



"FLASH time" News Nr. 62

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 Dezember 1993
Herausgeber: 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

Flash Treff:

Gasthof Fischwirt:

00. In eigener Sache
01. Unfälle im letzten Quartal
02. Erneuter Einbruch
03. Leinenbrüche und deren Folgen
04. Mitgliedsbeiträge 1994
05. Nächster SOPI - Kurs
06. Clubausflug Brixen/Bassano
07. Einfach zum Nachdenken
08. Flash Action Treff
09. Flash Telex
10. Worüber man spricht

Kostenlose Information
Adressaten: 120 Stück
Erste Auflage: Juli 1979
Kopien: Eigen
Erscheinung 4 x im Jahr
News Deadline: 24. März 1994

Anschrift:

Beda Weber Gasse 4
A - 9900 Lienz
Tel. 04852 / 655 39

00. IN EIGENER SACHE: Wußtet Ihr schon, daß wir den exklusivsten Club ange -
hören, nun werdet Ihr Euch wohl fragen wie heißt den
dieser Club, ganz einfach - **das Leben** - Im Volksmund wird schon gesagt "**das
Leben ist lebensgefährlich**" Hoimar von Ditfurth sagt, daß das Leben ein sehr
viel unwahrscheinlicher Zustand sei als der Tod. Es sollte uns klar werden,
daß allein die Tatsache, daß es uns gibt, uns dem "Exklusivsten aller Clubs"
angehören läßt: Dem der

Überlebenden. "Über-lebenden,

denn wer **noch** Mitglied in diesem Club ist, entgeht täglich einer nicht
nennbaren Zahl von möglichen Gefahren. Da ist ein Kind das so unglücklich von
einer 40 cm hohen Mauer fällt, daß es zeitlebens gelähmt bleibt, oder ein
Mädchen das an einem Wespenstich sterben muß. Ganz abgesehen von der täglichen
Lebensgefahr auf den Straßen und drohenden Krankheiten. Ein Spruch sagt:
Das Richtige am richtigen Ort, das richtige Material, die richtige Einstellung
am richtigen Tag, **aber** im falschen Moment, dann ist alles **falsch!**
Wenn wir erkannt haben, daß unser Dasein ebenso wie das noch Dasein durchaus
nicht selbstverständlich ist, wird es uns leichter gelingen, das Leben zu
schätzen und uns am Besitz dieser einmaligen Kostbarkeit zu freuen. Um dieße
Kostbarkeit (Leben) auch weiterhin noch zu erleben ist es angebracht u. a.
auch folgende Sicherheits Mitteilung unbedingt zu beachten.

Es vergeht nun kaum ein Tag wo nicht wieder eine neue Sicherheits Mitteilung
vom DHV oder BAZ einlangt. Diesmal betroffen sind Comet und Inferno Gleit -
schirme und zwar: Comet CX 19/21/23 Comet CXA 22/24 bzw. Inferno Six, Inferno
Six Six, Inferno Six Six Plus, Six Six Plus Extra und Plus 21C/Extra 23C bei

all den hier aufgeführten Geräten, ist die Festigkeit der Stammleinen zu überprüfen, nichtsdestotrotz ist eine regelmäßige Überprüfung der Stammleinen alle 12 Monate notwendig, unberührt dabei bleibt dabei die allgemeine Nachprüfung alle 2 Jahre.

Auch die Fa. Pro Design empfiehlt bei allen Challenger C Modellen bis Sommer 1992 die Leinen auszutauschen, da die Leinen aus Kevlar (Aramid) sind heißt dieß zusätzlich knick und scheuerempfindlichkeit, bei einer nicht Ummantelung altert die Leine wesentlich schneller, wegen der UV - Bestrahlung. Daher meine Empfehlung laßt Eure Schirme generell einen Check unterziehen, hier bietet sich gerade die flugarme Winterzeit an. Hierbei sollte nicht nur das Thema Leinen berücksichtigt werden, sondern auch das Thema Luftdurchlässigkeit des Tuches, vorab solltet Ihr aber einen Kostenvoranschlag geben lassen, damit dieß nicht als Auftrag interpretiert wird, soll nur unnötigen Ärger vermeiden. Teuer wird der Spaß allemal zumal die Kosten von 1.000.- bis über 7.000.- ÖS (letzteres kompletter Leinensatz) sich belaufen können, doch Sicherheit sollte letztendlich kein Thema mehr des Geldes sein, wenn man auf die Vielzahl von Unfällen (auch tödliche) sich alleine auf dieses Jahr erinnert sollte dieß auch den letzten Draufgänger (Gleichgültigen) zur Vernunft bringen.

Bitte beachtet auch den Punkt 03 wo das Thema Leinen ein wenig kritisch betrachtet wird und gleichzeitig ein wenig Wissen darüber vermitteln soll.

