

FLASH NEWS:

War gut. Ist gut. Bleibt gut.

Nr. 101

Ausgabe 1
März 2003

1

FLIEGERÄRZTE:

Dr. Lahoda (Zell am See) Tel. 06542-57251
Dr. Bachmann (Kolbnitz) Tel. 04783 - 2375
Dr. Reinprecht (Mühlbach) Tel. 06566 - 430

ÖSTERR. AERO CLUB:

Tel.: ++ 43 - 0 1 - 718 72 97
Blatt Gasse 6, A - 1030 Wien

NÄCHSTER ERSCHEINUNGSTERMIN:

30. Juni 2003

URHEBERRECHT UND INHALT:

Girstmair Bruno
A - 9900 Lienz, Beda Weber - Gasse 4

DEUTSCHER HÄNGEGLEITERVERBAND:

Tel. ++ 49 - 0 8022 - 9675 0
Miesbacher Str. 2, D - 83701 Gmund Tegernsee

0. IN EIGENER SACHE
1. UNFÄLLE & STÖRUNGEN
2. HÖRGESCHÄDIGTE
3. NO RISK NO FUN
4. SNOWFIGHTER
5. LIENZER BERGBAHNEN
6. SAISONBEGINN

7. UNFALLBERICHT
8. VERSICHERUNGEN
9. WORÜBER MAN SPRICHT
10. KLATSCH TRATSCH AM LANDEPLATZ
11. TERMINE UND EREIGNISSE
12. EINFACH ZUM NACHDENKEN
13. SICHERHEITSMITTEILUNGEN

TONBAND DIENST: 0900 - 91 15 66 06

METEO DATA LIENZ: 0 4852 - 71 355
INTERNET: www.osttirol-online.co.at/wetter

PERSÖNLICHER AUSKUNFTSDIENST:

0900 - 970 940

WETTER HOTLINE: 045 - 901 44 901
AUSTRO CONTROL: 01 - 17 03 - 0



00. IN EIGENER SACHE:

Auffahrt zu den Startplätzen: Gerade rechtzeitig vor Saisonbeginn kann ich euch von den erfolgreichen Verhandlungen mit der Fa. Taxi Xander berichten.

Die Lienzer Bergbahnen AG hat gerade in den Streckenmonaten April, Mai und Juni geschlossen. Nicht etwa wegen Reichtum, sondern bedingt anfallender Revisionsarbeiten. Nun heißt es Alternativen parat zu haben, die Möglichkeit, mit dem eigenen Auto hoch zu fahren, bleibt ja immer noch! Hier ist die wohl ultimative Lösung für alle Piloten sowie auch Nichtflieger und Sonnenanbeter.

Ein Angebot, welches zum „Einsteigen und abfahren“ einlädt. In den Beträgen sind Mwst. und Maut bereits inkludiert - also Endpreise. Das Angebot gilt sowohl für Paragleiter mit Ausrüstung, als auch für Drachenflieger (Dachständer vorhanden) mit Ausrüstung, sprich Gerät und Zubehör. Gerade für unsere Drachenflieger sollte dieses ein besonderes Zuckerl sein, wieder mehr in die Luft zu gehen um zu fliegen.

Die Auffahrt zum Startplatz Hochstein (Parkplatz) bzw. Zetttersfeld (vorerst bis zum betonierten steilen Anstieg) kostet nun € 6.- pro Person, wenn allerdings mindestens 4 bzw. maximal 8 Personen mit dabei sind. Bei einer Auffahrt von nur 1 bis 3 Personen sind € 24.- zu berappen, das sind dann bei 3 Personen € 8.- ich glaube ein faires Angebot. Dazu sind alle KFZ neuwertig, topgepflegt und vor allem rauchfrei.

Die Auffahrt zum Startplatz Ebnerfeld kostet nun € 3.- (Achtung) bei mindestens 4 maximal aber 8 Personen. Bei einer Auffahrt von 1 bis 3 Personen sind € 15.- zu zahlen, das sind dann bei 3 Personen ganze € 5.-

Dieses Angebot gilt nicht nur für alle Einheimischen sondern auch Gäste. Alle anderen Fahrten wie z.B. zur Embergeralm oder Sillian etc. fallen nicht unter diese Vereinbarung und müssen gesondert vereinbart werden. Taxi Xander und meine Wenigkeit sponsern auch jene Piloten und Freunde, die einmal zuviel des Guten (sprich Alkohol) intus haben. Dann gibt es dafür passend eine Gratis-Heimfahrt (Stadtgebiet) im Wert von € 4.-. Nähere Informationen darüber erhaltet ihr am Landeplatz.

Möchte mich auf diesem Wege für die gute Zusammenarbeit und das Entgegenkommen in der Preisgestaltung recht herzlich bedanken.

Ausstellung am Landeplatz: Für heuer wird ein weiterer Schritt in Richtung Aufwertung des Landeplatzes gesetzt. Vielen unter uns ist bis dato wohl nicht bekannt, welche Künstlertalente es in der Fliegerszene gibt. Viele dieser Personen entdecken erst im Alter ihre Talente. Da wäre z.B. mal Schmidt Christl, die als Paragleiterpilotin die Vorzüge des Fluggeländes in Lienz zu schätzen bzw. zu lieben gelernt hat. Mittlerweile kamen noch andere Gründe dazu und schlussendlich verbringt nun Christl mit ihrem Gatten Freddy schon die Hälfte des Jahres in Lienz. Neben der nun leider nicht mehr praktizierenden Fliegerei wurde in den letzten Jahren die Malerei entdeckt.

Eine ganz andere Art der Kunst zeigt ein Rainer/Pranter Wolfgang aus Arnbach. Bei meiner Rückfahrt aus Bassano im November 2002 konnte ich rein zufällig eine kleine Ausstellung, die neben der Bundesstrasse auf einem Platz statt fand, erblicken.

Kein Geringerer als der Obmann des SDFC, Hofmann Josef und eben Rainer Wolfgang waren fest damit beschäftigt, Tonfiguren zu brennen und das vor den Augen interessierter Zuseher. Wolfgang beschäftigt sich in seiner Freizeit u.a. mit der Herstellung von Skulpturen. Aus Abfällen fertigt Buresch Martin aus Innsbruck (Trash Art) Kunststücke welche ebenfalls ausgestellt werden interessiert dann schau mal auf www.trashart.at

Für den 21 und 22 Juni diesen Jahres ist deshalb eine Ausstellung mit den o.a. Künstlern und weiteren geplant. Dazu wird die Terrassenrückwand für die Anbringung der Bilder verwendet, die Skulpturen werden im Bereich der Weissdornhecke ausgestellt. Dazu gibt es auch eine kulinarische Verköstigung, die den Aufenthalt neben dem wohl einmaligen Platz und Panorama noch angenehmer gestalten soll.

Auch das Fliegen soll nicht zu kurz kommen, bei einem Ziel - und Fassfliegen darf der Flugsport natürlich nicht zu kurz kommen.



01. UNFÄLLE & STÖRUNGEN:

Lienz: Am 21. Dezember startete ein Paragleiterpilot vom Startplatz Ebnerfeld. In der Startphase kam der Pilot nicht frei (fehlender Kontrollblick bzw. kein Startabbruch) dabei kam der Pilot zu Sturz und verletzte sich unbestimmten Grades am Fuß.

Lienz: Am Neujahrstag 2003 startete Goller Manuel mit seinem Paragleiter (Swing Cirrus) vom Startplatz St. Mandl. Bedingt durch ein zu dichtes Fliegen am Hang schlug der Pilot dabei am Boden auf. Er erlitt dabei mehrere Wirbelbrüche und musste anschl. in das BKH - Lienz gebracht werden. Am folgenden Tag wurde Goller Manuel mit dem Rettungshubschrauber in das BKH - Klagenfurt überstellt.

Lienz: Am 19. Feber startete Hainzer Claus mit seinem neuen Gleitschirm UP – Trango vom Startplatz St. Mandl. Nach längerer Flugzeit entschloss sich der Pilot auf Grund der Kälte wieder Top zu landen. Dabei spiraltete der Pilot die überschüssige Höhe ab. Durch falsche Abschätzung der Höhe schlug dann der Körper seitlich am Boden auf (ca. 1 Meter vor dem Abhang). Dabei kam der Pilot nicht zum Stillstand und mußte dadurch bedingt den Flug fort setzen und anschl. auf Höhe Lackenboden Hütte einlanden. Nach der Erstversorgung wurde der Pilot mit dem Heli in das BKH - Lienz gebracht. Diagnose: Brustwirbelbruch.

Lienz: Am 15. März starteten mehrere Paragleiterpiloten vom Startplatz St. Mandl. Trotz starken Nordostwindes (Wettervorhersage), der dann gegen 16 Uhr erst so richtig auffrischte. Zu diesem Zeitpunkt flogen gerade mehrere Piloten in Richtung Landeplatz. Die Einheimischen darunter fällten die richtige Flugtaktik und hielten dementsprechend vor. Ein anderer "Local" ließ sich noch rechtzeitig mit dem Wind Richtung Oberlienz abtreiben und landete dort! Doch drei Piloten aus Kitzbühel werden sich an diesen Tag wohl noch länger erinnern, denn einer davon kam am Vordach eines Hauses zum Stillstand. Der Gleitschirm fiel auf das Dach und die Leinen verfangen sich am Kamin. (Gott sei Dank)



02. HÖRGESCHÄDIGTE

Taubstumm, die fliegen: Ende Dezember 2002 meldeten sich 2 Personen an, um eine Höhenflugschulung durchzuführen. Die erste Kontaktaufnahme erfolgte dabei via Internet, hier wurde mir die Problematik erstmalig erklärt. Sobald ich in Lienz bin melde ich mich per SMS und bitte auch um eine Antwort via SMS, war die Feststellung. Sehr ungewöhnlich, dachte ich mir. Nach einem ersten Gespräch, (der Pilot kann das Gesagte nur von den Lippen ablesen) war die Überlegung von mir, wie soll denn hier eine Schulung statt finden, wenn kein Funk, Megaphone bzw. zurufen nicht funktioniert. Übrigens war ich bis dato noch nie mit solch einer Situation in einer Ausbildung konfrontiert gewesen.

So hieß es ein wenig in die Trickkiste zugreifen, wie in den alten Anfangszeiten wurde dazu ganz einfach mit zwei Einweistafeln gearbeitet. Für die Höhengewöhnung, Landevolte, das Zurechtfinden im Gelände etc. wurde dazu erstmalig ein Tandemflug gemacht.

