



...DRACHEN- und
PARAGLEITEN -
einmal anders ...

"FLASH time" News Nr. 60

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 1993
Herausgeber: Flash time

00. In eigener Sache
01. Unfälle im letzten Quartal
02. RMF in Friedrichshafen
03. Bilanz des großen Lehrers
- 04.
- 05.
- 06.
07. Einfach zum Nachdenken
08. Flash Treff
09. Flash Telex / Was Wann Wo
10. Worüber man spricht

Erste Auflage: Juli 1979
Kopien: Eigen
Auflage: 110 Stk. 4 x im Jahr
News Deadline: 23. Sept 1993
Verantwortlich: Girstmair Bruno

Beiträge für 1993:

Aktive ÖS 700.- Passive ÖS 400.-

Bankverbindung:

Lienzer Sparkasse Nr. 0011 27 76 39

Telephon Fax Anrufbeantworter:

04852 / 65694 Landeplatz

Fliebertreff:

Hotel Glöckelturm

Die Aktualität der Lage erfordert es die Club Info um ein paar Wochen früher zu versenden um unsere Piloten noch vor Beginn der Sommer Saison über das richtige Vorgehen bei Kauf der Saisonkarte zu informieren. Deshalb bitte um Beachtung des folgenden Artikels mit dementsprechender Verhaltensweise.

00. IN EIGENER SACHE: Bergbahnen und wieder Lienzer Bergbahnen man könnte fast den Eindruck bekommen, daß die Lienzer Bergbahnen etwas gegen Paragleiter Piloten als Konsumenten haben, nur so ist es erklärlich das ausgerechnet für diese Gruppe die Saisonkarte mehr kosten soll. Aus der Lienzer Muttertags Zeitschrift mußte ich entnehmen daß die Tarife der Bergbahnen für die Sommer Saison angehoben wurden, mit erstaunen mußte ich aber feststellen daß es eine eigene Saisonkarte für Paragleiter geben soll und dieß zum doppelten Preis also um ÖS 1.200.- statt ÖS 650.- wobei es für die Wochen bzw. Einzel Auffahrt keinen Zuschlag gibt, mal vorweg genommen fällt es einen schon schwer zu verstehen welche eine Politik der Vorstand der Lienzer Bergbahnen damit verfolgen will - hier ein paar Hintergrund Beleuchtungen.
Nach Rücksprache mit Mag. Dellacher (Kaufm. Leiter) wurde mir folgendes mitgeteilt - die Entscheidung hierfür fällt der Vorstand der Lienzer Bergbahnen mit folgender Begründung!

- ein Paragleiter Pilot nützt die Anlagen öfter als ein Wanderer.
- das eingehobene Geld ist als reine Beförderungsgebühr deklariert.
- die Start Landegebuhr wird damit nicht bezahlt die ist zusätzlich zur Saisonkarte extra zu entrichten.
- für die Einzel Auffahrt wie auch Wochenkarte gibt es keinen Paragleiter Zuschlag (warum wohl nicht!)
- für Schäden am Startplatz (z.B. Personen oder Vieh) hat der Pilot ja eine Haftpflicht Versicherung so Dellacher.
- für Piloten aus Lienz werden die 550.- am Ende der Saison rückerstattet.

Wie immer wird hier eine Rechnung ohne den Wirt gemacht, erstmal muß fest gestellt werden das die Verantwortlichen es nicht einmal für nötig hält kompetente Personen mit einzubeziehen um eine für alle akzeptable Lösung her beizuführen, daher empfehlen wir allen Piloten folgende Vorgangsweise! unbedingt einzuhalten um die Bergbahn zum handeln zu zwingen, leider eine Vorgangsweise die in Lienz üblich ist, es gibt hier kein miteinander sondern scheinbar nur ein gegeneinander und das nicht nur bei den Berg bahnen sondern auch beim Tourismus Verband, sonst könnte es nicht zu solchen Entscheidungen kommen. Wir leben mehr oder minder "alle" direkt oder wie auch indirekt vom Tourismus, solche Entscheidungen können also eben nur von Personen kommen die weder nicht kompetent sind oder durch ein Parteibuch und nicht durch Qualifikation Ihren Posten bekommen haben.

- bei erstmaligen Kauf der Saisonkarte, erscheint an der Kassa ohne Rucksack und zahlt ganz einfach die ÖS 650.- für die Sommer Saison Karte.
- bei der Fahrschein Kontrolle erwartet Euch ein Magnet Lesegerät und dieß kann noch nicht unterscheiden (Paragleiter ja oder nein) nun müßte schon das Betriebs Personal angewiesen worden sein nach Paragleiter Säcken Auschau zu halten und gleichzeitig die Karten zu kontrollieren.
- auf jeden Fall unterliegt die Bergbahn einer Beförderungsbestimmung wo nach Sie verpflichtet sind nach Kauf einer gültigen Karte Personen auch mit Rucksäcken zu transportieren.
- Ihr seid auch nicht verpflichtet Euch in die Rucksäcke blicken zulassen auch vom Gewicht aus gibt es keine Probleme da wir noch in der Freigrenze liegen.
- das Argument die Anlagen öfter zu nutzen könnt Ihr zurückweisen, in dem Ihr sagt Ihr fährt nur einmal hoch und überdieß fällt die Talfahrt weg,
- macht Euch den Spaß gebt den Rucksack (Schirm) ganz einfach mal einen Fußgänger mit und Ihr fährt einfach nur mit Helm und Gurtzeug hoch. nebenbei bemerkt ist der Sinn einer Saisonkarte die Anlagen eben öfter zu nutzen als nur einmal, sonst wäre diese ja widersinnig.
- wir empfehlen allen Piloten zusätzlich Beschwerden bei den Lienzer Bergbahnen, Tourismus Verband, Stadt Gemeinde, Medien zu deponieren.

