

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 Juni 1990

- 01. Unfälle im letzten Quartal**
 02. In eigener Sache
 03. Saisonkarte Zettersfeld
 04. Startplatz Kollnig
 05. Drachenflieger im Flugplatz
 06. Nachbetrachtung Staatsmeister.
 07. Einfach zum Nachdenken
 08. Nächster Fliegertreff
 09. Latest News / Was Wann Wo
 10. Worüber man spricht

- Herausgeber: 1. Ostt. D. u. GFC.
 Redaktion: Waldner Elisabeth
 Para Referent: Dolomitenstr. 24
 Erst Auflage: Blasisker Josef
 Juli 1979
 Kopien: Eigen
 Auflage: 110 Stück 4 x im Jahr
 Info Schluß: 25. Sept. 1990
 Verantwortlich: Girstmair Bruno

Mitgliedsbeiträge:

Aktive öS 700.- Passive öS 400.-

Telephon:

Landeplatz: 04852 / 6 56 94

Bankverbindung:

Lienzer Sparkasse Kto. 0011 - 27 76 39

Fliegertreff:

Hotel Glöckelturm

01. Unfälle im letzten Quartal: Auch in den Monaten April bis Juni ereigneten sich wieder einige Unfälle.

- am 29. April startete Werner Horaczek aus Wien mit einem Genair 510 vom Wasserschloß südlich von Sillian zu einem Probeflug am Hang. Als der Schirm seitlich einklappte, stürzte er aus ca. 10m Höhe ab. Er wurde mit dem Rettungshubschrauber in das Krankenhaus Lienz geliefert. Zusatzbemerkung: ohne Pilotenschein und ohne Flugschulnachweis.
- am 30. April flog Uwe Paschke, ein Pilot aus Markt-Schwaben, gegen 13 Uhr vom Start westlich des Thurntalerliftes mit seinem Gleitschirm ab. Er traf nicht auf dem Landeplatz ein. Der Rettungshubschrauber entdeckte ihn gegen 18 Uhr ca. 150m unter dem Startplatz. Absturz aus ungeklärter Ursache. Nach der Bergung durch die Bergrettung wurde er in das Krankenhaus Lienz gebracht.
- am 5. Mai gegen 12.30 wurde Johann Wurzacher aus Prägraten auf einem Flug mit seinem Condor Sky-Line AC 22 oberhalb der Bodenalm in 2.200 NN im Hangflug von einer Bö erfaßt. Absturz. Schwere Verletzungen am Kopf und Bauchbereich. Wurde mit dem Rettungshubschrauber in das Krankenhaus Lienz gebracht.
- am 2. Juni startete Berhard Darnhofer mit seinem Saphir von der Tessenberger Alm zu einem Flug. Über dem Bereich Riesen-Kaser stürzte der Pilot in den Wald. Schwere Verletzungen. Konnte mit seinem Funkgerät Hilfe herbeiholen und wurde mit dem Rettungshubschrauber geborgen.
- am 3. Juni um 18 Uhr startete Kurt Glatzmeier aus Linz mit einem Gleitschirm der Voilerie Soubeyrat von der "Stalpe" aus in Richtung Sillian. Über dem Bahnhof wurde er durch eine Bö von oben zu einem Absturz in die Oberleitung der Bahn gezwungen. Der Gleitschirm verhängte sich, der Pilot blieb unverletzt. Stromabschaltung. Bergung durch die Bergrettung. Verspätung für zwei Züge um jeweils 20 Minuten.
- am 13. April stürzte Nikolaus Stephan mit seinem Nova CXC bei einem Flug vom Start Steinermandl ab und zog sich dabei eine Lendenwirbelfraktur zu, dazu lest bitte unter dem Punkt "worüber man spricht" einen Augenzeugenbericht.