01.UNFÄLLE IM LETZTEN QUARTAL:

Lienz: Am Sonntag den 10 Oktober startete Penker Peter mit einem Tandem Hängegleiter vom Startplatz Ebenerfeld aus zu einem Flug mit Passagier. Bedingt durch zu hohen Anstellwinkel kam der Pilot nicht frei, beim anschl. Aufprall am Hang zog sich der Pilot einen Unterarmbruch und eine Gehirnerschütterung zu, der Passagier blieb bei diesem Vorfall unverletzt.

02. ERNEUTER EINBRUCH: Die Serie von Einbrüchen am Landeplatz scheint nicht mehr enden zu wollen. Am Dienstag den 5 Oktober in der Zeit zwischen 15 und 16 Uhr wurde in das Auto eines Gastfliegers eingebrochen, und dazu auch noch mutwillig beschädigt. Daher meine Bitte, verstärkt den Bereich zu beobachten und irgendwelche Wahrnehmungen an den nächsten Gendarmerie Posten zumelden. Wie dreist die Personen vorgehen, zeigt wohl die Tatsache daß selbst am hellsten Nachmittag die Einbrüche über die Bühne gehen.

03. LEINENBRÜCHE UND DEREN FOLGEN: Das Thema Gleitschirmleinen ist seit dem Monat August hoch aktuell. Brüche von Leinen mit Kevlarkern führten zur Sperrung der Gütesiegel von Gleitschirmen der Firmen (Fly Market Perche / Magic Cloud, Graffitti, Bliss und Aerologic) der Fa. UP der Typen Stellar 33 und 35 und Katana 55 und der Fa. Edel Racer alle Größen, wobei das Thema Edel und alles was sich um Ulli Kurle abgespielt hat in einem eigenen Bericht behandelt wird, jedenfalls die Sperrung des Edel Racer wurde aufgehoben. Bei all diesen Gleitschirmen müssen die Stammleinen umgerüstet werden. Vorweg muß festgestellt werden, ein unvorhersehbares Problem war das ganze sicher nicht, denn das Problem der Knick und Scheuer bzw der UV - Empfindlichkeit der Kevlarleine ist sicher auch diesen Firmen bekannt gewesen. Nun ein paar Basis Infos, über Leinen die im Handel erhältlich sind: Um hohe Festigkeit und wenig Dehnung bei geringen Durchmesser erzielen zu können, werden heute prinzipiell entweder Kevlar oder Dyneemakernmantelleinen verwendet, der Mantel besteht aus Polyester:

Handelsname: Kevlar oder Twaron (Kernmaterial Aramid)

Handelsname: Dyneema oder Spectra (Kernmaterial High Performance Polyethylen)

Durchmesser 1,05 bis 1,5 mm die nominelle Festigkeit beträgt 85 bzw 130 kp die tatsächlich gemessenen Festigkeiten sind nochmals deutlich höher, diese Materialien haben folgende Eigenschaften:

Übersicht:	Aramid	Polyathylen	Polyester
Vorteil	sehr wenig Dehnung hohe Festigkeit	wenig Dehnung hohe Festigkeit	abriebfest UV beständig
Nachteil	knickempfindlich UV unbeständig	hitzeempfindlich UV unbeständig	viel Dehnung wenig Festigkeit

Praktisch alle, momentan in Gebrauch befindlichen Leinen gleichgültig ob mit Kevlar oder Dyneemakern, haben einen gewobenen Polyestertermantel. Dieser Polyestertermantel hat die Eigenschaft, daß er sich bedingt durch Hitze, Feuchtigkeit und Umweltverschmutzung (saurer Regen) zusammenzieht. Das Hauptproblem (Ursache der Leinenbrüche bei Gleitschirmen mit dem Kernmaterial Kevlar ist, ist die Knickempfindlichkeit von Kevlar. Die Verletzung des Kevlarkernes einer Leine ist von außen meist unsichtbar und deshalb besonders tückisch. Konkret treten Knickbelastungen in folgenden Zusammenhang auf.

- beim Übergang von relativ steifen zu flexiblen Bereichen der verarbeiteten Leine, z.B. am Ende der Vernähung bzw des Schrumpfschlauches.
- beim vernähen selbst bricht die Nadel Fasern des Kevlarkernes, deshalb ist ein "Verriegeln" der Naht mit Festigkeitsverlusten verbunden.
- durch Schrumpfung des Polyestertermaterials kommt es zu einer Stauchung des Kevlarkernes und damit zu Knickbrüchen der Fasern.
- Schlingenbildung der Leine beim Auslegen und anschl. Durchziehen der Schlinge unter Last, wie es regelmäßig beim Start geschieht.

