

# "Flash News"

...die ganze Wahrheit!

Nr. 124

1

Ausgabe 4  
Dezember 2008

## FLIEGER ÄRZTE:

**Dr. Lahoda** (Thumersbach) 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: 29. März 09

Anzeigenschluss 25. März 2009

**URHEBERRECHT UND INHALT:** Girstmair Bruno  
A - 9900 Lienz, Beda Weber - Gasse 4

**Lienzer Sparkasse: BIC:** LISPAT21

**IBAN:** AT - 98 - 20507 - 0000 40 08 728

## DEUTSCHER HÄNGEGLEITERVERBAND:

Tel. ++ 49 - Ø 8022 - 9675 0

Miesbacher Str. 2 D - 83701 Gmund Tegernsee

- |                                   |                                       |
|-----------------------------------|---------------------------------------|
| 0. IN EIGENER SACHE               | 8. SÜDAFRIKA UND PARAGLEITEN          |
| 1. UNFÄLLE & STÖRUNGEN            | 9. WORÜBER MAN SPRICHT                |
| 2. MAX'NS GLEITSCHIRMFLIEGER LIED | 10. KLATSCH UND TRATSCH AM LANDEPLATZ |
| 3. GURTZEUG IM VISIER             | 11. TERMINE UND EREIGNISSE            |
| 4. TECHNIK IM WANDEL DER ZEIT     | 12. <b>EINFACH ZUM NACHDENKEN</b>     |
| 5. EIN PRIESTER ÜBER DEN WOLKEN   | 13. SICHERHEITS MITTEILUNGEN          |
| 6. EIN JAHR NEIGT SICH            | 14. <b>TIPPS UND TRICKS</b>           |
| 7. MOT. HG + PG - HERBST TREFFEN  | 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](http://www.osttirol-online.co.at/wetter)

**PERSÖNLICHER AUSKUNFTSDIENST:**

0900 - 970 940

**WETTER HOTLINE:** 0900 - 511 599

**AUSTRO CONTROL:** 01 - 17 03 - 0

**Letzte Meldung:** Lienz versinkt in diesen Winter geradezu im Schnee, schau vorbei ein wohl einzigartiges Naturschauspiel, die perfekte Winter Landschaft (Märchen) lädt ein zum kennen lernen.



## 00. IN EIGENER SACHE:

**„Flash News“ nun endlich in DIN A 4 Format:**

Es ist mehr als ein kleines Weihnachtsgeschenk an alle Leser, das ich hier überbringen möchte. Denn es war schon lange mehr als überfällig: die Umstellung der Papierausgabe von der bisherigen Größe DIN A 5 auf nun DIN A 4.

### **Hier die diversen Kommentare dazu:**

Das kann ich ja beim besten Willen nicht mehr lesen (ohne Brille), einfach viel zu klein geschrieben, einfach zu anstrengend für mich, ich werde ja auch nicht mehr jünger. Das waren die Feststellungen, die ich immer wieder entgegennehmen musste. Zur Erinnerung: Es ist, bzw. wurde nicht zu klein geschrieben, sondern es wurde einfach nach der Fertigstellung der Info, von der Original DIN A 4 Größe auf DIN A 5 verkleinert, bzw. kopiert.

Mit der aktuellen Ausgabe **Nr. 124** der vierteljährlich erscheinenden „Flash News“ wurde nun eine neue Marschrichtung eingeschlagen. Übrigens gerade rechtzeitig zum 30-jährigen Jubiläum, denn die Erstausgabe dazu erfolgte bereits im Juli 1979.

Nach den Verhandlungen mit der Kopierfirma wurde eine Lösung für beide Seiten gefunden. Ganz klar, es braucht mehr Papier, mehr Toner und mehr Farbe und zwangsläufig ergeben sich daraus auch höhere Kosten. Ebenso beim Postversand (Gewicht).

Übrigens, mit der regelmäßigen Umgestaltung der Umschlagseite wurde bereits vor vielen Jahren begonnen. Somit kommen nun immer neue Bilder, angepasst an die zur Zeit herrschenden Strömungen im Hänge- und Paragleiterbereich aber auch im Mot. HG + PG Bereich zur Veröffentlichung. Neu ist aber ab dieser Ausgabe, dass die farbige Umschlagseite wie bei der Papierausgabe allen hinlänglich bekannt ist, nun auch erstmals im WWW (Netz) zur Veröffentlichung kommt.

P.S.: Ich hoffe sehr, dass damit der Lesespaß gehoben wird. Über weitere Verbesserungsvorschläge, aber auch über interessante und auch kritische Beiträge würde ich mich auf jeden Fall freuen.

## **Rubrik „Flash News Aktuell“ – Neu auf der Homepage -**

Seit Ende September gibt es nun auch eine eigene Rubrik mit dem vielversprechenden Namen **„Flash News Aktuell“**. Hier werden brandaktuelle Infos aus der Szene ohne Wenn und Aber sofort und unmittelbar online gestellt – egal ob Unfälle oder Versicherungsthematiken, Sicherheitsmitteilungen, Termine etc. Ein regelmäßiges Nachschauen auf der Seite [www.girstmair.net](http://www.girstmair.net) zahlt sich daher allemal aus.

Die hier wiedergegebenen Mitteilungen sind kurz und prägnant gehalten mit einigen Ausnahmen und sollen auf keinen Fall die vierteljährlich erscheinenden „Flash News“ ersetzen. Die „Flash News“ gehen nun schon in das 30te Jahr und sind über diesen Zeitraum hinweg ein fixer Bestandteil als Informationsmedium ohne „Wenn und Aber“ im deutschen Sprachraum geworden. Gerade die zur Zeit statt findende Fusionierung von gleich drei Zeitschriften „Fly & Glide“ und „Gleitschirm“ und nun auch noch des „Schlechtflieger Magazines“ zeigen klar auf wie schwer es ist, auf diesen Marktsegment zu überleben. Es ist mehr als eine bedauerliche Entwicklung speziell der nun gänzlich nicht mehr vorhandenen Meinungsvielfalt bzw. um nicht gar von einem Monopol zu sprechen – schade um die nun fehlende Transparenz, Individualität, Kreativität, welcher hier der Garaus gemacht wurde.

Selbstverständlich sind alle Flash News Ausgaben von der Erstausgabe weg an auch weiterhin unter der neuen extra dafür eingerichteten Adresse [www.flash-news.at](http://www.flash-news.at) abrufbar – Interessiert? Dann schau mal unverbindlich nach!

### **Es ist nun „fast“ schon amtlich:**

## **Liebe Piloten, Obmänner, Entwickler/Erzeuger, Instandhaltungsbetreiber und Händler der Luftsportsparte HG/PG und mot. HG/PG:**

Der ÖAeC als Vertreter des Flugsportes in Österreich ist unter anderem auch im Bereich Technik HG/PG (HG/PG - mot HG/PG) mit seinen Mitarbeitern sehr bemüht, dem Trend der Zeit zu entsprechen und diesbezügliche Veränderungen voranzutreiben und auch zu verwirklichen.

Nach langen Vorbereitungen und intensiven Verhandlungen mit dem BMVIT ist es nun gelungen, einen großen Erfolg zu erzielen. Dr. Reinhard Flatz, Bevollmächtigter und Verhandlungsleiter des „Österreichischen Aero-Clubs“, hat in einer Besprechung am 10. November 2008 mit den Verantwortlichen des BMVIT in Wien einen Durchbruch unseres Bestrebens einer Deregulierung der behördlichen Auflagen gemäß ZLLV 2005 unseres Flugsportes im Bereich Technik HG/PG erzielt.

Folgende Änderungen stehen vor der Verwirklichung:

### **Hänge- und Paragleiter:**

Es erfolgt eine gänzliche Entbürokratisierung für einsitzige, mehrsitzige und gewerbliche Hänge- und Paragleiter wie auch für Fallschirme. Es entfallen somit Musterprüfungen, Stückprüfungen und Nachprüfungen.

### **Motorisierte Hänge- und Paragleiter:**

- Es erfolgte auch hier die weitreichende Entbürokratisierung analog der motorlosen Hänge- und Paragleiter.
- Die neue Definition erlaubt eine Start/Landehilfe, die nicht dauernd mit dem Hänge- Paragleiter verbunden ist.
- Für eine Motorisierung dürfen nur fußstartfähige Hänge- und Paragleiter herangezogen werden.

- Die Leermasse des Luftfahrzeuges darf 120 kg nicht überschreiten.

Übrig bleibt eine Genehmigung des mot. HG/PG-Systems bei der erstmaligen Verwendung in Österreich sowie die Einhaltung der 2jährigen Überprüfungsfrist.

Es wird versucht, die Novelle der ZLLV bis zum Beginn der neuen Flugsaison 2009 zu verwirklichen

An dieser Stelle nochmals herzlichen Dank an Dr. Reinhard Flatz, der die Ergebnisse unserer Verhandlungsrunden im ÖAeC zusammenfasste, dies zur Vorlagenreife brachte, dem BMVIT einreichte und darüber hinaus schlussendlich die Verhandlungen mit den Vertretern des BMVIT führte.

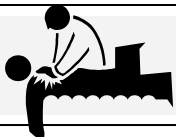
Dr. Reinhard Flatz wird bis zur Endvorlage, bzw. bis zur Veröffentlichung der ZLLV Novelle die Verhandlungen und notwendigen Berichtigungen und Bearbeitungen im Zusammenwirken mit den Bearbeitern des BMVIT durchführen.

Einen Dank auch an die zuständigen und verantwortlichen Personen und Bearbeiter im BMVIT.

An dieser Stelle erinnere ich Euch nochmals an meinen Leitspruch: „Nur zusammen sind wir stark!“  
Darum unterstützt mit eurer Mitgliedschaft den ÖAeC.

Rundumschläge von frustrierten Personen und sogenannten „Besserwissern“ bringen nichts, schaffen Verunsicherungen und schaden unseren Bestrebungen, das Beste für unseren Flugsport herauszuholen.

Bei anfallenden Fragen und Wünschen steht auch weiterhin das Team Technik HG/PG mit Rat und Tat zur Seite.  
Mit freundlichen Grüßen, Leiter Technik HG/PG - mot. HG + PG Willibald Stocker



## 01. UNFÄLLE & STÖRUNGEN:

**Hallstättersee:** Am 28. September startete ein deutscher Paragleiterpilot im Rahmen eines Sicherheitstrainings vom 2108 Meter hohen Krippenstein zu einen Übungsflug über den Hallstättersee. Der Deutsche, der neben 14 anderen Flugsportlern an dieser Maßnahme teilgenommen hatte, sollte im Rahmen des Sicherheitsprogrammes verschiedene Flugmanöver und Situationen durchspielen, wie etwa das Zusammenklappen des Schirmes in der Luft durch einen Windstoß. Nachdem der Deutsche gestartet war, sah laut Augenzeugen der Flug ganz normal aus, 50 Meter über dem See habe der Pilot dann allerdings zur Überraschung der Beobachter das Notsystem aktiviert und den Notfallschirm geöffnet. Innerhalb weniger Minuten war die Wasserrettung vor Ort. Er hatte aber schon das Bewusstsein verloren und der Kopf war unter Wasser, sagte Dieter Gamsjäger von der Wasserrettung. Weder Wiederbelebensmaßnahmen durch die Retter, noch die Reanimation durch den Notarzt konnten den Flugsportler retten. Vorerst unklar ist, ob der Deutsche erkrank oder schon in der Luft mit gesundheitliche Problemen zu kämpfen hatte. Laut Gamsjäger galt der Mann als äußerst routiniert; er hatte nach seinen Angaben schon mehr als 550 Trainingsflüge mit dem Paragleiter absolviert.

**Türkei / Babadag:** Am 03. Oktober startete Thomas Beyhl (Fluglehrer) vom Startplatz Babadag aus zu einen Flug. Laut Medienberichten fasste der erfahrene Pilot einen massiven Einklapper aus, konnte das Gerät nicht mehr unter Kontrolle bringen und stützte dabei in felsiges Gelände. Beim anschließenden Aufprall erlitt der Pilot tödliche Verletzungen.

**Werfenweng:** Am 05. Oktober startete ein 25jähriger Paragleiterpilot aus Obertrum von der Startrampe auf der Bischlingshöhe aus zu einen Flug. Der Pilot kam während seines Fluges aus noch ungeklärter Ursache direkt an der Startrampe auf der Bischlingshöhe zum Absturz. Dort war gerade ein 29jähriger Netzwerktechniker aus Plainfeld mit seinen Startvorbereitungen beschäftigt. Er wurde von einer Leine des herabstürzenden Gleitschirms im Gesicht getroffen und leicht verletzt. Der 25jährige Pilot wurde unbestimmten Grades verletzt und nach der Erstversorgung mit dem Hubschrauber ins Krankenhaus geflogen.

**Bregenz:** Am 07. Oktober startete eine 25jährige Paragleiterpilotin aus Bregenz zu einen Flug. Nach Angaben der Polizei hatte die Frau im Landeanflug die Flughöhe unterschätzt; sie stürzte im Bereich des Militärbades rund 50 Meter vor dem Ufer in den Bodensee. Die Frau konnte sich selbst aus eigener Kraft ans Ufer retten. Sie war laut Polizei erschöpft und unterkühlt und erlitt darüber hinaus eine leichte Beinverletzung. Die 25jährige wurde ins Landeskrankenhaus Bregenz gebracht.

**Greifenburg:** Am 07. Oktober startete ein 70jähriger deutscher Pensionist mit seinem Hängegleiter vom Startplatz Embergeralm aus zu einen Flug. Der Unfall ereignete sich kurz nach 13.00 Uhr. Flugkollegen beobachteten, dass der Pensionist nach einem Gleitflug über mehrere 100 Meter plötzlich und aus bisher unbekanntem Gründen in einen steilen Sinkflug geriet. Der Pilot stürzte in eine Baumgruppe und blieb in etwa 30 Metern Höhe hängen. Durch die Wucht des Aufpralles wurde dem Piloten der Flughelm vom Kopf gerissen. Der Pensionist wurde vom Team des Notarzthubschraubers Christopherus 7 mit dem Seil geborgen, aber der Flugrettungsarzt konnte nur noch den Tod des Drachenfliegers feststellen.

