

"FLASH - NEWS" Nr. 65

AKTUELL,
INFORMATIV,
OBJEKTIV!

Erscheint vierteljährlich
Lienz, im Juli 1994
Herausgeber: Girstmair Bruno

Beiträge für 1994:

Aktive ÖS 700.- Passive ÖS 400.-
Ba Verbindung:
Lienzer Sparkasse Nr. 0011 27 76 39
Fliegerarzt:
Dr. Kraler Lienz 04852 / 65688
Dr. Lahoda Zell am See 06542 / 7152

Telephon Fax Anrufbeantworter:
04852 / 65694 Landeplatz
Flash Treff:
Gasthof Fischwirt:
Österreichischer Aero Club:
Prinz Eugen Str. 12 A - 1040
Wien Tel. 0222 / 65432

- 00. In eigener Sache
- 01. Unfälle im letzten Quartal
- 02. Flugretter Übung auf der Lavanter Alm
- 03. Nächster Sonderpiloten Kurs
- 04. Sicherheits Training
- 05. Startplatz Steiner Mandl
- 06.
- 07. Einfach zum Nachdenken
- 08. Flash Action Treff
- 09. Flash Telex
- 10. Worüber man spricht

Kostenlose Information
Adressaten: 130 Stück
Erste Auflage: Juli 1979
Kopien: Eigen
Erscheinung 4 x im Jahr
News Deadline: 20. Sept. 1994

Anschrift:
Beda Weber Gasse 4
A - 9900 Lienz
Hot line, 04852 / 655 39

00. IN EIGENER SACHE: **Nicht eingehängt - ein Alptraum eines jeden Piloten.**

Bisher kannte ich das Phänomen des nicht Einhängens des Gurtzeuges bei Drachenfliegern nur aus Erzählungen, seit dem 27 Mai dieses Jahres war ich erstmalig live dabei. Hier ein paar Hintergrundbeleuchtungen über diesen, Gott sei Dank glimpflichen Ausgang. Es war Samstag gegen 13 Uhr als ich am Startplatz Ebnerfeld die Vorbereitungen eines Tandem Hängegleiter Piloten überprüfte. Nach einiger Zeit als all die Vorbereitungen für den Start abgeschlossen waren, zogen schwarze Wolken über den Startplatz auf und schon fing es leicht an zu tröpfeln. Eine leichte Eile kam auf, schließlich wollte man ja noch fliegen. Der Tandem Pilot startete und schon kam der Impuls (Gerätename) Pilot, (Name ist der Redaktion bekannt) und brachte seinen Drachen vom Aufbauplatz zum Startanlauf. Ich hielt mich zu dieser Zeit gerade am Waldrand (neben der früher hier stehenden Schupfen) auf und verfolgte die Startvorgänge. Dann ging alles sehr schnell, der Impuls Pilot nahm plötzlich den Drachen auf, gedrängt vom aufkommenden Regen, richtete seine Fläche aus und rannte los, alles schien so, als ob ein problemloser Flug zu erwarten sei. In der Beschleunigungsphase wanderte das Gerät nach oben - als es mich buch stäblich durchzuckte wie ein Blitz, ich sah, wie das Gurtband zur Aufhängung nicht sichtbar wurde, der Drachen wanderte immer weiter nach oben, (ein Brüller) lauter Schrei ließ den Piloten hochschauen und er merkte sogleich seinen fatalen Fehler. In der Zwischenzeit hatte der Pilot schon eine so hohe Anlauf Ge schwindigkeit erreicht, daß ein loslassen der seitlichen Steuerbügelrohre gar nicht mehr möglich wäre. Woran soll man sich noch klammern als an die Steuerbügel? Es war sicher das Glück für den Piloten, daß er an den seitlichen Steuerbügel sich fest klammerte. Wäre er mit den Händen

bereits an der Basis, hätte der Pilot keine Chance gehabt noch in den Steuerbügel zu steigen. Der Pilot flog nun mit den Händen am Steuerbügel hängend die Schneiße entlang -gleichzeitig versuchte er mit den Füßen in die Basis zu steigen was ihm dann auch gelang. Dabei schaukelte das Gerät sehr stark um die Längsachse auf und befand sich überdies in einem schnellen Sinkflug. Für mich ein Schauspiel das mich an diverse Sicherheitstrainings erinnerte (sogenannte Trapez Seilakte ohne Netz) hier aber was es tödlicher Ernst. Was tut der Pilot? fragte ich mich die ganze Zeit, hat er die Kraft, sich solange im Trapez stehend zu halten, läßt er sich fallen, zieht er dabei den Rettungsschirm, kann er sich eventuell wieder einhängen, behält er einen kühlen Kopf? Viele offene Fragen. Nach einigen mehr oder minder starken Schaukelbewegungen entschwand der Pilot aus meinem Blickfeld. Eine große Ungewißheit machte sich breit, denn eine Funkverbindung zum Landeplatz bestand zu diesem Zeitpunkt nicht. Nach einiger Zeit kam die Nachricht, daß der Pilot sicher und vor allem unverletzt gelandet sei. Es galt nun erstmal die Frage zu stellen welche Konsequenzen sind daraus zu ziehen? Die Antwort kam prompt "der Fehler passiert mir bestimmt nicht mehr" Damit ging man wieder zur Tagesordnung über als wäre nichts geschehen. Weitere Gedanken darüber kann sich wohl jeder selbst machen. Womit das auch besprochen wäre!