02. In eigener Sache: Problembereich Grundstückseigentümer.

Wie Ihr sicher wisst, sind wir schon seit einigen Jahren dabei, den Flugbetrieb im Großraum Lienz durch entsprechende Auflagen, die uns von Seiten der Grundstückseigentümer aufgelegt werden, in geordneten

Bahnen zu halten. Doch es kommt immer anders als man sich's wünscht. Die Vorfälle an den Startplätzen bzw. Zufahrt Landeplatz geben dazu Anlaß, in der Zukunft durchgreifende Maßnahmen zu weiteren Einschränkung des Flugbetriebes zu beschließen. Es ist geplant, für die Zukunft überhaupt nur mehr Club - mitglieder fliegen zu lassen, (Diskussion darüber in der nächsten Clubsitzung) um nicht in die Gefahr zu kommen, daß die Start und Landeplatz Pachtverträge überhaupt nicht mehr verlängert werden.

Was gibt immer wieder zu Beschwerden Anlaß: Start - die Gatter bleibt offen die Kühe brechen aus, der Bauer ist gezwungen die Tiere nach langwierigem Suchen wieder einzufangen und zurückzutreiben. Die Peripherie rund um den Start ist voll mit menschlichen Fäkalien, Papier und anderweitigen Unrat. Landeplatz - zu hohe Geschwindigkeit bei der An und Abfahrt weiters, Staub und Lärm, Camping - Fahrzeuge die Picknick machen und über Nacht bleiben, Er - regung erweckt auch, daß Personen im Bikini oder nur teilweise bekleidet herum laufen/liegen, das Befahren von Wiesen und Feldern mit KFZ usw. Da der Druck von Seiten der Grundstückseigentümer immer größer wird, sowie der Zustrom von Piloten auch nicht geringer wird, gibt es nur zwei Möglichkeiten für die Zukunft das Problem in den Griff zu bekommen.

Einmal, wie bereits angekündigt, nur mehr Clubmitglieder starten zu lassen, oder der Lienzer Fremdenverkehrs Verband, Gemeinde Lienz / Gaimberg und die Lienzer Bergbahnen übernehmen in Zukunft die Verhandlungen mit den jeweiligen Grundstückseigentümern. Für uns als Piloten bleibt nur übrig sich an die bestehenden Auflagen zu halten und Gastpiloten eindringlich auf diese auf - mer sam zu machen!

03. SAISONKARTE ZETTERSFELD: nach längeren Verhandlungen mit der Seil - bahn AG ist es uns nun gelungen, eine Zusammen - arbeit bei der Beförderung von Paragleiter - Piloten zu erreichen. Übrigens, Drachen werden nach wie vor nicht transportiert, welches nicht ganz korrekt ist - 2 Meter Hängegleiter werden mitgenommen -

Jeder Pilot, ob einheimisch oder Gastflieger muß erstmalig und einmalig eine Berechtigungskarte am Landeplatz Postleite abholen. Mit dieser Karte kann nun der Pilot die Saisonkarte kaufen mit der Inschrift "PARA", denn bei der Fahrscheinkontrolle achtet der Kontrollor bei allen Paragleiterpiloten auf die Inschrift Para, ohne diese wird der Pilot darauf aufmerksam gemacht daß zuvor erst und einmalig eine Einweisung am Landeplatz zu erfolgen hat. Was wird durch diese Vorgangsweise erreicht: Es gibt leider zuviele Piloten / Flieger, die einfach zum Start auffahren und erst dann fragen, wo liegt denn der Landeplatz und wo sind Hindernisse etc. Von Wind oder geländespezifischen Gegebenheiten will ich hier gar nicht reden, genauso wenig über Ausbildungs - nachweise, Versicherungsschutz usw. Brößtenteils sind alle Piloten positiv angetan von dieser Maßnahme, da sie doch zur Erhöhung der Sicherheit im Flug - bet. leb beiträgt, doch gibt es auch vereinzelt kritische Stimmen, die gerade von einheimischen Fliegern kommen - Schmarotzer wird es immer geben - Jene die alle Einrichtungen mitbenützen, am Clubgeschehen / Gemeinschaft teilhaben wollen aber nichts dafür, weder finanziell noch materiell tun wollen, wie gesagt - für jene gibt es auch Gott sei dank noch andere Fluggebiete!!!