Es ist nicht einzusehen das gerade Paragleiter Piloten hier zum Handkuß kommen, eine Lösung die mehr als Praxisfremd ist und sicher nicht die triste Wirtschaftliche Lage der Bergbahnen verbessern wird zumal die nächsten Subventions Ansuchen an die Gemeinde schon gestellt sind. Wie hat Wirtschafts Minister Schüssel gesagt in der Marktwirtschaft ist es wie ein Leben und Sterben. Die Schneearmen Winter veranlassten immer wieder die Gemeinde (50% der Anteile) zu gewaltigen Subventionsschüben in der Höhe von zwei mal 20 Millionen in weiteren Kauf von Aktien Anteilen etc. Der nächste Antrag steht schon wieder ins Haus es geht um weitere 60 Millionen für die langfristige Planung sind weitere 400 Millionen notwendig nun bleibt die Frage offen wer das wohl zahlt - gut geraten - der Steuerzahler also Du und Ich und mit der Paragleiter Saisonkarte zahlst Du gleich zweimal, also liegt es an Dir entschieden vorzugehen. Ich habe in Verhandlungen mit den Bergbahnen immer wieder gefordert, das die Bergbahnen bei Transport von Paragleitern auch gleichzeitig Start und Landeplatz bereit stellen müssen bzw. pachten, auch als Obmann weigerte ich mich strikt irgendwelche Zahlungen an die Alpgemeinschaft Patriasdorf zu tätigen da dieß Sache der Bergbahn sei, (Vertrag zwischen Alp Gemeinschaft und Bergbahnen) doch der Nachfolge Obmann zahlte rückwirkend bis 1990 pro Jahr ÖS 3.000.- es ist eben einfach Geld auszugeben, doch nun zurück zum eigentlichen Thema, es ist genau so unmöglich Skifahrer und Snowboarder zu transportieren und dann zu sagen, für die Skipisten sind wir nicht mehr zuständig, genauso trifft dieß auch für Wanderer und Spaziergänger zu, auch hier muß die Bergbahn Wege bereit stellen und dafür aufkommen, damit sieht ein jeder wie unüberlegt ja gerade lächerlich der Vorstands Beschluß gefällt wurde, es bleibt nur zu hoffen daß auf anderen Ebenen vernünftiger und Praxis bezogenere Beschlüsse gefällt werden, denn hier wird versucht an einer wehrlos ausgesetzten Minderheit die Kasse (zumindest symbolisch) zu füllen. Nicht vorzustellen ist die Variante dann im Winter

das würde dann heißen - Winter Saisonkarte - plus Paragleiter Zuschlag was wird da noch auf uns zukommen.

Es wird die Bergbahn daher ersucht im Sinne einer ersprießlichen Zusammenarbeit von der Paragleiter Saisonkarte Abstand zu nehmen und in Zukunft in Verhandlung eine für alle Seiten tollerierbare Lösung zukommen. Wie unsinnig die ganze Angelegenheit ist beweisen z.B. die Dorfgasteiner Bergbahnen, die nämlich verbilligen die Fahrpreise für Paragleiter um so eine bessere Auslastung der Anlagen in den Sommermonaten zubeziehen, in Kössen wäre ein Sommer Lift Betrieb ohne Para und Hängegleiter Flieger gar nicht mehr vorstellbar (größte Einnahme Quelle) hier haben auch die Liftbetreiber den Start und Landeplatz gepachtet, genauso ist es auch üblich bei einer Sicherheits bedingten Talfahrt für Paragleiter Piloten keinen Fahrpreis einzuheben, um so von seitens der Bergbahnen einen Beitrag für die Flugsicherheit zu leisten, übrigens in ganz Österreich bei allen Seilbahnen üblich - laut Rückfrage.

Wir entnehmen den Ostt. Boten vom 13 Mai Rubrik UNTER UNS GESAGT: Bergbahnen Vorstand Mag. Walter Dellacher mußte erneut darauf hinweisen, das die Beförderung von Drachenfluggeräten im Bereich der Umlaufbahn und auch d. Doppelsesselliftes "horizontal und vertikal" einfach nicht möglich sei. Es ist nicht so, daß wir nicht wollen. Wir müßten eine neue Streckenführung der Bahn bauen. (Da ist nicht's mehr hinzuzufügen) Übrigens auch die Bergbahn in St. Jakob in Deffreggen haben in Ihrer Betriebsgenehmigung versäumt auch den Transport von Hängegleitern vorzusehen, dafür wird aber hingewiesen das der Transport von Paragleitern möglich ist. Über die Vorgangsweise der Lienzener Bergbahnen werden in einer Presseaussendung auch die lokalen Medien informiert.