01. UNFÄLLE IM LETZTEN QUARTAL:

Vorarlberg: Am 7 Mai startete der 55 jährige Augustin Brunner mit seinem Paragleiter zu einem Flug, beim Landeanflug geriet der Pilot laut Augenzeugen in Panik und stürzte dabei aus einer Höhe von 8 Meter zu Boden. Zwei Ärzte die sich in unmittelbarer Nähe aufhielten versuchten dem Abgestürzten zu helfen. Auch das Eintreffen des Hubschraubers in kürzester Zeit konnte nicht mehr wirksam werden. Augustin Brunner war nach einem Zeitungsbericht auf der Stelle tot. August Brunner war ein gebürtiger Osttiroler aus (Glanz) und flog auch manchesmal in Lienz. Leider bestand kein näherer Kontakt zu ihm umsomehr ist es zu bedauern, daß Augustin gerade beim Ausüben seines Hobbys um's Leben kam.

Nikolsdorf: Am Samstag den 18 Juni landete ein Ram Air Pilot aus Kärnten auf einem Hausdach, bedingt durch sehr starken Wind und falscher Landeeinteilung. Bei diesem spektakulären Vorfall blieb der Pilot am Hausdach hängen er konnte anschl. unverletzt geborgen werden.

Sillian: Anfang Juni mußten Flugretter der Flugeinsatzstelle Lienz eine Bergung eines Paragleiter Piloten aus einem Baum vornehmen.

Lienz: Ende Juni startete Ruggentaler Josef mit seinem Hängegleiter vom Startplatz Faschingalm, bedingt durch zu geringen Anstellwinkel kam der Pilot nicht frei, beim anschl. Aufprall zog er sich geringfügige Blessur zu.

Winklern: Anfang Juli startete der 26 Jährige Dirk Holzinger mit seinem Paragleiter vom Startplatz Winklerner Alm. Infolge Thermischer Schwierigkeiten erlitt der Pilot bei der Landung einen Trümmerbruch der Hand.

Obertilliach: Ende Juni stürzte Scherer H. mit seinem Paragleiter am Golzen tip ab, dabei erlitt der Pilot Verletzungen unbest. Grades.

Lienz: Am Rande erwähnt sollte noch diverse Crash's, wie Landung eines Möll - taler Paragleiter Piloten im Debanttal, zwei Spittaler Drachenflieger pflügten im Erdbeerland in Nikolsdorf, Peschl Friedl und Zojer Bernhard killten Steuerbügel bei der Landung, Zerrungen eines Paragleiter Piloten am Start Steiner Mandl. Im Großen und Ganzen erfolgreich ist zu vermerken, daß gerade in Lienz die Unfallzahlen rückläufig sind und das in der wohl aktivsten Flugzeit des Jahres, wenn man mal von der Dunkelziffer absieht..!

02. FLUGRETTER ÜBUNG AUF DER LAVANTER ALM: Am Samstag den 28 Mai war eine

beraumt. Nach vorab geführten Verhandlungen zwischen der Flugeinsatzstele Nikolsdorf (Pilot Fischer) wurde auf meine Initiative hin erstmals der Vorstoß unternommen eine Paragleiter Bergung aus einem Baum vorzunehmen, um daraus Erfahrungen für einen Ernsteinsatz zu bekommen.

Im Monat März gab es bereits eine Baumlandung eines Paragleiters im Wartschen bachgraben, was für alle weithin sichtbar war.

An die 30 Flugretter waren gekommen, nach der Auffahrt mit dem PKW in Richtung Lavanter Alm übrigens eine wunderschöne Kulisse, die sowohl im Winter (Laserzlauf) als auch im Sommer einlädt, ging es an die Arbeit. So konnte ich die Gelegenheit wahrnehmen und den Flugretter ein wenig die verwendeten Bauteile des Gleitschirmes erklären. Aufbau eines modernen Gurtzeuges mit integrierten Rettungsgerät, Protectoren, Wasserbehälter, erklären der verschiedenen Karabiner Befestigungen der Rettungsleine am Gurtzeug und damit verbunden die beste Vorgangsweise zu finden um einen Piloten zu bergen. Grundsätzlich kann gesagt werden, daß der Pilot im Sitzgurt am besten aufbewahrt ist und es daher nicht notwendig ist den Piloten das Gurtzeug abzunehmen. Am besten bewährt sich hierfür die Bandschlinge, dazu fädelt man die Bandschlinge durch beide Karabiner schleift sie durch ein Ende und hängt es am Bergeseil ein.

