Dafür ideale Bedingungen für die Schulung und das freien Fliegen, was auch von vielen Piloten dementsprechend genutzt wurde.

Selbst die Meteorologen sprechen von einem ungewöhnlich milden Herbst und Winter, wie es ihn seit es überhaupt Wetteraufzeichnungen gibt (1906) noch nie in dieser Form gegeben gegeben hat. Wahrscheinlich wird sich dann das ganze Wetter (Jahreszeiten) wieder ein wenig verschieben und wie auch bereits 2006 schon erlebt gibt es dann bis Anfang Juni tiefen Winter und auch dementsprechend kalte Temperaturen dazu.

Dann am Dienstag, dem 22. Jänner 2007 meldete sich erstmal der Winter zurück und der Süden des Landes versank sprichwörtlich im Schnee. Doch nicht einmal 2 bis 3 Wochen später waren die Sonnenhänge schon wieder aper und auch die Temperaturen waren in diesem Winter alles andere als winterlich. Dieses Wetter hat auch seine positiven Seiten, denn der Boden war nie richtig gefroren und das beschleunigt natürlich die Schneeschmelze.

Am Josefitag (18. März) dann erneut wieder ein markanter Wintereinbruch mit Schnee bis weit in die Tallagen herab - alleine im Lienzer Talboden gab es an die 40 cm Neuschnee.

Zuerst keinen, dann aber wieder gleich zuviel, wem soll man es eigentlich recht machen. Doch es geht munter weiter um die Ostern ein Traumwetter und die Temperaturen am 12. April kletterten bereits auf frühlommerliche Werte von 25 Grad plus und Schönwetter ohne Ende. Die Tatsache, dass es in Kairo kälter war als in Mitteleuropa sei hier nur am Rande erwähnt.

Das Schönwetter hält nun schon fast 3 Wochen an und die Temperaturen klettern am 23. April schon an die 30 Grad plus Marke heran. Bis Anfang Mai gab es somit Sommerwetter im Frühling, denn soviel Sonnenschein hat bzw. kann auch seine Schattenseiten haben. Es sind Tage wo von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang ununterbrochen die Sonne scheint. Da gibt es nachmittags keine Wolken oder etwa gar ein wenig Regen (Gewitter), nein durchgehend Sonnenschein pur. Anfang Mai wird dann eine Verschlechterung angekündigt, doch der große und lang erwartende Regen bleibt auch diesmal wieder aus. Damit wird Lienz mit über 2000 Sonnenstunden im Jahr als sonnenreichste Stadt seinem Ruf wieder einmal mehr als gerecht.



06.

FLUGSCHULENDICHTE WÄCHST:

Die Flugschulendichte im Süden Österreichs wächst: An und für sich ist der Boom in der Paraglitzerszene schon längst vorüber, doch wie heißt so schön der

Spruch:

– **Angebot und Nachfrage regulieren den Markt** –

So gibt es im Süden Österreichs, also in Kärnten, so z.B. in Wofsborg, die Flugschule "Sky Valley", ebenfalls im Großraum Wofsborg findet man noch eine richtige Rarität, eine sogenannte "Club Flugschule", also eine nicht gewerblich geführte Flugschule, welche nur Vereinsmitglieder ausbildet, im Großraum Villach die Flugschule "Kärnten", dann im Großraum Spittal a.d. Drau die Flugschule "Fly Carinzia".

So gibt es das Drautal weiter aufwärts im Raum Steinfeld ein zugelassenes Flugschulgelände, welches von der Flugschule Fly Carinzia (Fischer Gerhard) betreut wird und gerade mal ein paar Meter weiter in Greifenburg (Fluggebiet Embergeralm) betreut die Flugschule Kärnten (Grabner Margit) das dortige Gelände.

Wie nun zu vernehmen ist, soll nun gerade mal wieder ein paar Meter weiter westlich in Berg i. Drautal ein weiteres zugelassenes Flugschulgelände seine Tore öffnen, betreut werden soll dieses von der Flugschule Carinzia (Fischer Gerhard bzw. Rainer Peter), weitere 30 KM entfernt gibt es in Lienz die nächste und noch einmal 30 KM weiter gibt es in Sillian die Flugschule Blue Sky (Zorn Stefan). Auf einen Nenner gebracht gibt es also fast alle 30 KM eine Flugschule bzw. ein dazu von einer Flugschule betreutes Fluggelände.

Eine Dichte, die in Österreich wohl einmalig ist und wie heißt es so schön - Konkurrenz soll ja zum Vorteil des Konsumenten da sein. Diese Entwicklung ist grundsätzlich ja zu begrüßen, doch bei der Dienstleistung

"Schulungen" etc. gilt es schon etwas andere Maßstäbe anzuwenden. Denn hier wird mit dem Faktor Mensch und damit verbunden mit der Sicherheit (Gesundheit und Leben) gearbeitet.

Wirtschaftlichkeit und Sicherheit bei der Ausbildung sind zwei von vielen Anforderungen, welche unter einen Hut zu bringen sind – bzw. die eben dabei zu erlernende Kunst eines Fluglehrers bzw. Flugschulbetreibers ist. Ebenso verhält es sich bei gewerblichen Tandemflügen - nicht zu oft wird in der Praxis dann die Sicherheit hinten angestellt, um der immer wieder neuen Verlockung des Geldes (Konkurrenzdruck - Überlebenskampf) zu erliegen. Die Praxis spricht dazu mehr als klare Worte.

So gibt es zur Zeit in ganz Österreich an die 39 HG + PG - Flugschulen und in Deutschland über 80 weitere Flugschulen. Gab es früher einmal (Beginn des Paragleitens 1986) sehr viele Piloten und viel zu wenig Flugschulen, nun ist es aber leider genau umgekehrt – zu viele Flugschulen und viel zu wenig Schüler.

Doch mit dem Flug Eldorado Emberger Alm gibt es seit einigen Jahren einen sogenannten "Hot Spot" im Süden Österreichs. Viele Flugschulen, Vereine diverse nationale und internationale Meisterschaften geben sich dort ein „Stell-Dich-ein“. Aber auch viele private Flieger haben das Fluggebiet für sich entdeckt und das bedeutet hohe Dichte, hohe Flugfrequenz und damit verbunden auch entsprechende Einnahmequellen, welche zu erschließen sind.

Genau hier liegt wahrscheinlich auch der Grund zu suchen, warum unter anderem auch die Flugschulen Dichte hier immer größer wird. Es ist ein Kuchen, wo möglichst viele mitschneiden wollen - in einer Zeit die sich gerade mal von Ostern bis Mitte September erstreckt. Das sind ganze 5 Monate im Jahr und da müssen noch dazu die Schlechtwettertage abgezählt werden, bleibt zwar immer noch was übrig, doch die angereisten Flugschulen, Vereine, Piloten etc. sind sehr flexibel geworden.

Leider konnte über die vergangenen Jahre hinweg speziell die Präsenz im Fluggebiet Embergeralm durch eine dementsprechend notwendige Aufsicht der ansässigen Flugschule nicht unbedingt gewährleistet werden. Die Folge: Es war so eine richtig gehende Spielwiese für Flugschulen, Vereine, Gleitschirmreisen und Piloten, denn eine wirklich regulierende und kontrollierende Aufsicht war hier nicht wirklich anwesend.

Nun hat Anfang dieses Jahres wie zu erfahren war eine deutsche Flugschule aus dem Raum Karlsruhe die Agenden von der Flugschule Kärnten über das Fluggelände Embergeralm übernommen, ebenso wurde auch der Shop im Camp gleich mit adaptiert. Wohl ein richtig gehender Schlag ins Gesicht für alle heimischen Flugschulen, welche hier nicht zum Zug kamen.

