

Flash News

...das Szenenblatt

Nr. 114

1

Ausgabe 2
Juni 2006

FLIEGER ÄRZTE:

Dr. Lahoda (Zell am See) Tel. 06542-57251

Dr.

Dr. Reinprecht (Mühlbach) Tel. 06566 – 430

ÖSTERR. AERO CLUB:

Tel.: ++ 43 - Ø 1 – 718 72 97

Blatt Gasse 6 A – 1030 Wien

NÄCHSTER ERSCHEINUNGSTERMIN:

25. September 2006

URHEBERRECHT UND INHALT: Girstmair Bruno
A – 9900 Lienz, Beda Weber - Gasse 4

Lienzer Sparkasse: BIC: LISPA T21

IBAN: AT – 98 – 20507 – 0000 40 08 728

DEUTSCHER HÄNGEGLEITERVERBAND:

Tel. ++ 49 – Ø 8022 – 9675 0

Miesbacher Str. 2 D – 83701 Gmund Tegernsee

- | | |
|----------------------------|---|
| 0. IN EIGENER SACHE | 8. AUSSENAB UND AUSSENLANDE GENEHMIGUNG |
| 1. UNFÄLLE & STÖRUNGEN | 9. WORÜBER MAN SPRICHT |
| 2. PARA GOLF IN CELADNA | 10. KLATSCH UND TRATSCH AM LANDEPLATZ |
| 3. DIE GELBEN ENGEL | 11. TERMINE UND EREIGNISSE |
| 4. WOZU AUSBILDUNG | 12. EINFACH ZUM NACHDENKEN |
| 5. FLUGPLATZ NIKOLSDORF | 13. SICHERHEITS MITTEILUNGEN |
| 6. MOT. HG + PG SZENE LEBT | 14. TIPPS UND TRICKS |
| 7. TERRORALARM | 15. ENDE GUT ALLES GUT |

TONBAND DIENST: 0900 – 91 15 66 06

PERSÖNLICHER AUSKUNFTSDIENST:

0900 - 970 940

METEO EXPERTS LIENZ: Ø 4852 – 62 511

WETTER HOTLINE: 0900 – 511 599

INTERNET: www.osttirol-online.co.at/wetter

AUSTRO CONTROL: 01 – 17 03 – 0



00. IN EIGENER SACHE

Verlängerungen (Checkflug) sind seit dem 1. Juni 2006 Geschichte.

Die Verlängerung der Grundberechtigung eines HG + PG – Scheines (SOPI) mit oder auch ohne Überlandflugberechtigung ist nun seit dem 1. Juni 2006 Geschichte. Hier handelt es sich wohl um einen Meilenstein, welcher in der neuen ZLPV veröffentlicht auch umgesetzt wurde. Im Klartext heißt das, dass nun die Verlängerung dieser Lizenz für alle Solopiloten in Zukunft hinfällig ist. Von dieser Regelung nicht betroffen sind auch weiterhin Tandempiloten und Fluglehrer, für diese besteht nach wie vor die 3-jährige Verlängerungspflicht in der bisher bereits bewährt angewandten Form.

Tatsache ist aber auch, dass alle Mot. HG + PG – Piloten dabei nicht berücksichtigt wurden, das hinterlässt für mich einen mehr als unguuten Beigeschmack. So auch das nun festgeschriebene geringere Anforderungsprofil bei der Ausbildung von Tandempiloten, anstatt gerade diese Pilotengruppe in der Qualität weiter nach oben zu forcieren wurde genau das Gegenteil damit erreicht. Auch im Windenbereich gibt es nicht unbedingt nachvollziehbare Festlegungen. Somit steht für mich schon heute wieder, eine neuerliche Änderung der ZLPV ins Haus?

Alle weiteren Veränderungen bzw. Neuerungen in der ZLPV können bei Interesse bzw. Bedarf unter dem Link <http://ris1.bka.gv.at/> heruntergeladen werden. Selbstverständlich stehe ich bei eventuell auftretenden Unklarheiten jederzeit gerne zur Verfügung.

Die Unfallzahlen sind wieder erschreckend hoch: Selbst die "Bild" berichtete in einer ihrer Ausgaben über die vielen Paragleiterunfälle im Lande. Auch heimische Zeitungen und Radiosender nehmen Gleitschirm- und Drachenfliegerunfälle zum Anlass, diese als Aufhänger bzw. als Schlagzeile zu verkaufen. Der dabei auftretende Imageschaden für den gesamten HG + PG - Sport ist enorm.

Anmerkung: Die Unfallbilanz im ersten Halbjahr 2006 ist trotz nicht gerade idealen Flugwetters (dementsprechend auch geringerer Flugbewegungen) dennoch erneut wieder erschreckend hoch. Besorgniserregend dabei die Unfälle mit tödlichem Ausgang.

Allein "sieben" sind hier schon im ersten Halbjahr 2006

zu verzeichnen und nicht zu vergessen die vielen Unfälle, bei denen die beteiligten Piloten lebensgefährliche Verletzungen davon getragen haben. Das geht vom Querschnitt bis hin zu nicht mehr zu irreparablen Verletzungen.

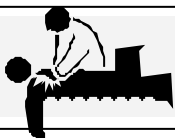
Bei meiner Unfallerfassung sind aber bei weitem nicht alle Unfälle, die sich im ganzen Land (Österreich) ereignet haben, erfasst worden, **die Dunkelziffer liegt jedoch noch viel höher**. Leider ist eine tatkräftige Unterstützung bzw. Bereitschaft seitens der Vereine, Flugschulen und Piloten bzw. auch der Betroffenen selbst, fast nicht vorhanden. Eine Entwicklung, welcher durch eine erneut wieder geforderte bzw. geeignete Erfassungsmaßnahme unbedingt Rechnung getragen werden muss. Von der Analysierung und Auswertung bis hin zu den geeigneten Maßnahmen sind in gemeinsamer Zusammenarbeit aller, sowohl der DHV als auch der SHV und andere Verbände aufgefordert hier aktiv zu werden.

Hier ergeht der Aufruf an alle (Piloten, Flugschulen, Verbände etc.), es nicht nur bei fahlen Lippenbekenntnissen zu belassen, sondern aktiv zu werden. Tatsache ist und bleibt: Die Unfälle ereignen sich nun einmal und deshalb ist es unbedingt notwendig, von der Erfassung über die Analysierung und Auswertung bis hin zu Empfehlungen und eventuellen notwendigen Änderungen in der Ausbildung, Herausgabe von Sicherheitshinweisen etc. auch Konsequenzen dazu folgen zu lassen. Denn ein Wegschauen oder einfaches Ignorieren (Totschweigen) der vorhandenen Tatsachen bringt uns mit Sicherheit nicht weiter, sondern fällt uns früher oder später auf den Kopf. (Versicherungen, Arbeitgeber, Krankenkassen, Gesetzgeber etc.)

Ganz klar muss zum Abschluss aber dennoch festgestellt werden, dass die Eigenverantwortung letztendlich trotz bester Ausbildung und aller Warnungen nach wie vor durch nichts ersetzt werden kann. Auch die immer kurioseren Wetterkapriolen stellen die meisten Piloten vor eine schier unlösbare Aufgabe. Ein stetig immer weiteres nach oben Schrauben der Risikobereitschaft, Leichtsinn, Selbstüberschätzung, Frechheit bis hin zur Dummheit der Piloten führen dann schließlich zu vielen Unfällen.

Bleibt also nur noch zu hoffen, dass mit dem **schonungslosen Aufzeigen** der von „**mir erfassten Unfälle**“ bei den meisten Piloten ein erster, längst überfälliger Umdenkungsprozess eingeleitet wird. Im Sinne einer weiteren möglichst unfallfreien Saison und einer dringend notwendigen positiven Entwicklung unseres so schönen Flugsportes – wünsche ich allen immer ein "Gut Land"

P.S.: Bitte die **Unfallmeldungen mit Angabe von:** Name, Gerät, Ort, Datum und Uhrzeit, Unfallhergang und Unfallursache, Verletzungsgrad versehen - einfach per Mail oder auf dem Postwege mir zusenden.



01. UNFÄLLE & STÖRUNGEN:

Achensee: Ende März startete ein Paragleiterpilot (Fluglehrer) zu einem Demoflug, bei dem er diverse Flugmanöver (Acroflug) durchführte. Dabei konnte der Pilot das Gerät nicht mehr unter Kontrolle bringen und stürzte ab. Der Pilot befand sich dabei zu weit am Rande des Sees und schlug in der Nähe des Uferbereiches auf.

Derselbe Pilot wurde bei einem weiteren Flug in seinem Heimatort erneut in einen Unfall involviert. Dabei erlitt er schwere Wirbelverletzungen (Querschnitt) und wurde nach der Erstversorgung in das LKH nach Innsbruck geflogen.

Villach: Am 27. März startete ein 24-jähriger Zimmerer aus Spittal a. d. Drau mit seinem Paragleiter vom Gipfel der Gerlitzten. Im Bereich der Westbucht des Ossiacher Sees verding sich der Sportler in den Leinen seines Gleitschirmes (Acroflug), der dadurch nicht mehr zu steuern war. Dabei stürzte der Pilot in den eiskalten See und blieb hilflos im dünnen Eis stecken. Eine zufällig am Ufer anwesende Person schnappte kurzerhand ein Surfboard und ruderte zum Verunfallten und barg diesen. Leicht unterkühlt kam schließlich der Pilot ans Ufer, Feuerwehr-Taucher und der Rettungshubschrauber konnten wieder umkehren.

Messina: Der als Ikarus bekannte Italiener "Angelo D' Arrigo" starb als Passagier bei einem Absturz Ende März eines zweisitzigen UL - Flugzeuges (Mot. Drachen) auf Sizilien, ebenfalls verstarb dabei der verantwortliche Pilot. Der 45-jährige D' Arrigo war berühmt geworden, als er im Sommer 2003 mit seinem motorisierten Drachenflieger einen Schwarm wilder Kraniche vom Polarkreis ans Kaspische Meer flog.

Kals: Am 1. April startete ein englischer Paragleiterpilot in Kals, beim Landeanflug in Höhe Glorer Hütte kam der Pilot in einer Baumreihe zum Stillstand. Der Pilot ließ den Schirm einfach hängen und suchte das Weite, ein Spaziergänger meldete daraufhin diesen Vorfall, worauf eine Suchaktion eingeleitet wurde. Der Pilot war rasch ausgeforscht: Er war weg gegangen, um zu telefonieren.

Oberleibnig: Am 8. April startete ein 27-jähriger polnischer Paragleiterpilot vom Startplatz Speikboden in St. Veit in Defreggen zu einem Streckenflug nach Lienz. In Höhe Oberleibnig kam der Pilot in starke Turbulenzen. Dabei geriet er in einen unkontrollierten Flugzustand (Kollabierung) und stürzte in einer Drehbewegung ab, bis er sich schließlich in einen Baum verding. Der Pilot erlitt dabei einen Oberschenkelbruch und wurde nach der Erstversorgung in das BKH Lienz geflogen.

Schwendau: Am Gründonnerstag startete ein 18-jähriger Tiroler Tandemparagleiterpilot vom Startplatz "Lärchenwald", mit dabei eine 25-jährige deutsche Passagierin. Der verantwortliche Pilot kam beim Start nicht frei, nach 100 Meter Flug waren beide in eine Baumgruppe gestürzt. Beide wurden von der Pistenrettung erstversorgt. Der Pilot wurde vom Hubschrauber mittels Tau geborgen und in die Universitätsklinik Innsbruck geflogen. Die Deutsche brachte die Rettung in das Bezirkskrankenhaus Schwaz. Der Pilot zog sich schwere Verletzungen im Bereich der Wirbelsäule zu. Die Frau erlitt Frakturen beider Knöchel.

Sillian: Am Ostermontag startete Hofmann Philip mit seinem Hängegleiter vom Startplatz Stalpen zu einem Flug. Bei der Landung streifte der Pilot einen Baum und kam dabei zu Sturz, dabei brach sich der Pilot den Unterarm und erlitt dazu Verletzungen unbestimmten Grades. Der Verletzte wurde nach der Erstversorgung mit dem Rettungsauto in das BKH Lienz eingeliefert.

Sillian: Am Montag 17. April verzichtete ein 52 Jähriger deutscher Paragleiterpilot auf einen Höhenflug. Grund : starker Nordwestwind. Dafür aber tätigte er am Paragleiter- Landeplatz Aufziehhübungen mit seinem Schirm. Dabei erfasste ihn eine Böe und schleuderte den Piloten zu Boden, dabei brach sich der Pilot den Unterschenkel.

Sillian: Am 19. April startete eine 47-jährige deutsche Paragleiterpilotin vom Startplatz Stalpen. Eine heftige Windböe erfasste die Pilotin, sie konnte nicht mehr korrigieren und stürzte aus ca. 15 Meter Höhe ab. Dabei wurde die Pilotin schwer verletzt und nach der Erstversorgung in das BKH Lienz eingeliefert.

Zillertal: Am 22. April startete ein 14-jähriger Paragleiterpilot aus dem Bezirk Schwaz am Hintertuxer Gletscher. Dabei verlor der Pilot sehr schnell an Höhe und prallte mit hoher Geschwindigkeit auf einer Wiese auf. Dabei zog sich der Jugendliche erhebliche Verletzungen zu. "Alpin 5" flog den Verletzten in die Klinik nach Innsbruck.

Maurach: Am 3. Mai startete ein 39-jähriger deutscher Paragleiterpilot zu einem Flug. Als der Pilot am Abend nicht nach Hause kam, verständigte die Ehefrau die Polizei. Bergretter und ein Hubschrauber des Innenministerium beteiligten sich an der Suche.

Am 5. Mai fanden Bergretter den vermissten Paragleiter im Bereich der Fiechter Spitze. Der Unglückspilot dürfte mehrere hundert Meter tief abgestürzt sein und wurde dabei tödlich verletzt. Insgesamt wurde drei Tage nach dem Vermissten gesucht.

