

1. Osttiroler Drachen- und Gleitschirmfliegerclub

CLUBINFORMATIONEN! Nr. 52

AKTUELL,
INFORMATIV,
OBJEKTIV!

Erscheinung vierteljährlich.

Lienz, im Juli 1991

00. In eigener Sache
01. Unfälle im letzten Quartal
02. Rettungs Demo
03. Modellfliegertreff
04. 50 Jahre Blasisker Sepp
- 05.
- 06.
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
Dolomiten Str. 24

Para Referent: Blasisker Josef
Erste Auflage: Juli 1979

Kopien: Fa. Herlango

Auflage: 110 Stk. 4x im Jahr

Info Schluß: 28. Sept. 1991

Verantwortlich: Girstmair Bruno

Mitgliedsbeiträge:

Aktive öS 700.- Passive öS 400.-

Bankverbindung:

Lienzer Sparkasse 0011-27 76 39

Telephon:

04852 / 65694 Landeplatz

Fliegertreff:

Hotel Glöckelturm

00. IN EIGENER SACHE:

Flugplatz Lienz Nikolsdorf: In der letzten Aprilwoche veranstaltete der Segelflieger Club die Tiroler Landesmeisterschaften. Aus diesem Anlaß wurde dem Ostt. D. u. GFC mitgeteilt, daß erhöhter Schleppbetrieb zu erwarten sei, und daher die Piloten aufgefordert werden, besonders aufmerksam zu fliegen. Sonntag den 28 April kam ein Anruf von Manfreda Manfred, daß wieder ein Drachenflieger neben der Landepiste gelandet sei, dieselbe Beobachtung machte auch Zojer Bernhard, der gerade auf einem Streckenflug von der Emberger Alm aus nach Lienz war. Wie er uns mitteilte, sah er einen weiß gelben Magic über dem Platz Höhe abkurven und dann neben der Piste landen. Warum, wird wohl in Rätsel bleiben. Übrigens wurde vom Segelflieger Club der Gendarmerieposten Dölsach verständigt und der Pilot angezeigt. Manchmal kann man den Eindruck nicht losbekommen, daß manche Piloten nur so eine Sprache verstehen - leider - da ansonsten unter allen Luftsportarten Harmonie herrscht und daß ein Pilot angezeigt wird, eigentlich total unüblich ist.

01. UNFÄLLE IM LETZTEN QUARTAL:

Hängegleiter Absturz im Bereich Dölsach. Wir entnehmen dem Osttiroler Boten: Hängegleiter landete in Baumgruppe. Der 43 jährige Betriebswirt Klaus Wennig aus Leverkusen startete am 11 April um 14 Uhr 30 zu einem Streckenflug von der Emberger Alm in Richtung Matrei. In Görttschach geriet er mit seinen Fluggerät in Turbulenzen. Der Hängegleiter überschlug sich, wodurch die Seitenverstrebungen abbrachen. Dem Piloten gelang es den Rettungsschirm zu ziehen. Schließlich landete er in einer Baumgruppe am Görttschacher Berg. Wennig zog sich nur eine Schürfwunde an der linken Kinnseite zu. Am Fluggerät entstand Totalschaden.

Am Sonntag den 12 Mai landete ein Münchener Gleitschirmflieger in einem Baum, er unterschätzte den starken Westwind und wurde abgetrieben. Wie immer war das größte Problem nach einer Baumlandung die Bergung des Gleitschirmes, was oft gefährlicher ist als die Landung selbst.

Am Donnerstag den 30 Mai kam eine Münchner Pilotin bei einem Probeflug mit einem Edel Corvette nach dem Start in den Sackflug und landete unterhalb des Startplatzes Kollnig - Grund zu starkes Anbremsen des Schirmes - (aus der Sicht der Pilotin ein Black out)!

Eines unserer Clubmitglieder hatte einen Knoten in den Fangleinen und mußte deshalb unter dem Start notlanden. Auch anderen Piloten unterlief dieses Mißgeschick, was zu Notlandungen führte aber unter den anderen Piloten kaum noch auf Notiz stößt... Ein Matreier Pilot hatte beim Landeanflug zuviel Geschwindigkeit, kam in Vorwärtsfall und brach sich dabei den Fuß. Auch unser Boß hatte Glück im Unglück-beim Landeanflug eine kleine Unaufmerksamkeit, zu früh angebremst, dann wieder losgelassen und schon war eine Verstauchung des Fußes die Folge. Tom Selleck bemerkte unmittelbar nach dem Start, daß die Steuerleine festgeknotet war - Notlandung unterhalb des Startgeländes .