**Seckau:** Am 11. Oktober startete der 38jährige einheimische Paragleiterpilot Richard M. auf der Hochalm in den Seckauer Alpen zu einen Flug. Vermutlich durch einen Abwind geriet der Pilot aus St. Marein / Mürztal in 1500 Metern Seehöhe in bewaldetes Gebiet und "landete" in rund 15 Metern Höhe in einer Lärche. Nachdem Zeugen die Einsatzkräfte verständigt hatten, rückten die Flugretter des Innenministeriums und die Alpinpolizei Leoben aus. Der Bruchpilot konnte unverletzt gerettet werden.

**Greifenburg:** Am 12. Oktober startete eine 71jährige deutsche Paragleiterpilotin vom Startplatz Embergeralm aus zu einen Flug. Bei der Landung am Landeplatz am Fliegercamp kam die Pilotin aufgrund wechselnder Windverhältnisse zu Sturz. Die Deutsche zog sich Verletzungen unbestimmten Grades an der Schulter, am Rücken und an der Hüfte zu. Sie wurde nach ärztlicher Versorgung der Notärztin des Rettungshubschraubers C7 und dem Rettungsteam, der Rotkreuz-Stelle Greifenburg vom Hubschrauber in das Krankenhaus nach Linz gebracht.

**Ternberg:** Am 18. Oktober startete ein 54jähriger Paragleiterpilot aus Haag vom Startplatz „Herndleck Wiese“ aus zu einem Flug. Kurz nach dem Start geriet der 54jährige mit seinem Fluggerät in Schwierigkeiten. Der Sportler verlor an Höhe und stürzte in einen Baum, wo er in etwa 20 Metern Höhe hängenblieb. Augenzeugen hatten den Absturz beobachtet und die Einsatzkräfte alarmiert. Es dauerte jedoch eine halbe Stunde, bis der Mann von der Feuerwehr gefunden werden konnte. Der 54jährige konnte unverletzt geborgen werden.

**Gröbming:** Am 19. Oktober startete ein 56 Jähriger Gröbminger Paragleiterpilot vom Startplatz Stoderzinken aus zu einen Flug. Der Pilot wollte dazu auf einer Wiese in Gröbming einlanden, aus unklaren Gründen klappte aber dabei der Schirm zusammen. Der Pilot stürzte aus einigen Meter Höhe ab und verletzte sich dabei schwer. Ein Rot-Kreuz - Team aus Gröbming, sowie der Notarzthubschrauber C 14 des ÖAMTC aus Niederöblarn kamen dem Verunglückten zu Hilfe. Er wurde nach der Erstversorgung ins Diakonissenkrankenhaus Schladming geflogen, jedoch kurz darauf ins LKH Salzburg weitertransferiert.

**Lilienfeld:** Am 02. November startete ein 42jähriger Paragleiterpilot von der Gemeindealpe am Erlaufsee aus zu einem Flug. Laut Bericht wurde der Pilot beim Start von einer Windböe erfasst und stürzte ab. Der Pilot wurde beim Aufprall schwer verletzt (Verdacht auf Wirbelverletzung) und nach der Erstversorgung mit dem Rettungs Hubschrauber in das Krankenhaus geflogen.

**Linz:** Ein 40jähriger Paragleiterpilot (Bautechniker) aus Linz startete mit seinen Fluggerät in Pakistan (Karakorum Gebirge) aus zu einen Flug. In einer Höhe von ca. 4200 Metern kollabierte der Schirm bedingt durch eine Böe. Aus einer Höhe von 200 Metern stürzte der Pilot schließlich auf ein Geröllfeld, wo er schwer verletzt liegenblieb. Der Verunfallte musste 22 qualvolle Stunden in eisiger Kälte warten, bis er von den Rettern geborgen werden konnte. Es sollte ein Geburtstagsgeschenk für den 40jährigen Bautechniker aus Linz sein. Mit acht Freunden reiste er zum Paragleiten nach Pakistan. Zwischenzeitlich liegt der Pilot im UKH – Linz um weiter behandelt zu werden.

**Zams:** Am 30. November startete ein 28 Jähriger Paragleiterpilot vom Startplatz Venetberg aus zu einen Flug. Die Crew des Rettungs Heli Alpin 2 wurde dabei zufällig zum Augenzeuge. Wir sahen zunächst den Paragleiter und wenig später als dieser den mitgeführten Rettungsschirm zog und vor unseren Augen abstürzte. Der Pilot kam auf ca. 1400 Meter Seehöhe auf einen Baum in 15 Meter Höhe zum Stillstand. Der Pilot blieb dabei unverletzt und musste aber von 2 Bergrettern aus seiner misslichen Lage geborgen und anschl. in das Tal geflogen werden.

**Aufgefangen:** Zu dem heurigen Drachen- und Gleitschirm Unfällen kann man nur einen Spruch aus einer unglückseligen Epoche zitieren:

**"Was nach diesem Kampf noch übrig bleibt, sind ohnehin nur die Minderwertigen,  
denn die Guten sind gefallen."**

Selbsternannte Koryphäen aus der Szene haben einmal gesagt, es passieren bei uns keine Unfälle, und wenn ja, dann sind diese zu vernachlässigen. In der DHV-Zeitschrift Ausgabe Nr. 154 von Oktober 2008 wird auf Seite 41 unter der Rubrik „Unfall Statistik 2007“ gar von einer Abnahme der Unfälle im Jahr 2007 gesprochen. Es gab laut DHV Statistik überhaupt nur einen tödlichen Unfall in Deutschland zu verzeichnen. Dieser Feststellung ist wohl nichts mehr hinzuzufügen, wer sich nur ein wenig damit auseinandersetzt. Ganz am Rande erwähnt, bzw. gänzlich fehlten in dieser Auflistung alle Unfälle, die sich im Ausbildungsbetrieb sowohl im Inland, als auch im Ausland ereignet haben. Warum wohl! Wer auch immer unter uns nur ein wenig mit offenen Augen durch das Fliegerleben geht sieht wie es tatsächlich in der Szene zu geht. Ja, es sind immer wieder die Bilanzen und Statistiken! Wie heißt der Spruch: „Glaub keiner Statistik die du nicht selbst gefälscht hast!“

Hier muss nichtsdestotrotz dem DHV eine Anerkennung ausgesprochen werden, denn schließlich ist dieser Verein der wohl einzige im deutschen Sprachraum - wenn nicht überhaupt - der sich überhaupt mit dem Thema Unfälle im HG + PG – Bereich auseinandersetzt.

**I**n Österreich hingegen wird bei Unfällen und deren Aufarbeitung nur zu gerne der Einfachheit halber auf den DHV verwiesen. Aussage dazu: Hier wird die Thematik der Unfälle gemeinsam aufgearbeitet, oder der Vertreter des ÖaeC wird mit einem Vertreter des DHV eine gemeinsame Statistik erstellen, wir werden wohl sehen. Oder: das hat noch Zeit. Oder: sind ja schon eifrig dabei. Zumindest in Ankündigungen ist es so zu vernehmen von Expertenseite. Hier nun ein typischer Auszug dazu – die Gedanken darüber kann sich ein jeder selbst machen.

Andi Pfister bittet um Mithilfe: Je umfassender und genauer Unfälle erfasst werden, desto leichter ist es, die Ursachen zu analysieren und damit zur Vermeidung beizutragen. Testpilot Andi Pfister wird zwar als Sicherheitsbeauftragter des Österreichischen Aero Clubs von der Austro Control über die offiziell gemeldeten Unfälle informiert, aber: **Darüber hinaus sind für ihn auch eure Wahrnehmungen zum Unfallgeschehen interessant! Mit Unfall-Infos an Andi helft ihr mit, den Unfallursachen in unserem Sport gezielter auf den Grund zu gehen und das Gleitschirmfliegen sicherer zu machen. Hier seine Mailadresse: [skyart@aon.at](mailto:skyart@aon.at)**

Ansonsten sind - und das nun schon seit vielen Jahren - eben nur Lippenbekenntnisse zu vernehmen und auch nicht mehr. Man spricht dazu in der Fachsprache von einer Ankündigungs-Politik.

Anders vor 10 Jahren. Ich erinnere hier an die Zeit von 1993 bis 2001, wo noch ein Staud Ossi aus Innsbruck sich diesem Thema (Unfälle) ausgiebig und aufopfernd widmete. Doch seine profunde Arbeit wurde schließlich knallhart abgewürgt. Warum wohl? Er hat sich erlaubt, Kritik u.a. auch an den Ausbildungsunternehmen aufzuzeigen, was schlussendlich zu seinem Ausstieg aus der Drachenfliegerszene führte.

Tatsache ist aber: Über Unfälle wird nicht geredet und sie werden schon gar nicht in irgendeiner Form aufgezeigt. Das geziemt sich nicht. Das könnte dem Sport schaden, so der Tenor vieler. Daher ist meine schriftliche Auflistung der Unfälle im Lande vielen in der Szene ein richtiger Dorn im Auge. Zudem werden die „Flash News“ ja nicht nur in Papierform verbreitet, sondern auch im Internet und hier hat ein jeder Zugriff, von wo und vor allem wann auch immer.

Statement eines Gast- Paragleiterpiloten zum Thema Unfälle.  
**„Legenden sterben nun mal nicht im Bett“:**

Wie schon in der letzten Septemerausgabe geschrieben, sieht die Realität dazu aber ganz anders aus. Gerade der tödliche Absturz von Flugschulleiter, Fluglehrer und Sicherheits-Trainer Thomas Beyhl Anfang Oktober hat viele in der Szene sehr nachdenklich gestimmt. Wenn schon sogenannte Vollprofis nicht mehr zurechtkommen – wer dann noch??? Auffallend sind auch die vielen Unfälle, die sich verstärkt im regulären Ausbildungsbetrieb ereignen, ebenso die bei Sicherheitstrainings-Segmenten, egal ob im In- oder Ausland. Und die Unfälle bei den, von vielen Unternehmen angebotenen geführten Gleitschirmtouren, wie auch Unfälle im Acro-Bereich und nicht zu vergessen im Speedgliding-Sektor.

**N**un kam Anfang Oktober ein Schreiben vom Österreichischen Aero Club ins Haus geflattert, in welchem nun im Klartext folgendes kolportiert wird:

**Durch den enormen Anstieg der Schadenssumme - im Klartext der Flugunfälle - müssen die Prämien erneut angehoben werden und das nun schon das dritte Mal in Folge seit dem Jahr 2006.**

Doch auch weiterhin verschließen die Verantwortlichen die Augen, um längst überfällige Sofortmaßnahmen gegen diese erschreckende Unfallsbilanz zu entwickeln. Was wird tatsächlich unternommen? Wieder einmal ist nur eine reine Schadensbegrenzung angesagt und das bedeutet für die Verantwortlichen nicht etwa zu versuchen, die Unfallzahlen durch geeignete, bzw. dazu erforderliche Maßnahmen zu reduzieren, nein, man geht den leichteren, einfacheren, um nicht zu sagen den typisch österreichischen Weg: Man ignoriert einfach alles was rundum passiert! Man kürzt indes einfach die zu berappenden Leistungen und erhöht dafür die Beitragszahlungen der Piloten - so einfach geht das! Siehe dazu den Bericht unter Punkt 9 Achtung Versicherungen und den Punkt Aero-Club-Mitgliedsbeitrag.

**Der Tod ist eben ein unbestechlicher Gegner, über den sich noch niemand behaupten konnte.**



## 02. MAX´NS GLEITSCHIRMFLIEGER LIED ?

Für all diejenigen, die Max Först noch nicht kennen, gibt Max hier ein gewaltiges Lebenszeichen von sich. Als begeisterter Paragleiterpilot und Vereinsvorstand ist Max so ganz nebenbei auch ein Texter und Musiker der anderen Art. Übrigens, bei einem Vereinsausflug hat Max das Lied mal vorgestellt und auch wir am Landeplatz hatten das Glück, Max live mit Gitarre erleben zu dürfen. Im unten aufgeführten Bericht nun die Entstehungsgeschichte und die 3 Strophen mit der Bitte um Kenntnisnahme.

**E**s war vor 15 Jahren. Es war die Zeit, wo wir „Jaguar, Equo Sport, Edel und sonstiges Zeug geflogen sind. Wir waren eine kleine Gruppe am Hirzer in Saltaus. Hatten unseren Spaß und die Autos waren nebst schönen Erinnerungen mit meist 4 Leuten ausgelastet. Übern Jaufen, Richtung Brenner dann Stau und das schon ab Sterzing, also rund 4 Stunden Wartezeit. Ja, was tun, wenn man in so einem Auto sitzt und gefangen ist.

Da kam mir die Idee ein Gleitschirmfliegerlied entstehen zu lassen. Und schon waren wir beschäftigt und hatten alle möglichen Einfälle. Es sollte was eigenes sein, es sollte aktuell sein und es sollte ein Ohrwurm sein. Und schon fing es in meinem Auto an zu summen und zu reimen. Die 1 Strophe war bald gefunden und auch der Refrain war bald singreif. Die Zettel waren übertoll mit Ideen und auf einmal waren wir am Brenner. Zuhause setzte ich mich dann an ein Instrument und fing an dies in Noten zu fassen. Ich wollte es in G-Dur schreiben, für Gleitschirm und in einem Marsch-Rhythmus halten. Damals konnte man mit den Schirmen noch eine Bergwanderung machen.