Bleibt nur zu hoffen, dass mit der beabsichtigten Etablierung einer weiteren Flugschule im Raum Berg im Drautal der Sicherheit im gesamten Fluggebiet Embergeralm mehr Rechnung getragen wird als dies in der Vergangenheit geschehen ist bzw. getan wurde. Denn die Unfallzahlen sind zwar eine leider nicht zu vermeidende Begleiterscheinung bei so einer großen Anzahl von Start bzw. Flugbewegungen, doch sollte alles Menschen mögliche dazu unternommen werden, diese so gering wie möglich zu halten.



07. ABKOMMEN HIN ODER HER:

Deutsch - Österreichisches Harmonisierungs- und Technik-Abkommen: Mit der Harmonisierung der Vorschriften zwischen der BRD und Österreich und um den bestehenden Rechtsgrundlagen zu entsprechen und um auch grenzüberschreitend gleiche Voraussetzungen zu schaffen. Es handelt sich hier um ein zwischenstaatliches Abkommen welches seinerzeit auf Ministerebene unterzeichnet wurde. Das wiederum garantiert das Einhalten der Harmonisierungs Vereinbarungen, welches eben auf Ministerebene unterzeichnet wurde, so die Verantwortlichen in einem Schreiben.

Dieses ist auch einsehbar im Österreichischen Nachrichtenblatt für Zivilluftfahrer ÖNFL I – B 47 / 96

Einfach mal zum Nachdenken:

Da gibt es die Redner und die Macher. Wenn die Redner ausgeredet haben, müssen die Macher ran, um das umzusetzen von dem die Redner geredet haben.

Wenn die Macher alles umgesetzt haben von dem die Redner geredet haben, kommen wieder die Redner und reden darüber wie gut sie alles gemacht haben.

Stellt sich die Frage wozu die Redner eigentlich gut sind ?
Vermutlich nur zum Reden !

Im Bereich Technik sieht es aber ein wenig anders aus: Ein weiteres heißes Thema sind die seinerzeitigen Vereinbarungen, die zwischen dem damaligen Vertreter des ÖAEC (Himberger Sepp) und des DHV (Peter Janssen) abgeschlossen wurden.

War seinerzeit der DHV eine Behörde und der Aero Club ein Verein - so ist es nun aber genau umgekehrt. Will man aber einen Einblick in die Vereinbarung erlangen - heißt es: gibt es nicht mehr oder die Unterlagen sind nicht mehr auffindbar etc. Der DHV sehr wohl hat die Akten unter Verschluss. Damit ergibt sich die Tatsache, dass es an und für sich keine Regelung mehr gibt, da ja auch keine Akten mehr dafür auffindbar sind.

Das ist auch der Grund, warum im Bereich Technik sprichwörtlich der Hut brennt. Nun gilt es, Altlasten aufzuarbeiten und hier heißt der logische Schritt ganz klar - die Eigenständigkeit - welche darüber hinaus auch von Seiten des Ministeriums gefordert wird. Die Deadline wurde hier mit 30 Juni angesetzt. Für den Piloten ändert sich vorerst nicht viel, außer der Tatsache, dass eine zusätzliche Plakette am Schirm angebracht wird und von der Kostenseite, die Abgaben nun an den ÖaEC fließen. Somit wird es in der Zukunft zu einer weitere Forcierung des Europäischen Gütesiegels kommen, aber auch andere Prüfverfahren (ÖNORM 926) werden dann in Zukunft in Betracht gezogen um in Österreich eine Zulassung zu erteilen.



08. SCHLAGZEILEN IN DER PRESSE:

Die Fliegerei sorgt immer für Schlagzeilen in den Zeitungen: Polizeipilot kämpfte sich mit Hubschrauber durch Nebel und Schneefall zu verirrttem Snowboarder vor. Rettungsteams in höchster Gefahr. Quasi auf Verdacht haben wir es probiert, da sich das Wetter im Gebirge oft bessert. Jede Aufhellung in den weißgrauen Schwaden nutzte der Pilot, um die Retter zur Unfallstelle zu bringen. Ein Landen war undenkbar im Schwebeflug tastete er sich an den Burschen heran. Dieser ergriff eine Kufe der Maschine. Ein Bergretter beugte sich hinaus, packte den 16-jährigen an der Kleidung und zog ihn an Bord.

Die Frage, die sich für mich dabei stellt, wo liegt eigentlich die Schmerzgrenze für einen Polizei- bzw. Rettungshubschrauberpiloten. Das heißt, was passiert, wenn bei so einem Rettungsversuch der Hubschrauber mal abstürzt und womöglich die Insassen (Retter) dabei verletzt oder gar ums Leben kommen – nicht auszudenken. Grundsätzlich ist natürlich die Hilfeleistung bei den diversen Unfällen selbstverständlich zu begrüßen und dafür gebührt allen Piloten und Helfern auch ein Riesen-Dank. Aber andere und auch sein eigenes Leben in Gefahr zu bringen, um einem Unfallopfer zu helfen, sollte doch wohl sehr überlegt sein.

Es kann wohl nicht sein, dass solche Entscheidungen (scheinbar) nur im eigenen Ermessensspielraum des Piloten liegen, das würde schlussendlich heißen, es ist einfach alles erlaubt. Denn die Vorschriften dazu fallen dann sehr wohl eindeutig aus wie aus Gerichts anhängigen Beispielen zu ersehen ist..

Da bleibt sicher nicht viel Spielraum übrig – ich erinnere hier an den Hubschrauberabsturz von unseren Piloten des seinerzeitigen Innenministeriumshubschraubers D. E. welcher dann schlussendlich als Polizist in Heiligenblut ein neues Betätigungsfeld fand. Denn die Republik klagte den Piloten seinerzeit auf sage und schreibe 1 Million AS

Schadensersatz. Die Forderungen wurden zwar im Laufe der Zeit immer weniger, aber die ganze Angelegenheit hatte eben ein gerichtliches Nachspiel.

Ich erinnere hier an den Unfall (Flugzeugabsturz) in der Innerkremis, wo ein Flugschüler ums Leben kam. Der verantwortliche Staffelführer und zugleich erfahrene Bundesheerpilot wählte (musste) nachher den Dienst quittieren und fand sich in der Privatwirtschaft wieder. Also keine leichte Aufgabe und trotz allem muss einer den Job ausführen, bleibt nur zu hoffen, dass sich die Unfälle in Grenzen halten.

Aufgefangen: Am Karfreitag war bei vielen Piloten ein "Strahler 70-ig Tag" denn Traum Flugbedingungen brachten alle ins Schwärmen. Dazu eine deutsche Drachepilotin nach der Landung - dieser Flug war noch besser als ein Orgasmus und selbst ein Senfter Lois war sichtlich hin und her gerissen. Für wahr, es war ein Traumtag und ließ wirklich ein jedes Fliegerherz höher schlagen und ein jeder (fast) brachte sein Fluggerät in die Luft. Die dabei erflogenen Strecken erreichten fast die 200-er Marke und auch die 4000-er Marke wurde bereits überschritten.



09. WORÜBER MAN SPRICHT

Neue Wege in der Werbung – Hofer macht's möglich: In der Donnerstag Ausgabe der Hofer Werbe Zeitschrift vom 19. April gab es folgendes interessantes Angebot zu lesen. Welche Unternehmen aus der Branche sind hier wohl mit dabei?

Jollydays Erlebnis – Pass Neben einem Rafting & Canyoning Day oder einen Ferrari selber fahren, gibt es auch einen Paragleiter-Tandemflug:

Freiheit, Abenteuer und Glücksgefühle! Mit einem Tandemflug am Gleitschirm erleben sie eine völlig neue Perspektive!