Am 29 Juni stürzte Roesenberger Bernd mit seinem Phantom 45 in Höhe Beheim Hütte ab. Zum Zeitpunkt herrschte starker Westwind, als plötzlich die linke Seite, dann die rechte äußere Seite einfiel. Der Schirm ging in eine starke Spiralbewegung, teilweise schoß die Kappe über 80 Grad nach vorne, gleichzeitig starker Höhenverlust. Mit starken Vollkreisen gings dem Boden entgegen, der Pilot konnte den Schirm nicht mehr stabilisieren und schlug aus einer Kurve heraus auf dem Boden auf. Dieser Unfall wurde von mehreren Piloten gesehen und gleichzeitig mit einer Video-Camera, die am Helm des Piloten war, gefilmt. Der Pilot wurde mit Serienrippenbrüchen und einer Wirbelsäulenstauchung in das Krankenhaus gebracht, er ist bereits auf dem Wege der Besserung. Zu erwähnen wäre noch, daß derselbe Pilot in einer gleichen Situation vor 2 Wochen war, hier aber das Gerät noch stabilisieren konnte-aber wie immer verdrängt man solche Vorfälle und fliegt locker weiter, als wäre gar nichts vorgekommen!

Jedesmal wenn der Hubschrauber vom Krankenhaus aus zu einer Bergung fliegt, hofft man insgeheim, daß kein Pilot abgestürzt ist. Am Mittwoch 3 Juli Vormittag flog wiederum der Hubschrauber Richtung Zettlersfeld, als gleichzeitig ein Anruf kam, daß ein Gleitschirmflieger am Lackenboden abgestürzt sei. Nichtsahnend ging der Flugbetrieb weiter. Irgendwie machte ich mir Gedanken, daß der Hubschrauber nicht mehr zurück ins Tal flog, da sonst eine Bergung relativ schnell erfolgt. Thomas, zufällig anwesend am Landeplatz, tätigte einen Anruf in der Flugeinsatzstelle Nikolsdorf, um genaueres zu wissen-dann fiel es sofort wie Schuppen von den Augen, der Pilot sei tot. Im ersten Moment unfassbar, waren doch die Wind und Wetterverhältnisse mehr als ideal. Die nächste Frage, was ist passiert. Wie Augenzeugen berichteten, flog der Pilot vom Steiner Mandl aus gerade hinaus, als nach 2 Kurven die gesamte rechte Seite hochklappte, und dabei der Pilot senkrecht nach unten stürzte und aufschlug. Er erlitt einen Genickbruch und war

sofort tot. Ein zufällig anwesender Schweizer Gleitschirmflieger, dessen Sohn Videoaufnahmen drehte, filmte die Startvorbereitung bis zum Absturz. Nach Auswertung der Videoaufnahmen sah man eindeutig, wie nach zwei Kurven die rechte Tragegurtseite einfach hochklappte. Erste Vermutung Tragegurt / Karabiner / Ringglied oder Fangleinenbruch. Nach Untersuchung von Gleitschirm und Gurtzeug wurde folgendes festgestellt: Karabiner okay, Tragegurt okay, Ringglieder / Fangleinen / Gurtzeug alles in Ordnung. Wie konnte es dennoch zum Absturz kommen. Wie uns der Hubschrauberpilot bestätigte, Filmaufnahmen zeigen dies ebenso, war der Pilot, als er aufgefunden wurde, nur mit einem Tragegurt am Karabiner verbunden, der zweite lag weiter weg vom Piloten. Der rechte Karabiner war offen und hatte im Schnapphaken Erdreich dazwischen.

Vermutung: Es gibt möglicherweise zwei Varianten. Einmal, der Karabiner wurde offen zuge dreht. Oder der Tragegurt wurde im Schnapp-Haken eingehängt. Der Pilot startete einwandfrei, hierbei wurde der Karabiner bereits querbelastet, und flog dabei ca. 2 Minuten geradeaus. Möglicherweise sah der Pilot sein Mißgeschick und wollte schnell runterkommen, dabei drehte er zwei steile Kurven. Bei diesem Vorgang kommen starke Zentrifugal plus Drehkräfte auf den Karabiner zum Tragen, dabei rutschte der Karabiner in Längsrichtung, und der Tragegurt konnte durch den nicht geschlossenen Karabiner herausrutschen. Bedingt durch starken Höhenverlust, eventuell Schock war der Pilot nicht mehr in der Lage, sein mitgeführtes Rettungsgerät zu ziehen! Gerhard Karil

war auch Mitglied unseres Club's wir verlieren durch Ihn einen sympathischen unaufdringlichen Freund.