Gröbming: Am 5. Mai starteten zwei deutsche Paragleiterpilotinnen im Rahmen einer Ausbildung zu einem

Schulungsflug. Im Landeanflug waren die beiden Pilotinnen in ungefähr gleicher Höhe, als eine der beiden Pilotinnen eine falsche Richtungskorrektur vornahm. Dabei verfang sich eine Pilotin mit den Beinen in dem anderen Paragleiter, daraufhin zog dessen Pilotin in einer Höhe von 15 Metern den mitgeführten Rettungsschirm. Beim anschl. Aufprall erlitt dabei eine Pilotin einen Bruch des rechten Sprunggelenkes und Wirbelverletzungen. Die zweite Pilotin kam mit Prellungen davon und wurden nach der Erstversorgung in das Krankenhaus Schladming geflogen.

Sillian: Am 10. Mai startete Schäfer Reinhard, ein deutscher Paragleiterpilot, vom Startplatz Stalpen.

Bedingt durch Überreaktion des Piloten (Leihschirm) kollabierte die Kappe zu 2/3 und schoss dabei extrem nach vorne, dabei twisteten sich auch die Gurte ein. Daraufhin öffnete der Pilot den mit geführten Rettungsschirm. Der anschl. Abstieg endete in einer steilen Wiese, der Pilot überstand, wie zu erfahren war, den Unfall ohne Verletzungen.

Wörgl: Am 15. Mai startete ein 35-jähriger Paragleiterpilot in der Nähe der Möslalm. Der

Pilot verlor infolge von starken Turbulenzen die Kontrolle über seinen Paragleiter. Der Pilot stürzte dabei aus ca. 25 Meter Höhe zu Boden und erlitt lebensgefährliche Verletzungen. Nach der Erstversorgung wurde der Pilot in das BKH - Kufstein eingeliefert.

Greifenburg: Am 22. Mai startete der 64-jähriger deutscher Drachenfliegerpilot Ernst Wetter vom Startplatz Embergeralm im Zuge einer Meisterschaft(Hessen). Bedingt durch heftige thermische Turbulenzen (vermutlich getuckt) kam der Pilot in Höhe Radlberger Alm im abschüssigen Gelände zum Absturz. Die mitgeführte Rettung wickelte sich um den Drachen und konnte somit nicht wirksam werden. Der Pilot erlitt beim Aufprall tödliche Verletzungen.

Greifenburg: Ebenfalls zur Hessen Meisterschaft ereigneten sich gleich zwei weitere Paragleiterunfälle. Ein Paragleiterpilot stürzte kurz nach dem Start in eine Baumreihe.

Beim Landeanflug kam ein weiterer Paragleiterpilot zu Sturz. Beide wurden unbestimmten Grades verletzt.

Greifenburg: Am Pfingstmontag startete ein deutscher Tandemdrachenpilot (Bico) vom Startplatz Embergeralm. Beim Übergang vom Quer- in den Endlandeanflug schmierte das Gerät aus einer Höhe von ca. 10 Meter abrupt über die Fläche ab. Diesen Unfall überstand der Tandempilot mit geringen Verletzungen, der Passagier blieb dabei völlig unverletzt.

Greifenburg: Am 23. Mai startete ein 44-jähriger deutscher Paragleiterpilot vom Startplatz

Embergeralm. Bedingt durch starke Thermik stürzte der Pilot aus einer Höhe von ca. fünf Meter auf eine steile Wiese. Beim Aufprall erlitt der Pilot Verletzungen an der Wirbelsäule.

Lienz: Am 25. Mai startete Ralf B., ein 35-jährigerdeutscher Paragleiterpilot,

vom Startplatz Lackenboden (Zettersfeld). Beim Landeanflug herrschte mäßig starker Wind, dabei kam der Pilot aber zu nahe an eine Baumreihe, dabei überzog er eine Steuerleine und stürzte aus einer Höhe von ca. acht Metern zu Boden. Dabei erlitt er einen Unterarmbruch und Verletzungen an der Wirbelsäule. Der Pilot wurde nach der Erstversorgung mit der Rettung in das BKH Lienz eingeliefert.

Kössen: Am25. Mai startete ein 41-jähriger deutscher Hängegleiterpilot vom Startplatz Unternberg.

Bei der Landung streifte der Pilot einen Baum und stürzte anschl. in einen Bach. Der Pilot erlitt dabei mehrere Knochenbrüche und eine Brustbeinfraktur.

Neustift: Am 28. Mai startete ein 49-jähriger deutscher Paragleiterpilot zu einem Flug.

Bedingt durch eine Windböe wurde der Pilot in einen Baum getrieben. Er blieb unverletzt.

Absam: Am 8. Juni startete ein 27-jähriger Milser Drachenfliegerpilot vom Startplatz Hinterhornalm.

Bedingt durch ein technisches Gebrechen (Kielrohrbruch) kam es zum Absturz. Der Pilot zog den Rettungsschirm, dabei scheuerte die Hauptleine am gebrochenen Flugrohr durch. Beim anschl. Aufprall am Haller Zunderkopf erlitt der Pilot tödliche Verletzungen.

Schnifis: Am 9. Juni startete ein 50-jähriger deutscher Paragleiterpilot vom Startplatz Kropfen. Kurz nach dem Start fasste der Pilot bedingt durch starke Thermik und Wind einen halbseitigen Klapper aus. Der Schirm drehte 180 Grad weg und pendelte dabei stark nach vorne. Beim anschl. Aufprall erlitt der Pilot Serienrippenbrüche und schwere Wirbelverletzungen.

Hippach: Am 9. Juni startete ein englischer Paragleiterpilot. In einer Höhe von ca. 1500 Meter flog der Pilot zu nahe am Wald entlang. Dabei erfasste den Paragleiter eine heftige Böe, der Pilot wurde in die Bäume gedrückt und blieb darin hängen.

Sillian: Am 12. Juni startete ein 52-jähriger griechischer Paragleiterpilot vom Startplatz Alpeggele. Da sich beim Ausdrehen die Leinen am Helm verfangen, war das Gerät nicht mehr steuerbar, deshalb stürzte der Pilot kurz nach dem Start auf ein steinigtes Gelände ab. Dabei erlitt er eine offene Unterschenkelfraktur.

Sillian: Am 13. Juni startete ein 49-jähriger deutscher Paragleiterpilot vom Startplatz Stalpen. Beim Landeanflug verdrehten sich bedingt durch Turbulenzen die Steuerleinen. In einer Drehbewegung stürzte der Pilot aus ca. 10 bis 15 Meter auf eine Wiese in der Nähe des Landeplatzes ab. Dabei erlitt der Deutsche schwere Frakturen des linken Unterarmes bzw. des rechten Oberschenkels.

Holzgau: Am 11. Juni startete ein 49-jähriger deutscher Hängegleiterpilot. Dieser stürzte bei Holzgau in einen Wald und fiel an den Bäumen entlang 15 Meter in die Tiefe. Er verletzte sich an der Nase und am Handgelenk, konnte aber selbst bis zum nahe liegenden Forstweg gehen.

Kössen: Am 11. Juni startete ein 62-jähriger deutscher Paragleiterpilot, beim Landeanflug stürzte er ab. Er stürzte dabei kurz vor der Landung mit seinem Paragleiter aus 5 bis 10 Metern auf die Wiese des Landeplatzes und blieb dort bewusstlos liegen. Der Mann erlitt einen Oberschenkelbruch und eine Gehirnerschütterung und wurde mit dem Hubschrauber ins Krankenhaus St. Johann geflogen.

Vorderhornbach: Am 12. Juni startete ein 39-jähriger deutscher Paragleiterpilot vom Startplatz des Hahnenkamms in Richtung Lechtal. Südlich der Grubachspitze kam der Pilot ins Trudeln und stürzte im Spiralsturz im Bereich Schafhag auf 1600 Meter Seehöhe ab. Der alarmierte Notarzt konnte nach Durchführung der Ersten Hilfe vor Ort nur mehr den Tod des Mannes feststellen. Der Mann erlitt durch den Absturz einen Genickbruch und verstarb an der Unfallstelle. Die Bergung des Verunglückten erfolgte mit dem Hubschrauber des Innenministeriums.

Schladming: Am 15. Juni startete ein 24-jähriger Paragleiter Flugschüler aus Wien zu einem Flug. Der Flugschüler prallte mit seinem Gleitschirm beim Landeanflug gegen eine Hauswand. Er hatte Glück im Unglück: Der Unfall endete laut dem behandelnden Notarzt glimpflich. Der junge Wiener kam mit einer Gehirnerschütterung und einigen Platzwunden davon. Er wurde ins Krankenhaus nach Schladming gebracht.

Andelsbuch: Am 10. Juni startete eine 49-jährige deutsche Paragleiter Pilotin in Andelsbuch. Die Frau verlor beim Landeanflug die Kontrolle über ihren Schirm. Grund dafür waren vermutlich leichte Turbulenzen. Die Pilotin konnte nicht mehr korrigieren und stürzte aus vier bis sechs Metern Höhe ab. Zur Versorgung der Verunfallten war ein Rettungshubschrauber im Einsatz.

Bereits am Freitag hatten sich in Vorarlberg zwei Deutsche bei Abstürzen mit Paragleiterschirmen schwer verletzt. Es ereigneten sich zwei weitere Unfälle mit Paragleitern: Ein 35-jähriger Paragleiter aus Bregenz kam am 9. Juni durch eine starke Windböe in eine unangenehme Lage. Sein Schirm wurde beim Landeanflug in Schnifis gegen einen Baum gedrückt. Dort blieb er hängen. Nach einer halben Stunde wurde der Paragleiter von der Feuerwehr Schnifis per Drehleiter befreit. Der Pilot blieb dabei unverletzt.

Andelsbuch: Am 9. Juni gegen 14.20 Uhr ereignete sich in Andelsbuch ein Paragleiterunfall: Nach dem Abflug von der Nedere wollte ein 68-jähriger deutscher Paragleiterpilot an Höhe gewinnen. Der Allgäuer flog in Richtung Gipfel der Nedere. Aufgrund von Turbulenzen klappte der Schirm des Piloten jedoch zusammen. Er versuchte noch, den Schirm zu stabilisieren und den Notschirm auszulösen, was jedoch aufgrund der zu geringen Höhe misslang. Der Paragleiter stürzte ohne Fremdverschulden rund 40 Meter ab. Dabei zog er sich Rückenverletzungen unbestimmten Grades zu. Der Verletzte wurde mit Notarzt-Hubschrauber C5 ins Landeskrankenhaus Feldkirch geflogen.

Hermagor: Am 15. Juni startete ein 64-jähriger einheimischer Paragleiterpilot zu einem Flug. In Höhe Guggenberg kollabierte, bedingt durch starke Turbulenzen, das Gerät, welches daraufhin nicht mehr steuerbar (eingetwistet) war. Der Pilot aktivierte die mitgeführte Rettung und überstand den anschl. Abstieg in ein Waldstück völlig unverletzt.

Zell am See: Am 15. Juni startete ein 40-jähriger deutscher Paragleiterpilot vom Startplatz Schmittenhöhe. Unmittelbar nach dem Start vom Gipfel der Schmittenhöhe in Zell am See prallte der Pilot gegen den Berg. Dabei wurde der Mann aus Oberndorf am Neckar schwer verletzt, informierte das Landespolizeikommando Salzburg. Wegen einer seitlichen Windböe hatte der Deutsche gegen 12.00 Uhr die Kontrolle über seinen Schirm verloren und stürzte aus einer Flughöhe von rund 20 Metern ab. Der Verletzte hatte sich zwei Lendenwirbel gebrochen. Er wurde mit einem Rettungshubschrauber in das örtliche Krankenhaus gebracht.

Graz: Am 15. Juni startete ein 35-jähriger Drachenflieger aus Marein vom Startplatz Schöckl. Gegen 13.00 Uhr wollte er auf der Hängegleiter-Landewiese in St. Radegund landen. Durch plötzlichen Rückenwind wurde er aber zu Boden gedrückt und stürzte zehn bis 20 Meter ab. Der Mann wurde mit dem Hubschrauber ins LKH Graz gebracht. Neben Prellungen und Hautabschürfungen zog sich der 35-Jährige nach Angaben der Polizei Kumberg einen Unterarmbruch zu.

Talstation. Rund eine Stunde später, gegen 14.15 Uhr, wollte ein 24-jähriger Paragleiter auf der Landewiese der Schöckl-Talstation in St. Radegund landen. Wie die Polizei mitteilte, verfangen sich beim Landeanflug jedoch die Leinen des Fluggerätes an einem rund zehn Meter hohen Baum. Der in Graz wohnhafte italienische Staatsbürger stürzte rund zehn Meter ab. Er wurde mit massiven Prellungen ins UKH Graz geflogen.

Zillertal: Am 16. Juni startete ein 30-jähriger Paragleiterpilot vom Startplatz Onekljoch in Fügenberg. Der Pilot geriet auf ca. 1870 Meter Höhe zu nahe an den Hang und stürzte zwischen Arzjoch und Spieljochbahn ab. Der Pilot erlitt dabei eine Luxation des Sprunggelenkes sowie Knochenbrüche außen und innen.

Greifenburg: Am 17. Juni startete ein 53-jähriger deutscher Hängegleiterpilot vom Startplatz Embergeralm. Beim Landeanflug streifte der Pilot eine am Campingplatz befindliche Fahnenstange. Dadurch bedingt verlor der Pilot die Kontrolle über sein Fluggerät und stürzte auf einen darunter befindlichen Weg. Der Pilot brach sich dabei den linken Unterarm und wurde anschl. in das BKH nach Spittal an der Drau gebracht.

St. Johann: Am 18. Juni startete ein 41-jähriger deutscher Paragleiterpilot. In ca. acht Meter Höhe klappte sein Schirm zusammen und stürzte im freien Fall auf ein Wiesenstück. Der Pilot wurde dabei verletzt und in das BKH St. Johann in Tirol geliefert.