04. STARTPLATZ KOLNIG: seit dem 27. Juni ist der Startplatz Kollnig neben der 25 KV Leitung für alle Flugbewegungen geschlossen worden im Einvernehmen mit dem Grundstückseigentümer. Der neue Start befindet sich nun ca. 200 Meter weiter westlich, genau gesagt zwischen unserem ersten und dem bisherigen Startplatz. Wie kam es zur Schließung dieses Startplatzes - dazu ein kurzer Rückblick -

Die älteren Flieger unter uns erinnern sich noch an unseren ersten Start über der steil abfallenden Mauer, der sich auch über Jahre hindurch voll bewährte, doch man wurde bequemer, und gerade im Winter ergab sich das Problem durch den tiefen Schnee stampfend und weiten Fußmarsch eine nähere Startstelle aus - findig zu machen. Sie wurde gefunden, neben der 25 KV Leitung wurde dann eine Rampe gebaut. Dies diente somit als neuer Start welcher bis letztes Jahr auch problemlos funktionierte. Auf einmal gab es gleich 2 Landungen mit Para - gleitern in der vorbeiführenden Stromleitung, um eine dritte von vorherein auszuschließen, faßte man den Entschluß, den Start freiwillig nicht mehr zu benutzen. Der neue Start bietet nicht nur mehr Platz für den Aufbau, er be -

sitzt auch eine gleichmäßige Geländeneigung, festen Wiesenboden, genügend Startabbruchmöglichkeit, direkte Sicht zum Landeplatz. Windsack und eine Toilette sind ebenfalls bereits installiert, die Toilette befindet sich direkt über der Startstelle hinter einer Baumreihe. Und bitte, Freunde, die Anlage steht da um benutzt zu werden. Also in Zukunft keine Starts direkt neben der 25 KV Leitung mehr, 2 Hinweisschilder drücken das zusätzlich noch deutlich aus.

05. DRACHENFLIEGER IM FLUGPLATZVERKEHR:

Die FLUGGEMEINSCHAFT ÖSTTIROL als Halter des Flugplatzes Lienz/Nikolsdorf bittet uns in einem Schreiben, gezeichnet von Obmann Edi Zuegg folgende Nachricht an alle Piloten im Raum Lienz, und vor allem an alle Gastflieger weiterzugeben:

"Es ist in letzter Zeit vermehrt vorgekommen, daß Drachenflieger und Paragleiter in unseren Flugplatzbereich (An- und Abflugsektor) unangemeldet eingeflogen sind und Landungen am Platz durchgeführt haben. Aus diesem Anlaß verweisen wir höflich auf die Luftverkehrsregeln - insbesondere § 56a - und ersuchen in unserem gemeinsamen Interesse um deren Einhaltung. Unangemeldete Luftfahrzeuge stellen im Flugplatzverkehr, insbesondere bei Starts von Flugzeugen und speziell bei Segelflugschlepps, eine außerordentlich große Gefahr für beide Teile dar, sodaß wir im Sinne der Vernunft auf sofortige Unterlassung appellieren."

Und was sagt Bruno dazu?

"Unsere Piloten erhalten ohnedies alle vor Flugantritt eine Einweisung, wo dieser Punkt eigens aufgeführt wird. Und Inhaber eines SOPI-Scheines oder des Deutschen B-Scheines sollten aber ohnehin wissen, daß jegliches Landen auf Flugplätzen, auch auf Privatflugplätzen, ausnahmslos verboten ist."

06. NACHBETRACHTUNG öSTERRE. STAATSMEISTERSCHAFT:

Zur Staatsmeisterschaft vom 13. - 16.4. 1990 in Sillian.

