

FLIEGER_ÄRZTE:

Dr. Lahoda (Zell am See) Tel. 06542 - 70 348

Dr. Kassl Bernd (Villach) Tel. 04242 - 27 351

Dr. Wurdinger (Lienz) Tel. 0664 - 32 48 821

ÖSTERR. AERO CLUB:

Tel.: ++ 43 - (0) 1 - 718 72 97

Blatt Gasse 6 A - 1030 Wien

NÄCHSTER ERSCHEINUNGSTERMIN: 23. Dez. 08

Anzeigenschluss 15. Dezember 2008

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
1. UNFÄLLE & STÖRUNGEN
2. STABILE STEILSPIRALE - NICHT EINGEHÄNGT
3. ZLLV 2005
4. SPEEDGLIDEN IM VISIER
5. IM PORTRÄT - FRIEDL VEIDER
6. NONSENS WETTEN
7. OSTT. OPEN - STAATSMEISTERSCHAFT - TIROLER M.

8. OSTTIROL KENNT FAST KEINER
9. WORÜBER MAN SPRICHT
10. KLATSCH UND TRATSCH AM LANDEPLATZ
11. TERMINE UND EREIGNISSE
12. **EINFACH ZUM NACHDENKEN**
13. SICHERHEITS- MITTEILUNGEN
14. **TIPPS UND TRICKS**
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:

"Only the good die young" (Billy Joel)

30 Jahre in Gedenken an Rudi Girstmair Junior:

* 30. September 1957 t 29. Oktober 1978

Am 29. Oktober dieses Jahres jährt sich nun zum 30. mal der Tag, an dem mein Bruder Rudi bei einem Drachenfliegerunfall tödlich verunglückte. Es war ein wunderschöner Herbsttag, dazu ein Sonntag, als Rudi mit einem Wasp Falcon Floater IV vom Startplatz Kollnig aus um ca. 10 Uhr 30 zu seinem letzten Flug startete.

Robert brachte Rudi mit dem PKW zum Parkplatz oberhalb des Kollnig Anwesens und sagte noch zu ihm: „Lass dir bitte Zeit mit dem Starten, damit ich den Flug und die Landung vom Landeplatz aus mitverfolgen kann“. Damals war der Aufbau und Startplatz oberhalb des Zabernig Bauernhofes (Steinmauer) gelegen. Wir, Robert, Rudolf Senior, zwei weitere Interessenten aus Kärnten und meine Wenigkeit warteten in der Zwischenzeit im „Unterbrunner Feld“, nördlich des Städtischen Friedhofes gelegen. Dieser Landeplatz wurde seinerzeit ausgewählt, um möglichst nahe dem Elternhause einlanden zu können. Alleine der Endlandeanflug erforderte viel Fingerspitzengefühl und Können, da das Feld (Gelände) leicht abfallend war und dazu noch in einer Sackgasse zum Hause (Gander/vulgo Tischler) hin endete.

An diesem wunderschönen Flieger-Sonntag sollte alles anders kommen. Rudi brauchte für uns alle auffallend lange für die Startvorbereitungen, bevor er schlussendlich doch startete. Der Flugstil verlief ohne spektakuläre Flugfiguren; eigentlich ungewöhnlich, denn sonst gab es immer Steilkurven, Wing Over etc. zu sehen. Diesmal flog Rudi ruhig und direkt Richtung Landeplatz. Er drehte eine weite Schleife, um zum Landeanflug anzusetzen. Dieser erfolgte vom Osten kommend Richtung Westen. Rudi überflog dabei den Bauernhof Gander (vulgo Lechner) weiter Richtung Lugger (vulgo Winkelmoar), um zum Endanflug von Norden Richtung Süden hinab fliegend in das Unterbrunner Feld einzulanden.

Soweit kam es aber nicht mehr, denn bereits in Höhe Haus Lugger (Winkelmoar) in ca. 30 Meter über Grund konnte man plötzlich einen Ruck am Drachen vernehmen und dann ging alles sehr schnell. Man sah die Öffnung eines Rettungsschirmes und schon verschwand Rudi aus dem Blickfeld, verdeckt durch davor stehende Bäume. `War das wieder so eine Showeinlage`, dachte ich im ersten Moment. Robert und Vater Rudolf fuhren mit dem Auto und wir rannten alle sofort zur Absturzstelle, genau in dem Bereich wo nun zwei Neubau Häuser stehen, um Nachschau zu halten und fanden Rudi schwer verletzt liegend vor.

**Übrigens vis a vis am Wegrand befindet sich auch ein Marterl,
welches an den Absturz vom 29. Oktober 1978 erinnert.**

Nach der Erstversorgung und Transport in das nahe gelegene Bezirkskrankenhaus, wurde Rudi auf Grund der schweren Verletzungen sofort mit dem Hubschrauber nach Innsbruck überstellt. Doch auf dem Weg dorthin erlag er seinen inneren Verletzungen. Die Nachricht vom Ableben war mehr als ein Schock; mit nur 21 Jahren war er einfach zu jung zum Sterben, und man will es nicht wahrhaben - auch ich ringe mit den Worten - unaussprechbar ist, was nun traurige Gewissheit wurde.

Für mich galt es den Unfallhergang zu rekonstruieren: Was mir sofort auffiel, war die Tatsache, dass Rudi mit dem Gurtzeug alleine in der Wiese (Feld) lag und sich der Drachen ca. 20 Meter weiter westwärts auf einer Baumreihe in ca. 3 bis 6 Metern Höhe am Wegesrand befand.

Wie war so etwas nur möglich? Wenn jemand die Aufhängung der WASP Drachen kannte, der weiß, so ein Teil kann nicht brechen oder gar reißen. Die Ernüchterung kam prompt, denn die Aufhängung war weder am Karabiner des Gurtzeuges, noch am Drachen (Kielrohr) vorzufinden. Im unmittelbaren Anflugbereich zur Unfallstelle wurden dann Elektrokabel, Spanngummis, Drähte etc. gefunden - mit diesen hatte Rudi eine provisorische Aufhängung gebastelt und dran sein Leben gehängt.

Nun wurde es eine traurige Gewissheit: Rudi hatte nämlich bei einer voran gegangenen Reparatur vergessen diese Aufhängung ganz einfach einzubauen. Dieses Fehlen bemerkte Rudi aber erst am Startplatz Kollnig und nun beginnt die eigentliche Tragik. Warum baut Rudi den Drachen nicht wieder zusammen und fährt runter oder geht zum Bauernhof Kollnig, verständigt uns per Telefon, um wieder hoch zu fahren und ihn abzuholen. Die folgenden Entscheidungen kann niemand mehr nachvollziehen oder verstehen, sie ist aber getätigt worden und das unwiderruflich.

Diese Fragen (warum, wieso, weshalb) kann keiner mehr beantworten außer Rudi selbst. Im Nachhinein betrachtet beginnt alles seinen unweigerlichen Weg zu gehen:

Rudi sucht nach Seilen und Drähten am Startplatzgelände und wird auch fündig. Er bastelt sich eine provisorische Aufhängung, an die er sein Leben hängt - fest im Glauben, die wird schon das eine Mal halten - das erklärt auch den ruhigen Flugstil. Die Drähte, Seile und Bänder hielten bis ca. 20 Meter über Grund, waren aber zu schwach. Die Höhe über Grund aber bereits zu gering um noch die in die volle Wirkung des mit geführten Rettungsschirmes zu gelangen, den Rudi auch auslöste. Rudi verstarb im Alter von nur 21 Jahren, in der Ausübung seines neben dem Bergsteigen und Klettern so geliebten Sportes dem Drachenfliegen.

Der Drachenflugsport war in Osttirol im Jahre 1978 gerade mal 3 Jahre alt und forderte bereits sein erstes Todesopfer. Weitere folgten, darunter Baumgartner Ludwig aus Oberlienz, der im Jahre 1982 tödlich verunglückte. Ein Image machte sich breit, unter dem der Sport noch viele Jahre hinfert zu kämpfen und zu leiden hatte. Mittlerweile gehören die Pionierzeiten und die Zeiten der wilden Hunde längst der Vergangenheit an, auch wenn seit dem Beginn der Paragleiterfliegerei im Frühjahr 1986 die Drachenfliegerei ein wenig ins Abseits gedriftet ist, so gibt es in Osttirol dennoch an die 30 Drachenfliegerpiloten, die diesen Sport noch aktiv ausüben.

Für mich hat es in all den Jahren - verbunden mit vielen Höhen und Tiefen - nie einen Gedanken daran gegeben, dem Drachen- und Paragleiter-Flugsport "Ade" zu sagen. Ganz im Gegenteil war mein Bemühen, durch

konsequente und profunde Basisarbeit - sowohl in der Ausbildung, als auch in einer kritischen Pressearbeit – auf die schönen und auch nicht so schönen Seiten dieses Sportes zu verweisen. Das erfolgt auch im Sinne von Rudi, der dies nur bejahen würde und dem auch dieser kurze Rückblick nach 30 Jahren gewidmet sei.

Du weißt ja: „Lieber Rudi wirf immer ein wachsames Auge auf uns, denn auch nach über 30 Jahren bist du nicht vergessen - du stolzer Adler der Lüfte!“

Das Marterle, welches am 6. Juni dieses Jahres ausgerissen und in den angrenzenden Schleinitzbach geworfen wurde, ist seit Mitte Juli wieder aufgestellt. Bild und Namen mit Inschrift sollen auch weiterhin an den Unfall von Rudi erinnern, der sich hier vor 30 Jahren ereignet hat. Es ist aber auch ein Wachrütteln und soll ihn der Vergessenheit entreißen.

Über den Wolken ... Dein letzter Flug ist der schönste, denn nun dauert er ewig.

Anmerkung: Das Bild auf der Titelseite, aufgenommen im Jahre 1976, zeigt von links: Rudi Girstmair jun. Reinhold Riedler, Viktor Kleinlercher und meine Wenigkeit.



01. UNFÄLLE & STÖRUNGEN:

Greifenburg: Am 19. Juni startete ein 41-jähriger slowenischer Drachenfliegerpilot im Rahmen der EM vom Startplatz Embergeralm aus zu einem Flug. Gegen 17.45 Uhr musste er wegen zu geringer Höhe seinen Flug rund drei Kilometer vom Zielort entfernt abbrechen und landen. Beim Landeversuch hatte er eine zu hohe Geschwindigkeit und kam dabei zu Sturz, wobei das Fluggerät beschädigt wurde. Der Pilot blieb unverletzt.

Lienz: Am 30. Juni startete der 36-jährige Thomas A. mit seinen Paragleiter vom Startplatz St. Mandl aus zu einem Flug. In ca. 1800 NN begann der Pilot mit der Einleitung von Steilkurven, bzw. zu spiralen. Wie aus Augenzeugenberichten zu erfahren war, konnte der Pilot den Schirm nicht mehr unter Kontrolle bringen und kam schließlich in Höhe Ploierhof in einem Baum zum Stillstand. Der Pilot konnte sich selbst aus seiner misslichen Lage befreien. Er blieb dabei unverletzt.

Schwaz: Am 30. Juni startete ein 35-jähriger Telfer Drachenfliegerpilot mit seinen Hängegleiter von der Bergstation Venetbahn Kreuzberg aus zu einem Flug. Aufgrund von Westwind streifte der Pilot beim Landeanflug eine 110 KV - Hochspannungsleitung der ÖBB. Der Pilot stürzte aus ca. 30 Meter Höhe zu Boden und erlitt beim anschließenden Aufprall tödliche Verletzungen.

Mayrhofen: Am 06. Juli startete ein 22-jähriger Paragleiterpilot aus dem Bezirk Schwaz zu einem Flug. In einer Höhe von 10 bis 15 Metern klappte plötzlich der Schirm zusammen. Der Pilot stürzte ab und wurde dabei schwer verletzt.

Sillian: Am 08. Juli startete ein 51-jähriger Deutscher Paragleiterpilot vom Startplatz Stalpen aus zu einem Flug im Rahmen einer Ausbildung. Der Pilot stand in ständigem Funkkontakt, als im Bereich Petersberg ca. 300 Meter über Grund beim Spiralen der Schirm einklappte. Der Pilot konnte das Fluggerät nicht mehr unter Kontrolle bringen. Ebenso die Anweisung über Funk, den Rettungsschirm auszulösen, misslang. Beim anschließenden Aufprall in einer Wiese auf 1200 Meter NN erlitt der Pilot schwerste Verletzungen und wurde nach der Erstversorgung mit dem Heli C7 in das BKH – Lienz gebracht. Der Pilot erlag kurze Zeit darauf im Krankenhaus seinen schweren Verletzungen.

Zams: Am 15. Juli startete eine 55-jährige Paragleiterpilotin aus Arzl im Pitztal vom Startplatz Krahberg aus zu einem Schulungsflug. Die Pilotin wurde von einer Windböe erfasst, kam vom Kurs ab und prallte gegen einen Hang. Dabei brach sich die Frau beide Knöchel.

Greifenburg: Am 16. Juli startet ein 32-jähriger Paragleiterpilot aus Graz vom Startplatz Embergeralm aus zu einem Flug. Laut Ermittlungen der Polizei, stürzte der Pilot aufgrund eines Pilotenfehlers nach dem Start, aus rund 30 Metern Höhe ab und erlitt dabei schwere Rückenverletzungen und einen Bruch des rechten Handgelenks. Der Pilot wurde nach der Erstversorgung mit dem Rettungshubschrauber ins BKH Spittal gebracht.

St. Radekund: Am 16. Juli startete ein 23-jähriger Paragleiter aus Graz von der Ostrampe des Schöckels in Richtung St. Radekund. Oberhalb der Weißen Wand verlor der Schirm nach Abwinden und einer Drehung plötzlich an Höhe und in der Folge landete der Mann in einer Baumkrone. Der 23-jährige Student konnte sich befreien und leicht verletzt vom Baum steigen. Anschließend ging er zu Fuß weiter. Den Schirm konnte er erst am Donnerstag bergen.

