

FLASH NEWS:

das Szenen Blatt!

Nr. 110

Ausgabe 2
Juni 2005

1

FLIEGER ÄRZTE:

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. September 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. FASZINATION MOTORFLIEGEN |
| 1. UNFÄLLE & STÖRUNGEN | 8. ERLEBNISBERICHT DER ANDEREN ART |
| 2. STARTPLATZ KOLLNIG | 9. W ORÜBER MAN SPRICHT |
| 3. BEGEGNUNG DER ANDEREN ART | 10. K LATSCH TRATSCH AM LANDEPLATZ |
| 4. MOT. HG + PG MEETING IN FREISTADT | 11. T ERMINE UND EREIGNISSE |
| 5. VERSICHERUNGEN UND DEREN LEISTUNGEN | 12. E INFACH ZUM NACHDENKEN |
| 6. LIGAPILOTEN IM AUFWIND | 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:

Der Luftraum in Oberkärnten ist voll: Täglich starten 600 Piloten zur Hessischen Meisterschaft von der Embergeralm und 100 beim Alpen Adria Cup. Schwere Unfälle haben die beiden Paragleitermeisterschaften überschattet - oder **ungewöhnlich viele Paragleiterunfälle am Wochenende** (28. und 29. Mai): **gleich drei im Stubaital** so die Schlagzeilen in einer Tageszeitung.

Oder in den Weltnachrichten vom 18. Juni **Tödlicher Paragleiterabsturz in Greifenburg. Horror - Absturz aus 350 Metern Höhe:** Unverletzt (Paragleiter krachte in Bäume)

Oder die Schlagzeile vom 23. Mai in der Kronen Zeitung - **Paragleiter stürzte 500 Meter in den Tod - beim Sprung vom Felsen öffnete sich Gleitschirm nicht - Freunde sahen die Tragödie.**

So tragisch auch immer der Unfallhergang im Einzelnen betrachtet ist, bedarf es dennoch einer sachlichen Richtigstellung.

Scheinbar hat sich noch immer nicht bis zu den Gendarmerieposten bzw. Redaktionsräumen der Zeitungen durchgesprochen, dass es sich bei Letzteren nicht um einen Gleitschirmunfall gehandelt hat, sondern um einen "Base Jumping" Absturz. Unfall bleibt Unfall werden sich nun viele sagen - dem ist aber nicht so, denn:

Solche negativen Schlagzeilen sind nicht unbedingt gerade förderlich für unseren Sport und es bedarf daher einer Stellungnahme, um den Sachverhalt klar darzustellen. Leider berichten die Medien generell nur über Unfälle, denn diese lassen sich immer wieder gut als Blickfang verkaufen. Dass täglich Hunderte Piloten begeistert durch die Lüfte gleiten und wieder sicher landen, wird meistens vergessen bzw. als nicht erwähnenswert betrachtet.

Selbst die erbrachten Höchstleistungen bei den diversen Wettbewerben finden in den Medien kaum Beachtung, obwohl sich gerade hier in letzter Zeit doch Einiges verändert hat. Ob in Fernsehberichten (wie NTV – take off oder in der Sendereihe Universum) kann man schon viel Positives über den Flugsport erkennen. Auch die Werbestrategen sehen immer mehr den Paragleiter und Hängegleiter als Symbol für die Vermarktung, und das ist gut so.

Para Golf Meeting in Celadna (Ostrava): Vladimir Ustyanovic ist mittlerweile vielen unter uns mehr oder minder gut bekannt. In seiner Freizeit ist er ein begeisterter Fallschirmspringer und nicht zu vergessen auch Paragleiterpilot. Trainiert schon Monate vor dem eigentlichen Termin für den nächsten Dolomiten Mann, frönt dem Golfsport und liebt Lienz mit seiner wunderschönen Umgebung und den vielen Freizeitmöglichkeiten.

Für den Zeitraum 14. bis 17. Juli lädt Vladimir ein zum Para Golf Turnier nach Cedlana. Was hier geboten wird, erinnert eher an einen guten Hollywoodfilm. Es erwartet einen ein 36 Loch Golfplatz mit einer perfekten aus dem Boden gestampften Infrastruktur, das heißt mit einem angeschlossenen riesigen Reitstall, großen Golfhotel und integrierten Club (von feinsten Sahne), ein eigener Hubschrauber u.v.m.