Es wurden 4 Durchgänge geflogen:

1. Maximal-Zeit 1 Stunde
2. Bojenflug von 2 Bojen, davon eine ca 200m über dem Startplatz, die zweite auf der gegenüberliegenden Talseite im Gleitflug zu erreichen.
3. Bojenflug von der Mittelstation aus. Reiner Gleitflug.
4. Schätzflug.

Christian Stöllinger meint dazu: "Die Aufgabenstellung war für eine Staatsmeisterschaft etwas zu leicht, und ich hoffe, daß dies bei der nächsten etwas besser wird. Dennoch haben sich die guten Piloten durchgesetzt und ich glaube, wir haben eine würdige Staatsmeisterin."

Sie heißt übrigens Andrea Amann und kommt aus Vorarlberg. (Zwischenfrage der aufmüpfigen Redakteurin an dieser Stelle: Hätte ein Mann gewonnen, wäre der Bewerb dann schwieriger gewesen?)

Zur Staatsmeisterschaft gibt es eine Nachbetrachtung unserer Clubkollegen Gernot Madritsch und Roland Willmann:

- ein optisch toller Eindruck vom Schwarm der Flieger, der 2 Stunden lang in der Luft gekreuzt hat
- noch im Gedächtnis geblieben ist der Absturz einer Pilotin ca. 1000 m mit Rettungsschirm und das Hinunterspiralen von Reinhard Unterholzner, um der Pilotin zu Hilfe zu kommen
- eine Ahnung von den Temperaturen in der Höhe erhielt man, wenn man das Frostauftauen der Pilotenhände und deren Leiden dabei miterlebte
- aufgefallen ist, daß gute Allround-Schirme im Vergleich mit den Hochleistungsschirmen gut abgeschnitten haben
- bemerkt wurden die sehr riskanten Flugmanöver bei falschem Anflug in geringer Höhe, die vielen "angelegten Ohren" im Landeanflug - professionell! Dabei entsteht ganz zu Unrecht der Eindruck, daß Schirmfliegen völlig ungefährlich sei und daß man "alles" machen könne - man vergißt sehr leicht, daß dies FLUGMANÖVER DER TOPPILOTEN sind!! Achtung vor falschen Schlußfolgerungen auf das eigene Können!

8. NÄCHSTER FLIEGERTREEE, dieser findet wann und wo statt?

ORT: Hotel Glöckelturm (Gastgarten)

Nicht vergessen ----- DATUM: Samstag, den 14. Juli 1990

ZEIT: ab 20 Uhr

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

Wußtet Ihr schon, daß.....

- seit dem 1. Juli 1990 eine gegenseitige Anerkennung von Scheinen mit der Schweiz besteht / doch nur SOPI - Scheine sind hier mit einbezogen.
- Gerber Andy bei den Kammerwahlen auf einer eigenen Liste kandidierte.
- am 30 April der Rettungs Hubschrauber gleich sechsmal an einem Tag wegen Flugunfällen nach Billian flog.
- bei der Feier 30 Jahre Sportflieger Club Lienz sowie zum traditionellen 1. Mai Schaufliegen des Modellflieger Clubs Lienz eine Formation Drachenflieger des 1. Ostt. D. u. GFC im Rahmenprogramm Landungen durchführte.
- zu Ostern ein Vega MX in einer Steilkurve einen Segelriß hatte, der Pilot mußte den Rettungsschirm ziehen und landete dabei sicher.
- auch mehrere Zephir CX Überschläge hatten, einer davon ereignete sich auch in Lienz, wobei es den Piloten erneut drehte, flog er einfach weiter und landete sicher (Swivel gebrochen)
- in der Ausgabe der Kleinen Zeitung vom 14 April als Titelstory folgendes zu lesen war. - Fluglehrer wegen schwerer Körerverletzung vor Gericht -
- bei den letzten beiden Fluglehrerkursen Piloten teilnahmen, die nicht einmal ein Jahr einen gültigen Sonderpilotenschein hatten.
- ab sofort die Möglichkeit besteht, mit dem Taxi zum Start Kollnig zu gel. Bei mindestens 3 Fahrten am Tag beträgt dann der Preis öS 160.- pro Fahrt.
- Hrouda Joachim zu Ostern mit seinem ITV - Saphir vom Steiner Mandl aus nach Huben flog.
- in den Monaten April, Mai mehrere Streckenflüge von über 100 KM von Lienz aus durchgeführt wurden z.B. Lienz - Spital - Matrei - Lienz.
- der DHV die Sektion Hängegleiten des DAeC übernahm, mittlerweile soll der Beschuß schon wieder rückgängig gemacht worden sein.
- die Clubmitteilungen diesmal sehr umfangreich und lesenswert sind, weil sich gleich mehrere Fliegerfreund zu Wort gemeldet haben.