Nach einer ausführlichen Besprechung -auch wurde die Problematik einer Drachen flieger Bergung nicht vergessen- ging es nun an die Praxis. Zuerst wurden Kappenbergungen aus einer Wand durchgeführt, gleich 2 Hubschrauber waren hier zum Einsatz gekommen, äußerste Präzision wurde hier von den Piloten abgefordert, denn unten pendelte der Flugretter am 10 Meter Seil

und oben drehte der Rotor ca. 1 bis 2 Meter von der Felswand entfernt. Gott sei Dank waren vom Wetter und Wind aus gesehen optimale Bedingungen vorhanden. Nun war es an der Zeit möglichst wirklichkeitsnah eine Baumlandung zu simulieren, dazu warf ich den Schirm über einen Baum welcher wieder überhängend über einen 20 Meter Abgrund stand. Als der Schirm fest verankert in den Ästen hing ließ ich mich im Sitzgurt hängend über den Abgrund hinab. Alles war bereit, die Video Kamera und Photo Apparate waren aufnahmebereit -und alles wartete gespannt auf die Vorgangsweise des Piloten.

Das Seil wurde erstmal verlängert auf 30 Meter, nach einem ersten Anflug mußte der Pilot wieder abdrehen eine andere Richtung wurde eingeschlagen. Gerade zu dem Zeitpunkt als der Flugretter annähernd auf meiner Höhe war wurde durch den Rotorabwind der Schirm hin und her geschlagen. Dabei sank ich weitere 5 Meter ab. Wieder mußte der Pilot einen neuen Anflug vornehmen, bedingt durch den teilweise aufgeblähten Schirm konnte der Pilot den Flugretter nicht sehen und die Anweisungen konnte dieser nur über Funk entgegennehmen. Meine größte Sorge war zu diesem Zeitpunkt, was passiert wenn der Rotorabwind nun den Schirm freibläht dann gibt es keine Chance mehr. Ich würde buchstäblich in die Tiefe gerissen nicht nur fallen sondern diesmal beschleunigt, schließlich sollte es ja eine wirklichkeitsnahe Demonstration werden. Der nächste Anflug bescherte nun den Erfolg, obwohl mir alles viel zu lange erschien wurde fach gemäß die Bandschlinge durch beide Karabiner gezogen und im Bergeseil eingehängt, kurz anheben dann kappen der Tragegurte und ab ging es am Seil hängend Richtung Landestelle.

Auch hier kann festgestellt werden, daß eine Bergung mit dem Hubschrauber mehr Gefahren für den Piloten im Baum hängend bringen, als daß geholfen werden kann. Bedingt durch den starken Rotorabwind besteht die extrem hohe Gefahr mit dem Schirm in die Tiefe gerissen zu werden. Daher ist die gewonnene Erkenntnis so umzusetzen, daß die Rettungsmannschaft neben der Unfallstelle abzusetzen ist und dann eine Bergung von unten (Boden) aus vorzunehmen wäre. Ein Video wurde ebenfalls darüber gedreht und steht bei Bedarf selbstverständlich allen Piloten zur Verfügung.

03. NÄCHSTER SONDERPILOTEN KURS: Für den Zeitraum 21 bis 24 Juli 1994 wird wieder ein Kurs mit Prüfung anberaumt. Alle Piloten die noch ohne Sonderpilotenschein über 150 Meter fliegen, bietet sich die Möglichkeit an dies, zu legalisieren. Teilnahmebedingungen und Voraussetzungen (Anmeldeformulare) erhält Ihr direkt am Landeplatz.

In Erinnerung rufen möchte ich allen SOPI Inhabern den Schein rechtzeitig zu verlängern, das heißt noch vor Ablauf der Gültigkeitsdauer. Ein Blick auf das Ablaufdatum genügt, sofern man natürlich einen hat ansonsten ist auch die Schulbestätigung zu verlängern, (Gültigkeitsdauer beider Ausweise ist 3 Jahre) ab Ausstelldatum.

