

FLASH NEWS:

das Szeneblatt!

Nr. 108

Ausgabe 4
Dezember 2004

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:

27. März 2005

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 - 0 8022 - 9675 0

Miesbacher Str. 2 D - 83701 Gmund Tegernsee

- | | |
|--|---|
| 0. IN EIGENER SACHE | 7. BEGINN EINER NEUEN ÄRA IM FLUGSPORT |
| 1. UNFÄLLE & STÖRUNGEN | 8. PARAGLEITEN IN AFGAHNISTAN |
| 2. EIN BARTGEIER ZU BESUCH IN DER FLUGSCHULE | 9. W ORÜBER MAN SPRICHT |
| 3. AUSFLUG IN DEN SÜDEN | 10. K LATSCH TRATSCH AM LANDEPLATZ |
| 4. KIRCHTAGS FLOIGN | 11. T ERMINE UND EREIGNISSE |
| 5. EIN JAHR IST SCHON WIEDER VORÜBER | 12. E INFACH ZUM NACHDENKEN |
| 6. FLUGLEHRER ERWEITERUNGS KURS | 13. S ICHERHEITSMITTEILUNGEN |

TONBAND DIENST: 0900 - 91 15 66 06

PERSÖNLICHER AUSKUNFTSDIENST:

0900 - 970 940

METEO EXPERTS LIENZ: 0 4852 - 62 511

WETTER HOTLINE: 045 - 901 44 901

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

AUSTRO CONTROL: 01 - 17 03 - 0



00. IN EIGENER SACHE:

30 Jahre Drachenfliegen in Osttirol und Oberkärnten:

Es ist wahrlich ein historisches Datum für den Drachen- und Gleitschirmflugsport in Osttirol. Ich möchte hiermit allen Freunden und Gönnern der Drachenflieger, aber auch der im Jahr 1986 dazu gekommenen Paragleiterszene in Erinnerung rufen, was vor genau 30 Jahren in Lienz geschah.

Denn im Februar des Jahres 1975 wurden im ostseitig gelegenen Feld neben dem Gasthof Haidenhof die ersten Drachenflugvorführungen durch Steinbach Christian in Osttirol getätigt. Es war buchstäblich der Beginn einer neuen Ära, die auch in den gesamten Osttiroler und Oberkärnten Raum Einzug hielt. Schließlich öffnete sich damit auch für viele unter uns die Möglichkeit, den Traum vom freien Fliegen erstmalig ohne Flugplatzzwang und Clubmeierei etc. selbst zu verwirklichen.

Gestartet wurde damals im Haidenhof Feld vor dem Weg zur Zettlersfeldtalstation (Ende des Schleppliftes), und nach einem kräftigen Startlauf konnten ca. 100 Meter weit geflogen werden; es war ein sichtlich beeindruckendes Erlebnis für die anwesenden Zuschauer!

War bis zu diesem Zeitpunkt der Flugsport nur einer elitären Gruppe mit dem nötigen finanziellen Background vorbehalten, so wurde mit dem Erstflug von der Zugspitze im Jahre 1973 durch Mike Harker ein Tor aufgestoßen, welches einer breiten Interessensgruppe nun den Weg zum freien Fliegen erst überhaupt ermöglichte.

Steinhauser Max sen. war ein Augenzeuge bei den ersten Drachenflugvorführungen im Haidenhoffeld. Seine ersten Berührungen mit dieser neuen Sportart eröffneten für ihn eine neue Dimension. Totale Euphorie und Begeisterung waren ausgebrochen und Max fieberte schon auf seine erste eigene Begegnung mit dem Drachen hin.

Seinen ersten Höhenflug absolvierte Max im Alter von 56 Jahren, er war damals schon einer der ältesten Drachenflieger unter uns. Dieser erste Flug war ein reiner Sturzflug. "Ich wollte einfach nur schnell runter, es war ein ungutes Gefühl. Der Fahrtwind ist mir um die Ohren gesaust und das Segel und Trapez haben nur so geflattert. Ich wollte einfach nur wieder festen Boden unter den Füßen haben."

Bei seinem letzten Flug startete Max vom Thurntaler, flog über die Burg Heinfels hinweg und landete sicher. Er legt besonders Wert darauf, nie einen Unfall in seiner Flieger Karriere gehabt zu haben. Eine notwendige Hüftprothesenoperation unterbrach seine fliegerischen Aktivitäten, aber auch nach nun fast 30 Jahren schwärmt Max noch immer vom Drachenfliegen. "Bevor ich mit dem Gleitschirmfliegen beginne, lerne ich lieber wieder das Drachenfliegen!", diesem Ausspruch ist wohl nichts mehr hinzuzufügen. Mittlerweile hat Max schon 85 Lebensjahre auf dem Rücken und ist nach wie vor voller Vitalität und Tatendrang.

Es dauerte dann noch 2 Jahre bis 1975 die erste Drachenflugvorführung über die Bühne ging, und erst 1 Jahr später, also im Frühjahr des Jahr 1976, begann die Ära des Drachenfliegens in Osttirol so richtig. Mit ersten Startversuchen, die hinter dem Rauchkofel bzw. von der Stieralm aus durchgeführt wurden. Die wirklich regelmäßigen Flüge wurden dann vom Startplatz oberhalb des Zabernig Bauernhofes (Steinmauer) hinweg, aber natürlich auch vom Startplatz unterhalb der Lackenboden Hütte (Zettersfeld) gelegen, bzw. ebenso vom Hochstein aus getätigt.

Es war u.a. auch ein Dipl.-Ing. Meirer Claus, der mit seinen Huber Standard, Baujahr 1973, bei dem am "Turm" noch die Tiroler Flagge befestigt war, vom Zettersfeld geflogen kam. Nicht zu vergessen sind natürlich ein Ing. Vergeiner Odo, Zörer Manfred, Reiser Ekkehard, Ragger Hans, Kleinlercher Viktor, Schupfer Robert und viele andere mehr.

P.S.: Nur wer einmal selbst geflogen ist, kann verstehen wie schön dieses Gefühl der Freiheit wirklich ist, frei wie ein Vogel zu fliegen. Lieber Max, noch viele schöne Jahre in Gesundheit und der Gewissheit, etwas Außergewöhnliches getan zu haben.



01. UNFÄLLE & STÖRUNGEN:

Castelluccio: Am 23. Oktober startete Senfter Lukas mit seinem Paragleiter (Gin Zoom) vom Startplatz in Castelluccio. Beim Versuch eine Hanglandung durchzuführen, kam der Pilot zu Sturz und brach sich den Oberschenkel und diverse Rippen. Nach der Erstversorgung wurde er in das Krankenhaus (Spoleto) eingeliefert und 2 Tage später mit der Rettung in das BKH – Lienz überstellt.

Oberösterreich: Bei einem Versuch mittels Windenschlepp mit einen Hängegleiter zu starten, kam der Pilot in ein Look out. Der Pilot löste dabei aus bisher unerklärlichen Gründen nur ein Seil an der Klinke aus, der Drachen schlug dadurch bedingt mit hoher Fahrt am Boden auf. Der Pilot erlitt dabei lebensgefährliche Verletzungen, denen er 3 Wochen später erlag.

Stanz Mürztal: Am 6. Oktober startete Ebner Manfred mit seinem Hängegleiter zu einem Flug. Kurz nach dem Start brach die Basis (bedingt durch eine Bohrung). Der Hängegleiter klappte zusammen und der Pilot stürzte aus ca. 80 Meter Höhe ab. Er erlitt dabei tödliche Verletzungen.

Sillian: Am 23. Oktober startete ein 49-jähriger deutscher Paragleiterpilot vom Startplatz (Gadein) am Thurntaler. Der Pilot bremste in der Startphase den Schirm zu wenig ein, schoss nach vorne und klappte ein. Dadurch kam er zu Sturz und brach sich dabei den linken Oberarm. Der Verunfallte wurde mit dem Rettungshubschrauber "Alpin 6" aus Zell am See geborgen und in das BKH – Lienz geflogen.

Lienz: Am 11. Dezember startete Kofler Daniel mit seinem Paragleiter (Vulcan) vom Startplatz St.