02. RETTUNGSSCHIRM DEMO AM TRISTACHERSSE:

Für Sonntag, 30. Juni wurde erstmalig endgültig der Termin für eine Rettungsdemonstrationsöffnung (was für ein Wort!) festgelegt. Wir trafen uns bereits um 8 Uhr am Landeplatz, dann ging's hinauf zur Seewiese. Letzte Vorbereitung, Überprüfen der Schwimmwesten, Neoprenanzüge, der Schirme etc. Mit 3 Taxis der Fa. Geiger (300.-pro Fuhre!) weiter zum Startplatz unter der Dolomitenhütte. Bernhard und Bruno unterwegs mit dem eigenen Auto, da Bernhard mit dem Drachen eine Öffnung demonstrieren wollte. Es war eine Freude zu sehen, daß an die 17 Piloten kamen, um dieses Spektakel live mit-zumachen - danke nochmals. Am Startplatz angekommen, herrschte leichter bis mäßiger Rückenwind. Da in der Höhe die Nordwest-Strömung weiter vorherrschte, war an ein Starten nicht zu denken. Trotzdem versuchte ich in einer guten Windphase einen Start. Ich kam gut frei, doch der Nordwest drückte stark und es hieß kurz entschlossen einparken zwischen Hochspannung und Bäumen. Wahrscheinlich ein abschreckendes Beispiel für die anwesenden Piloten- oder ich mußte mich einfach als Winddummy opfern....

Wir fuhren wieder in das Tal und machten "Erfahrungsaustausch" in der Waldschenke, die Wasserrettung war ebenfalls eingeladen, die selbstlos Ihre Freizeit opferte - nach Gruppenphoto und schwingenden Reden wurde vereinbart, nächsten Sonntag einen neuen Versuch zu wagen. Am Sonntag, 7 Juli war es wieder so weit: Hochdrucklage, hochsommerliche Temperaturen und ideale Windverhältnisse, doch ein wenig Enttäuschung, als nur 4 Piloten anwesend waren, zumal alles organisiert war, von der Wasserrettung bis zu Tirol Heute - aber was soll's, man muß im Leben eben seinen eigenen Weg gehen, auch ohne die anderen... . Auffahrt zur Seewiese, dann umziehen, letztmaliges Überprüfen der Ausrüstung, dann hinauf zum Startplatz. Auflegen, Checken, Funk-

kontakt aufnehmen - Wasserrettung ist einsatzbereit, die Video-cameras auf Position, Wind okay, wieder Überprüfen der Ausrüstung, dann entschlossen starten - und schon bin ich frei. Die ausreichende Höhe, die Sicherheit geben würde, fehlt. Mit geringer Höhe schwebte ich über die Bäume hinweg, immer Notlandeplätze im Auge, ein paar Heber, doch die ausreichende Höhe ist immer noch nicht erreicht. Nun sehe ich schon den Kreithof - wo ist der See... Da die Campingwiese, und da liegt dieser idyllische See. Mit ausreichender Höhe bin ich nun direkt über ihm. Höhe abbauen, Richtung halten wie besprochen, östlicher Teil des Sees, Wind einberechnen - und jetzt - ca. 100 Meter darüber heißt es ziehen! Es gibt kein Zurück mehr!! Ich halte das Päckchen in der Hand, werfe es nach hinten, sehe wie der Container sich öffnet - langsam geht der Schirm auf, bremst mich in der Vorwärtsgeschwindigkeit, schnell schießt die Kappe nach vorne unten weg, bleibt aber komplett offen. Blick nach oben zum Rettungsschirm - beruhigend die Riesen-Kosteletzky-Fläche offen über mir, dann plötzlich kollabiert der Gleitschirm, dreht sich um die Hauptleine, doch mein Rettungsschirm befindet sich weit über dem kollabierten Gleitschirm - keine Gefahr! Es geht nun unbarmherzig dem Boden entgegen, es bleibt mir genügend Zeit zu überlegen, wie ich mich auf eine "Wasserung" vorbereiten kann, dann Füße zusammen und ich tauche ein, ich verschwinde komplett unter Wasser, nur keine Panik, wo sind die Leinen, gut daß ich eine Schwimmweste an habe, Karabiner öffnen, Gabelleine lösen und Traggurte entfernen - doch die Wasserrettung ist schon da und gibt einem ein Gefühl der Sicherheit. Der Rettungsschirm ist bereits unter Wasser, auch der Gleitschirm hat sich schnell mit Wasser gefüllt, wahrscheinlich wäre es ein sinnloses Unterfangen, den Schirm ohne Wasserrettung bergen zu wollen. Dann ziehen wir beides an das Ufer.