Doch auch die Dyneemaleine ist eben auch nur ein Kompromiß, da bei allen positiven Eigenschaften eine negative bleibt und zwar die der Mantelschrumpfung (Polyestertermantel) daher gab es keine 100 % Zufriedenheit, die Lösung für all die oben aufgeführten Probleme heißt "Paracord".

Paracord besteht aus Dyneema, jedoch ohne Polyestertermantel, ersetzt wurde der Mantel aus einem hauchdünnen, dreifachen, farbigen Kunststoffüberzug, Dieser dünne Kunststoffüberzug hat nicht nur die Funktion mechanischen und zusätzlichen UV Schutz zu bieten. Er macht auch Verletzungen der Leine sehr leicht sichtbar weiters kann die Leine gespleist werden, das heißt sie ist fester als eine genähte Leine und hat überdies ein besseres Leinenhandling. Da auf den Polyestertermantel verzichtet werden kann ergibt sich ein geringerer Durchmesser bei gleicher Festigkeit, was in der Folge eine Reduzierung des Gewichtes und des Luftwiderstandes um 50 % zur Folge hat.

04. MIETGLIEDS BEITRÄGE 1994: Es ist kaum zu glauben aber ein Jahr neigt sich wieder seinem Ende zu und für das Neue Jahr ist wieder viel geplant. Damit die Infrastruktur unseres wohl einmaligen Fluggeländes auch weiterhin erhalten bleibt, brauchen wir auch Deine finanzielle Unterstützung in Form des fälligen Mitglieds Beitrages. Der Betrag von **ÖS 700** bleibt auch für dieses Jahr gleich, einzig die Landegebuhr erhöht sich für Gastpiloten von **ÖS 35.- auf ÖS 45.-** Du hast einmal die Möglichkeit mittels bei liegenden Zahlschein an jeder Inländischen Bank die Zahlung vorzunehmen oder auf das oben aufgeführte Konto zu überweisen. Für unsere außerhalb Österreichs wohnenden Piloten, bitte einen Euro Scheck in ÖS ausgestellt schicken da ansonsten zu hohe Bearbeitungsgebühren anfallen. (Einzahlungs Bestätigung folgt)

Auch wieder **fällig** werden die Beiträge zum **Österreichischen Aero Club**, die bitte auch mittels beiliegenden Zahlschein zu tätigen sind. Wie ich vom Österreichischen Aero Club erfuhr, wurde in einer Sitzung beschlossen den Mitgliedsbeitrag für Erwachsene von **ÖS 430.- auf ÖS 450.-** und den Vereinsbeitrag von **ÖS 1.000.- auf ÖS 1.200.-** anzuheben, wir bitten um Kenntnisnahme.

Alle Aero Club Mitglieder erhalten beiliegend die **Sportlizenz** für 1994, nur gültig mit beglichenen Beitrag auch der Versicherungsschutz ist davon ab - hängig (Tod und Invalidität) denkt daran.

Nicht versäumen möchte ich, allen zu danken, die in finanzieller wie auch materieller Weise Ihren Beitrag leisten, den Flugsport einem neuen Aufwind zuzuführen.

05. NÄCHSTER SONDERPILOTEN KURS: Für Donnerstag den 02 bis Sonntag den 05 Juni 1993 ist wieder ein Kurs mit anschließender Prüfung anberaumt, alle Interessierten erhalten Auskünfte über Teilnahme Bedingungen direkt am Landeplatz Postleite. Übrigens, wer nächstes Jahr beim Osttirol Cup mitfliegen will muß im Besitz eines gültigen SOPI - Scheines sein. Der Unfall von Steiner Andreas in Hopfgarten, hat dem Veranstalter klar aufgezeigt, daß nur Piloten mit einem gültigen Zivilluftfahrerschein teilnehmen können. Das heißt, es müssen die Auflagen des Bescheides der Tiroler Landes Regierung unbedingt eingehalten werden. Alle Tandem Interessierten, Teilnahme Voraussetzung mindestens 1 Jahr gültiger Sonderpilotenschein.

Interessant für alle Piloten die Variante, daß bei einer Teilnehmerzahl von mehr als 6 Piloten Ihr den Termin selbst bestimmen könnt.