**Wir steh´n auf den Bergen und sehen ins Land, ein Beben im Innern, den Schirm in der Hand.**

**Wir legen ihn aus und starten bald los, viel Spannung im Herzen, die Erwartung ist groß.**

**Mit Anlauf zum Abgrund, der Schirm bläht sich auf, der Kontrollblick nach oben, wir fliegen hinaus.**

**Wir fliegen durch die Lüfte, der Wind treibt uns hoch, ein Flattern, ein Knattern,  
der Schirm hält uns doch.**

**Die Leinen sind straff der Schirm prall gefüllt, das ist auch von unten ein herrliches Bild.**

**Es ist eine Freude, es ist eine Pracht, wir fliegen die Spirale, wir fliegen eine Acht.**

**Und wenn es der Wind mal nicht gut mit uns meint, ein Fliegerherz deswegen noch lange nicht weint.**

**Wir sind Kameraden mit Mut und Verstand, und nehmen das Schicksal fest in die Hand.**

**Der Landeplatz ist unser richtiges Ziel, wir fliegen wieder, so der Herr es nur will.**

**Refrain: Wir fliegen über Berge, Wiesen über Wälder, Flüsse, grüne Täler,  
ach wie schön ist unsere Welt ach wie schön ist unsere Welt.**

**P**.S.: Vom seinerzeitigen Verein sind von damals 200 nur mehr 100 Flieger noch aktiv. Musiker sind da leider keine dabei und so ist es, bzw. war es immer. Max ist mit seinem Instrument mehr oder minder allein. Es gibt noch ein paar Sänger, aber das war es auch schon, und so ist sein Fliegerfreund Jürgen Emmerich der Einzige, der dieses Lied mit Max noch hochhält. Ein Dankschön an Max, der sich voller Begeisterung dem Flugsport widmet und mit seinem Lied so einen wertvollen Beitrag leistet.

Sollte es Interessenten geben die nähere Informationen (Noten, Urheberrechte etc.) über das Lied wünschen, dann mögen sie sich bitte direkt an **Max Först**, Josef Schober Str. 2 in D-86899 Landsberg (++) 49 8191 4871 wenden.



### 03. GURTZEUG IM VISIER :

#### **Charly Tube II Gurt mit Scooter Protektor: Ein weiteres Beispiel von Fahrlässigkeit im Gleitschirmsport:**

Nach 20 Jahren Drachenfliegen hatte es auch mich erwischt. Eine Landung bei turbulenten Bedingungen und nachfolgendem Pendler gegen das Kielrohr hatten mich davon überzeugt, dass ich für diesen Sch... bzw. Sport zu alt bin.

Mir blieb also nur, komplett mit dem Fliegen aufzuhören oder zumindest auf „Gleitschirme“ umzusteigen. Seit meiner Gleitschirmschulung 1986 (Norbert Brodnig, Windischgarsten), die mit Knöchelbruch geendet hatte, war mir dieses „fliegende Sackerl“ immer suspekt. „Zu leicht zu lernen, zu gefährlich bei Thermik und Turbulenz“ war meine Meinung. Ich hatte zu viele „Sackerlhupfer“ einschlagen sehen. Da ich aber noch nicht ganz mit der Luftfahrt aufhören wollte, beschloss ich, es noch mal zu versuchen und habe bei Bruno Girstmair in Lienz umgeschult.

Finsterwalder, bzw. Charly-Produkte waren mir aus der Drachenfliegerei immer ein Begriff und deshalb habe ich einen Nova Rookie und ein Charly Tube II Gurtzeug mit dem Scooter bestellt (wie im Katalog 2008 abgebildet). Der Scooter ist ein Protektor der Extraklasse, der in sämtlichen Tests sehr gut abschnitt. Er besteht aus einem Sitz- und einem Rückenteil, die über ein Gelenk miteinander verbunden sind.

Die Überraschung war dann groß, als ich nur zufällig den Scooter genauer inspiziert hatte. Mit Erschrecken musste ich feststellen, dass die halbe Sitzplatte des Protektors (werkseitig) abgeschnitten war, um den Notfallschirm im vorderen Teil des Gurtzeugs unterbringen zu können.

Ich war not amused und hab sofort bei Mike Golder (Finsterwalder) angerufen, was das denn soll und ob der Scooter so vom DHV getestet wurde. Mike hat mir versichert, dass der Tube-Gurt mit Scooter so (wie ausgeliefert) vom DHV geprüft worden ist. Da ich ein kritischer Mensch bin, hab ich ein Email an den Zuständigen beim DHV geschickt, Reiner Brunn. Er hat mir am 29.5.08 bestätigt, dass der Scooter nur im Originalzustand getestet wurde, NICHT in der abgeschnittenen Version (ich hatte ihm Fotos zukommen lassen). Weiters meinte er zwar, dass der Aufschlagpunkt beim Standardtest weiter hinten (nämlich beim Alugelenk) liegt, und der abgeschnittene Protektor möglicherweise den Test bestehen würde.

**Tust du jemanden einen Gefallen - also was Gutes, dann kommt sicher was Schlechtes zurück.**

Aber, und jetzt wird's interessant: (im Originalton) „Der mustergeprüfte Scooter hat jedoch auch im vorderen - hier abgeschnittenen Bereich - eine gute Schutzwirkung, die der abgebildete natürlich nicht hat.“ Ich halte fest: Finsterwalder (bzw. Charly-Produkte) verkaufen den Tube II Gurt mit einer „3/4-Version“ des Scooter Protektors ohne den Kunden und was noch schlimmer ist, ohne den DHV zu informieren. Es mag sein, dass der Notfallschirm unter dem Hintern beim Aufschlag genug dämpft. Aber was ist, wenn man den Retter schon gezogen hat?

Reiner Brunn vom DHV hat in seinem Email geschrieben: „Der Hersteller übernimmt hierfür die volle Verantwortung und daraus resultierende Haftung.“ Ich verstehe das so, dass wenn ein vom DHV-geprüfter Protektor vom Hersteller modifiziert wird und in Umlauf gebracht wird, im Falle eines Absturzes mit Personenschaden den Hersteller teuer zu stehen kommt. Allerdings muss das der Besitzer so eines Gurtzeugs erstmal wissen. Deshalb schrieb ich diese Zeilen... Reinhard Stindl, 7000 Eisenstadt, Österreich r.stindl@gmail.com



### 04. „HG + PG - TECHNIK“ IM WANDEL DER ZEIT :

**T** **Technik Information:** Mag sein dass diese Aktionen in Zukunft (ZLLV - Neu) überflüssig werden, doch noch immer ist die ZLLV 2005 rechtswirksam, das möchte ich hier auf diesem Wege allen Piloten, gewerblichen Betrieben, Herstellern u.a.m. erneut in Erinnerung rufen. Ebenso gilt dies bei allen



Herstellungs und Instandhaltungsbetrieben – deshalb ist vor Ablauf der Frist eine diesbezügliche Verlängerung dazu erforderlich. Deshalb bei irgendwelchen Unfällen oder anderen Übertretungen etc. wird, wie auch immer, auf die ZLLV 2005 zurückgegriffen und deshalb auch hier noch einmal die Vorgangsweise, wie man zu einer Stückprüfplakette kommt.

Noch etwas: die ZLLV - Neu muss erst durch ein Begutachtungsverfahren; es können Einsprüche erfolgen und keiner kann zur Zeit noch sagen, ob diese zum Beginn der Flugsaison 2009 auch tatsächlich rechtswirksam wird. Deshalb bitte um Beachtung dieses Punktes.

### **Wie komme ich zu einer Österr. HG und PG – Stückprüfplakette?**

Diese Frage werden sich wohl mehrere Piloten (Konsumenten) in den letzten Monaten gestellt haben. Hier nun die Antwort dazu: Seit der Aufkündigung des Technik-Abkommens vom 8. Feber 2008 zwischen den DHV und dem ÖaeC dieses Jahres, geht es im Bereich Zulassung von HG + PG im Lande ein wenig drunter und drüber. Fakt ist, dass alle Neugeräte, die ab dem Zeitpunkt Juli 2007 in Österreich verkauft werden, bzw. wurden, mit einer österreichischen Stückprüfplakette versehen werden müssen. Siehe dazu ZLLV § 38.

- Antrag anfordern vom ÖaeC (Blatt Gasse 6, A-1030 Wien (Fr. Margit Ecker) oder von der ÖaeC-Homepage downloaden
- Musterkennblatt (ausgehändigt vom Hersteller)
- Musterzulassungsschein (ausgehändigt vom Hersteller)
- Eine Erklärung des Herstellers, dass das Stück Nr. \_\_\_\_\_ dem Muster in den Punkten des § 38 Abs. 3 lit a der ZLLV 2005 entspricht. (ausgehändigt vom Hersteller)
- Versicherungsnachweis (Bestätigungs-Polizze)
- Anfallende Kosten laut Gebührenordnung
- Bestimmung eines Bauprüfers, welcher die Stückprüfung nun vornimmt und die Plakette dann anbringt.

Diese Prozedur ist zwar umständlich und aufwendig, aber entspricht zur Zeit vollinhaltlich der derzeitigen Rechtslage im Lande. Hier sind - mal mild ausgedrückt - Altlasten aufzuarbeiten, und Abhilfe dazu schafft nur eine baldige Novellierung der ZLLV 2005, welche zur Zeit in Bearbeitung ist. Leider musste ich am 05. November, und viele andere auch, zur Kenntnis nehmen, dass eine ZLLV - Neu bereits am 28. Oktober verabschiedet wurde. Trotz Eingabe und ohne Begutachtungsverfahren wurde diese ZLLV - Neu einfach durchgezogen. Schade, dass hier nicht auf unsere Belange Rücksicht genommen wurde, erneut eine Bestätigung, wie unsere Vertreter arbeiten.

Ein erstes Ergebnis daraus ist fürwahr als ein Erfolg zu verbuchen. Der Vertreter des ÖaeC, Dr. Reinhold Flatz, hat in seiner Verhandlung mit Vertretern des BMVIT am 10. November 2008 einen ersten durchgreifenden Erfolg erzielt. Der gesamte HG + PG – Bereich wird von der behördlichen Reglementierung befreit. Doch wie von uns gewünscht lief trotzdem nicht alles, denn der Mot. HG + PG Bereich wurden davon teilweise ausgenommen. Grund: erhöhtes Gefährdungspotential. Dem ist nichts mehr hinzuzufügen. Ein weiterer Wermutstropfen ist die Umsetzung dieser ZLLV. Laut Expertenmeinung soll diese noch vor Saisonbeginn 2009 erfolgen. Für uns bedeutet das, dass auch noch weiterhin die ZLLV - Alt rechtsgültig ist und auch bleibt hier nun die Vorgangsweise dazu:

### **Wie komme ich zu einer Österr. Musterzulassung:**

Diese Frage werden sich mehrere Firmen (Hersteller) in den letzten Monaten wohl gestellt haben und hier ein paar Erklärungen dazu:

- Antrag eines bewilligten österreichischen Entwicklungsbetriebes
- Musterzulassungsakt eines im Anhang des OHB genehmigten Betriebes in (Deutsch oder Englisch) oder Vorlage von geforderten Einzelprüfungen von Bestandteilen.
- Betriebsanleitung in Deutsch
- Protokoll einer praxisgerechten Erprobung (bei Bedarf)
- Lärmmessprotokoll (Erich Klug)
- Bestätigung der Kompatibilität (Walter Holzmüller)
- Instandhaltungsanweisung (Vorlage Mot. HG + PG)
- DJLV – Vollständiger Zulassungsakt oder Vorlage nach Zeile 3
- Protokoll schreiben – bildliche Dokumentation von Propeller, Motor, Seriennummer -

Die anfallenden Kosten sind der ÖaeC-Gebührenordnung zu entnehmen, nach Eingang aller dafür notwendigen Unterlagen wird die Musterzulassung vom ÖaeC-Bereich Technik zugesandt.



**Wann die ZLLV - Neu in Kraft tritt – ist noch Zukunftsmusik– Eigenverantwortung heißt dann das Motto – nicht das etwa gar jemand glaubt - es ist nun einfach alles erlaubt. Es gibt auch weiterhin eine strenge EN – Norm und sowie es aus sieht kommt es nun zu einer Gesamt Europäischen Regelung. Bedingt durch ein sehr strenges Produkthaftungsgesetz in der EU, wird jeder Hersteller sehr wohl darauf achten, dass die Betriebssicherheit nach Betriebsanweisung entsprechend auch umgesetzt wird.**



## 05. "EIN PRIESTER ÜBER DEN WOLKEN":

**Erster Priester über den Wolken:** Es ist der älteste Traum der Menschheit, und den erfüllte sich nun zum ersten Mal auch ein Geistlicher – das Fliegen. Der 58jährige Aushilfspriester Paul Kellner aus Nußdorf ist der erste Kirchenmann in der Geschichte des Tandemfliegens in Lienz, der sich als Passagier mit dem Paragleiter 1.000 Meter über den Boden wagte!

In sportlichem Schwarz gekleidet, mit weißem Priesterkragen, steht Paul Kellner am Startplatz am Zetttersfeld und hofft, ebenso wie Pilot Bruno Girstmair, auf optimale Windbedingungen. Seine Gitarre hat der sympathische, singende Aushilfspriester immer mit dabei. „Na Paul, geht es jetzt hinauf zum Herrgott“, schmunzelt ein anderer Paragleiterpilot. Nicht nur er, auch andere Sportkollegen und viele Wanderer wundern sich über den ungewöhnlichen Flugpiloten und warten gespannt den Start ab. Dann endlich ist es soweit. Die Windfahne zeigt grünes Licht, Tandempilot Girstmair hängt den geistlichen Passagier ins Gurtzeug ein und gibt das Startsignal.

Nach fünf Schritten heben die beiden in den strahlend blauen Himmel ab. „Mein erster Blick ging hinauf zum Himmel. Und dabei habe ich die Sonne und das Blau des Himmels so intensiv erlebt wie nie zuvor. Ich hatte wirklich das Gefühl, dem Himmel noch näher als sonst zu sein, ich fühlte mich eins mit ihm. Doch beim ersten Blick nach unten war ich froh, einen guten Tandempiloten an meiner Seite zu wissen“, schmunzelt der 58jährige, der während des gesamten dreißigminütigen Fluges gesungen hat. „Ich war sicher kein leichter Passagier, auch wenn ich die Gitarre nicht dabei hatte.“

... gesehen auf einer Homepage

### **Gleitschirmfliegen - dumm, gefährlich und teuer**

... aber trotzdem das schönster Hobby der Welt.