01.UNFÄLLE IM LETZTEN QUARTAL:

Lienz: Am Samstag den 05 Juni kam Gunther K. mit seinem Hängegleiter beim Landeanflug in Folge starken Talwindes vermischt mit Turbulenzen in einen fast Strömungs Abriß, dabei schoß das Gerät aus einer Höhe von ca. 10 Meter Höhe über die Fläche fast senkrecht nach unten, beim anschl. Aufprall erlitt der Pilot schwere Verletzungen, er wurde mit dem Rettungs Hubschrauber in das BKH Lienz geflogen.

Lienz: Am Samstag den 29 Mai kam Ludwig D. mit seinem Hängegleiter in Schwierigkeiten, beim Landeanflug zum Landeplatz Peheim unterschätzte der Pilot den starken Talwind, bedingt durch Fehleinschätzung mußte der Pilot im Haidenhofeld notlanden, der Landeanflug schließlich endete in einem Baum, bei diesem Vorfall zog sich der Pilot eine Rißquetschwunde im Gesicht zu.

Sillian: Am Samstag den 29. Mai startete Hannes W. mit seinem Paragleiter vom Startplatz Thurntaler aus zu einem Flug, in Folge einer thermischen Ablösung streifte der Pilot einen Stein und zog sich dabei am rechten Fuß einen Knöchelbruch zu, der Pilot wurde mit dem Rettungs Hubschrauber in das BKH Lienz gebracht.

Lienz: Am 17 März startete Neumayr J. mit seinem Paragleiter vom Zettlersfeld aus zu einem Flug, trotz starken Nordwindes (laut Wetterbericht Radio) der Pilot kam nicht frei und wurde in den Grafenbachgraben gedrückt die Folge schwere Turbulenz mit kollabieren des Schirmes mit anschl. Notlandung im Grafenbachgraben der Pilot blieb dabei unverletzt, auch dieser Vorfall wurde von vielen Personen aus der Stadt beobachtet.

Obervellach: Am 01 April startete Sattler Josef mit einem Gleitschirm vom Himmelbauer Richtung oberes Mölltal, nach über 1 Stunde Flugzeit kam der Pilot in schwere Turbulenz dabei kollabierte sein Gleitschirm

und war deshalb gezwungen den Rettungsschirm zu werfen, die Landung erfolgte auf einem Baum er konnte sich selbst dabei befreien und mittels mit geführten Funk Telephon die Rettung alarmieren. Der Pilot blieb bei diesem Unfall unverletzt immerhin brachte es eine Seite in der Kleinen Zeitung.

St.- Veit i. D.: Am 09 Mai um 16 Uhr 10 startete der 40 Jährige Kaufmann Hansjörg Pichler mit seinem Paragleiter von Oberholzen in 1700 Meter Seehöhe zu einem Flug ins Tal und wollte auf den sogenannten Zottenwiesen landen. Beim Landeanflug geriet der Pilot in Schwierigkeiten und stürzte aus ca. 10 Meter Höhe ab. Dabei zog er sich schwere Verletzungen zu. Nach ärztlicher Erstversorgung wurde der Verletzte mit dem Rettung Hubschrauber ins BKH Lienz eingeliefert.

Lienz: Am 16 Mai startete Neumayr B. vom Lackenboden aus zu einem Flug mit seinem Paragleiter, nach dem Start kam der Pilot in Schwierigkeiten dabei kollabierte sein Schirm anschl. gings senkrecht nach unten wobei er auf einem Baum zum Stillstand kam. Von der Stadt aus wurde der Vorfall beobachtet und die Gendarmarie verständigt, der Pilot blieb bei diesem Vorfall unverletzt.

Lienz: Am Sonntag den 04 April startete Bürgel Rainer mit seinem Gleitschirm vom Startplatz Kollnig. Kurz nach dem Start klappte sein Schirm zur Hälfte weg, gleich ging das Gerät in einen Spiralsturz über, trotz gegensteuer Manöver gelang es dem Piloten nicht das Gerät wieder zu stabilisieren er landete schließlich in einem Baum, der Pilot hatte dabei großes Glück und blieb abgesehen von einem Schock und ein paar Plessuren unverletzt. Die anschl. Bergung (Schirm) belief sich auf über 2,5 Stunden.