Neustift: Am Dienstag 27. Juni startete ein 43 Jähriger Schwedischer Paragleiterpilot vom Startplatz Elfer. Vermutlich durch das vergessen des Schließens der Beingurte, rutschte das Gurtzeug über den Kopf und der Schirm war dadurch unsteuerbar. Der Pilot fiel in einer Höhe von ca. 50 Meter über Grund aus dem Gurtzeug heraus und fiel im freien Fall auf ein darunter befindliches "Hoahlerhof" Hausdach, welches brach und schließlich am Boden der Scheune aufprallte. Der Pilot erlitt dabei tödliche Verletzungen.

Treffen – Bleiberg: Am Dienstag 27. Juni startete ein 57 Jähriger Deutscher Paragleiterpilot zu einen Flug. Bei der Landung am Westufer des Ossiachersees blieb der Pilot aufeinen Baumwipfel hängen. Der Polizei Hubschrauber Libelle barg den Piloten mittels Seil. Ein ähnlicher Vorfall ereignete sich in Bleiberg, dort flog ein 62 Jähriger Villacher Paragleiterpilot direkt in einen Baum. Der Pilot konnte sich laut Polizeibericht selbst befreien.

Passail: Am Mittwoch 28. Juni startete ein 24 Jähriger Paragleiterpilot aus Mellach zu einem Flug. Der Flugschüler hätte am Mittwoch seine erste Flugprüfung absolvieren sollen. Nach dem Start vom Fladnitzberg sackte der Pilot mit seinem Paragleiter allerdings ab und verfang sich in einer 30 Meter hohen Lärche. Bergrettung und Alpinpolizei befreiten den unverletzt gebliebenen Piloten aus seiner misslichen Lage.

S **teellungnahme zum Unfall in Gröbming:** Walter Schrempf gab zu diesem Unfall als Leiter der betroffenen Flugschule folgenden Kommentar ab:

In Zusammenhang mit dem Unfall warnte der Leiter der für den Kurs verantwortlichen Flugschule "Skyclub Austria", Walter Schrempf, vor Vorurteilen gegenüber dem Paragleitersport: " Bei Flugunfällen steht gerade diese Sportart an allerletzter Stelle. Und das bei tausenden Starts täglich in Österreich!"



02. PARA -GOLF IN CELADNA?

Para-Golf in Celadna: Wenn Vladimir ruft, sollte man dieser Einladung ohne großes hin und her Überlegen folgen. Speziell für dieses einmalige Event wurde Flyer in Deutscher Sprache aufgelegt. Wie schon gesagt, hat einer erst mal die fast 800 KM geschafft (Schneefall am Katschberg etc.), dann gibt es eigentlich nur mehr Highlights. Das fängt bereits mit der Übernachtung an, hier wird nicht etwa in einem *****Sterne Hotel abgestiegen, sondern gleich in einem richtigen alten Schloss, welches einmal dem Hause Rothschild gehörte (Zlatco Orel), in der Nähe von Ostrawice gelegen. Ein jeder Teilnehmer erhält ein Armband, mit diesem stehen dann jedem sprichwörtlich "Tür und Tor" offen. Nach einem ausführlichen Briefing geht es dann zum Eingemachten. Der 30-Mann-Hubschrauber (MI-8) steht dazu nicht etwa auf einem Flugplatz, sondern wartet direkt am Golfgelände auf die Tandempiloten samt Golfspieler.

Wir fahren zwischenzeitlich zum Flugplatz (Letiste) nach Frydlandt nad Ostrawice, dort wird das Trike zusammen gebaut. Das Tolle daran ist: Dass uns eine riesengroße Spielwiese (allein) zur Verfügung steht. Da ist kein "Obergescheiter" hier, der meint ohne sein Zutun wird hier erst gar nicht geflogen.

Leider wurde der gesamte Aufenthalt nicht unbedingt von Schönwetter begleitet, eher das Gegenteil war der Fall. Regen und partiell wieder trockene Phasen standen am Wetter-Programm. Das hinderte aber nicht, das Rahmenprogramm zu genießen. Da wäre mal die BMW-Autoschau, welche ebenfalls im Golfgelände Aufstellung genommen hatte. Auf der Driving-Ranch mal paar Baskets raus zu hauen oder im Club Hotel Videos reinziehen etc.

Am Abend gab es dann ein Rahmenprogramm, das ebenfalle keine Wünsche offen ließ. Dreigängiges Abendessen, jede Menge Schnaps und nicht zu vergessen den Schnupftabak (Snuff). Wer noch nicht genug hatte, wurde mit einem eigenen Taxi mitsamt dazu abgestelltem Fahrer nach Ostrava (Stodolni) gebracht und konnte dort das Nachtleben genießen.

Was bedeutet eigentlich Paragolf?

Bei dieser Veranstaltung geht es darum, aus einem Hubschrauber mit einem Tandemmaster abzuspringen und bei der Landung am ersten Abschlagloch einzulanden. Snschl. ist dann der gesamte Rundkurs (18 Loch) zu absolvieren. Übrigen: Diese Weltmeisterschaft (Idee) hat sich Vladimir weltweit patentrechtlich schützen lassen.

Auch das Rahmenprogramm war vom Feinsten: Eine große Autoschau (Testfahrten waren möglich), allerdings Fahrzeuge ab € 50.000.- aufwärts waren hier ausgestellt. Zu einer elitären Sportart wie dem Golfen gehört neben dem Auto auch noch der Reitsport. Die Anlage, die hier unmittelbar neben der Golfanlage situiert ist, lässt ebenfalls keine Wünsche offen. Was noch zum Toppen fehlt sind wie in der Formel 1 eh schon bekannt die und auch die sind hier anwesend.

Also rundum zufriedene Gesichter, leider waren aus dem Raum Lienz nur drei Personen angereist



03. DIE GELBEN ENGEL

Rettungshubschrauber - Streit um Rettungsflüge: Ein Wirtschaftszweig, welcher weiter expandiert? Ich habe schon vor einiger Zeit über dieses heikle Thema kritisch geschrieben, mittlerweile hat sich auch der Alpenverein zu dieser Thematik geäußert. Der AV wörtlich dazu: "50 % der Einsätze sind unnötig und zu teuer." Kaum zu glauben, aber alle 20 Minuten startete 2005 einer der "gelben Engel" zu einem Rettungseinsatz. Es ist also ein richtiges Rennen (Kopf an Kopf Duell) zwischen den Rettungshelis, welches der in Wien stationierte C9 letztendlich mit 1588 Einsätzen gewann. Im Vergleich: Der in Nikolsdorf stationierte Heli C7 kam auf (nur) ca. 700 Einsätze.

Einer muss die anfallenden Kosten ja zahlen und ganz klar: Je öfter der Heli fliegt, desto mehr rechnet sich dieser samt Standort für den Betreiber. Je weniger Einsätze (was im Sinne der Unfallstatistik nur zu begrüßen wäre) der Heli durchführt, desto teurer wird es und die Standortfrage steht desweiteren ebenfalls auf dem Spiel. Auf gut Deutsch: Um kostendeckend zu arbeiten, muss geflogen werden, so oder so - also ein Teufelskreis, den es gilt einer sachlich objektiven Lösung zuzuführen.

Übrigens: Die Christophorus-Hubschrauber-Flotte ist die einzige Fluglinie im Land Tirol, welche (noch) vom Land mit sage und schreibe

1 Million Euro

pro Jahr aus Steuergeldern subventioniert wird. Zum Leidwesen aller weiteren Hubschrauberunternehmen im Lande, die nicht in den Genuss dieser Förderungen kommen. Nicht umsonst wird deshalb wie beim Autofahrerklub der ÖAMTC dem politisch schwarzen Lager zugeordnet und der ARBÖ dem Roten Lager. Deshalb spielt auch in der Luftfahrt die Politik eine überaus starke Rolle und das nicht nur bei den Rettungshubschraubern, sondern selbst im Sportbereich mischt die Politik mit (Subventionen, Sportförderungen etc.).

Der ÖAMTC Heli fliegt also für die Schwarzen, der Rot Kreuz Heli für die Roten und in Kärnten gibt es noch den "Jörgl Heli", welcher für die Blauen unterwegs ist.

Mit insgesamt 727 Einsätzen flog unser Rettungshubschrauber C7 mit durchschnittlich zwei Einsätzen pro Tag ins obere Spitzengebiet. Wobei dazu gesagt werden muss, dass in Osttirol ja nur ein Hubschrauber stationiert ist - nicht so wie in Nordtirol, wo die Hubschrauberdichte sehr groß ist, denn alle 18 Hubschrauber wollen fliegen. Es ist dort ein richtiger Wettbewerb, sozusagen ein Kampf um die Verletzten (Opfer) ausgebrochen. Mit diesen Flügen lässt sich viel Geld verdienen und viele Tourismusorte sehen mit der Stationierung eines Helis ein zusätzliches Angebot oder als Service am Kunden.

Die Schlagzeile schlechthin lautet aber für das Jahr 2005 *Weniger Verunglückte im Gebirge aber dafür mehr Verletzte im Flugsport*, so in einer Zeitung.

Die meist angeflogenen Orte waren neben dem Wurtenkees, St. Jakob und Sillian auch Greifenburg. Hier aber nicht wegen der vielen Schifahrer, sondern der verunfallten Flugsportler wegen. Pilot Fischer dazu in seinem Jahresrückblick für 2005: "Besonders oft mussten wir im Vergleich zu 2004 zu Paragleiter- und Drachenfliegerunfällen eilen." 26 Flugsportler waren heuer auf die Hilfe des "Christophorus 7" angewiesen, davon 19 Paragleiter und sechs Hängegleiterpiloten.

Eine äußerst ungute Entwicklung, welche speziell im Fluggebiet Greifenburg aber auch in Sillian zu verzeichnen ist. Bereits in der letzten Septemerausgabe der Flash News habe ich diese Besorgnis erregende Entwicklung eingehend aufgezeigt. Erste diesbezügliche Lösungsansätze habe ich damals bereits aufgeführt, es liegt nun u.a. an den verantwortlichen Geländebetreibern, diese stehen nun im Zugzwang dieser Entwicklung mit geeigneten Maßnahmen wirkungsvoll entgegen zu wirken. Schließlich stehen wir bereits mitten in der Saison und mit Abwarten und Schönreden ist wahrlich nichts getan.

Gerade im heurigen Jahr stehen wieder viele nationale, aber auch Internationale Wettbewerbe auf der Tagesordnung, dazu kommen noch die vielen Gastflieger, die diversen Vereine (Hessen Meisterschaft, Senioren Cup etc.) und nicht zuletzt die zahlreichen Flugschulen aus dem In- und Ausland, welche hier ein "Open Air" Eldorado oder besser gesagt eine richtig gehende "Spielwiese" vorfinden.

Die im heurigen Jahr bereits ereigneten Unfälle sollten eigentlich auch die Letzten wach rütteln.



04. WOZU AUSBILDUNG?

Wozu Ausbildung? Ich hatte Glück, denn als ich das erste Mal mit der Idee selbst zu fliegen konfrontiert wurde, hatte ich es mit Leuten zu tun, die wussten was sie da tun, das war 1996 in Indien – Goa, Guy und Uwe, Soarten an der Steilküste und boten Interessierten einen Grund Kurs im Paragleiten an und sie machten ihren Job verantwortlich und so gut es ging, erst drei Tage Groundhandling und wenn das saß ging es rauf auf den Berg und die Flüge (Abgleiter) folgten, der Kurs dauerte sechs Tage, jeden Tag zwei Stunden Theorie. Uwe, klärte uns so gut es ging auf worauf wir zu achten hatten, auch riet er uns einen weiteren Kurs in unserer Heimat zu machen, so Landete ich nach einer Empfehlung aus Hamburg (Beste Schule;-) dann schließlich in Lienz bei Bruno.

Warum schreibe ich das jetzt hier fragst du ? und wieso ich Glück hatte ? Nun, sie fühlten sich verantwortlich für die Leute denen sie ihre Schirme gaben. Denn wie es auch sein kann folgt nun....

Ich stand im letzten Herbst am Landeplatz (Postleite) Bruno passte einem Tandempassagier das Gurtzeug an und erklärte ihm worauf der Passagier zu achten hätte. Da sah ich am Himmel einen Schirm mit ESSO Werbung, der Pilot so fiel mir auf weil er so komisch schief im Gurtzeug hing. Der Tag war Sonnig und der Talwind blies mäßig aus Ost, seltsam wie der Pilot da flog dachte ich und machte mir Gedanken ob er wohl eingeschlafen sei, auch einen komischen Helm hatte er auf.

Naja, da der Pilot jedenfalls war wohl doch wach, denn er zappelte ganz aufgeregt nun ohne auf den Wind zu achten gradewegs auf das Lee der Bäume und auf die Gerätehütte links am Ende des Landeplatzes zu, zum Glück machte grade jetzt der Wind eine Pause, dann, ohne Anstalten zu machen den Schirm bei der Landung anzubremsen schlug er ein und zog er eine tiefe, lange furche in den Weg, der Schirm klatschte vor ihm und knapp vor der Hütte auf den Boden, ich lief hin um zu Helfen, denn ich dachte etwas muss ihm fehlen, denn so fliegt niemand, er nahm den Motorradhelm ab und ein Hochrotes Gesicht mit nassen Haaren trat zu trage, ich fragte ihn was ihm denn fehle und ob er sich was getan hatte und er erwiderte „Nee alles bestens, ich hab grade meinen zweiten Flug gemacht“ Ich: „ wie, deinen zweiten Höhenflug ?“

Er: „**Nein meinen zweiten Fug überhaupt**“ als ich dann meinte das es doch ein wenig gefährlich sei das Ebnerfeld mit seinen 600m Höhe über Tal als Übungshang zu nehmen, sagte er „Das geht dich überhaupt nichts an und ich solle mich hier nicht so aufspielen“ Ich dachte nur wer da so verantwortungslos sein kann einen „Fußgänger“ unter einen alten 2er Sigma !! zu Hängen und in am Hochstart raus zu helfen. Ob er wohl die Freundin eines „Freundes“ angegraben hat ? so kann man Nebenbuhler bestimmt auch loswerden.....;-)

Später erfuhr ich vom Besitzer des Schirmes das der Leichtsinnige „Ein Touren-Rennfahrer“ das unbedingt wolle und meinte das, wenn er Rennen fährt er ja auch Paragleiten könne, ist ja auch nur Sport.....