Leistungen:

- Tandemflug (Flugzeit bis zu 90 Minuten)
- Professionelle Betreuung
- Sicherheitsausrüstung und Check up
- Passagier Versicherung
- Verfügbar ganzjährig, österreichweit an 14 Orten

Der Preis beträgt pro Event € 99,99

Weitere Informationen und Teilnahmebedingungen gibt es unter:
www.jollydays.at oder unter der Service Hotline 0810 810 806.

Taxi Xander: Wer kennt unseren Taxidienst aus Lienz nicht, gepflegte Busse, Nichtraucher only, promptes und verlässliches Service und nicht zu vergessen, es werden auch Drachen transportiert. Ein eigener Anhänger mit einem dementsprechenden Aufbau lässt dazu keine Wünsche offen. Auch beim Paragleiter Transport werden in einem eigens dafür mit geführten kleineren Anhänger die Schirme eigens darin geliefert und die Piloten haben damit bequem Platz im Bus. Also mal ein dickes Lob an - Xander Helmut - er ist der Senior Chef der gleichnamigen Firma, für das Engagement und sein Entgegenkommen für unsere Para- und Drachenfliiegerpiloten.

Doch seit 20. April gab es eine kleine Umstrukturierung bei der Beförderung und nicht zu vergessen auch am Preis. Somit kostet nun eine Fahrt zum Ebnerfeld / Kollnig hoch € 18.- und das egal bei einer oder zwei bzw. bei maximal 3 Personen in einem PKW, leider wurde hier nun die Grenze nach oben festgesetzt. Ab vier Personen kostet die Auffahrt nun immer € 5.- pro Person wobei es hier nun egal ist ob 8 Personen mit von der Partie sind oder eben nur 4, aber auch hier ist das Limit 8 Personen und nicht 9 oder vielleicht sogar noch mehr.

Die Preise für die Fahrten zum Startplatz Hochstein oder Zetttersfeld (Stich) bleiben weiterhin gleich also € 48.- für maximal 8 Personen inclusive Maut. Bei Interesse oder Buchung schau mal auf der Homepage von

www.taxixander.at vorbei oder reserviere direkt unter der Mobil Nummer: ++43 – 676 – 84 65 84 20. Möchte mich hier auf diesem Wege noch mal beim Senior Chef recht herzlich bedanken.

Verbotsschilder ohne Ende: Den Hundefreunden wird der Freiraum immer mehr eingeschränkt. Nach der Anbringung bzw. Montage von Tafeln "Leinenpflicht für Hunde" im gesamten Gemeindegebiet wurden Ende April weitere Hinweistafeln installiert mit nun folgender Aufschrift:

Dieses Feld dient zur Futter und Lebensmittel Produktion – bitte nicht mit Hundekot verschmutzen.

Es liegt wahrscheinlich in unserer sehr angenommenen "Deutschen Mentalität", dass alles überreglementiert wird, also von der Wiege bis hin zum Sterbebett muss für einem eben alles geregelt sein.

Doch ohne Hinweise bzw. Vorschriften geht es scheinbar auch nicht - wie immer wäre auch hier der Mittelweg wohl das richtige aber auch die Hundebesitzer sind gefordert mit den Tieren richtig umzugehen. Das heißt nicht der Hund selbst ist das wirkliche Problem sondern - das „Herrl“ wie es mit dem Tier umgeht. Deshalb sind die Hundebesitzer gefordert das richtige Verhalten an den Tag zu legen. Ich habe mir schon vor Jahren einmal erlaubt die Problematik "Hunde am Landeplatz" aufzuzeigen - nachzulesen ist alles in der Ausgabe Nr. 99 auf Seite 8 unter dem Artikel "Paradies für Hundefreunde".

Auf ein weiteres ersprießliches neben- und auch miteinander, denn es ist genug Platz für alle da (Hunde und Pferdefreunde, Spaziergänger und natürlich nicht zu vergessen alle Fliegern), vorausgesetzt, dass wenn alle dies auch wirklich wollen.



10. KLATSCH UND TRATSCH AM LANDEPLATZ

Wußtet ihr schon, dass ...

- die Uniformen von Airliner Piloten die Frauen am meisten beeindruckt. Ganz hinten sind dann die Uniformen von Wachdiensten anzutreffen. Die Umfrage wurde von der Frauenzeitschrift (Laura) in Auftrag gegeben.
- zwischenzeitlich auch der Tourismusverband die Gästeschicht der Paragleiter erkannt hat. Unter der Rubrik der „Osterhase lockt Gäste an“ heißt es weiter - Schifahrer, Tourengeher, Langläufer und Paragleiter zieht es zum Osterurlaub nach Osttirol – außerdem haben sich viele Paragleiter angesagt.
- im Fluggebiet Monaco seit März ein absolutes Flugverbot gilt, aber keine Sorge nicht für Spassflieger sondern ausnahmslos für Gewerbliche also die so genannten „Testpiloten“ der diversen dort operierenden Firmen.
- in der Fluglehrer Szene bereits von einem „Burn out Syndrom“ gesprochen wird – speziell davon betroffen sind wie zu vernehmen war nicht nur alleinerziehende Mütter sondern scheinbar auch Hänge- und Paragleiter Fluglehrer.
- in der Flugschule Fly Carinzia (Fischer Gerhard) sich nun Rainer Peter (Paragleiterpilot und Fluglehrer) mit etabliert hat. Peter stammt aus dem Mölltal und arbeitete schon einige Jahre bei der Flugschule Blue Sky in Sillian.
- Bucher Andre, eine Flieger Legende - flog übrigens den ersten Looping mit einem Paragleiter. Am markanten Datum 07.07.2007 heiratet. Andre. Dazu möchte ich dir die besten Wünsche übermitteln.
- der nun neu getaufte "Wurstberg", früher mal Mullwitzkogel genannt, nun Wiesbauer Spitze heißt. Dieser Berg befindet sich in Prägraten (Virgental) und nun hat die Gemeinde mit dieser Aktion einen genialen Werbestreich erzielt. Das so nebenbei im Bild auch noch ein Paragleiterpilot seine Runden dreht toppt das ganze nur. (Gratulation)
- eine Auffahrt mit dem Taxi zum Startplatz Kollnig € 18.- kostet. Der Flug mit dem Speedglider zum Landeplatz dauert ca. 1 Minute – ergo – kostet eine Speedglider Flugminute ca. € 18.-. Wie zu erfahren war, beläuft sich die Hubschrauber Minute am Flugplatz Nikolsdorf (Kleinhubschrauber) Robinson etc. ebenfalls € 18.- die Minute.

