

A K T U E L L.
I N F O R M A T I V.
O B J E K T I V !

Erscheinung Vierteljährlich.

Lienz. im April 1989

- 01. Nächster Sonderpilotenkurs
- 02. Sonderpilotenschein für Paragleiter
- 03. Transport Gehänge
- 04. Unfälle mit Paragleiter
- 05.
- 06.
- 07.
- 08. Nächster Fliegertreff
- 09. Last News / Was Wann Wo
- 10. Sicherheitsecke

Herausgeber: 1. Ostt. D. u. GFC.
Redaktion: Girstmair Bruno
Gleitschirm R.: Blasisker Josef
Kopien: Eigen
Auflage: 100 Stück
Info Schluß: 22. Juni 1989
Kummer Nummer: 04852 / 6 55 39

Mitgliedsbeiträge:
Aktive öS 700.- Passive öS 400.-

Telephon:
Landeplatz: 04852 / 6 56 94

Bankverbindung:
Lienzer Sparkasse Kto. 0011 - 27 76 39

Fliegertreff:
Gasthof Fischwirt

In eigener Sache: Unfälle im letzten Quartal, leider sind die ersten 3 Monate dieses Jahres nicht ohne Unfälle geblieben. Über schattet wurde aber alles durch einen Tödlichen Absturz eines Paragleiter Fliegers in Sillian was hat sich ereignet. Tanzer Helmut Fluglehrer früherer Mitarbeiter der Fa. Parasail selbst auch Inhaber einer Gleitschirmschule hatte am Tag vorher schon den Rettungsschirm betätigen müssen da sich sein Gleitschirm nicht mehr öffnete. am Donnerstag den 30 März startete er zu einem Flug vom Startplatz Thurntaler zu einem Flug nach Sillian kurz nach dem Start klappte der Schirm zusammen und stürzte aus ca. 50 Meter Höhe in felsiges Gelände der Pilot verstarb an seinen schweren Verletzungen im Lienzer Krankenhaus. Helmut Tanzer war langjähriger erfahrener Drachenflieger und seit dem Jahr 1986 auch Gleitschirm Flieger. Fluglehrer bei der Münchener Drachenflugschule also ein Mann der viel Flug - erfahrung besaß und auch Hauptberuflich mit der Fliegerei involviert war. Der neueste Renner der Fa. Ailes de K hieß - Trilär - eine lange ausstehende Antwort auf den so erfolgreichen CX von Steger welcher maßgeblich den Markt beeinflusste. Anfang März wurden die ersten Schirme ausgeliefert obwohl zu jenem Zeitpunkt bereits ein Pilot in der Schweiz mit einem TRLAR tödlich verunglückte - so hatte auch Unterholzner Reinhard Glück im Unglück Ihm klappte sein Trilär in Sexten zusammen und mußte im Wald notlanden. trotzdem wurde der Verkauf weiter munter fortgesetzt ohne dabei irgendwelche Untersuchngs Ergebnisse abzuwarten. Viele Piloten bestätigten das der Schirm einfach zu heiß sei, daß er immer einklapp Tendenzen habe, eine Bewegung um die Querachse mache und sich auch um die Hochachse verwinde. Der Schirm besitzt eine sehr hohe Streckung, ist dadurch sehr schmal geschnitten besitzt kein Duck Tail und ist somit auch sehr anfällig um die Querachse. Damit beweist sich wiederum das Wettbewerbs Druck und Geschäftliche Inte - ressen vor der Flugsicherheit gehen, die Lehre daraus kauft keine Schirme die nicht eine Saison in ruppiger Thermik geflogen wurden und kein Gütesiegel besitzen nebenbei bemerkt hatte der Schirm auch keine Zulassung in österreich bzw. kein gültiges DaeC oder DHV Gütesiegel. Untersuchungen die zur Zeit laufen werden noch genaueres an das Tageslicht bringen

- Tschurtschentaler Roman stürzte mit seinem ITV in Sexten ab, Dolomiten Cup war anberaumt, Ostersonntag herrschte in Sexten noch starker Westwind nur Roman ging mit seinem Schirm an den Start alle anderen ließen Ihren Schirm wohlweislich im Rucksack. Selbstüberschätzung Imponiergehabe und ein wahrscheinlich zu heißer Schirm führten hier zu einem Absturz.

