

AKTUELL,
INFORMATIV,
OBJEKTIV!

Erscheint vierteljährlich
Lienz im Juni 1996
Herausgeber: Girstmair Bruno

Beiträge für 1996:

Aktive ÖS 700.- Passive ÖS 400.-

Bankverbindung:

Lienzer Sparkasse Nr. 0011 27 76 39

Seehöhe ONH: 668,48 Meter

Koordinaten: N46°50'08'' E12°47'11''

Österr. Aero Club: 0222 / 718 72 97

Blatt Gasse Nr. 6 A - 1030 Wien

Fliegerärzte: Dr. Lahoda 06542/7251 Dr. Bachmann 04783/2375
Dr. Reinprecht 06566/430

Landeplatz Frequenz: 161.275 MHZ E-Mail: flash_time@compuserve.com
Internet: World Wide Web: http://ourworld.compuserve.com/flash_time

00. In eigener Sache
01. Unfälle im letzten Quartal
02. Drachen Transport
03. Zu neuen Höhen
04. Vergißmeinnicht/Pavillion Fliegen
05. Printz Cup
06. Fluglehrer Sitzung
07. Worüber man spricht
08. Klatsch und Tratsch am Landeplatz
09. Termine und Ereignisse
10. Einfach zum Nachdenken

Kostenlose Information:
Auflage: 230 Stück
Erste Ausgabe: Juli 1979
Layout: Eigen
Erscheinungsweise: 4 x im Jahr
Anzeigenschluß: 25 Sept. 1996

Herausgeber: Bruno Girstmair
A - 9900 Lienz Beda Weber Gasse 4
Tel. mit Fax 04852 / 655 39
Tel. Landep. Postleite / 656 94

00. IN EIGENER SACHE: 20 Jahr Jubiläum: Das heißt auch Aktivitäten setzen, ein Programm auf die Beine stellen und für das nötige PR zu sorgen.

Als Beilage erhält Ihr einen Jubiläums Folder welcher einen repräsentativen Querschnitt von anno dazumal bis heute wiedergeben soll. Weiters liegt noch ein Prospekt bei, mit dem Hinweis für unser am 28 Juli statt findenden ■Postleiten Feschtl■
Bereits in der letzten Ausgabe wurde über den Werdegang ausführlich berichtet. Diesmal sollen die Aktivitäten für das Jubiläumsjahr im Vordergrund stehen. Das Veranstaltungsprogramm findet Ihr auf Seite 5 des bei liegenden Folders.

Für Mittwoch den 12 Juni stand wieder eine Aktion in's Haus. Hier ein erster Bericht (entnommen dem Ostt. Bote) verfasst von Oppelz Heinz.
Es gibt sie noch ■Die tollkühnen Männer in Ihren fliegenden Kisten■
Drei Lienzer - Helmut Mühlmann (Paragleiter) Bruno Girstmair (Hängegleiter) und der gebürtige Lienzer und jetzt bei Austro Control als Fluglotse tätige Ernst Hofmann (Ballonfahrer) trafen sich in der Morgendämmerung, des Mittwochs, 12 Juni, zu einer spektakulären Action. Die Idee, einen Paragleiter und einen Hängegleiter mittels Ballon in ca. 2.500 Meter Höhe zu bringen und von diesem mobilen Startplatz wieder zur Erde zu schweben, sollte umgesetzt werden. Der unter dem Ballon befestigte Hängegleiter geht in der ersten Phase nach dem Ausklinken in einen Sturzflug über und muß aus diesem abgefangen werden. Als zweiter folgt der Paragleiter. Der Schirm ist dabei nicht wie sonst üblich am Startplatz ausgelegt, sondern wird wie beim Fallschirmspringen aus einer Hülle, die am Ballonkorb befestigt ist, gezogen.
Kritisch dabei ist, daß sich dabei keine Leinen verschlingen und sich die Schirmkappe ordentlich öffnet. Für den Ballonfahrer spielt bei der Aktion das Gewicht die größte Rolle. Beim Aufstieg darf es nicht zu viel sein ca. 800 bis

850 kg. Wird das Luftfahrzeug nach dem Ausstieg der «Passagiere» (maximal 200 bis 250 kg weniger) bei zu großen Gewichtsverlust zum Spielball des Windes. Nach ca. Zwei Stunden war alles vorbei und es gibt sie noch!
Anlaß für die Einlage war neben dem 20 Jahre Jubiläum der Flugschule Bruno Girstmair, Lienz, vor allem auch Werbung für die Sicherheit des Hänge und Paragleiter sports zu machen. Diese Art Freizeitsport lockt nun schon seit zwei Jahrzehnten aus ganz Europa Piloten nach Lienz und hat sich somit zu einem touristischen und wirtschaftlichen Faktor in Osttirol entwickelt.
Lienz gilt schon lange als «heißer Tip» bei den Fliegern. Für die nötige internationale PR sorgte RT 3 mit einem Live Einstieg vom Start (sendet bis zu den Kykladen) und ein ORF - Team. Mit dem Absprung hat sich Flugschulbesitzer Bruno Girstmair einen Geburtstagswunsch (Bruno: «Man gönnt sich ja sonst nichts»), schon erfüllt. Den jahrelang gehegten Wunsch und vorgetragenen Wunsch könnte ihm sicher die Lienzener Bergbahn AG mit geeigneten Beförderungseinrichtungen für Hängegleiter erfüllen.