Mandl zu einem Flug. In Höhe Landeplatz versuchte der Pilot Flugmanöver (Acro) durchzuführen. Bedingt durch nicht vorhersehbare Reaktionen des Schirmes (mehrfach eingetwistet), musste der Pilot das mitgeführte Rettungsgerät auslösen. Der Pilot blieb beim anschl. Abstieg und Aufprall unverletzt.



02. NEBELFLIEGER UND KEIN ENDE IN SICHT

Der Bericht in der Septemerausgabe über die "Nebelflieger" hat für viel Resonanz gesorgt. Es gab viele Anfragen und Stellungnahmen dazu. Da nun die Wintersaison wieder vor der Türe steht und zwangsläufig auch der Nebel wieder in das Land zieht, ist die Thematik Nebelfliegen immer wieder von neuem aktuell und keineswegs etwa gar ad acta gelegt. Ich appelliere hier noch einmal eindringlich an alle, von solchen unzulässigen und zugleich auch verbotenen Flügen unbedingt Abstand zu nehmen. Nicht auszudenken, wenn es hier mal zu einem Zusammenstoß mit einem Rettungshubschrauber oder anderen Luftfahrtteilnehmern kommen sollte.

Im abgelaufenen Jahr 2004 gab es leider wieder eine weitere Zunahme von Solo als auch Tandemunfällen. Was viele unter uns wahrscheinlich nicht wissen, es wird daher im kommenden Jahr zu einer weiteren Erhöhung der Prämien kommen. Auch wird daran gearbeitet bei der Ausbildung nun strengere Maßstäbe für die zukünftigen Tandempiloten Anwärter anzulegen.

Aus diesem Grund wird auch bei Unfällen in der Tandemfliegen ein anderer Maßstab (vor Gericht) angewandt als bei sonstigen Para oder Drachenfliegerunfällen. Ob nun bei Null oder gar Rückenwind gestartet wurde, Nebel oder Nachtflüge absolviert wurden, vor Gewitter und Fronten etc. geflogen wird - ja sogar ohne den erforderlichen Versicherungsschutz bzw. ohne zugelassenen Geräten wird geflogen. Das Repertoire ist schier unbegrenzt, nichtsdestotrotz der Verantwortliche Pilot handelt hier ganz einfach grob Fahrlässig. Und bitte nicht zu vergessen sind neben einer Strafrechtlichen Verurteilung die Zivilrechtlichen Klagen - welche letztendlich bis zum Ruin oder Existenzgefährdung führen können. Da wäre dann noch das andauernd plagende Gewissen mit solch einen zu vermeiden gewesenen Unfall und den nicht mehr zu ändernden Konsequenzen weiter Leben zu müssen.

Hier nun ein weiterer Bericht eines Gastpiloten von seinen Erlebnissen, die sich im September dieses Jahres am Startplatz am Zettersfeld zugetragen haben. Mit der Bitte um entsprechender Kenntnisnahme.

J a, das passiert, wenn ich zur Beisteuerung eines Berichtes angehalten werde, ohne einschränkende Nebelflieger in Lienz: Was soll das?

Der 18. September 2004: Einer der letzten Betriebstage der Lienzer Bergbahn lockt uns nach Osttirol. Doch, schon bei unserer Anreise aus Südtirol, blickten wir fraglich zu dieser zähen Hochnebeldecke. Da der Tag noch jung war, wir sind extra früh aufgestanden, schwang noch die Hoffnung mit, dass die Hochnebeldecke sich auflösen würde und sich so der erhoffte gute Flugtag einstellen würde. Tat sie leider nicht wie wir später wussten. Bei unserer Auffahrt auf das Zettersfeld ließ sich leicht feststellen, dass sie sogar etwa 350 Höhenmeter dick war: Ab der Mittelstation traumhaftes, wolkenloses Wetter. Oben waren wir erst mal vom gebotenen Schauspiel überwältigt:

Unten diese Wolkendecke soweit das Auge reicht, und darüber Traumwetter. Warm, Sonnenschein, idealer Wind zum Starten. Aber: Unter uns eben dieser zähe Brei, definitiv ohne Sicht zum Boden! Jetzt stellte sich die Frage: Sitten wir das aus bis sich die Wolkenschicht auflöst, oder war unsere Entscheidung falsch, heute nach Lienz zu kommen? Fahren wir wieder zurück nach Südtirol?

Während wir darüber redeten, erschien eine muntere Gruppe Flieger auf dem Gipfel. Schnell zeigte sich, dass es sich hier um Tandempiloten eines ansässigen Unternehmens mit ihren Passagieren handelte. Direkt zum Startplatz Steinermandel, Schirme ausgepackt und nach kurzer Zeit lagen drei Teams startbereit. Ich hielt das eher für einen Scherz und habe einige Fotos von den Fliegern geschossen. Mann muss es sich mal vorstellen: Unten diese zähe,

mehrere hundert Meter dicke Wolkenmasse, darüber der strahlend blaue Himmel und dann noch die startbereiten Flieger. Was für ein Bild! Aber nein, das war kein Scherz: Einer nach dem anderen startete sauber in den Flug ohne Bodensicht!

Irgendwo, mittig des Lienzer Talkessels, tauchten sie in die dicke Suppe ein. Tolle Fotos wurden das! Nicht genug damit: Es ging noch weiter! Schließlich hatte man ja mehrere Passagiere: Immer wieder kamen sie mit der Bahn hoch und wiederholten das Spektakel aufs Neue. Dies veranlasste auch einige Soloflieger es ihnen gleichzutun. Die Frage ob mit- oder ohne GPS bzw. Kompass stellt sich für mich nicht. Es war schlichtweg fahrlässig! Was noch viel schlimmer ist:

Die Sogwirkung auf unerfahrene Piloten, die nicht wissen was sie tun: So sehe ich immer noch den ARCUS Piloten, der, obwohl ideale Windverhältnisse am Startplatz herrschten, es erst nach einigen glücklosen Versuchen schafft, mit seinem Schirm in die Luft zu fallen. Ob er wirklich wusste was er da tat?

Wir sind dann schweren Herzens wieder mit der Bahn hinuntergefahren. Mit der Gewissheit, einen guten Flugtag vergeigt zu haben. Aber: Sich nicht zu einer solchen Scheißentscheidung entschlossen zu haben...

Rolf Hoerr



03.

AUSFLUG IN DEN SÜDEN

Ausflug im November und Dezember:

Wenn die meisten unter uns zumindest in dieser Jahreszeit der Arbeit nachgehen, denn es ist schließlich eine Zeit im Jahr (November/ Dezember), wo die meisten unter uns wahrscheinlich nur die Urlaubsplanung für das kommende Jahr anstellen, vollziehen einige Wenige unter uns eine Reise in den Süden.

Doch nicht etwa gar nach Tobago oder anderen ähnlichen Traumzielen mit dementsprechenden Temperaturen, sondern es geht viel einfacher. Unser Ziel war die südlichste Insel von Kroatien: Vis, eine von insgesamt über tausend Inseln, die neben Brac und Hvar direkt vor Split gelegen sind.

Am Samstag, 27. November, ging die Reise los aus Lienz nach Bassano, wo zwei Tage Fliegen angesagt war; zu den gewohnt exzellent Bedingungen. Am Montag ging der Trip dann weiter über Bologna nach Norcia (Umbrien), wo wieder ein Stop eingelegt bzw. übernachtet wurde. Nächsten Tag dann Auffahrt zur Fliegerhochburg nach Castelluccio. Hier erwartete uns dann alles andere als ein Flugwetter - Regen und Sturm. An ein Fliegen war zwar zu denken, aber nicht durchführbar.

Deshalb fuhren wir gleich in Richtung Süden weiter. Viel Regen begleitete uns dabei, und südlich von Rom, an einem Insiderplatz, genannt Sperlonga, direkt am Meer gelegen, sollte Küstensoaring durchgeführt werden. Ein wunderschön Ort, mit einer faszinierender Architektur, die zum Bleiben einlädt. War übrigens ein Insidertipp von Robert. Doch es kommt eben immer anders als man denkt, denn fast sintflutartige Regenfälle erwarteten uns am nächsten Tag. Also wieder weiter gegen Süden; unser Ziel war nun Pompeji und der verschlossene Vulkan Vesuv.