04. SICHERHEITSTRAINING: Der Termin stand fest: 26 Juni Ausweich Termin bei Schlechtwetter 3 Juli. Aber der wahrscheinlich schönste und wärmste Tag des Jahres wurde uns präsentiert und genauso erfolgreich verlief die Rettungsschirmdemonstration. Bereits am Samstag erfolgte die Anreise nach Seeboden am Millstättersee, da wir ja nicht nur in der Luft Zuhause sind sondern auch im Wasser lag nicht's näher als die Gelegenheit zu nützen und mit den Wasserskiern seine Runden zu drehen. Auch Heli versuchte als Schilehrer Profi und machte dabei eine tolle Figur. Schon wurde vom Monoski fahren geredet aber es blieb dann auch dabei man hatte ja noch andere Verpflichtungen oder? Am Abend ging es dann zum Überprüfen der Rettungsgeräte, dabei wurden auch die Wurfcontainer mit einer Schnur befestigt, was sich hiermit auch bestens bewährt hat und gleichzeitig ein wenig Geld spart. Erstmals konnte ich das Video über das Sicherheits Training in Florida zeigen und wieder versuchen Leute anzusprechen, diese Gelegenheit auch zu nützen, ein Video über eine Hubschrauberbergung eines Paragleiters aus einem Baum auf der Lavanter Alm konnte ebenfalls vorgeführt werden.

Nächsten Morgen hieß es früh aufstehen, denn bereits um 7 Uhr 15 war Abfahrt anberaumt. Nach einer mehr oder minder abenteuerlichen Auffahrt hieß es den Drachen eine halbe Stunde lang hochtragen, trotz zweier Helfer eine anstrengende Sache.

Ernst Lehmann mußte notgedrungen seinem Moyes Tandem Drachen bereitstellen, nach gekonnten Zusammenbau begannen die eigentlichen Vorbereitungen. Dazu wurden die Rettungsschirme an den beiden seitlichen Unterverspannungen am Trapezeck befestigt. Die Hauptleine mit Tesaband an der Unterverspannung nach hinten zum Kielrohrende geführt und dort mit einem Ende an einem Rotor (Neutralgelenk) befestigt. Eine weitere Gabelleine wurde um den Herzbolzen gegeben und dann mit dem einen Ende am Rotor befestigt. Sowohl Ernst als auch ich hatten noch einen weiteren Schirm am Gurtzeug montiert.

Was war geplant: Erstmals eine Öffnung zu zweit an einem Hängegleiter um dabei das Sinken nur annähernd zu erahnen und zweitens was passiert, wenn ein zweiter Rettungsschirm während des Abstieges ebenfalls geworfen wird. Eine weitere Action sollte dann noch der zusätzliche Abgang von Ernst und mir sein. Alle waren voller Erwartung was wohl passieren wird. Als erster war Heli am Start er war wohl übrigens der Einzige der den Schirm richtig runter drehte und die Zuschauer in Staunen versetzte. Ebenso spektakulär war dann seine Landung am Floß in der Mitte des See's. Gekonnter Endlandeanflug, die Füße waren am Floß doch der Körper darunter eine wohl bühnenreife Einlage. Als nächster startete Ernst und ich war der Passagier, direkt wurde der See angesteuert um möglichst viel Höhe über dem See zu haben, nach Erreichen der richtigen Position hieß es den ersten Schirm raus (Charly Duo) Entfaltungsstoß und ab ging es im Fahrstuhl nach unten. Rein in die Basis steigen und aushängen der beiden Gurtzeuge von den Aufhängungen. Nächster Akt und das alles ohne Netz, zweiten Schirm raus (Kosteletzky) was wird wohl passieren! Erneuter Entfaltungsstoß der Blick richtete sich nach oben und beide Schirme standen wunderbar nebeneinander ohne sich zu behindern. Das Sinken wurde spürbar geringer, toll die Erkenntnis aber die Zeit läuft und mit ihr der Verlust der Höhe. Nächster Akt: Einhängen mit den Knien an der Basis mit Kopf nach unten hieß es nächsten Rettungsschirm raus. Genau zu dem Zeitpunkt als der Wurfcontainer den Schirm freigab hieß es Füße strecken und ab ging es am dritten Schirm hängend dem Wasser entgegen. Ernst hielt sich mit den Händen an der Basis fest und warf dann den vierten Schirm mit etwas Verzögerung bei der Öffnung ging auch dieser Schirm auf und auch ihn holte (Mutter Wasser) zurück. Die Erkenntnis die daraus gewonnen werden konnte ist die, daß auf alle Fälle mit zwei Rettungsschirmen geflogen werden sollte, zumindest bei Tandem Piloten und dies sowohl bei Hänge als auch Paragleiter Piloten zu empfehlen ist. Nach dem Eintreten der Notsituation sollte sofort der erste Schirm geworfen werden und kurz vor dem eigentlichen Aufprall der zweite der dann noch einmal

entschieden die Sinkgeschwindigkeit verringert. Hier möchte ich noch einmal in Erinnerung rufen, daß bei Tandem Drachenflieger ein Seil beide Karabiner eng aneinander bindet um zu verhindern, daß der Passagier einen guten halben Meter unter dem Piloten hängt bei geöffneten Rettungsschirm.