Dann ging es zum Eingemachten über - der erste selbständige Höhenflug, denn hier ist der Pilot völlig auf sich allein gestellt. Hierzu startete der Pilot zuerst und ich flog einfach hinterher. Nun hieß es in der Luft den Spieß umdrehen und ganz einfach "Follow me" und der Pilot wurde nun bis zum Landeplatz ganz einfach hinunter bzw. hinterher gelotst. Erfolgreich und effizient zugleich, eine Herausforderung die es galt erstmal zu bewältigen. Die darauffolgenden Höhenflüge verliefen zur besten Zufriedenheit aller und es gab rundum nur freudige Gesichter.

Hier nun ein dazu verfasster Bericht von Kerschbaumer Gernot, einer der beiden Piloten, mit der Bitte um dementsprechender Kenntnisnahme.

Viele Menschen erfüllen sich ihren Wunschtraum, selber zu fliegen, indem sie einen Paragleitkurs besuchen. Dabei lernen sie unter Anleitung eines Fluglehrers das richtige Handling mit dem Gleitschirm und bekommen während ihrer ersten selbständigen Flüge verschiedene Anweisungen des Fluglehrers über Funk mitgeteilt.

Auch Cornelia und Gernot lernen Paragleiten. Beide sind hörgeschädigt und können kein Funkgerät benutzen. Wie funktioniert das nun mit der Ausbildung? Wie unterrichtet man Hörgeschädigte?

Die Kommunikation zwischen Normalhörenden findet über Sprache und Gehör statt. Bei Hörgeschädigten ist diese Kommunikationsschiene mehr oder weniger gestört. Dabei hängt es vom Grad der Hörschädigung ab, inwieweit das Gesprochene noch wahrgenommen und interpretiert werden kann. Auch die Aussprache ist beeinträchtigt.

Eine leichte Hörschädigung kann durch vermehrte Aufmerksamkeit seitens des Hörgeschädigten noch kompensiert werden, ohne dass der Sprecher zusätzliche Massnahmen treffen muss.

Ab einer gewissen Schwere der Hörschädigung reicht das Gehörte nicht mehr zum Verständnis des Gesprochenen aus. Das ist oft nicht deshalb so, weil leiser gehört wird, sondern anders: verschiedene Frequenzbereiche werden nicht mehr oder unzureichend wahrgenommen. Daher ist es meist auch keine Hilfe, mit dem Hörgeschädigten lauter zu sprechen oder ihn anzuschreien.

Die über das Gehör nicht mehr wahrgenommene Information muss nun auf andere Weise gewonnen werden. Sehr verbreitet geschieht dies durch Lippenlesen. Durch Übung kann bei einigermaßen deutlichem Sprechen (u.U. in Kombination mit dem Gehörten) ein Großteil der gesprochenen Information extrahiert werden. Dabei muss der

Sprecher natuerlich etwas deutlicher sprechen und sein Gesicht dem Hoergeschaedigten zuwenden, damit dieser die Mundbewegungen und die Mimik sieht.

Viele schwer Hoergeschaedigte koennen weder durch Hoeren verstehen noch von den Lippen lesen und ziehen die Gebaerdensprache als Kommunikationsmittel vor. In diesem Falle ist fuer die Kommunikation mit Personen, die die Gebaerdensprache nicht beherrschen, ein Gebaerdendolmetscher notwendig.

Was bedeutet das nun fuer die Ausbildung? Es ist Aufgabe der Hoergeschaedigten, dem Lehrer mitzuteilen, was fuer sie zum Verstehen des Gesprochenen notwendig ist. Denn woher soll der Lehrer das wissen, wenn die Hoergeschaedigten in dieser Hinsicht unterschiedliche Beduerfnisse haben?

Der Lehrer kann sich nun darauf einstellen und sollte bei wichtigen Sachen nachfragen, ob sie auch richtig verstanden wurden. Denn es koennen Missverstaendnisse auftreten, wenn das Gehoerte zusammen mit den Lippenbewegungen und dem Kontext interpretiert wird. Wiederholungen sind sowieso auch bei Normalhoerenden notwendig, um den Kursstoff gut einpraegen zu koennen.

Wie ist es nun bei Cornelia und Gernot abgelaufen? Beide sind fertig mit der Grundausbildung und haben nur gute Erfahrungen gemacht mit den Fluglehrern, die viel Verstaendnis zeigten fuer ihre Beduerfnisse. Beide brauchen das Lippenlesen zum Verstaendnis des Gesprochenen.

Am Uebungshang kann der Einsatz der Steuerleinen waehrend dem Start sehr gut durch entsprechende Armbewegungen gezeigt werden. Da am Anfang viel Zeit mit den Start- und Landeuebungen verbracht wird, ist durch die vielen Wiederholungen auch fuer das richtige Verstaendnis der Zusammenhaenge gesorgt.

Hoehenfluege werden am Anfang nur bei guten Bedingungen durchgefuehrt und bei leichten Start- und Landeplaetzen verwenden nicht alle Flugschulen Funkgeraete. Bei Cornelia und Gernot war vor dem ersten Hoehenflug in einem fuer beide neuen Fluggebiet folgende Situation: unbekanntes Gelaende und nicht ganz einfacher Landeplatz. Der Fluglehrer war etwas in Sorge, wie er seiner Verantwortung und unserer Sicherheit gerecht werden kann. Das Problem wurde wie folgt angegangen: Zuerst ein Flug mit dem Doppelsitzer mit Cornelia zur Gelaendeerkundung, da es ihr erster Hoehenflug ueberhaupt war. Gernot ist dann dem Doppelsitzer hinterhergeflogen. Beim naechsten selbstaendigen Hoehenflug gab es dann eine Landeeinweisung durch den Fluglehrer am Landeplatz mittels Fahne und Armbewegungen.

Eventuelle Flugfiguren, die in fortgeschrittenen Kursen geflogen werden sollen, muessen vor dem Start ausgemacht und besprochen werden, da waehrend dem Flug keine Anweisungen mehr gegeben werden koennen. Es ist daher wichtig, das Flugverhalten des eigenen Schirmes laut Betriebshandbuch fuer die geplanten Flugfiguren zu kennen und zu wissen, wie sie wieder ausgeleitet werden koennen.

Die Praxis hat gezeigt, dass unter Beachtung obiger Umstaende die Ausbildung zum Paragleiten auch fuer Hoergeschaedigte problemlos durchfuehrbar ist. *(verfasst von Kerschbaumer Gernot)*



03. NO RISK NO FUN:

Darstellungsneurose: Der typische Draufgaengertyp in der Para- & Deltafliegerszene ist – jung, maennlich und risikobereit! Die Tandemunfaelle sind in den letzten Jahren im steigen begriffen, war vom Vertreter der ACE – Versicherung zu vernehmen. Die Unfallauswertung des DHV analysierte die Tandem Gleitschirmunfaelle in der DHV – Ausgabe Nr. 120 ausfuehrlich. Interessant und zugleich auch nichts neues, dass dabei immer der mitfliegende Passagier die schwersten Verletzungen davon traegt. (Energieabsorbierung durch den Passagier bei einem Absturz / Aufprall)

Der letzte Toedliche Tandemunfall ereignete sich in Deutschnofen Suedtirol (Ende Maerz) wo der mitfliegende Passagier (Hollaendischer Urlauber) verstarb, der Verantwortliche Pilot ueberlebte diesen Vorfall schwer verletzt.

Ich erlaube mir in diesen Bericht ausnahmsweise, mal frei von der Leber weg zu schreiben und die Unverbesserlichen unter uns wieder einmal – und das immer wieder zu ermahnen, hinweisen und zum Nach bzw. Umdenken zu bewegen.

Es war der Christtag, dem ersten freien Tag der Weihnachtsfeiertagen - es war so ein typisch klassischer "Novembertag" aber eben im Monat Dezember: Nebel überall! Man könnte eigentlich annehmen, die Piloten kehren ein wenig in sich und verbringen den Christtag im familiären Rahmen. Aber wieder mal weit gefehlt!

Doch Unsereiner staunt nicht schlecht. Da gab es tatsächlich einen Paragleiterpiloten, ich nenne ihn mal X.Y., der dazu noch mit einem Passagier vom Zettlersfeld geflogen kam. Da war wirklich den ganzen Tag über (ich betone) keine befliegbare Sicht gegeben, mag sein, dass mal ganz kurzfristig sich irgendwo ein "Löchchen" sich zwischendurch aufgetan hat - welches der Pilot dann nach telefonischer Rücksprache (dieser befand sich am Landeplatz) sofort nützte und sogleich startete. Hier noch Zeilen und Belehrungen über solch ein eklatantes provozierendes Fehlverhalten zu verlieren, erübrigt sich wohl. Bitte dazu um Beachtung des angehängten Artikels, entnommen aus der DHV - Zeitschrift Nr. 119 der Dezemberausgabe 2002

Was mir aber immer wieder bei solchen Tandemflügen zum Nachdenken gibt, ist wohl die Tatsache - was denkt sich eigentlich der dabei mitfliegende Passagier, in solch einer prekären Situation.

Folgende Fragen stellen sich für mich dabei an:

- befindet sich der Passagier dabei etwa unter Alkohol- oder etwa gar unter Drogeneinfluss?
- ist dieser so blauäugig und dumm zugleich zu glauben, der verantwortliche Tandempilot wird schon wissen, was er tut?
- besteht etwa gar ein Naheverhältnis (Ehepartner, Freundin etc.), welches oft den eigenen Verstand ausklinken lässt (Hormonelle Störungen)?
- wird der Passagier vom verantwortlichen Piloten etwa zum Tandemflug genötigt bzw. gedrängt?
- wird der Passagier etwa so voll gequasselt mit Beschönigungen und Bla Bla, frei nach dem Motto - habe ja eh alles im Griff, bin ja hier wohl der Experte (Platzhirsch) etc.?
- sind es Zeit- und oder Finanzdruck? "Bin ja nur mehr heute hier und bezahlt habe ich obendrein auch schon."
- oder ist der Passagier etwa auch so abgebrüht und vielleicht auch noch megacooler als es schon der verantwortliche Tandempilot selbst ist?
- oder ist der Passagier zu gutgläubig und bedingt durch herumstehende Piloten und Zuseher so sehr gehemmt, dass er seinen eignen Entscheidungswillen (nämlich-> nein zu sagen) einfach aussetzt?