Was wird geboten – im Hubschrauber geht es erst mal nach oben auf ca. 3000 Meter Höhe, anschl. ca. 1,5 Minuten Freifall mit erfahrenen Tandemprofipiloten (max. Gewicht des Golfspielers 80 kg), die den Golfspieler wieder sicher zur Erde bringen. Die Landung erfolgt in der Nähe des 1 Lochs, als nächstes folgt gleich darauf der Abschlag des Golfspielers (Ausrüstung steht schon vor Ort bereit).

Gleichzeitig gibt es noch auf demselben Areal ein Begleitturnier "PPF majetkova Extreme Western Cup 2005" zu bewundern. Ein attraktives Rennen zwischen den Fässern, wo sich ein Pferd mit dem Reiter und ein Fahrzeug (Audi, Mercedes, BMW) an die Startlinie stellen, steht auch auf dem Programm. Dann wird Rene Golem Richter versuchen die Weltrekorde in Kraftdisziplinen mit möglicher Eintragung ins Guinnessbuch der Rekorde zu übertreffen.



Greifenburg: Am Ostersonntag startete ein Paragleiterpilot vom Startplatz Embergeralm. Beim Landeanflug kam der Pilot dabei zu Sturz. Mit Wirbelverletzungen wurde der er nach der Erstversorgung in das BKH - Lienz gebracht.

Sillian: Ebenfalls am Ostersonntag startete ein 46-jähriger Schweizer Paragleiterpilot vom Startplatz Thurntaler zu einem Flug. Nach 1,5 Stunden setzte der Pilot zur Landung an, als der Schirm plötzlich nach vorne wegkippte. Dadurch bedingt stürzte der Pilot aus ca. 3 Meter Höhe fast senkrecht zu Boden und erlitt dabei Rückenverletzungen unbestimmten Grades. Der Verletzte wurde mit dem Rettungshubschrauber C7 in das BKH - Lienz geflogen.

Sillian: Am Ostermontag startete ein 15-jähriger deutscher Paragleiter (Schüler) vom Startplatz Stalpen zu einem Übungsflug. Schon nach kurzem Flug geriet der Flugschüler auf Grund nachlassender Thermik in Schwierigkeiten. Der Gleitschirm kippte seitlich ein, der Schüler flog direkt in die Wipfel einer Baumgruppe.

Seeboden: Am 3. April startete ein 64-jähriger Paragleiterpilot aus Seeboden. Beim Landeanflug stürzte der Pilot aus sieben Meter Höhe zu Boden und wurde dabei schwer verletzt.

Dölsach: Am 3. April startete ein 50-jähriger deutscher Paragleiterpilot von der Embergeralm aus zu einem Streckenflug in Richtung Lienz. In Höhe Gödnach kam der Pilot dabei in Turbulenzen (böiger Wind) und stürzte aus 10 Meter Höhe zu Boden. Er erlitt dabei schwere Rückenverletzungen und wurde anschl. in das BKH - Lienz eingeliefert.

Greifenburg: Am 17. April startete eine 31-jährige (Mischke Jana) Psychologin mit ihrem Paragleiter zu einem Flug. Bedingt durch kräftigen, böigen Wind (labiles Wetter mit örtlichen Schauern) klappte in einer Höhe von ca. 50 Meter über Grund der Schirm zusammen. Bei anschl. Aufprall (sumpfiger Boden) zog sich die Pilotin schwere Verletzungen zu und wurde nach der Erstversorgung mit dem Rettungshubschrauber in das BKH - Lienz gebracht.

Ein weiterer Paragleiterpilot startete trotz heftigen Windes. Eine Kollabierung war die Folge, die nicht mehr zu öffnen war. Der Pilot musste den Rettungsschirm auslösen und landete unverletzt.

Berg i. Drautal: Am 23. April startete eine 31-jährige Paragleiterpilotin aus Weiz im Rahmen eines Wettbewerbes. Bedingt durch stark auffrischenden böigen Wind kollabierte (seitlicher Klapper) der Schirm, drehte weg und die Pilotin kam dabei zu Sturz und erlitt schwere Verletzungen. Nach der Erstversorgung wurde die Pilotin mit dem Rettungshubschrauber in das BKH - Lienz gebracht.

Lienz: Am 22. April startete der 51-jähriger Ebert Karl mit seinem Paragleiter vom Startplatz Ebnerfeld. Bedingt durch starken böigen Aufwind geriet das Fluggerät außer Kontrolle und der Pilot sah sich gezwungen den Rettungsschirm auszulösen. Ebert kam beim anschl. Abstieg auf einer Fichte zum Stillstand, blieb dabei aber unverletzt.