Bei Paragleiter Tandem Piloten gibt es nach wie vor das Manko, daß die meisten Piloten die Rettungsgabelleine nur am eigenen Gurtzeug befestigt haben aber genau hier müßte die Gabelleine in den Karabiner wo Spreizer und Tragegurte miteinander verbunden sind eingehängt werden, um zu verhindern, daß ebenfalls der Passagier einen halben Meter unter dem Piloten hängt.

Mit insgesamt 4 Frauen die an diesem Saftey Programm teilgenommen haben, kann man sehen, daß die Weibliche Domäne den Männern nichts nachsteht. Obwohl die meisten Piloten bzw Pilotinnen einen ungewöhnlich ruhigen Flugstil an den Tag legten zogen doch alle in letzter Konsequenz den Schirm um dann der Gefahr aus dem Weg zu gehen schwach angesprochen zu werden.

Spektakuläres gab es nichts zu sehen bis auf Georg Bittl welcher von seinem Gleitschirm buchstäblich eingewickelt wurde und dann bis zum Aufprall am Wasser versuchte seinen Kopf aus den Segeltuch zu bekommen. Leichte Einschnürungen an den Händen erlitten einige Piloten, die vergaßen mit Handschuhen die Schirmkappe (Leinen) einzuholen. Immer noch ein großes Manko bei einigen Teilnehmern. Lobenswert zu erwähnen sind die Piloten die den Abstieg schon ganz gut im Griff haben und auch alles bewußt umsetzten. Gratulation! Wie heißt es schön "Übung macht den Meister"

Da so eine Rettungsdemo viel Vorarbeit bereitet steht außer Frage. Hier möchte ich Peter Penker recht herzlich danken, welcher alle behördlichen und rechtlichen Voraussetzungen schuf. Gröchenig Claus (Saab Pilot) welcher mit gleich 4 Motorbooten zur Stelle war um die Piloten einzusammeln und nicht zu vergessen die Lienzer Wasserrettung allen voran (Herrn Steiner) der mit seinen Mannen die Piloten vor dem Ertrinken retten sollte. Dem Liftpersonal, die eigens den Lift in Betrieb nahmen, den Grundeigentümern für die Bewilligung starten und landen zu dürfen und nicht zu vergessen "Heli" der unermüdlich mit Rat und Tat den Piloten zur Seite stand.

Ich möchte hiermit gleich ankündigen, daß das nächste Sicherheits Training am Sonntag den 4 September stattfinden wird. Bei Schlechtwetter eine Woche später. Am Programm steht diesmal Tandem Paragleiter Öffnung ebenfalls mit 2 Schirmen mit anschließenden Abstieg (Cut away) von Passagier und Pilot!

05. STARTPLATZ STEINER MANDL: Am Freitag den 03 Juni kam es erstmalig zu einer Besichtigung bzw Festlegung des Startplatzes St. Mandl durch Wilhelmer Reinhard (Alpgemeinschafts Obmann) und Mühlmann Helmut als Vertreter der Flieger. Nach vorweg für uns alle großartig ausgefallenen Verhandlungserfolg mit den Lienzer Bergbahnen (kein Pacht Schilling ist zu beupfen) hieß es nun mit Absprache der Bauern einen fixen Startraum für Paragleiter Piloten fest zulegen und dies zumindest für den Sommer. Es gab viele Beschwerden vom Hirte der drohte unter solchen Bedingungen nicht mehr weiter arbeiten zu wollen. Vorfälle wie Landung eines Schirmes auf einer Kuh bzw daß die Kühe genau dort liegen und trinken wo die Paragleiter Ihre Starts durchführen, führte logischerweise zu einer untragbaren Situation. Nach einer gemeinsam durchgeführten Besichtigung wurde dann der Startplatz festgelegt. Hierzu wurde vereinbart den Startraum mit Kalk abzugrenzen bzw eine Hinweistafel anzubringen. Zum Saisonstart 18 Juni wurde beides prompt erledigt um auch die Verpflichtungen unsererseits zu erbringen. Eines ist klar eine optimale Lösung stellt die gegebene Situation nicht dar. Zu kleiner Startraum, zu flaches mit Löchern versehener Anlauf der überdies in der Abhebe phase mit Steinen bespickt ist. Doch besteht immerhin noch die Möglichkeit auch auf den Ost Startplatz auszuweichen, zumal der Mandl Lift abgetragen wurde. Es ist auf alle Fälle zu empfehlen die gegebene Situation zu respektieren um nicht in Clinch mit der Patriasdorfer Alp Gemeinschaft zu kommen, da der Obmann angekündigt hat verstärkt ein Auge auf die Flieger zu werfen. Auf eine hoffentlich ruhige Sommersaison, zumindest im Bezug auf den Startplatz Steiner Mandl, daß keine Beschwerden eintreffen die dann zu einer Klimaverschlechterung führen, was wohl keinen nützen würde.