Über Funk wird der Start freigegeben für Zojer Bernhard, ein Polaris Delta muß herhalten. Bernhard zieht Kreise, baut Höhe ab, kommt immer tiefer. Jeder wartet auf die Öffnung. Erst in ca. 60 Meter zieht Bernhard den Schirm, schnell öffnet sich die Kappe, der Drachen sinkt nach vorne weg, alles geht sehr schnell, er versucht mit den Füßen in die Basis zu steigen und schon erfolgt der Aufprall im Wasser. Er schlägt sicher mit einer Sinkgeschwindigkeit

keit von ca. 10 m/sec auf und sofort sinkt der Drachen kopfüber im Wasser ab. Die Wasserrettung sofort zur Stelle, sichert Drachen und Pilot, öffnet Karabiner, um den Piloten vom Gerät zu trennen, was im Notfall wohl die wichtigste Aufgabe ist. Auf jeden Fall würde der Drachen sofort versinken, wenn nicht Auftriebskörper angebracht wären, wie Schwimmer oder Schwimmwesten. Auch die Segelzwischenräume füllen sich sofort mit Wasser, es bildet sich auf keinen Fall eine Luftblase wie es in vielen Büchern sehr theoretisch zu lesen ist. Auch beim Gleitschirm füllen sich die Kammern sofort mit Wasser.

Nun wäre Magnus an der Reihe, doch mit seinen UP - Easy wäre er keinesfalls über das flache Startgelände hinausgekommen. Er versucht sein Schicksal nicht, und fällt die überzeugende Entscheidung, nicht zu starten.

Als letzter Pilot startet Wurzacher Hubert aus Prägraten mit seinem ITV Saphir. Er bot dem morgendlichen Seepublikum erst einmal eine spektakuläre Flugdemo: angezogene Ohrwaschln, Frontstall und B-Stall, einige Spiralen auch noch dazu, jedenfalls sah man einiges - Als der Pilot den rettungsschirm zog, war er auf der westlichen Hälfte des Sees, ziemlich tief, in etwa 60m Höhe. Auch dann ging alles sehr schnell. Markant, daß er viel Kraft benötigte, den Rettungsschirm zu ziehen - was im Ernstfall einen Zeitverlust bedeuten würde. Markant auch, daß sich das Rettungssystem dann - bedingt durch die kurze Hauptleine zwar relativ rasch öffnete, aber der Rettungsschirm unter dem Gleitschirm war, wobei der Rettungsschirm in eine Drehbewegung kam und der Fall in einer Drehbewegung im Wasser endete - schräger Aufprall des Piloten im Wasser. Wasserrettung, schnell zur Stelle, wieder eine souveräne Bergung von Pilot und Gerät.

Fazit:

Den stärksten Aufprall hatte sicher Bernhard zu verspüren, Wasser geschluckt hat er jedenfalls am meisten...

Also:

- kein Klettverschlußsystem verwenden - kostet Kraft und Zeit
- Fläche des Rettungsschirms hat natürlich Einfluß auf Sinken und Aufprallgeschwindigkeit
- wichtig auch, daß die Hauptschirmkappe (in diesem Fall der Rettungsschirm) über dem Gleitschirm ist, also eine lange Hauptleine ist gefragt, damit Rettungsschirm in seiner Wirkung nicht behindert ist.
- ganz wichtig auch die Kameraden von der Wasserrettung!! Nochmals sei's gepriesen, denn ... nicht alle Flieger sind auch Schwimmer! Außerdem ist eine Zusammenarbeit von zwei Vereinen mit unterschiedlicher Elementherkunft - Wasser und Luft - auch etwas Schönes, wie uns Andrea bestätigen wird...