Naja, nicht das ich hier jetzt den ESSO Schirm owner in die Pfanne hauen möchte, er hatte sich, so sagte er mir, vorweg gegen die Idee ausgesprochen und wollte dem Henkerstermin auch nicht beiwohnen, das besorgten dann aber andere „Freunde“

Ich denke, wenn schon der „Neue“ nicht verantwortungsvoll mit sich umgehen kann, woher soll ein Laie auch die Risiken kennen, sollten es wenigstens die Piloten tun die das Glück hatten eine Ausbildung zu genießen, grade die müssten es doch eigentlich wissen. Nur mal vorstellen: Es passiert was. Und dann ? Was denkt Ihr was dann der zuständige Richter macht ? Ob wohl ein versprechen seitens des verunfallten im falle einer Schweren Verletzung alles auf die eigene Kappe zu nehmen bestand hat ? Ich bezweifele das.

Nicht das ich damit sagen möchte, es geht nur in einer Flugschule, aber gleich mit Höhenflügen anzufangen, ist Krass. Ich verstehe das nicht, warum So tun.... Frank Gatzemeyer



05. FLUGPLATZ NIKOLSDORF:

Deutscher Segelflieger vermisst: Für viele Schlagzeilen während der Osterfeiertage sorgte in den Medien ein vermisster Segelflieger aus Deutschland, der in Nikolsdorf stationiert war. Am Karfreitag startete der Pilot zu einem Streckenflug, von welchem der 50-jährige Zahnarzt Hubert Amschler nicht mehr zurück kam.

Der Pilot dürfte in Höhe oberhalb des Gailberg Sattel in ca. 1300 Meter zu nahe am Hang gekurvt haben, streifte dabei mit der rechten Tragfläche die Baumspitzen und stürzte aus ca. 30 Meter Höhe ab. Die "Flugpolizei" Innsbruck und Klagenfurt suchte insgesamt 29 Stunden nach dem Vermissten, als am Ostermontag schließlich das Wrack gesichtet wurde.

Warum der mit geführte Crashsender nicht ausgelöst hat, wird wohl ein Fall für die Flugunfall-Untersuchungskommission sein. Eine "Handy Peilung" war ebenfalls nicht möglich.

- Am 22. April gab es einen weiteren tödlichen Segelfliegerunfall. In Kapfenberg (Steiermark) musste ein Schleppilot (Flugzeugschlepp) das zu schleppende Segelflugzeug ausklinken (Nottrennung). Das Segelflugzeug schmierte ab und schlug am Boden auf. Der Pilot erlitt dabei tödliche Verletzungen.

- Am 24. April stürzte in Flachau direkt neben der vorbei führenden Autobahn ein weiteres Segelflugzeug ab, wobei der 36-jährige Pilot ebenfalls ums Leben kam.

Camping am Flugplatz in Nikolsdorf: Ebenfalls für interessante Schlagzeilen sorgte ein Bericht "Turbulenzen am Flugplatz" in der Kleinen Zeitung vom 16. April. Saisonauftakt am Flugplatz in Nikolsdorf. Mit den Fliegern kamen auch zahlreiche Wohnmobile. Kritische Beobachter orten darin ein illegales Campieren. Bis zu 50 Segelflieger starten und landen über die Ostertage am Flugplatz in Nikolsdorf, mit den Fliegern kommen auch die Campingbusse, Wohnmobile etc. Diese stehen dann in Reih und Glied an Strom und Wasser angeschlossen.

Man sollte vielleicht vorweg wissen, dass gerade der Tourismusverband Lienzer Talboden hier als Pächter des gesamten Flugplatzareals auftritt (Ausnahme: Rettungshubschrauberstandort) und Blätterbauer Klaus als der verantwortliche Leiter vom TVB dafür eingesetzt bzw. bestimmt wurde.

Es ist schon ein Trauerspiel wie kleinkariert das Denken mancher Leute unter uns ist, oder ist es etwa gar Neid oder Missgunst etc. Mit solchen wirklich unnötigen Aktionen verkraulen wir uns die letzten Gäste, welche noch hierher kommen. Die Wintersaison war schwach und selbst zu Ostern wurde gejammert über leere Betten und dann noch eine solche Aktion.

Viel harte Aufbauarbeit über Jahre hinweg getätigt von Mitgliedern der Segelfliegergruppe, aber auch des Sportflieger Clubs werden hier zunichte gemacht. Ich bin mir sicher, dass sich genügend andere Flugplätze freuen würden, wenn die Piloten dorthin abwandern, denn die wissen sehr wohl, wie viel Geld diese Gruppe von Personen der Region direkt und auch indirekt bringt.

Nicht wirklich willkommen am Flugplatz: Bereits im Feber stellte ich erneut wieder ein schriftliches Ansuchen ein Treffen der Mot. HG + PG Piloten am Nikolsdorfer Flugplatz veranstalten zu können (dürfen) Möglicherweise ist der Flugplatz rechtlich gesehen gar kein richtiger Flugplatz, sondern nur als ein Segelflugplatz zugelassen, immerhin liegt die Bewilligung dazu schon über mehr als 30 Jahre zurück, das würde vieles erklären!?

Das Schreiben dazu ging bereits Anfang Feber hinaus, die Antwort dazu kam kurz vor dem eigentlichen Veranstaltungstermin erst wieder zurück. Wegen unsicherer Rechtslage und zuviel Segelflugbetriebs zu dieser Zeit (22. und 23. April) wurde das Ansuchen ganz einfach abgelehnt.

Möglicherweise gibt es dort ein paar Platzhirsche, welche ihr Revier gegen sogenannte Eindringlinge verteidigen wollen. Der Platz beim Sportfliegerklub war zum Beispiel zur Gänze frei, und mit ein bisschen guten Willen wäre ein Miteinander sehr wohl möglich, zumal wir ohnedies nur zu thermisch ruhigen Zeiten fliegen. Nebenbei erwähnt würde es eine Aufwertung des Flugplatzes bringen und nicht zu vergessen weitere dringend notwendige Einnahmen. So eine Politik ist sicher nicht im Sinne eines Tourismusverbandes (Pächter) und schon gar nicht im Sinne aller Piloten, mit ein paar Ausnahmen.

Stellt sich für mich erneut die Frage, ob eine objektive Beurteilung in dieser Causa vom verantwortlichen Vertreter des Tourismusverbandes als (Bindeglied) Flugplatzbetreiber hier auch zur Anwendung kommt. Ich werde jedenfalls nicht aufhören auf diese tourismus- und fliegerfeindliche Politik hinzuweisen. Es ist sicher für alle genügend Platz vorhanden und auf den Punkt gebracht: Wir wollen doch alle nur das gleiche: **Fliegen!** Auch wenn die Fluggeräte unterschiedlich sind.



06. MOT HG + PG - SZENE LEBT:

Mot. HG + PG Treffen in Feldkirchen: Vom 22. bis 23. April gab es wieder ein weiteres Treffen der immer stetig wachsenden Gruppe von Piloten. Die Einladungen dazu gingen in schriftlicher Form an alle Mot. HG + PG Piloten. Erste Piloten reisten bereits am Freitag an. Wegen eines übereifrig agierenden Fluglehrer, musste aber kurzfristig umdisponiert werden. Dr. Schuh als verantwortlicher Leiter des Flugplatzes in Friesach / Hirt gab kurzfristig die Zusage und so konnten wir auf den Flugplatz nach Hirt ausweichen.

Insgesamt kamen über 20 aktive Mot. Piloten nach Hirt, davon an die 20 Paragleiter und der Rest waren Drachenflieger, wovon die Mehrheit "Nagl Systeme" flogen. Ein bunter Haufen und alles "noch" im familiären Rahmen, denn die Weichen für die Zukunft sollen nun gestellt werden und der Weg geht unweigerlich weg von der Individualität hin zur Professionalität. So wurde vereinbart, dass unser nächstes Treffen im Herbst wieder in Freistadt stattfinden wird. Der Großteil der Piloten wünschte, dass die Treffen weiterhin im kleinen Rahmen veranstaltet werden sollen.

Nach einem ausführlichen Briefing ging es dann "up and away", doch bereits nach einiger Zeit kamen erste Beschwerden auf. Denn einige Piloten kreuzten kurzerhand die Landepiste. "Flugverbot" nach einem weiteren Briefing wurde noch einmal eindringlich an alle Mot. HG + PG Piloten appelliert, sich unbedingt an die örtlichen Auflagen des Flugplatzbetreibers zu halten. Ein buntes Treiben bot sich und alle waren sichtlich begeistert, wenn ich hier z.B. an das Klubtreffen in Sand in Taufers denke, kann ich nur sagen, die Piloten wissen schon was sie tun.

- Klug Erich z.B. flog von seinem Heimatort aus nach Hirt und wieder zurück.
- Ettinger Alfred stellte auf dem Landefeld sein neues Quad (Mondlande Fahrzeug) vor. Viel Arbeit ist hier investiert worden, demnächst soll dann das Gefährt in die Luft gebracht werden.
- das Red Bull Team war gleich mit 2 Trikes anwesend. Ein aufblasbares Zelt ließ ein wenig Messestimmung aufkommen.
- ein Fallschirmspringer wurde mittels Trike auf Höhe gebracht und sprang anschl. daraus ab.
- Feuchtenhofer Alex und Arzberger Günther, unsere Senioren, demonstrierten auf ihren Nagl-Systemen Fliegen in Vollendung.
- Dr. Metzger mit seinem Paratrike ist immer ein treuer Teilnehmer auf unseren Veranstaltungen. Er ist darüber hinaus auch auf nationalen und internationalen Wettbewerben anzutreffen.
- Übrigens: Sellner Gerhard wurde mit seinem neu erworbenen "Neura Jet" gesichtet.
- Taurer Karl, PR-Mann und Mann der ersten Stunde, notierte, fotografierte, diskutierte und war Anlaufstelle für viele. Hier gebührt unserem Schriftführer Taurer Karl Dank, auch unserem, seit geraumer Zeit, Pressesprecher Sellner Gerhard.
- Bereichsleiter Stocker Willi genoss sichtlich die Atmosphäre und das Treiben am Platz und demonstrierte das System Nagl.
- Stampfer Walter reiste sogar vom Ländle aus an und ist zwischenzeitlich ein überaus begeisterter Mot. PG Pilot geworden.

Übernachtet wurde im Friesacherhof. Hier wurde auch am Abend fachgesimpelt. Stocker Willi, unser Mot. HG + PG Bereichsleiter, informierte über den Fortschritt bei der Zulassung der Geräte und aus der Szene von erster Hand.

Die guten Erfahrungen der letzten Treffen am Flugplatz Hirt veranlassten mich wieder unsere Zelte dort aufzuschlagen.

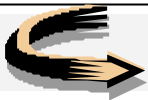
Es ist für mich schon einen extra Dank wert, dass wir dort immer so herzlich aufgenommen werden, denn es ist beileibe keine Selbstverständlichkeit (siehe dazu die Bereitschaft der Verantwortlichen des Flugplatzes in Nikolsdorf). Die Kombination aus optimaler Gastronomie (Kantine) und perfekten Flugbedingungen sowie Infrastruktur (Camping, abstellen der Fluggeräte etc.) und der Hilfsbereitschaft ist schon mehr als ein Hit. Nochmals Danke an die verantwortlichen Flugplatzbetreiber.

Bauprüfer-Schulung: Am 1. und 2. April fand in Mieders (Stubaital) bei der Fa. Airwave eine vom Österr. Aero Club veranstaltete Bauprüferschulung für Mot. HG + PG statt. Dazu eingeladen hat der Vorsitzende der Sektion Mot. HG + PG im ÖaEC, Stocker Willibald. Insgesamt nahmen daran 13 Personen teil, welche nun über ganz Österreich verteilt die alle 2 Jahre wiederkehrenden Überprüfungen nun durchführen können. Die teilnehmenden Personen kamen aus dem Bereich der Freizeitpiloten, der Flugschulen, Herstellerbetriebe, Testpiloten und Wettkampfflieger - also sehr breit gestreut. Abgedeckt wird dabei sowohl der

Bereich Paragleiter als auch Hängegleiter, mit dieser Maßnahme wurde ein weiterer Schritt in Richtung Vervollständigung im Mot. Hg und Pg Bereich erzielt.

Mot. Flugschulen: Ende Mai wurde dann bereits mit der Abnahme der ersten Flugschule welche nun berechtigt sein wird die Ausbildung dazu durchzuführen. Insgesamt haben österreichweit vier Flugschulen dazu ihr Interesse bekundet. Sobald der erste Bescheid dazu ergangen ist, werde ich euch selbstverständlich darüber informieren.

Aussenabflug und Aussenabflugenehmigung: Auch hier gibt es wieder Bewegung, speziell in Tirol wird fieberhaft daran gearbeitet. Sobald Details vorliegen, werde ich euch darüber Bescheid geben.



07. TERRORALARM:

Terroralarm wegen Paragleiter: Sportler flog Richtung Atomanlage Dimona - Von Kampfflieger abgefangen. Ein Paragleiter hat am Montag Furcht vor einem Terroranschlag auf die israelische Atomanlage Dimona ausgelöst. Wie die Internetzeitung "Ynot" berichtete, wurden Militärjets und Sicherheitskräfte in die Negev-Wüste beordert, nachdem der Sportler in Richtung der als "Forschungsanlage" bezeichneten Einrichtung driftete.