Und tatsächlich, das Wetter besserte sich zunehmend. Die Sonne kam zum Vorschein, aber der Wind legte auch zu und deshalb war wieder Kultur angesagt. Die Ausgrabungen der verschütteten Stadt (Vulkanausbruch Vesuv) waren sicher eines der vielen Highlights bei dieser Reise. Die Stadt wurde damals unter einer sieben Meter dicken Vulkanschicht begraben. Übrigens, die letzte Eruption ereignete sich im Jahre 1944.

Übernachtet wurde am Fuße des zu erst etwas unterschätzten sehr großen Bergmassives, mit Blick auf Neapel. Am nächsten Morgen dann Auffahrt zum Vesuv bei fast wolkenlosem Wetter. Langer Anfahrtsweg mit dem Auto und ebenso ein langer Anstieg zu Fuß bis zum Kraterrand. Imposant war der Blick in die Tiefe des ersten Kraters, denn ein zweiter, viel größerer zeigt einen erst das Ausmaß der Eruption und einmal der Blick auf die Stadt Neapel selbst. An ein Fliegen war auch an diesem Tag wieder nicht zu denken, zu starker Wind herrschte vor und so hieß es wieder den ganzen weiten Weg hinunter.

Dann rauf auf die Autobahn. Nun galt es den ganzen Stiefel von West nach Ost zu durchqueren. Eine wunderschöne Landschaft, riesige fruchtbare Felder, Burgen und Schlösser zogen an uns vorbei, und gegen Abend waren wir schließlich in der Hafenstadt Bari angelangt.

Nun war vorweg geplant mit einer der vielen Fähren nach Split bzw. Dubrovnik zu gelangen, aber angekommen sind wir dann schließlich im Hafen von Durres in Albanien. Es sollte ein Abenteuerurlaub werden und

tatsächlich kam dieser prompt geliefert. Denn alleine die Überfahrt (hoher Wellengang) war speziell für Jakob sichtlich eine Tortur (seekrank); diese Nacht wird ihm sicher lange in Erinnerung bleiben.

Es ist wahrlich eine andere Welt, Albanien, denn hier trifft der Westen (Fortschritt) und die alte Welt (Kommunisten) hart aufeinander. Die Fahrt ins Landesinnere hoch nach Shkoder bis zur Grenze nach Montenegro, säumten wunderschöne Gebirgszüge, die eigentlich alle befliegen werden sollten. Doch es waren noch insgesamt 3 Grenzen zu passieren und man weiss nie, was auf einen zukommt. Vorweg aber nur so viel: Die Hand aufhalten bzw. abkassiert wird nach dem Vorbild der Raubritter (Österreich).

Nach Passierens der albanisch-montenegrinischen Grenze ging es wieder an der Küste entlang bis nach Dubrovnik - eine beeindruckende und auch bekannte Stadt, die sich bereits wieder in Kroatien befindet. Nach einem kurzen Besuch der wunderschönen Altstadt (Prädikat Sehenswert) ging es an der Küstenstrasse weiter bis nach Split. Dabei durchquert man für ca. 10 km die Republik Bosnien Herzegowina, die hier bis an das Meer reicht. Nach erneuter Passkontrolle bei Ein- und Ausreise befindet man sich dann wieder in Kroatien.

In Split angekommen, ebenfalls eine historisch sehenswerte Stadt, die bereits über 1700 Jahre alt ist, mussten wir feststellen, dass außerhalb der Saison der Fährbetrieb zur Insel Vis sehr stark eingeschränkt ist.

So erreichten wir nach einer langen Disco-Nacht in Split erst am nächsten Nachmittag, wieder nach ca. 2,5 Stunden Überfahrt, mit der Fähre die Insel und den Ort Vis. Dort wartete bereits ein Auto, das uns nach Komiza brachte, wo wir im Hotel (Bisevo) Quartier bezogen haben.

Der dort ansässige Verein, allen voran Pino Vojkovic, lud zum Essen ein. Es gab Lammfleisch mit Kartoffel und der dazu notwendigen Alkoholika. Der Wetterbericht zeigte uns zwar über Deutschland ein kräftiges Hoch (Zeus) an, das Schlechtwetter an der Kroatischen Küste zufolge hatte. Also war am nächsten Tag wieder mal Regen zu erwarten und so wurde eine Insel Rundfahrt anberaumt. Angefangen von aufgelassenen U - Boot Stützpunkten über in Felsen getriebene Geschützstellungen bis hin zu unterirdischen Stollensystemen, die in den 50er Jahren unter Marshall Tito errichtet wurden, gab es viel zu sehen. Nicht zu vergessen sind die kulinarischen Highlights! Interessant auch die Tatsache, dass der größte Teil der Bevölkerung abgewandert ist; ca. 25.000 davon leben in San Pedro, einer Stadt in Kalifornien.

Am Montag, 6. Dezember, wurde dann das grosse Fest des Heiligen Nikolaus mit Umzug angesehen, zu dem auch eigens der kroatische Staatspräsident Stipe Mesic angereist kam. Übrigens soll der Heilige Nikolaus der Schutzpatron der Fischer und Seeleute, aber auch der dort ansässigen Paragleiterpiloten sein. Nach einer Messe mit anschl. Prozession wurde ein Fischerboot, mit dem ein Taucher verunglückt war, voll bestückt mit Brennholz vor der Kirche, die sich auf einer Anhöhe befindet, angezündet. Über 1000 Zuschauer reisten an, um dieses einmalige Erlebnis live mit erleben zu können; wir waren ebenfalls dabei.

Mit Dr. Meniga Alan hatten bzw. haben wir auch in Zukunft einen wertvollen Ansprechpartner (Dolmetscher), der auch als Kenner der Insel auftrat und uns die Insiderplätze bereitwillig zeigte. Alan betreibt auf der Insel ein kleines Reisebüro (Alternatura). Für alle Interessierten unter uns: Alan ist euch gerne behilflich bei der Urlaubsplanung, schaut einfach mal auf die Webseite von www.alternatura.hr rein.

Möchte mich auf diesem Wege bei Alan für die entgegengebrachte Gastfreundschaft recht herzlich bedanken. Zusammenfassend kann gesagt werden: Viel erlebt, sehr gute Stimmung, kulturelle und kulinarische Highlights.

Die Rückreise von Split erfolgte nun über die erst neu errichtete bzw. fast fertiggestellte Autobahn, die nun direkt von Split bis nach Zagreb führt. Dann ging es weiter über Laibach zum Karawankentunnel nach Lienz.

Auch wenn das Wetter nicht so mitspielte und die Flugerlebnisse zum Wünschen übrig ließen, war dieser Ausflug dennoch eine enorme Bereicherung: Und Einige von uns kommen sicher wieder zurück!

**Nur wer seine Träume lebt,
kann seine Sehnsucht stillen!**

Nachruf Manfred Ebner: Liebe Fliegerkameraden!

Tief betroffen mussten wir erfahren, dass Ebner Manfred im Alter von 35 Jahren auf tragische Weise bei einem Flugunfall zu Tode gekommen ist. Mandi war seit den Anfängen der mot. Hängegleiterfliegerei dabei. Er war bei fast jedem mot. HG Treffen, um gemeinsam mit uns seinen Lieblingssport auszuüben. Mandi brachte stets gute Stimmung mit und war durch seine positive, liebenswerte und hilfsbereite Art sehr beliebt.

Gerne erinnern wir uns auch an das letzte Treffen in Stanz, das er mit seiner Frau Martina vorbildlich organisiert hat. So konnten wir ein Wochenende verbringen, das sicher allen unvergesslich bleiben wird. Es sollte der Auftakt für eine ganze Reihe von weiteren Treffen sein. Durch sein Engagement hat Mandi uns auch bestärkt weiter zu machen und somit einen wertvollen Beitrag für uns alle geleistet.

In unseren Herzen wird er stets mit uns fliegen und unvergesslich bleiben.

Für die ARGE MHP

Karl Taurer



04. KIRCHTAGSFLOIGN:

Cumulus Club Sexten: Am 2. Oktober lud der ortsansässige Drachen- und Gleitschirmfliegerclub zum jährlichen Abschlussfliegen, zur Preisverleihung (Südtirol Cup) und, nicht zu vergessen, dem am Abend stattfindenden Ball ein. Nun zu den Drachenfliegern: Diese "Spezies" gibt es scheinbar in Sexten fast gar nicht mehr, sondern nur mehr Paragleiterpiloten.