07. EINFACH ZUM NACHDENKEN: Ich weiß eigentlich gar nicht was passiert ist,

so die lapidare Antwort einer Pilotin (Name eben falls der Redaktion bekannt) die am Sonntag den 22 Mai Riesenglück hatte um nicht zu sagen nochmal von der Schaufel gesprungen ist. Es war Sonntag Vormittag gegen 10 Uhr als die Pilotin vom Startplatz Kollnig mit Ihrem Paragleiter Richtung Landeplatz flog, ich war gerade im Gespräch mit Puchinger Claus (Drachenflieger) als dieser meinte schau mal hoch das ist doch kein normaler Flugstil.

Mein Blick richtete sich zum Start hoch als ich sah wie der Schirm bedingt durch zu starkes Anbremsen plötzlich alle Flugfiguren absolvierte. Vom Sackflug bis zum 90 Grad vorschießen, 360 Grad Drehbewegungen, Negativ Drehungen alles lief ab wie im Film. Zu diesem Zeitpunkt befand sich die Pilotin noch mindestens 300 bis 400 Meter über Grund, es gab keine Anzeichen von der Pilotin den Schirm wieder unter Kontrolle zu bringen. Mein erster Gedanke war wieso zieht die Pilotin nicht den Rettungsschirm auch bei diesem Vorfall entschwand die Pilotin aus meinem Sichtfeld, das Schlimmste mußte angenommen werden.

Auch andere Piloten wurden Zeugen dieses spektakulären Vorfalles unter anderem auch Hainzer Claus der gerade mit dem Auto zum Startplatz hochfuhr.

Daß die Pilotin unwahrscheinliches Glück hatte beweist die Tatsache, daß der Schirm scheinbar kurz über Grund sich so stabilisierte, daß der Aufprall kein Aufprall mehr war sondern sich als eine glückliche Landung herauskristallisierte. Auf meine Frage hin was Sie eigentlich getan habe (der Schock stand Ihr noch in das Gesicht geschrieben) sagte Sie: "möglicherweise habe ich zu stark angebremsst, zuvor bin ich nämlich einen anderen Schirm geflogen und habe mich deswegen nicht auf meinen Schirm umstellen können" so die Antwort.

Warum das Rettungsgerät nicht betätigt wurde war die Frage: "ich habe zwar mal daran gedacht aber alles ging zu schnell" Viele offene Fragen sind geblieben worauf keine Antwort zu bekommen war. Eines steht jedoch fest, das Auslösen eines Rettungsgerätes sollte unbedingt zum Repertoire eines Piloten gehören um für den Ernstfall gewappnet zu sein. Warum Personen oft unüberlegte Handlungen sprich zu Kurzschluß Reaktionen neigen auch bekannt unter dem Begriff (Phänomen Black Out) wird wohl unergründbar bleiben. Denn die Psyche des Menschen wird uns wohl ewig ein Rätsel aufgeben.

Vielleicht sollte ein jeder ein wenig in sich kehren und überlegen ob man nicht schon öfters in der Vergangenheit unter oben aufgeführtes Phänomen fällt wenn ja, ist es sicher angebracht daraus ernsthafte Konsequenzen zu ziehen, wie auch immer die dann aussehen mögen.

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

RAFTING AUF DER ISEL :

Treffpunkt Samstag 09 Juli 1994 um 13 Uhr am Landeplatz.

Anschließend Grillinger, an der Anlegestelle in Ainet.

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

Wußtet Ihr schon, daß.....

- in der Nacht vom 10 auf den 11 Mai wieder Randalierer am Landeplatz unter wegs waren. Ein Glück daß unsereiner soviel Verständnis für Asoziale hat, auch am 5 Juli waren wieder Personen mit überschüssigen Kräften am Werk.
- am Sonntag den 8 Mai die Piloten die vom Hochstein starteten, den starken Ostwind unterschätzten, Außenlandungen war die Folge, zur Freude der Bauern
- wo in Lienz Windsäcke am Hausdach zu sehen sind, für zukünftige Außen landungen einmal bei Forcher Gerhard und Wilhelmer Siegfried (Patriasdorf)
- Andre Bucher nun endgültig den Dienst bei der Fa. Edel quittiert hat.
- Bruchhauser Jim wiederum nach einen neuen Job Ausschau hält, irgendwann holt einen die eigene Vergangenheit ein, Geschichten die das Leben schreibt.
- die exakte Höhe über Grund nun vermessen wurde, der Kanaldeckel am Lande platz liegt genau auf 668,42 über dem Meer und Startplatz Kollnig auf genau 1359,65 Meter über dem Meer, wichtig für die Höhenmesser Einstellung.