Die Polizei wies den Paragleiter auf einen sicheren Landeplatz ein. Der Mann wurde nach einer Einvernahme wieder freigelassen. Eine erste Untersuchung hatte ergeben, dass er durch den Wind in Richtung der Anlage in Dimona getragen wurde. Zwei Kampfflugzeuge waren daraufhin aufgestiegen und hatten den Mann zu sofortiger Landung aufgefordert. Der Luftraum in der Nähe Dimonas wurde komplett gesperrt.

Große Tragweite - Der Zwischenfall habe nur einige Sekunden gedauert, jede Entscheidung hätte von großer Tragweite sein können, sagte ein Militärsprecher. In der Vergangenheit hatte es bereits einige Verletzungen gesperrten Luftraums in Israel gegeben. Im vergangenen November musste ein Israeli von israelischen Soldaten gerettet werden, der mit seinem Paragleitschirm über die Grenze in den Libanon geflogen war.

Der Atomreaktor in Dimona gehört zu den am besten gesicherten Einrichtungen in Israel. Es wird allgemein angenommen, dass Israel in der Anlage Atomwaffen herstellt. Experten zufolge soll Israel über 250 nukleare Sprengköpfe verfügen, es hat seinen Atomwaffenbesitz weder bestätigt noch dementiert. (APA)

Schwerer Luftzwischenfall in Ost-Österreich: Wie bereits während der EU-Präsidentschaft Österreichs mehrmals praktiziert, kam es auch anlässlich des Südamerika-Gipfels in Wien, an dem 60 Staatsoberhäupter aus Lateinamerika und Europa teilnahmen, zu einer weiträumigen Luftraumsperrung in den Bundesländern Wien und Niederösterreich. Diese allerdings nur zeitweiligen Verfügungen wurden auch allen Flughäfen und Zivilflugplätzen per „Notam“ – notices to airmen – bekannt gegeben.

Obwohl dieses allgemeingültige Flugverbot den meisten Flugsportlern bekannt war, gab es dennoch zwei ahnungslose „Unglücksraben“, die sich am 12. Mai auf einem Hügel unweit des Segelfliegerflugplatzes Spitzerberg tummelten. Wegen fehlenden Aufwindes oder Thermik gelangen ihnen auch nur kleine „Hopser“, bei denen sie sich nicht weiter als 10 Meter von der Hangkante entfernten. Diese inkriminierenden Vorgänge wurden von einem am Flugplatz Spitzerberg positionierten Bundesheeroffizier beobachtet und zum Anlass für eine wohl etwas überzogene Verfolgungsaktion genommen. Gendarmerie – nein, jetzt ja Polizei - und Luftstreitkräfte wurden auf den Plan gerufen, wahrscheinlich in der Befürchtung, dass die beiden Hügelhopser die 60 Kilometer bis nach Wien schaffen könnten. ! Blaulicht und Folgetonhorn des Polizeieinsatzfahrzeuges sowie ein bedrohlich kreisender Armeehubschrauber, der mit seinem „Downwash“ das Einpacken der Schirme erschwerte, jagte den beiden Paragleitern natürlich einen gehörigen Schrecken ein.

Unerklärlich für die Zuschauer war sicherlich die Tatsache, dass der Hubschrauber trotz eingeleiteter Polizeiaktivität wie Erfassung der Personalien und Aufnahme aller Daten seinen ohrenbetäubenden Schwebeflug über dem Polizeieinsatzfahrzeug nicht beendete. Es muss übrigens festgehalten werden, dass die Polizeieinsatzkräfte, es war der Polizeikommandant von Hainburg persönlich ebenso wie seine Kollegin, ausgesprochen freundlich und

verständnisvoll waren. Nach Rückfrage bei unseren Juristen im Aeroclub wird nun die Frage geprüft, ob ein Paragleiterpilot ebenso wie Flugzeugpiloten, die sich ja ausschließlich von Flugplätzen fortbewegen, verpflichtet sind, sich über die dort ausgehängten NOTAMS zu informieren.



08. AUSSENABFLUG AUSSENLANDUNG:

Aussenabflug und Aussenlandegenehmigungen in Tirol: Wie unterschiedlich diese von der Tiroler Landesregierung, Abt. Luftfahrt, gehandhabt wird, zeigen folgende Beispiele. Eine Paris Hilton wollte z.B. mit dem Heli zum Abschlussfest auf die Idalp von München aus nach Ischgl anreisen. Eine diesbezügliche dafür notwendige Genehmigung konnte Günther Aloys (Veranstalter) dafür aber nicht bekommen, Wut entbrannt gab er von sich, dass ein Bill Clinton diese sehr wohl bekam. Scheinbar wurde aber der Antrag zu spät, also maximal eine Woche vorher eingebracht, und so schnell arbeitet nun mal halt keine Behörde, wie jeder weiß.

Ganz anders wird diese Außenabflug- und Außenlandegenehmigung z.B. bei einem Herrn Grönemeyer (Musiker) angewandt. Dieser fliegt nämlich direkt vom Münchener Flughafen mit dem Heli zum Golfplatz in Lavant und landet direkt am Abschlagloch (Rasen) ein. Auch Industrielle und andere aus der „High Society“ nehmen dieses Lockangebot wahr und fliegen somit direkt ein. Ja, sogar Werbung wird dafür betrieben wie man im Internet erfahren konnte.

Wie damit in der Praxis umgegangen wird, ist für mich bis dato noch nicht ganz nachvollziehbar. Das Ganze geht (scheinbar) relativ einfach vor sich: Der Hubschrauber kommt im Schwebeflug ca. 10 cm über dem Rasen zum Stehen und die Passagiere steigen oder springen ganz einfach vom Heli aus, damit kommt die Außenlandung ganz einfach nicht zum Tragen; zumindest vorerst, denn auch hier ist eine rechtliche Festlegung in Sicht! Auszubaden hat das auf alle Fälle der verantwortliche Pilot.

Siehe dazu die Verurteilung des verantwortlichen Hubschrauberpiloten am Innsbrucker Landesgericht, der im letzten Jahr einen Betonkübel verlor und dieser dann genau auf ein darunter befindliches Liftseil krachte. (9 Todesopfer waren die Folge.)

Auch bei uns besteht die Möglichkeit, mit Fußstart den Hängegleiter (ohne Motorbetrieb) in die Luft zu bringen und dann erst zu starten. Somit wäre ein Umgehen der Außenlande- und Außenabfluggenehmigung möglich. Dasselbe gilt auch für die Landung – in der Luft Motor abstellen und im Gleitflug die Landung vornehmen.

Ein Mot. Hänge oder Paragleiter zum Beispiel, welcher in Tirol fliegen will, braucht nicht nur eine Außenabflug- und Außenlandegenehmigung, sondern auch noch eine naturschutzrechtliche Bewilligung (Verhandlung). Die UVP (Umweltverträglichkeitsprüfung) ist ja letztes Jahr in einem Urteil gefallen, an diese Stelle kam dann eben die naturschutzrechtliche Prüfung. Wie schon gesagt, die Mühlen mahlen langsam aber sicher, und es wird sich auch in Tirol nicht verhindern lassen, dass es in schon absehbare Zeit ein legales Fliegen mit Mot. HG + PG geben wird.

Fazit: Bei Paris Hilton wird von ganz oberster Stelle die Anweisung gegeben, diesen PR-Flug trotz vorheriger Ablehnung zu genehmigen, während bei uns (Mot. HG + PG) von oben die Anweisung kommt, diese Anträge erst mal auf Eis zu legen. Hier werden "scheinbar" keine so großen wirtschaftlichen Interessen damit angesprochen bzw. fehlt der nötige Einfluss (fehlendes Lobbying) eben gänzlich, weshalb das "Nein" vorerst auch viel leichter ausfällt.



09. WORÜBER MAN SPRICHT

Turbulenten Aineter: Es war kein Aprilscherz, dass der Termin ihres Treffens genau auf den 1. April gefallen ist. Die Jungs sind sehr bemüht etwas auf die Beine zu stellen und sind darüber hinaus auch flugtechnisch sehr aktiv. Hier voran Gritzer Peter, welcher als die treibende Kraft anzusehen ist. Insgesamt kamen an die 20 Piloten zu diesem Treffen, beste Wetter- und Flugbedingungen ließen die gestellten Aufgaben

(scheinbar) zu einer Spielerei werden. Zu fliegen war 1 Stunde Maximalzeit, eine Boje und dazu noch eine Punktlandung. Gewonnen hat schließlich Aßmair Meinhard vor Lokal Matador Gritzer Peter und Aßmair Egon.

Fazit - Die Jungs tun sich viel an, um etwas auf die Beine zu stellen, und das ist unter uns gesagt wirklich nicht selbstverständlich. Schön auch, dass in so einer kleinen Dorfgemeinschaft neben einer Feuerwehr oder Musik auch der Paragleiterflugsport einen Stellenwert hat.

Nova Meeting: Dieses fand am 4. und 5. April in Lienz statt. Die Fa. Nova veranstaltet alle Jahre dazu ein Händler-Meeting. Es galt, die Latte ein wenig höher zu setzen, denn einmal soll ein Fluggelände geboten werden, dass nur mehr wenig Wünsche offen lässt und zum Zweiten einen Seminarraum zu bieten, kombiniert mit Unterkunft, die on Top ist. Letzteres wurde im Hotel Haidenhof gefunden, ein Seminarraum, welcher im 3. Stock gelegen einen wunderschönen Blick über Lienz gewährt. Unterkunft direkt im Haus, mit dabei exzellente Küche und einen Notlandeplatz, für alle Fälle direkt vor dem Anwesen, das auch gleich von zwei Streckenfliegern genutzt wurde.

Der gesamte Praxisteil spielte sich aber natürlich am Landeplatz "Postleite" ab. Die Möglichkeit, zur gleichen Zeit Starts vom Übungshang durchzuführen, oder mit Taxi Xander zu den Startplätzen Ebnerfeld und Kollnig zu gelangen, und alle, die ganz hoch hinaus wollten, konnten mit der Seilbahn zum St. Mandl. Lienz zeigte sich wieder von seiner schönsten Seite: Wolkenloser Himmel, die Berge ab 1400 NN eingezuckert und darunter sprieß schon das kräftige Grün.

Also hieß es gleich mal Schirme testen. Vom Startplatz Ebnerfeld ging es wie im Aufzug nach oben und über dem Zettlersfeld angekommen, gingen einige gleich auf Strecke. Der Grossteil der Piloten genoss das Panorama und landete wieder am Landeplatz ein, wo bereits der "Griller" seine Dienste verrichtete. Anschl. ging es zum theoretischen Teil über, es wurde fachgesimpelt und diskutiert, aufgezeigt und gefordert, sodass Wolfgang Lechner (Geschäftsführer) sichtlich das Bad in der Menge genoss.

Hannes Papesch, Konstrukteur und Entwickler bei der Firma Nova, ging in seinem Vortrag in die Tiefen der Aerodynamik und brachte sichtlich ein Staunen in die anwesende Runde. Die wissenschaftliche Auseinandersetzung wie sie Hannes Papesch betreibt hat beileibe nichts mehr mit einer Schirmentwicklung vor 20 Jahren zu tun, abgesehen von den vielen "Kopierern" am Markt.

Aufschrei: Anton K. Bucek ist Fachgruppenobmann der Luftfahrt in der Wirtschaftskammer Salzburg.

Im Wirtschaftsblattartikel vom 9.05.2006 kann der Austro -Control-Generalsekretär Heinz Sommerbauer die massiven Pilotenvorwürfe gegen die überzogenen und falsch gesetzten Sparorgien nicht nachvollziehen. Merkwürdig. Es müssen ihm und seinem Vorstand u.a. Schreiben des Aeroclubs, des Österreichischen Sportfliegerclubs Salzburg, diverser Luftfahrtunternehmer und Funktionäre vorliegen, die vor dieser Sparmentalität zu Lasten der Sicherheit dringend warnen. Besonders bezeichnend ist auch die im Artikel abgedruckte freudsche Fehlleistung, wo statt von „Home - und Selfbriefing“ vom „Home- und Salesbriefing“ geschrieben wird (Zitat Sommerbauer), denn tatsächlich geht es der scheinprivatisierten ACG lediglich um Abkassiererei.

Mit freundlichen Grüßen Anton K. Bucek

Liga Bewerb: Dieser war für 15. bis 17. April in Lienz anberaumt, trotz Schönwetters gab es mehr oder minder anspruchsvolle Flugbedingungen (Aprilwetter), mit ersten richtigen Frühlingstemperaturen und noch dazu abklingenden Westwind.

Welche Wetterwarte diesbezüglich eine Empfehlung dem verantwortlichen Organisator (Hainzer Markus) gab, entzieht sich meiner Kenntnis. Doch wenn man 100% und nur bei 1-A-Streckenflugbedingungen sicher gehen will, sollte man einen Bewerb absagen.

An und für sich schade, denn so späte Ostern - die Seilbahn noch in Betrieb - ein riesen großes freies Landefeld, noch dazu gänzlich ohne Bewuchs, und viele hoch motivierte Piloten, dazu noch ein eher wechselhaftes Wetter, mit schon frühlingshaften Temperaturen, hätte sicher einen mehr oder minder großen Erfolg bedeutet. Laut Aussage der Verantwortlichen wurde der Bewerb vorerst mal auf nächstes Jahr verschoben.