- Am Donnerstag den 23. März stürzte Kummer Peter mit seinem Hängegleiter Vega Mx an der Koralpe tödlich ab. Peter war Mitglied des National Kaders und Staatsmeister 1986 daher wohl einer der besten Piloten Österreich's. Was hat sich zugetan. Peter Kummer hatte sicher ein Wettbewerbs Gerät erhalten, welches auf Leistung getrimmt war er flog sehr dicht am Hang (Wald) und schlug dabei in ein dichtbewaldetes Gelände. Durch den Aufprall brach sich der Pilot Arm und auch sein Kiefer. der Pilot trug eine Sturmhaube aber leider keinen Voll Visier Helm. er verstarb vermutlich am eigenen Blut das ihn erstickte.

- Zarl Helmut ein ebenfalls erfahrener Flieger stürzte mit seinem Magic Kiss ab. er vergaß den Sicherungsbolzen (Quickpin) an der Basis durch den Einschub ganz durchzuschieben auch hier klappte das Gerät in der Luft zusammen. Zarl hatte großes Glück - da das Gerät in eine Art Rotation überging überlebte der Pilot den Absturz ohne schwere Verletzungen dazu noch auf einem Baum. Die Lehren aus beiden Unfällen, unbedingt nach jedem Aufbau einen gewissen - haften Geräte Check durchführen eventuell eine Zweite Person zusätzlich kontrollieren lassen, wie gesagt Routine führt zu Sorglosigkeit u. Schlamperei.

- Kostner Hannes aus Kurfar stürzte mit seinem ITV ebenfalls ab als dieser einklappte und nicht mehr aufging. auch hier handelt es sich um einen Hoch - leistungsschirm der nicht mehr aufging.

- Bartlmäe Dieter hatte im Feber einen Absturz mit seinem Master 10 am Reiseck wobei er sich schwere Verletzungen zuzog und mit dem Rettungs Hub - schrauber nach Villach geflogen wurde. Dieter kam unmittelbar nach dem Start wahrscheinlich in einen Rotor worauf der Schirm einklappte und zu Boden stürzte. Ursache Gelände spezifische Rotoren die der Pilot nicht erkannte was folglich bei geringer Höhe zum Absturz führte.

- Ortner Erwin startete am Samstag den 15 April in St. Jakob i. Defreggen mit seinem Aerotik zu einem Flug zum Landeplatz nebst Siglu - der Landeplatz wird in einem eigenen Kapitel noch behandelt - an diesem Tag herrschte in der Höhe noch starker Nord West Wind der auch teilweise bis zum Boden reichte kurz nach dem Start klappte der Schirm ein und ging in einer anschl. Dreh - bewegung dem Boden zu - eine schwere Wirbelverletzung war die Folge der Ver - unglücke mußte daher mit dem Hubschrauber geborgen werden.

1. NÄCHSTER SONDERPILOTENKURS, dieser findet vom 25 bis 28 Mai 1989 in Lienz statt. Die Besonderheit dieser Maßnahme liegt darin das dieser Kurs mit anschl. Prüfung der erste für Paragleiter Pi. ten sein wird, der nach Änderung des Hänge und Paragleiter Erlaßes im April nun angeboten wird. der Termin wurde vom BAZ bereits bestätigt. Wir bieten nun allen Osttiroler Gleitschirm Fliegern die Möglichkeit an diese Internationale Piloten Berechtigung zu erwerben und Ihre Flüge über 150 Meter zu legalisieren. Theorie Hotel Glöckelturm Beginn Donnerstag den 25 Mai ab 9 Uhr Praxis Landeplatz Postleite - Anträge für Anmeldungen liegen am Lande - platz auf.

2. SONDERPILOTENSCHHEIN FÜR PARAGLEITER, der Ausbildungs Nachweis wird ab sofort ausgestellt, das Verkehrs Ministerium gab nun den Segen dazu. in der Praxis bedeutet das folgendes: Der Sonderpilotenschein für Paragleiter wird ein eigener Ausweis gleich dem Sonderpilotenschein für Drachenflieger welcher nun 3 Jahre Gültigkeit hat der Wegfall der Fliegerärztlichen Untersuchung konnte nicht erreicht werden. genausowenig eine Verlängerung von 2 auf 5 Jahren oder einer eventuellen nur einmaligen Erstuntersuchung. Um einen SOPI - Schein zu erwerben benötigt Ihr einmal - eine gültige Schul - bestätigung - eine Fliegerärztliche Untersuchung - einen Strafregister Aus - zug - 2 Passbilder - Staatsbürgerschafts Nachweis - Besuch eines Vorbereitungskurses mit anschl. praktischer und theoretischer Prüfung durch das BAZ. Zuwas berechtigt ein SOPI - Schein - offizielles Fliegen über 150 Meter Grund sofern nicht andere Luftfahrtrechtliche Vorschriften gelten.