Was auch immer die Gründe dafür wohl sein mögen, als mitfliegender Fußgänger habe ich nicht nur die Möglichkeit, sondern auch die verdammte Pflicht, solche Flüge entschieden abzulehnen. Als Fußgänger dabei etwa gar zu argumentieren, dass man sich schließlich an einen Profi wende, der schon wissen wird, was er tut – schlussendlich bezahle ich ja dafür und dieser haftet ja auch deswegen – ist nicht nur naiv gedacht, sondern mehr als leichtsinnig und unverantwortlich obendrein.

Soll doch der verantwortliche Pilot mit seiner ausgestatteten sorglos grenzenden Naivität sich doch alleine ins Verderben stürzen, aber keinesfalls gemeinsam mit einem unbedarften Passagier (Fußgänger).

Dieser Flug war übrigens der einzige an diesem Tag, was wieder mal zeigt, dass weitere, bereits in den Startlöchern wartende Piloten vernünftig genug waren, sich auf ein solches Abenteuer nicht einzulassen. Gratulation allen, die trotz der Versuchung bzw. schlechter Vorbildwirkung am Boden blieben.

Ich bilde mir aber dennoch ein, dass die Piloten in letzter Zeit vernünftiger geworden sind. Irgendwie dringt die Botschaft schon durch, dass man letztendlich selbst für sein Leben und seine Gesundheit verantwortlich ist.

Ungut auch die Tatsache, dass es sich hier immer wieder auch um einheimische Piloten handelt, die an und für sich genug Zeit hätten, auf bessere Flugbedingungen zu warten.

Bei Gastfliegern würde man wieder sagen, die (Verrückten) müssen ja fliegen - bin ja nur ein paar Tage hier - und das natürlich "eh klar" auf Teufel komm raus. Dass dieser hier erwähnte Vorfall (Nebelflug) sehr wohl nicht der einzige ist, liegt wohl auf der Hand, es gibt auch noch andere Kamikaze (Solo) Piloten, die denselben Flugstil an den Tag legen. (Namen der Personen sind bekannt)

Der Paragleiterpilot von heute:

- fliegt 25 Minuten

- redet darüber mehr als 3 Stunden

- und trinkt dabei 5 Bier.

Gefahr: Ein weiteres Problem sind die nach wie vor immer wieder provozierenden Tiefflüge. Mit nicht einmal 5 Meter und noch weniger Seilabstand wird über den 4er Sessellift hinweg gefegt. Selbstverständlich natürlich unmittelbar am Startplatz St. Mandl, wo hin und her geflogen werden muss. Denn der beste Aufwind ist nun mal genau über der Trasse des Sesselliftes zu finden? Dann wird ganz einfach die überschüssige Höhe ab spiralt, bis man dann sprichwörtlich am Boden aufschlägt!

Schließlich braucht (verlangt) das sonnenanbetende schifahrende Publikum auf der Terrasse ja nach "Action pur"

Auch hier wieder in erster Linie von Einheimischen verursacht. Profilierungsneurose nennt man so ein Verhalten, schließlich will man ja gesehen und gefeiert werden z. B. Geländerkratzen beim Panorama Gasthaus Moar Pepo. Dass dabei anwesende unbeteiligte Schifahrer sich oft hin werfen müssen, um nicht von einem sich im "Wing over Rausch" befindenden Paragleiterpiloten oder auch von einem nimmer enden wollenden Startlauf abgeschossen zu werden.

Stellt euch mal das Szenario vor, welches wirklich keiner will! Weihnachten oder etwa gar Ostern, eh nur 2 Lifte in Betrieb (Schneemangel) und dann fliegt noch ein Paragleiterpilot z.B. in den 4er Sessellift. Liftunterbrechung für mehrere Stunden ist die Folge. Die Schifahrer müssen aufwendig mit Hubschraubern aus den Sesseln geborgen werden etc.

Die Verantwortlichen der LBB springen wahrscheinlich im Quadrat (und das zurecht). Ich kann mir gut vorstellen, dass als logische Folgereaktion von einem absoluten Startverbot bis hin zu einer Weigerung, Paragleiter im Winter überhaupt noch zu transportieren, alles möglich ist. (Übrigens rechtlich auch durchführbar - da die Sicherheit nicht mehr gewährleistet werden könnte.)

Übrigens fielen am 28. Feber im Zillertal bedingt durch einen Stromausfall gleich 6 Liftanlagen aus und das für ganze 1,5 Stunden. Die erste Vermutung war u.a. dass dies ein Paragleiter verursacht haben könnte, dazu suchte der Hubschrauber die Seilbahnstrasse ab. Gott sei Dank war es diesmal nicht die Ursache.

Also noch einmal für die "Möchtegern Sessellift, Schipisten und Geländerkratzer" am Zettlersfeld, wenn durch einen erneuten Unfall das passiert, was oben von mir beschrieben wurde - dann zahlen wir alle den Preis! Wenn ihr schon eine Anerkennung eures fliegerischen Könnens für nötig hält, dann meldet euch doch besser für das nächste Sicherheitstraining an, das am 12/13. Juli am Millstättersee statt findet (Ruhm, Ehre und ein Diplom bzw. auf Wunsch auch eine Medaille dazu ist euch sicher gewiss.)

Hirn außer Kontrolle: Bericht entnommen aus dem DHV – Info Ausgabe Nr. 119 Dezember 2002
Warum leitet ein Pilot 200 Meter über dem Landeplatz oder noch tiefer eine Steilspirale ein? In einer Höhe, in welcher die Steilspirale längst wieder ausgeleitet sein soll. Schüttet der Körper beim Gleitschirmfliegen Hormone aus, die Realitäts- und Gefahrenbewusstsein schwächen?

Vermutlich ist der Grund profaner und in der gleichen Ecke zu suchen, wo auch die Ursache zu finden ist, warum manche Drachenflieger mit Höchstgeschwindigkeit in niedrigster Höhe bei einem Wettbewerb auf das Landefeld zuschießen (obwohl die Ziellinie bereits in größerer Höhe überflogen wurde). Es pfeift und zischt und jeder schaut

hin. Fast so hartnäckig wie die Hoffnung (die bekanntermaßen zuletzt stirbt) ist unsere insgeheime oder offene Bewunderung für tollkühne aber hirnlose Stunts. Wie ernüchtert wäre solch ein Hasardeur, wenn wir ihn - der sich gerade in Lebensgefahr gebracht hat, um unsere Bewunderung zu erheischen - mit einem "spinnst du so weit runter zu spiralen!!" statt mit der gängigen Bezeugungen des Respekts und der Anerkennung am Landeplatz empfangen würden.

Leider besteht auch bei den kommenden Generationen wenig Aussicht auf Besserung dieses Zustandes. Durch Harry Potter (der den Sturzflug mit seinem Rennbesen "Zauberblitz" stets erst in 20 cm Höhe über dem Boden zu beenden pflegt) ist eine entsprechende Konditionierung bereits eine abgeschlossene Sache.

Und noch was für das Stammbuch der Mega coolen Flieger:

Wer alt werden will in der Fliegerei muß sich an gewisse Spielregeln halten ansonsten singt Reinhard Fendrich treffend dazu "heut hat mi das Glück verlassen und I land im"

Dazu auch noch der passende Buchtipp: "**Die Möwe Jonathan**"

In diesem Longseller aus den 70 er Jahren geht es um Selbstverwirklichung, um das Abheben von der Masse und um das Streben nach Freiheit, das wir alle in uns tragen, oft aber nur zögerlich wahrhaben wollen und viel zu selten umsetzen. Ein kleines Buch, das Mut macht - kann dieses nur wärmstens empfehlen.

Übersetzt aus dem Englischen hat dieses Buch ein bekannter Drachenflieger aus der Steiermark Dr. Ralf Müller LKH – Voitsberg C.v. Hötzingdorf Str. 31 A – 8570 Voitsberg Tel. 03144 – 63 37



04. SNOWFIGHTER

Snowfighter: Am 15. Feber stand die zweite Auflage des Snowfighter Bewerbes an. Hier nun erst mal eine kurze Erklärung, was mit dieser Veranstaltung bezweckt werden soll, verfasst hat das Schreiben der Obmann des veranstaltenden Clubs „Extrem Team Lienz“, Dreer Hannes.

Unsere gemeinsame Grundmotivation, diese Sportveranstaltung durchzuführen, lautet: „ sinnvolle, aktive Freizeit mit Erlebnis und Inhalt anzubieten – nicht zu vergessen ist die soziale Funktion des Sports, um die geistige Gesundheit in einer von zunehmender Isolation geprägten Gesellschaft aufrechtzuerhalten.“

Mit dieser Veranstaltung erreichen wir einerseits das viele Athleten auf ein gemeinsames Ziel im Winter trainieren und andererseits versuchen wir für unsere Region (Lienz / Osttirol / Tirol) die Ausstrahlungseffekte sowie Kompetenz als Winterferienziel auszubauen. Alleine schon oa. Kombination gemischt mit einer strategisch geplanten PR erhöht nicht nur den Bekanntheitsgrad unserer wunderschönen Dolomitenstadt, sie tragen auch zur Erhöhung der Substanz und Prestigewertes des Land TIROLS bei.

Information zur Veranstaltung:

Die Verschmelzung von Sport, Natur und Erlebnis bildet das Rückgrat dieser imposanten Veranstaltung. Wir wollen allen Teilnehmern den Rahmen bieten, um etwas Außergewöhnliches leisten zu können.

Der **SNOWFIGHTER™** ist aufgrund seines besonderen Charakters und seiner Gesamtkonzeption kein Triathlon, sondern ein Extrem – Multisport – Event, bei dem das gemeinsame Erlebnis im Vordergrund steht.

Teilgenommen haben dabei insgesamt 84 Personen, bei besten Wetterbedingungen.

Der 1 Platz ging an das Team „Airtaxi Osttirol“ Kogler Hans, Hainzer Claus, Winkler Marco, an der 2 Stelle landete das Team „Interunfall“ Unterwurzacher Martin, Ortner Wendelin, Hartmann Wurzer, an der 3 Stelle war das Team „Sporteck 2000 Sillian“ Geiler Manuel, Mitterdorfer Thomas, Berger Paul.