02. RMF IN FRIEDRICHSHAFEN: In Friedrichshafen fand in der Zeit vom 28 April bis 02 Mai erstmalig eine reine Luftfahrt Ausstellung statt. Die im 2 Jahres Rhythmus statt findende Messe war bis dato immer eine Kombinations Messe von Auto Motor und Flugsport. Mit einer Besucherzahl von über 50.000.- Personen wurden die Erwartungen weit übertroffen so die Messeleitung in einer Presseaussendung. Auf Seiten der Aussteller aus der Sport und Segelflieger Branche sowie aus der der UL Gleitschirm und Drachenszene wurde allgemein großes Interesse gemeldet und teilweise gute Umsätze. Vor allem die Anbieter von Ausrüstung und Zubehör waren mit dem Verkaufsergebnissen nach Angaben der Messeleitung hoch zufrieden. Gegenüber dem Angebot vor 2 Jahren konnte diesmal das Ergebnis gleich um 20 % gesteigert werden, allein 22 Weltpremieren wurden vorgestellt, auch das Rahmenprogramm stieß auf großes Interesse unter anderem 90 Jahre Motorflug, so trafen sich z.B. auch die Präsidenten der Nationalen Luftsport Verbände aus der Schweiz/Österreich und Deutschland's zu einer Tagung bei der es um die Luftraum Strukturen in den drei Ländern ging. Ein Messe Termin der sicher nicht mehr weg zudenken ist und zu einem fixen Bestandteil in der Luftfahrt geworden ist, auch wenn einige Aussteller nicht mehr mit dabei waren, der Grund mag wohl darin liegen daß gerade Anfang März in Augsburg die "Fly and Fun" statt fand, so ist es trotzdem und hier gerade für den Konsumenten ein Leckerbissen alles über den Flugsport so komprimiert serviert zu bekommen, bis auf ein Wiedersehen in 2 Jahren bei der nächsten Aero 1995.

03. BILANZ EINES GROßEN LEHRERS: Dr. Fromm ging mit Ende letzten Jahres in den wohlverdienten Ruhestand eine Legende

im Bundesamt für Zivilluftfahrt gibt es damit nicht mehr, sehr wohl Dr. Fromm in einem wohlverdienten Ruhestand. Unsere erste Begegnung geht schon in das Jahr 1976 zurück, viele Verhandlungen und Begegnungen waren die Folge

und das nicht nur Dienstlich sondern auch Privat. Hier ein paar treffende Aussagen entnommen aus der Zeitschrift "Austroflug" Während die Ausbildung von Fallschirmspringern, Segel Motorfliegern vornehmlich von Vereinen durchgeführt wurde, erfolgt die Ausbildung von Sonderpiloten -ein unglücklicher Ausdruck für Hänge und Paragleiterflieger- überwiegend durch Gewerbliche Schulen. Bei den SOPI Schulen war daher von Beginn an jedes Gelände (Grund, Zwischen und Höhenflug Schulungs gelände) zu kommissionieren und damit zuzulassen. Das bedeutet einen wesentlich höheren Arbeitsaufwand bei dieser Sparte von Schulen. Wie es nur ein schönstes Kind auf der ganzen Welt gibt - und jede Mutter hat es - war bei jedem Antragssteller einer Schule sein Gelände das Einzig und Beste. Wehe wenn dieses Gelände einem Konkurrenten zukam, dann war bedenklich bis höchst gefährlich. Zum Beweis dessen verzichtete man auch auf dieses Gelände. Daß darüberhinaus die eigene Ausbildung die sicherste und damit die Beste ist versteht sich von selbst. Scherz beiseite, ein großes Körnchen Wahrheit steckt leider in obigem. War die Ausbildung beginnend ab Mitte der 70er Jahre zunächst auf Hängegleiter beschränkt, kam in den späteren 80er Jahren der Paragleiter hinzu. Rechtzeitig denn sonst wären nur drei Schulen übrig geblieben alle anderen wären eingegangen. Während der Drachen aus den USA kam, brachte Frankreich den Schirm in den Sport. Der Drachen war zunächst technisch keinesfalls ausgereift, weshalb es zu zahlreichen Unfällen kam. Nach einer Atempause gabs dann den Spruch. Die erste Generation fliegt nicht mehr oder sie lebt nicht mehr. Bei den Schirmen war zu Beginn gottlob nicht so arg. Bei beiden Gerätearten ist die technische Entwicklung inzwischen wesentlich fortgeschritten und auch die Ausbildung durch die Erfahrungen gereift, beides sind schon seit längeren sichere Flugsportarten. Dieß waren Auszüge einer Stellungnahme von Dr. Fromm zum Thema Drachenfliegen und Paragleiten in der Zeitschrift Austroflug. Dr. Fromm war unzähligemal Gast in Lienz ob dieß bei Sonder - piloten oder Fluglehrer Prüfungen war oder bei neuen Gelände Zulassungen oder auch privat als begeisteter Tourengeser, immer war der Kontakt herzlich und menschlich eben ein Mann aus dem Leben. Ich wünsche Dir Werner noch viele schöne Jahre genieße die Pension und bleib so wie Du bist, als aktiver Segel und Fallschirmspringer immer ein "Gut Land"