?? WAS, WANN, WO?

Drachen und Gleitschirm Fest (Lienz)

2 September 1990

Dolomitenmann Extrem Bewerb (Lienz)

9 September 1990

Nächster Sonderpilotenkurs (Lienz)

1 bis 4 November 1990

10. WORÜBER MAN SPRICHT: Unfallberichte von Hussek Willy und Neuner Christian zur gefälligen Kenntnisnahme...

Unser Clubkollege Willy Hussek aus Wien schreibt uns zum Unfall von Niki Stephan am Karfreitag:

"Wie kam es zu diesem Unfall? Niki und ich starteten am 13.4. um 13 Uhr vom Steinermandl. Ich erwischte in Höhe Bergstation einen Bart, gewann rasch Höhe und befand mich zum Zeitpunkt des Unfalls ca. 700 m ü/Grund. Niki, der kurz nach mir gestartet war, wollte ebenfalls in diesen Bart einsteigen. Er flog seinen Nova CXC bereits relativ langsam und geriet in ca. 150 m ü/Grund beim Versuch einzudrehen in eine Negativkurve. Die Spiralbewegung konnte er rasch beenden, dabei schoß der Schirm jedoch stark nach vor. Er dachte daran, die Reserve zu ziehen, meinte dann doch den Schirm unter Kontrolle zu bringen. Die extremen Nickbewegungen des Schirms konnte er aber nicht mehr stoppen, und nach ca. fünfmaligem Pendeln schlug er auf der Piste ca. 100m ober der Sessellift-Talstation auf, just in dem Augenblick, als der Schirm wieder nach vorn abkippte.

Die Hauptursache war sicher, daß zu langsam geflogen wurde - bei nur zu 2/3 gezogenen Trimmern!!!. Dies wird jedoch meines Erachtens durch die extreme

Trimming des Nova CXC provoziert, sodaß die Schuld zu 85% beim Schirm und zu 15% beim Piloten zu suchen ist. Die bekannten Turbulenzen im Bereich der Bergstation an thermisch aktiven Tagen haben die Reaktionen des Schirms zusätzlich begünstigt, sind aber sicher nicht der Grund für den Absturz.

Zusätzlich möchte ich noch kritisch anmerken, daß trotz der an diesem Tag zahlreich anwesenden Piloten keiner den Unfall beobachtet hat, obwohl der Vorgang vom Startplatz aus einwandfrei zu sehen gewesen war. Dies soll keine persönliche Kritik an irgendjemandem sein. Aber es scheint, als ob die meisten Piloten in der Vorstartphase so sehr mit sich selbst beschäftigt sind, daß nichts mehr registriert wird. Liegt das vielleicht an mangelnder Sicherheit? Tatsache ist jedenfalls, daß Niki nach dem Absturz noch 15 - 20 Minuten am Boden liegen blieb, dann trotz der Rückgratverletzung seinen Schirm packte, zur Seilbahn ging, zu Tal und selbst mit dem Auto ins Krankenhaus fuhr.

Für mich war die Situation, den Unfall zu beobachten und zur Untätigkeit verurteilt zu sein, echt beklemmend.