**Einzigartiger Passagier:** So reibungslos wie der Start erfolgte auch die Landung am Landeplatz Postleite. „Es war einfach wunderbar. Ich möchte zu gern noch einmal Tandemfliegen oder sogar selbst einen Kurs absolvieren“, schwärmt Paul, der die Faszination zum Fliegen mit seinen drei Neffen, die sich schon seit Jahren für den Paragleitersport begeistern, teilt. „Jedes Mal, wenn ich sie fliegen sah, dachte ich mir, wie schön es dort oben sein muss. Und da mein Lieblingslied zudem von Reinhard Mey „Über den Wolken“ ist, war es nun höchste Zeit, diese Sehnsucht zu stillen“, erzählt Kellner, der seit viereinhalb Jahren als Aushilfspriester im Dekanat Lienz tätig ist.

Doch nicht nur für den frommen Passagier, auch für den langjährigen Piloten und Flugschulbesitzer Bruno Girstmair aus Lienz war es ein einmaliges Erlebnis. „Meine Tandemkunden kommen aus aller Welt und allen Berufsschichten, doch mit einem Priester bin ich noch nie geflogen. Ein solcher Passagier ist hierzulande einzigartig. Ich freue mich aber sehr, dass sich unsere Zielgruppe so positiv erweitert hat und hoffe, dass sich in Zukunft mehr Geistliche für den Flugsport interessieren“, so Girstmair.

Magdalena Girstmair



## 06. EIN JAHR NEIGT SICH:

In Kürze beginnt ein neues Jahr. Viel wurde geschaffen und erhalten, verbessert, und viel steht wieder an. Es sei mir hier erlaubt, ein wenig zu schwärmen, denn es ist tatsächlich ein selten schöner Platz, wo (fast) alles passt, so

immer wieder der Tenor von unseren Gastpiloten, aber auch Spaziergänger sind sichtlich beeindruckt. Woran mag das wohl liegen? Positive Energie, welche von hier ausgeht. Die Negative ist hier fehl am Platz, bzw. kommt erst gar nicht hierher.

So wurden z.B. am Landeplatz wieder weitere Infrastruktur-Verbesserungen durchgeführt, um das Wohlbefinden unserer Piloten und auch aller Gastflieger weiter zu gewährleisten, bzw. zu verbessern. Auch für das kommende Jahr ist viel geplant und dazu braucht es natürlich auch deine Unterstützung, in welcher Form auch immer.

Eine neue, ganz andere Richtung tut sich nun dafür auf. Da ist einmal die ausgebrochene „Dart-Phobie“, die sich am Landeplatz breit macht und nicht zu vergessen, der völlig neu im Programm aufgenommene „Sunday Brunch“. Letzteres ist nichts anderes, als ein gemütliches Frühstück am runden Tisch mit einem perfekten Panorama. So erfreut sich der Platz auch zunehmender Beliebtheit für „Heiratswütige“, aber auch diverse Clubs entdecken die Vorzüge vom einmaligen Ambiente, das von hier ausgeht.

Ein Dank ergeht hier an den Regionalverband „Tourismus Verband Lienzer Talboden“ für den Erhalt des Startplatzes Kollnig, an die Alpgemeinschaft Patriasdorf für den Erhalt des Startplatzes St. Mandl aber auch an alle Grundeigentümer wie: Startplatz Hochstein, Startplatz Ebnerfeld und an alle Besitzer des Landegeldes incl. Zufahrtsweg und Parkplatz - ohne deren bereitwilliges Entgegenkommen ein Flugbetrieb in dieser Form gar nicht möglich wäre.

Bei allen Freunden und langjährigen Unterstützern will ich mich auf diesem Wege wieder recht herzlich bedanken. Nur durch euren Weitblick, eure Loyalität und Unterstützung ist es mir möglich, die gesamte Infrastruktur mit all dem Drumherum auch weiterhin am Leben zu erhalten. Dafür nochmals allen ein recht herzliches „Vergelt´s Gott“. Auch für das kommende Jahr bitte ich aber wieder um das Vertrauen und um eure tatkräftige Unterstützung. Dazu liegt dieser Ausgabe ein eigenes DIN A Blatt mit perforiertem Erlagschein bei, mit der Bitte um eine gelegentliche Überweisung. Der darin enthaltene Text soll ein wenig wach rütteln, einen Hinweis herstellen auf nun schon 30 Jahre kritische Pressearbeit in den „Flash News“ und erinnern, dass es auch deiner Mithilfe bedarf.

**Achtung:** Bei einer Überweisung aus dem EU-Raum besteht die Möglichkeit, die Überweisungen unter Angabe von IBAN und BIC diese spesenbegünstigt durchzuführen. IBAN und BIC kannst du dazu direkt aus dem Briefkopf in dieser Ausgabe entnehmen.

Die "Member Card" für das Jahr 2009 wird dir dann nach Eingang in der darauf folgenden nächsten Ausgabe der Flash News auf dem Postwege zugestellt.

An die so genannten smarten Trittbrettfahrer geht der Appell, es nicht als eine Selbstverständlichkeit zu betrachten, die mit viel Mühe, Arbeit und Einsatz gebauten bzw. zu erhaltenden Einrichtungen als etwas Selbstverständliches zu betrachten bzw. zu nutzen.

Selbstverständlich bin ich für Ideen, Wünsche und Anregungen, aber auch Kritik offen und dankbar. Es ist und soll auch weiterhin eine nette Gemeinschaft sein, in der wir gemeinsam viel Positives einbringen und verwirklichen können und wo du dich einfach wohlfühlst. Ohne Leistungszwang, Clubmeierei und Lagerdenken etc. Also bist auch du immer herzlich Willkommen, ob als Flieger oder auch als Besucher am "Fluggelände Postleite".



07.

MOT. HG + PG – HERBST TREFFEN:

**Mot. HG + PG Treffen in Slovenj Gradec:** „Let us join the Motorized Hangliding und Pargliding Community“ – so die Worte eines teilnehmenden HG – Piloten. Dieser wörtlich: Es sollte wohl für jeden unter uns selbstverständlich sein, an so einen Treffen teilzunehmen, mit dabei zu sein, um so die Zusammengehörigkeit zu fördern. Dieser Aussage ist nichts mehr hinzuzufügen und trifft den Nagel auf den Kopf. Am 18. und 19. Oktober fand wieder unser Mot. HG + PG Herbst-Treffen statt. Diesmal war ein Abstecher nach Slovenj Gradec zum dort befindlichen Aerodrom angesagt. Dieser Ort liegt gerade mal 17 km hinter Lavamünd in Slowenien. Warum werden die Treffen großteils immer im „Ausland“ veranstaltet und nicht in Österreich? Ganz einfach erklärt: Weil es dort nicht so viele Bürokraten und Platzhirsche gibt, wie auf Österreichs Flugplätzen.

Einige Teilnehmer reisten bereits am Freitag an, denn eine perfekte Wettervorhersage ließ ein Traumwochenende erwarten. War am Samstagmorgen noch ein wenig Nebel angesagt, so lichtete sich dieser alsbald und eine Traumlandschaft lud zum Fliegen ein. Nach Rücksprache mit der Betriebsleitung und einem Briefing, bei dem erstmalig jeder Pilot eine Erklärung unterschreiben musste, ging es an die Aufbauarbeiten.

Wenn man bedenkt, dass zum selben Zeitpunkt über beide Tage hinweg auch eine Fallschirmspringer Veranstaltung, und noch der reguläre Flugbetrieb stattgefunden hat - mit Starts von Hubschraubern, einer Pits Spezial, einer Pilatus Porter, welche gleich im 30-Minuten Takt die Springer nach oben brachte etc. - und dann noch unsere Mot. HG und PG - Piloten dazu; waren insgesamt 17 Aktive anwesend. Ein buntes Treiben tat sich auf, eine Augenweide für jeden, und ein dickes Lob für die teilnehmenden Piloten und deren Disziplin. Es war einfach schön anzusehen, wie ein gemischter Flugbetrieb auf einem Airport ablaufen kann. Alles verlief unfallfrei - dank der Disziplin und der Bereitschaft unserer Piloten - dafür ein Dankeschön!

Übrigens neben dem Flugplatz, also direkt angrenzend, befand sich noch ein Motocross-Gelände, ein „Fun Park“ für alle Motor-Sportfreunde sowohl in der Luft als auch am Boden. Mit ein wenig gutem Willen ist alles möglich. Wenn ich dabei so an die diversen Verhinderer in unseren Lande denke – nein Danke!

Mit von der Partie waren der harte Kern wie: Stoifl Andreas, Wingelmayr Andreas, Klug Erich, Ruckenstuhl Raymond, Nagele Bernhard, Rhumer Manfred, Stocker Willi, Walter Holzmüller, Brigitte Dorner, Thomas Tupi, Günther Schuh, Claus Zichtl, Reinhard Halzl, Klaus Nössler, aber auch viele Interessierte und Zaungäste waren vor Ort, wie unser Alfred Ettinger.

Ein paar Details dazu: Manfred Ruhmer z.B. zeigt den Weg hin zur Elektro-Fliegerei und flog diesmal mit seinem Akku betriebenen Paragleiter. Kaum gelandet, spielte Manfred dann mit seinem Modellflugzeug. Claus Nössler flog von Wolfsberg im Schlepp hinter einem Quicksilver, mit dem Drachen eingeschwebt ebenso im Schlepp, ging es wieder nach Hause. Walter Holzmüller legte einen Sprint hin, um mit seiner kleinen Fläche in die Luft zu kommen, weiterhin waren zwei Flyk's mit von der Partie, aber nur mehr ein Nagl System - geflogen von Walter Schuh.

Bei unseren fliegerischen Aktivitäten gab es auch mal einen Abstecher zum nahe gelegenen Atomkraftwerk „Krsko“; übrigens eine wunderschöne Landschaft trotz Atommeiler, mit weiten Wiesen und Wäldern und einzelnen Bauernhöfen. Diese Landschaft lädt förmlich ein, diese fliegerisch zu entdecken.

Ein dickes Lob geht an die Flugplatzleitung (Aerodrom Slovenj Gradec), allen voran Herrn Ferdo Hrovart und Saso Hergold, die durch ihre Bereitschaft dies alles erst ermöglichten. Die Unterbringung in einem 4-Sterne Hotel mit angeschlossenen Bungalows und Campingplatz, alles direkt am Airport gelegen, ist wohl durch nichts mehr zu überbieten. Die überaus freundliche Aufnahme und Hilfsbereitschaft sowohl am Airport wie auch im \*\*\*\*Hotel sucht seinesgleichen. Nochmals vielen Dank und ein „Hvala“ nach Slovenj Gradec. Wir kommen sicher wieder!



## 08. SÜDAFRIKA UND PARAGLEITEN :

Hi Friend! Here is a brief Capetown story: Title: Paragliding in Paradise

At the end of the world, where 2 oceans meet, is a unique city. A city of many cultures, nationalities, identities, religions, smells, sights and colours. Its Cape Town, the city that people never want to leave.

Many Germans and English have made it their 1st or 2nd home, many squatters line the pavements and the rich 'ferrari' by, unbothered! Rich and poor, chic and drab, we have every kind of people.

We also have every kind of activity, from mountain hikes to scuba diving, cycling to paragliding. Its a city with a wealth of activities, from the extremest to the mildest! In a city with an eternal sun in summer, where the wind blows for 300 days of the year, windsports are popular. The beaches full of wind- and kitesurfers when the prevailing summer SE or S wind show their muscle and the gliders hang above the city in a gentle SW! The winter brings a little rain and a prevailing NW wind.

Along with the fact that sports is popular, so are other activities... the beaches, shopping and fine dining. Camps bay with ts amazing nightlife and clifton with its white sand are the most popular beaches, a 5min drive from the CBD. Table mountain shelters the wind and brings a warm, relaxed atmosphere to the city.

Paragliding in Cape town, with its 2 schools and 5 tandem operations is popular, with Lionshead and signal hill in the city, our most flown sites. There are another 15 odd sites within 150km (max 2hours to takeoff) of the city.

Porterville for thermic and XC, Hermanus and Franschoek for mellow soaring, we have every kind of flying on our doorstep. Table mountain at 1000m asl is a dream to fly in the right conditions.

Cape town can have its challenges, with occasional technical takeoffs and tight landings. But besides that, and with such a wonderfully diverse, extremely inexpensive and super interesting location to visit, there is every reason to visit the 'mother city'. Overseas pilots are always welcomed with open arms and S.African hospitality is world famous.

stef juncker owner parapax.com tandem paragliding +27828814724



## 09. WORÜBER MAN SPRICHT:

**Vom Krankenbett zum Vizemeister:** So lautete die Überschrift in der Kronen Zeitung vom 18. September 2008 unter Berichte aus Osttirol. Auf Seite VI war folgendes zu lesen: In einem Bericht über Gerald Ameseder in der Kronen Zeitung „Osttirol Ausgabe“ stürzte Gerald laut Interview auf **Grund eines Materialfehlers** ab. Oder dazu in der Kleinen Zeitung vom 3. Oktober 2008 schreibt Gerald dazu unter der Überschrift „König der ewigen Lüfte“ Wie bitter so ein Absturz enden kann, musste der Lienzer 2007 am eigenen Leib erfahren. **Bei einem Materialtest crashte er schwer,**

Richtig ist viel mehr, dass der Pilot nicht wegen eines Materialfehlers abgestürzt ist, sondern wegen eines Piloten Fehlers in der Startphase, der schlussendlich zum schweren Unfall führte. Darüber hinaus flog der Pilot mit einem Prototypen Speedglider, wobei die Definition dazu (Speedrider oder Speedglider etc.) ohnedies offen bleibt; auf alle Fälle zählen alle diese Geräte rechtlich letztendlich zur Kategorie der Paragleiter.