- die Landeplatz Hütte nach einer Vermessung nun mit einigen m2 auf Gaimberger Grund steht, Grenzen sind nicht gleich Grenzen, eine Erfahrung reicher!
- am Pfingstmontag Forcher Gerhard wieder Showtime hatte, wenn einmal Helmut sich am Übungshang krümmt vor Schmerz, dann hilft nur mehr Baldriantee.
- Retter Wolfgang am Startplatz West, bei einem Tandemstart den Windsack mit gehen ließ, wenn schon die Passagierin (Alexandra) einen Startabbruch durch führen wollte, wer soll ihn dann wohl noch vollziehen.
- unser wöchentliche Fahrt mit dem Rad'l zur Ranach Alm nun schon ein fixer Bestandteil unseres Animations Programmes ist, da freut sich der "Wilde Sepp" und wenn es ihm gut geht, dann geht es auch uns gut.
- Webhofer Magnus am 10 Mai mit viel Nervenkitzel an der Leitung vorbei schaukelte auch die Landung erfolgte aus der Kurve heraus.
- über die Pfingstfeiertage wieder reger Flugbetrieb herrschte, Ernst flog mit seinem Doppler wieder über 2 Stunden er ist einer der Aktivsten von all unseren Piloten oder hängt dieß mit seinem Wohnsitz zusammen (Schwabe)
- der Club der Compact Flieger sich ständig vergrößert, Mikki, Katja, Kojac.
- Leiter Christa (Ranach Alm) maßgeblich an der Namensgebung für die neuen T Shirt's der Oberlienzler beteiligt ist, bei einer sogenannten Ideen Börse wurde folgender Vorschlag aufgenommen, der Schriftzug lautet nun wie folgt: "PRINIZ FA (1) KEN" die Urheberrechte wurden schon angemeldet.
- ab sofort Aichholzer Karl zuständig ist für Rekord Angelegenheiten bzw Wettbewerbe Sportzeugen und Kampfrichter.
- Kurt Freller nun zuständig ist für Nationale bzw Internationale Bewerbe, so hat z.B. Fila Heini den Vorsitz über die Fluglehrer Prüfungskommission übernommen, Martin Jursa ist für die Fluglehrer Ausbildung u. Lernunterlagen zuständig, Dr. Heinz Gutensohn steht als Fliegerarzt zur Verfügung.
- wie sich das Notpaket am Landeplatz zusammen setzt. 1 Ltr. Flasche Biovital 1 Pkg. Dunkelbrauner Haartöner, 1 Flasche Pregler, 1 Flasche Frottee Deodorant, die Idee kam von Arndt Rene wenn's nicht hilft schadet's auch nicht.
- die neuen T - Shirts der Oberlienzler Para und Drachenflieger nun käuflich zu erwerben sind, die Aufschrift lautet nun "Weißkopf Geier"
- nebst den "Hardlinern" nun auch die Flugschule Hochpustertal den Startplatz Kollnig West ohne Erlaubnis befliegt, geschehen am 17 Juni und da soll noch einer sagen, Fliegen sei Charaktersache.
- der Ostt. Cup nun bald schon zu Grabe getragen werden kann bis Ende Juni wurde noch kein einziger Bewerb abgewickelt, woran mag dies wohl liegen.
- am Samstag den 18 Juni wieder zwei Drachenflieger in der Einflugschneise des Flugplatzes Nikolsdorf gelandet sind, ebenso am Samstag den 25 Juni und dies zur Freude der Fluggemeinschaft Osttirol!
- Ragger Manfred am 2 Juli seinen ersten Höhenflug absolviert hat, da werden einige Leute am Landeplatz aus dem Staunen nicht mehr heraus gekommen sein!
- die Infrastruktur am Landeplatz mit dem Anschluß an das Wassernetz nun entschieden gehoben werden konnte.
- am Sonntag den 10 Juli in Sillian der Pustertal Cup abgehalten wird, ein Drachenflieger Bewerb organisiert vom DFC Sillian Bodner Franz.
- es an der Zeit ist allen Gönnern und Unterstützern von Flash Time zu danken für den bereits überwiesenen Club Beitrag, es geht weiter im Leben und viele Vorhaben stehen für die Zukunft an.

" F L A S H Light": Was, Wann, Wo?