Insgesamt kamen an die 30 Piloten zusammen, um bei schönem Herbstwetter noch ein wenig Thermik zu schnuppern. Dass es nach dem Start gleich zur Sache ging, und das mit teilweise 7 bis 8 Meter Steigen, verbunden mit halbseitigen Kollabierern, hat einige Piloten sichtlich überrascht.

Im Aufwindbart am Helmhaus ging's dann vorbei, denn Basis war angesagt. Obwohl erst um 15 Uhr gestartet wurde, ging es wie im Fahrstuhl nach oben. Dann Talquerung Richtung Drei Zinnen, wo laminarer Aufwind mit maximal 1 bis 2 Meter wartete. Dazu ein perfektes Panorama. Schon kommt der erste Schatten zum Landeplatz und ich entschlief mich zum Landen.

Die Piloten sitzen oder stehen schon an der Bar bei Bier und Gulaschsuppe und warten geduldig auf die angekündigte Preisverteilung. Es ist eine kleine Familie, die sich hier immer wieder und das über die Jahre trifft. Die Sillianer Drachenflieger waren mit fast allen ihren Piloten sehr stark vertreten. Reichegger Karl war genau so anwesend wie ein Paragleiterpilot aus dem Sarntal, der sein Acroprogramm zum Besten gab. Übrigens ein richtiger Patriot, denn sein Schirm trug in der Mitte den Tiroler Adler.

Am Abend war dann der Cumulus Ball anberaumt, der als wirkliches Highlight unter den Fliegern gilt. Schließlich wird hier auch die Siegerehrung des Südtirol Cups durchgeführt.



05. EIN JAHR IST SCHON WIEDER VORÜBER

Initiativen 2004: Wie heißt es doch so schön: "Kinder, wie schnell doch die Zeit vergeht". Es ist nicht zu glauben, aber ein Jahr ist wieder vorüber. Viel wurde getan bzw. ist noch zu tun. Doch an erster Stelle steht die Aufrechterhaltung des Start- und Landeplatzes für unsere Piloten. Gerade die Vorfälle um die Schließung des Startplatz Kollnig zeigen, wie wichtig hier Verhandlungsgeschick ist. Was würden wohl unsere Piloten dazu sagen, wenn es plötzlich keine Start- oder Landeplätze mehr geben würde - nicht auszudenken.

So wurden z.B. am Landplatz wieder Verbesserungen durchgeführt, um das Wohlbefinden unserer Piloten und Gastflieger weiter zu gewährleisten. Auch für das kommende Jahr ist wieder viel geplant und dazu braucht es natürlich auch wieder deine Unterstützung!

Bei allen Freunden und langjährigen Unterstützern will ich mich auf diesem Wege recht herzlich dafür bedanken. Nur durch deinen Weitblick und deine Loyalität ist es mir möglich, die gesamte Infrastruktur mit all dem Drumherum weiter am Leben zu halten. Dafür nochmals allen ein recht herzliches „Vergelt's Gott“. Auch für das kommende Jahr bitte ich deshalb wieder um das Vertrauen und um deine tatkräftige Unterstützung.

Dazu liegt in dieser Ausgabe ein Erlagschein bei, mit der Bitte, um eine gelegentliche Überweisung.

Doch es gibt auch sogenannte Trittbrettfahrer, die es einfach als eine Selbstverständlichkeit betrachten, die mit viel Mühe, Arbeit und Einsatz erhaltenden Einrichtungen zu nutzen.

Ich appelliere hier erneut an die Vernunft dieser Personen, mal ein wenig in sich zu kehren. Hier wird eine mehr als liberal gehandhabte „Fliegerinfrastruktureinrichtung“ genutzt, ohne sich Gedanken darüber zu machen, wie viel Arbeit und Kosten sich dahinter verbergen. Möchte diesen Personen erneut wieder Folgendes zum Nachdenken geben. Ich bin der Meinung, dass es nicht unbedingt notwendig ist, immer mit Verboten, Verwarnungen oder Vorschriften etc. jemanden zu konfrontieren. Lernt ganz einfach mit den erlangten Freiheiten bzw. Gegeben- und Gepflogenheiten umzugehen. Wir können nur gemeinsam diesen Weg beschreiten, denn die Gruppe der Drachen- und Paragleiterpiloten in unserer Gesellschaft ist viel zu klein!

Fehlendes Lobbying, Neid und Missgunst, Eigenbrödelei, Kirchturmdenken und nicht zuletzt fehlender Weitblick bzw. der Mut gemeinsam neue Wege zu beschreiten, ist es letztendlich dies zu zuschreiben bzw. zu verdanken.

„Das Einzige, was die Menschheit zu retten vermag, ist der Weg der Zusammenarbeit, und diese fängt im Herzen eines jeden Einzelnen an!“



06. FLUGSCHUL-LEHERERFORTBILDUNGSKURS:

Fluglehrerfortbildungskurs für Mot. HG + PG bzw. Windenschlepp:

Nach Inkrafttretens der ZLPV mit September 2004 kommen nun auch einige Neuerungen für die Drachen- und Gleitschirmfliegerei zu.

So werden zum Beispiel die zukünftigen Ausbildungsnachweise nun Hänge- bzw. Paragleiterscheine heißen (früher Sonderpilotenschein). Doch der eigentliche Durchbruch schlechthin ist nun die Legalisierung der Fußstartfähigen Motorisierten Hänge- und Paragleiter bzw. des Windenschlepps in Österreich.

Um die Voraussetzungen für die dafür notwendige Umsetzung zu schaffen, wurden die Aufgaben in drei Teilbereiche aufgliedert. Für den gesamten Bereich des Windenschlepps zuständig war Ecker Hans von der Flugschule Kilb vom ÖaEC.

Der Bereich Mot. HG + PG wurde gesplittet: Für die Zulassung der Motoren und Geräte war Villinger Markus zuständig. Bei den regelmäßigen Überprüfungen ist dann Blaim Wolfgang der Ansprechpartner. Den Bereich Flugschulen, Ausbildung und Geländeerweiterungen bzw. Neuzulassungen hat meine Wenigkeit übernommen. Pressearbeit und Public Relation leitet Taurer Karl und Sellner Gerhard. Der Vorsitzende der ARGE und Koordinator in allen Belangen ist Stocker Willibald.

So wurde bereits am Wochenende 13. und 14. November ein erster Fortbildungskurs in Theorie und Praxis für alle HG + PG - Fluglehrer in Lienz abgehalten. Die überaus große Teilnehmerzahl zeigte auf, wie stark das Interesse der Flugschulbetreiber und Fluglehrer an der Erweiterung ihres Ausbildungssegmentes um den Bereich Windenschlepp bzw. der Motorisierten Fliegerei ist. Auch der Generalsekretär des ÖAEC, Sepp H. Schlager, ließ es sich nicht nehmen und stattete der Veranstaltung kurzfristig einen Besuch ab, um sich persönlich über die Fortschritte zu informieren.

Wenn die Übergabeverordnung planmäßig Anfang Jänner von der ACG zum ÖaeC über die Bühne geht, steht einer Zulassung der Systeme in Österreich nichts mehr im Wege. Womit dann im Frühjahr 2005 mit der regulären Ausbildung begonnen werden kann (ohne Gewähr). Wer mehr Informationen dazu will, geht einfach auf folgende Internetseiten:

<http://www.members.aon.at/arge-hhm>

oder

www.members.aon.at/mot_hgpg



07. BEGINN EINER NEUEN ÄRA IM FLUGSPORT

Mot. HG + PG Treffen in Lienz:

An und für sich ist die Idee ja nicht unbedingt neu, Hänge- bzw. Paragleiter mit einen Hilfsmotor auszustatten. Doch die Enthusiasten (Pioniere), die solche Minimal-Motorisierungen vornahmen, waren lange Zeit eine Randgruppe in der Randgruppe des Flugsportes. Doch dank des unermüdlichen Einsatzes und der Faszination des freien und vor allem unabhängigen Fliegens (kein Flugplatzzwang), sind wir nun soweit, dass auch diese Art des Fliegens seinen festen Platz im Flugsport gefunden hat.