**Ortner Wendelin** schreibt in derselben Ausgabe der Kronen Zeitung unter der Rubrik: Schon als Kind flog er „Regenschirme“. Hier war folgendes zu lesen: „Doch 1986 sorgte er für eine kleine Sensation: Als es noch kein anderer hier wagte, schwang er sich mit seinem Paragleiter in die Luft.“

Tatsache ist aber - Ortner Wendelin war nicht der Erste in Osttirol welcher hier mit den Paragleiten begann, sondern ein Pepi Gasteiger. Denn Pepi hat mit den vorweg geschlossenen Geschäftsbeziehungen zu Kalbermatten im Jahre 1986 den Gleitschirmflugsport nach Österreich gebracht. Siehe dazu unter dem Bericht „Eine Ära neigt sich dem Ende“ Wendelin kam erst später zum Paragleiten. Richtig ist hingegen dass Wendelin seit dem „ersten“ Dolomiten Mann, welcher im Jahre 1988 statt fand, bei jeder dieser Veranstaltungen daran teilgenommen hat.

Nicht unerwähnt soll die Tatsache bleiben, dass meine Wenigkeit unabhängig von der Initiative eines Pepi Gasteiger, bereits im April 1986 die ersten Flüge in Lienz durchführte und auch im selben Jahr bereits mit der Ausbildung von Flugschülern dazu begonnen wurde.

Die beiden Artikel wurden dazu von Martina Holzer (Redakteurin) verfasst. Wie auch immer die diversen Erklärungsversuche dazu ausfallen mögen, eines sollte auf jeden Fall stimmen: Dass diese auch der Wahrheit entsprechen. Deshalb hier die entsprechende Richtigstellung.

Es liegt mir sehr viel daran, dass zumindest die Berichte, die in der Presse, also in die Öffentlichkeit gelangen, und hier vor allem **schriftlich** publiziert werden, zumindest den Tatsachen entsprechen. Alles Private, bzw. alles mündlich gesprochene wird unter der Rubrik „Wirtshaus-Gespräche“, bzw. „Ein Wenig zum schmunzeln“ abgelegt und mehr auch schon nicht.

Aber auch Leser der „Flash News“ zeigen Fehler in der Berichterstattung auf, so zum Beispiel über die letzten Ergebnisse anlässlich Staats-, Landes-Meisterschaft und der Ostt. Open.

**H**ier nun die Richtigstellung in Bezug auf die Ergebnisliste des „Dreier Wettbewerbes“, der vom 15 bis 17. August in Lienz stattfand, mit einem entsprechenden Hinweis eines Lesers aus der Juni Ausgabe: Habe gerade deine „Flash News“ etwas durchgeblättert, dabei ist mir aufgefallen, dass dein Bericht bzgl. der Staatsmeisterschaft Fehler bzw. Ungenauigkeiten enthält. Gerald Ameseder wurde nicht zweiter bei der "Paragleiter-Staatsmeisterschaft" sondern er belegte Platz 10 (Platz 5 in der Tiroler Meisterschaft). Bei der "Paragleiter-Streckenflug-Staatsmeisterschaft" (Xcontest) belegte er jedoch den, wie von dir angemerkt, 2. Rang. P.S.: Ich hoffe damit Rechnung getragen zu haben und bedanke mich nochmals für den Hinweis.

**Merke Dir:**

Fliegen ist schön.

Landen manchmal nicht.

Nicht umsonst wünschen sich die Piloten ein "Happy Landing",  
und nicht etwa "schöne Flüge". Denn die haben die guten Piloten ohnehin.

**Eine Ära neigt sich dem Ende:** Pepi Gasteiger zieht sich nach über 32 Jahren nun endgültig aus dem Paragleiter-Geschäft zurück. Wie zu erfahren war, wurde die Firma „Fly Market Gasteiger“ nun verkauft. Somit tritt Pepi nach seinem Verkauf der Flugschule in Sillian vor über 12 Jahren nun endgültig von der Bühne ab. Hier ein kleiner Rückblick, verfasst von Pepi selbst, und für den ich mich recht herzlich bedanken möchte.

Also: Geboren 28.10.39 in Sillian, Volksschule in Sillian und Gymnasium in Lienz. Mit 17 freiwillig zum Bundesheer, zu den Fliegern nach Hörsching. Leider wegen Flieger-Mangel keine Chance zum fliegenden Personal zu kommen. Hotelfachschule in Zürich und Steward auf Ital. Liner nach Brasilien und Canada. Mit 21 nach Deutschland und jüngster Gastronom in NRW mit eigenem Eissalon, später weitere 2 Cafe und 1 Disco im Sauerland. Beginn meiner fliegerischen Ausbildung als Segelflieger in Hemer und Iserlohn, Silber C mit 21 und weitere gute Leistungen, Bedingungen für Gold C und Diamanten in Frankreich und Welle in Innsbruck. Kauf eines eigenen Segelflugzeuges, einer K6 und später der Libelle. Beste Leistung: 350 km Zielflug nach Hamburg Boberg, 409 km Dreieck in Frankreich, 589 km Zielflug in Namibia 1973 auf Glasflügel.

1976 retour nach Österreich und Beginn des Drachenfliegens. Gründung des Sillianer Clubs und Fluglehrerausbildung, Schulung in Lienz und in Südtirol, weitester Flug mit Drachen nach Lienz 1981 und einen Flug nach Taufers 1982.

1985 bei einem Aufenthalt in Verbier Bekanntschaft mit Kalbermatten und dem Gleitschirmsport. Kauf mehrerer Gleitschirme und Beginn der Ausbildung 1986 in Sillian mit großem medialen Interesse. Generalvertreter von Ailes de k für Österreich. Verkaufte Gleitschirme in 1989: 1.450 Stück.

Mitglied der Kommission im BAZ zur Erstellung der ersten Richtlinien für Gleitschirmfliegen, 1987-1995 Ausbildungszentrum der Fluglehrer in Sillian, Ausrichter 4 Österreichischer Meisterschaften und 3 Deutschen Meisterschaften in Sillian.

Produzent für Rettungssysteme für Drachen und Gleitschirme sowie für Gleitschirmgurte. Verkaufte Retter bis 2008 insgesamt 8.400. Sportliche Erfolge: Thurntaler - Kötschach. Thurntaler - Brixen, Österr. Meister 1986 in Sillian, 3. bei der Österr. Meisterschaft 1987, Flug am Karfreitag 1998 auf 4.450, in Sillian mehrere Flüge Sillian - Greifenburg und einer Greifenburg - Sillian, Verkauf der Flugschule Hochpustertal an Stefan Zorn 1995 Umzug nach Kössen 1999 Übergabe des Parashop in Kössen an Pier Gasteiger 2004 Verkauf der Retterproduktion 2008 mit allen GS and die Firma Airsport in Bach und damit Ende der Geschäftlichen Tätigkeit in dieser Branche.

Ich habe einen lieben Sohn, der gerade 5 Jahre ist und eine junge Frau. Ihnen werde ich mich in Zukunft vermehrt widmen und natürlich viel fliegen und viel in ferne Länder reisen.  
Grüsse Pepi

**D**ie Zukunft wird zeigen, ob Pepi nun tatsächlich von der Fliegerszene Abschied nehmen wird und vor allem auch kann. Pepi ist und war ein Mann der ersten Stunde, speziell im Anfangsstadium des Paragleitens, der sehr viel bewegt und verändert hat und zu guter letzt die Szene wohl entscheidend über die vielen Jahre mitgeprägt hat.

Ich jedenfalls wünsche Pepi und seiner Familie noch viele schöne Jahre in Pension, verbunden mit Gesundheit und vielen schönen Paragleiter-Flügen.

**P**roblemchen bei der Auffahrt zu den Startplätzen: Es ist gar nicht so einfach trotz bereitwilliger Bezahlung in Lienz ein Taxi (einen Bus) zu chartern, um damit auf einen Berg hoch zu kommen. Was bei Fahrten auf die Dolomiten-Hütte gang und gebe ist, scheint auf der Sonnseite dafür schlichtweg ein richtiges Problem zu sein. Hier ein paar Details:

Die Lienzener Bergbahnen haben wie schon weitem bekannt (fast 5 Monate im Jahr) wegen Reichtum geschlossen. Die Taxi-Unternehmen verweigern für Busse die Auffahrt, und bei Fahrten mit den Privat PKW's gibt es

geschlossene Schranken und oft genug wild gestikulierende Wanderer und Spaziergänger. Es ist ein Trauerspiel, wenn in der Herbstzeit oder auch im Frühjahr (wenn die LBB keinen Betrieb haben), ein Pilot die Absicht hat, auf das Zettersfeld oder den Hochstein zu gelangen, um seinen Hobby nach zu gehen.

Dass in Lienz die Uhren anders gehen, ist ja den meisten unter uns (Einheimischen) hinlänglich bekannt, aber die Auswüchse nehmen oft mehr als bizarre Formen an. Da rufen einige Piloten ein Taxi (Bus), um zum Zettersfeld hochgefahren zu werden. Es kommt die lapidare Aussage: „Was isch, wir fohrn nit“ und damit hat's sich auch schon. So passiert Mitte Oktober. Die Ernüchterung war vollkommen. Aber auch Privatpersonen, die nicht in Zusammenhang mit der ansässigen Flugschule stehen, wird eine Auffahrt abgelehnt.

Wenn man bedenkt, dass eine Auffahrt zum Hochstein oder Zettersfeld mit einen Taxi Bus (8 Personen) immerhin 56,- € kostet, dabei ist noch nicht die zu entrichtende Abgabe für die Raubritter (Maut) inkludiert, ist die hier angewandte Politik der Taxibetriebe nicht ganz nachzuvollziehen. Da es bei Bussen keine Beförderungspflicht gibt, ist solch eine Entscheidung des jeweiligen Taxi-Unternehmens jedenfalls zu akzeptieren. Was übrig bleibt, ist Unverständnis und Kopfschütteln, denn alle könnten dabei profitieren: Taxi-Unternehmen wie Passagiere und andere mehr. Doch wie schon Eingangs erwähnt: In Osttirol gehen die Uhren eben anders, und wer es nicht glaubt, probiert es am besten selbst mal aus!

**Aero Club Mitgliedsbeitrag:** Wer Mitte Dezember den Zahlschein für den Mitgliedsbeitrag zum Aero Club erhalten hat, wird - speziell aber die Vereinslosen „Einzel-Mitglieder“ - sehr wohl staunen, denn der Beitrag erhöht sich nun um annähernd 10%, von bisher 49,- € auf nun 54,- € – alles im grünen Bereich, ist eben nur eine längst überfällige Indexanpassung, so die Verantwortlichen.

Aber auch für Vereins-Mitglieder (ohne LV – Beitrag) erhöht sich der Beitrag von bisher 42,- € auf nun 45,- €. Hier geht es nun Schlag auf Schlag: auf der einen Seite Beiträge hinaufsetzen und die zu tätigen Leistungen dafür herabsetzen, eine einfache, aber zumindest effiziente Regelung, damit mehr Geld in die Kasse kommt.

Die drastische Erhöhung bei den Einzel-Mitgliedern hat übrigens den Hintergrund, diese Gruppe von (unabhängigen) Piloten zu Vereinen und Landesverbänden zu bringen. Übrigens zahlt jeder gemeldete Verein zum ÖaeC jährlich zusätzlich noch 100,- € in die Aero Club Kasse.

**D**a alles im Leben immer wieder abgewogen wird, auch die Frage, wie hoch die zu erwartenden Leistungen für meinen zu entrichtenden Beitrag sind, kann man daher so direkt nicht beantworten. Hier muss ein jeder selbst wissen, was er tut oder nicht tut.

Eines gebe ich jedoch allen unter uns zu bedenken: der Aero Club ist der wohl wirklich einzige Interessensvertreter der Piloten, sprich der breiten Basis der Flieger im Lande. Gerade die letzten 3 Jahre (seit 2005), haben gezeigt, welche Veränderungen speziell im HG + PG – Bereich stattgefunden haben, und das ist sicher ein Verdienst der, erst seit diesem Zeitpunkt dort agierenden, ehrenamtlich tätigen Funktionäre. Durch den Wegfall der Verlängerungen (Inkasso der Flugschulen) oder der kompletten Deregulierung im Technikbereich (DHV – ÖaeC - Monopol über viele Jahre hinweg), der Legalisierung der Mot. HG + PG Fliegerei, etc. gibt es mehr als nur eine kleine Einsparung für den einzelnen Piloten.

Denke mal darüber nach, was sich hier alles geändert hat. Es gibt aber viele in der Szene, die dieser Entwicklung mit viel Besorgnis und Bauchschmerzen, sprich finanziellen Einbußen entgegensehen, aber zu guter letzt damit nun auch wohl oder übel leben müssen.

Ein Lob ergeht hier im speziellen an „die Personen im Aero Club“, die dies alles erst ermöglicht haben. Richtig! Es braucht alle - auch diejenigen die aufzeigen, die drohen, die Anzeigen erstatten, Rundumschläge austeilen ohne Ende und nicht zu vergessen auch diejenigen Macher, die schlussendlich das umsetzen, wovon zuletzt alle dann daraus profitieren.

Daher ist das Motto: Nicht ein Gegeneinander, sondern nur ein Miteinander macht uns stark und bringt uns auch weiter zum Ziel – einem möglichst freien Fliegen – mit sehr viel Eigenverantwortung und wenig behördlichen Auflagen. Was allein in diesen 3 Jahren erreicht wurde, ist sicher als ein Meilenstein zu bezeichnen und nicht zu vergessen zum Wohle unserer Piloten, die nur das eine wollen, nämlich fliegen.

Das heißt aber nicht, dass nun ein Zurücklehnen angesagt ist; ganz im Gegenteil, es stehen noch weitere Aufgaben an, die es gilt, einer Lösung zuzuführen, wie z.B.:

- **Wegfall der 3-jährigen Verlängerung für alle Tandem und Mot. HG und PG – Berechtigungen**

- **Wegfall der fliegerärztlichen Untersuchung bei HG + PG – Tandem-Piloten**
- **sofortiger Ausbildungsbeginn für nur „Mini Trike Mot. HG + PG Piloten“, ohne den langen Umweg über eine Schulbestätigung, HG oder PG – bzw. eine dazu notwendigen Überlandberechtigung**
- **Änderung von einer gerätebezogenen auf eine personenbezogene Haftpflicht-Versicherung**
- **Initiative der ACG, die die Mitnahme eines „Transponders“ für alle, auch HG + PG, vorschreiben möchte, ist entschieden abzulehnen**
- **generelle Aussenabflug und Aussenlandegenehmigung für Mot. HG + PG bis auf Widerruf**
- **Forcierung eines einheitlichen Europäischen Prüfverfahren ( EN – Norm )**
- **Weitere Deregulierung für Hänge- und Paragleiter-Piloten speziell in der ZLPV Neu**

Allen Personen, die im Hintergrund gearbeitet haben um dies alles zu ermöglichen, noch einmal ein "Danke"! Das Ausmaß dieser Veränderungen wird für viele erst in einiger Zeit sichtbar werden.