- Ewa Wisnierska (Unglückspilotin bei einem Gewitterflug in Australien) nun sogar ihren Schirm mit der damals erreichten Höhenangabe schmückt. Übrigens die ganze Aktion wird nun auch in Talk Shows vorgetragen, die Gedanken darüber kann sich wohl ein jeder selbst machen.
- das Tuschka Frank, überzeugter Fallschirmspringer und Promotor des berühmten "Cut away Systems", Ende April nach nun schon fast 10 Jahren wieder einen Besuch in der Postleite abstattete. Wie zu erfahren war, lebt Frank nun auf der Insel Samoa und betreibt dort ein Touristen Marketing. Interessiert oder ganz einfach urlaubsreif? Dann schau mal auf folgende Webseite: www.online-marketing.at/samoa oder mittels E – Mail: frank.tuschka@aon.at
- die Union Virgen auch nach 50 Jahren noch immer voll aktiv ist. 620 Mitglieder, fünf aktive Sektionen - besonders aktiv sind hier die Fußballer mit fünf Mannschaften und die Paragleiter mit 30 aktiven Piloten. Das Motto dazu - auch heuer starten die Piloten der Union Virgen wieder voll durch. Hervorgehoben wird dabei die Niljoch Trophäe und die Teilnahme am Dolomitenmann Bewerb.
- am 4. Mai in Ainet ein Ziel und Maximal-Zeit Fliegen anberaumt war. Nicht ideale Wetterbedingungen ließen die Veranstalter den Bewerb aber absagen, ein Ersatztermin soll im Herbst bekannt gegeben werden.
- zwei Lienzer Paragleiter in Japan unter 130 Teilnehmern starteten. Die Überflieger in Japan, so gesehen in einer Presseaussendung einer Tageszeitung. Der erste Paragleiter World Cup fand vom 7 bis 14. April in Japan (Ibaraki) statt, mit dabei auch zwei Lienzer. Schusteritsch Sigi und Edlinger Richard konnten sich bereits nach nur 2 Jahren Liga-Teilnahme für den Paragleiter World Cup qualifizieren.
- Niljoch Trophäe nicht gerade vom (Wetter) Glück verfolgt sind die Virger Paragleiterpiloten. Waren die Termine in den vergangenen Jahren fast immer von Schlechtwetter begleitet, so wurde dann mal der Termin von August auf Juli vorverlegt und wieder gab es Absagen. Nun wurde im heurigen Jahr der 2. Juni ins Visier genommen in der Hoffnung, einen Treffer zu landen und auch bei diesem Termin musste bedingt durch Schlechtwetter erneut abgesagt werden. Ausweichtermin - eine Woche später, hieß es dann und schlussendlich am 8. Juni sollte es klappen.
- der Föhn eine der wichtigsten Wetterlagen im Alpenraum ist, wie zu erfahren war gibt es so an die 75 Föhnstage im Jahr.
- Schusteritsch Sigi mit einem gleich doppelseitigen Farbbericht mit der Überschrift (er rettete sich aus großer Gefahr) im Osttiroler Boten verewigt hat. Zu lesen in der Ausgabe Nr. 19 vom Donnerstag 10. Mai auf Seite 28 und 29. Eine tolle Pressearbeit, welche dem Sport sicher nur förderlich sein kann, bei der Vielzahl an Unfällen die sich ereignen und leider wie auch hier zum Aufhänger heran gezogen werden. Übrigens in der Sendereihe „Sonntags Cocktail“ auf Radio Osttirol Anfang Mai war Sigi ebenfalls in einem Interview zu hören.
- am 18. Mai ein 32 -jähriger Brite (Bear Grylls) als erster Mensch mit dem Gleitschirm rund 140 Meter über den mit 8.850 Metern höchsten Berg der Welt (Mount Everest) hinweg flog.
- am Mittwoch 30. Mai zum Start der Etappe des "Giro d'Italia" welcher um die Mittagszeit erfolgte, nicht nur ein Hubschrauber sondern auch gleich ein Paragleiterpilot sich über der Stadt dazu gesellten. Wahrscheinlich ist es eine Profilierungsneurose, welche den (Gast) Piloten wohl dazu veranlasst hat, hier einfach mitzumischen.
- in einer renommierten österreichischen Zeitschrift folgende Überschrift fett abgedruckt war. "Geldanlage mit Fallschirm" – mit einem Foto worauf aber ein Paragleiter zu sehen war. Manche werden es wohl nie lernen – den Unterschied zwischen einem Paragleiter und einem Fallschirm zu erkennen.
- Zojer Bernhard für 4 Wochen im „it never rains in Southern California“ weilte, genauer gesagt aber im Norden, in der Nähe von San Francisco, um dort die PPL – Ausbildung zu absolvieren. Zwischenzeitlich stolzer Inhaber eines PPL- mehr darüber kommt sicher mal in einen Vortrag wie anlässlich der seinerzeitigen Motorrad Tour.
 - unter der Adresse www.xalps-aut2.at oder www.redbullxalps.com Gerald Ameseder seine Eindrücke und Erlebnisse über seine X – Alps Teilnahme dokumentiert. Schaut einfach mal rein ein.
- bereits seit Mitte Mai der Paragleiter-Landeplatz in Bassano (Semonzo) nun gänzlich geschlossen wurde. Schade, denn dieser lag unmittelbar am Bergfuß und war somit ideal für alle Piloten anfliegbar. Nun wird sich aber dafür Silvia „Garden Relais“ freuen. Denn sie schaffte es, eine tolle Infrastruktur am Drachenflieger-Landeplatz zu

errichten. Der Erfolg gibt ihr Recht – exzellente Küche, beste Flugbedingungen, freundliche Bedienung und der Erfolg steht ins Haus.

- Gerald Ameseder den Paragleiter Bewerb Alpen Open gewann. Beim alljährlichen „Gnadenwald Open“ nun aber „Alpen Open“ genannt wird, welcher vom 7 bis 10. Juni in Absam statt fanden.

Fusionierung ist vollendet: Wie bereits in der letzten Ausgabe berichtet, wurde nun im April die Fusionierung der beiden Vereine (Segelfliegergruppe und der Sportflieger Club) endgültig vollzogen. Der Verein heißt nun "Fliegerclub Lienzer Dolomiten" und will nun, wie in einer Pressemitteilung kolportiert, aus dem Dornröschenschlaf erwachen. Der Verein zählt an die 80 Mitglieder und hat sein Vereinshaus in den bisherigen Räumlichkeiten der Segelfliegergruppe (Tower) etabliert.

Flugplatz aus Rache einfach blockiert: Weil einem Flugschulbetreiber in Bad Vöslau die Landeberechtigung entzogen wurde, blockierte dieser kurzerhand mit einem Tankwagen den Flugplatz. Die Folge: Stundenlang stand alles still, hier handelte es sich aber um keinen Aprilscherz.

Osttiroler Piloten auf Erfolgskurs: Auf Erfolgskurs befinden sich einige Osttiroler Paragleiter Wettkampf Flieger, ob bei der WM in Australien oder Liga in Japan oder auch bei Streckenflügen von der Embergeralm aus oder auch vom heimischen Hausberg – die Erfolge sprechen dazu eine klare Sprache.

Am 15. April fand in Greifenburg ein Paragleiter Ligabewerb statt. Nach einem geflogenen Durchgang gelang es Hainzer Markus hinter Heli Eichholzer und Armin Eder den sensationellen 3 Platz zu belegen.

Zu Ostern fand die Monte Grappa Trophy statt, an welcher 145 Paragleiterpiloten teilnahmen. Mit von der Partie Ameseder Gerald und Weingartner Thomas. Hier konnte sich Weingartner Thomas in der Serienklasse den Sieg holen. Wie zu erfahren war, hatte Ameseder Gerald hier viel Glück gehabt.

Am 28. April startete Brunner Werner vom Startplatz Embergeralm aus zu seinem lang ersehnten 200 KM Streckenflug. Wie zu erfahren war, gab es aber Probleme bei der Dokumentierung.



11. TERMINE UND EREIGNISSE:

Sajat Trophäe (Para & Delta)

15. August (Prägraten)

Senioren WM (Para & Delta)

15. bis 20. Juli 2007 (Kössen)

Osttirol Open (Para)

30. Juni bis 01. Juli 2007 (Lienz)

Dolomiten Mann (Para)

8. September 2007 (Lienz)

Mot. Hänge- und Paragleiter Treffen in Ungarn: Am Wochenende 06 und 07. Oktober 2007 findet in Ungarn wieder unser alljährliches Herbsttreffen statt. Nähere

Details dazu in der September Ausgabe.

Europameisterschaft 2008: Vom 12. bis 29. Juni findet in Greifenburg die Europameisterschaft im Drachenfliegen statt.