Es gab unter anderem auch ein „Haidenhof Team“ mit dabei war hier Schupfer Karl, Ustyanovic Vladimir, Kreissl Michael.

Die Party danach war wieder fest in den Händen von „Soundless Guts“ hier voran Schusteritsch Sigi an der Gitarre, der auch die Leitung des Paragleiterbewerbes inne hatte. Ein Snowfighter 2004 steht bereits fest im Terminkalender, so der verantwortliche Leiter Dreer Hannes.



05. LIENZER BERGBAHNEN

Aus Konfrontation wird Kooperation: Viele unter uns werden sich nach dem Durchlesen dieses Artikels nun fragen, was ist den eigentlich passiert, dass der aggressive Schreibstil nun gänzlich verschwunden ist. Doch immer wieder aufzeigen, die Missstände kolportieren und die nötigen Schritte zu unternehmen, ist zwar mühsam und frustrierend, aber früher oder später stellt sich dann doch der langersehnte Erfolg ein. Mit dem Wechsel des kaufmännischen Leiters Ende letzten Jahres kehrt nun ein neuer Besen, und dieser soll ja bekanntlich besser sein als der Alte (zumindest am Anfang, werden dann sehen, ob auf die Dauer noch derselbe Schwung vorhanden ist wie zu Beginn).

In wie weit sich die Zusammenarbeit in der Zukunft positiv auf unsere Belange auswirken wird, bleibt erst mal wieder unbeantwortet. Die heurige Weihnachtssaison war wieder gekennzeichnet von Schneemangel und milden Temperaturen, wofür die Lienzer Bergbahnen logischerweise nichts dafür kann. Doch Subventionen in Millionenhöhe und dazu noch eine eklatante Fahrpreiserhöhung (10%) und das bei einem Betrieb von nur 2 Liften (Minimalvariante) lässt wahrscheinlich weitere Gäste abschrecken, wenn nicht etwas dagegen getan wird. Genau hier will nun der neue kaufmännische Leiter ansetzen. "Die besten Pistenverhältnisse seit Jahren", schwärmt der verantwortliche Leiter?

Der 28. Dezember war wohl der absolute "Cash Tag" bei der LBB. Laut Parkplatzbelegung alles überfüllt, selbst die Auffahrt zum Parkplatz "Hoch Lienz" ebenso zur Faschingalm waren komplett zu geparkt. In der zweiten Jännerwoche kam dann doch noch der ersehnte Schneefall, der nun beste Pistenverhältnisse bescherte.

Am 19. März fand nach langer Abstinenz ein erstes ausführliches Gespräch mit dem neuen kaufmännischen Leiter der LBB, Herrn Dipl.-Ing. Stibellehner Anton, statt, der nun seit dem 1. Jänner die kaufmännischen Geschicke bei der LBB leitet.

Die Forderungen:

- Mit dem heurigen Baubeginn des 4er oder 6er Sesselliftes auf der Faschingalm wird der Drachentransport ebenfalls mit einbezogen.
- die Abgrenzung des Startplatzes am St. Mandl ist auch für den Sommerbetrieb notwendig. Klärung mit den Grundstückseigentümer (Vertrag).
- Das sicherheitsbedingten Talfahrten für Paragleiter und Drachenflieger bei einer Einzel Bergauffahrt kostenlos erfolgen müssen. (keine Verantwortung seitens der Bergbahnen)
- Die heurige Osttirol Card darf nicht mehr den Inhalt aufweisen soll – nur für eine Auffahrt pro Tag gültig und ohne Sportgeräte.
- Heuer wird es parallel zur Osttirol Card eine eigene Wochenkarte und auch wieder eine Tageskarte geben.
- Flexible Öffnungszeiten, speziell zu den Fenstertagen (Staatsfeiertag und Allerheiligen, Christi Himmelfahrt, Fronleichnam, Pfingsten etc.) sollen im kommenden Jahr folgen.
- Frühstücks- und Abendfahrten bei Bedarf, abhängig natürlich von einer Mindestanzahl der Personen.
- Nicht zu vergessen – womit alles einmal begann: Der notwendig Drachentransport auf allen Anlagen der Lienzer Bergbahnen.

Auch eine Nachtauffahrt an der I Sektion des Hochsteinsesselliftes kostet trotz vorhandener Saison- und/oder Tageskarte oder Sportpass ganze € 4.- Hier handelt es sich um Sonderleistungen der LBB und die müssten extra verrechnet werden, so der verantwortliche Geschäftsführer. So einen Lapsus wird es im nächsten Jahr auch nicht mehr geben.

Bedingt durch die Revisionszeiten der LBB wird zwangsläufig wieder mit dem Auto aufgefahren. Hier ist mit den Grundstücks Eigentümern zu vereinbaren, dass

Die Beschneigung am Haidenhof wurde auch nicht durchgezogen, denn ein Anrainer hatte einen Einspruch. Man könnte als Aussenstehender fast annehmen, dieser Einspruch kommt der LBB ganz gelegen, doch hier gibt es rechtliche Probleme, die ernsthaft zu lösen sind.

Es gibt auch schon Positives zu berichten: Dipl.-Ing. Stibellehner hat mit der Abgrenzung des Startplatzes am St. Mandl einen ersten richtigen Schritt gesetzt. Ein Lob ergeht hier an Hainzer Klaus (Airtaxi Osttirol) welcher die erforderlichen Arbeiten dazu ausführte.

Eine positive Entscheidung, im Sinne der Sicherheit und einer friedlichen Koexistenz mit den Schifahrern. Bleibt nur noch zu hoffen, dass die Zusammenarbeit weiter ausgebaut wird und letztendlich wieder mehr Gäste und Piloten, den Weg nach Lienz finden.

Hier nun die aktuellen Öffnungszeiten und Preise für die heurige Sommersaison:

	DATUM	UHRZEIT
<u>Hochstein I:</u>	29.05. – 01.06.03 07.06. – 09.06.03 14.06. – 15.06.03 19.06. – 21.09.03	09.00 – 12.00 & 13.00 – 17.00
<u>Hochstein II:</u>	05.07. – 07.09.03	09.15 – 12.15 & 13.15 – 16.45
<u>EUB Zettersfeld:</u>	19.06. – 21.09.03	09.00 – 11.45 & 13.00 – 17.15
<u>4er-Sesselbahn:</u>	19.06. – 21.09.03 27.09. – 28.09.03	09.15 – 12.00 & 13.15 – 17.00

Z E T T E R S F E L D

Panoramaseilbahn und 4-er Sesselbahn Steinermandl

Berg & Tal	Erwachsene	€ 12,00	Kinder	€ 6,00
Familienangebot (Nachweis der Familienzugehörigkeit mit Ausweis!!!)				
	2 EW + Kinder		€ 24,00	
	1 EW + Kinder		€ 16,00	

Panormamaseilbahn Zettersfeld

Berg- & Tal	Erwachsene	€ 8,00	Kinder	€ 4,00
Einzelfahrt (Berg)	Erwachsene	€ 6,00	Kinder	€ 3,00
Einzelfahrt (Tal)	Erwachsene	€ 4,00	Kinder	€ 2,00

4-er Sesselbahn Steinermandl

Berg- & Tal	Erwachsene	€ 6,00	Kinder	€ 3,00
Einzelfahrt (Berg oder Tal)	Erwachsene	€ 4,00	Kinder	€ 2,00

H O C H S T E I N

Beide Doppelsesselbahnen (bis Sternalm)

Berg- & Tal	Erwachsene	€ 8,00	Kinder	€ 4,00
------------------------	------------	--------	--------	--------

Familienangebot (Nachweis der Familienzugehörigkeit mit Ausweis!!!)

2 EW + Kinder	€ 16,00
1 EW + Kinder	€ 10,00

Doppelsesselbahn pro Sektion (H1 oder H2)

Berg- & Tal	Erwachsene	€ 5,00	Kinder	€ 2,50
Einzelfahrt (Berg oder Tal)	Erwachsene	€ 3,00	Kinder	€ 1,50

SONDERKARTEN**ANGEBOTE für PARAGLEITER**

Tageskarte € 15,00

Wochenkarte (gültig an 7 aufeinander folgenden Tagen) € 49,00

Saisonkarten

Zettlersfeld und Hochstein	Erwachsene	€ 79,00	Kinder	€ 39,50
Hochstein	Erwachsene	€ 55,00	Kinder	€ 27,50

Osttirol Card 2003 (gültig an 8 aufeinander folgenden Tagen)

Erwachsene	€ 30,00	Kinder	€ 15,00
------------	---------	--------	---------

**06. SAISONBEGINN:**

Wetterkapriolen: Die Flugsaison steht nun unmittelbar bevor. Das letzte Jahr war leider wieder überschattet von sehr vielen Unfällen in der Szene und davon redet jetzt und heute schon (fast) keiner mehr. Was sich aber so in den diversen Rehasentren oder Haushalten abspielt, z.B. die vielen Wirbelsäulenverletzten aber auch Querschnittsgelähmten - darüber werde ich in einer der nächsten Ausgaben der News mal exklusiv berichten.

Die neue Flugsaison (2003) wartet wahrscheinlich wieder mit vielen neuen unbekanntem Überraschungen auf jeden Einzelnen von uns. Die Gratwanderung, die jeder dabei beschreitet, hängt mehr oder weniger vom Einschätzungsvermögen und der Vernunft des Piloten selbst ab.

Inwieweit verbesserte Ausbildungen der Flugschulen wie auch neue und verschärfte Vorschriften die Unfallzahlen dezimieren sollen, bleibt hier mal dahin gestellt.

Eines trifft aber mit Sicherheit zu, die Natur selektiert ohne dies hart und unbarmherzig und das wie immer ohne die Frage zu beantworten nach dem „Wenn und Aber“?

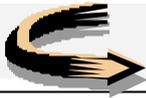
Ein weiteres Phänomen ist dabei sicher das in den letzten Jahren stark veränderte überregionale und lokale Wetter. Hier im Speziellen für uns Flieger die unberechenbaren Winde und extremen Zuggeschwindigkeiten der Fronten mit Geschwindigkeiten von bis zu 200 km/h, die es in unseren Breiten bis dato (scheinbar) noch nicht gab.

Das ganze Szenario richtig einzuschätzen überfordert natürlich wohl die meisten Piloten, und so kommt es dann wie es wohl kommen muss - mit Unfällen, die in vielen Fällen wohl zu vermeiden gewesen wären.