Am Sonntag den 28 Juli steht dann unser traditionelles Postleiten «Feschtl» auf dem Programm (Einladungs Prospekt liegt ebenfalls bei). Unser wohl weitum einmaliger «Zweier Paralell Bewerb» kommt wieder zur Austragung. Dazu gibt es viele wertvolle Preise (z.B. nur bei uns kann der Letzte den Hauptpreis ziehen) Interessant wird die wohl einmalige Oldy Show. Zu sehen gibt es Flüge vom Übungshang mit einem «Huber Standard» Baujahr 1973 bzw einen «Randoneuse Maxi» Baujahr 1986 ohne Double, live und hautnah.
Eine Ausstellung, angefangen von «Alt bis Neu» Hänge und Paragleitern Gurtzeugen und Zubehör.
Hauptattraktion wird sicher die Flugvorführung des Österr. Staatsmeisters im Segelkunstflug sein. Reinhard Haggelmüller live mitzuerleben ist immer ein Erlebnis. Atemberaubend sein negativ Looping von nur 2 Meter über Grund u.v.m das muß man (frau) gesehen haben.
Auch Manfred Manfreda (Flieger mit Leib und Seele) ist mit dabei, auf seinem Motorsegler zeigt auch er sein Können.

Im August veranstaltet der Modellflieger Club Lienz Flugvorführungen am Landeplatz. Herr Bader und sein Team zeigen, was so alles in die Luft gehen kann.

Für September sind Schleppvorführungen anberaumt. Penker Peter aus Spittal wird mit seiner selbstentwickelten Schleppwinde Para und Hängegleiter hochziehen.

Im Oktober gibt es dann unter Leitung von Granitzer Johann Start's und Landungen mit Ultralight's am Landeplatz.

01. UNFÄLLE IM LETZTEN QUARTAL: Ainet: Am Karfreitag den 5 April unternahm der 37 jährige Steiner Johann aus Ainet selbständige Aufreiß bzw Flugübungen. In der Startphase kam der Pilot nicht frei, stürzte und zog sich dabei schwere Verletzungen zu. Der Verunglückte wurde in das BKH Lienz gebracht.

Thal: Am 18 April stürzte der Drachenflieger (Liga Pilot) Gassner Rupert mit seinem Hängegleiter infolge eines Überschlages (Tuck) ab. Der Pilot konnte das mitgeführte Rettungsgerät betätigen und landete relativ unverletzt im Wald.

Lienz: Am 16 Mai startete der Paragleiter Pilot Weiss Gerhard mit seinem Gleitschirm vom Startplatz Kollnig. In der Startphase kam der Pilot zu Sturz beim anschl. Aufprall brach sich der Pilot das Wadenbein. Nach Erstversorgung durch anwesende Flieger wurde der Pilot mit dem Rettungswagen in das BKH Lienz gebracht.

Lienz: Am 21 Mai startete der Drachenflieger Pilot Manfreda Pepi vom Startplatz Ebnerfeld. Durch die Startphase hindurch konnte der Pilot das Gerät nicht mehr stabilisieren (starker Wind) und crashte in den Hang. Glück im Unglück hatte der Pilot der den Unfall unverletzt aber mit Total schaden am Gerät überstand.

Dölsach: Am 8 Juni landete ein 33 Jähriger Deutscher Paragleiter Pilot auf einem Baum. Die Besatzung des Rettungs Hubschraubers barg den abgestürzten

Piloten aus seiner mißlichen Lage, der Mann hatte Glück und wurde dabei nicht verletzt.

02. DRACHEN TRANSPORT: Immer wieder Druck und diverse Interventionen bzw Schreiben haben letztendlich doch zu einem Umdenken der LBB geführt. Das mit Millionen Subventionen aus Steuergeldern eine Fortführung der Unternehmens Politik der LBB nicht mehr weiter vertretbar war, entschloß man sich zu einer Gesundungs Politik. Mitarbeiter wurden abgebaut, (z.B. wird Mag. Dellacher Kaufmännischer Leiter nur mehr 1 Tag pro Woche bei der LBB beschäftigt sein) gewisse Sektionen wurden und werden bei geringerer Auslastung eingestellt und genau das hat zur Folge, daß in der heurigen Sommersaison während der Woche der Doppelsessellift am Hochstein und Zettlersfeld z.B. für ganze 6 Wochen und 5 Tage weniger verkehrt.

In einem Gespräch mit Dipl. Kaufmann Zinell wurde darauf hingewiesen wie wichtig eine flexiblere Öffnungszeit aber auch Preispolitik dazu führen kann die Löcher wieder zu füllen. Bis dato war eine wirtschaftliche Betriebsführung eine Vision (Planwirtschaft hieß das Motto), denn wozu sich anstrengen wenn man das Geld ja sowieso bekommt.

Als für unsere Belange vordergründig wäre die Öffnung der Seilbahn auch in der Revisionszeit z.B. 16 bis 19 Mai. An die 35 Paragleiter weilten zu diesem Zeitpunkt in Lienz (nicht zu vergessen die Einheimischen Piloten) und durch diese Initiative sollte erreicht werden, daß der Seilbahnbetrieb für 2 Stunden pro Tag läuft. Leider vergebens wie sich raus stellte.

Bei einer Vollversammlung der LBB die nach Ostern stattfand wurde auch das Thema Drachentransport vorgebracht. Wie anschl. zu vernehmen war, sieht es gar nicht schlecht aus daß in absehbarer Zeit ein Drachentransport offiziell möglich sein wird. In der letzten Aufsichtsratsitzung wurde beschlossen die Fa. Doppelmayr zu beauftragen das Problem Drachentransport technisch zu lösen um einen positiven Bescheid vom Verkehrsministerium zu erlangen. Was auch immer geschehen wird ich werde Euch am Laufenden halten. Letztendlich entscheidet der Aufsichtsrat über die zu treffenden Aktivitäten. Da nun die Gemeinde durch weitere Ankäufe von Aktien noch mehr Mitspracherecht hat (Verantwortung) und dadurch bedingt einen weiteren Aufsichtsrat stellt, wird die Zukunft zeigen woher der Wind weht. Ein sich rausreden wird mit dieser Konstellation nun wohl nicht mehr möglich sein.

Daß ein kaufmännischer wie auch techn. Betriebsleiter nur Befehle ausführen kann und darf ist mittlerweile den letzten Zweiflern unter uns bekannt. Die Entscheidungen fallen im Aufsichtsrat - hier sind die Verantwortlichen zu suchen die durch ihre unverantwortliche Politik die LBB in eine finanzielle Talfahrt (Fiasko) steuern. Es ist auch die Osttirol Werbung, der Fremdenverkehrs Verband Lienz, Aktionäre, Gemeinde die durch ihre Politik dies mitzuverantworten haben.