03. MODELLFLIEGERTREFF 1. MAI:

Alle Jahre wieder lädt der überaus aktive Modellflieger Club zu einem Schaufliegen ein. Mit von der Partie auch unser Club, der im Rahmenprogramm durch Landungen von Drachenfliegern die lange Verbundenheit widerspiegelt. So wurde auch im heurigen Jahr eine gekonnte Vorführung geboten. Stars der Vorstellung: Zojer Bernhard, Ortner Christian und Girstmair Bruno. Heuer wurde auf unseren viel zu selten beflogenen Hausberg (Schloßberg) zurückgegriffen. Da am Hochstein noch Schnee lag, wurde der Start auf die Sternalm verlegt. Startplatz direkt unter der 12 KV Leitung, die Geländeneigung eher flach. Gefordert daher erhöhtes Laupensum bei richtiger Anstellwinkelwahl. Da fast kein Startwind zu verzeichnen war, hieß es volle Konzentration. Nach ein paar Soaringschleifen (Nullschieber) gings direkt raus über den Modellfliegerplatz. Bernhard setzte zum ersten Wing over an, dann der nächste, dann der nächste, dann der nächste.... Immer wieder vermittelt einem der Blick von der Vogelperspektive aus zu einem Wing over die Fantasie, in einer anderen Dimension zu sein. Christian, erst kurz

auf ein neues Gerät umgestiegen, flog wohl den elegantesten Stil. Ansonsten könnte bei den Zuschauern der Eindruck erweckt werden, es gäbe überhaupt nur einen aggressiven Flugstil. Spätestens 100 Meter über Grund hieß es erneute Konzentration, denn eine mustergültige Landung wird schließlich erwartet - und vor Publikum steht man allemal unter Erfolgszwang. Eine Toplandung wurde dann auch entsprechend mit Applaus quittiert, was einem Fliegerherz auch allemal ganz wohltut.

dann lud der Obmann des Modellfliegerclubs zu einem Gratis-Bier und Essen ein, wie immer folgten viele Gespräche und schließlich stellten alle einstimmig fest, das nächste Jahr sind wir wieder dabei.

04. 50 JAHRE BLASISKER SEPP:

das ist ein halbes Jahrhundert, wohl ein Grund zum Feiern, und Sepp läßt sich nicht lumpen, er läßt ein Zelt aufstellen, engagiert eine 2-Mann-Band und natürlich Bier. Da ohnedies das Bierdepot im Hintergrund lag, konnte nie ernstlich die Gefahr auftreten, einmal im Trockenen zu sitzen. Erste Befürchtungen, daß nur wenige der Einladung Folge leisten würden, sahen ein voll gefülltes Zelt. Die Stimmung stieg mit zunehmender Stunde und zunehmendem Bierkonsum,

als Veider Friedel zum Microphon griff und zu singen anfang, kam Oktoberfeststimmung auf, frenetischer Beifall und Zugaberufe erzwangen dann eine Draufgabe. Eine tolle zwanglose Atmosphäre rundete das ganze Geschehen ab. Sonst noch zu erwähnen wäre, daß die meisten der mitgebrachten Geschenke ausnahmslos alkoholischen Inhalts waren, ein Bungy Jumping von Österreichs höchster Eisenbahnbrücke war wohl der originellste Einfall. Wir werden dann live dabei sein, Sepp. Ein internationales Flair bekam die Feier durch Gäste aus Holland, Schweden u. Jugoslawien. Der Sekt floß bzw. schoß durch die Reihen, und als wir nach Mitternacht nach Hause fuhren, lagen die ersten Alkohol-Leichen schon vor dem Zelt. Wie lange die Feier noch anhielt, wird wohl ewig ein Rätsel bleiben. Es gibt niemanden, der sich noch genau erinnern kann..

08. NÄCHSTER FLIEGERTREFF: wir treffen uns diesmal beim Wurzel Sepp Ranach Alm Oberdrum

Ganz einfach zu finden, sagt Bruno, von Lienz aus über Patriasdorf nach Oberdrum, durch die Ortschaft hindurch, (Richtung Thurn), dann Kreuzung Schild Ranach Alm, links weg bis zu einem Wegschranken. Auto abstellen, anschl. Fußweg ca. 15 Minuten. Für Angsthassen - Kartoffelkäfer und andere, die sich in der Nacht fürchten, meint Bruno - bitte Taschenlampen mitnehmen, Batterie sollte auch drinnen sein...

Datum: Samstag den 13. Juli 1991

Um 19 Uhr - und bitte pünktlich, Bruno.

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

Wußtet Ihr schon daß.....