12. EINFACH ZUM NACHDENKEN

Angriff mit Leichtflugzeugen: Hier handelte es sich um keinen Aprilscherz – denn auf der Insel Sri Lanka tobt schon seit vielen Jahren (1983) ein brutaler Bürgerkrieg. Die im Norden der Insel lebenden Rebellen (Tamilen) wollen die Unabhängigkeit und setzen dazu nun in ihrer Kriegsführung auch UL – Flugzeuge ein. Die Attacke mit UL – Flugzeugen auf den Militärstützpunkt nördlich von Colombo war ein richtiggehender Überraschungsangriff. Denn eine 24-stündige Luftraumüberwachung ist der Regierung scheinbar zu kostspielig, somit war so ein Angriff überhaupt möglich - so ein verantwortlicher Regierungssprecher.

Auch auf anderen Konfliktherden auf unserer Welt wurden schon UL bzw. Mot. Hänge und Paragleiter, Drohnen, unbemannte Kleinflugzeuge und Hubschrauber etc. eingesetzt.

Lear Jet Überflug: An und für sich ein schönes Bild, wenn mal eine Boeing oder Airbus wie seinerzeit die "Osttirol" im Lienzer Talkessel zur Taufe eine Showrunde gedreht hat. Am Samstag, dem 05. April gegen 19 Uhr 30 war plötzlich eine dreistrahlige Falcon 900 im Tiefflug über den Lienzer Talboden hinweg geflogen. Wie zu erfahren war, hatte der Pilot, ein gebürtiger Dölsacher (Norbert Eder), scheinbar die Erlaubnis dazu von der ACG Austro Control GmbH (Flugsicherung) erteilt bekommen.

P.S.: Dass solche Tiefflüge von der ACG genehmigt bzw. geduldet werden, entzieht sich meiner Kenntnis. Nicht Auszudenken, wenn es hier einen Kollisionskurs mit Hubschraubern, Segelfliegern, Paragleitern, Drachenfliegern, Motorfliegern etc. gegeben hätte. Dass nach dem Unfall in Zell am See, wo gleich 8 Menschen ihr Leben verloren, so ein Tiefflug von oberster Stelle geduldet wurde, bleibt für mich zumindest dahin gestellt. Bleibt nur zu hoffen, dass nicht jeder Österreichische Airlinerpilot eine Genehmigung bekommt, im Tiefflug über seinen Heimatort hinweg zu fliegen.

Der Spruch aus dem Leben fürs Leben.

Wer etwa gar glaubt, dass in einer Demokratie Volksvertreter das Volk vertreten, der glaubt vielleicht auch, dass Zitronenfalter Zitronen falten?

Nicht einmal 51 Jahre alt geworden: Ebner Walter war Sportredakteur und das seit 1975 beim Osttiroler Boten. Am 27. März verstarb Walter völlig unerwartet im Alter von nur 51 Jahren. Walter bewies Humor, Lebensfreude und Einfallsreichtum in seiner Tätigkeit als Journalist. Walter half unter anderem auch, den Drachenflugsport in Osttirol salonfähig zu machen. Bereits im Juli 1976 ermöglichte Walter es uns, einen zweiseitigen Bericht über die damaligen Erstflüge vom Zettlersfeld zu veröffentlichen. Er war offen für jegliche Neuerungen und Veränderungen - nach einem Tandem Drachenflug vom Hochstein, schwärmte Walter noch bis vor kurzem. Denn ca. 3 Wochen vor seinem Heimgang konnte ich mit Walter noch einmal persönlich und ausführlich über die getätigten gemeinsamen Erlebnisse in der Vergangenheit schwelgen.

Mag sein, dass nicht alles in seinem Leben so gelaufen ist, wie er sich es gewünscht hat, aber Walter war ein gewissenhafter und vor allem ehrlicher Mensch, ein gerader Michel. Diesen paar Zeilen möchte ich als eine kleine Wertschätzung Walter gegenüber verstanden wissen - möge er in Frieden ruhen.

Lugger Franz: Segel- und Motorfliegerpilot und Mitglied der Segelfliegergruppe Lienz weilt nicht mehr unter uns. Franz verbrachte wie schon des öfteren Anfang April ein paar Wochen Urlaub auf Korsika. Bei einer Kajakfahrt verunglückte Franz tödlich. Franz war ein richtig gehendes Multitalent und überall dabei wo Action anstand. Franz war einer der wenigen, der sogar im Dezember und Jänner die Drau oder Isel mit dem Kajak befuhr, der im Messerflug durch die Zinnen Türme hindurch flog.

Er war ein hyperaktiver Sportler, ein lebensfroher Mensch und hatte aber auch viel Glück, denn vor 33 Jahren hing schon einmal sein Leben an einem seidenen Faden. Wie heißt es so schön - das Leben ist lebensgefährlich, der Abschied kam leider viel zu früh. Die vielen Gespräche und Diskussionen, die diversen Besuche bei der RAIKA, wo Franz bis vor kurzem noch beschäftigt war, bleiben mir sehr wohl in Erinnerung. Wie würde Franz sagen – das Leben ist zu schön, um nur einen Tag davon zu missen, in diesem Sinne wirf immer ein wachsames Auge auf uns.

Aufgefangen: Sie flog mit dem Geier - Corinna Schwiegershausen ist wohl Deutschlands bekannteste Drachenfliegerin und nicht zu vergessen Fluglehrerin und auch gleich dreimal Weltmeisterin in dieser Sportart geworden. Dass Corinna bei der Lufthansa als Stewardess (Flugbegleiterin) beschäftigt ist, wissen wahrscheinlich aber nur die wenigsten von uns. Bei einem Long Distance Flight erkannten einige Passagiere die Drachenfliegerin, weil ein Film über die WM in Österreich lief und durchbohrten sie mit vielen Fragen.

Jeder Flug ist ein Gewinn, weil man jedes Mal dazu lernt und sie erklärt dazu ihre fliegerische Erfahrung. Es kehrt nie Routine ein. Das Wetter, die Winde, die Sicht – irgendwie ist es immer anders. Übrigens den Gleitschirm hat Corinna fast immer im Gepäck. Zu ihren aufregendsten Erlebnissen zählt eine Landung auf der Esplanada, dem breiten Boulevard in der brasilianischen Hauptstadt Brasilia.

Einbruch bei der "Flugschule Wings" Am 12. Mai 2007 fielen zwei vermutliche rumänische Staatsbürger (zwischen 40 und 50 Jahre alt, ca. 180 cm groß, kurze leicht ergraute Haare – unterwegs mit rotem Kombi – vermutlich MAZDA – mit W Kennzeichen) im Bereich der Flugschule auf.

UT brachen durch Abdrehen des Schloßzylinders in die Büroräume der Flugschule ein und stahlen eine bisher unbekannte Anzahl von Fluggeräten (Paragleiter), Sturzhelme, technische Geräte (Funkgeräte usw.) und einen Bargeldbetrag in der Höhe von ca. 200.- €. Durch den Einbruchdiebstahl entstand ein Sachschaden in der Höhe von ca. 35.000.- € Informationen dazu bitte an jede Polizeidienststelle oder direkt an die Flugschule WINGS.

Flugschule ausgeräumt 140.000.- Euro Schaden: Böse Überraschung für einen Mitarbeiter der Flugschule Fun2Fly in Stubenberg. Als der Mitarbeiter am Sonntag 3. Juni um 9 Uhr zu den Büroräumlichkeiten kam, waren der Firmenbus, Paragleiter, Navigationsgeräte, Fluginstrumente sowie anderes Zubehör weg. Die unbekanntes Täter ließen auch € 4.500.- Bargeld mitgehen – der gesamte Schaden beträgt 140.000.- Euro, die Fahndung läuft.

Die Flugschule Fun2Fly bittet um eine möglichst rasche und direkte Weiterleitung an alle die etwas mit unserem Sport zu tun haben. Verdachtsmomenten zur Folge wäre uns wahrscheinlich mit einer Weiterleitung dieser Meldung in den Osten geholfen. Wir sind der Meinung, dass ehrlichen Flugschulen gerade in Gebieten mit hohem Kofferraumabverkauf etwas auffallen könnte.