- da wäre mal die grenzenlose Selbstüberschätzung des eigenen Können, Leichtsinns gepaart mit Dummheit aber auch Frechheit und natürlich Imponiergehabe etc.
- der kollektive Gruppenzwang, welcher die eigenen durchaus vernünftigen Entscheidungen oft hinten anstellen lässt bzw. diese schlussendlich komplett negiert.
- die fehlende Flugpraxis und damit verbunden die dafür so notwendige Sicherheit, die man eben nur mit dem Fliegen bekommt und nicht mit dem "Nur-darüber-reden".

- die totale Überforderung bei der Einschätzung des Wetters, speziell im Hochgebirge mit den unberechenbaren Windscherungen und Wetterstürzen.
- die fehlende bzw. mangelnde Bereitschaft die bestehenden Ressourcen der Wetterinformationen zu nützen bzw. zu verwerten.

Was kann nun jeder Einzelne von uns dazu beitragen, um solche Unfälle möglichst zu vermeiden. Da wäre mal grundsätzlich die Überlegung anzustellen, inwieweit sollen die fliegerischen Aktivitäten noch gesteigert werden. Das heißt, fliegen wenn die Bedingungen noch vertretbar sind.



07. UNFALLBERICHT:

Es war ein wunderschöner, ruhiger Flugtag, der 1.1.2003. Wie jedes Jahr ging es auch heuer wieder darum, wer als Erster im neuen Jahr eine Toplandung schafft. Nachdem Klaus und ich ziemlich früh gestartet sind war die Thermik ziemlich schwach, sodass wir bei ins Tal flogen. Schnell packten wir unsere Ausrüstungen und liefen zum Lift, denn es könnte ja jemand vor uns toplanden. An der Bergstation hieß es schnell aussteigen und zum Startplatz laufen. Zum Glück war noch niemand gestartet! Wir beeilten uns und starteten wieder gleichzeitig. Nachdem wir etwas soarten war Klaus ca. 30m ober mir, weshalb ich begann immer knapper zum Hang zu fliegen. Nach einigen Kurven war ich wieder etwas vom Hang entfernt und beschloss einzudrehen. Jedoch unterschätzte ich den Wind und den geringen Bodenabstand. Durch die Kurve hatte ich auch noch etwas sinken und schlug so mit sehr hoher Geschwindigkeit auf einem Felsvorsprung auf. Zum Glück stand unter dem Felsen ein Baum, an dem ich hängen blieb. Nachdem ich wieder zu mir kam schnallte ich mir erst mal das Gurtzeug ab und versuchte irgendjemanden über Handy zu erreichen, doch waren alle schon in der Luft. Durch meinen weißen Schirm sahen mich die Jungs lange nicht. Ich lag schon ca. 20 Minuten im steilen Gelände bis mich Norbert endlich entdeckte. Er landete sofort und kam zu mir. Durch den Schock bin ich dann noch selber auf das Plateau gegangen, legte mich dort hin und wartete auf den Hubi. Im Krankenhaus hieß es dann: „1. Lendenwirbel und 12. Brustwirbel zertrümmert, ab nach Klagenfurt ins UKH.“ Es war im ersten Moment zwar ein Schock, doch jetzt im Nachhinein muss ich sagen, dass es das Beste war, was mir passiert ist. Warum?

- 1.) In Klagenfurt hatte ich aufgrund der Entfernung recht wenig Besuch. Es war zwar recht angenehm, was aber nicht heißen soll, dass ich mich nicht über den Besuch, den ich gehabt habe nicht gefreut hätte.
- 2.) Das UKH – Klagenfurt ist ein topmodernes, sehr gut ausgestattetes Krankenhaus, das erst vor ca. 1,5 Jahren umgebaut wurde.
- 3.) Durch die Operation hatte ich keinen Gipsverband, sondern einen abnehmbaren Dreipunktmieder, welchen ich nach sechs Wochen auch schon wieder los war. Deshalb konnte ich nach neuen Wochen schon wieder legal in die Luft gehen.
- 4.) Außerdem musste ein Kollege genau in der Zeit seine Platten entfernen lassen. Wir schafften es, dass wir auf einem Zimmer liegen konnte, was den Aufenthalt wesentlich verkürzte.

Fazit:

Beim Fliegen und vor allem beim Soaren soll, muss man immer genug Abstand halten und nie zum Hang eindrehen! Außerdem sollte man vor einem Flugtag zu Hause bleiben, und ausgeschlafen ans Werk gehen! Man sollte sich auch überlegen einen Signalgeber (Rauchpatrone, Leuchtpistole oder so was) im Gurtzeug mitzunehmen, denn 20 Minuten können ganz schön lang werden, wenn man da so hilflos liegt.

P.S.: Möchte mich bei Manuel auf diesem Wege für den o.a. Bericht recht herzlich bedanken.



08. VERSICHERUNGEN :

Versicherungen und das damit verbundene Geschäft: Nicht umsonst sind bei mir unter anderem Institutionen, die Versicherungen und die Banken nach "Waldheim Kurt" schon an der zweiten Stelle auf der weltweit bekannten „Watch List“

aufgelistet. Und das hat schon seinen Grund. Welche Geschäftspolitik diese Institutionen den Kunden aufbürden, grenzt in vielen Fällen schon an legale Kriminalität. (Berichte des Ombudsmannes bringen Einiges darüber an das Tageslicht)

Wie heißt es so schön:

– Heute überfällt man keine Bank mehr selbst – sondern man sperrt selbst einfach eine auf?

Was sich hier hinter den Kulissen abspielt, um an neue Marktanteile zu gelangen, möchte ich erst gar nicht kolportieren. Für den Endverbraucher, sprich Piloten eine möglichst günstige Prämie bei zumindest gleichen oder sogar noch besseren Leistungen zu bekommen, das ist meine Aufgabe.

Leider ist der Wettbewerb dabei sehr gering und viele der meisten Versicherungsagenturen steigen erst gar nicht auf das Para- und Hängegleiterrisiko ein. Der Marktführer ist hier mit großer Sicherheit die ACE, denn seit ein paar Jahren promotet Himberger Sepp aus Kössen das Geschäft. Sepp avanciert daher immer mehr weg vom Flugschulleiter zum Versicherungsmakler - und das mit großen Erfolg. Gratulation!

Früher lag mal die Para & Drachenversicherung in den Händen der Firma „Management für Versicherungsfragen“ Grella Mathis & Sattler mit Sitz in Bludenz. Ein wenig in der Versicherungslandschaft herum zu schmökern darf ja wohl noch erlaubt sein und siehe da, man wird auch diesbezüglich fündig. Es liegt letztendlich wie immer am Konsumenten selbst, für welche Anstalt er sich letztendlich entscheidet. Versicherungen, die auch Para- & Drachenflieger eine Haftpflicht anbieten, gibt es leider nicht mehr. (Wiener Städtische, Interunfall, Generali, Grazer Wechselseitige, Anker, Ace etc.)

Eine große Forderung ist natürlich immer noch die Personenbezogene Haftpflichtversicherung.

Ich möchte euch über eine weitere Flughaftpflicht-Versicherung informieren. Neben der ACE-Insurance gibt es noch das Maklerbüro Sepp & Pia Köpf (Anker). Dieses Maklerbüro versichert schon seit vielen Jahren mehrere Bereiche vom Aeroclub. Im Versicherungsprogramm gibt es auch eine sehr günstige Flughaftpflicht-Versicherung für Hänge- und Paragleiter sowie Fallschirmspringer.

Hierzu nun ein Schreiben.

Ich darf euch hier die Daten der Versicherung anführen:

- Jahresprämie	Euro 30,52	(ACE-Vers. Euro 50.- für Aeroclubm., sonst Euro 65.-)
- Versicherungssumme	Euro 1.453.456.-	(ACE-Vers. Euro 1.500.000.-)
- Flugunfalluntersuchungskosten	Euro 3.633.-	(ACE-Vers. Euro 3.750.-)
- Ausfallschäden	Euro 10.900.-	(ACE-Vers. Euro 12.000.-)
- Deckungsbereich	weltweit	weltweit
- Bergekosten	Nein (siehe unten)	(ACE-Vers. Euro 2.600.-)

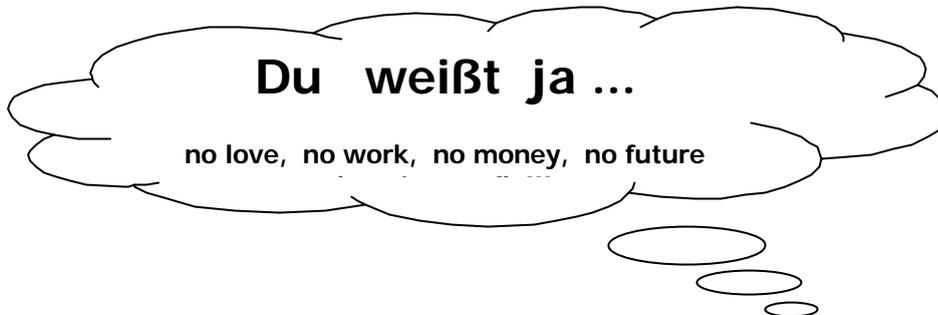
In der Anlage sende ich euch noch die Versicherungspolizze mit weiteren Details. Es gibt nur eine Versicherungspolizze für alle Piloten. Der Versicherungsschutz beginnt am Tag der Einzahlung der Jahresprämie und endet im Folgejahr am selben Tag. Im Schadensfall wird die Einzahlung der Prämie geprüft. Schadensmeldung an das Versicherungsbüro Köpf.

Daten zur Einzahlung der Flughaftpflicht-Versicherung :

- Erste Österreichische Sparkasse
- BLZ 20111
- Konto Nr. 061-23503
- Prämie Euro 30,52
- Empfänger: Versicherungsbüro Transsylvania-Köpf
- Luftfahrthaftpflicht / Polizzen Nr. 9671628 84
- Angabe der persönlichen Daten

Eine sehr gute Bergkostenversicherung kann man bei der Bergrettung mit dem Fördererbeitrag abschließen. Hier die Daten und Vorteile der Versicherung:

- Fördererbeitrag von mindestens Euro 18.-
- Bergkosten Versicherung Euro 14.534.- (ACE-Vers. Euro 2.600.-)
- gültig für Flugsport, Bergsport, Schifahren (ACE-Vers. nur für Flugsport)
- mitversichert sind Familienangehörige (Ehepartner, Lebensgefährten, Kinder unter 18)
- Deckung weltweit



but time to fly!