06. CLUBAUSFLUG NACH BRIXEN: Für den 31 Oktober und 1 November hieß es auf nach Südtirol (Törggelen war angesagt) Hart, näckiger Nebel am Samstag verhinderte bereits Fliegerische Aktivitäten, diese Erfahrung machte auch eine Busladung voll Piloten am Zettlersfeld, die mit einer Erfahrung reicher wieder in das Tal fuhren. Ein Anruf in Brixen klärte vieles, wolkenloser Himmel und Flugzeiten von 3 Stunden war die Antwort, also warum noch zuwarten. Früh am Sonntag Morgen ging es los, Treff war Gasthof Carla in Vahrn wo auch der Landeplatz liegt, milde Temperaturen erwarteten uns und der Blick schwebte auch sofort hoch zur Plose, ganze 2000 Meter HÜ waren zu vernichten. Nach einer problemlosen Auffahrt, nur die letzten 300 Meter stellten einige Anforderungen an Fahrer und Auto (Schlamm) kam die Überraschung. Dann fiel es sogleich wie Schuppen von den Augen, nicht die Paragleiter waren an der Überzahl, sondern man staunte die Drachenpiloten, grob geschätzt an die 100 Drachenpiloten und an die 20 Paragleiter waren am Start. Ein imposantes und vor allem neues Panorama ließ die Verzerrungen im Gesicht langsam aber sicher zerfließen, Stundenflüge wurden zwar keine absolviert aber zu Nullschiebern reichte es allemal, nach mehr oder minder gekonnten Landungen zwischen Sprinkleranlagen (Eisenrohre für die Bewässerung) gings anschl. zu Kaffee und Kuchen. Der gemütliche Teil fand im Hotel Post statt und endete früh morgens. So kam es dann schon vor, daß ein Pilot der in das Bett wollte sich in das Auto zum schlafen legte, auch wurden die Zimmertüren mehr oder minder verwechselt (Die Kartoffelkäfer) wie heißt es - die kleinen Sünden strafft der Herr sofort und die großen in **!! Monaten** - man wirds ja sehen. Der nächste Morgen war dann nebelig so oder so, doch ein 800 Meter Startplatz in Feldthurns ließ weitere 3 Flüge zu und so gab es wieder ein paar Zeilen für das Flugbuch, Videoaufzeichnungen die auch gleich an Ort und Stelle vorgezeigt wurden rundeten das Drumherum ab. Die Zeit verging zu schnell - um 20 Uhr hieß es dann wieder zurückfahren. Eine Bilderbuchwoche erwartete uns auch in Lienz mit wiederum vielen schönen Flügen.

Für den Zeitraum 17 bis 21 November war Bassano angesagt, bei Schlechtwetter wollten wir gleich weiter zum Monte Cucco. Doch was Bassano selbst Mitte November zu bieten hatte, ließ keine Zweifel mehr aufkommen, ein wirkliches Traumgelände! Von 5 Tagen gab es nur 1 Nebeltag und selbst dieser ließ Soaringflüge zu, alle anderen Tage bescherten Stundenlange Flüge ob im Ein oder Doppelsitzer Para oder Hängegleiter, oben geblieben ist wirklich jeder (auch Mikki mit Ihrem Zenith) auch wenn die Temperaturen unter Null angesiedelt waren, konnte man an die 100 Para und Drachenpiloten ausmachen, ein imposantes Bild.

keine Hektik weder am Start noch im gemeinsamen Bart, insgesamt war die gesamte Meute auf 4 Startplätze verteilt, auch gleich viel Landeplätze standen zur Verfügung. Auch wenn die Temperaturen immer unter oder um die Null Grad waren ließ einen schon der Gedanke an Pizza und Wein während des Fluges "warm" werden. Ein Fluggebiet, das wir sicher wieder befliegen werden und ist erstmal die "ALEMAGNEA" vor den Toren Osttirols, wird sich auch die Anreisezeit entscheidend verkürzen und somit helfen, künstlich geschaffene Barrieren (Grenze) zu überwinden.