30 Jahre Gasteiger Pepi: Ende April flatterte ein Schreiben ins Haus, worin Pepi seine Dankbarkeit gegenüber seinen Geschäftspartnern zum Ausdruck bringt. Eine lange Zeit, in der meine Firma nun in der Branche tätig ist. Im Juni 1976 habe ich die Firma "Fly Market" in Sillian gegründet. Diese wurde 1983 von der Fluggeräte GmbH übernommen. Mit Genugtuung und Stolz blicke ich auf eine 30-jährige, erfolgreiche Arbeit in der Fliegerei zurück. Begonnen hat es 1977 mit dem Handel von Hängegleitern und Zubehör. 1985 habe ich den ersten Gleitschirm nach Österreich gebracht und damit einen Meilenstein gesetzt. Ich freue mich, dass ich so lange Zeit dabei sein und einiges dazu beitragen durfte, dass dieser Sport soviel Erfolg hat.

Es ist mir ein Bedürfnis, dir und vielen langjährigen Kunden mit einem Jubiläumsangebot Danke zu sagen.

Anmerkung: Auch ich möchte mich den Glückwünschen anschließen, schließlich war Pepi für mich nicht nur ein Fliegerfreund / Nachbar / Geschäftspartner / Vizebürgermeister / Touristiker / u.v.m., sondern auch ein Mann, welcher sehr konsequent und bestimmt seine Ziele verfolgte und das nicht immer nur zur Freude vieler Beteiligter und Mitbewerber!

Es freut mich daher umso mehr, dass trotz vieler Gegensätze es doch Vieles gibt, das uns verbindet und dass die Kontakte auch nach 30 Jahren immer noch konstruktiv und herzlich sind.

Auf ein weiterhin erfolgreiches Miteinander und noch mal weitere 30 Jahre Erfolg und Gesundheit wünscht dir und deiner Familie

Bruno



10. KLATSCH UND TRATSCH AM LANDEPLATZ

Wußtet ihr schon, dass ...

- die Abgeordnete zum Nationalrat, Hackl Karin, in einem Antenne Interview vom 12. Mai sogar über den Themenbereich Tandem-Unfallgast-Versicherung sprach? Demnach wird die Nationalrätin von besorgten Menschen sogar zu solchen Themen um entsprechenden Rat und Hilfe gebeten.
- auch ein "Roger Staub" Olympiasieger von 1960 auch mal mit einem Hängegleiter abgestürzt ist? Er suchte die große Freiheit und kam wie Ikarus der Sonne zu nahe.
- ein GPS - Gerät einer französischen Skitourengelherin das Leben rettete? Die Frau geriet im Lesachtal (Rauchkofel) in einen Lawinenhang und kam nicht mehr weiter. Via Handy (Notruf 112) gab sie auf Englisch ihre Koordinaten bekannt und der Rettungshubschrauber fand die Tourengelherin in kürzester Zeit.
- in der Ausgabe des Ostt. Boten vom 27. April ein gebürtiger Lienzer Dozent, Ekkehard Reiser, über seine Wurzeln und sein Leben sprach? Nichts zu lesen war über seine sportliche Tätigkeit in punkto Drachenfliegen, schließlich war Ekkehard auch ein Pionier der ersten Stunde und Mitbegründer der "Hängegleitergilde Daidalos".
- die Flugschule Parafly in der Zeitschrift die "Neue" unter dem Motto "Wann fliegen sie mit uns" Tandemgutscheine als tolles Geschenk anbietet?
- Sporer Christian, ambitionierter Paragleiterpilot aus Oberlienz, beim diesjährigen Ligabewerb im Zillertal den ausgezeichneten 17. Rang erreicht hat? Desweiteren erreichte er als Einziger bei einem sehr schwierigen "Task" das Ziel.
- bei einem Ryanair Flug von Dublin nach Salzburg Terroralarm ausgerufen wurde? Ein Salzburger Gemeindepolitiker hat sich anscheinend "schlecht" gegenüber der Crew benommen, daraufhin verständigte der Pilot die Polizei am Salzburger Flughafen, die verhaftete "vorläufig" den Politiker.
- sich die Flugangst aus verschiedenen Komponenten zusammensetzt, unter anderem aus Klaustrophobie (Platzangst) Akrophobie (Höhenangst) und Sozialphobie (Angst vor dem Unbekannten)?

- Mitte Feber ein "Exhibitionist" vor der Peheim Hütte sein Unwesen trieb? Wie Spaziergänger berichteten, entblößte sich ein Mann komplett, streckte und spreizte dabei die Hände nach oben, die Füße dazu auseinander und stand so für ca. 10 Minuten in der wärmenden Wintersonne.
- die Freiwillige Feuerwehr Welsberg in ihrem Jahresbericht (Chronik) auch die Bergung eines abgestürzten "UL - Flugzeuges" aufgeführt hat?
- Orgler Andreas, ein Drachenflieger, mit seinem Turmlosdrachen Sage und Schreibe 48 Meter pro Sekunde laut Vario Anzeige erflogen hat? Zugetragen hat sich das ganze im Stubaital, bei einem kontrollierten Sturzflug.
- die Wetterexperten von "Meteo Experts" mit der Wettervorhersage ihre Probleme haben? Für den Wetterbericht am 3. April lagen die Jungs wieder einmal kräftig daneben. Wir haben keine Erklärung dafür - so die für mich schonungslose Selbstkritik - dem ist nichts mehr hinzuzufügen. Wie heißt es - beim Wetter ist alles möglich.
- es das Französische (ACPUL) Gütesiegel gar nicht mehr gibt? Die Franzosen treiben hier das Europäische Gütesiegel (CEN) voran.
- die meisten UP – Schirme im Zillertal geflogen werden? Wahrscheinlich ist hier Stiegl Air die treibende Kraft im Hintergrund.
- mit 2005 ein schwarzes Jahr für die Luftfahrt zu Ende ging? Zusammen flogen alle Fluglinien einen Verlust von 6 Milliarden Dollar ein. Auch die AUA kämpft, um ein weiteren Fortbestand zu gewährleisten, denn die Verschuldung ist enorm.
- in Greifenburg im Jahr **2008** die Drachen-Europa-Meisterschaft stattfinden wird?
- Idl Robert, passionierter Paragleiterpilot aus Lienz, mit einer wohl einmaligen Geschäftsidee auf sich aufmerksam macht? Robert produziert bzw. vertreibt 3-D-Fotodrucker. Das wird eine kleine Revolution, denn wofür früher ein Modellbauer ganze acht Wochen benötigte, erledigt Robert in nicht einmal 24 Stunden.
- Österreich noch immer nicht Mitglied im EHPU ist? Diese Abkürzung bedeutet "European Hang and Paragliding Union". Hier handelt es sich um einen Dachverband, welcher die Interessen der Drachen- und Paragleiterflieger in Europa wahrnimmt. Warum ist Österreich hier wohl nicht mit von der Partie? Es handelt sich dabei um Altlasten, die leider noch immer nicht saniert worden sind.
- der ehemalige Generalvertreter von Wills Wing in Europa, Thomas Jens, mit Firmensitz in Absam, nun ebenfalls der (Flieger) Geschichte angehört? Die Räumlichkeiten wurden Ende April komplett aufgelassen und Thomas widmet sich nun der Herstellung von Seilzügen (Kränen) für Filmkameras. Gerade mal einen Straßenblock weiter dahinter (Andreas Hofer Str. 17) hat nun Jens sein neues Domizil errichtet und ist auch noch weiterhin mit Verkauf sowie Checks von Ersatzteilen und Zubehör etc. mit Rat und Tat zur Seite stehend da.
- am 23. April ein Goller Manuel und Ameseder Gerald mit ihren Paragleitern vom Startplatz Embergeralm aus über 150 KM geflogen sind?
- am Ostersonntag wieder einige Gastpiloten unterwegs waren, die kurzfristig schnell ändernde Wetterlagen (Hagel mit Blitz und Donner) wieder einmal bis zur letzten Möglichkeit fliegerisch aus gekostet haben? Wenn das nur immer gut geht.
- unter "einfach fliegen" die Flugschule Wildschönau ein Package für alle Gipfelstürmer anbietet? Vom Markbachjoch (1500 Meter) im Tirolerischen Wildschönau sachte hinunter gleiten. In sechs Tagen Kurs die Abschlussgarantie für Grund und Höhenflugschulung einpacken (498 incl. Seilbahnfahrten und Gebühren)
- es mit dem Power Club über die Wolken geht? Der Kärntner Wochen Power Club verlost gemeinsam mit der Drachen- und Gleitschirmschule "Skyvalley" drei Tandemflüge im Wert von je 77.- Euro für alle Clubmitglieder. Gleiten sie begleitet von einem ausgebildeten Piloten 20 Minuten durch die Lüfte.
- unser "Joggi" am 12. Juni bereits früh Morgens über dem Verbundgelände ein Päckchen abgeworfen hat? Leider verfehlte dieses das Ziel, wahrscheinlich handelt es sich dabei um eine Liebeserklärung der besonderen Art. Auch das Einfliegen von Fußbällen in ein Stadion zur Eröffnung ist bei vielen eine beliebte Flugaufgabe.

- zu Pfingsten von Jena aus mit einem Antonov Flugzeug (Doppeldecker) ca. 15 Gleitschirmpiloten nach Klagenfurt transportiert wurden? Anschl. ging es mit einem Shuttle Dienst zum Flieger-Eldorado nach Greifenburg.
- in der Ausgabe Nr. 2 der Sky Revue auf Seite 42 gleich ein dreiseitiger Bericht über das Mot. HG + PG Fliegen in Österreich veröffentlicht wurde?
- unter dem Motto "noch ein Gang zugelegt wird beim Öamtc High Speed Training" ein Paragleiterschnupperkurs im Zillertal und auf der Hohen Wand angeboten wurde? Geboten werden die "Outdoor Prämien der Business Class Lounge" von T - Mobile.
- es in Österreich eine Flugschule gibt, welche tatsächlich einen eigenen "Bahngleis Anschluss" hat? Gesehen in Gröbming bei der Flugschule "Skyclub Austria.
- Grabner Sigi, Olympia Dritter in Snowboarden und Paragleiterpilot, bei dem Red Bull Air Race in Berlin während eines Rundfluges nach eigener Aussage "schwarz vor den Augen wurde"?
- sich auf dem Flugplatz in Nikolsdorf ein Helikopterunternehmen (Aerial Helikopter) nieder gelassen hat? Angeboten werden Foto, Rundflüge, Fallschirmabsprünge, Lastenflüge etc.
- der AUA das Geld an allen Ecken und Enden fehlt? Insider sprechen gar schon vom Ende. Denn bei 1,8 Milliarden Euro Bankschulden wird der Weg prophezeit, wie er bereits von der Swissair gegangen ist.
- Grissmann Werner immer für Schlagzeilen sorgt? So z.B. beim ATP - Turnier in Pörschach. Er gab bekannt, dass der Dolomitenmann in Zukunft nicht nur in Lienz und Südafrika statt finden wird. Er wird auch in Monaco und Los Angeles zu sehen sein. Dazu grinsend Grissmann wörtlich: "Da land ma mim Drachenflieger vorm Palast vom Fürsten Albert!"
- Unterassinger Walter, ein gebürtiger Lienzer, in Radfeld (Tirol) seit einigen Jahren eine Fallschirmspringerschule betreibt? Wie zu vernehmen war, musste das rundum bekannte Flugzeug "Pink Boogy" nun aber verkauft werden. Außerdem ist Walter seit geraumer Zeit auch ein begeisterter Paragleiter Pilot.
- es ab sofort nun täglich auch ein aktuelles Wetterinfo am Landeplatz gibt? Dieser Wetterbericht wird täglich im Schaukasten an der Fliegerhütte ausgehängt.
- am 15. Juni Bodner Franz aus Sillian seinen Wills Wing Drachen auf über 4600 Meter hoch schraubte? Damit zeigte er den Jungfliegern wo es im Leben lang geht. Wie weiters zu erfahren war, musste Franz dafür an den nächsten Tagen aber gleich zweimal frühzeitig landen.



11. TERMINE UND EREIGNISSE:

Niljoch Trophäe (Para)

29. Juli 2006 (Virgen)

Junior & Ladies Challenge

20. bis 27. Aug. 2006 (Greifenburg)

Südtiroler Meisterschaft (Delta)

1. und 2. Juli 2006 (Pfalzen)

Fly Fun Techno Fliegen (Para + Delta)

29. Juli (Landeplatz Postleite)

Dolomiten Mann (Para)

9. Sept. 2006 (Lienz)

Sajat Trophäe (Para)

15. August 2006 (Prägraten)

Wenn und Aber - das sagen immer nur die Versager.

(Kurtz Eduard)

Accesspoint Postleite: E-Mail versenden, mal schnell im Internet surfen u.v.m. Seit Mitte Mai ist das nun auch am Landeplatz möglich. Mag die Fliegerhütte für viele bereits ein wenig

antiquarisch wirken, aber an Hightech soll es dennoch nicht fehlen.

- Du weißt ja ... das Leben geht weiter -

W-Lan macht es möglich! Das Tolle daran ist aber die Tatsache, dass ein jeder Interessent nun mit seinen eigenen Laptop oder Notebook sich einwählen kann. Jeder Laptop- oder Notebookbesitzer hat nun ab sofort die Möglichkeit im Bereich (Umkreis von ca. 20 Meter) der Fliegerhütte z.B. bequem im Liegestuhl liegend oder am runden Tisch sitzend über W-Lan in das Netz einzusteigen. Nicht zu vergessen, der Flugbetrieb kann so nebenbei auch noch beobachtet werden.

Was ist dazu alles notwendig? Eigentlich nicht viel: Hast du bereits einen W-Lan-fähigen Computer dann nur noch einfach einwählen, ansonsten holst du dir einen W-Lan USB-Stick und schließt ihn am Portable Computer (USB - Port) an und schon geht's los. Einfacher und bequemer geht es vorerst nicht mehr.

Für Personen ohne eigenen Laptop gibt es ein Standgerät, das allen Interessierten ebenfalls uneingeschränkt zur Verfügung steht. Wenn Ausdrücke oder Kopien notwendig werden sollten ist ein Drucker ebenfalls vorhanden. Mit dieser Serviceleistung soll eine weitere Hebung der Qualität und eine Verbesserung der Infrastruktur erreicht werden.