Wer ein wenig recherchiert wird erkennen wie komplex die ganze Angelegenheit eigentlich ist (Politikum / Sumpf). Wer sich dann bei Gericht die Türklinke reicht, wer auch immer gehen muß oder kommen wird (Kosmetik) die Zeche zahlt wiederum der Steuerzahler (zur Zeit belaufen sich die Prozeßkosten schon über ÖS 100.000.-) Dank unserer Passivität sind solche Zustände möglich, ich frage mich nur wie lange noch. Übrigens die nächsten Subventionen sind schon vorprogrammiert.

Abschließend sei festgestellt, daß nun nach 20 Jahren Drachenfliegen auch die Verantwortlichen (Verhinderer) vorerst klein beigegeben. Scheinbar muß immer erst ein Schlagabtausch vorausgehen um solche Leute zur Räson zu bringen..

Wie in den Clubinfo Sept. letzten Jahres bereits geschrieben, kam mir aus verlässlicher Quelle zu Ohren, daß die LBB vor dem Konkurs stehen. Dies behauptete dann Moser anläßlich einer Gemeinderatssitzung (öffentlich) daher verklagte die LBB Moser wegen Umsatzschädigung. Zur Zeit beschäftigen sich die Gerichte damit. Zumindest ist die Angelegenheit in Bewegung, früher oder später wird ein Gehänge für Drachen genauso selbstverständlich sein, wie die Tatsache, daß es in Berlin keine ■Mauer■ mehr gibt.

Die Saisonkarte kostet heuer **nur** mehr ÖS 600.- dafür wird um sage und schreibe ganze 3 Wochen weniger Öffnungszeit geboten. Zusätzlich steht die Bahn jede Woche um weitere 2 Tage (Mittwoch und Donnerstag). Das heißt im Klartext - die LBB fährt heuer in der Sommersaison um ganze 47 Tage weniger, das sind immerhin 6 Wochen und 5 Tage! Wenn das keine Täuschung der Kunden ist! Schaut etwa so ein Sanierungskonzept aus ich werde auf jedenfall nicht aufhören solche Ungereimtheiten aufzuzeigen. Sommer Saison Beginn 29 Juni statt 15 Juni bzw Saisonschluß 29 September anstatt 4 Oktober.

03. ZU NEUEN HÖHEN: Mit diesem Werbe Slogan wirbt die Blue Sky Flugschule Hochpustertal. Genau dieses Motto nehmen einige Piloten wortwörtlich und nützen die Gunst der Stunde, da sich die Flugschule nicht an die ihr auferlegten und akzeptierten Ausbildungsrichtlinien hält. Wie ist es z.B. möglich daß Piloten einen Tandemkurs absolvieren die gerade erst 3 Monate einen SOPI - Schein haben. Die dann selbständige Flüge mit und ohne SOPI Inhabern durchführen, obwohl nur im Flugauftrag der Schule und im dafür zugelassenen Gelände geflogen werden darf. Außerdem starten Sie mit Fußgängern, wo Sie nicht einmal eine Berechtigung dazu haben.

Liegt es etwa gar an den fehlenden Schülerzahlen die eine Flugschule zu solchen Maßnahmen verleiten läßt und zum drüberstreichen werden dann noch 30 bis 50 % Nachlaß gewährt.

Genau das nützen die Piloten aus (warum auch nicht) eine Schule ist nicht nur verpflichtet sich an die ihr auferlegten Ausbildungsrichtlinien zu halten, sondern Sie hat auch die Verpflichtung nach besten Wissen und Gewissen die Piloten auszubilden. (Bescheid vom 21.12.95 Pr.ZI. 58.534/14-7/95)

Gerade bei der Ausbildung sollten in einem jeden Fall die Sicherheitsinteressen (Ausbildungsrichtlinien) vor Geschäftsinteressen stehen. Da nun endgültig alle Agenden von der Austro Control zum Österr. Aero Club übergegangen sind heißt das im Klartext, daß noch mehr Eigenverantwortung den Schulen obliegt, was auch immer dies im einzelnen bedeuten mag!

Wenn ein Pilot ein solches Verhalten an den Tag legt wird unsereiner sagen er ist sich der Tragweite seines Fehltrittes gar nicht bewußt. Wenn dies aber eine Flugschule tut kann von einem Fehltritt wohl nicht mehr die Rede sein.

Gerade ein Tandempilot (wie auch Lehrer) sollte wissen daß wir doppelte Verantwortung tragen. Da aber die meisten Piloten genug Probleme haben mit sich selbst zu Recht zu kommen, sei ihnen noch einmal in Erinnerung gerufen - steht das Risiko dafür - bin ich dafür auch geeignet - sind mir die Konsequenzen bei einem Unfall auch wirklich bewußt!?

Im letzten Jahr wurde mir z.B. zugetragen, daß es in diversen Schulen vorkommt daß Tandemschüler mit Fußgänger fliegen und dann blanko von SOPI - Schein Inhabern unterschrieben wurden.

Ich möchte allen, der Flugschule und den Piloten noch folgendes zu bedenken geben: Im Falle eines Unfalles zieht das für alle ungeahnte Konsequenzen nach sich (diverse Gerichtsurteile liegen vor) und es kommen dann Leute zum Handkuß die vielleicht im guten Glauben meinen mit der Sache gar nichts zu tun zu haben. (z.B. Schirm Halter) und schlußendlich wird der gesamte Flugsport (Ausbildung in Österreich) damit in Mißkredit gebracht und nicht zuletzt alle Flugschulen, auch jene die sehr wohl seriös und korrekt arbeiten.

Für die Zukunft ist geplant eine Art Punktekartei für schwarze Schafe unter den Schulen einzuführen. Ein Vorschlag diesbezüglich wurde unserem Bundessektionsleiter (Himberger Josef) bereits zugeleitet.