Mayrhofen: Am 17. Juli startete ein 38-jähriger deutscher Paragleiterpilot im Rahmen eines Fortbildungskurses. Dabei geriet das Fluggerät des Piloten zu nahe an den Wald und verfang sich in den Baumwipfeln. Der Pilot hing hilflos in rund 15 Metern Höhe. Die Crew von „Heli 4“ scheiterte mit der Bergung wegen des starken Windes und erst die Bergrettung konnte den Piloten vom Baum holen.

Andelsbuch: Am 25. Juli startete ein 25-jähriger deutscher Paragleiterpilot vom Startplatz Niederen. Kurz nach dem Start in ca. 30 Metern Höhe wurde der Pilot von einer Windböe erfasst, der Schirm klappte zusammen und der Pilot prallte daraufhin in den Hang. Beim Aufprall zog sich der Pilot schwere Fersenverletzungen zu. Er musste nach der Erstversorgung mit dem Heli in das LKH – Feldkuch geflogen werden.

Mellau: Am 25. Juli sprang (Base Jump) eine 31-jährige Niederländerin von einer Felswand der Kanisfluh bei Mellau. Dabei dürfte - laut Polizei - die Pilotin bemerkt haben, dass sie zu wenig Höhe zum Überfliegen der Geländekante hatte. Sie steuerte in eine Rinne und zog den Schirm. Unmittelbar danach stürzte sie gegen den etwa 70 Grad steilen, felsdurchsetzten Hang, wo sie schwer verletzt hängen blieb. Ihr Begleiter wollte mit dem Handy Alarm schlagen, hatte aber keinen Empfang. Er entschloss sich, ebenfalls von der Felswand zu springen und konnte sicher landen. Von dort alarmierte er die Einsatzkräfte, die die Frau nach einer Suchaktion und einer schwierigen Seilbergung ins Landeskrankenhaus Feldkirch brachten. Die 31-jährige erlitt schwere Kopf- und Beckenverletzungen, ist aber nach Angaben der Flugeinsatzstelle außer Lebensgefahr.

Galtür: Am 26. Juli startete ein 55-jähriger deutscher Paragleiterpilot vom Startplatz Predigberg zu einem Flug. Beim Anflug auf die Landwiese in Galtür Paznaun, verlor der Pilot zu schnell an Höhe und prallte mit beiden Beinen in einem etwa 70 Zentimeter tiefen Bewässerungsgraben auf. Er zog sich dabei schwere Verletzungen an den Sprunggelenken und Schienbeinen zu. Er musste nach der Erstversorgung mit dem Hubschrauber ins Krankenhaus Zams geflogen werden.

Kitzbühel: Am 01. August startete ein 71-jähriger deutscher Paragleiterpilot zu einem Flug. Der Pilot wollte in der Nähe des Hahnenkamms einlanden. Aus bisher unbekanntem Gründen stürzte der Pilot ab und zog sich dabei schwere Rückenverletzungen zu. Nach Informationen der Rettung war der Deutsche bei seiner Bergung noch ansprechbar. Er wurde anschließend mit dem Notarzt-Hubschrauber in die Innsbrucker Klinik geflogen.

Murau: Am 03. August startete ein 42-jähriger Paragleiterpilot aus Spielberg Obersteiermark vom Startplatz Schönbergerebene aus zu einem Flug. Der Pilot wollte in der Nähe des Rauch Sees in Feistritz am Kammersberg einlanden. Bei einer harten Landung erlitt der Pilot schwere Beinverletzungen (Bruch des rechten Unterschenkels) und musste nach der Erstversorgung in das LKH Judenburg eingeliefert werden.

Eben am Achensee: Am 04. August startet ein 42-jähriger deutscher Paragleiterpilot vom Startplatz Zwölferkopf. Kurz nach dem Start fiel ohne Zutun des Piloten das mitgeführte Rettungsgerät heraus. Durch die Öffnung war der Gleitschirm nicht mehr steuerbar und stürzte am Retter hängend ab. Der Pilot kam im Perchertal in einer Baumgruppe zum Stillstand und blieb dabei unverletzt.

Ludesch: Am 06. August startete ein 34-jähriger Paragleiterpilot aus Höchst vom Startplatz Ludescherberg zu einem Flug. Der Pilot wurde von einer Windböe erfasst und abgetrieben. Er konnte seinen Schirm nicht mehr unter Kontrolle bringen und verfang sich in einer Baumkrone. Der Pilot blieb in einer Höhe von ca. 25 Metern hängen und musste von der Bergrettung geborgen werden. Er blieb unverletzt.

Dachstein: Am 06. August startete ein 46-jähriger niederösterreichischer Paragleiterpilot zu einem Flug. Der Pilot verfang sich aus bisher nicht bekannten Gründen in einer Baumkrone und musste mit dem Hubschrauber aus seiner misslichen Lage geborgen werden.

Maria Alm: Am 07. August startete der 20-jährige Bundesheersoldat und Nordische Kombinierer Alfred Rainer mit seinen Paragleiter zu einem Flug. Der bekannte Nachwuchsskifahrer wollte in der Nähe des Elternhauses landen und kam aus bisher unerklärlichen Gründen aus ca. 20 Metern Höhe zu Sturz. Er verletzte sich dabei lebensgefährlich. Der Pilot wurde nach der Erstversorgung (Diagnose Schädelhirntrauma, Lungenquetschung

sowie Oberschenkel- und Fersenbeinbruch) in das LKH Innsbruck eingeliefert und wurde anschließend in einen künstlichen Tiefschlaf versetzt. Alfred Rainer verstarb in der Nacht vom 15. auf den 16. August an einer Hirnswellung.

Neustift i. Stubaital: Am 10. August startete ein 44-jähriger Innsbrucker Paragleiterpilot vom Startplatz Kreuzjoch aus zu einem Schulungsflug. In ca. 100 Metern Höhe kam der Pilot ins Trudeln und schlug auf einer Wiesenböschung auf, wo er schwer verletzt liegen blieb. Der Pilot wurde nach der Erstversorgung in die Klinik nach Innsbruck gebracht.

Greifenburg: Am Montag, den 11. August, startete ein 45-jähriger deutscher Paragleiterpilot vom oberen Startplatz Embergeralm aus zu einem Flug. Trotz stark vorherrschender Westwindkomponente vollzog der Pilot seinen Start. In der Laufphase kam der Pilot zwar frei, bedingt durch eine Kollabierung stürzte er aber und brach sich dabei das linke Schienbein. Der Verunfallte wurde mit dem Shutteldienst-Taxi abtransportiert. Weitere Piloten haben bei diesen ungünstigen Bedingungen Startversuche unternommen und alle mussten mit Kollabierungen fertig werden – eine Dame landete unsanft in der steilen Böschung des Speichersees.

Zell am See: Am 12. August startet ein deutscher Drachenfliegerpilot mit seinen Hängegleiter (Atos VQ) vom Startplatz Schmittenhöhe aus zu einem Flug. Wie zu erfahren war, bemerkte der Pilot kurz vor dem eigentlichen Abheben, dass er nicht eingehängt war. Instinktiv ließ der Pilot das Gerät frei und kollerte dabei den Hang runter. Unverletzt geblieben musste der Pilot zusehen, wie sein neues Gerät in der Thermik hoch kreiste und dann ins Lee abgetrieben wurde. Beim anschl. Aufprall entstand am Gerät ein Totalschaden.

St. Gilgen – Laim (Flachgau): Am 14. August startete ein 53-jähriger oberösterreichischer Paragleiterpilot zu einem Flug. Der Pilot war gerade gelandet und machte noch ein paar Übungen, als ihn eine Windböe erfasste. Dadurch wurde der Pilot wieder in die Luft gezogen und schlug anschließend am Boden auf. Dort blieb er bewusstlos und verletzt liegen. Ein Wirt war Augenzeuge des Unfalls, er alarmierte die Einsatzkräfte und leistete Erste Hilfe. Der 53-jährige wurde anschließend mit dem Rettungshubschrauber ins Salzburger Unfallkrankenhaus geflogen.

Greifenburg: Am 16. August startete eine 34-jährige deutsche Hängegleiterpilotin vom Startplatz Embergeralm aus zu einem Flug. Bei der beabsichtigten Landung beim Fliegercamp in Rasdorf gegen 16.20 Uhr wurde die Pilotin von einer Windböe erfasst und gegen einen Holzzaun geweht. Die Pilotin, die bei dem Unfall Verletzungen unbestimmten Grades erlitt, wurde mit der Rettung zur Kontrolle ins Krankenhaus Spittal gebracht. Am Fluggerät entstand leichter Sachschaden.

St. Michael Lungau: Am 17. August kam es im Rahmen der 24 Flugtage des Drachenfliegerclubs Lungau in St. Michael zu gleich 3 Unfällen und das innerhalb von eineinhalb Stunden. Zwei Einheimische und ein Deutscher - alle erfahrene Piloten - waren jeweils beim Landeanflug verunglückt und wurden dabei verletzt. Die Teilnehmer waren um 14.00 Uhr auf dem Speiereck gestartet, 20 Minuten später wollte ein 40-jähriger Lungauer mit seinem Gleitschirm landen. Dabei blieb er mit einem Fuß an einer Schotterstraße hängen, stolperte und zog sich eine schwere Beinverletzung zu.

Eine halbe Stunde später stürzte ein 39-jähriger Deutscher beim Landeanflug aus eineinhalb Metern Höhe ab; er erlitt Verletzungen an den beiden Oberarmen. Und 30 Minuten später krachte ein 44-jähriger Lungauer bei der Landung auf den Boden und verletzte sich im Brustbereich. Die verletzten Flugsportler wurden nach der Erstversorgung durch den Notarzt und Mitarbeiter des Roten Kreuzes mit der Rettung in das Krankenhaus Tamsweg eingeliefert.

Hinterstoder: Am 18. August startet ein 39-jähriger Tandem-Paragleiterpilot aus Oepfnig mit seinem 5-jährigen Sohn zu einem Flug. Nach ungefähr fünf Minuten Flugzeit klappte der Schirm - vermutlich wegen schlechter Windverhältnisse - zusammen. Der 39-jährige musste im steilen Gelände eine Notlandung durchführen und zog sich dabei schwere Verletzungen zu. Der verantwortliche Pilot erlitt dabei einen Unterarmbruch und vermutlich eine Brustwirbelverletzung. Der Sohn blieb bei dem Unfall bis auf ein paar Schrammen unverletzt. Die Verunglückten wurden von einem Rettungshubschrauber mittels Bergetau geborgen und ins Landeskrankenhaus Kirchdorf geflogen.

Liezen: Am 19. August startete ein 40-jähriger oberösterreichischer Paragleiterpilot im Rahmen eines betreuten Fluges einer Flugschule vom Startplatz Loser aus zu einem Flug. Der Oberösterreicher hatte wegen des

starken Windes den Flug abgebrochen und befand sich bereits auf dem Boden, als eine Böe den Schirm erfasste und noch einmal hochzog. Der Pilot wurde über felsiges Gelände mitgeschleift und erlitt dabei schwere Kopfverletzungen sowie einen Ober- und Unterarmbruch. Er wurde mit dem Rettungshubschrauber in das UKH – Salzburg geflogen.

Micheldorf: Am 22. August startete ein 21-jähriger Paragleiterpilot aus dem Bezirk Gmunden im Rahmen einer Ausbildung zu einem Flug. Er startete gerade erst zu seinen dritten Flug, als er aus bisher unerklärlichen Gründen zu weit nach rechts kam und im Steigflug einen Felsen streifte. Der Pilot stürzte in der Folge aus ca. 10 Metern Höhe in die Tiefe und wurde unbestimmten Grades verletzt. Nach der Erstversorgung wurde er mit dem Rettungshubschrauber C 14 in das LKH Kirchdorf an der Krems geflogen.

Oberkreuth / Ebenthal: Am 24. August startete der 50-jährige Johann Schäflinger (Polizist) mit seinem Paragleiter vom Startplatz Micklwiese aus zu einem Flug. Der Pilot flog östlich entlang des sogenannten Sattnitzmassives in Richtung des Landeplatzes Rottenstein. Etwa 30 Meter oberhalb einer steil abfallenden Felswand geriet der Schirm des Polizisten nach Angabe von Zeugen wegen eines Strömungsabrisses (Lee / Turbulenzen) ins Trudeln und der Pilot stürzte in eine Föhrengruppe. Der Gleitschirm verfang sich in den Bäumen und der Beamte blieb etwa drei Meter über dem Boden hängen. Der Pilot wollte sich dann offenbar selbst aus seiner misslichen Lage befreien. Die Unfallaufnahme der Exekutive ergab, dass er seinen Gurt öffnete und vom Baum klettern wollte. Dabei dürfte er abgerutscht und in der Folge 100 Meter tief über eine Felswand abgestürzt sein. An der Kante der Felswand hatte der Pilot noch versucht, sich an einer Föhre festzuhalten, diese brach jedoch unter seinem Gewicht ab und der Mann hatte keine Chance, seinen Fall aufzuhalten. Der Notarzt konnte nur mehr den Tod des Beamten feststellen.

Eben am Achensee: Am 24. August startete ein deutscher Paragleiterpilot zu einem Flug. In ca. 10 Metern Höhe über Grund kam es aus bisher unbekanntem Gründen zu einem Strömungsabriss. Der Pilot stürzte dabei auf eine Wiese und verletzte sich schwer.

Annenheim: Am 30. August startete ein 51-jähriger Paragleiterpilot aus Salzburg vom Startplatz Gerlitz aus zu einem Flug. Beim Landeanflug zum Landeplatz in Annenheim stürzte der Pilot aus ca. 6 Metern Höhe zu Boden und erlitt dabei schwere Verletzungen.