Wir bitten bei jeglichem Verdachtsmoment um eine Meldung an die nächste Polizei bzw. direkt an Fun2Fly www.fun2fly.at info@fun2fly.at Tel.: +433176/8030 oder per Handy an +436647667105

Für Hilfe danken die dadurch derzeit arbeitslosen Angehörigen der Flugschule Fun2Fly! mit Fliegergrüßen Hans-Joachim Imre & Team



13. SICHERHEITSMITTEILUNGEN:

Rettungsschirm Montage: Wie schon gesagt, von 10 überprüften Piloten bzw. deren Rettungsgeräten gibt es nach wie vor bei mindestens 2 gravierende bzw. sogar lebensgefährliche Mängel. Das Schlimme dabei ist aber die Tatsache, dass die Montage etc. von sogenannten Fachkräften durchgeführt wurde.

Die dabei auftretenden Fehler sind vielfältiger Natur, einer davon ist, dass bei Ziehen des Wurfcontainers Auslösegriffes die Kraft nicht auf die Splinte gehen lässt, sondern direkt auf den Wurf Container – somit kann der Pilot ziehen wie auch immer er will - die Splinte geben den am Griff befestigten Wurfcontainer vom Aussencontainer nicht frei. Die Folge: blankes Entsetzen im Gesicht der betroffenen Piloten.

Doch auch die Montage der Hauptleine ist sowohl bei Drachen als auch Paragleiterpiloten teilweise komplett falsch befestigt. Des weiteren werden auch keine Hinweise gegeben, ob der Pilot ein Rechts- oder Linkshänder ist, denn dementsprechend muss auch die Hauptleine bzw. Gabelleine hochgeführt werden.

ICE : Das bedeutet "in Case of Emergency": Bei Verkehrsunfällen haben die Verletzten häufig ihr privates Mobil Telefon mit dabei bzw. bei sich. Die Rettungskräfte wissen meistens jedoch nicht, welche Nummer von den gespeicherten Kontakten dieser Handys dringend zu verständigen ist.

Die Mitarbeiter der Ambulanz haben daher den Vorschlag gemacht, dass jeder in seinen Kontakten eine Person bzw. Nummer bestimmt, welche im Falle eines Notfalles zu kontaktieren ist.

Ein jeder sollte dafür ein Kürzel verwenden, welches im Mobiltelefon leicht zu finden ist. Das international anerkannte Kürzel für derartige Notfälle ist ICE = (In Case of Emergency)

Die Nummer, die mit dem Kürzel angewählt wird, kann somit von den Rettungskräften, der Polizei oder der Feuerwehr genutzt werden. Sollten mehrere Personen zu verständigen sein, so kann man ICE 1, ICE 2, ICE 3 u.s.w. verwenden.

Bitte beachte diesen wichtigen Tipp und teile oder leite diesen an möglichst viele weiter. Diese Anregung kommt vom Zivilschutz mit der Bitte möglichst viele Personen darüber zu informieren.



14. TIPPS UND TRICKS:

Heute gibt es keine Tricks, sondern ausschließlich einen Tipp, wie man eventuell ein Leben retten kann. Ich selbst war von dem nachfolgend geschilderten Fall zutiefst betroffen und glaube, dass jeder von uns in eine derartige Situation kommen könnte:

Während gegrillt wurde, stolperte Ingrid und fiel hin. Man bot ihr an, einen Krankenwagen zu rufen, doch sie versicherte allen, dass sie OK sei und sie nur wegen ihrer neuen Schuhe über einen Stein gestolpert war. Weil sie ein wenig blass und zittrig wirkte, half man ihr, sich zu säubern und brachte ihr einen neuen Teller mit Essen. Ingrid verbrachte den Rest des Abends heiter und fröhlich.

Ingrids Ehemann rief später an und ließ alle wissen, dass seine Frau ins Krankenhaus gebracht worden war. Um 23.00 Uhr verstarb Ingrid. Sie hatte beim Grillen einen Schlaganfall erlitten. Hätten die Anwesenden gewusst, wie man die Zeichen eines Schlaganfalls deuten kann, könnte Ingrid noch leben.

Es dauert nur eine Minute, das Folgende zu lesen:

Ein Neurologe sagte, die Kunst wäre, einen Schlaganfall zu erkennen, zu diagnostizieren und den Patienten innerhalb von 3 Stunden zu behandeln, was allerdings nicht leicht sei.

Es gibt 4 Schritte, an die man sich halten sollte, um einen Schlaganfall zu erkennen. Manchmal sind die Symptome eines Schlaganfalls sehr schwer zu erkennen. Das Schlaganfallopfer kann wirklich ernste Gehirnschäden davon tragen, wenn Leute, die in der Nähe sind, die Symptome eines Schlaganfalles nicht erkennen.

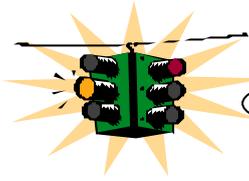
Nun sagen Ärzte, dass Umstehende einen Schlaganfall erkennen können, wenn sie vier einfache Fragen stellen:

- 1. Bitte die Person, zu lächeln (geht das nicht = Lähmung)**
- 2. Bitte die Person, einen ganz einfachen Satz zu sprechen, z.B.: "Es ist heute sehr schön."**
- 3. Bitte die Person, beide Arme zu erheben.**
- 4. Bitte die Person, ihre Zunge heraus zu strecken. Wenn die Zunge gekrümmt ist und schief hängt, ist das ebenfalls ein Zeichen eines Schlaganfalls.**

Falls die gefährdete Person Probleme mit einem dieser Schritte hat, ruf sofort den Notarzt und beschreibe die Symptome der Person am Telefon. Ein Kardiologe hat gesagt, dass, wenn man diese Information an mindestens 10

Leute schickt, man sicher sein kann, dass irgendein Leben dadurch gerettet werden kann – bitte gebt auch Ihr dieses Wissen weiter!

Gerhard Sellner



Betreff: Lienzer Bergbahnen.

Lienzer Bergbahnen – Deprimierende Wintersaison: Ein Problem kommt selten allein –

Der oberste Chef des Fachverbandes der Tiroler Seilbahnwirtschaft und Verkehr brachte es auf den Punkt: 10 % Rückgang im letzten Winter (500.000.- Nächtigungen weniger) so in einem Interview. Die Frage soll erlaubt sein, wie schaut es aber in Wirklichkeit aus ohne Schönfärberei und zurechtgebogenen Statistiken und vor allem wie sieht es tatsächlich bei den Lienzer Bergbahnen aus mit den Rückgängen. Braucht es etwa schon wieder eine außerplanmäßige zusätzliche Subvention.

Winterbilanz - wenn Visionen zu Illusionen werden - die Buchungslage könnte besser sein - die Buchungslage blieb weit hinter den Erwartungen zurück, überall gibt es freie Kategorien, so gesehen in einer Presseaussendung von einem unserer Touristiker.

Mein Kommentar dazu - die Winter Zahlen sind wieder mal teuer erkaufte worden. Denn der Erfolg hat freilich seinen Preis. Denn in die Beschneiungsanlagen sind bislang mehrere hundert Millionen Euro geflossen. Energieaufwand (Strom, Wasser etc.) Ankauf, Speicherseen mit Trinkwasser Qualität verschlingen enorme Summen. Man kann schon sprichwörtlich sagen, hier werden Perlen vor die Säue geworfen.