03. TRANSPORT GEHÄNGE. solange es den Drachenflugsport in Lienz gibt besteht der Wunsch die Hängegleiter mit der Bahn mitnehmen zu können. Zahlreiche Interventionen bei Hr. Ing. Thenius und dem Betriebsleiter der Bahn Hr. Murv verliefen immer wieder erfolglos, der Grund ganz plausibel erklärt - jeder Transport von Flugdrachen ist ganz einfach verboten laut Bescheid vom Verkehrs Ministerium, weitere Erklärungen hier noch anzubringen erübrigen sich.

Nach dem Bau der Einseil Umlaufbahn und des Doppel Sesselliftes auf das Steiner Mandl bzw. eines Wechsel's im Vorstand gab es Neue Hoffnung für die nächsten Verhandlungen. Nach einer langen Grundsatz Diskussion die vor allem die Bereiche Sicherheit und Technik sowie das leidvolle Thema nur wenn das Ministerium den Segen dazu gibt fährt bei uns ein Drachen hoch, kam es nun zu einer vorläufigen Einigung die wie folgt aussieht aber aus Kostengründen nur schwer durchführbar sein wird.

Der Club kauft von der Fa. Doppelmayr ein eigenes Transportgehänge welches an die ÖS 80.000.- kosten wird, bei gleichzeitiger Absegnung durch das Verkehrs Ministerium wird dann ein Transport durchgeführt. Ausnahme bei Fahrt unter Vollast d.h. wenn alle Gondeln eingeschoben sind.

Ein nächstes Problem ergibt sich dann beim Transport durch den Sessellift, hier werden nur Drachen befördert die eine Länge von 4 Meter nicht überschreiten (im Bescheid verankert) auch hier müßte von seitens des Verkehrs Ministerium der Bescheid abgeändert werden, was auch realistisch erscheint. Bis dato nicht bekannt war die Tatsache das bei einer Beförderung nur 10 kg an Freigeoäck mitgenommen werden können, ansonsten kostet jeder Kilo ÖS 1.- Es werden die nächsten Verhandlungen zeigen ob die Bergbahnen AG, an der Erschließung weiterer Einnahmens Quellen interessiert sind, die letzte Wintersaison ist ja nicht gerade rosig verlaufen im bezug auf die Einnahmen, wenn wir dazu Kössen vergleichen wo die Lifte wegen der Drachen und Gleitschirm Flieger fast ununterbrochen laufen, sogar die Revisionszeiten wurden auf ein minimum verkürzt, führt man bei den Lienzener Bergbahnen fast einen Dornröschen Schlaf, hier betragen die Revisionszeiten fast ein halbes Jahr wo die Seilbahn nicht in Betrieb ist.

04. OSTERN 1989. ein Traumwetter brachte Traumbedingungen und alles was zu diesem Zeitpunkt in der Luft war flog. Eine solche Invasion von Flugteilnehmern wie zu diesen Tagen war seit dem Jahr 1984 nicht mehr zu verzeichnen, wo über 100 Drachenflieger gezählt wurden. Doch diese Ostern brach alle Rekorde - Drachenflieger, Gleitschirmflieger, Segelflieger alles tummelte sich über Lienz ein buntes Spektakel was auch viele Zuschauer anlockte. Für Ostermontag war ein Demonstrationsfliegen angesagt, Herbert Stöllinger stellte seinen Super Master vor, Tuschka Frank brillierte mit se. am Swift von Bicla, anwesend waren noch Falhawk, Trilär und F1 von Firebird. Mit mehreren Probeflügen vom Übungshang konnte man die neue Schirm Generation hautnah erleben, genauso eine Rettungsöffnung für Gleitschirm Flieger.