Annenheim: Am 30. August startete ein 22-jähriger deutscher Paragleiterpilot vom Startplatz Gerlitz aus zu einem Flug. Ebenfalls beim Landeanflug stürzte der Pilot wegen Thermik / Turbulenzen zu Boden und wurde dabei unbestimmten Grades im Bereich des Lendenwirbels verletzt. Nach der Erstversorgung wurden beiden Piloten in das LKH – Villach eingeliefert.

Fiss: Am 30. August startete ein 25-jähriger einheimischer Paragleiterpilot vom Startplatz Schönbachjoch aus zu einem Flug. Im Rahmen einer Veranstaltung absolvierte der Pilot bereits zwei Flüge, bei einem weiteren geriet der Pilot in eine Spirale, die er nicht mehr ausleiten konnte. Beim anschließenden Aufprall erlitt er schwerste Verletzungen und nach der Erstversorgung wurde er mit dem Heli in das Klinikum Innsbruck gebracht. Wie zu erfahren war, erlag der Pilot einen Tag später seinen schweren Verletzungen.

Absam: Am 3. September startete ein 38-jähriger Hängegleiterpilot aus Thaur vom Startplatz Hinterhormalm aus zu einem Übungsflug. Beim Anflug zur Landung am Landeplatz in Gnadenwald schlug der Pilot mit der Drachennase mit hoher Geschwindigkeit im Boden ein. Dabei erlitt der Pilot einen Oberarmbruch und wurde nach der Erstversorgung in das Krankenhaus eingeliefert.

Leisach: Am 4. September startete ein 24-jähriger tschechischer Paragleiterpilot vom Startplatz Damenstart aus im Rahmen eines Dolomitenmann-Trainings zu einem Flug Richtung Fußballplatz in Leisach. Oberhalb des Sportplatzes setzte er zu einer sogenannten Spirale an, dabei klappte der Schirm zusammen und ließ sich nicht mehr öffnen. Der Pilot kam ins Trudeln und landete schließlich auf dem Kinderspielplatz eines Schwimmbades. Dabei prallte er gegen das Metallgerüst einer Kinderrutsche. Der Pilot erlitt einen Oberschenkelbruch und Verletzungen an der Halswirbelsäule. Nach der Erstversorgung wurde er mit der Rettung ins Bezirkskrankenhaus gebracht.

Lienz: Am 10. September startete Reinhard S. mit seinem Paragleiter vom Startplatz St. Mandl aus zu einem Flug. Bedingt durch auflebenden Westwind entschloss sich der Pilot in Höhe Campingplatz Falken zu landen. In ca. 10 Metern Höhe kam der Pilot in eine Abwindzone und fiel mit höherer Geschwindigkeit am Boden auf. Er brach

sich dabei den Knöchel. Nach der Erstversorgung wurde der Verletzte mit der Rettung in das BKH – Lienz eingeliefert.

Andelsbuch / Bregenzerwald: Am 11. September startete ein 31-jähriger niederländischer Paragleiterpilot zu einem Flug. Beim Landeanflug stürzte der Pilot bedingt durch einen Strömungsabriss aus ca. 15 Metern Höhe ab und verletzte sich beim Aufprall schwer. Der Pilot musste mit dem Hubschrauber Christophorus 8 in das Landeskrankenhaus Feldkirch geflogen werden.

Ein paar Gedanken zum Thema Unfälle im Lande

Mit Paragleiter abgestürzt – Trainer betet für Rainer: Auf Hoffnung folgt Trauer - oder Paragleiter starb nach zwei Abstürzen

Solche Schlagzeilen in der Presse oder zu der besten Sendezeit wie z.B. bei den Welt Nachrichten im ORF ist wohl die beste Werbung für unseren Sport. Die Unfallzahlen im Paragleiter- und Hängegleiterbereich sprechen auch im heurigen Jahr wieder eine deutliche Sprache.

Nach dem Tod von Alfred Rainer steht das Lager der Nordischen Kombinierer unter Schock: Trauer und Diskussion über Risiko-Freizeitsportarten:

Sportler verspüren generell den Drang, Grenzen immer weiter auszuloten, so Toni Innauer in einem Pressestatement. Vorgaben oder Verbote gewisser Freizeitaktivitäten, wie es zum Beispiel bei der Formel I gehandhabt wird, gibt es beim Schispringen „noch“ nicht. Dennoch wurde z.B. die Besteigung des „Anconagua“ verboten. Hier nehmen wir uns das Recht heraus, den Sportlern Einschränkungen aufzuerlegen. Denn, so Innauer, dort ist uns das Risiko einfach zu hoch.

Kontroverser können die Aussagen dazu wohl nicht ausfallen – das zeigt z.B. das Statement des Trainers unserer Rodelmannschaft, die er anlässlich eines Bungee-Jumping Sprunges von der Europa Brücke von sich gab: Hier sagt der Trainer wortwörtlich, es ist gut, eine gewisse Selbsterfahrung zu tätigen, an die eigenen Grenzen zu gehen. Gerade für Spitzensportler ist so eine Herausforderung nicht nur wichtig, sondern auch notwendig.

Eine gute Werbung in jeglicher Hinsicht für unseren Flugsport waren natürlich die groß aufbereiteten Berichte in den meisten Tageszeitungen, Printmedien, so z.B. auch in den ORF – Nachrichten (beste Sendezeit) über den Paragleitabsturz von Alfred Rainer in Maria Alm in Salzburger Land, der in der Nacht vom 15 auf den 16. August verstorben ist.

Es ist für die Trauerfamilie ein unendlicher Schmerz, ihren Sohn durch so einen so tragischen Unfall zu verlieren. Viele Fragen stellen sich nun – nach dem warum, weshalb, wieso – doch darauf gibt es keine Antwort! Der Tod ist immer und überall gegenwärtig – was bleibt ist die Leere, das Unfassbare, das geschehen ist!

Wie gefährlich ist Paragleiten tatsächlich?

Einerseits das Schöne am Flugsport, andererseits die vielen schrecklichen Unfälle zeigen, wie nah Freud und Leid in der Fliegerei beieinander liegen.

Paragleiter und Drachenflieger erfüllen sich als eine der wenigen den Menschheitstraum vom freien Fliegen. Speziell der Drachenflug ist wohl jener, der dem Vogelflug am nächsten kommt. Nur, wie gefährlich ist dieser Sport wirklich? Obwohl es in den letzten Monaten viele schwere Unfälle gab - einige davon mit tödlichen Ausgang - halten die sogenannten Profis dennoch ihre Sportart meist für wenig gefährlich. So z.B. die Aussage eines verantwortlichen Flugschulleiters im Rahmen einer Presseaussendung, die im August in einer Tageszeitung erfolgte.

Die Realität in der Praxis sieht aber ganz anders aus. 10 tödliche Abstürze mit Hänge- und Paragleitern und mehr gibt es im Jahr und weit über 200 Gleitschirmpiloten verletzen sich jedes Jahr. Die Dunkelziffer ist weit höher einzustufen und gänzlich fehlen hier all die Unfälle, die im Ausland passieren. Hier vor allem bei geführten Gleitschirmtouren und Schulungen, Sicherheits-Trainings und natürlich bei allen privaten Flügen. Es ist vielen unter uns wahrscheinlich nicht bekannt, dass zwar mehr Personen in den Bergen ums Leben kommen als im Straßenverkehr, doch der Flugsport trägt auch seinen Anteil dazu bei. Allein 2007 starben in Tirol 47 Menschen im Straßenverkehr - in den Bergen hingegen 121. Davon alleine 18 bei Flugunfällen - das nimmt im Ranking bereits die dritte Stelle hinter Wandern und Skipistenunfällen ein.

Es ist also höchste Zeit, dieses Thema nicht zu tabuisieren, sondern gezielt und vor allem professionell aufzuarbeiten. Es ist mehr als bezeichnend, dass gerade beim Thema „Unfälle“ alle den Kopf in den Sand stecken. Geholfen wird mit so einer Politik niemandem – ganz im Gegenteil es wird nur Schaden zugefügt.



02. STABILE STEILSPIRALE NICHT EINGEHÄNGT ?

Stabile Steilspirale - keiner redet darüber, aber sie ist all gegenwärtig:

Es gab gleich mehrere Unfälle durch dieses Phänomen, unter anderem auch mit tödlichem Ausgang: ich spreche dabei von mehreren mir bekannten Unfällen, wo der Pilot bis zum Aufprall durch spiraltete, ohne irgendeine erkennbare Reaktion zu zeigen. Die beiden Unfälle in Sillian - einer davon endete tödlich - sind so ein typisches Beispiel. Über einen Unfall im April diesen Jahres berichtete ich bereits:

Der Pilot probierte einen geliehenen Schirm aus und spiraltete nach Augenzeugenberichten aus größerer Höhe ab. Nach einer normalen Ausleitung ging er in eine zweite Spirale über, die er nicht mehr ausleiten konnte und schlug letztendlich im Liftseil des Thurnthaler Liftes ein. Das rettete ihm wohl das Leben. Seine Aussagen hinterher waren

„So hätte ich mir das nicht vorgestellt“; der geliehene Schirm hatte DHV 2 oder 2 / 3. Offenbar hatte er bei dem Versuch die Spirale auszuleiten das extrem starke Sinken total unterschätzt. Daraus resultierte der extreme Höhenverlust – alles ging zu schnell, um an den Rettungsschirm zu denken. Der Pilot schlug mit voller Wucht auf der Höhe der Leinen ins Liftseil ein. Durch dessen Durchschwingen wurde die Energie abgebaut. Dann rissen die Leinen bzw. das Untersegel, der Pilot fiel auf eine steile Wiese und verletzte sich durch die Schutzausrüstung nur leicht.

Zu diesem Zeitpunkt herrschte, bedingt durch zahlreiche leichtere Zwischenfälle, eine komische, etwas fatalistische Stimmung am Landeplatz. Ein Pilot sagte: „Kann man denn nicht mal irgendwo fliegen gehen, ohne ständig Unfälle zu erleben?“ Kurz danach brachte der Kaltluftausfluss einer Gewitterwolke über Lienz mehrere in der Luft befindlichen Piloten in Schwierigkeiten; es gab mehrere Bruchlandungen, zum Glück ohne ernsthafte Verletzungen.

Nicht soviel Glück hatte ein weiterer Paragleiterpilot, der ebenfalls die Steilspirale nicht mehr ausleiten konnte und beim Aufprall tödliche Verletzungen erlitt. Auch in Lienz wurde ein Fall publik, wo ein Pilot im Juli (siehe Unfallbericht) bis zum Aufprall durchspiraltete, ohne eine Gegenreaktion. Hier endete der Absturz in einem Baum von dem der Pilot unverletzt absteigen konnte - ebenfalls ein Riesenglück (Geburtstag) für den Piloten.

Beim tödlichen Unfall in Maria Alm (siehe Unfallbericht) wird auch so ein Vorgang vermutet, aber leider gibt es dazu keine verlässlichen Augenzeugenberichte. Ein weiterer tödlicher Absturz ist jener des Paragleiterpiloten in Fiss, der ebenfalls aus der Spirale nicht mehr raus kam. Bleibt die Frage offen, wie viele Unfälle gibt es noch von denen niemand etwas weiß???

Die Ursache ist vielschichtig gelagert: einmal in der falschen Lehrmethode von Flugschulen, neue und nicht gewohnte Paragleiter, dazu ein Schirm mit anspruchsvollem Handling, fehlende körperliche Fitness (Black out / Kreislauf / niedriger Blutdruck), aber auch maßlose Selbstüberschätzung des eigenen Können führen zu solch katastrophalen Unfällen.

Stillstand bedeutet immer Rückschritt und das in allen Belangen des Lebens.

Unser Flugsport ist unser Leben, daher nehmen wir die Herausforderung an!

Nicht eingehängt ein Phänomen, so alt wie die Drachenfliegerei selbst:

„Alter schützt vor Torheit nicht“, könnte man sagen, und trotzdem passiert es immer wieder und in regelmäßigen Abständen:

„Nicht eingehängt“

Wie kann so etwas nur passieren? Hier ein paar Details dazu.

Ein Thema geht mir besonders nahe: das Vergessen des Einhängens des Gurtzeuges in der Haupt- und Sicherheitsaufhängung beim Drachenfliegen: Erst letzten Herbst verunglückte Harald Zimmer bei einem Drachenflug tödlich, obwohl der Pilot bereits über 30 Jahre Flugerfahrung am Buckel hatte. Auch ein weiterer Drachenfliegerpilot, der ebenfalls mit über 30 Jahren Flugpraxis vergessen hatte, sich einzuhängen. Übrigens ein weiterer von vielen, die leider nicht publik werden.

„Alter schützt vor Torheit nicht“, so lautet der Spruch – oder: „Nicht einhängen, das passiert mir nicht.“ „Bei meiner Flugpraxis keine Sorge, ich habe alles im Griff.“ „Ich bin ein alter Hase und weiß schon was ich tue“ – das sind die Aussagen der unfehlbaren Piloten oder auch „Cracks“ genannt.

Auffallend dabei, dass die beiden Piloten schon über 30 Jahre regelmäßige Drachenflugerfahrung haben, und dann so ein Lapsus. Die Antwort ist dabei fast immer die gleich – die gewohnte Routine, die zur Routine wird und damit kommt die Nachlässigkeit, ja Gleichgültigkeit kann man schon fast sagen. Man ist so überzeugt von sich selbst und seinem Können, da kann einem einfach nichts mehr passieren. Man ist einfach schon zu perfekt, zu sicher. Man fliegt 300 km Strecken und hat soviel Erfahrung, man ist einfach zu gut, was soll einem da noch passieren können?

Und doch - es kommt wieder einmal wie ein Blitz aus heiterem Himmel: Urplötzlich wird ein Traum vom Fliegen zum Alptraum und knallhart findet man sich zurück geschmettert am Boden der Realität wieder. Die Augen weit offen, das Herz rasend, die Knie schlotternd, man versinkt sprichwörtlich im Boden und versteht die Welt nicht mehr. Immer wieder die gleiche Frage: „Wie kann mir das nur passieren?“ Es fällt einem wie Schuppen von den Augen – alle Fragen und Antworten gehen einem gleichzeitig durch den Kopf - man fühlt sich, als wolle man in der Erde versinken, gedemütigt, unverstanden, einfach völlig aufgelöst.