07. EINFACH ZUM NACHDENKEN: Der Sonderpilotenschein wird in Deutschland nicht mehr anerkannt, so geistert es zur Zeit in der Gerüchtebörse hin und her, was ist nun wirklich daran wahr. Durch die Privatisierung des BAZ bzw. Umwandlung in eine GesmbH wurden auch die Flugschulen mehr oder minder direkt oder indirekt betroffen. Unter anderen gibt es seit Mitte 1992 keine Staatl. Prüfungskommission mehr, die Prüfungen können nun auch von 2 Fluglehrern abgenommen werden, genau hier hakt der DHV ein. Das Bilaterale Abkommen zwischen Österreich und Deutschland ist nur dann erfüllt wenn der Pilot die Prüfung vor einer Staatlichen Kommission ablegt, welches nun nicht mehr der Fall ist, daher prüft das Deutsche Verkehrsministerium ob für Piloten die in Deutschland wohnen das neue Prüfungsverfahren auch noch ausreicht. Vorweg wurde vom Deutschen Verkehrsministerium mitgeteilt, daß alle Inhaber von SOPI Scheinen die im alten Prüfungsverfahren ihren Schein erworben haben, sich auch weiterhin nichts ändern wird. Allen Piloten sei vorweg gesagt auch hier wird wiederum versucht auf Kosten des Kleinen Mannes, Wirtschaftliche und Macht Interessen auszutragen. Das Bilaterale Abkommen zwischen Österreich und Deutschland das sich nun schon über Jahre bestens bewährt hat, soll nun da die Schülerzahlen sinken bzw abwandern gekündigt werden. Wenn es wirklich zu diesem Schritt kommt wäre dies ein Rückfall in alte Zeiten (Anfang der 80er Jahre da gab es dieselbe Problematik) damals wurde von seiten Österreich angedroht daß dann alle Deutschen Piloten ohne SOPI - Schein in Österreich nicht mehr fliegen dürfen mit Androhung solcher Schritte kam es dann zu dem besagten Bilateralen Abkommen. Es wird sich der Deutsche Hängegleiter Verband, sehr wohl überlegen müssen so ein heißes Eisen wieder anzufassen um sich auch nicht die Finger daran wieder zu verbrennen, leicht ist die Position allemal nicht doch geschickte Verhandlungen mit den Deutschen Schulen, dem Verkehrs Ministerium und der eigenen Hierarchie läßt sicher neue Perspektiven auf tun. Ein Schuß vor den Bug wurde dem DHV bereits gesetzt, wenn die Kündigung wirklich eintreten sollte, dürfen dann erstmal keine DHV Prüfungen mehr in Schul Übungsbereichen in Österreich durchgeführt werden, andere angemessene Schritte werden dann prompt folgen. Ein weiterer Vorstoß in Sicherheit beim Drachen und Gleitschirm fliegen wird die Alpineinweisung sein, die mit nächster Erlaßänderung (1994) sicher eingebaut sein werden wird. So wird die Fliegerärztliche Untersuchung wie auch die zeitliche Limitierung (3 Jahres Rhythmus) weiterhin ein fester Bestandteil des SOPI - Scheines bleiben. Im Klartext heißt das wie folgt: Deutsche Staatsbürger mit Ordentlichen Wohnsitz in Deutschland können nach wie vor mit einem gültigen SOPI - Schein in Deutschland fliegen, mit Verhandlungsgeschick wird dieser auch in den Beschränkten Zivilluftfahrerschein (früher A - Schein) umgeschrieben, auch ist der SOPI - Schein weiterhin im Ausland gültig, also mit Ländern mit welchen ein Abkommen getätigt wurde.

08.FLASH ACTION TREFF: unser vierteljährlicher Treff ist wieder angesagt.
Diesmal für die Creme de la Creme heißt es Rodelpartie

von der Dolomiten Hütte:

Treffpunkt Freitag 30. Dezember 1993 um 17 Uhr am Parkplatz,
Abzweigung zum Tristacher See, nicht vergessen Taschenlampe!

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

Wußtet Ihr schon, daß.....