8. NÄCHSTER FLIEGERTREFF, dieser findet,

ORT: Gasthof Moarhof (Stüberl)

Nicht vergessen ----- DATUM: Samstag den. 6. Mai 1989

ZEIT: ab 20 Uhr

Folgende Themen werden zur Sprache kommen:

- | | |
|---|---|
| - <u>Stadtfest Teilnahme 1989</u> | - <u>Planung Gleitschirm u. Drachenfest</u> |
| - <u>Osttirol Cup</u> | - <u>Transportgehänge Seilbahn</u> |
| - <u>Sonderpilotenkurs f. Paragleiter</u> | - <u>Mitgliedsbeiträge Fälligkeit</u> |
| - <u>Liga Teilnahme / Veranstaltung</u> | - <u>Tiroler Meisterschaft</u> |

09. LAST NEWS, oder was uns noch zu Ohren gekommen ist?

Wußtet Ihr schon, daß.....

- Bucher Andrä in Japan den Mazda Cup gewann als Siegesprämie gab es ein Auto.
- ab dem 28 April in Lienz vor allem 4 stelligen Nummern eine 6 davor kommt,
z.B. Landeplatz Postleite 0 48 52 / 6 56 94
- Kratzer Andreas in einer Turbulenz der Gleitschirm an der Anströmseite
komplett eingerollt wurde, er zog sein Rettungsgerät u. landete sicher.

- beim letzten Lehrerkurs in Sillian 20 Piloten teilnahmen, einen weiteren Lehrer Kurs mit Prüfung veranstaltet im Mai Steinbach Christian.
- das sich bis Anfang März kein Club in Tirol gefunden hat, welcher die Tiroler Meisterschaft im Paragleiten austrägt.
- in der neu gegründeten Liga für Hänge und Paragleiter in diesem Jahr noch jeder teilnehmen kann.
- an der Clubhütte am Landeplatz die Vorhangschlösser aufgebrochen wurden, weiters wurde ein Seil vom Flaschenzug entwendet welcher am Flug Simulator befestigt war.
- beim heurigen Dolomitenmann am 10 September zwischen 120 und 150 Teams erwartet werden.
- Bucher Andrá auf einen Comet CX einen ersten Streckenflug über 70 KM schaffte, von Innsbruck bis Kufstein
- Gerber Andy in Westendorf einen Para Shop eröffnet hat, rechtzeitig zur WM.
- für Juni dieses Jahres ein Osttiroler Vergleichsfliegen angesetzt ist, genauere Informationen werden noch bekannt gegeben.
- ab sofort keine Schirme mehr mit Ventilkappen und Versteifungen ein DHV - Gütesiegel bekommen.
- Chloupek Marko eine Gebrauchtgerätebörse eröffnet hat, es enthält eine Angebotsliste wo alle Gebraucht Geräte österreichweit angeboten werden.
- in Erwägung gezogen wird alle Flüge im überwachten Lufträumen für Hänge und Paragleiter Piloten zu verbieten.
- die Kennzeichnungspflicht für Hänge und Paragleiter beabsichtigt wird.
- die ersten Liga Bewerbe auf Grund des langanhaltenden Schlechtwetters einfach abgesagt wurden.
- bei der letzten Fluglehrer Prüfung in Sillian von 20 Piloten nur 3 durchgefallen sind.
- die nächste Lehrer Prüfung über Pfingsten bei der Flugschule Steinbach in Kitzbühel statt finden wird.
- es immer noch Schulen gibt die eine Gleitschirm Ausbildung unter 6 Tagen durchziehen mit anschließender Ausstellung der Schulbestätigung.
- im neuen Erlass ein eigener Paragleiter Fluglehrer vorgesehen ist, also ohne vorheriger Drachenflieger Karriere.
- die Jäger ein völliges Flugverbot in Österreich durchbringen wollen, alles wird als Ruhezone deklariert - Ausnahme in Bereichen der Liftanlagen -
- in Salzburg und Kössen bereits ein Sonderpilotenkurs mit anssl. Prüfung für Paragleiter Flieger statt gefunden hat.

? ? ? WAS. WANN. WO?

So. erpiloten Kurs

25 bis 28 Mai 1989

Drachen u. Gleitschirm Fest

3 September 1989 Landeplatz Postleite

Dolomitenmann

10 September in Lienz

österr. Meisterschaft im Paragleiten

22 bis 23 Juli in Bramberg

österr. Meisterschaft im Hängegleiten

10 - 18 Juni in Innsbruck (Gnadenwald)

1. Gleitschirm Weltmeisterschaft

3 bis 16 Juli 1989 in Kössen

7 Drachenflug Weltmeisterschaft

3 bis 23 Juli 1989 in Fiesch (Schweiz)

10. SICHERHEITSECKE. Vernunft oder Unvernunft.

Ein Bericht von Jakober Jürgen.