Speziell in thermisch ruhigen Zeiten bzw. in Gegenden ohne Gebirge etc. in die Luft zukommen, das ermöglicht nun die Gruppe der Fusstartfähigen Hänge- und Paragleiter. Hier handelt es sich aber um keine UL's = Ultralights, sondern ausnahmslos um Fluggeräte, die durch "Fußstart" in die Luft kommen.

Vom 24 bis 26. Oktober gab es deshalb in Lienz erneut wieder ein Treffen der Mot. HG + PG. Der Einladung folgten über 20 Drachen- und Paragleiterpiloten mit Hilfsmotor. Nach der nun erfolgten Legalisierung, sprich mit dem Inkrafttreten des Gesetzes am 15. September dieses Jahres, war dieses Treffen wahrlich ein geschichtsträchtiges Ereignis. Ein richtiger Meilenstein für den Flugsportes in Österreich, der darüber hinaus durch den Besuch des Präsidenten des Österr. Aero Clubs und NA Ing. Roppert dementsprechend aufgewertet wurde. Auch das Wetter war wieder feinste Sahne. Die Temperaturen stiegen trotz der Jahreszeit Herbst (Ende Oktober) auf über 20 Grad, und Sommergefühle kamen am Landeplatz auf.

Die verschiedensten Systeme waren hier wieder anzutreffen und es war ein kräftiges Lebenszeichen, das unsere Szene hier von sich gab. Bereits am Samstag trafen die ersten Piloten ein. In den darauffolgenden 4 Tagen war ein einzigartiges kunterbuntes Treiben (Flair) am Landeplatz zu sehen bzw. zu verspüren. An- und Abflüge der verschiedensten Systeme über weidende Kühe hinweg, die den Flugbetrieb um sich herum überhaupt nicht wahrnahmen. Ebenso das Einlanden von motorlosen Drachen- und Paragleitern, dazwischen spazieren wieder Fußgänger über die Felder und Reiter auf ihren Pferden passieren den Landeplatz. Dann die vielen Autos, der Parkplatz quoll total über – manchmal kamen in mir bange Minuten auf – doch der Glaube, dass auf unsere Piloten sehr wohl Verlass ist, bestätigte wieder die Tatsache, dass nicht Vorschriften und Reglements zum Erfolg führen, sondern konstruktive Gespräche und der Appell an die Vernunft jedes einzelnen Piloten.

Mit dabei war ein Klug Erich aus Fohnsdorf. Er flog mit einen Saphir von Bautek, angetrieben vom System "Schwarze Minimum", das in punkto Lärm wirklich punkten konnte. Zichtl Klaus (Fluglehrer) kam mit einen Eigenbau nach Lienz und zeigte den Anwesenden an einem eigens dafür mitgebrachten Prüfstand, wie viel "Kraft" hier vorhanden ist.

Walter Holzmüller (Nova Testpilot), demonstrierte, wie man ein Fahrrad in die Luft bringen kann. Sein "Fly Bike" zog viele Blicke an, und nebenbei zeigte Walter einen fußstartfähigen Paragleitertandemflug; als Passagier fungierte kein geringerer der vierfache Weltmeister im Drachenfliegen, Ruhmer Manfred (26). Laufen war angesagt, und wer kann das wohl besser als die beiden!!!

Manfred ist ein wirkliches Phänomen in der Drachen-, und nun auch Mot. HG und PG-Szene. Es ist die Gunst der Stunde, dass sich Manfred begeistert mit der motorisierten Szene identifiziert und nun auch damit auseinandersetzt.

Dann nicht zu vergessen unser Staatsmeister Zafosnik Elmar (System Nagl), gesichtet wurde unter anderen auch ein Nössler Klaus von der Flugschule Wolfsberg (Fly Products) , ein Madlener Ewald, Feuchtenhofer Alex, Starrefeld Bob und viele andere.

Am Abend gab es dann ein Stell-Dich-Ein im Hotel Sonne, wo alle Piloten mit den News aus vorderster Front versorgt wurden. Vorgetragen haben unsere Bereichsleiter Stocker Willibald und Taurer Karl. In einer Gedenkminute wurde an unseren Fliegerfreund Ebner Manfred gedacht, der am 6. Oktober in der Ausübung seines Sportes ums Leben kam.

Um die Start- bzw. Flugbewegungen nicht zu sehr auf den Landeplatz in der Postleite zu konzentrieren (Lärmentwicklung), wurden am Sonntag die Starts vom Fluggelände in Oberdrauburg aus, und am Montag vom Flugplatz in Nikolsdorf aus durchgeführt. Gelandet wurde großteils aber am Landeplatz in der Postleite; im Leerlauf mit und ohne laufenden Motor.

Nicht vergessen möchte ich das Verständnis und Entgegenkommen der Grundeigentümer und Anrainern: Hier gebührt vor allem Unterluggauer Ludwig, Oberhuber Hannes, Fam. Santer, dem Flugplatz Nikolsdorf und allen Nachbarn Dank.

Möchte mich auch bei allen Piloten für ihr Erscheinen bedanken, und dass dieses Treffen ohne Unfall bzw. einer Störung verlaufen ist. Das nächste Meeting wird nächsten Mai in Freistadt (Flugplatz) stattfinden.



08. PARAGLEITEN IN AFGAHNISTAN

Schnupperkurse und Höhenflüge in Kabul:

Hier handelt es sich nicht etwa um einen Faschingsscherz, sondern um einen Beitrag, der helfen soll, den Frieden in diesem Land weiter herzustellen. Und dazu braucht es eben nicht nur eine militärische Eingreiftruppe. Es ist viel einfacher, die dortige Bevölkerung glücklich zu stimmen.

Die Fa. **Skyward** war der Organisator und Initiator für diese Unternehmung. Dazu eingeladen hatte Ernst Eugen Stiebritz, der Chef von Skyward und dem nationalen Olympischen Komitees von Afghanistan, den Boss der Bodenlosen, Robert Klusacek, und einen seiner Freunde aus Aachen, Claus Reschke. An und für sich sollte der DHV einen Fluglehrer für diese Aktion bereit stellen. Doch dieser sagte durch Karl Slezak vorzeitig ab, weil der DHV nicht die Flugkosten (€ 852.-) des Lehrers hat übernehmen können.

Auf Einladung des Attache Jens Engelhardt, der schon länger in Kabul für die EU arbeitet, und ein Freund von Stiebritz, kam dieses Event überhaupt erst zustande.

Das Fluggelände befand sich außerhalb von Kabul mit einem Höhenunterschied von 300 Meter. Das Gelände ist karg, sehr steinig, sandig, wenig grün, denn es hat hier schon seit vielen Jahren nicht mehr geregnet. Landrover mit Overdrive waren die einzigen Fahrzeuge, die diese extremen unbefestigten Schotterstrassen zum Startplatz hoch bezwangen!

Insgesamt waren fünf Schirme im Einsatz, 14 Tage lang wurden Tandemflüge mit Einheimischen, Diplomaten und anderen Personen durchgeführt. Die Begeisterung der Bevölkerung kannte kaum Grenzen, letztendlich konnten aber drei Afghanen in die Luft gebracht werden und Ihren ersten Alleinflug erfolgreichen abschließen.

Das Interesse war enorm, und das nicht nur bei der heimischen Bevölkerung, sondern auch bei der herbei geeilten Presse, Rundfunk und Fernsehvertretern. Reuters z.B. verbreitet diese Aktion weltweit. Der dabei gegründete Gleitschirmclub im Nationalen Olympischen Komitee wird nun in Zukunft durch eine Patenschaft des Münchner Clubs unterstützt und beraten, auch die Ausbildung wurde weiter in Angriff genommen. Beweis: am 27.10.04 fährt eine zweite Gruppe nach Kabul, um die angefangene Arbeit und Ausbildung fortzuführen. Außerdem wird in diesem Zusammenhang auch ein Sicherheitstraining in Islamabad/Pakistan für die dort aktiven Piloten veranstaltet.

Die Flugmonate ziehen sich von Oktober bis März; Hier kann auch thermisch den ganzen Tag über geflogen werden. Den Sommer über sind die Bedingungen nicht ideal - starker Wind, speziell am Tag; deshalb empfiehlt es sich am Morgen oder am Abend zu starten. Zur Sicherheit - bis maximal 30 km vor Kabul gibt es laut Kenner keinen wie immer gearteten Terror und sobald die einheimischen Leute bemerken, dass jemand "Deutsch" spricht, öffnen sie Tür und Tor.