- eine Fliegerärztliche Nachuntersuchung in Zell am See, nun schon ÖS 800.- Netto kostet, auch hier ist ein Preisvergleich vorab sinnvoll.
- nach dem Seilbahn Unglück in Tirol, von Experten festgestellt wurde daß ein Restrisiko nicht auszuschließen sei. (Das Leben ist lebensgefährlich oder!)
- in der Intern. Rauschgift Szene auch der Drachen als Transportmittel eingesetzt wird, besonders in grenznahen Fluggebieten.
- Forcher Gerhard nicht nur von Krampussen nieder gerissen wurde, auch ein Schaf (ohne Hörner) am Startplatz Kollnig attackierte ihn schwer.
- eine erneute Erlaß Änderung für das kommende Jahr in's Haus steht, womit dann auch die Alpineinweisung rechtlich verankert werden kann.
- mit der Privatisierung des BAZ eine wahre Kostenlawine auf die Piloten zu kommt und wer zahlt die Zeche, na klar Du!
- Waldner Elisabeth und Blasisker Sepp, als Steigbügelhalter der Volkspartei fungieren so gesehen im Vorwahlkampf der ÖVP/Ostt. Ausgabe 18 November 1993
- Penker Peter aus Seeboden, eine Schleppwinde im Eigenbau konstruiert hat, die er auch zum Patent angemeldet hat.
- am 19 Sept. eine Acro Show am Millstätter See geplant war, doch der Nebel ließ keine Starts vom Tschiern. zu, zu einem Bootschlepp reichte es allemal.
- der Bewerb in Ainet wegen Schlechtwetter an drei Wochenenden, abgesagt werden mußte aber Ihr wußtet sicher nicht daß es zwei Landeplätze hätte geben sollen, für die Profis im Sportplatz und für Sonntagsflieger daneben.
- Wilhelmer Siegfried nach längeren Krankenhaus Aufenthalt (kein Flugunfall) Standesgemäß zuhause besucht wurde, am 11 Oktober flogen Helmut und meine Wenigkeit auf eine Gratulation und Speck Jause ein.
- mit 1 Jänner 1994 der EWR - Vertrag in Kraft tritt, das bedeutet freier Dienstleistungs Verkehr, das heißt es auch für Flugschulen.
- trotz aller Unfälle mit Fußverletzungen, nach wie vor Piloten mit Disco Patscherln unterwegs sind, frei nach dem Motto "mir passiert ja eh nichts".
- nach der Privatisierung des BAZ ab 1. Jänner 1994 nun die Agenden Ballonfahrt, Fallschirmsprung, Segelflug, Hänge und Paragleiten an den Österr. Aero Club übergehen, möglicherweise schon ab 1 April kommenden Jahres.
- die Porosität eines Gewebes einfach getestet werden kann, befeuchte einen Finger und presse das Tuch fest daran, wenn Luftbläschen sichtbar werden ist eine Luftdurchlässigkeit gegeben, wenn nicht ist es 100 % dicht.
- ein Segelflieger Pilot aus Germany im Frühjahr den Flugplatz in Nikolsdorf angeschrieben hat aber erst im September eine Antwort erhalten hat und dann ist wirklich keine Streckenflugzeit mehr oder? (gesehen im Aero Club Info)
- der Fall Ulli Kurle wiederum klar aufgezeigt hat, daß Geschäftsinteressen vor Sicherheitsinteressen gehen und das knallhart!
- Hainzer Klaus mit Space (Raum) wirklich zu wenig Raum hatte, eine Baum - landung in Oberlienz war die Folge.
- der Startplatz am Steiner Mandl (nebst Moar) nächste Sommersaison für Starts mit Para und Deltagleiter nicht mehr zur Verfügung stehen wird, (Aussage von Wilhelmer R.) jedoch der Startplatz links davon, wir werden's sehen.
- zum Club der Zahlungsunfähigen (Lohnpfändung) nun auch Monitzer Otto zählt.
- es für eingebrachte Waren (wie z.B. in der Clubhütte) keine Haftung gibt, eine Erkenntnis die der Oberste Gerichtshof festgestellt hat.
- bis dato noch kein Schnee gefallen ist zur Freude der Bergbahnen, nun erwägt man die aufgestellten Schneekanonen zur Thermik Erzeugung einzusetzen.
- für das Neue Jahr wieder viel vorgenommen wird, leider bleibt's dann dabei.

Nächster SOPI Kurs
02 bis 05 Juni 1994
Drachen u. Gleitschirm Fest
28 August 1994
Sicherheits Training
03 Juli 1994

Jahres Abschluß Fliegen
31 Dezember 1993
Saison Opening (Ostern)
03 April 1994
Induga in Augsburg
04 bis 06 März 1994

10. WORÜBER MAN SPRICHT: Wie verhalte ich mich bei Flugunfällen.

Ratschläge und Tip's wie man sich gegenüber den Behörden verhält, denen man nach einem Flugunfall zwangsweise begegnet. Durch die einschneidenden Änderungen im Luftfahrtgesetz 1992 ist es notwendig, daß sich die Piloten über die Möglichkeiten und Rechte im Umgang mit der Behörde bewußt sind.

Seit Inkrafttreten der Novellierung haben Flugsicherungs Organe das Recht, die Festnahme von Personen vorzunehmen, außerdem ist das BAZ (Bundesamt für Zivil luftfahrt) zur alleinigen Strafbehörde ausgewählt worden. Grundsätzlich ist davon auszugehen daß der "Staatsbürger" der Behörde gegenüber als Beschuldigter auftritt und daher üblicherweise seine Rechte nicht kennt. Zu den Grundrechten von Beschuldigten gehört das Recht, die Aussage überhaupt zu verweigern oder auch die Unwahrheit zu sagen, um sich zu verteidigen. Es darf dabei aber keine andere Person zu unrecht einer strafbaren Handlung bezichtigt werden. Zeugen dürfen im wesentlichen die Aussage verweigern, wenn bei einer Wahrheitsgemäßen Aussage sie selbst oder ein naher Angehöriger beschuldigt oder einen bedeutenden Vermögensnachteil ausgesetzt wird.

Im Verwaltungsstrafverfahren besteht außerdem die Möglichkeit eine Akteneinsicht zu nehmen und sich danach schriftlich zu äußern. Etwas anders sieht es aus bei gerichtlichen Strafverfahren aus, die Rechte des Beschuldigten sind gleich dem Verwaltungsstrafverfahren, er kann jedoch nicht schriftlich Stellung nehmen.