- in der Juni Ausgabe des DRAMA der Startplatz Kollnig (Ebenerfeld) als Startplatz für Drachenflieger beschrieben wurde.
- laut einer Umfrage die gefährlichste Sportart das "Reiten" ist hier ereignen sich scheinbar die meisten tödlichen Unfälle.
- die neueste ICAO - Karte für öS 165.- incl. Mwst. erhältlich ist, und zwar in A - 1090 Wien Spittelauer Lände 3
- die Flash Demonstration wegen eines Winter bzw. Kälteienbruches zum Opfer fiel, ein neuer Termin wurde dann auf Ende Mai gesetzt.
- eine Baumlandung mit glimpflichem Ende sich ereignete, am Sonntag den 12. Mai; ein Münchener Gleitschirmpilot unterschätzte den starken Westwind.
- ein Gleitschirm Pilot von Innsbruck aus bis in das Engadin geflogen ist, wahrscheinlich Weltrekord 114 KM.
- es in Österreich Schulen gibt, die schon für die Grundausbildung von Piloten per Bescheid eine fliegerärztliche Untersuchung vorge schrieben bekommen haben.1

- Wenn es das Lokal Pfeife noch geben würde, dann würde man wahrscheinlich den Dellacher in der Pfeife rauchen, so Roland.
- es ist schon ein Trauerspiel, daß man im "Macho Club" als Frau nicht anerkannt wird - nur weil I a Frau bin - so Gerda.
- gerade die Superprofis, die um 8 Uhr fliegen, Sprüche schwingen, z.B. Du landest ja viel zu weit entfernt, Du hast den Wind nicht berücksichtigt etc. -ein Thema für die nächste Clubversammlung.
- nach 2 Gerätebrüchen (Pamir Bautek) der Hängegleiter vom DHV laut Fax Nachricht mit 1 Juni gesperrt wurde.
- die Deutsche Liga wieder auf der Emberger Alm Ihr Trainingslager au geschlagen hat, teilweise tummelten sich an die 200 Piloten herum.
- Huber Martin mit seinem Apex 120 am 31 Mai von Lienz nach Greifenburg geflogen ist, er hat im Herbst letzten Jahres mit dem Fliegen begonnen.
- die Woche nach Pfingsten wahrscheinlich die Hammerwoche im heurigen Jahr war, zahlreiche persönliche Streckenrekorde wurden geflogen.
- der heurige Clubausflug zu Monte Cucco für die erste Septemberwoche geplant ist, genaueres bei der kommenden Clubsitzung.
- Clubmitglieder sich zum Abendessen in einem Lokal verabreden und dann unglücklicherweise gerade die Leute antrifft, die man eigentlich nicht treffen wollte, aber man ist eben Diplomat!
- die Flugschule Zillertal in den Konkurs zu gehen sich anschickt, zahlreiche Hyänen aus der Branche sich nun um den Nachlaß / Standort streiten.

??? Was, Wann, Wo?

Sonderpilotenschein (Lienz) 27 Okt 1991	Safety Seminar (Tristachersee) 08 September 1991	24 bis
Drachen u. Gleitschirm Fest 25 August 1991	Saisonabschlußfliegen (Postleite) 06 Oktober 1991	
Dolomitenmann 1 September 1991	Clubausflug (Monte Cucco) 01 bis 08 September 1991	

10. WORÜBER MAN SPRICHT: Gleitzahlverhältnistestflug:
(wieder so ein schönes Wort)

Sonntag 9 Juni. Der Himmel war total abgeschirmt und geradezu einladend für ein Vergleichsfliegen. An den Start gingen Edel ZX, Apex 120, Flash 51, Falhawk Neo 10,5, ITV -Rubis, Genair, Bicla wobei die 3 letztangeführten chancenlos waren, und es auch wußten.
Es wurden 2 Flüge absolviert, um Zufälligkeiten auszuschließen, gestartet wurde vom Startplatz Kollnig aus mit Ziel Pfarrsiedlung, zumindest die Richtung dorthin. Als Vorgabe galt, sowohl beim Start als auch in der Flugphase ohne Anbremsen zu fliegen, eventuell bei der Landung anbremsen war erlaubt. Die eindeutig beste Gleitleistung wurde mit dem Flash 51 erflogen, gefolgt von Apex 120 und Edel ZX. Zu erwähnen noch, daß es sich hier ausnahmslos um Seriengeräte handelte und nicht um getunte Wettbewerbsschirme. Die zurückgelgte Strecke umfasste also die Distanz vom Start Kollnig aus bis zur Auffahrt Tristachersee-Hotel Laserz (also andere Talseite), was sicher einem Gleitzahl-Verhältnis von mehr als 1:7 entspricht. Sepp will nun nach Rücksprache mit dem Edel-Boß noch eine Herausforderung haben, da er mit falsch gezogenen Trimmern geflogen ist, also Sepp, einer muß der Beste sein!