P.S.: Übrigens: die "Bodenlosen" sind in München der größte Paragleiter Club.

Ernst E. S.



09. WORÜBER MAN SPRICHT

Mein zweiter Geburtstag

Vorgeschichte: Am 5. Oktober 2004 musste ich etwas enttäuscht und total durchnässt nach zwei Stunden Kampf gegen den zu starken Wind am Dachsteingletscher wieder mit der Gondel hinunterfahren. (Dies passierte mir in meiner 15-jährigen Gleitschirmflaufbahn erst das zweite Mal.) Daher war am nächsten Tag "Schirm trocken Fliegen" angesagt.

Oktober: Ich fahre auf den Hirschwaldstein (ein kleiner Berg nördlich von Micheldorf in OÖ). Der dortige Startplatz ist sehr steil und war vom nächtlichen Regen etwas rutschig; nach dem die Leinen sortieren startete ich meinen Ozone Vulcan L ohne Probleme und landete nach ca. 10 Minuten 500 m tiefer am Landeplatz. Es gesellten sich sofort ein paar örtliche Kollegen zu uns und wir fuhren nochmals hinauf. Nachdem ich ja schon geflogen bin, ließ ich den anderen den Vortritt und startete als Letzter. Der Wind schlief total ein. Ich legte den Schirm aus, das Gurtzeug an und startete automatisch; beim Starten wunderte ich mich noch, dass ich keinen deutlichen Gurtzeugdruck verspürte, obwohl der Schirm schon in die Luft abgehoben hatte. Nach ein paar Sekunden wusste ich warum – das Gurtzeug rutschte mir bis zum Hals herauf; ich konnte mich gerade noch an den Seitengurten meines Perche-Gurtzeuges festhalten und der Frontcontainer meines Cut away -Rettungsschirmes drückte hart gegen mein Knie!

Ich hatte vergessen beide Beinschlaufen zu schließen und drohte durchzufallen!

Sofort schoss mir ein Unfallbericht eines Tandempassagiers in Salzburg vor ca. drei Jahren durch den Kopf, dem dasselbe passiert war. Er hatte sich nur ca. eine Minute festhalten gekonnt und war dann in den Tod gestürzt. In dieser Todesangst rief ich JESUS um Hilfe an, denn mein Flug in rund 70 Metern Höhe über einen Wald und Wiese würde länger als eine Minute wenn überhaupt dauern!

Wie durch ein Wunder konnte ich mich mit meiner 3-Punkt-Aufhängung ca. drei Minuten halten und auf einer großen Wiese 200 Meter tiefer schwer geschockt, aber soweit unverletzt notlanden. Diese drei Minuten Todesangst möchte ich niemanden wünschen!

Fazit:

1. **Auch nach 15 Jahren Fliegen ist man nach wie vor höchst fehleranfällig und verwundbar;**
2. **Ich wich von meiner Standardroutine (zuerst das Gurtzeug anlegen und dann den Schirm auslegen) ab!**
3. **Ich werde zukünftig den Vorflugcheck aufsagen wie ein Flugschüler am ersten Tag, auch wenn es vielleicht idiotisch wirkt.**
4. **Dass ich jetzt noch lebe, verdanke ich einzig und allein JESUS**

Edmund M.

Diese Einladung eines Kärntner Gleitschirmfliegervereines wurde mir mit der Bitte um Veröffentlichung zugespielt.

Liebe Gleitschirmflieger,

in Kooperation zwischen der Flugschule des 1.KDFCs, dem Skyclub Austria und dem Österr. Aeroclub LV-Kärnten findet am Freitag den 5. November 2004 um 19:00 Uhr (ab 18:00 Uhr Szenetreff, Smalltalk,...) im Seehotel Hafnersee, Plescherken 5, 9074 Keutschach <http://www.sotour.at/Hafnersee/Anfahrtsplan.php>

eine Fortbildungsveranstaltung "Extremsituationen mit Schwerpunkt Einklapper" - Gefahr für jeden Gleitschirmflieger - statt. Weiters gibt es auch noch was über Groundhandling zu erfahren und zwei spannende Filme zu sehen.

Vortragender ist Walter Schrempf vom Professional Safety Trainingscenter – Dachstein / Krippenstein / Hallstättersee (einziges DHV u. OeAeC anerkanntes Sicherheitstraining).

Unter der Anleitung von Walter Schrempf wurden seit 1989 über 60.000 extreme Flugzustände erfolgreich und unfallfrei ein- und ausgeleitet. Walter Schrempf gilt als einer der erfahrensten Fluglehrer und Sicherheitstrainer der Gegenwart. Sein Unterricht hat Humor, ist klar, einfach und unmissverständlich.

Im Sinne der persönlichen Sicherheit und im Sinne der Kameradschaftspflege der Kärntner Paragleiter ersuche ich diese Gelegenheit zu nutzen und an dieser Fortbildungsveranstaltung teilzunehmen. Bitte auch die nicht per Email erreichbaren Piloten über diese Veranstaltung zu informieren. Der Eintritt ist frei.

10. KLATSCH UND TRATSCH AM LANDEPLATZ



Wußtet ihr schon, dass ...

- am 8. November dieses Jahres **Steffl Georg** aus Übersee am Chiemsee, ein Drachenflugpionier der ersten Stunde, an einem Herzinfarkt verstorben ist? Er war mit Leib und Seele dem Drachenflugsport verschrieben, selbst als das Gleitschirmfliegen boomte blieb "Georg" der Drachenfliegerei treu.
- Werner Brunner am 2. Oktober zu lange auf der Debantkante den Hang polierte und deshalb beim Landeanflug zu kurz kam? Bei der durchgeführten Außenlandung wurde Werner von weidenden "Rindviechern" buchstäblich frontal attackiert. Nur durch das sofortige Schutzsuchen hinter einem in der Nähe befindlichen Hochspannungsmasten, bewahrte ihn vor einem Angriff der Tiere. Das Schockerlebnis stand ihm noch lange ins Gesicht geschrieben.
- die Fa. Icaro Vertrieb für Deutschland und Österreich Anfang Oktober umgezogen ist? Das neue Areal kann sich sehen lassen: neue grosse Halle, mit viel Licht, Landeplatz direkt vor der Werkshalle.
- in der Marmolata bereits über acht Hubschrauberbergungen von Paragleiterpiloten durchgeführt werden mussten? Die Unfallzahlen im Grossraum Sella Areal (Canazei) sind erschreckend, wie von einheimischen Piloten zu erfahren war.
- die Modellflieger in Lienz ab 2005 nur mehr an 5 ausgewählten Tagen im Jahr mit Motormaschinen fliegen dürfen? In Oberdrauburg wurde nun ein Ausweichplatz dafür bereit gestellt. Übrigens: Die Elektroflieger bleiben weiterhin am alt eingesessenen Platz.
- am 16. Oktober erneut ein zweistrahliges Düsenjet in nur 400 Meter Höhe eine Talbodenrunde drehte?
- am 23. Oktober einige Aineter Piloten nach Bramberg (Flugschule Voithofer) aufbrachen, um bei einem Flug vom dortigen Übungshang in geringer Höhe den Rettungsschirm zu werfen?
- am 23. Oktober bei traumhaften Flugbedingungen oberhalb des Hochstadel Hauses gestartet wurde? Mit dabei Kofler Armin, Kofler Daniel und meine Wenigkeit. Direttissima ging es dann zum Golfplatz, wo gerade das Herbstabschlussturnier stattfand. Als Aufgabe galt es drei Gutscheine einzufliegen, die an die dort spielenden Golfer

zu übergeben waren. Ein toller "Gag", der wieder zeigt, dass sich Golf und Fliegen sehr wohl miteinander verbinden lassen.