Bei einem Flugunfall muß immer damit gerechnet werden, daß gegen sämtliche Beteiligte ein Strafverfahren eingeleitet wird. Deshalb ist es wichtig, daß Angaben gegenüber Sicherheitsbehörden in einem Strafverfahren nach reiflicher Überlegung gemacht werden. Es ist eine Tatsache, daß kurz nach einem Unfall des öfteren unüberlegte Angaben gemacht werden. Ist man hingegen geschockt, muß man sich erst erholen, bevor man Rede und Antwort stehen kann. Denn die getätigten Aussagen landen dann immer direkt beim Staatsanwalt.

Somit kann z.B. die Behörde sowohl im Straf als auch Verwaltungsverfahren zur Verhaftung schreiten, wenn der Betroffene trotz Abmahnung der strafbaren Handlung verharret oder sie zu wiederholen versucht, welches nun auch den Flugsicherungs Organen frei steht. Das heißt das Organe der Flugsicherung mit einer Macht fülle gegenüber den Bürgern ausgestattet worden sind, was wohl für die meisten unerklärlich bleiben wird.

Worüber man sonst noch spricht oder Tatsachen die das Leben schreibt!

Rückerstattung der ÖS 550.- von der LBB.

Die Piloten, die Anfangs der Sommersaison voreilig (man lernt nie aus) die ÖS 1.200.- bezahlt haben, frei nach dem Motto wir bekommen ja eh unser Geld 550.- zurück, haben es auch tatsächlich wieder zurück bekommen fest im Glauben daß das Geld ja von der **Bergbahn** wieder zurückkommt. Richtig ist aber, daß der Club ganz einfach die Gelder aus der **eigenen Kasse** zurück bezahlt hat um den Schein zu wahren. Die Lienzer Bergbahnen rechneten ganz einfach das einbehaltene Geld für den Pacht 1993 am Zetttersfeld Startplatz an und auch der wurde vom Vorstand großzügig zu gesichert, (immerhin wird schon seit 1990 bezahlt) denn

wir können ja aus dem Vollen schöpfen. Nun wird sich mancher sagen mir ist das ja egal Hauptsache ich habe mein Geld wieder. Dem ist aber so nicht, denn die bezahlten ÖS 550.- sind ein für allemal weg, bezahlt hat es letztendlich der Pilot mit seinem Club Beitrag. Die Moral aus der Geschichte ist: Daß Du zahlst und zwar in Clubbeiträgen, in der Fahrkarte, im Preisaufschlag in Steuern etc. dafür aber können wenigstens die anderen gratis fliegen, nun irgendwelche Vorteile soll nun eine Clubmitgliedschaft ja doch bringen, hat mir mal jemand gesagt - oder!

WATCH - LIST: Nach Streichung Waldheim's von der Liste (übrigens eine Erfindung der Amerikaner, galt für Personen die keine Einreise Erlaubnis in die USA hatten, vorwiegend Personen betreffend mit undurchsichtiger NS Vergangenheit) letzten Jahres, hatte die Watch List bei uns die Aufgabe sogenannte "Schmarotzer" zu erinnern, daß für die Benützung der Einrichtungen auch ein Obulus zu entrichten ist, es kommt ja noch dicker, viele finden es nicht einmal der Mühe wert zu fragen ob die Einrichtungen benutzt werden dürfen, was für unsereinen selbstverständlich ist, sollte doch auch in einen gesunden Menschenverstand vorhanden sein. Trotz mehrmaliger Aufforderungen an den Club (Waldner Elisabeth) die Angelegenheit zumindest finanziell zu bereinigen gab es leider immer nur Vertröstungen die sich bis dato fortsetzten und wenn selbst ein Obmann hier mit guten Beispiel voran geht, dann fällt mir nur noch der Spruch ein: **"was Hänschen nicht lernt / lernt Hans nimmermehr"**. Deshalb packen wir's an, denn es gibt für 1994 viel zu tun.

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

Ich wünsche allen Piloten und Freunden ein Frohes Fest verbunden mit einem erfolgreichen Start in das Neue Jahr, unseren Aktiven eine vor allem unfallfreie Saison 1994 und ein immer **"GUT LAND"**. Gerade das heurige Jahr war überschattet mit sehr vielen Unfällen. Daher einmal mehr notwendig darüber nach zudenken, hier bietet sich gerade die Weihnachtszeit an ein wenig in sich zu gehen.

F L A S H - time :

is vor People who love sports in the air,
on the ground, or in the water.

Ein "FLASH the Air"
wünscht
Dir Bruno

P.S: Als Beilage erhält Ihr noch die **neu überarbeiteten** Telephon Nummern, Stand Dezember 1993, für alle Fälle bzw Notfälle, weiters ein Beitrittsformular und ein oder zwei Erlagscheine bzw. die Sportlizenz für Aero Club Mitglieder.

Willkommen im Club!

Die Flash News informieren Dich über alle wichtigen Mitteilungen, Sicherheitsinformationen, interessante Neuigkeiten, Ausflüge, Sicherheitskurse usw. auf einen Nenner geracht viele aktuelle Neuigkeiten.