04. VERGIBMEINNICHT FLIEGEN: Für Samstag den 11 Mai lud Blasisker Sepp zu seiner letzten (wer's glaubt) Flieger Aktivität ein. Zum einen übernimmt Monitzer Otto (kommt aus St. Veit) die Leitung des **Ultra Brutal Teams** einer Sektion der Union Hopfgarten. Zum anderen feierte Sepp 55 Jahre auf Gottes Erden. Der Sepp ist ein wirklicher Lebenskünstler im

Winter arbeitet Sepp als Ski Lehrer nebenbei führt er auch noch eine Landwirtschaft und in der Freizeit hat er sich voll der Fliegerei verschrieben. Der Einladung folgten an die 17 Piloten ideale Flugbedingungen (keine Thermik) ließen nicht's spektakuläres erwarten. Trotzdem gelang es einem Piloten im Lee herum zu fliegen, kulinarisch wurde einiges geboten und wie aus Insiderkreisen zu vernehmen war verließen die letzten Piloten zu früher Morgenstunde Hopfgarten.

Da Sepp die Latte sehr hoch setzte wird es für den neuen Obmann nicht leicht sein in solche Fußstapfen zu treten, wir wünschen Ihm auf jedenfalls viel Erfolg und Ausdauer.

PAVILLON ERÖFFNUNG: Für Sonntag den 9 Juni lud Sepp erneut ein und es kamen an 20 Piloten. Kein Anlaß ist zu gering um ein Fliegen damit zu verbinden, gut so Sepp. Da gibt es z.B. das **■EUV Fliegen■**, laut Rücksprache mit Sepp bedeutet das soviel wie - Einigkeit unter den Piloten. Viel zu berichten darüber gibt es nicht außer der Tatsache, daß Ortner Wendelin's Phocus von einem sogenannten **■Radl Wind■**, Volksmund Ausdruck für eine Miniatur Ausgabe eines Tornados, in den Himmel empor stieg. Glück hatte auch Steinkaserer Franz der nach Kollabierung seines Schirmes im steilen Gelände niederging (unverletzt wie sich später rausstellte)

05. PRINITZ FLIEGEN: Für Samstag den 25 Mai luden die Mannen um Hainzer Marcus bzw Claus ein und der Einladung folgten 42 Piloten. Obwohl die Wettervorhersage für den Nachmittag nicht's Gutes versprach (Gewitter) konnte die vorgegebene Aufgabe abgeflogen werden. Mit Start am Prinitz, anschl. hieß es zur Boje Prinitz aufkurbeln, dann Wendepunkt Moar am Zettlersfeld erreichen, weiter im direkten Weg zur letzten Boje Sternalm, dann ab zum Landeplatz (Fußballplatz) in Oberlienz und das in maximal 1 Stunde.

Mit ÖS 300.- an Startgeld bekam man eine Traktorfahrt (Fahrkomfort inkludiert) dazu gab es noch ein Essen und Getränk. Schon bei der Auffahrt kam es zu Wort Duellen unter den Piloten. Das versprach Wettkämpfe in der Luft denn einer muß der Beste sein, (bzw. den besten Schirm fliegen)

Osttiroler Lokal Matador Bergmann Franz letztmalig hochgejubelt mußte sich im hinteren Drittel geschlagen geben. Sieger wurde der Vorarlberger Bohle Bertram. Nun zu ein paar Impressionen, die Starttechnik läßt sich so bei jeden zweiten Piloten verbessern: Von nicht vorhandenen Kontrollblick, bis zu gar keinen Aufreiß Impuls, laufen mit teilweise geschlossener Kappe oder reinsitzen ohne daß der Schirm trägt würde sich diese Auflistung beliebig fortführen lassen. Der starke Wind brachte dann auch jede Menge Piloten zum schwitzen, zumal der Wind unterschiedlich stark auflebte. Jede Menge Außenlandungen waren sozusagen an der Tagesordnung.

Viel Glück hatte wiederum Ortner Wendelin als sein Schirm halbseitig weg drehte und kurz vor der Hochspannungs Leitung zum Stehen kam.

Die Auswahl des Landeplatzes läßt kaum Wünsche offen, da wäre der Traditionelle Maibaum (ca. 25 Meter hoch) ein Zaun der den Fußball Platz umschließt (ca. 4 Meter hoch) eine 12 KV Stromleitung. Jetzt kommt die Frage warum wird so ein Landeplatz auserkoren, schließlich will man ja die Spreu vom Weizen selektieren werden sich die Jung's wohl denken.

Spektakulär waren wieder die Akro Einlagen von Gründhammer Marcus, dagegen verblaßte Lokal Matador Ruggenthaler Jo auf Ram Air mit seinen **■Wing Over's■** gänzlich.

Trotzdem gebührt den Jung's ein Lob. Sie sind bemüht und versuchen Ihren Beitrag zum Flugsport zu leisten auch wenn die Auswertung bzw Zeitnehmung bei so manchen Piloten auf Unverständnis stieß. Wie heißt es schön, nur wer nicht's tut macht keine Fehler, eh klar!

6. FLUGLEHRER SITZUNG: Für Anfang März und Ende April wurden gleich 2 Sitzungen für alle Österreichischen Fluglehrer angesetzt. Bei der ersten Sitzung kamen an die 70 Fluglehrer und beim letzten Termin waren es immerhin fast ebenso viele.

Was über fast 2 Jahrzehnte immer zu Streitigkeiten führte (Anerkennung der Scheine zwischen Österreich und Deutschland) vollzog sich nun alles in eitler Wonne.

In allen Ebenen wurde zwischen dem DHV und dem ÖAEC eine Lösung gefunden. Mit 1. Jänner dieses Jahres trat bei uns ein neuer Erlass in Kraft und wenn der das Deutsche Parlament im Herbst seinen Segen dazu gibt kann man behaupten ein weiterer Meilenstein in der Fliegerei wurde erreicht und das alles zum Wohle unserer Piloten.