Der Startplatz Kollnig kurz vor der Sperre!
Mit solcher Aussage kamen Stefan und Rudl vom Start herunter zum Landeplatz. Wiedermal wurde ein Weidezaun von Gastfliegern umgeflogen, und statt ihn zu reparieren oder zumindest den Bauern davon in Kenntnis zu setzen, wurde erneut gestartet, um dann sich klammheimlich aus dem Staub zu machen. Zumal ein Eintrag in das Flugbuch fehlt. Nun hieß es handeln, um nicht verhärtete Fronten vorzufinden. Roland, Bruno und Helmut führten die Verhandlungen, in freundlicher Stimmung wurden die Probleme erörtert und klar kam dann zum Ausdruck, daß der wirtschaftliche Aspekt im Vordergrund steht, d. h. im Klartext, daß durch entsprechende finanzielle Entschädigung alles möglich!

ist; sogar ist an ein Wiederzulassen der Hängegleiter am Start Kollnig gedacht. Die Verunreinigung (Schafscheiße) am Startgelände wird durch gezielte Absperrung für das kommende Jahr in den Griff gebracht. Auch hier muß man kompromißbereit sein, denn wer ist von uns schon daran interessiert, den Startplatz zu mähen - auch das muß getan werden, und dazu sind die Schafe allemal noch gut....

Das Thema Zettlersfeldbahn kommt nicht zur Ruhe. Da am Samstag, 17 Juni die Saison wieder begann, war es notwendig, eine Regelung zu treffen die den gesamten Flugbetrieb in geordneten Bahnen ablaufen läßt. Da meine letzten Verhandlungen mit Herrn Dellacher (noch vor der Wintersaison) kläglich scheiterten - hier wurde bereits versucht, eine einvernehmliche Lösung mit der Bergbahn AG zu treffen - war es nun an der Zeit, für die bevorstehende Sommersaison Nägel mit Köpfen zu machen. Der mittlerweile neugewählte Obmann führte in Zusammenarbeit mit Zojer Bernhard die Verhandlungen. Nach zigmaligen Terminvereinbarungen kam es nun zu einer Aussprache, folgendes wurde dabei vereinbart: Die Bahn übernimmt ab Sommerbeginn die Kontrolle der Paragleiterflieger. Zusätzlich werden eigene Karten aus gegeben mit bereits inkludiertem Lar'egeld. Wie immer blieb es aber nur bei den Worten, bereits die ersten Tage brachten es ans Tageslicht, keine Kontrollen, gar nichts. Dann hieß es einfach, wir müssen alle mit - nehmen, das schreiben uns die Beförderungsbestimmungen vor. Der Chef war dann erstmal 2 Wochen in Urlaub, und bis zu Redaktionsschluß war seitens unseres Obmannes noch nichts Konkretes zu vernehmen. Wie immer werden wahrscheinlich auch diese Verhandlungen im Sand verlaufen. Eines muß man feststellen, die Einnahmen für diese Sommersaison sind nun endgültig verloren, und ich gebe zu bedenken, daß wir nicht nur vom Club Forderungen stellen können, sondern auch in dazu beitragen müssen, durch Arbeit und finanzielle Unterstützung, diesen am Leben zu erhalten.

WORÜBER MAN NOCH SPRICHT

Es folgt ein Tatsachenbericht unseres Clubfreundes Wolfgang R., der immer für eine Überraschung gut ist... (Vorwegzunehmen sei, daß nach den ersten High-Flügen des Frühjahrs, inklusive Glocknerblick usw., sich am Landeplatz Postleite an einem Samstagnachmittag im April Ereignisse anbahnten, die man wirklich nicht mehr gut dem Vollmondeinfluß zuschreiben kann...)