Es gibt keine Lösung für dieses Phänomen, sondern nur eines: Sich immer wieder alles in Erinnerung rufen, die Checkliste wieder und wieder vom Neuem präzise und konsequent umsetzen. Ein kleines Hilfsmittel, bzw. ein kleiner Tipp wäre noch ein am Kielrohr befestigtes Band, ein „Hang Check“, der einen immer wieder erinnert, sich einzuhängen.



03. „ZLLV - 2005“:

Umsetzung der ZLLV 2005: Wie bereits in der Juni Ausgabe der Flash News veröffentlicht, bleiben die tatsächlich ausgegebenen Österr. Stückprüfplaketten für Paragleiter weit hinter den wirklichen Verkaufszahlen im Lande zurück. Im Tandembereich gibt es ebenso fast keine Ausstellungen von S – Lufttüchtigkeits Zeugnissen zu vermerken.

Nicht erwähnt wurde hier im Hängegleiter-Segment, dass es überhaupt keine dafür notwendige Beantragung gibt. Es ist Realität - scheinbar werden keine Hängegleiter mehr in Österreich verkauft, könnte man annehmen. Die Wirklichkeit sieht aber, nüchtern betrachtet, sehr wohl anders aus: Hängegleiter werden nach wie vor verkauft, nur eben ohne eine dafür erforderliche österreichische Zulassung, wie vom Gesetz gefordert, sondern mit - und man staune - einer DHV oder LTF oder EN – Plakette oder auch gar keiner ausgestattet.

Es interessiert scheinbar „fast“ keinen, weder einen Händler, Hersteller oder Musterbetreuer, noch die Aufsichtsbehörde. Jeder tut wie er will und vor allem was er will. Auch bei den offiziellen Meisterschaften und Wettbewerben, wie Österreichische- oder diverse Landesmeisterschaften, aber auch Vereinsmeisterschaften, Dolomitenmann, Rottenmann, EM etc. wird, bis auf ein paar Ausnahmen, mit Geräten geflogen, die seit dem nun offiziell festgestellten Stichtag **01. Juli 2007** keine österreichische Zulassung aufweisen. Nicht zu vergessen sind dabei auch alle HG + PG – Gurtzeuge und Rettungsschirme, die ebenfalls davon betroffen sind.

Vereinzelt hört man sagen: „Ich kenne mich mit dem österr. Zulassungsverfahren gar nicht aus.“, oder „Da blickt ja überhaupt keiner durch.“ Wieder andere meinen, „Mir ist alles egal, ich warte auf die Änderung der ZLLV.“, oder „Für mich zählen die Verkaufszahlen und nicht die Zulassungszahlen.“, oder „Das ist ja Sache des Konsumenten und nicht des Herstellungsbetriebes.“ etc. oder „Vorher war alles viel besser und jetzt regiert nur noch das Chaos.“

Der unbedarfte Konsument, sprich Käufer, hat aber sehr wohl ein Recht, ein den Vorschriften (ZLLV 2005) entsprechendes Fluggerät (Luftfahrzeug) im Lande zu erwerben. Da aber der Konsument auf Gedeih und Verderb angewiesen ist, was ihm Händler und Flugschulen und andere im Untergrund agierende Kofferraumverkäufer so erzählen, ist eigentlich der Konsument wie immer der Leidtragende. Denn wie sonst auch im Leben – den letzten beißen wie immer die Hunde. Alles zum Thema Zulassung findest du auf der Homepage www.aeroclub.at oder http://members.ainet.at/mot_hgpg

Aufgefangen: Mitte Juli wurde der Bürgermeister von Greifenburg und Flieger-Camp Betreiber Franz Mandl, als Landtags Abgeordneter in der Kärntner Landesregierung (BZÖ - Haider) neu angelobt. Möge damit der Flugsport einen würdigen Vertreter im Kärntner Landtag bekommen.

Fluggeräte mit Stück – Nachprüf- und Checkstempel für HG + PG im Blickfeld:

So wurde fest gestellt, dass bei den diversen Checks, also bei 1-jährigen (gewerblich) 2- bzw. 5-Jahresüberprüfungen von Hänge- und Paragleitern nicht nur in Österreich, sondern auch in Deutschland nach wie vor der DHV / ÖAeC Checkstempel dazu verwendet wird. Scheinbar hat sich die Veränderung, die zumindest seit dem 08. Feber dieses Jahres bzw. 01. Juli 2007 stattgefunden hat, noch nicht bis zu den einzelnen Check- Firmen durchgesprochen. Hier ist sowohl der ÖAeC als auch der DHV gefordert, diese Ungereimtheiten abzustellen.

So wurden auch Stückprüfplaketten im Umlauf gebracht, die nicht der ZLLV 2005 entsprechen oder es wurden ganz einfach DHV – Plaketten entfernt und durch ÖAeC – Plaketten ersetzt.

Es gibt es eine große Anzahl von Fluggeräten am Markt, die zwar ein Typenschild aufweisen, wo aber keine Seriennummer bzw. Baujahr eingetragen wurden. Auch die Daten, wann und wer eingeflogen hat, fehlen gänzlich. Ein weiterer Missstand ist die Tatsache, dass die angebrachten DHV- oder auch ÖAeC - Stückprüfplaketten nicht ordnungsgemäß ausgefüllt wurden, bzw. nach wie vor nicht ausgefüllt werden. Auch hier fehlen immer wieder Monat und Baujahr bzw. die Unterschrift. Von einem dazu notwendigen Einfliegen gar nicht zu reden. Hierzu ist zu vernehmen: „Die Zeit haben wir gar nicht.“ Dann wieder stimmen Seriennummer und die Daten auf der Stückprüfplakette nicht überein, auch bei den Checkstempeln wird auf unterschiedliche Zeitdauer ausgestellt.

Dass offizielle ÖAeC Vereinsmeisterschaften, Staats- und Landesmeisterschaften, wie auch andere offizielle Bewerbe ohne die dafür notwendige Österr. Musterzulassung auch von oben abgeseget veranstaltet werden dürfen, bleibt für mich ein österreichisches Novum. Das betrifft aber in erster Linie Neugeräte ab Juli 2007. Alle vorherigen DHV ÖAeC Zulassungen sind davon nicht betroffen. Dass bei den diversen Bewerben großteils ohnedies nur Wettkampfgeräte und Prototypen etc. fliegen, sei hier nur noch am Rande erwähnt.

An und für sich kommt das einem mehr oder minder geltenden Flugverbot gleich. Die Leidtragenden sind wieder einmal die Piloten (Konsumenten), die nichts anderes als nur fliegen wollen und zwar unter Rahmenbedingungen, die auch passen sollten. Dazu nun hier die offizielle Stellungnahme, ausgesandt am 2. September 2008 vom Präsidenten des ÖAeC Alois Roppert und Bundessektionsleiter Herbert Siess - zur gelegentlichen Kenntnisnahme:

**Österreichischer Aero Club, 1040 Wien, Prinz Eugenstr. 12 www.aeroclub.at, office@aeroclub.at
Tel: 01/5051028, Fax: 01/5057923 Wien, 01.09.2008/GG ZVR Zahl: 770691**

Werte Flugsportfreunde in unseren HG/PG Vereinen!

Der sattsam bekannte Herr W.K. aus Salzburg hat neulich mit einem Geschreibsel bei einigen HG/PG Piloten – vor allem bei den Freunden in Deutschland – kurzzeitig für eine gewisse Verwirrung gesorgt.

Zur Klarstellung des Anlassfalles nachstehend auszugsweise die Wiedergabe eines Antwortschreibens an die Tiroler Landesregierung, Abteilung Verkehrsrecht, vom 27.08.2008 unseres Vizepräsidenten Dr. Peter Schmutzter in seiner Eigenschaft als Organ des ÖAeC/FAA.

**Betrifft: Zulassung von Hänge- und Paragleitern durch den Österreichischen Aero-Club;
Geschäftszahl: IIb2-4-1-8/1161; Beantwortung Ihres Ersuchens vom 25. August 2008**

Sehr geehrte Damen und Herren !

In obiger Angelegenheit wurde mir Ihre Anfrage vom 25. August 2008 vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde zuständigerweise weitergeleitet. Als zuständiges Organ des Österreichischen Aero-Clubs, als Luftfahrtbehörde 1. Instanz, erlaube ich mir daher, Ihr Schreiben vom 25. August 2008 wie folgt zu beantworten: Der Österreichische Aero-Club wurde unter anderem mit der Musterzulassung von Hänge- und Paragleitern beliehen. Bis zum 01. Juli 2007 erfolgte aufgrund einer Zusammenarbeitsvereinbarung die Musterzulassung durch den Technikreferenten des DHV als Organ des Österreichischen Aero-Clubs.

Sämtliche Musterzulassungen, die so erfolgt sind, gehören daher dem Rechtsbestand an. Eine gleich lautende Auskunft ist Ihnen vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bereits zugegangen.

Übrigens, der Herr K. aus Salzburg hat seine Funktion als Landessektionsleiter HG/PG wegen andauernder Unstimmigkeiten in seinem Landesverband bereits im Jahr 2000 zurückgelegt und ist mit Ende 2000 auch als Mitglied aus dem ÖAeC ausgeschieden. Der Frust sitzt offensichtlich tief!!

Herbert Siess Alois Roppert BSL HG/PG Präsident des ÖAeC e.h. e.h.



04. SPEEDGLIDEN IM VISIER :

Dass ein wenig Hinterfragen nicht schadet: Die Speedgliderszene gibt immer wieder Lebenszeichen von sich. Neben Thermik Net (Daniel Kofler) gibt es auch noch einen deutsch-österreichischen Speedglider-Verband, welchem Christof Kirsch vorsteht. Noch vor Beginn der Wintersaison möchte ich zum Thema Speedgliden aus aktuellem Anlass ein paar Informationen weitergeben. Da gibt es so die diversen Bewerbe wie am Mattunjoch am Arlberg vom Feber dieses Jahres oder wie am 28. März in Hopfgarten in Tirol, wo die deutsch-österr. Speedriding-Meisterschaft abgehalten wurde. Bei diversen offiziellen wie auch inoffiziellen Flugveranstaltungen oder auch anderen Anlässen wird gerne mit Speedglidingvorführungen geworben, sprich eine weitere Attraktion angepriesen. Dass die Vorgangsweisen nicht ganz mit der Rechtsauffassung überein gehen, zeigen unter anderem auch diverse Verfahren, welche im Laufen sind.

Dass es aber schon Flugschulen im Lande gibt, die bereits offizielle Kurse anbieten, ist zwar auch Realität, doch stehen diese Kurse auf keiner rechtlichen Grundlage. Die hier ausgestellten Lizenzen sind selbst kreiert und haben somit auch keine wie auch immer geartete Gültigkeit.

Da es bis dato weder ein "Deutsch-Österreichischer Speedgliding Verband" oder andere im Hintergrund operierende Personen geschafft haben, hier die nötige Vorarbeit für eine gesetzliche Regelung (wenn überhaupt gewünscht) im Lande zu schaffen, ist die Vorgangsweise diverser Flugschulen daher nicht ganz nachzuvollziehen.

Unter "Base Jump" versteht man einen Fallschirmsprung von einem festen Objekt aus.

Ich möchte daher alle interessierten Speedglider-Novizen auf folgende Problematiken hinweisen: Da es für diese Art der Ausbildung weder Lehrpläne noch Ausbildungsrichtlinien gibt, bzw. und auch von keiner Aufsichtsbehörde ausgearbeitet und abgeseget wurden, kann so eine Art der offiziell angebotenen Ausbildungen nur als illegal eingestuft werden.

Wie letztendlich auch immer diese Art der Tätigkeit genannt wird, ob sie als Guiding oder als Einweisung angepriesen oder als eine Art Hilfestellung tituiert wird, bleibt letztendlich egal. Die Frage, die sich alle stellen sollten, die solch eine Gratwanderung in der Praxis betreiben, ist jene: Was passiert bei einem Unfall und den daraus resultierenden Folgen? Dann kommt wiederum das grosse Erwachen. Also vorweg Hirn einschalten und dann agieren. Das Motto – no risk no fun – kann sich womöglich noch als Rohrkrepierer herausstellen. Tatsache ist und bleibt nun mal: „Speedgliden“ ist eine weitere Facette im Flugsport, die es in richtige Bahnen zu leiten gilt, um ungute Entwicklungen von vornherein zu unterbinden.

Anmerkung: Das gefährlichste beim Speedgliden ist nicht das Fliegen selbst, sondern das Landen (Aussage eines "noch" aktiven Speedgliderpiloten)

Speedgliding im Auf und Abwind:

Hier ein paar Erklärungen und grundsätzliche Unterscheidungen aus der Szene:

- Speedglider und Speedrider:** Hier handelt es sich um Skifahren mit kurzzeitigem Abheben durch Betätigen der Bremsen, bzw. das Hinwegfliegen über Abgründe .
- Speedflying und Freeflying:** Hier handelt es sich um fußstartfähige und wieder mit Fußlandung zu fliegende Paragleiter. Möglich ist ein Konturenflug entlang des Geländes, bzw. mit einer Leistung annähernd der eines Paragleiters.
- Bergsteiger (Abstiegshilfe):** Hier handelt es sich um Bergläufer, Wanderer etc. welche den Schirm als reine Abstiegshilfe verwenden.
- Fallschirmspringer und Basejumper bzw. Endlos Swooper:** Hier handelt es sich um Fallschirme, sprich Flächenschirme, welche im letzten Moment gezogen werden. Interessant ist hier der freie Fall, bzw. der Sprung von Häusern, Türmen, Felsen etc. Beim Swoopen geht es darum, mit hoher Geschwindigkeit anzufliegen und dann über Wasser durch Tore hindurch auszuschweben.