07. EINFACH ZUM NACHDENKEN: PARAGLEITER LEGTE STROMVERSORGUNG LAHM UND BEGING "FLIEGERFLUCHT"

dieß war die Schlagzeile in der Tiroler Tageszeitung Ausgabe Donnerstag 03. Juni unter Berichte aus dem Oberland. Der Pilot hatte mehr Glück als Verstand. Der reichte offenbar nur für einen Gedanken: Fliegerflucht. Ein Leitungsmeister der Tiwag suchte die Fehlerquelle, als er am Tatort ankam traf er lediglich einen Augenzeugen. Der Bauer berichtete, er habe den Flieger samt Gleitschirm nur noch von hinten gesehen. Weitere Nachforschungen ergaben, der Pilot klinkte sich aus, er hatte erneut Glück weil sich dadurch wieder die Seile lösten und der Schirm dadurch wieder zu Boden fiel. Wäre der Schirm hängengeblieben, hätte die Polizei den Täter leichter ausfindig machen können. Eine Anfrage beim Arzt war negativ - offenbar blieb der Pilot bei diesem Vorfall unverletzt. Die Tiwag appelliert an alle Paragleiter, den Sicherheitsabstand von 50 Metern unbedingt einzuhalten und eventuelle Schäden möglichst rasch zu melden. Dann könne der Strom in wenigen Minuten wieder eingeschaltet werden. Durch solche Vorfälle wird wieder erwogen eine Kennzeichnungs Pflicht für Para und Hängegleiter Piloten einzuführen um bei entstandenen Schäden den Piloten zur Verantwortung (entstandenen Kosten) zu ziehen. "Flieger - flucht" nur eine Schlagzeile in der Presse oder spiegelt es tatsächlich das Image (Charakter) der Piloten wieder.

08.FLASH TREFF: ja, unser vierteljährlicher Treff ist wieder angesagt.

Diesmal nur für die Creme del a Creme gibt es ein Rafting Tour auf der oberen Isel, nicht vergessen Badehose anschließend Grillinger mit Fassbier.

Datum: Samstag den 03. Juli 1993 um 13 Uhr am Landeplatz Postleite, anschl.
Abfahrt Ausrüstung nicht vergessen eventuell eigener Neopren Anzug

09.FLASH TELEX, was in der Gerüchte Börse gemauschelt wird!

WuBtet Ihr schon daß.....

- die neue Telephon Nummer vom Deutschen Hängegleiter Verband in Gmund am Tegernsee 08022/7031 und die Fax Nummer 08022/7996 lautet.
- ein Persönliches Flugwetter Info in Innsbruck unter der Tel. Nr. 0512 / 170344 gibt, eine Fax Abfrage (Alp FOR) unter 0512 / 291782 möglich ist.
- am 05 April wieder Paragleiter direkt in der Einflugschneiße des Flugplatzes Nikolsdorf landeten, so Blätterbauer.
- am Samstag den 10 April der Startplatz Kollnig total überfüllt war, obwohl es nun 2 Startplätze gibt wird scheinbar der Startplatz von Flash Time von vielen Piloten bevorzugt, wenn schon nicht einmal gefragt wird sollte es dennoch selbstverständlich sein, der Schule und Berechtigten dafür den Vortritt einzuräumen, eigentlich wohl selbstverständlich oder!
- es ab sofort einen Super Kaffee am Landeplatz gibt, probier mal.
- Theuerl F beim dießjährigen Dolomiten Mann bei der Organisation nicht mehr mit wirkt aber das läßt sich Hans Dampf in allen Gassen sicherlich nicht entgehen oder etwa doch.
- Niederbrunner Toni am 24 Mai mit seinem Tandem Drachen (Moyes GTR) von Pfalzen aus bis nach Obergottesfeld flog, das sind stolze 130 KM und damit wahrscheinlich Europa Rekord, Gratulation Toni.
- in Deutschland ein Neues Luftrecht in Kraft getreten ist, einige Neuerrungen kommen nun doch auf die Deutschen Piloten zu.
- es nun eine gegenseitige Anerkennung der Scheine mit Italien gibt, alle Ausl. Scheine die auch von der FAI anerkannt werden dürfen nun auch ab sofort in Italien fliegen, ein Danke an Außerhofer Erwin.
- es immer noch keine Beförderungs Bewilligung für Tandem Para und Drachen gibt, der letzte Ballon Unfall hat dieß wiedermal klar aufgezeigt.
- das Bundesamt für Zivilluftfahrt nun endgültig mit 1. Jänner 1994 in eine GesmbH umgewandelt wird (privatisiert)
- die neu eingerichtete Wetter Fax Abfrage am Landeplatz von vielen Piloten auch rege genützt wird, allem voran Helmut.
- die Fa. Salomon einen neuen Paragleiter Schuh auf den Markt bringt, der Preis liegt bei ca. ÖS 2.300.-
- beim German Open in Sillian über Pfingsten an die 200 Paragleiter Piloten in Sillian weilten, so gelesen in einer Presse Mitteilung.
- im Monat Mai im Fluggebiet Emberger Alm 2 Drachenflieger einen Überschlag hatten, beide landeten unversehrt mit Ihrem Rettungsschirm.
- beim 1. Mai Fliegen Veider Friedel vom Start Hochstein nicht frei kam er mußte zwischen landen, ging unter der Hochspannungs Leitung durch und startete ganz einfach noch einmal.
- die Fa. Airwave bei der Gleitschirm Produktion (Voodoo) Probleme mit der Porosität hat, Info darüber wurde Anfang April versandt.
- am 10 Juni eine geheime Kommandosache ablief, um 5 Uhr 30 wurde am Landeplatz ein Heißluftballon gestartet, nach einem Höhengewinn von 700 Meter hieß es wieder landen, denn nach 2 Std. Fahrzeit kommt Langeweile auf.
- die dießjährige Osterwoche die wohl Actionreiche dieses Jahres war, von Wolkenflügen über Fehlstarts Baum bzw. Hanglandung, negativ Drehungen, Starkwind Flügen bzw. Wanderpokal Außenlandungen war alles zu sehen.
- es ab 1 Juli neue Postleitzahlen in Deutschland gibt, daher allen German Club Members bitte neue Postleitzahlen der Redaktion bekannt geben.
- in Deutschland für Flugschüler bei Schulungen vor Ausstellung des A - Scheines nur Gütesiegel Geräte der Kategorie 1 bis 2 verwendet werden.
- laut Produkthaftungs Gesetz, bei Weiter Verkauf von gebrauchten (Luft - durchlässigen) Schirmen der Verkäufer haftet.