## 10. KLATSCH UND TRATSCH AM LANDEPLATZ

*Wusstet ihr schon, dass ...*

- Dr. Lahoda, langjähriger Fliegerarzt in Zell am See, nun seit Juli dieses Jahres in Pension gegangen ist, aber bei Anfrage auch nach wie vor fliegerärztliche Untersuchungen durchführt. Hier die Tel. Nr. 06542-70 348 und Anschrift A- 5730 Zell am See / Thumersbach, Am Lohningfeld 40
- die Vereins-Meisterschaft des ÖaeC im Jahre 2010 (Paragleiten) in Lienz durch „touch heaven“ zum Austrag kommen.
- Dr. Josef Burger, ehemaliger Tyrolian und AUA-Manager bzw. Vorsitzender der Luftfahrt in der WKO, nun mit Dezember als Leiter der Kitzbühler Bergbahnen vorgestellt wurde.
- Feuerwehren und Piloten in Österreich das höchste Vertrauen genießen; laut einer Umfrage nehmen im Ranking die Politiker wie nicht anders zu erwarten den letzten Platz ein.
- die Embergeralm nicht nur ein Eldorado für Hänge- und Paragleiter-Flieger ist, sondern auch eines für Sternegucker. Denn vom 2. bis 5. Oktober gehört die „Alm“ den Astronomen. Grund ist die Austragung des 13ten Internationalen Teleskop-Treffen, zu dem Thomas Sattlegger eingeladen hat.
- der Rocketman über den Ärmelkanal flog. Waghalsiger Rekordflug: Der Schweizer Risikosportler Yves Rossy hat am Freitag, den 26. September als erster Mensch mit einem Jetflügel auf dem Rücken den Kanal zwischen Frankreich und England überquert.
- der Ausdruck „The Sky has no limit“ nicht nur aus der Fliegerei stammt. Denn Scheich Mohammed bin Raschid aus Dubai baut neben vielen anderen gigantischen Projekten auch den 800 Meter hohen „Burj Dubai“, das ist das höchste Gebäude der Welt.
- am 07. Dezember in Bruneck der Nikolaus eingeflogen kam. Jeder der sich daran beteiligte, bekam an diesem Tag eine kostenlose Seilbahnkarte und dazu Trinken und Essen frei, einzige Bedingung, jeder Pilot bekommt einen Nikolausbart und eine Nikolausmütze verpasst!
- es einen weiteren Knalleffekt gibt. Nach BAWAG und anderen Groß-Insolvenzen fährt nun die AUA einen Abgang von 250 Millionen ein. Übrigens die ÖBB hat durch dubiose Spekulationsobjekte insgesamt gleich 350 Millionen in den Sand gesetzt. Wer glaubt, damit wäre es schon getan, hat sich wieder einmal gewaltig geirrt.



- Der Pongauer Hubschrauber-Unternehmer Knaus auf drei Monate auf Bewährung verurteilt wurde. Er wurde am Freitag, den 07. Nov. 08, wegen fahrlässiger Krida verurteilt. Er hat vor dem Konkurs seiner Firma zu hohen Personalaufwand getrieben und zu viel Geld für Privatzwecke entnommen.
- der Luftfahrt Sprecher Bucek (Flughafen Salzburg) vor Nackt-Scannern warnt. Vor der Einführung von Nackt-Scannern für Fluggäste warnen jetzt Vertreter der Salzburger Luftfahrt-Branche. Flugpassagiere würden damit elektronisch quasi bis auf die Haut ausgezogen.
- es auch heuer erneut zu einem drastischen Rückgang der Flugschülerzahlen im Lande kommen wird. Genaue Zahlen dazu folgen in der Märzausgabe.
- zum Saison-Opening, das am 29. Oktober am Rettenbachferner Gletscher in Ischgl stattfand, auch ein Vertreter aus Osttirol mit von der Partie war. Daniel Kofler zeigte mit seinem Speedglider dem anwesenden Publikum in Perfektion, wo es lang geht in der 8 m<sup>2</sup> Szene aufwärts.
- in der Oktober-Ausgabe der Zeitschrift „ADAC – Motorwelt“ auf Seite 28 und 29 ein gleich zweiseitiges Bild über das Gleitschirmfliegen veröffentlicht wurde. Unter der Rubrik „Punktlandung“ sieht man im Hintergrund 5 Paragleiter im Fluggelände Wallberg am Tegernsee einschweben, vorne sind drei Kfz abgestellt – eine tolle Werbung für unseren Sport.
- die Acro-Szene unter der Federführung von Alex Meschuh ein kräftiges Lebenszeichen von sich gibt. Denn die Jungs beabsichtigen den Acro-Sport auch in Österreich zu legalisieren. Ein erster Schritt in die richtige Richtung, bleibt nur zu hoffen, dass sich auch im Speedglider-Segment jemand findet, der hier die Entwicklung im Lande vorantreibt.
- neben Christopher Grissmann (Drachenflieger) nun auch Martin Wibmer (Paragleiter) sich seit längeren verstärkt dem Modellflugsport verschrieben hat.
- die Firma "Wellwasser" [www.wellwasser.com](http://www.wellwasser.com) in ihrer Werbung nun verstärkt auch auf den Gleitschirmsport zurückgreift; sicher eine gute Werbung für unseren Sport.
- Karl Reichegger, Drachenflieger aus Pfalzen, Anfang Mai vom Startplatz Embergeralm aus ein flaches Dreieck von über 336 km geflogen ist.
- Gen. Major Helmut Tomac Leiter von über 1936 Polizisten in Tirol ist. In einem Interview dazu - Lieben sie die Gefahr - „ Paragleiten gibt mir ein Gefühl der Freiheit, es geht mir darum das Restrisiko zu minimieren.“ Weitere private Ziele wieder Fliegen und Motorrad fahren.
- in den Garantieb Bestimmungen der Fa. Nova auch ein „Selbstbehalt“ von 50,- € beinhaltet sind, plus Porto.
- Fliegen ist herrlich. Ohne die Fliegerei wäre das Leben nicht so lustig. Ich bin jedenfalls mehr in der Luft, als im Auto, sagt Wendelin Ortner anlässlich des Dolomitenmann-Bewerbes im September.
- es geplant ist, Prämienermäßigungen für AXA - Tandemversicherungen in Zukunft sinnvoller Weise an periodische Fortbildungsseminare anstatt an Mitgliedschaften zu binden. So gesehen in einer Aussendung von Sepp Himberger Ende November. Dass aber speziell Aero Club Mitglieder eine Vergünstigung eben bei einer dafür extra notwendigen Mitgliedschaft bekommen, hat Sepp wahrscheinlich hierbei wohl übersehen.  
Übrigens die Firma AXA (Sepp Himberger) bietet nun auch für Mot. HG + PG einen Haftpflicht Versicherungsschutz an – Jahres Prämie € 140.- schön zu sehen - was zuerst unmöglich schien, nun möglich wird.
- die Firma Skyline und die Firma Niviuk, ab kommenden Jahr wegen unüberbrückbarer Meinungsunterschiede nun getrennte Wege gehen.
- am Montag 01. Dezember gegen 7 Uhr 30 ein seltenes Winter Gewitter mit Blitz und Donner über Lienz nieder ging. Übrigens ein seltenes Naturschauspiel, die Blitze lassen dabei den Schnee bläulich hell reflektieren.
- Jakob Ringler (Welcome Air) und Claus Bernatzik (Intersky) können laut Interview dem AUA – Verkauf sogar



Grund: hohe Kosten, bzw. die hohe Verschuldung.

Dass der ÖAMTC alleine vom Land Tirol jährlich an die 1 Million Euro für die Aufrechterhaltung der Stützpunkte in Tirol erhält, sei hier nur am Rande erwähnt. Speziell in Nordtirol gibt es in der Winterzeit eine hohe Hubschrauberdichte, da ist Osttirol mit nur einem Heli einen Monopol doch sehr nahe.

Will aber z.B. ein weiteres privates Hubschrauber-Unternehmen einen Stützpunkt in Osttirol errichten (Matrei i. Ostt.), wettern der ÖAMTC und selbst die Flugärzte mit allen Mitteln dagegen. Es kann wohl nicht sein, dass es sich gewisse Firmen richten wie sie es brauchen und andere gehen dabei leer aus. Wie zwischenzeitlich zu erfahren war, wurden bereits von der Betreiber-Firma ein Zelt und mehrere Container dazu aufgestellt und mit 8. Dezember begann bereits die offizielle Tätigkeit des Heli.

Im Schnitt hebt der C7 Heli im Jahr 650 mal zu Einsätzen ab – laut einer Aussendung des Österr. Alpenvereines sind aber die Hälfte aller Flüge unnötig. Es wird also jeder noch so kleine Vorfall zu einen Heli-Einsatz und teilweise kommt zusätzlich zum Heli noch ein Notarzt mit eigenen Kfz und noch ein eigener Krankenwagen. Ob so ein enormer Aufwand für einen Rettungseinsatz notwendig ist, bleibt dahin gestellt – denn oft ist weniger, dafür besser und gezielt, mehr. Allein in der Ankündigungspolitik dass bei einen Privaten Heli Unternehmen die Bergung einige Tausend Euro kosten kann und bei ÖAMTC – Hubschrauber nicht's - sagt eigentlich schon alles aus.

Klar – dies und vieles mehr - muss bezahlt, bzw. finanziert werden. Und woher kommt das Geld? Wenn man bedenkt, welche Dienstleistungen (Rotes Kreuz) hier verrechnet werden, dann hat das mit einem gemeinnützigen Verein wohl nichts mehr zu tun. Schließlich gibt es ja schon Rot-Kreuz-Organisationen im Lande, die trotz aller Subventionen (Gemeinde, Land und Bund, diverse Spenden etc.) trotzdem in den Konkurs schlittern.

Wird also mehr gespart, sprich weniger geflogen, stellt sich die Frage: Ist für den Standort Nikolsdorf überhaupt noch ein Bedarf gegeben? Hier wird wieder einmal die Politik wie nicht anders zu erwarten, ein Machtwort sprechen. Schade, dass eine an und für sich gute und vor allem auch notwendige Einrichtung einfach nicht in der Lage ist, sich selbst wirtschaftlich zu erhalten.

**Achtung:** – Wieder Luftraum Sperre im Westen Österreichs. Denn vom 27. Jänner bis 02. Feber 2009 findet in Davos (Schweiz) wieder ein Weltwirtschaftsgipfel statt. Speziell HG + PG Piloten und alle motorisierten Flieger sollten sich speziell in Vorarlberg und Westtirol vorab darüber informieren.

**Paragleiter-Tandem-Flüge eine Wachstumsbranche?** Mitte November, also noch vor dem Start der Wintersaison wurde, durch eine enorme Plakatdichte in der Stadt und Schaltungen in Zeitungen etc., bekannt, dass Gerald Ameseder im Rahmen der Flugschule „Blue Sky Sillian“ nun offiziell Tandem-Paragleiterflüge durchführen will. Aus der Ankündigung (Plakate, Zeitung) ist folgender Inhalt (Text) zu entnehmen:

... als einer der besten Streckenflieger der Welt erfülle ich ihnen den Traum vom Fliegen.

der Freiheit nahe

fliegend leicht

traumhaft einfach

König der ewigen Lüfte

Jeder ab sechs Jahre und bis 150 Kilogramm Gewicht kann mit.

jetzt als Geschenkgutschein für ihr spezielles Christkind!!

Zetttersfeld / Lienz Tandemflug € 99.-

„Angst verfliegt bei den Menschen in der Regel, sobald sie in der Luft sind und sehen, dass alles hält und sicher ist“

In Zusammenarbeit mit der Flugschule Blue Sky

Gerald Ameseder (0043) – 0676 - 629 90 63

Nach dem Projekt „Parasos - Den Boden verlieren und Vertrauen lernen“, welches im Sommer 2007 erstmalig von Gerald in Zusammenarbeit mit „Blue Sky“ gestartet wurde, folgt nun ein weiterer Start/Versuch, diesmal im Tandem-Bereich Fuß zu fassen. Wir werden sehen, was die „nächsten Monate/Jahre“ alles noch so bringen werden. Da die gesamte wirtschaftliche Lage immer schwieriger wird, speziell aber im kommenden Jahr, wäre ein Miteinander für alle Beteiligten sicher besser, als ein jeder geht seinen eigenen Weg.

Übrigens auch Hainzer Klaus hat einst mal denselben Weg beschritten und dann „Air Taxi Osttirol“ als selbständiges Tandem-Unternehmen gegründet. Die Zukunft wird zeigen, wie viel Spielraum (Kundenpotential) es hier auszuschöpfen gibt, bzw. noch für alle übrig bleibt, denn von Zuständen wie im Zillertal etc. kann unsereiner nur

träumen. Ein beinhardter Verdrängungswettbewerb, welcher nicht nur im Tandembereich, sondern auch im Flugschulsegment und nicht zu vergessen im Handel und Verkauf über die Jahre hinweg stattfindet, ist scheinbar nicht aufzuhalten.