Die wichtigsten Forderungen der agierenden Piloten, bzw. des Verbandes:

- Versicherungsschutz
- Gesetzliche Reglementierungen
- Festlegung ausgewiesener Fluggebiete
- Präsentation im Internet
- Erarbeiten von Ausbildungsrichtlinien

Laut Aussage wird die Absicht verfolgt, zuerst einmal Schifahrer zu Speedglidern und dann zu Paragleiterpiloten zu bringen. Probleme sind u.a., dass eine entsprechende kommerzielle Nutzung nicht möglich ist. Gründe sind: fehlende Nachfrage, bzw. zu wenig Interesse in der breiten Öffentlichkeit, zu hohe Kosten und viel zu umständlich, diese Sportart auch für die breite Masse ausführen zu können.

Aktive Piloten: Es gibt in Österreich ca. 50 Piloten, die Speedgliding aktiv ausüben.

Voraussetzung: Exzellente skifahrerische Kenntnisse, Lawinenkunde und Piepser, Gurtzeug mit Protektor, Rettungsschirm und eine Paragleiter-Berechtigung bzw. Fallschirm (Lizenz)

Kosten: Schirm + Gurtzeug + Retter ca. 1.500 Euro, ohne Skiausrüstung etc.

Gelände: Nur abseits der Skipisten bzw. auf Pisten, wo dies explizit erlaubt ist.

Unfälle: In erster Linie ist es Selbstüberschätzung, fehlende Schirmbeherrschung, zu geringe skifahrerische Vorkenntnisse, bzw. alles gemeinsam. Unfälle sind auch zurückzuführen auf Fehleinschätzung und Draufgängertum. Es wird ebenfalls nicht verschwiegen, dass ein großes Restrisiko in dieser Sportart vorhanden ist – so ein Profi aus der Szene.

Motto eines aktiven Piloten dazu: „Das Landen werde ich in Zukunft lassen, das Fliegen aber mit Sicherheit nicht!“ – dem ist wohl nichts mehr hinzu zu fügen. Übrigens die Einlagen unserer Speedgliderpiloten sind wie ein Magnet; sie ziehen die anwesenden Zuschauer und Piloten immer wieder in ihren Bann und werden mit Standing Ovations von den Anwesenden quittiert. Denn Paragleiten war gestern heute wird „Speed geGLEITet“

Es ist letztendlich wohl die Geschwindigkeit bei Start, Flug und Landung, die unbeschreibliche Dynamik des Fluggerätes, das atemberaubende Sinken im Acroflug, der haarscharfe Konturenflug u.s.w., also Nervenkitzel pur etc., welche so eine Faszination auf die aktiven Speedgliderpiloten ausübt. So kann es schon mal vorkommen dass immer wieder mal ein Spaziergänger vorbei kommt oder anruft, ob nicht etwa gar ein Pilot abgestürzt sei? Ein wenig zum Personenprofil wäre noch anzumerken: es sind großteils Einzelgänger und Einzelkämpfer, sehr zielstrebig und fordernd, verbissen und ausdauernd um ihre hoch gesteckten extravaganten Ziele zu erreichen, eben eine eigene Sorte von „human beings“! - Na dann, immer ein „Gut Land“!



05. "Im Porträt "Friedl Veider":

Das Leben ist wie ein Lotteriespiel: Bei der Vielzahl an Gefahren, die einen so ereilen können, ist es (scheinbar) nur wenigen unter uns gegönnt, auch wirklich alt

werden zu dürfen. Einer der wenigen ist unser Friedl Veider aus Hopfgarten, der hier nun ein wenig gewürdigt werden soll.

Eine nicht alltägliche Erfolgsgeschichte aus dem Leben:

Veider Friedl wurde am. 04. Oktober 1926 in Hopfgarten in Defreggen geboren, seines Zeichen ehemaliger Dorfwirt, begeisterter Bergsteiger und Kletterer, Schifahrer, Landwirt und nicht zu vergessen, mit seinen nun 82 Lebensjahren noch immer ein begeisterter Paragleiterpilot und das schon seit Herbst 1986. Also fast ein Mann (Pilot) der ersten Stunde.

Im Herbst 1986, im Alter von damals bereits 60 Jahren, begann Friedl seinen lang ersehnten Wunschtraum zu verwirklichen und startete mit der Fliegerkarriere. Diese hält noch immer unvermindert an. Damals brauchte es schon eine wenig Mut, denn es gab seinerzeit auch kritische Stimmen im Dorf zu vernehmen, die sagten:

- Du mit deinen Alter lass das lieber sein -

Doch mittlerweile ist Friedl 82 Jahre „jung“ geworden und einige Bewohner im Dorf tätigen auch nach 22 Jahren noch immer die gleiche Aussage dazu. Doch wann immer es die Zeit, vor allem aber Wind und Wetter erlauben, geht Friedl sprichwörtlich in die Luft. Wer etwa glaubt, dass Friedl vielleicht mit 10 bis 15 Flügen im Jahr hier sein Auskommen hat, irrt gewaltig. Denn Friedl ist speziell in den Sommermonaten fast täglich in der Luft anzutreffen.

Friedl fliegt nicht nur auf seinem Hausberg in Lienz (Zettersfeld/Kollnig und Ebnerfeld), sondern auch in Westendorf, in Hopfgarten i. Defreggen von seiner Alm (Gagen), in Prägraten und Virgen und anderen Gebieten. Wenn es z. B. heißt Abfahrt 6.00 Uhr Früh vom Landeplatz Postleite aus (denn ein Frühstücksfiegen ist wieder angesagt), ja dann ist Friedl auch mit von der Partie. Zwischenzeitlich hat er die unglaubliche Anzahl von fast 1000 Höhenflügen zusammengebracht und laut eigener Aussage dabei über 1 Million Höhenmeter zurückgelegt, das heißt aufgekurbelt bzw. abgeflogen.

Ein Erlebnis der besonderen Art hatte Friedl zu Pfingsten diesen Jahres, als er vom Startplatz Hochstein aus auf fast 3000 Meter aufkurbelte. Ein Erfolgserlebnis mehr in der nun schon über 22-jährigen Fliegengeschichte eines Paragleiterpiloten, den es wahrscheinlich kein zweites Mal mehr geben wird. Eine besondere Spezialität von ihm sind wohl seine Landungen, denn Friedl landet nicht etwa im Zielkreis ein - nein - er zieht es vor, direkt am Abbauplatz einzulanden. Diese Landungen erfolgen mit so einer Perfektion und Präzision, dass selbst manchem Jungflieger die „Spucke“ weg bleibt. Sein Kommentar dazu: „Na da schaut wieder mal!“ Friedl flog auch schon mal von Hopfgarten nach Lienz und wieder retour und kam auch schon mal in Bäumen zum Stillstand.

Einen Unikat in der Fliegerszene Friedl Veider feiert gleich zwei Jubiläums, nämlich den

82 Geburtstag und 1 Million Höhenmeter

Zu diesem Anlass möchte ich Friedl Veider auf diesem Wege recht herzlich gratulieren.

Friedl ist ein Unikat – seine gewandte, coole Wortwahl, seine trockenen Statements, seine Kameradschaft sind wohl einmalig in der Szene und prägen nicht zuletzt auch das wohl einmalige Klima bzw. Ambiente am Start- und Landeplatz. Es sind zwischenzeitlich nun schon drei Generationen, welche am Landeplatz zusammentreffen: Ob Paragleiter- oder Drachenflieger, ob jung oder alt; es ist eben eine Stätte der Begegnung, wo alle nur das eine wollen – wo Fliegen und Gemütlichkeit und „a bissl hogaschten“ Wohlfühlen einander ergänzen.

Mittlerweile hat sich in den Jahren eine nette Gemeinschaft rund um Friedl etabliert, die nun gemeinsam dem Fliegen frönen. Ob dies ein Renato Ernstbrunner, Christa und Hermann Frey, Jürgen Divina, ein Rudi Kirchmair und nicht zu vergessen ein Alois Senfter sind, alle fühlen sich wohl in seiner Umgebung.

Friedl war auch einmal Mitbegründer des seinerzeit weitem bekannten „Ultra Brutal Teams Hopfgarten“ und er ist (leider) nun mehr (fast) einer der letzten noch aktiven Paragleiterpiloten im Raum Hopfgarten i. Defreggen. Ein T – Shirt mit dem Aufdruck „Ultra Brutal Team“ und seine Nova Schildkappe, die Friedl nach wie vor sichtlich mit Stolz trägt, erinnert noch ein wenig mit Wehmut an längst verflossene Zeiten. Dass Friedl auch beim Dolomitenmann zusammen mit Organisator Sepp Blasisker mitgearbeitet hat und nach wie vor ein treuer Fan dieses Bewerbes ist, sei hier nur am Rande erwähnt.

Übrigens - Friedl vertraut beim Fliegen auf das Knowhow der Fa. Nova und fliegt dazu einen „Primax M“ (LTF 1) mit einem Gurtzeug von der Fa. Vonblon genannt „Vonblon Liga“ und hat einen Retter vom Erfinder des ersten Rettungsschirmes für Drachenflieger „Delta Stopp“, der Fa. Stöllinger einen HRS 10.

Neben dem Flugsport ist Friedl auch noch ein begeisterter Ski- und Radfahrer. Ich möchte Friedl noch viele schöne Flüge wünschen, und möge er uns noch viele Jahre allen als Aushängeschild für unseren so schönen Flugsport dienen, denn es sind genau solche Personen, die für unseren Flugsport in der breiten Öffentlichkeit die beste Werbung bringen. Von daher: immer ein „Gut Land Friedl!“ und bleibe uns noch lange erhalten.

P.S.: Übrigens Friedl feiert am 04. Oktober seinen 82 Geburtstag, zu dem ich im Namen aller Freunde auf diesem Wege recht herzlich dazu gratulieren möchte. Ein passender Spruch eines Piloten dazu: „So alt musst du erst einmal werden und dazu noch fliegen.“ Führwahr, welch ein Privileg, das - und dies ist eine Tatsache - nur wenigen Menschen unter uns vorbehalten bleibt.



06. NONSENS WETTEN:

„You Tube“ zeigt es vor:

Es war wieder einmal eine der vielen „Nonsens Wetten“ im „Airpark Postleite“. Worum ging es dabei? Kurz gesagt, „You Tube“ ist für viele unter uns eine Plattform, um sich Action pur oder irgendwelche anderen waghalsige, Flugmanöver unter vielem anderen rein zu ziehen. Wie verrückt dabei vorgegangen wird, ist einfach unbegreiflich und kann daher mit normalen Hausverstand auch nicht nachvollzogen werden.

Einige unserer Flieger-Experten sprachen im speziellen von einem „You tube“ Video, in dem zu sehen ist, wie ein Fallschirmspringer während seines Gleitfluges eine Leuchtrakete in den Schirm schoss und dann - laut Experten - innerhalb von nur 10 Sekunden total verbrannt ist, bzw. sich in Luft aufgelöst hat.

Dann kam es zur Wette: „Wenn du während des Fluges eine Leuchtrakete in den Schirm (Paragleiter) schießt, brennt dieser innerhalb kürzester Zeit ab“, war der Tenor. „Lass das sein, das ist viel zu gefährlich“ oder „Da stürzt du ab“ und ähnliches waren die Antworten. Nun wurde ein Exempel statuiert: Ein Flug vom Übungshang sollte endgültig Klarheit dazu bringen. Gesagt-gegan!

Erster Start und schon folgte die Ernüchterung, denn der neu gekaufte Signalstift versagte bitterlich. Zweiter Start. Nun wurde während des Fluges eine Rauchpatrone in den Schirm geschossen. Fazit: die Rauchpatrone durchschlug das Unter- und auch das Obersegel, aber weiter passierte nichts, als dass ein ca. 1 cm breites Loch zu erblicken war. Der Versuch mit einer Leuchtpatrone wurde dann übersprungen, denn es musste gleich höher gepokert werden.

Als dritter Versuch wurde nun kurz vor dem Aufziehen des Paragleiters ein „Bengalisches Feuer“ in den Eintrittsöffnungen entzündet und man staune: Das Feuer rutschte, als der Schirm oben war, in der Kammer einfach zurück zur Austrittskante und das war's dann auch schon. Kein plötzliches Entzünden kein Abrennen etc., und das trotz Fahrtwind. Ganz im Gegenteil, erst als der Schirm auf den Boden fiel, fing es an zu rauchen und das Segel verschmorte. Einzig der Luxus-Golfstrasen wurde dabei in Mitleidenschaft gezogen, das war es auch schon.

Zum Schluss wurde dann noch bewiesen, dass auch ein Paragleiter mit zwei über einem ca. 1 m² großen Loch und fehlenden Leinen noch immer flugtauglich ist.

Fazit: Also wieder einmal eine von vielen Stories. Und ab damit ins Reich der Märchen mit solchen Geschichten.

Fazit (Lehre) daraus: 1 kaputter Paragleiter mit Löchern und verschmorten Leinen. Man sollte nicht so sehr glauben, was einen vorgegaukelt wird. „You tube“ freut sich sehr, wenn immer wieder auf ihre Seiten geklickt wird, aber einige unter uns sind nun eines Besseren belehrt worden, bzw. um eine Erfahrung reicher, und für Action am Fluggelände wurde darüber hinaus auch gesorgt. Somit ein Samstag, der wieder für viel Gesprächsstoff gesorgt hat.



07. OSTT. OPEN TIROLER UND STAASMEISTERSCHAFT:

Alles oder kann es noch ein bisschen mehr sein:

Es war geplant, ein Ostt. Open durchzuführen, wie es vor einigen Jahren bereits vorexerziert wurde. Daraus wurde dann eine Tiroler Meisterschaft und als kleine Draufgabe dazu noch eine Staatsmeisterschaft im Pragleiten. Leider war von diesen Ereignis weder etwas im Ostt. Boten, noch in anderen Zeitungen zu vernehmen; einzig ein Plakat wies auf diese einmalige Großveranstaltung hin.