- ein neues Leinenmaterial auf den Markt kommt (Spektra) ein Patent angemeldet Verfahren wird mit einem hauchdünnen Kunststoffmantel überzogen
- nach einer Baumlandung es unbedingt notwendig ist, die Leinen neu vermessen zulassen (Hersteller)

? ? ? Was, Wann, Wo?

Nächster Sonderpilotenkurs
23 bis 26 Okt 1993
Sicherheits Training Tristacher See
Anfang Juli

Drachen und Gleitschirm Fest
29 August 1993
Staatsmeisterschaft Gerlitzen
16 bis 18 Juli 1993

Alle Piloten die am Sicherheits Training interessiert sind, werden gebeten sich bis spätestens 4 Juli vormerken zulassen. Diesbezügliche Informationen bzw. Teilnahme Voraussetzungen erhält Ihr direkt am Landeplatz Postleite.

10. WORÜBER MAN SPRICHT: Dolomitenmann und wie man es schafft immer wieder im Gespräch zu bleiben. Wie heißt das Sprichwort wenn der Erfolg am größten ist sollte man eigentlich aufhören und mit wieder etwas neuen beginnen z.B. einen Dolomiten Mann in Cortina (the real Dolomits) doch Werner ist seiner Heimat treu ergeben und den damit resultierenden Problemen wie: Grissmann ist den Bauern nicht böse aber enttäuscht schon ein bisschen so sein Kommentar zu lesen war dieß in der Kleinen Zeitung. Schon Anfang des Jahres geisterten diverse Kommentare durch die Presse wie immer gelingt es Werner im Gespräch zu bleiben, sich zu vermarkten und immer wieder die Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen klar das dieß alles zu seinem Vorteil geschieht und das ist auch gut so um nicht zu sagen auch der Motor. Nichtsdestotrotz muß fest gestellt werden das auch nur Werner in der Lage ist so eine Veranstaltung (Medien Spektakel) auf die Beine zustellen natürlich nur im Zusammenhang mit vielen Personen die eine gewaltige Arbeit an der Basis leisten welches nicht hoch genug gewürdigt werden kann. Schon im letzten Jahr wiesen die Tristacher Bauern darauf hin daß für 1992 nochmals eine Zustimmung gegeben für 1993 aber keine Erlaubnis mehr erteilt wird. Wie immer kann man zu gewissen Entscheidungen stehen wie man will, eines sollte jedoch klar sein in einen sogenannten Rechts Staat müssen ganz einfach Entscheidungen von Grundstück Eigentümern auch akzeptiert werden, es liegt letztendlich am Organisator durch geschickte Schachzüge bzw. Diplomatisches Geschick alle mit einzubinden um so eine Veranstaltung für Lienz wie auch Tristach weiter zuführen, von welcher letztendlich alle Ihre Vorteile direkt oder auch indirekt ziehen. Wo auch immer die Gründe liegen, der Neid das der andere mehr hat als der andere wird wohl immer als Triebfeder vorhanden sein, ich würde mir wünschen wenn unsere Gesellschaft sich nur ein wenig toleranter und kompromißbereiter verhalten würde, dann würde das Mit - einander viel leichter fallen.

Die Flash News erscheinen alle 3 Monate, wir berichten darin über wichtige Neuerungen, aktuelle Mitteilungen aber auch manches zum Schmunzeln! Habt Ihr ein Anliegen oder wollt Ihr nur irgendwelche Info weiter geben. Ob über Telephon / Anrufbeantworter oder Fax, Persönlich oder per Post ich freue mich auf Eure Mitarbeit bzw Berichte.

F L A S H - time :