Vernünftig, nach einem weiteren Jahr Paragleiten fliegt jetzt fast jeder von Euch mit einem Rettungsgerät.

Doch ab und zu wäre noch viel vernünftiger bei schlechten Flugbedingungen nicht zu fliegen, denn zu knapp über dem Boden hilft auch kein Rettungsschirm.

- März 1989 Dolomiten Cup Sexten

Am ersten Wettkampftag hätten 60 Piloten bei 20 km/h Westwind und Böen bis 35 km/h starten müssen. Laut Startleiter, selber erst einen Unfall hinter sich ideale Bedingungen doch niemand startete.

Bis dann die Veranstalter des Club's die Brüder Tschurtschentaler beweisen wollten dass man auch bei solchen Windverhältnissen fliegen kann, starteten und segelten eine Weile. Es kam wie es kommen mußte, nach wenigen Minuten er - faßte Roman eine Böe und schleuderte ihn aus 70 Meter Höhe rückwärts auf den Hang hinunter. Trotz Verdacht schwerer Rückenverletzungen wurde von den anderen Piloten sein Sitzgurt unter ihm herausgezogen, anstatt alles abzu - schneiden! Hubschrauberbergung.....Krankenhaus.

Diagnose zwei Lendenwirbel gebrochen, hier blieb die Vernunft auf der Strecke.

- April 1989 Training zur Siglu Trophäe in St. Jakob.

Breicht nach einem Gespräch mit Erwin Ortner am nächsten Tag am Krankenhaus - bett - Ich startete ganz normal, hatte gut 20 Meter Höhe und plötzlich klappte eine Seite ein, es war sicher ein Rotor der Schirm drehte sich negativ in die Spirale und ich schlug auf.

Eigentlich hatte ich schon vor dem Flug kein gutes Gefühl und wollte gar nicht mehr fliegen, ging aber dann doch mit den anderen mit - Hubschrauberbergung... Krankenhaus. Diagnose drei Lendenwirbel gebrochen. Unfallursache? Wind? Schirm? Pilot? ... und oder auch Unvernunft?

Al im "Zweifel nie" und auch nie mit Alkohol?

Weiterhin schöne Flüge. Gut Land wünscht Flugkollege Jakober Jürgen.

Anmerkung: Der Landeplatz bei der SIGLU - Trophäe in St. Jakob entsprach wirklich allen Erfordernissen die auch ein Landeplatz erfüllen soll. ein paar markante Merkmale - der Zielkreis liegt am Hang und zum Wind hin auch noch abfallend - eine Seite wird begrenzt von einigen Bauten, Häuser und Siglu.

An einer anderen befindet sich unmittelbar nach dem Zielkreis eine 4 Meter tiefe Baugrube, an der anderen steht unmittelbar ein Bauwagen sozusagen im Landeanflug, an der letzten Seite also der Berghangseite befanden sich Transparente mit Pflöcken.

Einen weiteren Kommentar hier anzubringen ist wohl überflüssig, wiederum stoßen Geschäfts und Sicherheits Interessen Beinhart aufeinander, die Konsequenzen daraus muß jeder Pilot selbst ziehen - wie heißt es schön, Freud und Leid liegt in der Fliegerei sehr nahe beisammen -

P.. Die Clubinformationen sind dazu da, Kommunikation und Information zu fördern. Wir bitten Euch nach durchlesen der Clubmitteilungen, die Info an Bekannte und Interessierte weiter zu leiten.

Ich möchte hiermit noch einmal alle Piloten auffordern an den Club Mit - teilungen aktiv mitzuarbeiten, Erlebnisberichte, Unfälle oder auch Beinahe - unfälle hier zu verlautbaren denn aus bereits ereigneten Unfällen können womöglich weitere verhindert werden, auch Anregungen oder Verbesserungsvor - schläge sind jederzeit willkommen.

1. Ostt. Drachen u. Gleitschirmflieger Club

Viele Gründe sprechen nur für uns.

Ein "GUT LAND"

wünscht der Obmann

Girstmair Bruno

P.S.: Auf der Rückseite findet Ihr das komplette Kurs Programm für den nächsten Sonderpilotenkurs für Paragleiter.