Die gesamten Liga- und auch alle anderen Wettbewerbe, die so im Lande stattfinden, stehen meistens unter keinem guten Stern. Viele Fahrtzeiten, viele Kosten und wenig Flugzeiten, bzw. Streckenkilometer könnte man zusammenfassend sagen. Doch ein echter Strecken-Crack und Wettkampfpilot nimmt das alles gerne in Kauf, denn dabei sein ist nun mal alles, und die Gemeinschaft, die Kommunikation, der Erfahrungsaustausch ist nun einmal das wichtigste und Ansporn genug dies alles zu rechtfertigen.

In Lienz, das ja für Schönwetter bekannt ist, sollte dann aber alles anders sein. Auch hier spielte der Wettergott leider nicht mit. Schon der erste Wettbewerbstag am 15. August begann mit Regen und das den ganzen Tag über. Samstag begann es dann wieder mit Regen, aber allmähliches beruhigte sich das Wetter. Bedeckter Himmel, Wind aus westlicher Richtung, sehr kühle Temperaturen mit Schnee bis auf 2300 NN. Ein Wetter um zu shoppen oder für Heim und Handwerk. Erst spät am Nachmittag wurde dann erstmalig an ein Fliegen gedacht.

Spruch aus dem Leben eines Wendelin Ortner – Fluglehrer aus Arnbach:
.... ich fliege um nicht arbeiten zu müssen.

Sonntag war dann ein wenig besseres Wetter (Zwischenhoch). Trotzdem war der Himmel abgeschattet und somit kein wirkliches Streckenwetter. Ein Durchgang wurde anberaumt, aber nach kurzer Zeit befanden sich viele der Teilnehmer bereits wieder am Boden, verstreut im Bereich Oberlienz und Ainet.

Von 3 anberaumten Flugtagen konnte tatsächlich nur an einem mehr oder minder gut geflogen werden, dies sei hier nur am Rande erwähnt. Richtiges Streckenwetter war weit und breit nicht in Sicht, und es reichte daher gerade mal für paar km an Strecke.

Insgesamt nahmen 72 Piloten daran teil. Warum so eine große Meisterschaft mit gleich 3 Bewerben (Ostt. Open, Tiroler Landesmeisterschaft und Staatsmeisterschaft) gleichzeitig - und nicht auf verschiedene Zeiten und Orte bzw. Vereine gesplittet wird - entzieht sich meiner Kenntnis. Schlechtwetter in Bramberg. Es ist wohl ein Novum bzw. ich kenne keine Veranstaltung in der Geschichte, wo gleich 3 solcher Wettbewerbe auf nur einen Termin und auf nur einen Ort zusammengelegt wurden.

Vor 20 bzw. 30 Jahren gab es noch Wartelisten über Jahre, um überhaupt in den Genuss einer Austragung einer vom ÖAeC genehmigten Tiroler- bzw. Staatsmeisterschaft zu kommen. Doch die Zeiten ändern sich und damit auch die Interessensgebiete der Piloten. Daher gilt es, sich den Veränderungen der Zeit anzupassen.

Damit sind die herkömmlichen Veranstaltungen wie sie bis dato (noch immer) durchgeführt werden und wurden längst Geschichte. Das zeigt auch das Desinteresse der Piloten wie auch der breiten Masse sprich der Bevölkerung - ich möchte dazu nur die letzte Drachen EM in Greifenburg heran ziehen - welche von der breiten Öffentlichkeit kaum, bzw. überhaupt nicht wahr genommen wurde. Es sind, bzw. waren, einzig die Unfälle, die Schlagzeilen in der Presse hervorgerufen haben.

Gerade hier wäre der ÖAeC und hier vor allem Bundessektionsleiter Herbert Siess als der Interessensvertreter der Piloten im Lande gefordert, zukunftsweisend tätig zu werden, um das Ruder noch herum zu reißen. Diesbezüglich Öffentlichkeitsarbeit und Rahmenbedingungen für die Wettbewerbe in der Zukunft zu schaffen, bzw. vorzugeben. Aber auch im Bereich der Musterzulassungen von Geräten im Lande ist Handlungsbedarf gegeben, um überhaupt legal fliegen zu dürfen und das nicht nur für Wettbewerbspiloten.

Ein paar Tipps: Das Motto für die Zukunft sollte also lauten: „Zur richtigen Zeit am richtigen Platz!“ wie es z.B. heuer der 5. und 6. April oder der Zeitraum um Pfingsten war. Weiterhin sollte der Zeitpunkt solcher Meisterschaften nicht auf Mitte August anberaumt werden, sondern in den Monaten April, Mai oder Juni. Des weiteren sollte bei einer präzisen Schlechtwettervorhersage auch der Mut aufgebracht werden, die Veranstaltung abzusagen, bzw. zu verschieben. Weiters sollte eine mediale Vermarktung besser und vor allem professioneller umgesetzt werden. Wenn überhaupt so etwas gewünscht wird. Gleich 3 Wettbewerbe auf einen

Veranstaltungsort und nur auf einen Termin anzuberaumen sollte aus taktischen Gründen ohnedies vermieden werden.

Wie aus Insiderkreisen zu erfahren war, gibt es nun erneut Bestrebungen, das Fluggebiet Lienz wieder einmal aus dem Dornröschenschlaf zu erwecken. Geplant ist, vermehrt Liga Wettbewerbe nach Lienz zu bringen und - so konnte man auch hören - ist es beabsichtigt, erstmalig auch einen Paragleiter-Weltcup hier auf die Beine zu stellen. Schön, solche Wünsche vernehmen zu dürfen – wir werden sehen, was solch eine Ankündigungspolitik in der Zukunft dann tatsächlich bringen wird. Ein Dankeschön an die Organisatoren ohne deren unermüdlichen Einsatz solch eine Veranstaltung nicht möglich wäre.

Und noch kurz zu den Ergebnissen dieser „Dreier Veranstaltung“: Ein klarer Heimvorteil kommt hier zum Vorschein. Sieger wurde Lukasser Albert aus Schlaiten und Lokalmatador Werner Brunner muss wohl noch ein Jahr zuwarten. Alle Ergebnisse und Details dazu unter der Adresse www.touchheaven.net zum Runterladen.

Tiroler Meister wurde Albert Lukasser und Staatsmeister wurde Helmut Aichholzer

Gratulation beiden Piloten zu diesen Erfolgen, zumal gerade ein Gerald Ameseder, der - nach seinem schweren Unfall im Dezember letzten Jahres - im April bereits wieder 250 km Strecken zurücklegte und nun auch in der PG – Staatsmeisterschaft einen beachtlichen zweiten Rang erreichte. Auch beim diesjährigen Dolomitenmann kam Gerald auf Platz 9 in der Paragleiter-Einzelwertung und im nächsten Jahr steht wieder der X – Alps Contest an, das heißt vom Dachstein bis nach Monaco. Dass Gerald bereits als PG – Staatsmeister gehandelt wurde (siehe Bericht in der Kleinen Zeitung), ist eine andere Geschichte. Dennoch Gratulation zu diesen wohl einmaligen Leistungen eines Ausnahmesportlers.



08. OSTTIROL KENNT FAST KEINER :

Osttirol wird immer wieder gerne vergessen bzw. es kennt „fast“ keiner:

Es ist nun mal eine Tatsache, ob absichtlich oder unabsichtlich bleibt mal dahin gestellt. So z. B. auf Landkarten, oder in Prospekten, vielen Personen - und ich spreche hier vor allem vom deutschen Sprachraum - ist diese Region mehr oder minder überhaupt kein Begriff. Die meisten kennen zwar ein Südtirol und Nordtirol, ein Kärnten, aber Osttirol? Da heißt es: Nie gehört davon! Hervorgerufen wurde dies durch die Abtrennung von Südtirol (1918) denn bis zu diesem Zeitpunkt war der jetzige künstlich geschaffene Teil Osttirol ein Teil von Südtirol.

Mit dem Ende des Ersten Weltkrieges und mit der Grenzziehung am Brenner und dem Karnischen Kamm wurde dieses Schicksal schließlich endgültig besiegelt. Was übrig geblieben ist, waren viele Jahrzehnte der totalen Isolation und erst mit dem Bau der Felbertauernstrasse (1967) und dem EU – Beitritt (1996) trat dann eine lang überfällige und vor allem aber eine sichtliche Besserung im Lande ein. Nebenbei bemerkt hat der Begriff „Ost“ immer noch einen negativen Touch, „Beigeschmack“ an sich - man denkt hier nur zu gern immer an den ehemaligen Ostblock oder auch an die heutigen Ostländer etc.

Solch ein Lapsus passierte wieder einmal in der DHV – Zeitschrift Ausgabe Nr. 151 auf Seite 28 und 29. Z. B. in einer Aufzählung von Seilbahnkarten beim Transport von PG und HG Piloten von den verschiedensten Fluggebieten. Viele Bahnen, bzw. Karten wurden aufgezählt, aber eben nicht die „Osttirol Card“.

Gerade die beiden Fluggebiete Lienz und Sillian sind es wohl wert, in solche Berichten miteinbezogen zu werden. Eine Ostt. Card oder auch eine Sommersaison oder Wochen- bzw. Tageskarte zu solchen Konditionen (Preis) wie es z.B. die Lienz Bergbahnen anbieten, gibt es nicht wirklich irgendwo anders. Daher gehört so ein Fluggebiet nicht vergessen, sondern muss erwähnt werden. Gerade hier kann die angebotene Ostt. Card zu einem Preis von Euro 39,- voll punkten. Einziger Wermutstropfen dabei ist die Tatsache, dass die Auffahrt mit der Seilbahn bzw. die Nutzung der angebotenen Einrichtungen, nur einmal am Tag möglich ist. Übrigens die Mitnahme von Sportgeräten ist nicht erlaubt, wird aber seitens der LBB geduldet. Die Karte ist acht Tage gültig und hat in ganz Osttirol ihre Gültigkeit. Mehr Info darüber gibt es dazu unter www.osttirol.com/osttirolcard

In der Juni/Juli 2008 Ausgabe der DHV – Zeitschrift Nr. 152 auf Seite 78, wurde dann auf Grund einer Intervention eines Gastpiloten auch dieser Lapsus schlussendlich behoben und die Ostt. Card eigens dazu aufgeführt.



09. WORÜBER MAN SPRICHT

Kostenlose Werbung zur besten Sendezeit: Der ORF – Tirol macht's möglich.

Es war Samstag der 16. August, als im ORF Tirol Heute (19.00 Uhr) ein längerer, toller, und vor allem ein professionell erstellter Beitrag über den Paragleiter-Flugsport in Tirol gesendet wurde. Berichtet wurde über Schulungen, Tandem- und Acroflüge etc. im Stubaital. Unter anderen sprach Flugschulleiterin Frau Monika Eller, Inhaberin der Flugschule Parafly. Alles im grünen Bereich, doch zum Abschluss gab es noch ein markantes Statement zu vernehmen, das so nicht einfach hingegenommen werden kann: Hier die Aussage dazu:

Wenn sie es mal probieren wollen - Flugschulen gibt es nicht nur hier im Stubaital, sondern auch in Kössen und auch noch in anderen Teilen von Tirol.

Es ist daher unschwer anzunehmen dass der ORF – Reporter sprich Berichterstatter wohl Kursteilnehmer in der oben erwähnten Flugschule im Stubaital war.

Schade eigentlich - denn solch ein schöner Beitrag für den Flugsport im Lande hätte wohl eine objektive Berichterstattung, bzw. Nachspann verdient. So sollten entweder alle Flugschulen im Lande aufgezählt werden oder eben gar keine. Was hier nun wieder übrig bleibt ist ein mehr als ungueter Beigeschmack. Eine Werbung für die beiden namentlich erwähnten Flugschulen und das von einem Öffentlich-Rechtlichen (Monopol) Sender, der dazu durch Pflichtbeiträge nach wie vor künstlich am Leben erhalten wird. Bei einem Privatsender hätte ich mit so einer Vorgangsweise keine Probleme, aber gerade der ORF sollte hier mehr Sensibilität und Vorsicht walten lassen. Schließlich sind hier ja hoch dotierte Profis am Werk und arbeiten vor allen mit Geldern aus vorgeschriebenen Pflichtbeiträgen.

Genau aus diesen Gründen und wegen des Gleichheitsgrundsatzes erging dazu ein Schreiben an die ORF – Beschwerdestelle nach Innsbruck. Eine telefonische Rücksprache, in der eine Erklärung darüber abgegeben wurde, war letztendlich aber alles. Um eine schriftliche Stellungnahme dazu wurde gebeten, diese kam prompt erst telefonisch und dann wie gewünscht auch schriftlich. Ein ungueter Beigeschmack ist was übrig bleibt, damit kann sich ein jeder selbst seine Gedanken über die Berichterstattung des ORF – Tirol machen.

Aussendung der WKO Tirol:

In einer tirolweiten Aussendung (Pressemitteilung) der WKO – Tirol ist im Jahresbericht für das Jahr 2007 im Bereich Luftfahrt unter anderem folgendes zu lesen:

Es gibt 19 Flugschulen, 35 Beförderungsunternehmen mit Para- und Hängegleiter, 5 Hersteller- und 6 Nachprüf- und Wartungsbetriebe. Und nun aufgepasst:

1.700 Flugschüler, ca. 10.000 Passagierflüge sowie rund 2 Millionen € „Flug“ Umsatz und 9 Millionen Handelsumsatz.

Tatsächlich aber wurden im Jahr 2007 in Österreich gesamt „nur“:

Schulbestätigungen	PG –	1267
Schulbestätigungen	HG –	34
PG – Scheine		821
HG – Scheine		30

ausgegeben. Nach Rückfrage des verantwortlichen Leiters des Bereiches Luftfahrt in der WKT - wie die veröffentlichten Zahlen überhaupt zustande gekommen sind - kam die lapidare Antwort: Hier sind unter anderem auch ausländische Flugschulen mit ihren Schülern und Schnupperkurse etc., also überhaupt alles und noch vieles mehr einfach mit einbezogen worden.