Jetzt gibt es sogar Initiativen, worin Liftbetreiber, die fordern dass Gemeinde und Hoteliers die Beschneiekosten mitzutragen haben. Die Debatte darüber hat bereits begonnen und wird bald an Intensität zulegen. In Lienz kann die Gemeinde nicht mehr gefordert werden, sie trägt ohnehin schon die Hauptlast bei der LBB - bleibt höchstens das Szenario noch offen, dass nun noch einfach immer mehr Geld gebraucht wird. Stellt sich für mich erneut die Frage, haben unsere Touristiker bis dato die Zeichen der Zeit noch immer nicht erkannt, dass Lienz auf einer Seehöhe von 670 NN nicht wirklich ein Schigebiet ist.

Bei der Modernisierung der Hotels und der ständigen Anhebung der Hotel Standards bluten ohnehin schon viele Besitzer dieser Hotelkategorien. Hier noch weitere Belastungen zu verkraften, werden die meisten nicht durchstehen. Somit wird wieder die Gemeinde wie im Fall des "Grand Hotel" als Finanzier in Erscheinung treten.

Die Politik hat jahrelang den Kopf in den Sand gesteckt und was dabei rauskommt spricht wohl eine klare Sprache. Wie ist es zum Beispiel erklärbar, dass die Lifte von Vierschach aus, hoch zum Helm selbst 2 Wochen nach Ostern noch immer laufen und dass die Skipiste bei fast schon sommerlichen Temperaturen bis in das Tal hinab reicht. Gehen hier etwa gar die Uhren anders oder strengen sich die Liftbetreiber in anderen Skigebieten einfach mehr an um etwas auf die Beine zu stellen. So wird z. B. die Sektion I am Hochstein sehr wohl schon früher aufgesperrt, zur Freude der dortigen Gastronomie, aber was ist mit den Gasthäusern am Zettlersfeld oder auf der Sternalm - auch die würden sich freuen, wenn die Öffnungszeiten auch dort gelten würden?

Dazu eine interessante Geschichte aus dem Wallis (Schweiz): Hier will die Gemeinde als Inhaber eines Schigebietes dieses mit allem was dazu gehört verschenken – ja richtig gehört verschenken. Trotz Schneesicherheit - das Gebiet liegt zwischen 1200 und 2400 NN muss nun oder besser gesagt, soll das Fas ohne Boden ganz einfach verschenkt werden. Denn pro Jahr kommen an die € 300.000.- herein, aber allein die Betriebskosten betragen € 316.000.- und durch den schneearmen Winter stiegen diese gar auf € 437.000.-.

Da weitere Investitionen ins Haus stehen, die notwendige Modernisierung der Anlagen würde ein Volumen von 1 Million Euro kosten und soviel Geld kann die Aktiengesellschaft nicht aufbringen. Es ist unschwer anzunehmen, dass auch ein geschenktes Schigebiet keinen Investor finden wird, denn wer will denn schon sein Geld sprichwörtlich sinnlos verfahren, sprich nutzlos in den Sand setzen.

Eine Parallele zu den Lienzer Bergbahnen gibt es hier auch, denn ob verschenken oder aus einem Konkurs heraus um einen symbolischen Euro zu kaufen - wahrscheinlich wird es hier keinen Käufer dafür geben. Genau das ist das

Problem mit welchem sich die Verantwortlichen (Stadtgemeinde und Tourismusverband) auch weiterhin herumschlagen müssen. Deshalb - die LBB will ganz einfach keiner und damit bleibt das finanzielle Desaster auch weiterhin bei der Stadtgemeinde und Tourismusverband bzw. letztendlich dem Steuerzahler.

Ganz klar, es sind ja eh nur Steuergelder, die hier verbraten werden und so wird halt wieder Jahr für Jahr weiter gewurschtelt – denn eine Lösung gibt es in nächster Zeit wahrscheinlich nicht. Denn kaufen tut sie keiner – geschenkt will sie auch keiner und somit bleibt die LBB auch weiter ein lästiges und vor allem aber sündteures Anhängsel der Stadtgemeinde Lienz und nicht zu vergessen des TVB – Lienzer Talboden.

Da wird auch der neu bestellte Geschäftsführer, welcher im Herbst die Aufgaben übernehmen soll nichts ändern können – ganz im Gegenteil, denn: Kosteneinsparungen in der Verwaltung und ein gemeinsamer Auftritt nach außen sollen die beiden Unternehmen stark machen, heißt die Devise.

Andreas Kleinlercher soll oder wird nun neuer Geschäftsführer der LBB, diese Tätigkeit übt Kleinlercher - und man staune - aber nicht haupt- sondern nebenberuflich aus. Denn Andreas bleibt nach wie vor auch verantwortlicher Leiter der St. Jakober Bergbahnen. Welchen Schachzug damit Bürgermeister Hibler und Aufsichtsratsvorsitzender Peter Zinell wohl beabsichtigt haben, bleibt noch abzuwarten. Denn der nun ausscheidende Geschäftsführer wird ohnedies diesen Job keine Träne nach weinen. Womit ihm bei den wohl erworbenen Ansprüchen und einer weiteren garantierten Altersversorgung, wahrscheinlich sowieso ein grosser Gefallen getan wird.

Wie aber eine physische Person sich für zwei mehr als unterschiedliche Schiegebiete ins Zeug legen soll, bleibt wohl ein Geheimnis, welches nur der Aufsichtsrat der LBB erklären kann. Funktionieren wird solch eine Konstellation mit Sicherheit nicht, also geht, wie schon in der Vergangenheit gezeigt, die Politik der Schadensbegrenzung munter weiter. Dass für diese Stelle dazu eine österreichweite sündteure Ausschreibung (Verlag Neumann) getätigt wurde, sei hier nur am Rande erwähnt. Denn dass die Ausschreibung nur eine Farce, gesetzlich aber notwendig, ist zeigt wie die Macher tatsächlich arbeiten. Das die ganze Kommandoaktion nur im engsten Kreis beschlossen wurde, zeigt die Tatsache dass weder vom Tourismusverband noch vom Lienzer Gemeinderat diese Aktion abgesehnet wurde, sei hier nur am Rande erwähnt – wie schon gesagt die tun was sie wollen -- denn die dazu notwendige Beschlüsse sind den „Machern“ sowieso sicher!!

Die Frage, welche sich für mich stellt ist nun ganz einfach - wenn jetzt schon ein nebenberuflich beschäftigter Geschäftsführer die anfallenden Aufgaben bewerkstelligen kann, was haben dann die bisher bestellten Geschäftsführer bei der LBB in der Vergangenheit tatsächlich getan. Zumal auch noch das Stammpersonal über die Jahre hinweg reduziert bzw. eingespart wurde. Wurden hier etwa gar über die vielen Jahre hinweg ein Postenschacher betrieben, bei den jährlichen Subventionen aus Steuergeldern liegt so eine (Günstlings Wirtschaft) Politik auf der Hand. Schließlich muss man ja seine Wählern (Parteivasallen) mit Zuckerln an der Stange halten und diese nehmen diese ohne groß darüber nachzudenken bzw. zu überlegen auch gerne an.

Ein Pessimist ist ein Optimist mit Erfahrung.

Diese Stelle bzw. der anfallende Aufgabenbereich ist nur von einem Vollprofi und auch nur hauptberuflich zu bewältigen, vor allem aber von einem der unabhängig ist von einem im Hintergrund entscheidenden Aufsichtsrat. Allein die anfallenden und immer wieder von neuem zu tätigen Verhandlungen mit Grundeigentümern, Dienstbarkeiten, Servitutsrechte oder sich in den komplizierten Verträgen zurecht zu finden, der Kampf mit den Gast- und Beherbergungsbetrieben vor Ort, ist wahrlich keine leichte Aufgabe.

Da aber leider schon wieder die Politik im Hintergrund das eigentliche bzw. das alleinige Sagen hat (Geldgeber), wird es kommen wie es kommen muss. Immer weitere Subventionen, diskrete Anweisungen aus dem Hintergrund (Aufsichtsrat und Bürgermeister) und damit geht das Schlamassel munter weiter. Es wird sich substantiell auch mit einem neuen Gesicht als Geschäftsführer nichts wirklich ändern - ein paar richten sich's wie schon immer in der Vergangenheit und all die anderen zahlen recht fleißig dafür.