- Walder Leo, ein begnadeter Paragleiterpilot aus Sillian, nicht nur in der Luft eine exzellente Figur macht? Er ist auch ein Top-Tennispieler.
- Ausserhofer Karl Heinz Obmann des Falken Clubs (Sand in Taufers) sein 30-jähriges Fliegerjubiläum feierte?
- im Raum Wolfsberg (Kärnten) schon erste Beschwerden im Bezug auf illegales Motorisiertes Fliegen mit Para- bzw. Hängegleiter gab?
- in der Österreichischen Unfallstatistik für HG + PG es offiziell nur zwei Tödliche Unfälle gibt? Die Experten fragen sich nun tatsächlich und das ernsthaft, wo nur die restlichen 7 verblieben sind!
- in Sand in Taufers der ortsansässige Verein (Falken Club Ahrntal) ein "Little Hawaii" geschaffen hat?
- ab dem Jahr 2005 der ÖaEC für alle Jugendlichen, die einen Sonderpilotenschein erwerben, bis zum vollendeten 19. Lebensjahr € 150.- ausschüttet? Voraussetzung ist eine ÖaEC Mitgliedschaft (Beitrag € 8.- pro Jahr)
- im Jahr 2007 erstmalig die Paragleiter WM in Greifenburg stattfinden soll? Ein diesbezüglicher Antrag wurde anlässlich einer FAI – Sitzung, die in Guatemala am 27. November stattfand, vereinbart. Mit dabei war der Bundessektionsleiter Siess Herbert und Sattlegger Wolfgang, der fliegende Wirt von der Emberger Alm.
- über die Hälfte der Sportförderung durch die Stadtgemeinde Lienz (rund € 70.000.-) ausnahmslos den beiden Fußballvereinen zukommt? Zu erwähnen, wo da der Drachen- und Gleitschirmsport bei der Subventionierung der Stadt bleibt, erübrigt sich wohl!
- die allseits beliebten Rundflüge über, oder besser gesagt gleich direkt zwischen den 3 Zinnen hindurch nun der Vergangenheit angehören? Seit geraumer Zeit ist nun ein Mindestabstand von 500 Meter einzuhalten. Wie zu erfahren war, soll es auch schon Anzeigen gegeben haben. (Werde darüber noch ausführlich berichten.)
- am 27. November im Hotel Sunshine in der Gemeinde Berg die Siegerehrung der Österr. Liga Hänge- und Paragleiten der Österr. Streckenflugstaatsmeisterschaft (HG + PG) und Online Contest des Jahres 2004 stattfand? Eingeladen dazu hat der Oberdrautaler Flugsportclub unter der Leitung von Sattlegger Wolfgang.
- am 17. November eine große Übersichtstafel (Photo Draufsicht) des gesamten Landeplatzareals montiert wurde? Daraus können wichtige Hinweise entnommen werden wie. z. B. Rot Kreuz Kasten, Parkplatz, diverse Landevolten, Hindernisse, Zufahrtswege etc. Ein Dank ergeht hier an Tom für die professionelle und prompt erledigte Arbeit.
- die heurige Wintersaison der Lienzer Bergbahnen bereits am 27. November mit der Beförderung begann. Der offizielle Winterstart erfolgte dann am 8. Dezember. Ebenfalls wurde mit dem Bau eines Funparkes, der sich direkt hinter unserem Startplatz befindet, begonnen. Mehr dazu findet Ihr unter folgender Internetadresse: www.sunsitepark.com oder direkt bei Herrn Edlinger Robert 0664 – 23 10 998
- unsere Flieger über die Winterzeit hinweg sehr viel unterwegs sind. Einen Kofler Armin mit Freundin zieht es z.B. nach Australien, eine Oberwasserlechner Daniela nach Südafrika und Namibia, einen Oberrainer Thomas nach Hawaii und Kofler Daniel z.B. wiederum nach Südamerika. Hainzer Claus und Schusterritsch Sigi sind z. B. in dieser Zeit im Outback anzutreffen.
- am 3. November der Rettungshubschrauber trotz geschlossener Nebeldecke, sich mitten über der Stadt vorsichtig und sehr langsam einen Weg nach unten (Krankenhaus) suchte?



11. TERMINE UND EREIGNISSE:

Silvester Abschluss Fliegen (Para + Delta)

31. Dezember 2004 (Landeplatz)

Snow Fighter (Para)

12. Feber 2005 (Lienz)

Bregenzer Wald Cup (Para)
28 bis 30. Jänner 2005 (Bezau)

Emberger Alm Cup (Para & Delta)
15. und 16. April 2005 (Greifenburg)

Starrflügel Bewerb (Delta)
1. Juli Woche 2005 (Greifenburg)

AERO (Para & Delta)
21. bis 24. April 2005 (Friedrichshafen)



12. EINFACH ZUM NACHDENKEN

Schwarze Schafe in der Szene:

An und für sich gibt es in der Flugschulszene "fast" keine Probleme – denn jeder weiss, was er zu tun hat und wo seine Grenzen liegen. Denn über die Jahre hinweg spielt sich eben alles mehr oder minder ein. Mit ein paar Ausnahmen, also sogenannten Unverbesserlichen oder besser gesagt schwarzen Schafen.

Hier eine Stellungnahme dazu von Fischer Gerhard, Flugschulbetreiber in Treffling (Spittal a. d. Drau).

Am 26. Juni weilte die Flugschule Blue Sky aus Sillian mit Piloten am Fluggelände am Tschiernock der dort ansässigen Flugschule. So gibt es Vereinbarungen (Regeln), dass in Geländen von Flugschulen nur mit vorher erteilter Erlaubnis des dort ansässigen Betreibers geflogen werden darf. Diese Regelung gilt auch für gewerbliche Gleitschirmreisen, Fortgeschrittenenkursen etc. So wurde ganz einfach munter darauf losgeflogen. Frei nach dem Motto: dahoam is dahoam!

Auf die bescheidene Anfrage des ansässigen Flugschulbetreibers hin, kam prompt und sehr wohl berechnend zugleich die Antwort: " Tut mir leid, wird sicher nicht mehr vorkommen", und verschwand sogleich wieder. So ein Verhalten ist provokant und sicherlich nicht fördernd im täglichen Zusammenleben der Flugschulen untereinander.

Weiteres Detail am Rande:

Eine deutsche Paragleiterpilotin, die sich zum selben Zeitpunkt ebenfalls am dort ansässigen Fluggelände aufhielt, beabsichtigte in der ortsansässigen Flugschule ihren SOPI - Schein zu verlängern. Da aber der SOPI bereits abgelaufen ist, war eine Nachschulung, wie es der Lehrplan vorschreibt, angesetzt. Die Pilotin willigte ein und absolvierte daraufhin ihren ersten Flug, doch zugleich kam dann auch die Ernüchterung. Die zur selben Zeit anwesende Flugschule aus Sillian nahm sprichwörtlich hier die Arbeit ab.

Ich fliege ja eh die ganze Zeit in Sillian und dort wird das einfacher für mich gehandhabt als hier und verschwand ganz einfach ohne Kommentar. Eine ungute Geschichte, die wieder mal zeigen soll, dass Spielregeln dazu da sind – diese auch einzuhalten.

Fischer Gerhard

Neu es aus der Fliegerhochburg Bassano: Anlässlich unserer alljährlichen Visite dorthin, die immer im Monat November stattfindet, gab es heuer einige Veränderungen zu verzeichnen. Vorweg, geblieben sind die Feiern und Gedenken an das Ende des 1. Weltkrieges und der Kapitulation der KK - Monarchie (4. November 1918) und die fast immer dort anzufindenden perfekten Flugbedingungen.

Die Zufahrt zur Locanda dalla Silvia ist nun kurz vor dem Gasthof von Westen kommend zu einer Einbahn geworden. Also wer vom Landeplatz aus kommt - vorher rechts abbiegen und dann südlich davon umfahren. Übrigens, Silvia hat große Ausbaupläne vor, so wurde z. B. ein Wintergarten im Eingangsbereich errichtet, der den Parkplatz davor nun aber halbiert.

Doch die Sensation schlechthin ist wohl die Errichtung eines großen Appartementhauses (Garden Relais) mit ca. 32 Wohnungseinheiten und einer ebenfalls im Komplex integrierten Pizzeria alles situiert direkt am Landeplatz (Drachenflieger). Der Neubau wurde bereits Ende November fertiggestellt und ist sicher eine Augenweide. Und

nicht zu vergessen ist natürlich die exzellente Küche, der zumindest für mich einer der Hauptbeweggründe ist, überhaupt dorthin zu fahren.