Wie heißt so schön der Spruch – glaube keine Statistik, die du nicht selbst gefälscht hast.

P.S.: Auch hier kann ein jeder sich seine Gedanken darüber selbst machen. Denn hier wird ganz klar ersichtlich: eine ausgefeilte Pressearbeit, die sich sehen lassen kann. Übrigens auch in den weiteren Aussendungen der WKT ist überhaupt nichts über den HG und PG Flugsport zu vernehmen, so als ob es überhaupt keine Probleme in der Szene geben würde.

Statement eines Gast - Paragleiterpiloten zum Thema „Erzieherische Maßnahmen“ am Landeplatz.
„Hoch sind die Berge und dumm die Leut“

ÖRHB Hundeführer flogen auf Paragleitern Hunde ein:

Bei einer Staffelpatzeröffnung in Perchau am Sattel gingen auch Hunde in die Luft. Als besondere Überraschung landeten dazu drei Paragleiterpiloten - Mitglieder der Österreichischen Rettungshundebrigade - mit Ihren Paragleiterschirmen auf der angrenzenden Wiese. Einer der Burschen hatte sogar seinen vierbeinigen Freund dabei: "Bully" liebt das Fliegen und begleitet sein Herrchen ganz selbstverständlich bei jedem Flug!

Luftballons sorgten für einen Großeinsatz:

Man vermutete einen abgestürzten Paragleiterpiloten in Stainz im Bezirk Deutschlandsberg. Rotes Kreuz, Feuerwehr, Polizei und ein Hubschrauber des Innenministeriums rückten dazu aus und das umsonst.

Da tatsächlich der Absturz eines Paragleiters angenommen werden musste, wurde der Hubschrauber des Bundesministeriums für Inneres zur weiteren Abklärung aus der Luft angefordert. Zwischenzeitlich suchte die Feuerwehr die nähere Umgebung ab, die Sanitäter des Roten Kreuzes bereiteten die Gerätschaften für eine Patientenversorgung vor. **Herzförmig.** Die Entwarnung kam mit dem Eintreffen des Hubschraubers. Nach einem kurzen Erkundungsflug stellte sich heraus, dass es sich bei dem Objekt lediglich um eine größere Anzahl von Luftballons handelte, die sich in den Bäumen verfangen haben. Woher die herzförmigen Ballons stammen, ist nicht bekannt.



10. KLATSCH UND TRATSCH AM LANDEPLATZ

Wusstet ihr schon, dass ...

- am Freitag, den 04. Juli in einem Radio Interview (Weltnachrichten) Dr. Peter Schmautzer (Vize Präsident im ÖAeC) ein Statement zur Urteilsverkündung in der „Causa Bawag“ abgab. Es war einer der größten Wirtschaftsprozesse in der Republik seit dem zweiten Weltkrieg.
- mit der „Airrofan“ ein absolutes Fluggefühl garantiert ist – ein 800 Meter langer Skyglider für besonders Wagemutige – Details dazu unter – www.achensee.info
- Lisa Reichold (Paragleiterpilotin) die Tochter des seinerzeitigen Streckenflug-Inhabers im Drachenfliegen aus dem Jahre 1986 Ernst Reichold ist. Ernst flog damals sensationelle 160 km im Pinzgauer Spaziergang, was für lange Zeit einen Rekord darstellte.
- ab Juli die Firma „Skyline Flight Gear“ (Übersee / Chiemsee) den Vertrieb von Digifly Geräten übernommen hat.
- Richi Roth seinen Shop zum Erstaunen vieler nun geschlossen hat und bei der Firma Independence beschäftigt ist. Er ist nebst Werkstätte auch zuständig für den österreichischen Markt.
- der weitum bekannte „Bambis Delta Shop“ aus gesundheitlichen Gründen die Tore schließen musste. Eine Ära neigt sich nun nach über 30 Jahren dem Ende.

- das Monopol vom ÖAMTC Hubschrauber in Osttirol nun wahrscheinlich fällt, denn der Matrierer Gemeinderat stimmte Mitte Juli für die Stationierung eines zweiten Helis in der Marktgemeinde zu.
- seit Juni auf den Plakatafeln (Ankündiger) von Airwave eine tolle Werbung für den Drachenflugsport getätigt wurde. Nein, hier handelt es sich nicht um die Para- und Drachenschmiede (Villinger) aus dem Stubaital, sondern um den Kaugummi Produzenten „Airwave“
- es wieder mal Unstimmigkeiten innerhalb des C7 - Teams gab. Die Geschäftsführung wollte einfach Ruhe und frischen Wind in den ÖAMTC Stützpunkt in Nikolsdorf bringen. Dazu musste aber der langjährige Helipilot Hans Fischer nach über 20 Jahren die Konsequenzen ziehen und gehen. Er fliegt nun österreichweit. Der neue Chef heißt nun seit 1. Juli Markus Seidl, welcher den erst kürzlich eingeführten Stützpunktleiter Klaus Rainer ablöst.
- der Landtagsabgeordnete der FPÖ Gerald Hauser eine Aufhebung des Flugverbotes im Nationalpark fordert. Bleibt nur zu hoffen, dass dies dann auch für unsere Paragleiter und Hängegleiterpiloten gilt.
- am Sonntag, den 10. August auch das Parateam Virgen beim großen Kampf um die „Ranggel Krone“ antrat, welche zwischen der Union Matriere und der Union Virgen stattfand. Im Rahmenprogramm flog das Parateam Virgen mit. Die Jungs sind ebenfalls Mitglied der Union und leisteten mit Flugeinlagen ihren Beitrag– gelandet wurde dazu direkt am Ranglerplatz.

Sportler mit Charakter und Rückgrat:

Sieg für Deutschland und für seine verunglückte Frau Susan. Matthias Steiner aus Niederösterreich holte im Reissen (Gewichtheben) als Österreicher für Deutschland Gold. „Nationalitäten waren mir nie so wichtig, ich stehe über diesen Dingen“ (Streitigkeiten mit Funktionären und so ist auch Rainer ein Opfer von vielen unseres Sportsystemes geworden), „Das war meine Antwort an Österreich.“

- die einzige Fleischhauerei in Lienz (Albin Egger) als Sponsor beim Dolomiten Mann für Gerald Ameseder auftrat. Als Siegespreis gab es 5 kg Rindsfilet, denn so Egger - das Rindsfilet ist die ideale Stärkung für solche Ausnahmesportler.
- bei einem weiteren Versuch mit 150 gasgefüllten Luftballons ist Kent Couch im US – Bundesstaat Oregon 380 km weit flog bzw. gefahren. Mit dabei hatte der Pilot einen Rettungsschirm und ein Gewehr um im Notfall, wenn der Ballon zu hoch steigen sollte, diese zu zerschießen.
Übrigens Adelir de Carli, welcher im Frühjahr in Brasilien denselben Versuch unternommen hat, wurde Anfang Juli 100 km vor der Küste Brasiliens tot von einer Crew einer Ölbohrfirma aus dem Meer gefischt.
- die Zahl der Freizeitunfälle dramatisch ansteigt. So gab es innerhalb der letzten 25 Jahre gleich eine Verdoppelung der Unfälle. An der Spitze der Unfallstatistik steht der Volkssport Nummer Eins und das ist der Fußball.
- die Fluglehrerin, die beim tödlichen Absturz eines deutschen Paragleiterpiloten in Sillian Anfang Juli dieses Jahres im Einsatz war, nun ihren Job als Ausbilderin quittierte.
- der Tiroler Dr. Burger ehemaliger WKO – Obmann der Luftfahrt und EX – AUA – Vorstand nun als Berater für den Österr. und die Intern. Luftfahrt Branche und Incoming Tourismus tätig ist.
- Hannes Arch, seines Zeichen Kunstflieger, am 22. 9. 1967 in Trofaiach geboren wurde. Mit 15 hob er erstmals mit einem Hängegleiter ab – die Faszination ließ den Paragleiter, Bergsteiger, Base-Jumper, Kunstflieger, Hubschrauberpilot, Airrace-Flieger und Ex-Renndirektor nie los.
Einen schönen Bericht gab es dazu in der Kronen Zeitung (Sonntagbeilage) vom 24. August, worin unter dem Titel König der Lüfte waghalsige Stunts, unglaubliche Sprünge, atemberaubende Flüge aufgeführt sind. Mit geradezu unvorstellbar spektakulären und gefährlichen Projekten hat der Österreicher Hannes Arch im Extremsport für neue Dimensionen gesorgt.
- der Airpower Contest ein Ziellandewettbewerb der Gleitschirmflieger in der Ramsau ist. *Zum 1. Mal findet der Airpower Contest nun statt – ein spektakulärer Wettbewerb, bei dem es darum geht, mit seinem Gleitschirm*

möglichst exakt in einem definierten Zielbereich zu landen. Gepunktet werden kann in einer Einzelwertung und auch als 3-er Team.

- die teilweise verwendeten Helme in der HG + PG -Szene mehr zur Zierde oder besser gesagt bei einem Beauty Contest verwendet werden sollten. Es sind aerodynamisch gestylte oder gar Skispringer-Helme, welche bei Unfällen keinen wirklichen Schutz bieten. Die Unfälle aus der Praxis zeigen das knallhart auf.
- von Dienstagabend, den 26. auf Mittwoch, den 27. August unbekannte Personen ganz einfach ein Lagerfeuer am Rasen des Landeplatzes errichteten. Da wird nicht gefragt, sondern einfach ein ca. 1 Meter breites Loch und ein weiterer Streifen im Rasen hinterlassen. Wie schon gesagt, Frechheit siegt.
- die guten aktuellen Tourismuszahlen nicht darüber hinweg täuschen sollten, dass tausende österreichische Tourismusbetriebe in ihrer Existenz gefährdet sind. Davor hat ein Experte beim österreichischen Gemeindetag in Salzburg gewarnt. Laut Insidern handelt es sich hier um Zeitbomben (Verschuldung ohne Ende) und es ist nur eine Frage der Zeit wann diese hoch gehen.
- es in Fieberbrunn einen Bewerb gibt– laufen, fahren und fliegen, welcher am 13. September statt fand.
- in der Kalenderwoche 38 also vom 15 bis 20. September gab es im Bereich Flugplatz Nikolsdorf eine komplette Flugverbotszone erlassen wurde, zu vernehmen war dies zufällig im Radio Osttirol Abendprogramm.
- Bernd Troger gelernter Koch, Top Gastronom in aller Welt und nicht zu vergessen Paragleiterpilot aus St. Jakob in Defr. auch „Senf“ in Handarbeit herstellt. Die beliebteste aller sind jene mit Preiselbeeren so Bernd in einen Zeitungsbericht.
- Stefan Henn Paragleiterpilot aus Nord Deutschland eine Freundin in Lienz sucht. Interessierte Damen mögen sich bitte melden unter der Anschrift: Danziger Str. 7 D – 25451 Quickborn E – Mail: stefan.henn@gmx.de
Internet: www.stefan.henn.at.tf



11. TERMINE UND EREIGNISSE:

Hike and Fly (Para)

01. bis 03. Nov. 2008 (Lienz)

Ausflug (Para + Delta)

05. bis 10. Nov. 2008 (Bassano)

Aero 2009 (Delta + Para)

02. bis 05. April 2009 (Friedrichshafen)

Thermik Messe (Para + Delta)

07. Dezember 2008 (Sindelfingen)

Kirchtagsfloign mit Cumulus Ball (Para + Delta)

04. Oktober 2008 (Sexten)

Mot. Hänge- und Paragleiter Treffen in Libelice: Am Wochenende 18 und 19. Oktober 2008 findet unser nächstes Mot. HG + PG Herbst Treffen wieder statt. Die genauen Details dazu gibt es in einer eigenen schriftlichen Einladung dazu bzw. auf der Arge Mot. Homepage http://members.ainet.at/mot_hgpg



12. EINFACH ZUM NACHDENKEN

Wahre Fliegerfreunde am Startplatz St. Mandl:

Es war am Donnerstag, den 14. August, als ich gegen 10.00 Uhr gerade dabei war, mich fertig zu machen, um zu starten, als ein einheimischer Tandempilot mit einer jungen Dame einfach vor mir den Schirm ausbreitete und mit den Startvorbereitungen begann. Es gab dazu weder einen Kommentar, keine Frage oder zumindest einen Hinweis,

wie etwa: „Kann ich schon mal schnell vorher auflegen?“ - sondern nur ein provokantes Vorgehen. Wo bleibt die immer wieder viel gepriesene Fliegerkameradschaft, die Hilfsbereitschaft, oder nur das gentlemenlike, sprich die Höflichkeit.

Wie auch immer, Lienz ist meine zweite Heimat, und ich freue mich trotzdem schon auf meinen nächsten Winterurlaub und auf das Fliegen in Lienz. Liebe Grüße an alle aus Dubai - Tamer Al Hafez.

Gewitterflieger- Piloten fliegen am Limit:

Es war Freitag, der 11. Juli. Der Wetterbericht sprach schon früh am Morgen von der Gefahr lokaler Wärmegewitter. Der Vormittag gab somit noch gute Flugbedingungen her und gegen 13.00 Uhr, als der letzte Pilot einlandete, war fliegerisch gesehen der Tag bereits gelaufen.

Als mich gegen 14.00 Uhr eine Person darauf aufmerksam machte, dass da noch zwei Gleitschirmpiloten tatsächlich in der Luft sind. Wieder einmal geirrt, doch seit der Gewitterfliegerei anlässlich der Pre-EM im Drachenfliegen vom Juni letzten Jahres, ist mir eines klar geworden: die Jungs gehen tatsächlich und das auch voll bewusst dieses lebensgefährliche Risiko ein.