Nun zu den wesentlichen Neuerungen in Kurzform:

- Gegenseitige Anerkennung aller Ausbildungs Lizenzen
- Anpassung der Ausbildungsrichtlinien z.B. Vortrag des Deutschen Luftrechtes im theoretischen Unterricht
- Vereinheitlichung der Musterzulassungen etc. bzw. Nachprüfungen
- Erhöhung der Haftpflicht Versicherungssumme von 3 auf 17,5 Millionen ÖS
- Gemeinsame Fluglehrer Ausbildung bzw Anerkennung
- Veröffentlichung zweier neuer Notzeichen
- Übertragung aller Agenden von der Austro Control an den Österr. Aero Club
- Einheitliche ÖAeC/DHV Flugbücher
- mit 1. Juli dieses Jahres werden nur mehr Delta & Paragleiter zugelassen welche auch ein ÖaEC bzw DHV Gütesiegel bestanden haben.

07. WORÜBER MAN SPRICHT: Es war Sonntag der 21. April um ca. 19 Uhr wir waren gerade dabei den Tag ausklingen zu lassen. Das Flieger latein (Sprüche) und vor allem das Bier floß in Mengen, da richtete sich mein Blick in Richtung Hochstein. Da kamen doch glatt 2 Paragleiter Piloten in einer Höhe von gut 2500 Meter NN daher geflogen. Also vom Hochstein gestartet ist wohl nicht möglich, die beiden Piloten flogen direkt über die Stadt zum Landeplatz. Bei näherkommen sah man, daß es sich um 2 Swing Schirme handelte. Nach erfolgter Landung wurde es gewiß, während unsereins sich die Rube voll haut und Sprüche klopfen fliegen andere gleich von Rovereto nach Lienz. Ja das sind stolze 160 Km in weniger denn 6 Stunden mit einer maximalen Höhe von nicht mehr als 3600 Meter wurde mir gesagt (leider sind Italienisch Kenntnisse nicht vorhanden).

Eine tolle Leistung die die beiden italienischen Gastpiloten vollbracht haben. Sie wurden von uns bewirtet und man half sogar beim Zusammenlegen der Schirme und Gasser Helmut brachte die beiden mit dem Auto noch bis zur Grenze. Sollte wirklich mal der Fall eintreten, daß von uns ein Pilot mit Nordwind mal bis nach Rovereto fliegt, wird einem wahrscheinlich mit der selben Gastfreundschaft begegnet werden.

NEUER RETTUNGSSCHIRM: Es gibt Lang oder Kurzleiner, Doppelkammer, Mittelleiner Raketensysteme u.v.m. dann wurde Tuschka's Cut away angepriesen und so schnell wie es kam verschwand alles wieder. Nun gibt es scheinbar eine wirkliche Neuheit im Rettungsgerätemarkt. Stöllinger Herbert seines Zeichen Pionier und Erfinder des ersten Rettungsgerätes für Drachenflieger, bringt nun eine (alte) Neuheit auf den Markt. Ein steuerbarer Notschirm für Paragleiter, der sowohl mit verbundener als auch getrennter Gleitschirmkappe funktioniert. Basierend auf dem Rogallo Prinzip wurde diese Art von Fallschirm von der NASA entwickelt und später für Fallschirmabsprünge eingesetzt, jedoch dann vom Flächengleitfallschirm abgelöst.

Die Montage kann an fast jeden Gurtzeug erfolgen, die Auslösung erfolgt wie bei einem herkömmlichen Rettungsschirm.

Der Rettungsschirm ist aber erst nach völliger Trennung voll steuerbar und erreicht immerhin eine Gleitleistung von 1:2 das entspricht etwa einer Sinkrate von ca. 5 m/sec.

Der Rettungsschirm verhält sich eher stabiler als ein Doppelkappenschirm, daher gehören große Pendelausschläge und Sinkwerte der Vergangenheit an.

Wir werden dieses Gerät im Sinne unserer Piloten ausgiebig testen und wenn wirklich nicht's mehr dagegen spricht auch in den Verkauf aufnehmen.

Für Interessierte gibt's Vorführungen denn verkauft wird nur das was auch von uns getestet wurde, schließlich reden wir nicht nur - sondern tun es auch!

Wie sich bereits in der Vergangenheit gezeigt und bewiesen hat ist bis dato unser Rundkappenschirm mit langer Hauptleine nach wie vor die richtige Entscheidung, siehe Punkt 11.

08. KLATSCH UND TRATSCH AM LANDEPLATZ:

Wußtet Ihr schon daß.....