...Drachenfliegen und Paragleiten einmal anders

Ein "HAPPY LANDING"
wünscht
Dir Bruno

Station	CCCC: Ortskennung		
	IIIIII: Stations-Kennnummer		
Zeit	GG	Stunden	
	gg	Minuten	
Bodenwind	Z	Kennung für Weltzeit (UTC)	
	ddd II	Mittlere Windrichtung in Grad(en) (10-Grad-Stufen)	
	G	Mittlere Windgeschwindigkeit	
	f _m	Kennung für Windspitzen	
	K _m	Maximalwert der Windgeschwindigkeit	
	KT	Einheit der Windgeschwindigkeit	
	d ₁ d ₂ d ₃	Extreme Windrichtung entgegen dem Uhrzeigersinn in Grad(en) (10-Grad-Stufen)	
Bodensicht	v	Kennung für Variabilität	
	d ₁ d ₂ d ₃	Extreme Windrichtung im Uhrzeigersinn in Grad(en) (10-Grad-Stufen)	
	W	Schlechteste Bodensicht in Metern	
	D ₁	Richtung der schlechtesten Bodensicht (8-teilige Kompaßrose)	
Pistensichtweite RVR	V ₁ V ₂ V ₃	Bessere Bodensicht in Metern	
	D ₂	Richtung der besseren Bodensicht (8-teilige Kompaßrose)	
	R	Kennung für Pistensichtweite	
	D ₁ D ₂	Pistenkennzahl; 2-stellige Zahl, fallweise mit Buchstaben	
	V ₁	RVR in Metern; Mittelwert	
	V ₂	RVR in Metern; Minimalwert	
	I	RVR-Tendenz	
	V	Kennung für Variabilität	
	V ₁	RVR in Metern; Maximalwert	
Wetter- erscheinungen	I	RVR-Tendenz	
	WW	Gegenwärtige Wettererscheinungen (maximal 3 Gruppen)	
Wolken Vertikalsicht	(www)	Gegenwärtige Wettererscheinungen (zweistellige Zahl); wird im Allgemeinen nicht benutzt	
	N ₁ N ₂ N ₃	Bedeckungsgrad mit 3-buchstabigen Abkürzungen	
	VV	VV: Kennung für Vertikalsicht	
Temperatur Taupunkt	h ₁ h ₂ h ₃	Höhe der Wolkenuntergrenze oder Vertikalsicht; fallweise Wolkenart mit Abkürzungen	
	TT / T _d	Temperatur in ganzen Grad(en) CELSIUS	
Luftdruck	T _d	Taupunkttemperatur in ganzen Grad(en) CELSIUS	
	Q	Kennung für QNH-Maßeinheit; Q: hPa A: IN	
Nach- Wetter	P ₁ P ₂ P ₃ P ₄	Q: QNH-Werte unter 1000hPa durch vorangestellte Null 4-stellig; A: QNH-Werte in Hundertstel inches (ohne Komma)	
	NE	Kennung für Nach-Wettererscheinungen	
Windscherung	WWWS	Kennung für Windscherung	
	TKOF	TKOF: Windscherung bei Start	
	LDG	LDG: Windscherung bei Landung	
	FMW	Abkürzung für Runway (Piste)	
Klar- texte	P ₁ P ₂ P ₃ P ₄	Pistenkennzahl; 2-stellige Zahl, fallweise mit Buchstaben	
		Zusätzliche Informationen	
TREND Landewettervorhersage	BE	Art der Änderung: BECMG: Becoming (werdend); TEMPO: Temporary (zeitweise); NOSIG: No significant change (keine markante Änderung)	
	AT	Angaben des Zeitraumes/Zeitpunktes der Änderung AT: um FM: von TL: bis	
	FM	Stunden	
	GG	Minuten	
		Vorhersage für die der Beobachtungszeit folgenden zwei Stunden; Verschlüsselung der Wetterelemente analog dem Beobachtungsteil	
	Pistenzustand	P	Pistenbezeichnung (zweistellige Zahl)
		E	Art des Niederschlagsbelages
C ₁ C ₂ C ₃ C ₄		Ausmaß des Niederschlagsbelages (der Pistenverunreinigung)	
B ₁ B ₂ B ₃ B ₄		Stärke/Höhe des Niederschlagsbelages	
SNOGLO	R	Reibungskoeffizient oder Bremswirkung	