Auch diesmal flogen die beiden Gleitschirmflieger, einer davon sogar ein Tandempilot mit Passagier, voll mit der Absicht aufzudrehen umher. Während der Zweite (Streckenflieger) Richtung Hochstein wechselte, um weitere Aufwinde zu erfliegen. Dass zwischenzeitlich schwere Blitze und Schauer mit heftigem Wind im Bereich Lienz Talboden Nord niedergingen hat die Piloten überhaupt nicht tangiert.

Es gab kein Anzeichen zu erkennen, dass die Piloten etwa gar vorzeitig landen wollten, sondern ganz im Gegenteil - der Lift nach oben wurde unermüdlich weiter gesucht.

Dann gegen 15.00 Uhr kam ein Anruf von der Polizei Lienz, dass eine Frau einen Paragleiterpiloten im Bereich Rauchkofel gesehen hat. Als dieser plötzlich verschwand, nahm die Frau das Schlimmste an und verständigte die Polizei. Diese wiederum rief bei mir an, um nachzufragen, ob bei uns ein Paragleiterflieger abgängig wäre.

Was übrig bleibt ist nur ein Kopf schütteln.

Wie heißt dazu der Spruch – Die Mutter Natur lehrt einen so oder so und das ohne Wenn und Aber.

„Fliegen bis der Wind ausgeht“: Auch der Himmel hat magische Grenzen. Walter Geppert überwand eine, flog als erster Drachenflieger der Welt über 400 km. Überwacht von Computern, geleitet von Adlern, gelang der spektakuläre Flug.

Zu lesen gab es diesen zweiseitigen Bericht in der Kronen Zeitung (Beilage) am Sonntag, den 06. Juli auf Seite 44. Ein tolle PR – Aktion für unseren Drachenfliegereisport in einer der auflagenstärksten Zeitung.

Flieger Kavalier: Eine nicht alltägliche Gegebenheit, die ich euch nicht vorenthalten möchte: Es war bei einem sicherheitsbedingten Abstieg vom Startplatz Hochstein zur Liftstation Sternalm. Die Rucksäcke samt Ausrüstung kommen nun schon an die 20 kg Marke. Da aber nicht alle Piloten groß und kräftig gebaut sind, ist speziell für zierliche Paragleiter-Pilotinnen solch ein Abstieg ein Albtraum.

Christa, eine zierliche aber zielstrebige Paragleiter-Pilotin war solch ein Opfer des Gewichtes (Paragleiter-Rucksack). Nach Vernichtung einiger Höhenmeter war sprichwörtlich Not am Mann, sprich besser gesagt an der Frau und unser Flieger Kavalier „Sepp“ stellte sich spontan bereit, den Packsack und das nun gleich im Doppelpack (Gewicht) über die steile Schlepplifttrasse hinunter zu tragen. Das sind immerhin an die 40 kg welche hier zu tragen sind. Dann angekommen auf der Stern Alm wartet schon ein Getränk auf Sepp. Er war sichtlich froh, es geschafft zu haben. Es ist wahrhaft nicht selbstverständlich solch spontane Hilfsbereitschaft irgendwo noch anzutreffen. Ein dickes Lob an unseren „Sepp“ aus Amlach, dem diese Zeilen gewidmet sind.

Selbsterkenntnis - früher oder später kommt sie doch:

Es ist Werner, ein 70-jähriger deutscher Paragleiterpilot, der vergaß, beim Start am St. Mandl die Aufreißeilen loszulassen. Er landete deshalb etwas unsanft im Gelände der Murmeltiere. Seine erste Stellungnahme: wie es scheint nehmen die grauen Zellen auch keine Rücksicht auf vermeintlich automatische Bewegungsabläufe.

Anmerkung: Tatsache vielmehr ist, dass nach über einem Jahr ohne Flugpraxis der Weg zuerst auf den Übungshang führen sollte und das ohne Wenn und Aber. Hier handelt es sich ganz klar um eine Selbstüberschätzung und Fehleinschätzung der eigenen Kenntnisse und zu einem gewissen Teil auch Faulheit und Eigensinnigkeit, sich noch mal den Übungshang hoch zu bewegen zu müssen.

OGH - Urteil – Wer kennt sie nicht, die Betriebsausflüge etc., wo dann die Mitarbeiter Action pur erleben können, bzw. dürfen. Ob Canyoning, Rafting, Paragleiten, Tandemflüge u.v.m., hier wird der Kick vermittelt. Doch was passiert, wenn ein Unfall geschieht? Bei einem Unfall erlitt eine Frau Wirbelbrüche, Prellungen etc., die Folgen: Rehabilitation und Wiedergenesung waren sehr teuer und die Versicherung erklärte sich zum Leidwesen der Frau nicht bereit, diesen Vorfall als Dienstunfall anzuerkennen.

Da Canyoning für Betriebsausflüge zu gefährlich sei, würden auch keine Leistungen gewährt. Die Frau musste klagen und in erster Instanz wurde die Klage sogar abgewiesen. Doch das Oberlandes Gericht und der OGH waren anderer Auffassung und entschieden wie folgt:

Da mit Canyoning kein Wettkampfcharakter oder Spitzenleistungsgedanke verbunden, bzw. betrieben wird, muss die Versicherung nun zahlen. Ein Vergleich dazu – ein Skiausflug hat den Versicherungsschutz, ein Skirennen aber nicht. Interessant ist dieses Urteil auch für unsere Branche, da viele Betriebsausflüge von Firmen ihren Mitarbeitern auch Tandemflüge oder Schnupperkurse etc. im Programm anbieten.



13. SICHERHEITS MITTEILUNGEN:

Ende Juli 2008 war es zu einem Tandemunfall gekommen, nachdem die Hauptaufhängung einer Tandemspreize (T-Bar) während einer Steilspirale gebrochen war. Der Pilot löste den Rettungsschirm aus, er und sein Passagier landeten unverletzt in einem Baum. Bei der Tandemspreize handelt es sich um ein bisher nicht identifiziertes Produkt ohne Musterprüfung. Bauart und Nähtechnik lassen darauf schließen, dass die Spreize vermutlich sehr alt ist (ca. Mitte der 1990-er Jahre).

Bei Gurtzeugen mit unter dem Sitz integriertem Rettungsgeräte-Außencontainer dürfen montierte Fußbeschleuniger oder Beinstrecker nicht unter die Öffnung des Containers geraten. Befindet sich der Beschleuniger oder Beinstrecker im Moment der Auslösung unter dem Außencontainer, kann der Innencontainer mit dem Rettungsschirm durch den Beschleuniger oder den Beinstrecker fallen oder sich mit diesen verhängen. Eine gezielte Auslösung ist dadurch nicht mehr möglich. Öffnet das Rettungsgerät in dieser Situation, besteht die Gefahr einer unkontrollierten Pilotenposition im Gurtzeug, weil die Rettungsgeräte-Verbindungsleine durch den Beschleuniger oder Beinstrecker läuft. U.U. ist auch eine Beschädigung/Bruch der Rettungsgeräte-Verbindungsleine durch Reibung mit dem Beschleuniger/Beinstrecker nicht auszuschließen.



14. TIPPS UND TRICKS:

Unfallvermeidung durch „Aktives Fliegen“

Aus einem Großteil der vorliegenden Unfallmeldungen ist zu entnehmen, dass Paragleiterpiloten entweder kurz nach dem Start oder im Landeanflug von plötzlichen „Störungen“ des Schirms überrascht werden, was beim unbedarften Leser solcher Berichte die Vermutung aufkommen lässt, dass dieser Flugsport mit offensichtlich völlig unsicheren und gefährlichen Schirmen ausgeführt wird und es wahrscheinlich doch diese schon oftmals erwähnten tückischen „Luftlöcher“ gibt. Und damit wird das Renommee unseres schönen Sport auch weiterhin geschädigt.

Wieso haben dann geübte Piloten über Jahre hinweg kaum jemals einen Klapper oder eine anderweitige „Störung“? Sie sind „eins“ mit ihrem Schirm, fühlen seine Bewegungen und fliegen „aktiv“. Da haben wir jetzt dieses magische Wort und es bedeutet, auf alle Bewegungen der Kappe, die besonders in unruhiger Luft fühlbar werden, mit gezieltem und wohldosiertem Bremsensatz zu reagieren. Ein Vornicken wird durch kurzes Anbremsen, ein Abkippen nach hinten durch Lösen der Bremsgriffe abgefangen. Ein Gleitschirm, der durch diese Maßnahmen

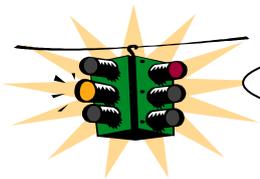
einen annähernd gleichbleibenden Anstellwinkel und somit auch Innendruck behält, zeigt keine Tendenz zum Einklappen.

Immer wieder kann man beobachten, dass Piloten unmittelbar nach dem Abheben vom Starthang beide Steuergriffe loslassen, um sich gemütlich etwas tiefer in den Sitz zu „ruckeln“. Das mag bei völlig ruhigem Wetter gut gehen, ist aber bei Turbulenzen wegen der noch bestehenden Bodennähe unverantwortlich. Aber was macht man nicht alles was offensichtlich für die Zuschauer sehr elegant und „cool“ aussieht.

Umgekehrt wird im Landeanflug schon in Höhen von 20 und 10 Metern gebremst was das Zeug hält, obwohl man wegen der abnehmenden Gegenwindkomponente, hervorgerufen durch die Bodenreibung (Gradient!), besser etwas „Überfahrt“ beibehalten sollte, um effektiv ausflaren zu können. So aber kommen die „Bremsler“ die letzten Höhenmeter fast schon im Sackflug zu Boden und wundern sich, dass sie so hart aufkommen.

Hier sind die Flugschulen aufgerufen, in ihrem Ausbildungsprogramm auf diese weitverbreiteten Unsitten verstärkt einzugehen.

Gerhard Sellner



Betreff: Lienzner Bergbahnen.

Lienzner Bergbahnen im Wandel der Zeit:

Eine erste erfreuliche Entwicklung stellte sich im heurigen Sommer ein, denn seit der Einbeziehung der LBB in das Radfahrpaket ist eine durchaus erfreuliche Zunahme des Transportaufkommens zumindest im Sommermonat August festzustellen. Gerade die Sektion I, also der Sessellift zur Moosalm hoch, war mit Wartezeiten beim Einstieg konfrontiert, ein Anblick, der Freude bei den Verantwortlichen aufkommen lassen sollte.

Dass mit dieser Aktion die Kassen (vorerst) nicht gefüllt werden, ist eine andere Sache, aber die Anlagen sind nun mal da und bevor diese leer fahren - oder wie überhaupt die meiste Zeit bei den LBB - gar nicht, bzw. dahin rosten, ist es für wahr besser, die LBB in solche Aktionen mit ein zu binden. Die Umwegrentabilität ist dennoch vorhanden; es profitieren die Gasthäuser und Hütten etc., wie auch immer, es bleibt Geld in der Region liegen und womöglich ist einer der Gäste von den Vorzügen von Lienz angetan und kommt im Winter oder im nächsten Sommer sogar wieder.

Damit wären wir schon wieder beim eigentlichen Thema der Problematik LBB: die immer wieder und das schon seit vielen Jahren von mir geforderte höhere Flexibilität, längere Öffnungszeiten, mehr Bereitschaft neue Kundenstöcke zu akquirieren, weitere Erschließung neuer Märkte, Frühstücks- und Nachtfahrten, Öffnung der Bahn bei Fenstertagen, minimale Revisionszeiten, Senkung der Verwaltungskosten, Erhöhung des Drucks seitens der Stadtgemeinde Lienz und des Tourismusverbandes Osttirol als unseliger Hauptsponsor der LBB.

Einer von vielen Kritikpunkten bleibt aber nach wie vor die Tatsache, dass für sicherheitsbedingte Talfahrten eine Karte gelöst werden muss. Viele Gastpiloten beschwerten sich darüber, und der Kommentar dazu: nirgendwo anders muss für diese Art der notwendigen Talfahrten extra bezahlt werden. Beispiel für die Talfahrt Sternalm hinunter zahlt man Euro 7.-, dann Moosalm hinunter zum Parkplatz kostet weitere Euro 4.-. Solche Talfahrten für Paragleiter und Drachenfliegerpiloten, also für Kunden der Lienzner Bergbahnen, die nur für eine Auffahrt bezahlen, müssen deshalb gratis bleiben.

Die Gründung eines eigenen Vereins mit dem viel versprechenden Namen „Freunde der Lienzner Bergbahnen“ in dem eine Ausgliederung aus dem Gesamt Osttiroler Tourismusverband angestrebt wird, ist wohl ein Schlag mitten ins Gesicht. Frei nach dem Motto: Anschaffen tut nur der Verein, aber zahlen wird der Tourismusverband Osttirol. Schon steht die nächste Aktienzeichnung ins Haus, nämlich der Ausbau der Sektion I des Hochsteinliftes auf die Moosalm. Dieser Ausbau soll bereits im kommenden Jahr beginnen.

Die Bergbahnen plagen aber auch ganz andere Sorgen wie zum Beispiel

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.flash-news.at 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!

Du weißt ja ...
"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: <http://sillianerdrachenfliegerclub.blogspot.com/>



Was wäre wohl die Fliegerwelt ohne das „Szene Blatt“

"Flash News"

Flash News nun mit eigener Internet Adresse bzw. Link: Es war schon lange ein überfälliger Schritt die Umstellung von der bisherigen Adresse

www.girstmair.net auf die nun neu lautende

www.flash-news.at

Dies geschah nun Ende August und ist somit bereits wirksam. Damit soll eine Trennung von der „Domain Schule“ und allen anderen Bereichen gewährleistet werden. Auch die Navigation wurde dazu ein wenig verändert, um das Zurechtfinden zu vereinfachen und auch schneller zu machen. Trotzdem bleibt die Verlinkung auch über die bisherige Adresse www.girstmair.net weiterhin bestehen, um somit auf beiden Wegen zum Ziel zu kommen, eben zu einen Information's Medium welches wohl einmalig ist. „Flash News“