- die Fa. Wills Wing (Hängegleiter Hersteller) den Österreich Vertrieb von der Fa. Flight Design übernommen hat.
- für Samstag den 22 Juni ein Spanferkelessen in Ainet angesagt war, doch das Schlechtwetter ließ dies nicht zu.
- John Pendry (Weltmeister im Drachenfliegen) zu einen Besuch in Lienz war.
- am Dienstag nach Ostern ein Anruf kam, ein Yaesu Funkgerät wurde gefunden bis dato hat sich noch keiner gemeldet, bei illegalen Geräten ist das mehr als verständlich.
- die Blue Sky Trophy am 13 und 14 April nicht statt fand, Grund starker Nordwest Wind. Ein nächster Termin wurde nicht verlautbart.
- nicht nur in Lienz während der Ostertage kein allzu großer Flugbetrieb herrschte, auf der Emberger Alm z.B. zählte man ganze 10 Delta Piloten. Dafür sah man in Bassano ca. 300 und in Sand i. Taufers über 120 Piloten.
- am Landeplatz sich nun eine Pissoarrinne befindet, damit die Herumpinkelei im Gelände ein Ende hat. Wo? direkt neben dem Freiluft Klo.
- ab sofort in Bassano eine Club Mitgliedschaft zu lösen ist (50.000.- Lire) egal ob einmal oder öfters geflogen wird.
- am Sonntag den 5 Mai stattgefundene Faßfliegen ganz klar die Spreu vom Weizen trennte, wie heißt es schön - knapp daneben ist eben auch daneben -
- Hainzer Claus nicht nur mit einem in Österreich nicht zugelassenen Schirm fliegt. Die Steigerung heißt nun, wer nicht's im Kopf hat braucht Ihn auch nicht schützen, in Österreich gibt es eine Helm Pflicht zur Erinnerung.
- es immer mehr **in** wird ohne Räder an der Basis zu fliegen, die sind ja ohne dies nur gut um den Drachen in den Hangar zu rollen (wir werden sehen)
- sich Oberlienz immermehr zum Eldorado der Gleitschirm Flieger entwickelt, wie aus sicherer Quelle zu entnehmen war, sind neben der Feuerwehr die Mannen der Weißkopf Geier die Mitgliederstärkste Vereinigung.
- am Samstag den 17 Mai gleich 2 Drachenflieger beim Landeanflug sichtlich Probleme hatten (laut Aussage anwesender Experten) fielen die Piloten in ein **Luftloch** und schlugen fast ungebremst am Boden auf.
- Rogner Martin zu den 20 Jahr Feierlichkeiten eine Sachertorte mit Inschrift spendierte, schönen Dank. (Rezept bleibt geheim)
- Ortner Wendelin immer zu Späßen bereit ist, so wurde bekannt, daß Wendelin von Nova zu Apco (vergleichbar mit Mercedes zu Daewoo) überwechselte.
- Rene Arnt Glück hatte, am 6 Juni versuchte er ein Toplanding am Zetttersfeld dabei landete er sichtlich unsanft. Glück hatte auch Dobritz Hartmut er hatte beim Landeanflug mit seinem Drachen am 17 Mai einen Durchsaufer und kam dabei unsanft zum Stillstand (Schulter)
- Robert Kerschbaumer zu Zeiten unterwegs ist wo andere schon oder noch schlafen. Am Mittwoch den 5 Juni kam ein Anruf um 20 Uhr 45 Paragleiter in Höhe Stieralm abgestürzt (weißer Schirm) nach eingehender Erklärung daß es sich wahrscheinlich um eine Hanglandung handle gab sich der Anrufer zufrieden
- am Samstag den 15 Juni um $\frac{1}{2}$ 6 Uhr Früh schon erste Aufreißübungen am Hochstein durchgeführt wurden, mit von der Partie Bernard Clemens und Freunde.
- es in Slowenien neue Apco Paragleiter um ÖS 14.000.- bzw einen neuen Nova Xyon um ÖS 21.000.- zu kaufen gibt.
- der ausgeschriebene Wettervortrag von Mag. Pargger von unseren Piloten leider nicht so angenommen wurde, ganze 4 Flieger wurden gezählt.
- am 2 Juni die Devise hieß, zuerst rauffahren dann raufgehen anschl. rauf fliegen um Top zu landen und dann zu Fuß runtergehen.
- am 08 Juni ein Deutsches Fernseh Team in Hopfgarten weilte, u.a. wurden auch Flugaufnahmen aufgezeichnet. Gesendet wird der Beitrag Ende Spetember nähere Info darüber bei Blasisker Sepp.
- der neue Nova Axon erst ab Oktober dieses Jahres erhältlich sein wird, genau so verhält es sich mit den neuen Advance Omega 4.
- in Sexten das Flugverbot zur Staatsgrenze hin gelockert wurde, zwischenzeitlich kann an 2 Tagen in der Woche geflogen werden.
- am Freitag den 28 Juni (9Uhr30) ein Bundesheer Jet in 500 Meter über Grund Richtung Sillian flog, nicht auszudenken wenn ein Start erfolgt wäre!
- dieser Tage die Seriennummer 10.000.- bei Nova ausgegeben wurde.
- der Startplatz Kollnig sich zur Zeit als sehr Geruchs inteniv darstellt.

09. TERMINE UND EREIGNISSE:

1 Sicherheits Training (Para)	20 Jahr Jubiläum
14 Juli 1996 Millstättersee	Postleiten Fescht'l (Para+Delta)
Dolomiten Mann (Para)	28 Juli 1996
07 Sept. 1996 Lienz	Sommersaison der Lienzer Bergbahn
Blue Sky Trophy (Para)	29 Juni bis 29 Sept. Lienz
03 August Sillian	Sajat Trophäe (Para)
Niljoch Trophäe (Para)	15 August (Prägraten)
06 Juli Virgen	10 Jahre Jubiläumsfliegen (Para)
2 Sicherheits Training (Para)	01 September Hopfgarten
01 Sept. 1996 Millstättersee	Bewerb in Hopfgarten (Para)
	27 Juli Hopfgarten

Wichtig: Auf Grund der Schlechtwetter Prognose (29/30 Juni) war es notwendig das Sicherheits Training um 2 Wochen zu verschieben.
Neuer Termin 14 Juli! (Abreise Samstag Nachmittag)

Wichtig: Die Niljoch Trophäe findet nicht am 21 Juli sondern schon am 6 Juli in Virgen statt, das Para Team Virgen freut sich auf rege Teilnahme.

11. SICHERHEITS MITTEILUNGEN:

Befestigung der Hauptleine des Rettungsschirmes an Hängegleiter bzw Paragleiter Gurtzeugen. Geschichten die das Leben schreibt.

Als wir 1986 mit dem Paragleiten begonnen haben, wurde ganz einfach ein Hängegleiter Rettungsschirm samt Außencontainer auf der Rückseite des Paragleitergurtzeuges befestigt und mittels einer speziellen Gabelleine mit den Karabinern verbunden. (Was wieder einmal bewies auch hier der Zeit voraus gewesen zu sein).

Die Gabelleine hat sich in den letzten Jahren zur Standard Ausrüstung der meisten Gurtzeuge entwickelt. Die Frage ob Lang oder Kurzleiner bzw Doppel oder Einfach Kappe genauso wie ein **CUT away System** soll hier und heute nicht behandelt werden.