Nichtsdestotrotz bleibt aber trotz aller Technik und Fortschrittsdenken die persönliche Kommunikation in der bekannten Form weiter vorhanden, damit der primäre Grund des Aufenthaltes ja nicht verloren geht -

Du weißt ja ... - **fly now - work later** -



12. EINFACH ZUM NACHDENKEN

Frühlingsfest & Flugtag. Hier gilt Ameseder Gerald als Initiator dieses Events. Gerald ist seit März diesen Jahres im SOS Kinderdorf als Sozialhelfer beschäftigt und hat wegen der optimalen Wetter- und ausgezeichneten Flugbedingungen den Wohnsitz ganz einfach von Niederösterreich nach Lienz verlegt. Anfang Mai wurde ein Flugblatt verteilt (Entwurf von Kofler Daniel) bzw. aufgelegt, auf welchem für den 27. Mai um 11 Uhr eingeladen wurde u.a. mit Gleitschirmtandemflügen, einer Paragleiterflugshow, Kistenkletterbewerb, Grillfest und Musik. Weiters war zu lesen –

Erlebnispädagogik: Wenn ein Mensch sich in die Luft begibt und den festen Grund unter den Füßen verlässt, tritt er in die dritte Dimension ein. Freiheit und eine Form tiefen Friedens sind so nah, dass es spürbar wird.

Die Erlebnispädagogik setzt dort an, wo der Pilot abhebt und sein Handeln selbst bestimmt. Im Moment, wo der Pilot den sicheren Grund verlässt, übernimmt er die Verantwortung für sich selbst ganz allein. Er muss lernen, sich auf sich selbst zu verlassen und sich selbst zu vertrauen

Dann Samstag, 27. Mai, herrschte leider wieder einmal wie so oft kein Flugwetter (starker Nordwind), und so war es nicht möglich, das angekündigte Rahmenprogramm zumindest aus fliegerischer Sicht umzusetzen. Was aber nicht heißen soll, dass deswegen nicht trotzdem geflogen werden kann und das nicht nur einmal.

Spruch des Monats: Es wird doch nicht wirklich Einen geben, der besser sein kann als ich.
(Petermann Johannes)

Billa Überfall: Am 10. Mai gab es seit Langem ein Grossaufgebot an Polizei in Lienz. Grund: Ein Raubüberfall im Lienzer Supermarkt "Billa". Gegen ca. 13 Uhr ging es dann Schlag auf Schlag. Alle Zufahrtsstrassen wurden hermetisch abgeriegelt - so auch die zum Landeplatz. So viele Polizisten mit Suchhunden kamen mir noch nie zu Gesicht wie dieses Mal, dazu noch zwei Hubschrauber des Innenministeriums, die speziell den Bereich des Landeplatzes ins Visier nahmen.

Laut Berichten der Polizei lief der Täter scheinbar nach dem Überfall in Richtung Norden, also Richtung Landeplatz (Postleite) davon, deshalb auch die verstärkte Polizeipräsenz in dieser Gegend. Kontrolliert wurde alles, auch abgestellte Wohnwagen samt Inhalt, Autos, Hütten etc.

Der Aufwand bei dieser Fahndung war enorm. Dass gleich zwei Hubschrauber zum Einsatz kamen zeigte die scheinbar geringe Auslastung. Übrigens: Der oder die Täter konnten bis dato "noch" immer nicht gefasst werden, zudem hat er sogar noch € 10.- an der Kasse vergessen.

Bleibt die Frage offen, ob es nicht zielführender wäre, bei der Causa "Bawag" so einen Aufwand zu betreiben, denn bei zwei Milliarden Euro Abgang plus noch einmal 900 Millionen Euro an Steuergelder (insgesamt sogar 3,5 Milliarden) gibt es nicht einmal einen Angeklagten. Ganz im Gegenteil, die „Macher“ tauchen noch mit riesigen Abfertigungen und einer sauberen Weste im "Penthouse" unter – Quo vadis Austria?

Fazit: Heutzutage überfällt heutzutage nicht mehr eine Bank, sondern man eröffnet selbst eine.

Was Vereine beachten müssen: Wichtige Termine für Vereine stehen an: Vereinsverantwortliche müssen zwei Termine im Auge behalten. Ab dem 1. April 2006 müssen Vereine im Rechtsverkehr nach außen ihre Vereinsregisterzahl (ZVR - Zahl) anführen. Diese Nummer sollte daher fixer Bestandteil des Vereinspapiers sein. Überdies sollten die Vereinsstatuten bis spätestens 30. Juni 2006 an die Bestimmungen des Vereinsgesetzes 2002 angepasst werden. Bei Verstoß gegen diese Verpflichtung wird als Verwaltungsübertretung mit Geldstrafen von bis zu € 218.- geahndet.

Wusstet ihr, dass - es in Österreich sage und schreibe 110.163 gemeldete Vereine gibt, davon sind ca. 23 % Sportvereine. Der erwirtschaftete Produktionswert beträgt dabei ganze 6,3 Milliarden Euro pro Jahr. Kein Wunder, um nicht zu sagen auch verständlich, dass der Finanzminister hier ganz einfach auch mitnaschen will.



13. SICHERHEITS MITTEILUNGEN:

Paragleiter Gurtzeug: Bei einer Überprüfung von Gurtzeugen der Modellreihe "Pamir" und "Teton" wurde an einigen Rettungsgeräteausrüstungen Mängel festgestellt. Am Auslösegriff war die Vernähung des Verbindungsbandes zum Splint nicht korrekt ausgeführt. Es besteht daher die Gefahr, dass der Griff bei dem Versuch, das Rettungsgerät auszulösen, abreißt und dadurch ein Herausziehen des Rettungsgerätes aus dem Außencontainer unmöglich macht. Fehlerhafte Auslösegriffe müssen fachmännisch repariert werden. Die Reparatur wird von UP – International, Altjoch 19 a in D – 82431 Kochel am See durch geführt.

Du weißt ja ... fly now – work later

no love, no work, no money, no future

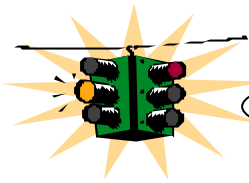
but time to fly!



14. TIPPS UND TRICKS:

Ohren anlegen – die einfachste und sicherste Abstiegsilfe: Wohl jeder Paragleiter wird schon in die Lage gekommen sein, angesichts einer bedrohlichen Situation, sei es nun ein zu starkes Steigen unter einer saugenden Wolke oder ähnliches, sich für eine Abstiegsilfe entscheiden zu müssen. Während Steilschneisen und B-Stall für viele Piloten (vor allem im Anfängerstadium) immer noch eine Mutprobe bedeuten, gilt das „Ohrenanlegen“ als zuverlässige und sichere Methode für erhöhtes Sinken und einen kürzeren Gleitpfad. So haben heute schon viele moderne Schirme von vornherein geteilte A-Gurte, die das Herabziehen der äußeren Schirmenden erleichtern. Aber auch das Ergreifen der äußersten A-Leinen direkt stellt kein Problem dar, sofern man schützende Handschuhe trägt.

Beruhigend ist die Tatsache, dass ein Gleitschirm mit angelegten Ohren durch den erhöhten Innendruck auch bei turbulenten Bedingungen klappsicherer wird. Je nach Modell und Klassifizierungsstufe müssen die eingelegten Ohren gehalten werden oder öffnen sich selbsttätig. So oder so – ein sanfter Zug an den Bremsen führt zu einer zuverlässigen Öffnung der Ohren. Das oftmals praktizierte ruckartige Pumpen ist nicht effektiv und bringt Unruhe in den Schirm.
Gerhard Sellner



Betreff: Lienzer Bergbahnen.

Immmer wieder im Gespräch: Die Lienzer Bergbahnen - So wie jedes Unternehmen ist auch die Stadtgemeinde Lienz verpflichtet, mittelfristig, also für die nächsten drei Jahre, einen Finanzplan aufzustellen. Das schreibt der Gesetzgeber vor.

Und siehe da, die Lienzer Bergbahnen sind bereits im Jahr 2007 wieder einmal mit weiteren 700.000.- Euro mit dabei. Wie schon gesagt, es vergeht kein Jahr, wo die LBB nicht erneut immer wieder mit verlorenen Aktienzeichnungen aus Steuergeldern gesponsert wird.

Eine Firma Sapinski oder eine Firma Köstl und andere mehr lässt man ganz einfach über die Klinge springen. Eine BAWAG z.B. (Abgang 2 Milliarden Euro) wird aber gleich durch eine Haftungserklärung der Republik (mit weiteren 900 Millionen Euro) vor dem sicheren Konkurs gerettet.

Die Parallelen sind (fast) dieselben, nur dass bei der LBB hier nicht die Republik die Haftung übernimmt, sondern die Stadtgemeinde Lienz, welche als fast Eigentümer (ca. 60 %) ebenfalls wie die Republik sich dabei (fast) ausnahmslos aus Steuergeldern bedient, und das wie man sieht ohne Ende. Wie schon mal kolportiert, nennt man so etwas "Wirtschaftskommunismus". Dass hier die Europäische Union oder auch der Rechnungshof einfach tatenlos zusehen, ist für mich nicht nachvollziehbar. Oder besteht hier etwa gar eine Informationslücke?

Für einen österreichweiten Snowboard Contest, welcher im Winter diesen Jahres am Zettlersfeld veranstaltet wurde, brauchte es unter anderem auch eine Ratrac. Deshalb wurde bei der Bergbahn angefragt, ob ein Fahrer um 12 Uhr kommen könne, um die Fläche zu planieren, was auch von oberer Stelle zugesichert wurde.

Doch es kam keine Ratrac wie vereinbart vorbei. Als um 15 Uhr dann der Fahrer schlussendlich doch noch eintraf, sagte dieser lapidar und unmissverständlich: "Bildet euch bloß nicht ein, dass ich wegen euch komme."

Die sprichwörtliche Flexibilität der Lienzer Bergbahnen: Es war Mittwoch der 28. Juni. Nach mehreren Tropentagen gab es gegen Abend immer wieder ein paar lokale Gewitter. An diesem Tag aber ging schon am frühen Morgen ein heftiges Gewitter nieder, lockerte dann wieder auf, als gegen 10 Uhr erneut eine Gewitterzelle sich bemerkbar machte. Dann aber kurz danach tat sich wolkenloser Himmel auf. Nach der obligatorischen Mittagspause (nur im Sommerbetrieb), lösten ein dazu eine Fahrkarte und wir fuhren mit der EUB voller Erwartung hoch zum Startplatz St. Mandl.

Am Vierersessellift angekommen, war die Ernüchterung (Schock) dann gross: Der Sessellift hat heute einfach so "geschlossen". Nach einer Antwort suchend, kam zufällig ein Bediensteter der LBB vorbei und sagte: "Bei

Schlechtwetter hat der Lift eben geschlossen." Daraufhin antwortete ich, dass das Wetter wunderschön bzw. der Himmel doch wolkenlos sei wie ein jeder sehen kann, und **wo denn die sprichwörtliche Flexibilität eines Dienstleistungsbetriebes bleibe**. Das mag schon stimmen, so der Angestellte, aber von oberster Stelle (Betriebsleiter) kam die Weisung heute den Lift geschlossen zu lassen. So wie uns erging es auch vielen anderen Personen bzw. Wanderer, die nach oben wollten. Wir haben dafür ja eine Karte gelöst und stehen nun vor einer verschlossenen Anlage.

Die LBB tut einfach, was sie will, mehr fällt mir dazu nicht mehr ein. So eine Politik (Willkür) schreit zum Himmel und die Frage stellt sich erneut: Wieder, wie lange noch wird dieses Treiben hingenommen? Konsequenzen sind längst überfällig. Die Stadtgemeinde Lienz und der Tourismusverband Lienzer Talboden als Hauptsponsor sehen diesem Treiben weiterhin tatenlos zu bzw. besser gesagt schauen einfach weg.

- da wird auch nicht an der Kassa bei Kauf einer Fahrkarte vorweg hingewiesen, dass der Vierersessellift ausser Betrieb ist.

- was erzähle ich den Piloten und Gästen, die voller Erwartung zum Startplatz wollen. Für Kunden eine nicht nachzuvollziehende Vorgangsweise.

- oder war es eher eine spontane Entscheidung? Oder weil eventuell gar zu wenig Gäste diese Aufstiegshilfe benützen.

- wieso wird denn nicht gleich die EUB auch mit dazu geschlossen wegen zu geringer Frequenz, bzw. dem sogenannten Schlechtwetter, das immer für ein Argument zum Schließen erhalten muss.

Es gibt aber auch ein wenig Positives zu berichten: Erstmals gibt es in diesem Jahr eine Aufweichung der scheinbar festgeschriebenen Betriebszeiten bei der LBB. So wird der Sommerbetrieb heuer erstmalig mit Ende September enden. Für mich ein erster, winzig kleiner Schritt in die richtige Richtung von denen aber noch viele weitere folgen müssen.

Unguter Beigeschmack dabei - Leider hat in dieser zusätzlichen einen Woche der Vierersessellift zum St. Mandl nicht geöffnet. Das heißt weder hoch marschieren oder ganz einfach wieder umdrehen und mit der Bahn in das Tal abfahren. Achtung – für die Talfahrt ist extra zu löhnen!

So fehlt bis dato noch immer die Öffnung während der Fenstertagen (Christi Himmelfahrt, Fronleichnam ebenso zu Pfingsten) aber auch an Wochenenden, bei Frühstücks bzw. Nachtfahrten muss für einen kurzen Zeitraum der Liftbetrieb der EUB und des Vierersesselliftes wahr genommen werden. Diese Hausaufgabe sollte ein Dienstleistungsunternehmen wie die LBB eigentlich ohne großes Wenn und Aber umsetzen. Wie schon gesagt, die Flexibilität fehlt hier leider gänzlich. Wenn Bedarf da ist muss einfach gefahren werden und mit diversen zu setzenden Aktionen sind darüber hinaus neue Kundenschichten anzuwerben.