"Von Anfang: Kollnig-Graben-Sonne, und das bekannte Magendrücken scheint thermisch zu sein. Von irgendeiner Strömung war die Rede. Irgendwo. Wo? Im Radio. Oder im TV? Heute. Oder Gestern? Oder wie oder was? Schirm vor mir - durchhängende Leinen - eingeklappt wie ein Topfenpalatschinken; mir reicht's. Jetzt nichts wie ab zu B. Konzentration auf den von der Hütte behüteten Cola-Automaten. Neidvoller Blick zum gelben Swing, der mit M. surft. Was solls. Boden unter den Füßen, das Gurtzeug fällt, der Durst ist da. B. bitte ein Pils. Die Oma von S. sagt immer, 1 Bier pro Tag verdirbt den Charakter eines jeden Mannes. Sie wird ihre Erfahrungen haben. M. kommt - auch er trinkt ein Bier. U. ist da - trinkt er Bier? Ist das der Beginn vom Ende? M. ist fluggeil - will sofort wieder hinauf. Ich prognostiziere Traumwetter - für morgen. (Hat ja auch gestimmt - da flog er dann auf 3500 durch die Gegend). Schulbetrieb Ende: Ritual Checken, Ritual Einpacken. M. verkauft schnell noch zwischendurch seinen EASY für DM an J. und D. Sollte das kein Grund zum Feiern sein? Das Ende beginnt. Mehr Bier, hier kommt J.

Weltweit ist der LP-PL als das Kalifornien Österreichs bekannt. Am Fuße des einzigartigen ZF von ausgewählten Winden umschmeichelt und verwöhnt mit Sonne und Azur Pur. Beachfeeling nennt man das. Sagt J. Und der weiß es.

Zerrissene Gespräche zwischen J. und U. und B. und M. und W. Bier als 1

Katalysator. 14.00 Uhr. Das Verhängnis nimmt seinen Lauf.
Fromille verkehrt proportional dem Temperaturgradienten. M. kennt sich aus und hat die Lage im Griff. Bier mehr Bier. Aufrechterhalten der relativen Feuchte will gelernt sein. Und jetzt ein Hendl. Und Sonne und grünes Gras. Der blaue Himmel und weiße Wolken. Nirwana. Wir sind erlöst. Doch jetzt kommt's. Überentwicklung zeichnet sich ab. Überentwicklung+Turbulenzen+ Endlagen. U. und J. und W. und M. stehen bereit zum Start. Immer Leistung bringen. Wettbewerb ist angesagt. Der unter diesen Umständen etwas nachlässige Startcheck geht nahtlos in ein furioses Startmanöver über. Trotz Handicap geben die Flieger alles. Die Flieger stolpern oder stürzen oder torkeln herab und hinauf. Doch zum Fliegen ist es heute zu flach. Trotz Wille kein Flug. Durch ein Wunder wurde niemand verletzt - niemand strangulierte sich in den eigenen Leinen, niemand erstickte unter dem Schirmtuch, keiner traf den Tümpel zum Ersaufen, und niemand schaffte es, sich am Stacheldraht die Pulsadern zu öffnen.
Die Rache kommt. In Gestalt des Racheengels R. Final Cut. Blitzeiszeit. Apokalypse. Echt. Racheengel.

Die Welt steht noch immer - halt ein bißl anders. Dazu sind Erfahrungen in Grenzbereichen da. Was haben wir kaputtgemacht. Schulschirme zu Windfahnen entmaterialisiert. Durch 12 illegale Telefoneinheiten dem an der Hütte angebrachten Schild "Fernsprecher" Unrecht getan. Das Schulgelände entheiligt. - Stimmung aus der Konserve und Schlager von Radio Kärnten. Alles unter Kontrolle. Nur ja nicht pfeifen. Es könnte unerlaubt Spaß entstehen. Vergib ihnen, denn sie wissen n i e was sie tun."

Brunos Kommentar dazu: "Für mich ist das unterstes Niveau jede Zeit über dieses Thema zu reden ist reine Zeitverschwendung.
Mchte jemand dazu etwas sagen?"

Ihr wißt ja:

Die Clubinformationen sind dazu da, Kommunikation und Information zwischen den Piloten zu fördern, deshalb bitten wir Euch, nach Durchlesen derselben diese an Interessierte und Bekannte weiterzuschenken (wenn Ihr sie verkaufen könnt, umso besser!); genauso seid Ihr allerherzlichst eingeladen, Tatsachenberichte, aber auch kritische Themen hier zu veröffentlichen. Wie wärs mit einem Anruf bei unserer Redaktion? (Zur Erinnerung: Tel. 67 0 37-Lissi)

1. Ostt. Drachen u. Gleitschirm Flieger Club
viele Gründe sprechen nur für uns.

Ein "GUT
LAND " wünscht