Zahlreiche Rettungsöffnungen anlässlich von Sicherheits Trainings bestätigten die Richtigkeit unserer Vorgangsweise bzw Anbringung / Befestigungs Methode. So wurde sogar z.B. von Flugschulen die Meinung vertreten eine **Einpunkt** Aufhängung wäre von Vorteil da man sich bei der Landung besser abrollen könne. Die Philosophie ging dann noch weiter, man verbinde mit einer Schlaufe die Einpunkt Aufhängung mit der zweiten Karabiner Aufhängung.

Da die Piloten glauben von einem Fachmann beraten worden zu sein und die Montage auch so vornahmen, ist ihnen grundsätzlich auch kein Vorwurf zu machen. Obwohl ein wenig Mißtrauen sicher gut angebracht wäre (für die Zukunft).

Als ich im Mai dieses Jahres wieder anhören mußte, daß die Anbringung der Gabelleine nicht Gütesiegel konform wäre und dadurch auch der Versicherungschutz erlösche, war es an der Zeit zu handeln.

Wie man die Deutsche bzw Österreichische Mentalität ja kennt wird strikt befolgt was einem vorgeschrieben wird. Nur ein bisschen in Frage stellen würde hier schon viel ändern aber was soll's (wiedermal nicht's aus unserer leidvollen Vergangenheit gelernt)!

Im genannten Falle handelt es sich um einen Rettungsschirm der Marke Sigma. Hier wurde von der Firma vorgegeben die beiden Enden der Hauptleine mit dem Karabiner zu verbinden. Wohlgermerkt Montage des Rettungsgerätes im Brustbereich zusätzlich zur Einhängung des Rettungsgerätes auf einer Karabinerseite (die andere ist bereits fix montiert) muß noch eine Leine mit dem Tragegurt verbunden werden. Das heißt bei jedem Start sind gleich 2 Befestigungen zusätzlich zu tätigen, was nicht nur eine weitere Fehlerquelle eröffnet.

Was passiert bei einer Notöffnung! Den meisten von uns ohnedies schon bekannt wird der Pilot um 180 Grad nach rückwärts gedreht und setzt sich so zusätzlich der Gefahr aus, dabei die rechte Hand (bei Rechtshänder) ernsthaft zu verletzen da der Rettungsschirm von schräg hinten unten nach oben wandert. Mit dieser Aussage wird nicht die Öffnung des Rettungsgerätes in Frage gestellt sondern ausnahmslos die Befestigung der Haupt bzw. Gabelleine)

Konsequenz daraus, die Befestigung sollte an den Schulterpartien erfolgen um eine aufrechte Haltung beim Abstieg zu erreichen, wobei die Anbringung der Gabelleine mit dem Rettungsschirm über den Rücken seitlich zum Außencontainer erfolgen sollte.

In dieselbe Kerbe schlägt das neue Gurtzeug der Fa. Pro Design. Als Ende Mai Ruggenthaler Jo sein Gurtzeug erhielt stellte sich die Frage wie wird die Rettungsleine am Gurtzeug befestigt. Im Prinzip wurde die Anbringung analog der Paragleiter Gurtzeuge übernommen (Aufhängung an den Schulter Partien) Grundsätzlich keine schlechte Idee da zwangsläufig die Füße nach unten wandern und somit einen Aufprall gut absorbieren.

Die Frage stellt sich aber wenn im Normalflug z.B. der Saftey heraus fällt, oder auch bei einen Absturz, dann wird die Schulterpartie (hier wurde die Rettungsleine mittels einer V - Leine befestigt) abrupt nach hinten gezogen und damit genau entgegen die Fahrt/Fallrichtung des Drachen (Hauptaufhängung bzw. Tragegurt des Gurtzeuges) gedrückt, wie so etwas in der Praxis aussieht ist bis dato noch nicht ausprobiert worden.

Nichtsdestotrotz entschloß ich mich die Montage nach herkömmlicher Manier vor zunehmen (Befestigung der Rettungsleine im Karabiner).

Nach Rücksprache mit der Fa. Pro Design wurde mir mitgeteilt daß sehr wohl beide Optionen offen sind. Desweiteren ist für die Zukunft geplant eine Trenn vorrichtung einzubauen um den Piloten nur mehr am Rettungsschirm allein zu Boden zu bringen. Ob sich solche Ideen auch in der Praxis durchsetzen werden mag ich sehr wohl bezweifeln zumal die Idee ja nicht neu ist.

Für alle Weisungsgebundene / Unschlüssige / Zweifler etc. am 12 Juli findet wieder eine Rettungsdemo statt, ausprobieren heißt hier die Devise und Du gewinnst gleich zweimal. Einmal die Sicherheit zu wissen **■wie■** und daß die Öffnung funktioniert bzw zu sehen wie der Abstieg erfolgt (Sinkrate, Lang bzw Kurzleiner) und deren Folgen. Du weißt ja - wir wissen von was wir reden!

12. EINFACH ZUM NACHDENKEN: Startplatz Kollnig West und Ebnerfeld werden immer wieder von Piloten benützt die es nicht einmal der Mühe wert finden erstmal zu fragen ob das Benützen der Startplätze erlaubt ist. Es zeigt schon vom Charakter solcher Leute die sich einfach über gewisse Grundrechte (Besitzstörung) hinweg setzen.

Es ist dies z.B. Wibmer Martin oder Schichl Georg mit Anhang die sich genauso über Spielregeln (Grundrechte) hinweg setzen um nur zwei zu nennen.

-Ein neues Update der Watch List hängt an der Eingangstür am Landeplatz- Nur zur Erinnerung, der Startplatz St. Mandl ist deshalb gebührenfrei weil durch meine konsequent geführte Verhandlungstaktik mit der LBB bzw Alpgemeinschaft Patriasdorf dies so vereinbart wurde. Wenn es nach dem Willen von Zojer Bernhard oder Waldner Elisabeth (Hardliner) gegangen wäre, würde ein jeder von uns allen zahlen und dies zur Freude der LBB (die Erfahrung spricht Geld mußten die Verantwortlichen schon machen) um noch einmal allen Skeptikern und Zweiflern dies in Erinnerung zu rufen.