**Anmerkung:** Tatsache ist nun mal: Im Hintergrund ziehen dazu smarte Köpfe geschickt die Fäden, um nach dem (Preis) Kampf, bzw. ungleichen Wettbewerb, alle ausgeblutet darniederliegen zu sehen, um dann auf einfache Weise die Früchte abzusahnen. Im Klartext gesprochen heißt das: Es wird nur mehr ein großer Anbieter übrig bleiben, der schlussendlich alles kontrolliert und nicht zu vergessen auch kassiert. Eine besorgniserregende Entwicklung, in welcher ich bereits in der Ausgabe Nr. 121 unter Punkt 04. „Die Grossen fressen die Kleinen“ hingewiesen habe. Die Parallelen dazu in der Wirtschaft sind ja hinlänglich bekannt, die Folgen daraus den meisten aber leider nicht. Schließlich wäre es noch angebracht, das Positive daraus zu erkennen: Es wird hoffentlich damit ein wenig Schwung und Dynamik und - nicht zu vergessen - auch mehr Bewegung in der Luft kommen. Ich möchte Gerald in seinem neuen Fliegerabschnitt dazu alles Gute wünschen, verbunden mit einem immer „Gut Land“.

**Dolomitenmann Splitter:** Besser einen kurzen Einsatz als gar keinen, hieß es diesmal für die Paragleiter. Windböen mit bis zu 90 km/h verhinderten einen regulären Start. Los ging's dann diesmal von der Moosalm. Dafür wurde das Publikum mit einer Fülle von waghalsigen und spektakulären Landemanövern entschädigt. Und da war sogar das Zuschauen nur etwas für die Härtesten unter der Sonne, so die Aussagen. Übrigens als absolutes Notprogramm z.B. bei Schlechtwetter etc. muss im kommenden Jahr der Paragleiterpilot die Strecke Moosalm zum Landeplatz in Leisach laufen – als Solidarität heißt es dazu.

- alleine bei den Filmaufnahmen tags zuvor, gab es viele brenzlige Zwischenfälle. Grund: starker Südwind und schwieriges Startgelände.
- weit über die Hälfte der hier am Wettbewerb verwendeten Paragleiter, sind Prototypen, bzw. Acrogeräte bis hin zu Speedglidern. Sehen konnte man einige Nova IbeX und an der Hand abzuzählen Seriengeräte, die auch als die einzige Ausnahmen tatsächlich eine Zulassung aufwiesen.
- trotz aller Aufklärungsarbeit und Hinweise mussten alle Piloten einen Vordruck unterschreiben, dass sie nur nach den derzeit rechtlichen Vorschriften fliegen dürfen. So wurden vorab viele Emails versandt, um auf die schwierige rechtliche Lage bei der Zulassung der Geräte hinzuweisen. Im Klartext heißt das: der Pilot ist letztendlich der Leidtragende, denn jeder schiebt die Verantwortung weiter und den Letzten beißen natürlich die Hunde. Hier ein kurzer Auszug dazu:
- ... er bestätigt gegenüber der Luftfahrtbehörde beim Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Verkehrsrecht, dass sein im Bewerb verwendeter Schirm über eine Musterzulassung verfügt oder eine Breitenerprobung für Schirm und Pilot vorliegt! Wichtiger Hinweis: Der Pilot wird bei Nichteinhaltung der genannten Vorschrift im Falle eines Unfalles unter anderem aufgrund luftfahrtrechtlicher Bestimmungen strafbar.
- Christian Amon (DHV-Testpilot) sollte hierzu Stichproben bei den Fluggeräten durchführen. Soweit kam es aber dann doch nicht.

Blasisker Sepp, langjähriger Organisator des Paragleiterbewerbes, soll - wie zu erfahren war - nächstes Jahr nicht mehr als Organisator dem Paragleiterbewerbes vorstehen.

- so sollen für den kommenden Dolomitenmann-Bewerb 2009 Gerald Ameseder und Thomas Zimmermann neue Regeln bzw. Vorschriften ausarbeiten.
- Wendelin Ortner gab in einem Statement zur Teilnahme am Dolomitenmann folgendes von sich: Für mich kommt dieser Tag gelegen, denn da muss ich nicht arbeiten. Oder "Nur wenn der Verstand immer eingeschaltet ist, wird es nicht gefährlich. Aber in einem Wettkampf setzt er halt manchmal aus."
- fast 30.000,- € plus zusätzliche Bauhofleistungen steuert die Stadtgemeinde Lienz dazu. Hinzu kommt noch der Tourismusverband, diverse Groß-Sponsoren, Verkauf von Fernsehrechten, plus 120 Teams mit Startgeld.
- "Wings for Life", eine Stiftung von Heinz Kinigadner, die die Forschung im Bereich von Rückenmarksverletzungen vorantreiben will, schickt Mountainbiker Benjamin Karl, Kajak-Olympiasieger Benoit Peschier, Ex-Schispringer Andreas Goldberger (Berglauf) und Paragleiter-Staatsmeister Gerald Ameseder ins Rennen.
- Wendelin Ortner konnte für das Team „Red Bull“ Platz vier halten. Das Paraglide -Urgestein aus Sillian bestritt seinen 21. Dolomitenmann, hat siebenmal gewonnen und wurde diesmal Fünfter.

- Sieger wurde im Paragleiter-Bewerb: Prantl Markus vor Amon Christian und Höllwart Alexander - übrigens gleich sieben Österreicher waren unter den ersten Zehn besten Paragleiterpiloten davon 3 gebürtige Osttiroler.

Eine tolle Veranstaltung welche nach wie vor nichts von ihrer Attraktivität verloren hat. Somit gibt es ein Wiedersehen am 12. September 2009 in Lienz nähere Info dazu unter [www.dolomitenmann.com](http://www.dolomitenmann.com)

### **Fusion von gleich drei Fliegermagazinen „Fly & Glide“ und dem „Gleitschirm Magazin“ wurde nun auch noch schnell das „Schlechtflieger Magazin“ mit einvernommen:**

Für den Leser bedeutet die Fusion der Fliegermagazine: Alle wichtigen Informationen, Tipps und Traumstorys zum Thema Gleitschirm- und Drachenfliegen gibt es künftig aus einer Hand - konzentriertes Fachwissen zum Thema Freiflug wird von den besten Fachjournalisten des deutschsprachigen Raums seriös recherchiert und in **Fly and Glide / GLEITSCHIRM** verständlich dargestellt. Bereits in der nächsten Ausgabe Jänner 2009, die Ende Dezember auf den Markt kommt werden erstmalig alle drei Blätter vereint sein. Herzliche Glückwünsche zu diesem Neustart, nicht vergessen anzumerken möchte ich noch, dass nun auch das „Schlechtflieger Magazin“ kurzerhand vom Thermik Verlag geschluckt wurde. Schade um die nun fehlende Vielfalt am Markt, damit gibt es nur mehr eine Zeitschrift am Deutschsprachigen Markt, nicht zu vergessen sind noch die Vierteljährlich erscheinenden „Flash News“.

### **Red Bull X – Alps:**

Die wohl extremste Herausforderung des Jahres im Paragleiten schlechthin. Der Start erfolgt dazu am 19. Juli 2009 und erstreckt sich auf eine Gesamt Distanz von 850 km.

Gestartet wird diesmal nicht wie bisher am Dachstein, sondern erstmalig in Salzburg. Station 1 (Gaisberg), dann geht es nach Deutschland Station 2 (Watzmann), wieder nach Österreich zurück Station 3 (Grossglockner), weiter über Osttirol zur Station 4 (Marmolada) in Italien, anschließend in die Schweiz Station 5 (Matterhorn), hinüber nach Frankreich Station 6 (Mont Blanc), weiter zur Station 7 (Mont Gros), ebenfalls in Frankreich, und der letzte Abschnitt führt dann nach Monaco, wo sich auch das Ziel befindet.

Übrigens wenn der erste Pilot das Ziel erreicht hat, wird nach 48 Stunden der Bewerb automatisch beendet, das heißt für den Rest: egal wo sie gerade sind - sie können wie auch immer nach Hause fahren.

Mit dabei diesmal aus Österreichischer Sicht: Christian Amon mit Betreuer Manuel Goller und Helmut Aichholzer mit Betreuer Andreas Neubacher, übrigens Elisabeth Rauchenberger ist Betreuerin für Alex Hofer vom Team Swiss. Insgesamt nehmen diesmal 31 Piloten daran teil, plus Betreuer, eine Herausforderung die ihresgleichen sucht.

Manuel Goller aus Dölsach ist diesmal erstmalig als Betreuer gefordert, bei der letzten Auflage 2007 war Thomas Weingartner, ebenfalls aus Dölsach, als Betreuer von Gerald Ameseder mit von der Partie, der diesmal trotz seinerzeitiger Ankündigung wider erwarten nicht daran teilnimmt.

Aus gegebenem Anlass (Start der Wintersaison) möchte ich wieder speziell alle Paragleiterpiloten daran erinnern, dass ein Überfliegen von Personen, Seilbahnen, Skiliften etc. und stark befahrenem Gelände nur in einem Abstand von mindestens 50 Metern erlaubt ist. Allgemeines Gefährdungsverbot (§ 3 LVR). Die Pisten-Polizei wurde dazu angewiesen, dies zu kontrollieren und gegebenenfalls Übertretungen zur Anzeige zu bringen.

Auch bei Flügen in der Thermik bzw. im Hangaufwind ist speziell im Bereich des Startplatzes St. Mandl ausreichend Abstand von Gebäuden, Terrasse etc., bzw. ebenso das Startfenster für weitere startende Piloten unbedingt frei zu halten.

**D****Drachenfliegertreffen in Lienz:** Auf gemeinsamen Wunsch und Initiative des Sillianer Drachenflieger Club's ist beabsichtigt, für Mitte März nach vielen Jahren der Ruhe, ein erstes Treffen aller Osttiroler Drachenfliegerpiloten zu organisieren. Es wird keinen Wettbewerb dazu geben, auch keinen

Ziellandebewerb etc., sondern jeder fliegt aus reinem Spaß und Lust am Fliegen. Hier geht es in erster Linie darum, ein kräftiges Lebenszeichen aus der heimischen Drachenzene zu setzen, ein wenig zueinander zu finden, sich kennen zu lernen und gemeinsame Interessen auszutauschen. Immerhin gibt es über 20 aktive Piloten im Lande. Der SDFC hat seit einigen Jahren wieder sprichwörtlich schwer aufgerüstet und ist mit Abstand einer der aktivsten Drachenfliegervereine in Österreich.

Aufgerufen daran teilzunehmen sind alle Drachenflieger aus ganz Osttirol. Wir treffen uns am Sonntag, 22. März, bei Schlechtwetter eine Woche später am 29. März 2009 am Landeplatz Postleite. Für das leibliche Wohl ist gesorgt und selbstverständlich sind ebenfalls auch Interessenten und ehemalige Piloten recht herzlich dazu eingeladen. Eine gesonderte Einladung dazu erfolgt noch an alle Piloten Anfang März.



## 13. SICHERHEITS MITTEILUNGEN:

**Die Sache mit dem 2-Jahrescheck:** Wieder sind 2 Jahre ins Land gezogen, und so brachte ich meinen Drachen zum vorgeschriebenen Check. Da bereits beim letzten Mal der Drachen fehlerhaft zurückkam – ein Teil der Seile der variablen Geometrie war außen an der Keltasche vorbeigeführt anstatt innen – prüfte ich anschließend besonders sorgfältig mein Fluggerät. Und siehe da, auch diesmal fand ich eine Unregelmäßigkeit: An der Verschraubung der Flügelrohre an der Nasenplatte fehlte auf einer Seite eine Unterlegscheibe.

Nun ist dies keine große Sache, das Flugverhalten des Drachens wird dadurch sicher nicht beeinträchtigt. Aber ein ungutes Gefühl hinterlässt das Ganze schon. Immerhin ist dies das zweite Vorkommnis dieser Art in Folge, und da frage ich mich, ob's der Prüfer eventuell auch an gravierenden, sprich sicherheitsrelevanten Stellen, mit der Sorgfalt nicht ganz so genau nahm. Schließlich kann man beim Aufbaueck am Startplatz nicht alle Stellen einsehen. Nicht zuletzt ist es der Sinn des 2-Jahreschecks, im Normalfall nicht sichtbare Fehler aufzudecken. Aber was hilft er mir, wenn der Gleiter mit mehr Fehlern vom Check zurückkommt, als ich ihn hingegeben habe?

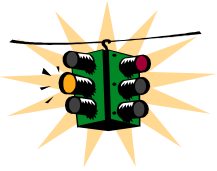
Für 350,- € sollte man schon eine sorgfältige und vor allen Dingen fachgerechte und fehlerfreie Arbeit erwarten können. Hoffentlich ist dies in 2 Jahren der Fall.

**GIN Boomerang 5 / 07 + GIN Boomerang 5 / 08 - mit Dyneema Leinen:** Wir möchten alle Boomerang Piloten an folgendes erinnern: Gin Gliders empfiehlt dringend, dass bei allen Leinen nach jeweils 100 Stunden Betriebszeit die Leinenlängen und Leinenfestigkeit überprüft werden soll. Alle Stammeinen sollen nach 100 und alle darüber liegenden Leinen nach 200 Stunden Betriebszeit ausgetauscht werden, auch wenn sie bei der Überprüfung noch gut erscheinen. Ebenso empfehlen wir dringend die Überprüfung der Bruchfestigkeit für unummantelte Kevlar/Aramid Leinen und die Überprüfung der Leinenlängen für unummantelte Dyneemaleinen. Dyneemaleinen können schrumpfen.

Zur Vermeidung von Problemen, und um die Piloten von der Notwendigkeit der Maßnahme zu überzeugen und sie dabei zu unterstützen, bietet Gin Gliders allen Piloten, deren Boomerang mit Dyneemaleinen ausgerüstet sind, einen neuen Leinensatz (Version 2008 inklusive Version 2008 Tragegurte) zu einem um 50% reduzierten Preis an. Bitte wendet Euch an Aerosport International, Grafenstrasse 26, D-83098 Brannenburg.