Der große Vorteil des Fördererbeitrages gegenüber der ACE- Versicherung sind die wesentlich höhere Deckung und die Mitversicherung aller Bergsportarten. Weiters fördert man mit diesem Betrag die Bergrettung, die schon so manchen von uns aus einer schwierigen Situation gerettet hat.

Der Fördererbeitrag ist ganz einfach zu entrichten. Den Link <http://www.bergrettung.at/versicherung.htm> anklicken und im Formular die persönlichen Daten eintragen. Nach ein paar Tagen wird der Zahlschein zugeschickt. Die zweite Hälfte des Zahlscheins dient als Beleg. Darauf enthalten sind die Daten und auch die Adresse bei einem möglichen Schadensfall. Wenn man auf dem Erlagschein eine Ortsstelle angibt, dann kommt ein Teil des Fördererbeitrages direkt der Ortsstelle zu Gute. Ohne Vermerk erhält die jeweilige Landesstelle den Fördererbeitrag. Mit dem Fördererbeitrag werden teure Ausrüstungsgegenstände (Funkgeräte, Bergegeräte, Ausbildung usw.) bezahlt.

Im Schadensfall die Bergkostenrechnung und eine Kopie des Fördererzahlscheines an: Landesleitung Kärnten des Österr. Bergrettungsdienstes Villacher Ring 59 A-9020 Klagenfurt

Für weitere Informationen zur Flughaftpflichtversicherung steht euch das Maklerbüro Köpf gerne zur Verfügung:
Pia und Sepp Köpf
Telefon: 01 / 604 1312 oder 604 4000 Fax: 01 / 604 9890 E-Mail: office@transsylvania.at

Bitte die Information an die Clubmitglieder und Fliegerkollegen weiterleiten! Eine unfallfreie und erfolgreiche Flugsaison wünscht euch - Wolfgang Dertnig



09. WORÜBER MAN SPRICHT

Transportproblem mit dem Hängegleiter: Wer kennt die Problematik nicht, wie komme ich einmal als Drachenflieger zum Startplatz hoch, dann stellt sich die Frage - wer bringt mir das Auto wieder zum Landeplatz zurück oder wie komme ich nach der Landung wieder zum Startplatz hoch?

In den letzten Jahren hat sich nun vereinzelt eine elegante Variante durchgesetzt, welche einfach und zugleich effektiv ist. Was man alles dazu benötigt ist:

einmal der Erwerb eines Pick up Trucks ist dazu sicher notwendig, hier handelt es sich um ein Auto, das neben einer Fahrerkabine auch noch eine Ladefläche aufweist.

Dann braucht es noch ein Moped oder besser gesagt ein Geländemotorrad und fertig ist der Freizeit Willi, der die völlige Unabhängigkeit liebt. Eben ein Individualist pur.

Die Vorteile liegen klar auf der Hand:

Doch es gibt für diese Fälle auch ein "Taxi Xander", der dieses Problem elegant löst zum Wohle beider Parteien. Taxi Xander hat auch bereits auf seinen Fahrzeugen einen Dachträger montiert, um den zu erwartenden Ansturm zu meistern. Ein Anruf genügt – schon das Auto, die Bremsen und das lästige Fragen, wer denn wieder das Auto runterstellt.

Gleitschirmbeschriftungen: Danke für Dein Angebot uns bzw. die Gleitschirmbeschriftungen in Deinen Flash News zu erwähnen. Hier ein paar Daten: Wir sind ein Unternehmen, das seit ca. 15 Jahren in Osttirol marktführend für alle Beschriftungsfragen ist. z.B. Fahrzeugbeschriftungstransparente (PVC, Stoffe, Netze, Papier, usw...) Schilder aller Art, Aufkleber, Markisenbeschriftungen, Fassadenbeschriftungen. Neu in unserem Programm haben wir die **Gleitschirmbeschriftungen**.

Folie: 65g/m Ripstop selbstklebend in allen Farben. Es kann vorher eine Fotomontage erstellt werden, um die genaue Optik festzulegen. Preis auf Anfrage

Oberrainer GmbH Graf Leonhardstr.7 9900 Lienz/Osttirol Tel: 04852/71900 Fax: DW 19 e-mail: druck@oberrainer.at

Ragger Manfred und Günther: Avancieren immer mehr zu richtigen Medienstars. **"klein aber oho"** hier ist Ragger Manfred mit seinem Paragleiter in Action zu bewundern. Die Aufnahmen dazu wurden im Februar gedreht, zu sehen wird das ganze im ORF "Willkommen Österreich" sein.

"1,38 Meter geballte Energie" so die Überschrift - Ragger Günther (Bruder) mit seinem Beiwagen Motorrad abgebildet in der Osttirol und Oberkärnten Beilage der Kronen Zeitung. Statement von Günther passend dazu – Mein Bruder Manfred ist auch kleinwüchsig aber ein toller Paragleiter und für mich eine Stütze. Solange ich Familie und Freunde habe, muss ich nicht größer sein!

10. KLATSCH UND TRATSCH AM LANDEPLATZ



Wußtet ihr schon, dass ...

- mit März diesen Jahres das Vario von der Fa. Brüninger „Galileo“ nicht mehr so heißen darf? Ansonsten gibt es keine Zulassung von der FAI. Da das Europäische Satellitenprogramm diesen Namen trägt, heißt das Vario nun ganz einfach „IQCOMPEO“ - Ja da heißt es wieder Kleinbegeben, wenn die "Großen" sprechen.

- eine gewaltige Werbeoffensive am St. Mandl fest gestellt werden konnte? Hainzer Klaus vom "Air Taxi Osttirol" pflasterte den Bereich Panorama Gasthof und Startplatz voll mit Werbeplakaten diverser Firmen. Interessant dabei die Tatsache dass Klaus nicht nur für seine eigene Firma Werbung betreibt sondern auch für diverse Gleitschirm Hersteller?

- ein Blick auf die Homepage des Fliegervereines Luftikus aus Salzburg mehr als empfehlenswert ist? Denn hier wird mehr als man hinter vorgehaltener Hand spricht schriftlich kolportiert ->www.paragleiter-luftikus.com

- es noch vor zig Jahren üblich war, im Winter den Landeplatz, Parkplatz und Zufahrt von Schnee räumen zu lassen und die Winter im Jahr 2002 und 2003 (heutzutage)? Da gibt es nur mehr Regen und selbst zu Neujahr ist noch nicht einmal der Boden gefroren bei ungewöhnlich milden Temperaturen und die Wasserzuleitung zur Hütte wurde erstmalig in diesen Winter überhaupt nicht mehr entleert (ausgeblasen).

- heuer das 100-Jahr-Motorflug-Jubiläum, gefeiert wird? Wenn man bedenkt, was hier in nur 100 Jahren Luftfahrt Geschichte vollbracht wurde. Gerade die Motorisierten Para- und Hängegleiter in Österreich fristen (noch) ein tristes Dasein. Der erste Motorisierte Flug fand am 17. Dezember 1903 statt in den USA statt.
- eventuelle Links von Wetterseiten z. B. von der Firma Meteodata von eigenen Homepages aus gerichtlich verfolgt werden? Ein solches Urteil gegen einen Betreiber einer derartigen Homepage gibt es bereits – also Vorsicht, vorher unbedingt die rechtliche Lage abklären.
- der Wetterbericht von Meteo Data vom 4. Feber Folgendes verlauten ließ? "Der Neuschnee Zuwachs beträgt in Lienz ganze 0,1 mm so unser Wetterexperte Mag. Brugger. Wo die Sonne zuhause ist, kann es auch nicht noch regnen oder schneien." (kein Niederschlag mehr seit mehr als 2 Monaten)
- der neue turmlose Drachen von Wills Wing „Taelon“ heißt? Bodner Franz aus Sillian ist hellauf begeistert, wundert es einen, schließlich hat er doch einige Jahre für diese „Schmiede“ gearbeitet.
- dass Anfang März in St. Moritz in der Schweiz nun die erste *Kite Weltmeisterschaft* statt gefunden hat? Eine Sportart, die weltweit schon über 150 Todesopfer gefordert haben soll, laut unbestätigten Berichten.
- man in Österreich trotz Irak Krieges es schaffen kann auf die Titelseite der Auflagenstärksten Tageszeitung zu kommen wie: Ganz einfach man startet einen Paragleiter mit Rucksack Motor und landet dann auf den Petersplatz (Vatikan) in Rom und das unter dem Motto "Protest gegen den Irak Krieg"
- Kofler Daniel am 28. Feber vom Startplatz St. Mandl aus nach Spittal an der Drau flog? Maximale Höhe dabei 3500 NN – Übrigens: bereits Anfang Jänner schraubte sich Daniel am Zettlersfeld auf 3500 NN hoch und flog bereits zu dieser wohl sonst mehr als stabilen Jahreszeit nach Matri.
- in der Berichterstattung über den Unfall von Hainzer Claus in der "Kleinen Zeitung" nun gar schon kolportiert wurde, dass Hainzer Claus die Flugschule in Lienz übernommen hat - Gratulation dazu - wer weiß, was die Zukunft noch alles bringen wird?
- es nun schon u.a. staatlich geprüfte Tandempiloten gibt und auch Para- von Drachenfliegern noch immer nicht unterschieden werden können? Wird wohl die Zukunft zeigen, auf was wir uns noch einstellen müssen.
- oder besser gesagt, kennt ihr schon die Liebesgeschichte des Jahres? Als Sporer Christian die Schilehrerin Sonja sah, flog er ihr zu Füßen. "Paragleiter flog in den 7 Himmel", so die Schlagzeile in der Kleinen Zeitung vom 1. März.
- es Bonus Malus System auch im Gesundheitssystem geben soll? Daran wird gebastelt: ein System auf die Beine zustellen, welches gerechter die anfallenden Kosten verteilen soll. Für Personen, die Freizeitaktivitäten wie Paragleiten und Drachenfliegen betreiben, heißt es dann tiefer in die Tasche greifen.
- während des Weltwirtschaftsgipfel in Davos (Feber diesen Jahres) die Schweizer Armee die Österr. Luftwaffe um Unterstützung anforderte? Im Speziellen ging es um tieffliegende Flugkörper, hierzu wurden mobile Radarstationen in den Tälern Vorarlbergs und Nordtirols aufgestellt.
- die Fa. Nova nun wieder in den Wettkampfsport zurückkehrt? Es gilt, alle Bereiche abzudecken und auch den Markt in der Hochleistungsklasse zu befrieden.
- Mike Küng (Acro Pilot) Ende März vom Rofan aus (Achensee) bis nach Venedig geflogen ist. Gritzer Norbert und Martin flogen am Mittwoch den 26. April vom Startplatz St. Mandl aus bis zum Gerlos Pass (Paragleiter) und in Greifenburg sind schon bereits im Monat März die ersten 150 KM Dreiecke (Drachen) gefallen.
- seit Beginn des Irak Krieges bei der Benützung von "GPS – Geräten" Probleme auftreten können? Die USA kontrollieren die dafür erforderlichen Satelliten und wollen einen damit nur zeigen, wer die Hand am Drücker hat.
- der verantwortliche Leiter des Fliegercamps in Greifenburg, Mandl Franz, sich als Bürgermeister Kandidat der FPÖ aufstellen ließ? Bei der Wahl am 9. März erreichte er 35,34 % und in der Stichwahl ging er dann als Sieger hervor.