Für alle die Mitglied im Flash Club werden wollen, einfach das nachfolgende Anmeldeformular ausfüllen und retounieren.
Die Mitgliedschaft ist kostenlos und wenn Du die News nicht mehr wünscht, sende mir einfach eine Karte

Ja ich möchte dabei sein *.
Sende mir regelmäßig die Flash News.

Name Vorname_____

Straße Nr:_____

PLZ_____ Ort:_____

1 geb.am. _____

* Die Mitgliedschaft im Club ist freiwillig
und kostenlos!



FLASH SERVICE: Für unsere Piloten die wichtigsten Tel. Nummern für alle
(Not) und anderen Fälle, neuester Stand Dezember 1993

Flugwetter Informationen:

Fax Abfrage Satellitenbild aus 36 KM Höhe	0043 / 336 / 400429
-----"----- Innsbruck	0512 / 291 782
-----"----- Klagenfurt	0463 / 460 55
-----"----- Wien IFR Abruf	0222 / 701 04-46
-----"----- Wien VFR Abruf	0222 / 701 04-47
-----"----- Graz	0316 / 296 409
-----"----- Linz	07221 / 45 40
-----"----- Salzburg	0662 / 852 957

ATAS Klagenfurt	0463 / 435 31	ATAS Salzburg	0662 / 852 450
ATAS Graz	0316 / 295 639	ATAS Innsbruck	0512 / 292 693
ATAS Wien	0222 / 701 04 - 450	ATAS Linz	07221 / 45 44

Internationales Volmet Wien	126,000 MHZ	0222 / 707 61 09
Nationales Volmet Innsbruck	130,475 MHZ	0512 / 285 786
Nationales Volmet Wien	122,550 MHZ	0222 / 707 22 95
Nationales Volmet Klagenfurt	122,275 MHZ	0463 / 436 46

MET OFFICE WIEN	0222 / 711 10 / 2351	MET OFFICE SALZBURG	0662 / 852 454
MET OFFICE INNSBRUCK	0512 / 253 72	MET OFFICE LINZ	07221 / 720 30
MET OFFICE KLAGENFURT	0463 / 415 20	MET OFFICE Graz	0316 / 170 344

Bildschirm Text (BTX). Flash Service/Flash Service/Flash Service!

BAZ allgemein	Seite 2310 a
MET aktuell	1 Seite 23106 Flugwetterübersichten, Segelflugwetter, Gefahrenmeldungen.
MET aktuell	2 Seite 23107 Satellitenbild, Flugplatzvorhersagen, Aktuelle Wettermeldungen.
ORF / TELETEXT	FS 1 und/oder FS 2 Seite NR. 261 (Flugwetter)

Persönliches Flugwetter Info:

Innsbruck	0512 / 1703 44	Graz	0316 / 17 03/44
Salzburg	0662 / 85 985 44	Wien	0222 / 7071319 o. 71110/235
Klagenfurt	0463 / 415 20 43/44	Linz	07221 / 45 45/44

Wetterdienst des Österr. Alpenvereines	0512 / 15 67
Persönliche Beratung von Montag bis Samstag	0512 / 291 600
Wind u. Temperaturwerte von Bergstationen	0222 / 707 36/11.13

Startplatz Moar Pepo	677 65	Wasserrettung Lienz	669 50 / 638 20
Startplatz Kollnig	694 17	Bergrettung Lienz	628 88
Startplatz Sporer	636 07	Krankenhaus Lienz	606 0
Landeplatz Postleite	656 94	Gendarmerie Lienz	631 55 Fax 32
Flugschule Lienz	659 40	Ärztenotdienst Lienz	141
Flugrettung Lienz	17 77	Kummernummer Lienz	655 39

Feuerwehr Notruf	122	Flugrettung Klagenfurt	0463 /43 462
Gendarmerie Notruf	133	Flugrettung Nikolsdorf	04858/394-413
Rettung Notruf	144	Bundesamt Wien	0222 / 79798/0

ÖAEC	Kössen	05375 / 2160
DHV	Gmund am Tegernsee	06 / 08022 / 7031 Fax 7996
Drama	München	06 / 089 / 638 18-0 Fax 63818 100
Gleitschirm	Chur	05 / 081 / 235249 Fax 235207

ATAS: Automatic Telephon answering system.
VOLMET: Meteorological Information for aircraft in flight.
FAX: Abfragen können nur mit der Funktion "Polling" getätigt werden.
VFR/IFR: Visual bzw Instrument Flight Rules
QNH: ICAO Standard Atmosphärendruck. QFF: aktueller Druck auf Meereshöhe.
QFE: Luftdruck auf Platzhöhe.