**Hängegleiter Atos VQ DHV 01-0422-07** Nach einem fehlerhaften Aufbau (Vertauschen der Flügelrohre) war es mit einem Hängegleiter Atos VQ zu einem tödlichen Unfall gekommen. Die Unfalluntersuchung hat ergeben, dass ein Vertauschen der Flügelrohre beim Aufbau vom Piloten nur schwerlich bewerkstelligt und unentdeckt bleiben kann. Die Unfalluntersuchung hat jedoch Möglichkeiten aufgezeigt, wie die Gefahr einer Fehlmontage weiter reduziert werden kann. In Absprache mit dem DHV erlässt der Hersteller, Fa. A.I.R. GmbH, folgende Sicherheitsmitteilung: Die an den Flügelrohren befindlichen Farbmarkierungen für Rechts (Grün) und Links (Rot) werden zusätzlich am Holm angebracht, so dass bei korrekter Montage Markierungen gleicher Farbe gegenüberliegen. Zusätzlich werden die Flügelrohre mit "Left" und "Right" beschriftet.

Die Umrüstung bereits ausgelieferter Geräte erfolgt bei der nächsten Jahresnachprüfung, zusätzlich kann jeder Pilot entsprechende Aufkleber beim Hersteller anfordern und selbst aufbringen.



## Betreff: Lienzer Bergbahnen.

**Die Lienzer Bergbahnen plagen rechtliche Sorgen:** Die 50-Jahr Feier der LBB welche Mitte Oktober in Tristach statt fand sollte eher als eine Trauerfeier tituliert sein, denn zum Feiern gibt es nicht wirklich etwas. Nicht etwa dass z.B. ein Gratis Skitag für die Bevölkerung angeboten wird, oder ein Tag der offenen Tür – nein man verbunkert sich in Tristach und feierte sich gegenseitig.

Die Bahn steckt seit Jahrzehnten tief in den roten Zahlen und ohne der Stadtgemeinde Lienz und den Tourismusverband Osttirol als die Hauptsponsoren (Steuergelder) gäbe es die LBB in dieser Konstellation schon längst nicht mehr. Aber die „Macher“ verstehen es ja auch gekonnt, sich nach Außen hin besonderen aber gegenüber der Presse gut zu verkaufen. Mit z.B. neuer Broschüre oder mit der Gründung eines neuen Vereines etc., und deshalb war es nur einer elitären Gruppe von geladenen Gästen vorbehalten, an dieser (Trauer-) Feier teilzunehmen.

Dass die LBB von einer Pleite verschont wird ist „nur“ der Beitragszahlung der Stadtgemeinde Lienz zu verdanken und ist den meisten unter uns ja hinlänglich bekannt, aber dass auch die St. Jakober Bergbahnen ebenfalls vor der Pleite stehen, zeigt, dass ein Grossteil der Bergbahnen im Lande früher oder später gänzlich das „Aus“ droht. Wie lange hier noch Steuergelder in unbegrenzter Höhe einfließen werden ist nur eine Frage der Zeit.

Anstatt kritisch Fehler der Vergangenheit aufzuarbeiten, oder zu klären, wie aber und aber Millionen durch Misswirtschaft und Fehlentscheidungen der Führungsetagen in den Sand gesetzt werden und wurden, feiern sich die Verursacher und ein paar Gewinner daraus gegenseitig. Anstatt zu arbeiten wird geblufft. Viel wichtiger wäre festzustellen: Was steht für die Zukunft an? Hier ein paar Auszüge dazu:

Gesetzliche Bestimmungen bei neuen Pisten, eigene Tarife für Einheimische, Diskussionen über Wasserbegrenzung für Speicherteiche. Auch abseits der Diskussion über den Klimawandel plagen die Liftgesellschaften viele Sorgen.

### **"Günstigen Einheimischen-Karten droht das `Aus´"**

Es gibt leider keine guten Nachrichten, warnte Ingo Karl, der Sprecher der österreichischen Seilbahnwirtschaft, seine Kollegen in Salzburg.

**"Ich kann und will mir das zwar nicht vorstellen. Aber das Rechtsinstrumentarium für einen derartigen Schritt ist derzeit vorhanden - vor allem in jenen Skigebieten, die mehrheitlich in öffentlicher Hand sind."**

Rechtliche Schlupflöcher können wir derzeit noch nicht schaffen, weil wir noch nicht wissen, wo Entscheidungen von Musterprozessen konkrete Ansatzpunkte bieten. „Bald weniger Wasser für Speicherteiche?“ Nachdenklich sollten die Betreiber von Bergbahnen auch bei der Erwähnung der Alpenkonvention werden, denn in diesem Gremium wird derzeit die Idee gewälzt, in Zukunft das Wasser für Speicherteiche zu reduzieren:

"Das ist relativ dramatisch. Man muss wissen, dass Entscheidungen der Alpenkonvention für Mitgliedsländer - und Österreich ist im Gegensatz zum Kern-Alpenland Schweiz, die bisher noch kein diesbezügliches Protokoll unterschrieben haben, Vollmitglied, dass also Österreich Entscheidungen der Alpenkonvention sofort in den Verfassungsrang überführen müsste."

Und schließlich ärgert sich die Branche über Bestimmungen bei neuen Pisten und Liften: Sollten zwei Skigebiete geografisch zusammen gespannt werden, ist bereits ab einem Flächenbedarf von fünf Hektar eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) notwendig - üblich seien aber 20 Hektar, betont Ingo Karl: "Das versteht kein Mensch und das gehört daher dringend saniert."

Dafür braucht die Seilbahnwirtschaft freilich die Politik, die derzeit aber wohl andere Sorgen hat. Wie auch immer: Liftkarten werden im Bundesland Tirol in der kommenden Wintersaison wieder teurer. Allgemein dürfte die Teuerung im Bereich der Inflationsrate liegen, also zwischen drei und vier Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Dass speziell bei den LBB, welche zu fast 100% durch Steuergelder subventioniert, bzw. getragen werden so eine Politik nicht hingenommen werden kann liegt wohl auf der Hand.



**Beispiel günstige Liftkarten für Einheimische: Dieser Praxis drohe durch Klagen beim europäischen Gerichtshof das "Aus": Vergessen wird dabei die Problematik des ungehinderten Geldflusses aus der öffentlichen Hand (Stadtgemeinde und Tourismusverband) kommend, welches rechtlich sicher nicht gedeckt ist.**

**Denn bei den Bergbahnen handelt es sich (sollte es sich) um ein privatwirtschaftlich (AG) geführtes Unternehmen handeln und nicht um eine Infrastruktur-Einrichtung einer Stadtgemeinde – hier steht sicherlich die nächste EU-Klage ins Haus. Schade eigentlich, dass es immer erst solcher Eingriffe (Regulierungen) von außen braucht, um die „Macher“ in die Schranken zu weisen. Inwieweit solche enormen Querfinanzierungen im öffentlichen Interesse sind, wird sich noch rausstellen. Wahrscheinlich ist das „Öffentliche Interesse“ der wohl letzte Aufhänger um nicht unterzugehen.**

Hier aufgeschlüsselt alle Teilhaber an der LBB - allen voran Hauptsponsor Stadtgemeinde Lienz:

Stadt Lienz: 53,31%      Tourismusverband: 33,74%      Talbodengemeinden: 7,26 %  
Kleinaktionäre. 5,69 %

**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](http://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**

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

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

Hast du noch Zeit übrig, dann besuche diese Internetseite: [www.xcontest.org](http://www.xcontest.org)



**Was wäre wohl die Fliegerwelt ohne das „Szenen Blatt“**

**[www.flash-news.at](http://www.flash-news.at)**

### Möchte dir wieder folgende Hausaufgaben für das kommende Jahr in Erinnerung rufen.

- HG + PG – Berechtigung (SOPI - alt), hierzu ist eine Verlängerung seit Juli 2006 nicht mehr erforderlich.
- für Tandem Piloten, Mot. HG + PG und Fluglehrer ist rechtzeitig zu verlängern (bis zu einem Jahr vor Ablauf)
- Tandempiloten benötigen vorab noch zusätzlich eine fliegerärztliche Untersuchung.
- HG + PG - Haftpflicht Versicherung (gesetzlich vorgeschrieben) **Transsylvania für € 34.- p.a.**
- Bergkosten Versicherung (dringend empfohlen + Rückholschutz Ausland) **Bergrettung für € 22.- p.a.**
- Tandem Versicherung inkl. Passagier Haftpflicht **Parawing für € 470.- p.a.**
- Aero Club Mitgliedschaft (für Sportlizenz, Wettbewerbe National und International, Versicherungsschutz, Krankenhaus Tagegeld und bei Tod u. Invalidität) **Vereinslose für € 54.- p.a.**
- IPPI - Card beantragen (bei Flügen im Ausland)
- Kompatibilitätsprüfung (am Boden-Simulator durchführen)
- auf Montage der Rettung achten, seitlich oder im Brustbereich (kurze Verbindungsleine zwischen Paragleiter und langer zwischen Drachen- und Rettungsschirm, ebenso auf Länge zwischen Wurfcontainer bzw. Auslösegriff achten.
- alle 2 Jahre Karabiner austauschen (eventuell auf Stahl / Alu Karabiner umrüsten).
- gültiger 2-Jahres bzw. 5-Jahres Check bei Para- bzw. Hängegleiter vorhanden (Stempel am Gerät plus Protokoll vorhanden)
- Rettungsschirm packen (zumindest jedes Jahr einmal, wenn älter als 10 Jahre: erneuern!)
- Gurtzeug checken (Nähte, Wurf-, bzw. Außen-Container, Splinte, Protektor, Rausfallsicherung etc.)
- 30 Meter Rettungsseil mit dabei, ebenso Signalstift mit Leucht- und Rauchpatronen.
- Beschleuniger intakt, auf richtige Montage achten (Brummelhaken, Seile, Umlenkrollen)
- Knöchelhohes Schuhwerk, Wärmeschutz-Overall, Sturmhaube, Handschuhe, Instrumentierung etc.
- Helm intakt, integral, Kinnband, Ohren frei, nicht beschädigt (EN - Prüfnorm).
- Kopie von Piloten-Lizenz und Haftpflicht-Versicherung im Gurtzeug verstaut, Originale bleiben zu Hause
- wie steht es darüber hinaus mit der geistigen und körperlichen Fitness, (eventuell Vorsorge-Untersuchung)?

## Das „Jahresabschluss-Fliegen“

findet wieder am **Mittwoch 31. Dezember 2008** am Landeplatz statt.

Beginn ab 11.00 Uhr - Glühwein, Weihnachtsgebäck, Verhackertes u.v.m.

**Frohe Weihnachten**

und ein

**"Gut Land"**

mit vielen kleinen Wunder im neuen Jahr!

**wünscht dir von Herzen**

**Bruno**

**P.S.:** Bitte um Beachtung des unteren Bildes auf der Rückseite dieser Ausgabe. Hier handelt es sich um eine Radierung aus dem Jahre 1909 von Albin Egger Lienz. Es liegt mir sehr viel daran, Werk von „Teufel und Sämänn“ als wohl einmaliges Werk als Symbol weiter bekannt zu machen. Das „Ideen Forum Osttirol“ unter der Leitung von Gernot Madritsch ist hier sehr aktiv tätig, mehr dazu unter [www.ideenforum-osttirol.at](http://www.ideenforum-osttirol.at)

**In dieser Ausgabe beigelegt findest du ein DIN A – 4 Blatt mit der Bitte um entsprechender Kenntnisnahme:**



Nur wer seine Träume lebt, kann die Sehnsucht stillen!

**FLUGSCHULE**

Drachen- + Paraglider Ausbildungen  
Schnupper- und Fortbildungskurse  
Sicherheitstraining, Tandemkurse  
Windenschlepp, Speedflying  
Kurse für Mot. HG + PG  
Weiterster Dreikomponenten  
Aktiv Simulator

**FLUGTAXI**

Gleitflüge  
Schnupperflüge  
Thermikflüge  
Fotoflüge  
Flugtickets  
Einweisungsfüge

**Bruno Girstmair**  
Beda Weber-Gasse 4  
A-9900 Lienz

Tel./Fax: +43 (0)4852 655 39  
Mobil: +43 (0)676 477 578 3  
E-mail: bruno@girstmair.net  
Internet: www.girstmair.net

Bild: Albin Egger-Lienz - Teufel und Sämann



Bruno Girstmair

Herausgeber und für den Inhalt verantwortlich

Impressum:

Flash News:  
Kostenlose Informationen für die Crème de la Crème und alle Freunde des Flugsportes

Erscheinungsweise:

4 x jährlich  
(März, Juni, September, Dezember)

Erscheinungsort und Anschrift:

Adresse: Beda Weber-Gasse 4  
A-9900 Lienz

Telefon & Fax: +43 (0)4852 655 39  
Mobil: +43 (0)676 477 578 3

E-mail: bruno@girstmair.net  
internet: www.girstmair.net

Landeplatz Postleite

Höhe 688,49 NN  
Koordinaten N 46° 50' 15,0"  
E 12° 46' 59,9"

Startplatz Kollnig

Höhe 1.380 NN  
Koordinaten N 46° 51' 00,9"  
E 12° 47' 09,0"

Startplatz Ebner Feld

Höhe 1.400 NN  
Koordinaten N 46° 51' 10,2"  
E 12° 47' 40,8"

Startplatz St. Mandl

Höhe 2.150 NN  
Koordinaten N 46° 59' 29,8"  
E 12° 47' 13,9"

Startplatz Hochstein

Höhe 2.000 NN  
Koordinaten N 46° 49' 06,1"  
E 12° 42' 27,2"

Frequenz:

161,275 Mhz

Spendenkonto:

Lienzer Sparkasse,  
Kto.-Nr. 00004006728  
BLZ 20507  
IBAN: AT-98-20507-0000-4008728  
BIC: Lispa T21

Dune de Pyla, Foto: Druck Oberrainer



... was nicht so alles fliegt??

Titelbild: Start Zettensfeld, Foto Gerhard Sellner

Das Ganze Nicht - die FLASH-NEWS sind unbeschreiblich und deshalb GRATIS!

**FLASH News**

Guten Start ins neue Jahr!

**AKTUELL ...  
INFORMATIV ...  
OBJEKTIV!!!**

seit 1979



Mot. HG + PG  
Herbst-Treffen in Slovenj Gradec

Fotos: Willibald Stocker