Niki wurde nach Wien überstellt, dort operiert - er wird voraussichtlich Mitte Mai das Krankenhaus mit einem Korsett verlassen können. Die Operation wurde notwendig, weil sich Teile des ersten Lendenwirbels nach einem Bruch auch noch verschoben hatten. Es geht Niki nach der Operation den Umständen entsprechend gut, und er läßt alle Fliegerkollegen herzlich Grüßen. Von mir ebenfalls liebe Grüße an die Flieger. Bis bald. Willy."

Ein weiterer Unfallbericht kommt von unserem Fliegerkollegen Christian Neuner aus Innsbruck:

"Am 21. April stürzte ich mit einem Vorführ-Hängegleiter Modell Zephir CX der Firma Bautek bei Mösern/Telfs ab. Am Startplatz ist eine Startrampe vorhanden, und die meteorologischen Verhältnisse waren als ideal einzustufen. Der Hängegleiter kam mit Bahn Express direkt aus einer Flugschule in OÖ. Es waren keine Transportschäden zu erkennen. Nach dem Aufbau und Gerätecheck stellte ich folgende Mängel fest:

- * rechte Trapezseitenstange leicht verbogen
- * Betriebsanleitung fehlend

Eine Betriebsanleitung hatte ich zuvor schon direkt von der Fa. Bautek zusammen mit anderen Unterlagen erhalten, und die Deformation des Steuerbügels war so gering, daß ich für einen Flug keine Bedenken hatte.

Start bei idealem Hangaufwind. Gute Startphase. Plötzlich lenkte das Gerät in eine Rechtskurve und ließ sich trotz Gegensteuern nicht mehr korrigieren. In dieser Kurvenlage streifte ich eine Baumkrone und stürzte ab. Laut Aussage von anwesenden Piloten war die Startgeschwindigkeit ausreichend, auch gab es keine Windböen. Ich zog mir dabei eine Schulterprellung und eine Gehirnerschütterung zu. Nach 4 Tagen Klinik begann ich mit meinen Ermittlungen: Für den Händler war der Fall klar: Geschwindigkeit zu langsam. Von der öö Flugschule kam nach längerem Hinterfragen heraus, daß beim letzten Flug der Pilot eine "harte" Landung gehabt hätte. Bei meiner Urgenz beim Händler gab dieser an, der Hängegleiter sei nur aufgebaut und am Übungshang einmal eingeflogen worden.

Information dazu seitens des BAZ: (Herr Dundler)

- * Hängegleiter unterliegen keiner Routineinspektion. Das heißt, jeder Gerätehalter ist selbst verantwortlich für sein Gerät, darf es selbst reparieren.
- * Das BAZ untersucht Hängegleiter nur dann, wenn ein Serienfehler vermutet wird bzw. vorliegt.

Mein Aufruf an alle Hängegleiterpiloten: Wenn mit einem fremden Hängegleiter etwas passiert (Crash, fällt vom Autodach usw.), so informiert den Besitzer davon oder legt eine kurze Meldung in den Packsack. Größte Vorsicht mit Vorführgeräten! Am besten vom Händler vorfliegen lassen, auch wenn das Gerät noch so neu sein sollte!"

Die Club Info sind dazu da, Kommunikation und Information zu fördern. Wir bitten Euch nach Durchlesen der Clubmitteilungen, die Info an Bekannte und Interessierte weiterzuleiten, genauso seid Ihr dazu eingeladen, Erlebnisberichte aber auch kritische Themen hier zu veröffentlichen.

07. EINFACH ZUM NACHDENKEN:

Ein Flug.

Hautnah-Bericht von Wolfgang Rettner.

Am Montag, 30.4. stehen wir bei wunderoptimalem Wetter und leicht elektrisierter Stimmung am Kollnig. Ganz rechts Peter auf Swift 42, darüber in steigbereiter Pose Roland auf Easy "sprunggetestet" und vorne Jim als Testpilot. Beobachtend im Hintergrund Mutter Gerda und Stefan als Chauffeur und Bodenpersonal.