METAR
Routine - Flugwetterbeobachtungsmeldung

ABKÜRZUNGEN und KENNUNGEN				
A	Kennung für QNH in Inches (Zoll)	HPA	Hektopascal	Kennung für QNH in Hektopascal
AAL	Über Flugplatzhöhe	HWS	Horizontale Windschering	QNH
AC	Allocomulus	HZ	Trockener Dunst	
AD	Flugplatz	IC	Eisnadeln	R
AGL	Über Grund	ICE	Vereisung	
APCH	Anflug	INC	In den Wolken	R
APRX	Ungefähr, annähernd	INS	Zoll (Maßeinheit)	RA
AS	Allostratus	ISOL	Vereinzel	RE
AT	Um (Zeit)			
BC	Schwaden	KM	Kilometer (Maßeinheit)	RWY
BECMG	Werdend	KMH	Kilometer pro Stunde	
BKN	Unterbrochen	KT	Knoten (Maßeinheit)	S
BL	Treiben (Höhe > 2m)			SA
BR	Fuchter Dunst			Sand
		L	Linke Piste	SCT
C	Mittlere Piste	LDG	Landung	Südost
CAVOK	Sicht, Wolken und gegenwärtiges Wetter besser als Kriterien	LOC	Örtlich, Ort; gelegen	SG
		LYR	Schicht, geschichtet	SH
				SKC
CB	Cumulonimbus	M	Geringer als (bei RVR)	SN
CC	Cirrocumulus	M	Minus (bei Temperaturwerten)	SNOCLO
CI	Cirrus	MI	Flach (unter 2m Höhe)	SQ
CLD	Wolke		bleibend	SS
CLRD	Gereinigt	MON	Über Bergen	Sandsturm
CS	Cirrostratus	MOV	Bewegen, sich bewegen	ST
CU	Cumulus	MPS	Meter pro Sekunde	STN
			(Maßeinheit)	SW
D	Absinkend (RVR-Tendenz)	MSL	Mittlerer Meeresspiegel	TCU
DR	Fegen (Höhe < 2m)	MT	Berg	Zeitweise
DS	Staubsturm			TKOF
DU	Staub	N	Nord	Start
DZ	Niesel	N	Keine markante Tendenz (bei RVR)	TL
		NE	Nordost	TOP
E	Ost	NIL	Nichts; nicht sichtbar	TS
EXC	Ausgenommen			TURB
		NM	Seemellen	
FC	Trichternwolken, Tornado	NOSIG	Keine markante Änderung	U
FEW	Wenig	NS	Nimbostratus	UTC
FG	Nebel	NSC	Keine markanten Wolken	
FL	Flugfläche	NSW	Keine markante Wettererscheinung	V
FM	Von (Zeit)	NW	Nordwest	
FT	Fuß (Maßeinheit)			VA
FU	Rauch			VAL
FZ	Geirierend (unterkühlt)	OVC	Bedeckt	VC
				In der Umgebung (8-10km)
G	Kennung für Windspitzen	P	Größer als (bei RVR)	VRB
GND	Boden, bezogen auf Erdoberfläche; Grund	PE	Eiskörner	VV
GR	Hagel (Durchmesser 5mm oder mehr)	PIREP	Pilotenmeldung	VWS
GS	Graupeln (Durchmesser < 5mm)	PO	Staub- oder Sandwirbel	W
				WS
				West
				Windschering
				Z
				Kennung für Weltzeit (UTC)

hshsls	Höhe der Wolkenuntergrenze
000	< 100FT
001	100FT
002	200FT
:	:
009	900FT
010	1.000FT
011	1.100FT
:	:
099	9.900FT
100	10.000FT
110	11.000FT
:	:
350	35.000FT
:	:
///	unter Stationshöhe

e R e R	Stärke/Höhe des Niederschlagsbelages
00	weniger als 1 mm
01	1 mm
02	2 mm
:	:
10	10 mm
:	:
15	15 mm
:	:
20	20 mm
:	:
89	89 mm
90	90 mm
92	10 cm
93	15 cm
:	:
97	35 cm
98	40 cm oder mehr
99	Piste(n) nicht benutzbar
//	Stärke / Höhe des Niederschlagsbelages betrieblich nicht signifikant oder maßbar

B R B R	Reibungskoeffizient (gemessen)
28	0,28
:	:
35	0,35
B R B R	Brenswirkung (geschätzt)
	—> Reibungskoeffizient
95	gut > 0,39
94	mittel bis gut 0,39 - 0,36
93	mittel 0,35 - 0,30
92	mittel bis schlecht 0,29 - 0,26
91	schlecht < 0,26
99	unzuverlässig
//	Brenswirkung nicht ermittelt Piste/ nicht benutzbar

N a n s n s		Bedeckungsgrad
Internationale Form		nationale Form
SKC	wolkenlos	wolkenlos
FEW	1/8 bis 2/8	1/8 bis 2/8
SCT	3/8 bis 4/8	3/8 bis 4/8
BKN	5/8 bis 7/8	5/8 bis 7/8
OVC	8/8	8/8

DRDR	Piste	Ausmaß des Pistenbelages (Verunreinigung)
01	Piste 01	1 10 % oder weniger
36	Piste 36	2 11 % - 25 %
51	Piste 01 rechts	5 26 % - 50 %
:	:	9 51 % - 100 %
86	Piste 36 rechts	/ nicht gemeldet wegen beispielsweise in Gang befindlicher Pistenräumung
88	Alle Pisten	
99	Wiederholung einer alten Meldung	

ER	Niederschlagsbelag
0	rein und trocken
1	feucht
2	naß oder Wasserstellen
3	mit Reif oder Raureif bedeckt (Schichtstärke < 1mm)
4	trockener Schnee
5	nasser Schnee
6	Malsch
7	Eis
8	gefrorener oder gewalzter Schnee
9	gefrorene Rillen, Furchen oder Höcker
/	Art des Niederschlagsbelages nicht gemeldet (z.B. wegen in Gang befindlicher Pistenräumung)

88/IIII	Niederschlagsbelag auf Piste(n) vorhanden; Pistenzustand nicht gemeldet (z.B. außerhalb der Betriebszeit)
D R D R //99	Pistenräumung im Gang
D R D R CLRD//	Kein Niederschlagsbelag mehr vorhanden; die Übermittlung der Gruppe wird eingestellt
SNOCLO	Flughafen wegen Schnee geschlossen

INTERNATIONALE METAR - FORM:

Anwendung auf den Flughäfen:

Wien	LOWW
Linz	LOWL
Salzburg	LOWS
Innsbruck	LOWI
Graz	LOWG
Klagenfurt	LOWK

NATIONALE METAR-FORM:

Anwendung:

übrige Flugplätze,
Militär-Wetterdienst,
einfache Flugwetter-
Beobachtungsstationen