Im Fall Kollnig und Ebnerfeld ist das Gelände von der Schule gepachtet worden und unterliegt somit auch der Patronanz der Schule.

Die Tatsache, daß die Piloten scheinbar sehr wohl wissen wo Sie zu landen haben ist es für mich unverständlich um nicht zu sagen provozierend, sich beim Startplatz nicht ebenso an die Spielregeln zu halten.

Noch einmal eine Lektion für alle Unverbesserlichen, der Startplatz Kollnig West bzw Ebnerfeld darf nur mit Erlaubnis der Schule bzw **■Flash Membern■** befliegen werden. Es ist schon ein Trauerspiel, daß wieder zu solchen Maßnahmen gegriffen werden muß, um ein paar Außenseiter zur Räson zu bringen.

Am Geld kann es ja nicht liegen, nein es ist wie immer der Charakter der Leute leider, schlimm genug oder ist es etwa gar die Hemmschwelle so einen wie den Bruno etwa gar fragen zu müssen (frei nach dem Motto was will denn der schon!)

Wie Ihr wißt ist ein jeder von Euch herzlich willkommen, (es gibt nur ein miteinander) um ein wenig in der Vergangenheit zu schwelgen. In den Clubinfo vom Dez. 1992 Ausgabe Nr. 58 ist unter anderen zu lesen.

■Unser Fluggelände steht allen Piloten zur Verfügung die Ihren Traumsport ausüben wollen - also **■fliegen■ - die Möchtegernflieger und Clubmeirer sollen lieber fernbleiben für die ist auf der Postleite kein Platz!**

Für alle die sich betroffen fühlen, auch den sogenannten Gratwanderern ist eine weitere Erläuterung wohl nicht mehr nötig. (Womit das auch besprochen wäre)

Zum Abschluß als logische Konsequenz daraus, wenn einmal ein Fremdenverkehrs Verband bzw Gemeinde oder wer auch immer die Verantwortung, bzw Erhaltung des gesamten Geländes übernimmt wird es auch nicht mehr nötig sein um Erlaubnis zu fragen. Bis zu diesem Zeitpunkt aber, vor allem alle die sich Betroffen fühlen, haltet Euch an die Spielregeln irgendwann ist der Bogen überspannt. Ein herzliches ■Vergelts Gott■ gilt allen die durch Ihre Unterstützung mit dazu beitragen unser Fluggelände bzw den Flugsport in Lienz mit neuen Impulsen am Leben zu erhalten. Danke dafür - Du weißt ja, auf wen Du zählen kannst, wenn es darauf ankommt!

Als Flash Member bist Du bei der "Creme de la Creme" das ist kein herkömmlicher Gleitschirm oder Drachenflieger Club mit monatlichen Versammlungen und den üblichen Märchen und Bla Bla Stunden. Bei uns kannst Du echte Leistungen in Anspruch nehmen, also für Leute die das Besondere schätzen.

Regelmäßige Clubausflüge, zeitgemäße Betreuung, Sicherheits Training, günstige Versicherungen, kostenlose Verlängerung von Ausbildungs Lizenzen, exklusiven Service rund um den Flugsport. Die Erhaltung des gesamten Fluggeländes gehört genauso dazu wie auch ein Treffpunkt und Kommunikationsstätte für alle Piloten und Freunde des Flugsportes zu sein. Und noch etwas spricht für uns: Andere kommen aus dem Nichts und verschwinden genau so schnell wieder - uns dagegen gibt es auch noch nach 20 Jahren!

Du weißt ja... Flash New's: Informationen die es in sich haben, wir zeigen auf weisen hin, verändern, bewegen etwas.

P.S: Bei der letzten Ausgabe sollte unter der Rubrik Unfälle der Name Gritzer Oskar lauten und nicht wie falsch geschrieben Tabernig Franz. Tut mir leid!

Wünsche Euch schöne Sommerferien und ein immer ■Gut Land■

Euer Bruno

Überlege mal:

In letzter Zeit mußte ich wieder verstärkt Anrufe aus der Bevölkerung entgegen nehmen. Hier ein Paragleiter abgestürzt dort ein Drachenflieger im Wald verschwunden usw. Da die Bevölkerung auch ein wachsames Auge auf die Flugbewegungen wirft, möchte ich hiermit allen Piloten in Erinnerung rufen, daß Landungen (egal ob Not Außen un oder beabsichtigt im Sinne der Flug sicherheit) am Landeplatz oder auch privat gemeldet werden sollen. Da niemand weiß wann Hilfe gebraucht wird oder auch nicht, liegt es gerade am Verhalten des Piloten richtig zu reagieren. Ein kurzer Anruf klärt vieles, es liegt wie immer an uns selbst die richtige Entscheidung zur richtigen Zeit zutreffen. Wie froh, daß ich keine Hilfe brauche doch wenn - wie gut, daß es jemand gesehen hat - man weiß nie!

Wenn Frauen sich so richtig ärgern hat das meistens mit Männern zu tun.

- Was Frauen an Männern hassen - mit 60% / Frauen gehören an den Herd nicht an die Universität, dann die kommen die Blondinenwitze, ärgerlich werden 57% der Frauen wenn es heißt Sie können nicht Auto fahren. 49% der Frauen schäumen wenn es heißt Sie verstehen nichts von Technik u. seien unlogisch. Dann kommen die Klischees - Frauen sind geschwätzig - Frauen machen sich auf Kosten der Männer ein schönes Leben immerhin 45%. In Rage kommen Frauen wenn es heißt. Ein weibliches Nein bedeute ein klares ja. Kalt läßt die Frauen hingegen das Klischee. ■Ledige Frauen ab 30 kriegen Torschlußpanik.

P.S: Die nächsten Flash New's erscheinen am 30 September 1996.