Jim hechtet vom Boden weg, Richtung Postleite - speedrun. Jetzt ich. Nach einem Abbruch schweben wir in Grashalmhöhe ab. Wieder einmal wollte ich schon in der Luft sein bevor noch richtig gestartet. Keine optimale Vorstellung. Schon auf dem Weg Richtung Graben sehe ich den startbereiten Drachenfliegern ins Auge. Ein Blick zurück - Peter kommt, und Rollo gleich hintennach. Der Zug am Sitz ist ununterbrochen optimistisch. Jetzt schalte ich das Vario ein. Es geht hinauf - hinauf - und nur hinauf. Peter zeigt an, Rollo dreht schon ab. Ein Zephir zieht eine große Runde um mich herum. Eindrehen. Ein Blick hinunter aufs Ebnerfeld: Eine nach der anderen dieser eleganten Sicheln lässt den Boden unter sich wegkippen.

Suche nach Peter. Er ist weit draußen. Zu zweit drehen wir auf, verständigen uns mit Blicken. Faschingalm - die Autos winzig. Es wird immer stiller. Es wird immer kälter. Keine Handschuhe, keine Brille - das sind die idealen Voraussetzungen. Nur noch ein Finger hakt sich in den Steuerschlaufen ein beim Kreisen. Schober - Dolomiten - der Rauchkofel ein Hügelchen - Triglav - Karawanken. Teufel. Ich schreie. Daß die Schleinitz so klein sein kann. Diese Stille, in der es nur strömt, diese eigene Stille und die Miniatur des Vertrauten unten - das macht dich riesiggroß. Ich beschließe, in wärmere Temperaturschichten abzubauen. Über Nußdorf spüre ich meine Hände wieder. Das tut gut - jetzt will ich ganz hinunter - da fällt mir ein: In der Früh noch gesagt, daß, wenn hoch genug, der Schirm heute getestet wird. Jetzt, mit 2000 über Grund - ideal. Nichts kann schiefgehen. Blick hinunter - eine gewisse Erregung kontrolliere ich kühl. Zuerst will ich aber den vertrauten Landeplatz erreichen. Dann "Ohren angelegt" einmal links, und einmal rechts, und beidseitig, und rechts, und links. Tadellos! Das macht ja richtig Spaß. Die Kappe ist wie ein Brett. Griff in den Tragegurt. Zug. Ich bin ängstlich und verwundert, weil a) der Flügel auch mit beiden Händen einseitig nicht zum Einklappen ist, und b) weil ich diese enorme Kraft spüre, die mich da in der Luft hält. Pause. Geradeaus, Blick hinunter und Positionskorrektur schön über dem Landeplatz.

So, einmal mußt du es ja ausprobieren, und zwar am besten gleich! Daß ich keine Ahnung habe von dem, was ich da mache, weiß ich erst später. - Langsam stelle ich den Flügel auf. Unerträglich. Neugier und Angst streiten sich. Instinktiv lockere ich und nehme normale Fahrt auf. Leichtes Pendeln. "Nervenkontrolle". Du Memme, wenn nicht jetzt, wann dann? - Konstant "durch". Am K-Punkt zwinge ich mich, auch die letzten Zentimeter noch herauszupressen. Sekundenbruchteile später weiß ich, was ich NICHT hätte tun sollen! Aus dem Blickfeld verschwunden, mit durchhängenden Leinen gehen wir in den Rückwärtsfall!. Es ist zwar jetzt keine Zeit zum Denken, aber die Gewißheit, der Situation nicht mehr gewachsen zu sein, ist schon frustrierend. Und jetzt mache ich den größten Fehler: Bremse in Schulterhöhe und schon sehe ich die Welt einmal anders. Wir betrachten uns in vertauschten Rollen, abschätzend, bevor das Schicksal, oder ist es die Schwerkraft? - mich zwingt, elegant Schwung zu holen. Chance habe ich jetzt keine mehr - das Ende ist ungewiß. Ihm macht es