Es gibt dazu auch eine große Einweihungsfeier, welche im Monat Jänner stattfinden wird. Mehr Infos dazu direkt bei der Locanda dalla Silvia Tel. 0039 - 0423 - 910 858 oder www.gardenrelais.it

Die Auffahrt mit dem Auto zum Startplatz Col de Serrai kostet € 5.-, die Auffahrt zum Grappa € 10.-. Die Flugbedingungen waren wie immer super.

Neuigkeiten vom Zettlersfeld: Die Saison startete mit 8. Dezember und die Bergbahn bringt es nach so vielen Jahren noch immer nicht auf die Reihe, den Startplatz wie vereinbart anzuplanieren (auch wenn noch wenig Schnee vorhanden ist) bzw. mit einem Zaun abzugrenzen. So passiert es dann, dass die Schifahrer wieder mal zwischen den Schirmen hindurch fahren oder aber ganz einfach über die Leinen hinweg. Ein Startlauf weiter westlich gelegen ist nicht möglich da der Bereich nicht anplaniert wurde, so kommt es wie es kommen muss - nach kurzen Anlauf versinkt man bis zu den Knien im Schnee. Ein untragbarer Zustand und das nicht nur im Sommer sondern zieht sich nun auch in den Winter rüber. Wenn man bedenkt dass es beim bezahlen der Fahrkarten auch keine Kompromisse gibt, ist hier seitens der Bergbahnen ein dringender Handlungsbedarf gegeben.



13. SICHERHEITSMITTEILUNGEN:

Zur Erinnerung:

1. Hänge / Paragleiterschein (SOPI) – Ablauf Datum beachten – frühzeitig verlängern
2. Geräte Haftpflicht Versicherung – Ablauf
3. Bergekosten Versicherung - Ablauf Datum beachten (Bergrettung Kalenderjährmäßig).
4. Aero Club Beitrag - Sportlizenz
5. Rettungsschirm - neu gepackt (mindestens 1 x im Jahr)
6. Gurtzeug kontrollieren - Kompatibilitätsprüfung
6. Karabiner – alle 2 Jahre austauschen – nur mehr Stahl Karabiner verwenden.
7. Helm Integral – in Ordnung
8. Fluggerät (Check Para alle 2 bzw. Drachen 5 Jahre)

Tandem:

1. Geräte Haftpflicht – Passagier Haftpflicht – Unfallgast Versicherung.
2. Fliegerärztliches Gutachten.
3. Tandemspreizer - kontrollieren
4. Gurtzeug mit Tandemrettungssystem

Du weißt ja ... fly now – work later

no love, no work, no money, no future

but time to fly!

Lieber Bruno:

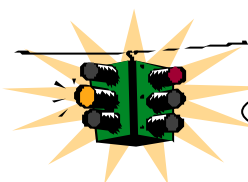
Die von dir herausgegebenen FLASH NEWS ersetzen bei mir und einigen meiner Fliegerkollegen schon lange die anderen Schönfärber Zeitschriften wie "Fly and Glide", "Gleitschirm" etc. Wir hoffen alle, dass du deinen Mut bewahrst und weiterhin die Machenschaften einiger Firmen und Gesellschaften aufdeckst – Vielleicht kann sich "Flash News" einmal einen Rechtsanwalt leisten und manche schwarzen Schafe direkt beim Namen nennen (z.B. Schirm checken, Nebelflieger).

Nachdem eine Zeitschrift von den Beiträgen der Leser lebt, möchte ich gerne einen Artikel zum Thema *Unfälle & Störungen* bzw. *Einfach zum Nachdenken* liefern (siehe Seite 2)

Danke nochmals für deinen unermüdlichen Einsatz.

**Silvester Abschlussfliegen am 31. Dezember ab 11 Uhr.
Treffpunkt ist wieder der Landeplatz.**

Erster Streckenflug im Jahr 2004:



Betreff: Flash News.

Jedem von uns kann es passieren: Liebe Kollegen!

Am 20.11.04 ist ein tragischer Flugunfall in Klausenburg (Siebenbürgen) mit sehr schwere Folgen für die beteiligten passiert.

Der Istvan, - ein erfahrener Gleitschirm und Drachenflieger, liebevoller Kollege, Freund, Familienvater - ist mit einem Drachen abgestürzt und lebensgefährlich verletzt: Beckenbruch, Rippenbruch, Beinbruch und offene Knochenbruch. Becken und Knöchel muss mit Operation wiederhergestellt werden.

Er war leider nicht versichert und seine Familie muss die Kosten übernehmen, was für ihnen untragbar ist. Daher möchte ich euch bitten ihn und seine Familie zu helfen und zu seine Genesung beizutragen.

Jeder Cent ist eine große Hilfe! Vielen Dank für Eure Hilfe! Gute Landung! Ein frohes Weihnachtsfest und ein Glückliches Neues Jahr!

Team von bluesky <http://udv-astral.topnet.ro/bluesky/index.html>

Raiffeisen Bank Rumänien Konto Nr: RO36RZBR0000060005690929

Telefonisch bin erreichbar: **+40-(0)742-992388 Hr Engi**

<http://udv-astral.topnet.ro/bluesky/index.html>

e-mail: Csabaengi@yahoo.de oder ttibi@udv-astral.topnet.ro

Kabos Istvan



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!

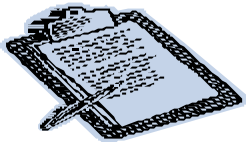
Fröhliche Weihnachten und einen guten Rutsch in das Jahr 2005
allen Piloten immer ein "Gut Land" wünscht dir
Bruno

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 diese Internetseite:

www.drachenflieger.at



**Was wäre wohl die Fliegerwelt ohne die
„Flash News“**

Toto besuchte Fliegerkollegen in Lienz (Osttiroler Bote vom 18. November 2004)

Einen etwas anderen Piloten konnte Bruno Girstmair, Chef der Flugschule Girstmair, am Samstagnachmittag auf seinem Stadeldach in der Beda-Weber-Gasse begrüßen: Bartgeier Toto. Der sieben Monate alte Junggeier, der am 2. Juli gemeinsam mit „Hubertus“ im Kalser Ködnitztal freigelassen wurde, legte mitten in Lienz eine Rast ein, um sich dann das Pustertal anzuschauen.

Doch dass Toto ausgerechnet bei Bruno Girstmair eine Stunde lang Halt machte, hat wohl noch einen anderen Grund. Der Flugschulbesitzer ist im Sommer einige Male in Kals geflogen, was Toto offensichtlich aufgefallen war. Der Bartgeier dachte sich wahrscheinlich, dass nun er mit einem Besuch bei seinem Fliegerkollegen dran sei! „Oder er wollte bei mir einfach richtig fliegen lernen“, scherzt Girstmair.

Totos Besuch in der Stadt ist fürwahr eine kleine Sensation. „Normalerweise sind Bartgeier auf den Lebensraum oberhalb der Baumgrenze angewiesen. Sie sind zwar neugierig, aber ich glaube das schlechte Wetter machte Toto Probleme mit der Witterung. Deshalb hat er auf dem Dach auf bessere Sicht gewartet“, erklärt Dr. Gunther Gressmann vom „Nationalpark Hohe Tauern“ diesen ungewöhnlichen Besuch.

Doch kein Grund zur Sorge bei den Haustierbesitzern. Der mächtige Geier (4 kg schwer, 2,70 Meter Flügelspannweite) saß nicht auf den Dächern von Lienz, um Ausschau nach den lieben Vierbeinern zu halten: „Toto ist wie jeder Geier ein reiner Aasfresser. Er frisst zu 85 % nur Knochen“, versichert Gressmann. Mit diesem „Trockenfutter“ bringt der Bartgeier immerhin fünf bis sieben kg Gewicht auf die Waage und erreicht eine knapp drei Meter lange Flügelspannweite.

Am Freitag wurde Toto noch in Oberlesach bei Kals gesichtet und zuletzt, nach einer unbestätigten Meldung zufolge, im Pustertal, das der Abenteurergeier offenbar direkt nach seinem Lienz-Aufenthalt anflug. Auch sein Kollege „Hubertus“ erweiterte seinen Horizont sprichwörtlich. „Im letzten Monat hat man den Hubertus schon zweimal im Maltatal in Kärnten gesehen. Junggeier können an einem Tag gut 70 km zurücklegen, ein alter Geier schafft sogar über 100 km pro Tag“, verrät Gressmann.

Magdalena Girstmair