- Airwave offers to every paragliding pilot, male and female who becomes national champion in 2003 in any country worldwide on an Airwave glider - a new Airwave glider with 50% discount on the retail price.

- So wird direkt verkauft - unter dem Deckmäntelchen des Wettkampf. Bravo kann ich nur sagen - hoffentlich überlegen sich die Flugschulen mit Firmen zusammen zu arbeiten die solche Direktverkäufe machen. mfg Wolfi

- die 13 Kalenderwoche dieses Jahres (24 bis 30 März) beinahe jeden Tag absolut beste Flugbedingungen bescherte. Dazu kommt noch die Tatsache dass der Himmel fast leer war, nur wenige Piloten nutzten diese Tage?



11. TERMINE UND EREIGNISSE:

Ausstellung mit Zielfliegen (Para & Delta)

21 + 22 Juni 2003 (Lienz)

Aero Messe: (Para & Delta)

24. bis 27. April 2003 (Friedrichshafen)

Österr. UL – Meisterschaft (Delta)

06. bis 09. Juni 2003 (Loas)

Vor Weltmeisterschaft der Damen (Delta)

12 bis 24 Juli 2003 (Greifenburg)

Nova Meeting (Para)

03. April 2003 (Neustift Stubaital)

Ausflug Cedlana (Para + Delta)

08. Mai 2003 (Ostrava)

Freundschaftsfliegen (Para)

05. April 2003 (Lienz)

Fly + Fun + Techno (Para + Delta)

27. Juli 2003 (Lienz)

Sicherheits Training (Para)

12 + 13 Juli 2003 (Millstättersee)

Österr. Meisterschaft (Para)

20 bis 26 April 2003 (Greifenburg)

Paragleiter Festival (Para)

13 bis 26 April 2003 (Sillian)



12. EINFACH ZUM NACHDENKEN

Startimpressionen: Es war der 19. Dezember, ich hatte mich spontan entschieden eine Skitour am Zettlersfeld zu machen. Schon bei der Auffahrt traf ich auch einige Piloten mit ihren Gleitschirmen, schließlich herrschte wieder wie immer in Lienz Kaiserwetter.

Bei der anschl. Abfahrt kam ich auch in die Nähe des Startplatzes St. Mandl, und da standen die Jungs in Reih und Glied aufgestellt, bereit zum Abfliegen.

Ich konnte dabei selbst 5 Piloten starten sehen und das Resümee daraus: 3 Piloten davon sollten wieder auf den Übungshang vergattert werden. Einer davon hatte nicht gerade seinen Tag. Nach mehreren Fehlstarts bzw. Startabbrüchen legte er noch mal auf halber Hanghöhe darunter wieder seinen Schirm auf, auch hier kein Erfolg weit und breit in Sicht.

Was sich wohl dabei die umher gaffenden Skifahrer gedacht haben mögen? Doch der Pilot, immer noch voll entschlossen, legt nun nach einem weiteren Fehlstart eine Rutschpartie ein und sucht sich erneut einen Startplatz nun noch tiefer aus. Auf Höhe alter und neuer Lackenboden Hütte legte der Pechvogel dazu wieder einfach, diesmal wieder inmitten der Skipiste, seinen Schirm auf.

Diesmal voll angespannt, wird nun ein Rückwärtsstart angesetzt und tatsächlich nach einer Laufmarathonstrecke vorbei an den Skifahrern kommt der Pilot nun frei und fliegt tatsächlich. Rein in den Beschleuniger und ich konnte es förmlich spüren "Gott sei Dank geschafft", wird der Pilot wohl geseufzt haben.

Die ganzen Fehlstarts bzw. Startabbrüche hätten vermieden werden können – wenn der Pilot mal einen kurzen Kontrollblick durchgeführt hätte, um dann entschlossen einen Startabbruch zu machen. Gerade dieser hätte den Piloten eindeutig signalisiert, dass die Kappe weit hinten hängt und ein Freikommen nicht möglich ist – ein bewusster Startabbruch wäre die logische Konsequenz.

Doch eine „Andre-Bucher-Starttechnik“ mit "Nase küsst Boden" ist angesagt. Denn schließlich ist „Coolness“ unter den Coolsten gefragt.

Der Teufel und der Sämann: Schon seit einiger Zeit versucht Madritsch Gernot in Zusammenarbeit mit dem Osttiroler Künstler (Hattenberger) ein monumentales Werk in Lienz zu errichten oder besser gesagt im Gemeindegebiet Tristach. Hier handelt es sich um eine ca. 30 Meter hohe Skulptur (Teufel und Sämann) welche im Bereich der Seewand (Bereich Tristachersee) aufgestellt werden soll. Laut Gernot soll dieses Wahrzeichen genau so ein Tourismusmagnet werden wie z.B. die Freiheitsstatue in New York oder die Christusstatue in Rio de Janeiro. Und wenn Gernot sich etwas in den Kopf setzt, zieht er es selbstverständlich auch konsequent durch.

Gernot fliegt schon seit vielen Jahren selbst mit dem Paragleiter, hat maßgeblich bei der Gestaltung des Dolomiten Mannes mit gewirkt und ist auch Initiator des weit um bekannten See Triathlon und nicht zu vergessen Obmann den Osttiroler Kajak Club's.

Um allen Interessierten und Skeptikern die sich darunter noch nicht soviel vorstellen können, habe wir nun am Übungshang eine verkleinerte Ausgabe davon aufgestellt. Es soll ein zu einen besonderer Anziehungspunkt werden und wahrscheinlich auch mal wieder für viel Gesprächsstoff sorgen.



13. SICHERHEITSMITTEILUNGEN:

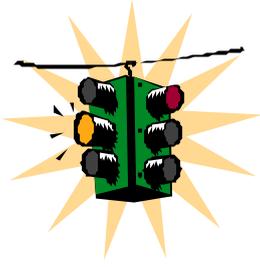
Papillon: Für alle Papillonrettungsschirminhaber und natürlich auch alle Interessierten besteht am 12. und 13. Juli die Möglichkeit, eine Rettungsöffnung live durchzuführen. Dabei kann jeder das Rettungsgerät im Fluge wirklichkeitsgetreu werfen. Zu diesem Training wird auch Vonblon Elmar eigens aus dem "Ländle" anreisen und mit Rat und Tat zur Seite stehen. Treffpunkt ist "Seeboden" am Millstättersee im Strand Hotel Pichler. Info darüber bei Vonblon Elmar in A – 6710 Nenzing Im Grav 33 Tel. 05525 – 62 460

Sicherheits Mitteilung für die Gleitsegel der Marke Apco: Santana, Sierra, Bagheera, Fiesta, Allegra Fly & more GmbH musste bei der Nachprüfung eines APCO Allegra eine Beschädigung an den A-Leinen feststellen. Ursache für die Beschädigung ist eine scharfkantige Prägung auf einem seitlichen Schenkel des Leinenschlosses. Bei Verlust der serienmäßig in die Leinenschlösser eingepassten Plastikclips, können die scharfen Kanten der Prägung eine Beschädigung der Leinen verursachen. Leinenschlösser mit seitlicher Prägung wurden von APCO nur in geringen Stückzahlen verwendet und werden bei der Nachprüfung bereits seit einem Jahr ausgetauscht. Wir bitten alle Apco-Piloten darauf zu achten und genau zu kontrollieren, dass - der Plastikclip im Leinenschloss vorhanden ist - die Leinen nicht beschädigt sind. Bei Fly & more GmbH können Leinenschlösser mit seitlicher Prägung jederzeit kostenlos ausgetauscht werden. Raubling, 13.02.2003

Wolfgang KAISER, Fly & more GmbH, D-83064 Raubling-Kirchdorf; Tel. +49-(0)8035-6189; Fax -8481
e-mail: office@fly-more.com, www.fly-more.com

Hauptrohre (insbesondere Flügel- und Querrohre sowie Kiele) der von mir zugelassenen Muster der Marke WILLS WING sind mit Alubuchsen versehen. Buchsen sind die Führungen für Schrauben. Die in jüngster Zeit von anderer Seite verkauften und mit Stahlbuchsen versehenen Rohre besitzen nicht die gleiche Festigkeit, wie die von uns auf unserer Radialnietmaschine gefertigten Alubuchsen. Der Grund dafür liegt darin, dass bei einer starken Belastung die Alubuchse weich ist und eine Pufferwirkung zwischen Schraube und Rohr entsteht. Eine Stahlbuchse gibt nicht nach und überträgt die Kraft direkt auf das Rohr, wodurch dieses schneller einreißt. Drachen, die Rohre mit Stahlbuchsen eingebaut bekommen haben, entsprechen daher nicht mehr dem zugelassenen Zustand. Bitte beachtet dies bei Checks und auch bei Anschaffung von Ersatzteilen.