Spaß, mich aufzufangen, aber im Augenblick kann ich eine gelb/rosa Perspektive wirklich nicht gebrauchen. Beleidigt rüttelt er mich durcheinander. Die für mich Piloten (oder bin ichs nicht mehr) sinnvollere Ordnung hat mich wieder. Dankbar befreie ich mich aus würgenden, eingedrehten Gurten und konzentriere mich auf die normale Fluglage. – Aber so billig kann ich mich nicht davonstehlen: Die, wie ich dachte, erholsame Spirale entpuppt sich als hinterhältiges Manöver meines gereizten Partners. Der Frustration ist groß, meine Sinne werden weiter gespannt. Halbrechts, nämlich dort wo die Leinen frei die Luft zerteilen sollten, realisiere ich ein kopfgroßes Knäuel voll von Knoten und Schlingen, die meine stolze Kappe in eine verschrumpelte, verkrampfte Haltung zwingen.

Voller Hoffnung beginne ich mit dem Entwirren, auch wenn ich über die Fruchtlosigkeit dieses Unterfangens erst später Bescheid wissen sollte. – In diesem Fall, etliche unfreiwillige Umdrehungen mit Blickrichtung Erdboden, weiter – als mir klar wird, daß das zum Trennen benötigte Messer nicht griffbereit ist. So kommt man also zum Rettungsschirmwurf...
Kurz und nüchtern checke ich die Randbedingungen: 600m – warten, um Landepunkt einzugrenzen? oh diese Spirale (bei vollem Gegenbremsen) – halte ich noch durch?
Besser nicht warten. Besser jetzt als nie...

Ein Griff, und ich werfe das Päckchen mit einer Selbstverständlichkeit, als hätte ich nie etwas anderes getan. Dann ist nichts mehr. – Da ist nur noch ein zeitloser Moment Nichts. Ein ewiger Moment. Du bist, du bist gewesen, du wirst sein. Wie das ist mit diesen unendlich intensiven Sekunden, wird mir später Jim sagen. Und ich weiß es – es ist wunderbar.
Vorerst ist jedoch erneute Nervenbeanspruchung angesagt – ein Blick nach unten – und Angst – und gräßlicher Streß! Die Stromleitung! Liebliche Orientierungshilfe im kontrollierten Landeanflug, zieht sie mich jetzt magisch an, und an, und an. Angst Angst Angst. Und dann: "Aha, so ist das also". Aber ich will nicht! Ich will nicht in diesen Zeitungen verbraten werden! Blick zum Windsack. Scheiße. Höhe 500. Kann ich mit meiner Schirmruine noch irgendwohin steuern? Nein, mit diesem Sinken komme ich keiner drüber noch weg. Aber ich will nicht in die Leitung – Schirm einholen. Treibt es mich wirklich weg? Ganz vorsichtig frage ich, aus Angst vor Enttäuschung. Ja, ich glaube, es geht jetzt gut. Noch 200 m. Ich sehe Jim und Roland und noch ein paar Freunde laufen. Das tut unendlich gut. Ich bin glücklich.
Es ist gut ausgegangen.

Es hat "gepaßt" (Sigi). Es hat keinen Sinn, zu fragen, was wäre, wenn gewesen... Sagen kann man, daß diese Situation entstanden ist aus technischer Unwissenheit, und daraus folgender Unfähigkeit zur richtigen Reaktion, gepaart mit Überschätzung des eigenen Könnens.

Ich weiß jetzt, was Bruno immer gemeint hat und immer predigt.

Ein Faß Bier für alle beim nächsten Drachenfest. – Laut Frank Tuschkä war dies der erste Fall von nicht vollständigem Wiederöffnen. Ich bin schräg durch die Leinen gefallen. Bei 5 Leinen war die Ummantelung vollständig durchgescheuert. – Meine Risikobereitschaft ist jetzt eine andere geworden, und das Fluggefühl ist ein vollständig Neues.

"Gut Land"