Was bei der Sektion I des Hochsteinliftes schon zum Teil des Längeren möglich ist, sollte doch auch am Zettersfeld durchführbar sein.

Es geht mir hier bei Weitem nicht nur allein um den Flugsport, welcher die Aufstiegshilfen in Anspruch nehmen will, sondern um die Mountainbiker, Wanderer, Veranstaltungen, Kirchtage, Lastentransporte, Nachtfahrten, Frühstücks- und Sonnenuntergangsfahrten bis hin zu den Läufern, Nordic Walker etc., die nach Erreichen des Zieles ganz einfach mit der Bahn wieder ins Tal abfahren wollen. Und noch etwas, ob die Aufstiegshilfen nun fahren oder stehen, ist letztendlich egal, denn nach 25 Jahren werden diese ohnehin erneuert??? Nicht ganz besser ist die fahren als dass sie stehen und dahin rosten (Mahnmäler einer verfehlten Politik)

Die diversen unqualifizierten Erklärungsversuche der Verantwortlichen, welche die aufgestellten Forderungen negieren, sind unzulänglich. Denn das Motto kann nur lauten: "Erzähle mir nicht, was nicht geht, sondern immer nur was geht."

Zu erzählen was nicht geht interessiert keinen wirklich – sondern immer nur das was geht.



Die „Flash News“ sind auch über das "WWW" abrufbar! Mausklick dazu einfach auf:



www.girstmair.com dann Link zu „Flash News“ und gewünschte Ausgabe ? auswählen!

Dort gibt es Informationen, wie immer ohne **Wenn und Aber**.

Hier wird aufgezeigt, hingewiesen, verändert und vor allem etwas bewegt!

"Starten musst du nicht. Landen aber schon."

wie immer ein "Gut Land" wünscht dir
Bruno

Die aktuellsten und neuesten Informationen aus der heimischen Fliegerszene, immer wieder alle **3 Monate** neu!

"Flash News" -> Informationen zum Sammeln.

Hast du noch Zeit übrig, dann besuche mal diese Internetseite:

<http://www.sueddeutsche.de/deutschla...kel/610/76534/>

Zufahrt und Parkplatz: Hier gibt es seit 2. Mai einige Veränderungen zu vermelden, denn die bisher zur Verfügung gestellte Parkfläche wurde nun auf Wunsch des Grundeigentümers mittels eines Holzzaunes und ebenso bereits eingepflanzten Bäumen bis zur Strasse hin abgegrenzt. Das hat zur Folge, dass nun nach fast 30 Jahren nur mehr für maximal vier bis fünf Autos Raum auf der bisherigen zur Verfügung gestellten Parkfläche vorhanden ist.

Eine betrübliche Entwicklung, die trotz aller Verhandlungen (unter Einbeziehung des Tourismusverbandes und der Stadtgemeinde Lienz sowie der Gemeinde Gaimberg) nicht abgewandt werden konnte. Ganz klar ist hier das uneingeschränkte Recht des Grundeigentümers (Privatbesitz) zu respektieren bzw. anzuerkennen. Die Abgrenzung hat nun zur Folge, dass der ohnedies schon zu kleine Parkplatz nun noch kleiner geworden ist. Wie sich diese Parkplatzmisere nun in den nächsten Monaten noch auswirken wird, bleibt vorerst mal dahin gestellt. Tatsache ist und bleibt aber, dass sehr wohl Probleme ins Haus stehen werden - die es aber zu lösen gilt.

Gleichzeitig aber bestätigt es die immer von mir aufgestellte Forderung, das gesamte Landeplatzareal (in Eigentum) zu erwerben, um den uneingeschränkten Fortbestand des Flugbetriebes für die weitere Zukunft auch gewährleisten zu können.

Es ist deshalb in der Zukunft nicht auszuschließen, dass die Seilbahn bei der nächsten Sanierung bis zum Talboden heruntergezogen wird. Dann kommt ein großer Parkplatz noch dazu, nicht zu vergessen ein Hotel etc. Oder es hat ein Industriebetrieb Interesse daran gefunden, genau hier anzusiedeln. Da wird auf einen Flugsport mit Sicherheit keine Rücksicht mehr genommen, denn dann geht es um Arbeitsplätze und um Investitionen in Millionenhöhe. Die Grundeigentümer fallen (fast) alle um, denn mit den entsprechenden Geldsummen und wenn nötig auch politischem Druck bis hin zu einer möglichen Enteignung, werden auch die Letzten schwach bzw. halten dem Druck nicht mehr stand. Und was passiert mit dem Flugsport? Die Antwort kann sich ein Jeder selbst darauf geben!

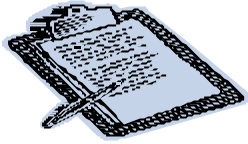
Um den gesamten Ablauf (Flugbetrieb) auch weiterhin ungestört aufrecht halten zu können, ist vorerst mal improvisieren angesagt. Allemal schade im Sinne des Tourismus, dass nun nach fast 30 Jahren ein Konsens im Sinne einer weiteren positiven, touristischen Entwicklung der Region und unseres Flugsportes nicht möglich sein soll.

Ich bitte daher alle Piloten und auch Besucher die geänderten Gegebenheiten, auch wenn nicht ganz verständlich, zur Kenntnis zu nehmen. In diesem Zusammenhang möchte ich noch einmal auf ein paar Gepflogenheiten hinweisen:

- Zufahrt nur im Schrittempo! Maximal 10 Km/h (Privatweg) wegen Vermeidung von Staub und Lärm.
- Kein Abstellen von Wohnmobilen während der Nacht.
- Kein Campieren oder Aufstellen von Zelten, Tischen und Stühlen am Parkplatz.

- Die Anlagen sind sauber zu halten, der Müll ist selbst zu entsorgen.
- Die Zufahrtstrasse ist unbedingt frei zu halten, kein Zuparken dieser.
- Haftung jeglicher Art gibt es keine.

Ich bitte dich diese neuen Gegebenheiten vorerst mal zur Kenntnis zu nehmen, um einen reibungslosen Flugbetrieb (Zu- und Abfahrt) weiter einwandfrei aufrecht erhalten zu können. Für die Zukunft wird mit allen Beteiligten und Betroffenen an einer Lösung gearbeitet, die für alle einen akzeptablen Kompromiss beinhalten wird. Für dein Verständnis möchte ich mich vorerst recht herzlich bedanken.



Was wäre wohl die Fliegerwelt ohne das Szenenblatt

„Flash News“

Wenn das Fliegen zur "Sucht" wird: Hier ein paar nähere Informationen zum Thema "Acrofliegen" und deren Begleiterscheinungen. Dabei handelt es sich um Personen, die von sich meinen das Fliegen in Perfektion zu beherrschen. Als eine momentan gehandelte Ausnahmerecheinung am heimischen Fliegerhimmel gilt Ameseder Gerald. Denn seit März dieses Jahres lebt Gerald im Lande und bereichert, wie schon kurz berichtet, durch seinen "Acro Flugstil" und nach wie vor ungebrochenen Flugenthusiasmus die heimischen Fliegerszene. Nicht vergessen werden sollte auch das Streckenflugpotential und die bereits darin erfliegenen Leistungen. **Ehre wem Ehre gebührt!** Übrigens: Gerhard ist zur Zeit österreichweit im "OLC" auf dem ausgezeichneten 4. Platz zu finden.

Für Nichtflieger (Spaziergänger), welche rein zufällig am Himmel einen Paragleiter erkennen können, bleibt erstmalig beim Anblick der Atem weg. Der Griff zum Handy (Notruf) lässt noch auf sich warten, zu gebannt und blockiert zu irgendwelchen Handlungen schaut dieser zu und befürchtet wahrscheinlich schon das Schlimmste.

Doch es kommt wieder mal ganz anders! Kontrolliert und vor allem voll berechnend mit wirklich nur wenigen Zentimeter über dem Boden wird das ganze Spektakel (Todesspirale) professionell und elegant beendet.

Ein sichtliche Erleichterung kommt auf, denn für einen Fußgänger ist es für wahr wirklich schwer zu begreifen bzw. besser gesagt zu unterscheiden, ob der Pilot hier alles noch im Griff hat oder ob er bereits in einem unkontrollierten Flugzustand ist. Also allein schon die Tatsache, dass der Unterschied zwischen einem Absturz und diversen Flugmanövern (Acro etc.) für einen Laien überhaupt nicht oder eben nur sehr schwer zu unterscheiden ist, will ich hier das zum Anlass nehmen, ein wenig Licht ins Dunkel zu bringen.

Was sagen eigentlich die "Acro-Experten" selbst zu ihrem Flugstil? Hier ein paar brisante Insider-Details:

- Es kann jederzeit passieren, dass ich den Retter betätigen muss
- Das ist u.a. auch der Grund, warum ich mit gleich zwei Rettungsgeräten fliege
- Irgendwann ist es mal soweit. Ich bin darauf vorbereitet.
- Der Pilot muss ganz einfach mit dem Risiko leben (inklusive Querschnitt)
- Das Streckenfliegen ist bei weitem schwieriger einzuschätzen als das Acrofliegen
- Erfolgt die maximale Vorbereitung z.B. durch gezieltes Training, vermindert sich das Risiko
- Fliegen ist und wird nie 100%-ig sicher sein
- Cool ist der, der gar keine Klapper hat, weil dieser eben aktiv fliegt
- Wenn du das auch 100 mal machst, bombst du irgendwann mal ein
- 7,3 Streckung, hoch motiviert und denkt intensiv über alles nach
- Perfekter Sackflug, Todesspirale, SAT etc. Der hat einfach alles 100 Prozent im Griff

- Erst wenn du 100 mal den "Full Stall" ausgeführt hast, kannst du sagen, den nun zu beherrschen

Für eine ausgewählte Gruppe von Piloten unter uns wird diese Art der Fliegerei sehr wohl eine Herausforderung sein und bleiben, aber alle anderen sollten besser am Boden der Tatsachen bleiben. Denn der Nachahmungseffekt liegt wie bei vielen verborgen und wartet eigentlich nur darauf, geweckt zu werden. Das gegenseitige Hochpushen trägt dazu bei, dass die Grenzen immer weiter nach oben gesetzt werden.

Die Grenzen zwischen gesunder Realitätswahrnehmung und subjektiver Selbst(über)Einschätzung verschwimmt dabei gänzlich. Die vielen Unfälle sprechen dazu eine mehr als deutliche Sprache! Bleibt nur zu hoffen, dass die sogenannten "Überdrübe-Flieger" mal öfters einen Pflichtbesuch am Friedhof und in den diversen "Reha Zentren" vornehmen, um den Blick für die Realität nicht gänzlich zu verlieren.

Deshalb meine Empfehlung dazu: Besser entspannt vom Liegestuhl am Boden aus zusehen und warten, was passiert. Dazu noch eine Tasse Kaffee, ein paar lockere Sprüche wie hier aufgeführt und der immer noch passende Spruch:

Es gibt sie nach wie vor, die mutigen jungen Piloten, aber leider keine mutigen alten Piloten mehr.

Monologe dazu am Landeplatz: Zugetragen haben sich die Gespräche am Landeplatz, Donnerstag, Hammertag, 11. Mai 2006. Frei nach dem Motto: "Die anderen fliegen, wir reden" und was dabei raus kommt.

- wenn die schon soweit oben sind, müssen wir zwangsläufig sehr weit unten sein.
- bei dieser Wetterlage zu fliegen ist wahnsinnig, dazu habe ich einfach nicht das notwendige "Nervenkostüm".
- warum heißt die Todesspirale eigentlich so, weil sie irgendwann mal wahrscheinlich tödlich endet.
- wenn du das mit deinem Gewissen vereinbaren kannst, dann nimm eben meine Zigaretten.

Übrigens: Goller Manuel flog genau an diesem Tag gleich satte 203 Km und das in acht Stunden. Startete dazu vom Startplatz Embergeralm aus, weiter ging es über Lienz nach Matrei zum Antholzertal nach Olang und anschl. nach Sillian wieder zurück zur Embergeralm. Es reichte dabei leider nicht, wie zu erfahren war, zum Streckenrekord des Tages, denn ein weiterer Pilot flog am gleichen Tag gleich ganze 217 KM.

Es ist wahrlich eine mehr als tolle Leistung, denn man muss zum Einen einmal das Können haben und die körperliche Kondition mitbringen, und zum Anderen noch zum richtigen Zeitpunkt mit der perfekten Ausrüstung am richtigen Platz sein und nicht zu vergessen ein wenig Glück haben! Und wie schon gesagt, das richtige "Nervenkostüm" gehört auch noch dazu. Wenn das alles passt, sind auch noch viel weitere Strecken möglich. Gratulation zu diesen hervorragenden Leistungen.

P.S: Es sind diesmal erneut wieder ganze 24 Seiten an Information geworden und noch immer kann ich nicht alles niederschreiben. Die nächste Ausgabe mit Erscheinungstermin Ende September wird daher wieder viel Interessantes bieten.

– die Zeit zum ausführlichen Lesen solltest du dir einfach nehmen –

Übrigens: Das langfristige Lesen der "Flash News" kann früher oder später zu einer Bewusstseinsveränderung führen. Auch weiterhin viele unterhaltsame Lesestunden mit den "Flash News" wünscht dir

Bruno

Umschlag: Hier galt es wieder mal ein wenig "Licht in den grauen „Design Alltag“ zu bringen. Speziell das Titelbild ist eine richtig gehende Augenweide geworden. Besonderer Dank ergeht hier an die Firma "Oberrainer Druck", weiters an: "Sellner Gerhard", "Al Gaivoto", "Stefan Lusser", "Gatzemeyer Frank" und "Berger Friedl" für die tatkräftige Unterstützung.