Jens THOMAS (Geschäftsführer) WW - Europe / FLY FLUGSPORT/ TR FLYING EQUIPMENT
Musterbetreuer und Musterzulassungsinhaber der WW - Drachen"



Kompatibilitätsprüfung

Es ist einfach nicht zu glauben - dass nach wie vor von 10 Piloten noch immer **2** darunter sind, die den Rettungsschirm bei einer simulierten Auslösung am Boden bzw. Flugsimulator trotz größter Kraftanstrengung nicht aus dem Außencontainer ziehen können. Bei Neukauf eines Gurtzeuges oder Rettungsgerätes bzw. eines von beiden ist immer eine Simultanöffnung am Bodensimulator durch zu führen. Hier dazu noch ein Schreiben des DHV mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Uns erreichen, mit nicht nachlassender Regelmäßigkeit, Berichte über Probleme bei der Auslösung des Rettungsschirmes, glücklicherweise meist bei Turnhallentrainings. Wir möchten nun im nächsten DHV- Info und im Internet noch einmal auf die Problematik der mangelhaften Kompatibilität Gurtzeug- Rettungsschirm hinweisen.

Dabei soll vor allem auf die Notwendigkeit der Auslöseprobe durch den Piloten im Simulator (Gurtzeugaufhängung) in der Sitzposition hingewiesen werden um die Funktionstüchtigkeit der Systeme hundertprozentig sicherzustellen.

Die Auslöseprobe durch den Piloten ohne "fachliche Aufsicht" beinhaltet die Gefahr, dass ein ursprünglich voll funktionsfähiges System nach der Auslöseprobe vom Piloten fehlerhaft wieder eingebaut wird. Um dies zu verhindern werden wir auf die Notwendigkeit der K- Prüfung durch Fachpersonal anlässlich der Auslöseprobe hinweisen.

Als Anreiz für die Piloten, ihr System auch wirklich checken zu lassen, würden wir gerne die Flugschulen und Hersteller mit Namen/ Adresse/Tel. Nr./E-Mail und Webadresse veröffentlichen, die sich bereit erklären, interessierten Piloten eine einmalige Auslöseprobe (wie oben beschrieben) mit anschließendem fachmännischem Wiedereinbau des Rettungsgerätes incl. K- Prüfung für einen beschränkten Zeitraum (Frühjahr 03) **kostenlos** anzubieten.

Wir möchten alle Flugschulen und Hersteller, die an dieser "Frühjahrs- Sicherheitsaktion" teilnehmen wollen bitten, sich schnellstmöglich unter Angabe der o.g. Daten bei karl@dhy.de zu melden.

Allen unseren Piloten immer ein „**Gut Land**“ und viele erfolgreiche Flüge in der nun beginnenden Flugsaison 2003. Speziell zu den Osterfeiertagen und den verlängerten Wochenenden im Monat Mai/Juni wird wieder mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen sein. Deshalb immer Vorsicht und Rücksicht überschätze keinen falls dein eigenes Können.

Ciao Euer – **Bruno**



Die „Flash News“ sind auch über das Internet 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!

Da bist du mit dabei, bei den aktuellsten und neuesten Informationen aus der heimischen Fliegerszene, immer wieder alle **3 Monate** neu!

"Flash News" -> Informationen zum Sammeln.

Reisen erweitert unsere Sicht von der Welt. Wer reist wird toleranter und weiß auch einfach mehr.

Hast du noch Zeit übrig, dann besuche diese Internetseite: www.nightlife-osttirol.at

NEUE INTERNETPLATTFORM FÜR DAS NACHTLEBEN IN OSTTIROL

Diese Webadresse ist mittlerweile für die meisten Osttiroler ein Begriff.

Im November 2002 wurde dieses Portal von unserem Clubmitglied Martin Hirschegger aus Lienz gegründet. Martin ist ein begeisterter Paragleit-Pilot, jedoch auf Grund örtlicher Bedingungen nicht so oft am Landeplatz anzutreffen.

Er studiert in Kufstein „Facility Management“ und arbeitet gerade an seiner Diplomarbeit. Das ist der Grund warum nightlife-osttirol.at initiiert wurde. Sehr viele Osttiroler leben auswärts und sehnen sich oftmals nach der Heimat.

Mit diesem Internetportal haben auch „Auswärtige“ immer die Möglichkeit, zu sehen wer, wann, wo und mit wem unterwegs war. Das hauptsächliche Augenmerk ist dabei den Events gewidmet.

Seit über drei Monaten sind die Fotografen von nightlife-osttirol.at nun schon auf beinahe jedem Event in Osttirol anzutreffen. Kulturveranstaltungen aller Art, wie beispielsweise Bälle, Pop- und Rockkonzerte werden von ihnen fotografiert und können auf der Homepage abgerufen und betrachtet werden.

Das Layout wurde völlig neu gestaltet. Die Farben wurden freundlicher, und das Design ansprechender. Auch durch die Erfahrungen, die die Fotografen sammeln konnten, verbesserte sich die Bild- und Motivqualität erheblich.

Das Team besteht bereits aus sechs Personen. Den Fotografen Natalie Doná, Magdalena Girstmair, Phil Brunner, Sebastian Brugger, Herbert Mühlburger und dem Webdesigner Martin Hirschegger. Auch unsere Partner können sich sehen lassen, wie etwa die Druckerei Mahl, die Stadt-Lienz, das Creativ Center und die Firma Micado.

Auf der Website gibt es einige Neuerungen. Unter anderem wurde ein CHAT-Room eingerichtet, auf dem Ihr live mit Euren Freunden oder völlig fremden Personen chatten könnt. Weiters wurde ein „Voting“ installiert, bei dem Ihr eure Stimme zu verschiedenen Themen abgeben könnt. Das „Board“ stellt eine Tauschbörse dar, in der kostenlos Inserate aufgeben und abrufen werden.

Ziel ist es, eine Plattform zu schaffen, die in Punkto Osttiroler-Events immer am Laufenden sein möchten. Sei es durch bevorstehende Veranstaltungen, oder durch das Betrachten bereits stattgefundener Happenings.

Click and have a look at: www.nightlife-osttirol.at



Was wäre die Fliegerwelt ohne die „Flash News“

Motorisierte Fußstartfähige HG+PG, Windenschlepp: auch hier kann man nach einem mehr oder minder langen Stillstand von einem wirklichen Fortschritt berichten. Im Dezember letzten Jahres und im März diesen Jahres gab es wieder konstruktive Gespräche mit Vertretern vom ÖAEC. Fakt ist, dass die ACG die Agenden Mot. HG + PG an den ÖAEC übertragen will und das sobald als möglich. Was über viele Jahre hinweg unter anderem durch fehlendes Lobbying nicht erreicht werden konnte scheint nun tatsächlich Wirklichkeit zu werden – die Zeit dafür ist schon lange mehr als reif bzw. schreit förmlich nach einer nun sich abzeichnenden Lösung - (Gesetzliche Regelung)

Doch es gibt leider auch genügend „Störfeuer“ (nicht nur von Personen in grünen und braunen Röcken und ebenso in diesen und anderen politischen Farben). Man kann es fast nicht glauben oder besser gesagt wahrhaben - in den eigenen Fliegerkreisen gibt es die sogenannten „Verhinderer“, die massives Geschütz gegen die Motorisierte Fußstartfähige Fliegerei auffahren.

Dass auch von seitens des Aero Clubs als Interessensvertreter aller Flugsportbegeisterten nicht gerade überschwänglich daran gearbeitet wurde, mag wohl daranliegen, dass gewisse personelle Reibungspunkte sprich Interessen so damit ganz einfach vermieden wurden.

Solche Personen sind untragbar in der Szene, zumal sie auch noch führende Ämter innehaben. Dass genau diese Personen den Para- und Drachenfliegersport in Österreich nach außen repräsentieren, ist wohl eine Ironie schlechthin und doch gleichzeitig eine sehr wohl typisch Österreichische Erscheinung!

Und dass solche Störaktionen gerade in Vorwahlzeiten, welche in Tirol nun anstehen (September Landtagswahl und März nächsten Jahres Gemeinderatswahlen) nicht unbedingt gerade förderlich sind, liegt wohl auf der Hand.

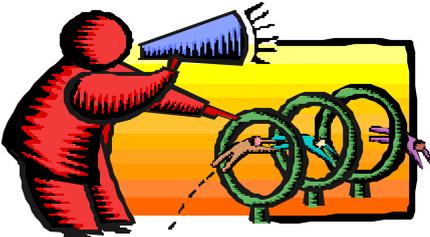
Auch die zweifelhafte Showeinlage eines Steirischen Motorisierten Paragleiter Piloten, welcher eine Crashlandung am "Petersplatz" Ende März vollzogen hat, trägt sicherlich nicht gerade förderlich zu dieser Entwicklung bei. Wahrscheinlich inspiriert von der spektakulären Landung eines Flugzeuges am "Roten Platz in Moskau" in den 80 er Jahren, ließ sich der Steirische Pilot wohl auf dieses unüberlegte Abenteuer ein - und das ganze natürlich unter dem "Deckmäntelchen" sich für den Weltfrieden ein zu setzen.

Wer es glaubt, wird selig - hier geht es dem Piloten und den im Hintergrund agierenden Akteuren nicht um den Frieden sondern nur um "Mega Publicity". Ich bin mir ziemlich sicher dass es nun einige "Schreibtischtäter" geben wird die nichts anderes zu tun haben, sich nun Gedanken darüber zu machen wie solche "Einlagen" in Zukunft unterbunden werden können?

Hier ergeht auch schon als nächstes die Forderung an den zukünftigen neu zu wählenden Bundessektionsleiter für HG + PG im Österreichischen Aero Club, sich mit all seinen Möglichkeiten vorbehaltlos im Sinne eines erfolgreichen Miteinander für die Motorisierten Fußstartfähigen Hänge - und Paragleiter Piloten einzusetzen.

Auch im Windenschleppbereich ist einiges in Bewegung. Hier ist nach langem Stillstand und ebenfalls ablehnender Stellungnahme nun eine Regelung in Sicht. Ich hoffe fest damit, bereits in der nächsten Ausgabe schon mehr darüber berichten zu können.

P.S.: Diese Ausgabe der "Flash News" hat nun erstmalig mit 20 Seiten eine Schallmauer durchbrochen. Trotzdem hoffe ich das viel interessantes für dich dabei war – sowohl zum Schmunzeln als auch zum Nachdenken!



Mit 1. Mai diesen Jahres steigen die Posttarife erneut wieder um teilweise ganze 30 %. Da die Einnahmen fehlen werden ganz einfach die Preise erhöht, so einfach geht es in einen sogenannten scheinprivatisierten Betrieb (Monopol) Alle Personen welche auf eine Zustellung mittels Post verzichten können bitte melden. (E – Mail)