Wusstest du eigentlich schon dass:

- Eine Ratrac mit Winde ca. 50 Liter Sprit pro Stunde verbraucht.
- Eine Schneekanone zwischen € 30 und 40.000.- kostet.
- Eine Schneekanone (es gibt Nieder- bzw. Hochdruck-Kanonen), ca. 25 bis 30 KW pro Stunde Strom verbraucht.
- Eine Schneekanone ca. 25 m³ Wasser pro Stunde oder 70 bis 540 Liter pro Minute verbraucht.

- Das dabei verwendete Wasser Trinkwasser Qualität haben (UV – Filter behandelt und Keimfrei sein) muss.
- Das dafür notwendige Wasser für den Speichersee hochgepumpt werden muss (enormer Energieaufwand)
- Das für die Elektranen bzw. Hydranten notwendige Leitungsnetz (Zufuhr der Energien) plus Pumpstationen einen weiteren erheblichen Kostenfaktor darstellt.

Unerfreuliches: Gibt es zu berichten - am Startplatz St. Mandl (West) gibt es mit Beginn der Sommersaison Behinderungen. Denn unmittelbar hinter dem Startraum befindet sich nun eine 4 x 20 Meter breite Absperrung. Dieser Zaun erstreckt sich von Ost nach West und ist mit Holzpfählen und einen dreireihigen Stacheldraht umgeben. Also Vorsicht bei starkem Wind und vor allem aber bei Toplandungen, denn schneller als einen Lieb ist findet sich man dann im Stacheldrahtzaun wieder. Bis zum Beginn der Wintersaison wird auch der Zaun wieder verschwunden sein - spät aber doch - kann ich dazu nur sagen?

Vorsicht ist auch geboten vor dem unterhalb des Startgeländes St. Mandl fix installierten Blechkasten (Hydranten) welcher ein Gefahrenpotential darstellen kann. Desweiteren darf die Sessellift Trasse keinesfalls unter 50 Meter Mindestabstand überflogen werden, unbedingt Sicherheitsabstand von „Moar Pepo's“ Terrasse halten speziell beim soaren, bei Toplandig's ist es wichtig auf die weidenden Kühe Rücksicht zu nehmen, weiters kein Hangkratzen oder polieren dieser (Tiefflüge) im Bereich der Almen (weidende Tiere).

Du weißt ja ... fly now – work later

no love, no work, no money, no future

but time to fly!



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."

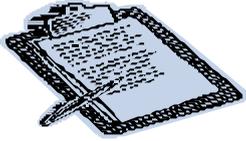
wie immer ein "Gut Land" wünscht dir
Bruno

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

"Flash News" -> Informationen zum Lesen, weiter geben und Sammeln.

Hast du noch Zeit übrig, dann besuche diese Internetseite: www.tirol.com/wetter

Auf dieser Seite hast du die Möglichkeit nun mittels einer Suchmaske, eine 3 Tage Wettervorhersage bzw. Wettervorschau von deiner Gemeinde abzurufen. Probier mal aus !



Was wäre wohl die Fliegerwelt ohne das „Szenen Blatt“

„Flash News“

Pferde und Paragleiter: Es war eine Situation, wo es für mich subjektiv zumindest kein zurück mehr gab, sondern nur mehr es geht seinen Weg (Schadensbegrenzung) war angesagt. Es war ein Werktag Vormittag und somit gab es auch kein Voltigieren bzw. Reitstunden vor Ort. Es war ein ganz normaler Flug bis auf ca. 200 Meter über Grund, als ich erkennen musste, dass der immer stärker auffrischende Ost Wind keine Chance mehr für ein Vorwärtskommen zuließ, zudem flog ich einen Schirm (Inferno 6.9), welcher ohnehin schon eine sehr geringe Trimmspeed aufweist.

Es gab daher nur mehr die Wahl hinter Bäumen im Lee oder in den Bäumen selbst oder auf irgendeinem Hausdach oder in einem Vorgarten mit Bäumen zu landen. Ein weiteres Abdriften mit dem Wind nach Westen hin war nicht erstrebenswert, da alles mehr oder minder verbaut war. So kommt es wie es kommen muss und es geht nur mehr nach vorne und nicht mehr zurück. Eine perfekte Landung im Randbereich der Koppel war schlussendlich die Folge.

Da sich einige Pferde in unmittelbarer Nähe aufhielten, galt es möglichst wenig Geräusche aufkommen zu lassen. Doch das alleinige Runterfallen des Schirmes war bereits (Lärm) genug und ein junges Pferd, welches sich direkt in der Koppel befand, brauste auf und davon. Dass die anderen Pferde sich trotz allem ruhig verhielten, war ein großes Glück und auch das junge Pferd hatte Glück - bis auf eine Blessur und Holzspieß im Fuß konnte Entwarnung gegeben werden.

Nicht auszudenken, wenn zu diesem Zeitpunkt eine Voltigier- oder gar eine Reitstunde statt gefunden hätte. Die Folgen dazu kann sich hier jeder selbst ausmalen.

Dass ausgerechnet mir selbst so ein Abdrifter in das Reitgelände vis-à-vis vom Landegelände passiert ist, kann ich nur bedauern, aber wer mal selbst in solch eine Situation gekommen ist, wird auch verstehen, dass es hier kein zurück mehr gibt bzw. gab. Ich weiß auch, dass nun viele sagen werden: dann hättest du eben schon viel früher herausfliegen müssen oder den Wind besser einschätzen.

Das ist grundsätzlich schon richtig, aber ich habe eben erst in einer Höhe von 200 Meter über Grund festgestellt, dass es hier kein Vorwärtskommen mehr gibt und dann war es aber auch schon zu spät. Dass alles glimpflich ausging, soll nicht heißen, dass ich dennoch auch weiterhin auf die Gefahren hinweisen möchte, die bei so einer Landung auftreten können.

Der Grundeigentümer und Betreiber des Reitareals möchte hiermit nochmals alle Piloten eindringlich auffordern, das Reitareal hoch genug zu überfliegen. Der Queranflug sollte deshalb über dem freien Feld erfolgen und keinesfalls sollte im Tiefflug die Reitanlage überflogen werden bzw. gar darin gelandet werden. Weiters ist auf der Beschwerdeliste das laute Rauschen beim Vorbeiflug von Speedgliding Schirmen, welches ebenso wie die Ausritte von Motorradfahrern die mit Highspeed den Weg entlang brausen, wobei ebenfalls die Pferde aufgeschreckt werden können.

sind gefordert, Rücksicht bzw. ein Augenmerk auf den Flugbetrieb zunehmen, speziell beim Kreuzen des Anflugsektors mit ihren Pferden und auch ohne diesen. Denn es ist Platz für alle da und mit ein wenig Rücksichtnahme ist auch ein Nebeneinander sehr wohl möglich, wie das die vielen Jahre vorher bereits bewiesen haben. Trotzdem sei erlaubt festzustellen, dass der Pferde- und Reitbetrieb speziell in den letzten Jahren doch stark zugenommen hat.

P.S.: Nochmal - es ist ein bedauerlicher Ausrutscher (Aussenlandung) gewesen, der keinesfalls passieren sollte und schon gar nicht jemandem wie mir, der selbst immer aufzeigt, hinweist und andere belehrt. Deshalb auch dieser selbstkritische Bericht, damit allen anwesenden Piloten, die diesen Vorfall mitverfolgen konnten, ein wenig der Wind aus den Segeln (Gerüchtebörse) genommen wird.

Wie heißt es so schön - wer austeilt, muss auch einstecken können!