Nächster SOPI Kurs Lienz (Para+Delta)
21 bis 24 Juli 1994
Pustertal Cup (Sillian) Delta
09 Juli 1994
Niljoch Trophäe (Virgen) Para
17 Juli 1994

Dolomiten Mann Lienz (Para)
14. September 1994
Drachen und Gleitschirm Fest
30 bis 31 Juli 1994
Sajat Trophäe (Prägraten) Para
14 August 1994

10. WORÜBER MAN SPRICHT: Hängegleiter war Signalzeichen: Auf der Fahrt von
Matrei nach Lienz vermeinte ein PKW Lenker im Bereich der Gondelbahn nach Oberleibnig einen abgestürzten Hängegleiter ausgemacht zu haben. Er meldete dies der nächsten Gendarmerie Dienststelle auch die Beamten konnten diese Annahme nicht ausschließen, nachdem Sie das fragliche Gebiet mit

dem Fernglas abgesucht hatten. Der Rettungs Hubschrauber suchte den Bereich ab es konnte jedoch kein Hänge oder Paragleiter ausfindig gemacht werden. Wahrscheinlich wurde das auf einem Felsvorsprung angebrachte Signalzeichen (Seilbahn) mit einem Hängegleiter verwechselt.

Impressionen am Landeplatz:

Unwissenheit, Sorglosigkeit bis hin zu einem wird ja eh nicht's passieren kann man das Verhalten gewisser Piloten deuten. Nun zu Vorfällen die sich live am Landeplatz ereignet haben.

Bei den immer wiederkehrenden Geräte Kontrollen die mit Grundschulern durch geführt werden, kann es schon mal passieren, daß ein Gerät eines Gastpiloten unter die Lupe genommen wird. Dann kann es schon mal vorkommen, daß der eine oder andere Mangel festgestellt wird.

Bei einer solchen Kontrolle eines Hängegleiters wurden diverse Kleinigkeiten aufgezeigt die zu beheben wären, doch als an der seitlichen Unterverspannung das halbe (zudem noch das tragende Seil) als gebrochen sichtbar wurde, fiel es einem schon schwer mit sachlichen Argumenten auf solche Fehler hinzuweisen.

Landeplatz starker Westwind ließ ein Fliegen nicht zu, die Zeit wurde genutzt um Rettungs System und Gurtzeug zu überprüfen. So kann es dann schon mal vorkommen, daß ein Pilot den gesamten Rettungsschirm inklusive Außen Container in den dafür vorgesehenen auch wieder Außen Container des Gurtzeuges steckt. Da ist Heli ein leichter Schauer den Rücken hochgefahren. Und die Antwort kam prompt "der Händler hat ja gesagt ich soll den Rettungsschirm in den vorgesehenen Außen Container des Gurtzeuges tun" sprichwörtlich gesagt, getan. Die Folgen bei einer Notöffnung wären fatal, auf ein öffnen kann dabei lange gewartet werden.

Wieviele Piloten mit solchen Zeitbomben unterwegs sind kann wohl nur vermutet werden. Eines sollte jedoch klar sein, ein System funktioniert auch nur wenn es im vornhinein erstmal getestet wurde. Gerade hier bietet sich bei uns die Möglichkeit an, am Drei Komponenten Aktiv Simulator eine Rettungsöffnung gefahrlos durchzuführen. Desweiteren veranstalten wir zweimal im Jahr Rettungsschirmöffnungen über einem See.

Daß ein Händler einfach ein Rettungsgerät verkauft ohne dies auch näher zu erklären bzw zu montieren und auf die Funktionsweise hinzuweisen ist für unser einer genauso unverständlich wie die Leichtgläubigkeit und Unwissenheit der Piloten die genauso dazu beitragen daß es schließlich zu solchen Vorfällen kommen kann. Erst kürzlich wurde wieder in einen Revolution Außen Container ein Stöllinger Rettungsgerät gesichtet (Name ist der Redaktion bekannt) Fazit daraus wenn Euch irgend etwas suspect vorkommt oder auch nicht ganz sicher seid, wendet Euch an eine Schule oder Händler Eures Vertrauens (denn Schlitzohren gibt es ja genug darunter). Eine "es wird schon gut gehen" oder "brauche ich ja eh nicht" Mentalität hilft dabei sicher nicht.

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, auch auf Dich kommt es an, setz ein Zeichen! Für alle die an einer früheren Ausgabe der FLASH News interessiert sind, besteht die Möglichkeit einer Nachbestellung. (Nummer der Ausgabe mitteilen)

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

Mit den "FLASH NEWS"
bist Du live dabei.

Euer Bruno

Latest News: Fa. North Sail steigt vom Gleitschirmmarkt aus, Heli wurde vom Rotorabwind eines Hubschraubers gegroundet, Bucher Andre geht mit einem Diskuss Nova Verschnitt auf den Markt (Blue Angel) am Wochenende veranstaltet "touch heaven" einen Bewerb, Ortner Wendelin ist weiter auf Siegerkurs, einige unserer Piloten bei Waffenübungen die Zeit totschiessen!