Greifenburg: Am 19. Mai startete ein Drachenfliegerpilot mit seinem Hängegleiter (Tropi) vom Startplatz Embergeralm. Bedingt durch extrem starkes Sinken erreichte der Pilot den Landeplatz nicht mehr. Dadurch bedingt musste der Pilot hinter einem Supermarkt eine ungewollte Hanglandung machen. Beim Aufprall brach sich der Pilot die Schulter.

Sillian: Am 20. Mai startete Rudolf J. mit seinem Paragleiter vom Startplatz Thurntaler zu einem Überprüfungsflug. Aufgrund fehlender Thermik kam der Pilot in Schwierigkeiten, eine Windböe erfasste diesen und wurde dabei westlich der Burg Heinfels gegen einen Gartenzaun geschleudert. Dabei erlitt der Pilot einen Knöchelbruch. Er wurde erstversorgt und anschl. mit der Rettung in das BKH - Lienz gebracht.

Greifenburg: Am 22. Mai startete ein deutscher Paragleiterpilot vom Startplatz Embergeralm. Kurz nach dem Start begann der Pilot bedingt durch einsetzende Thermik aufzukurbeln. In einer Höhe von 60 Meter überzog der Pilot eine Seite und der Schirm drehte negativ weg. Kurz darauf schlug der Pilot trotz Aktivieren des Rettungsgerätes auf einen Baum auf. Bei diesem Vorfall blieb er bis auf ein paar Blessuren unverletzt. (siehe dazu Bericht „Überlebt“)

Ebenfalls am Sonntag flog ein Paragleiterpilot beim Landanflug in Greifenburg in einen Wohnanhänger. Er blieb dabei unverletzt.

Greifenburg: Am 25. Mai streifte ein deutscher Drachenflieger mit seinem Fluggerät „Atos“ beim Landeanflug mit der Basis die am Landeplatz vorbei führende Stromleitung. Dabei stürzte der Pilot aus einer Höhe von ca. 8 Meter Höhe kopfüber zu Boden. Der Pilot erlitt dabei schwerste Verletzungen und musste mit dem Heli in das LKH - Klagenfurt geflogen werden. Wie zu erfahren war, verstarb der Pilot nur zwei Tage später an seinen schweren Verletzungen.

An diesem Tag gab es in Greifenburg gleich drei weitere Unfälle, die mehr oder minder glimpflich verliefen. Bedingt durch starken Westwind mussten die Piloten die mitgeführte Rettung aktivieren, blieben beim anschl. Abstieg wie zu erfahren war unverletzt.

Gleich drei Hubschrauber, Bergrettung und Gendarmerie suchten am Stagor (Gemeinde Steinfeld) einen 41-jährigen deutsche Piloten, der in eine Schlucht gestürzt war und bargen diesen.

Spittal: Am 28. Mai kam es anlässlich des PWC Bewerbes zu einem Absturz eines 46-jährigen deutschen Paragleiterpiloten. Er stürzte aus ca. 100 Meter Höhe ab, ein Baum bremste den Abstieg - der Pilot erlitt dabei mehrere Knochenbrüche.

Greifenburg: Am 16. Juni startete ein 42-jähriger deutscher Paragleiterpilot vom Startplatz Embergeralm. In der Anlaufphase kam der Pilot nicht frei (blieb mit dem rechten Flügel am Boden hängen), er stolperte und fiel dabei 20 Meter über steil abfallendes Gelände hinab – dabei brach sich der Pilot das Sprunggelenk.

Greifenburg: Am 18. Juni startete ein 47-jähriger Drachenfliegerpilot vom Startplatz

Embergeralm. Der Pilot kreiste in ca. 100 Meter im Bereich des Startgeländes. Bedingt durch stark auffrischenden böigen Nordwestwind kam der Pilot in starke Turbulenzen. Dabei überschlug sich (laut Augenzeugenberichten) das Fluggerät mehrmals. Der Pilot erlitt beim anschl. Aufprall im Wald tödliche Verletzungen.

Zum selben Zeitpunkt startete ein 35-jähriger italienischer Paragleiterpilot. Beim Landeanflug kam der Italiener in schwere Turbulenzen und stürzte ab. Dabei erlitt er schwere Wirbelverletzungen und wurde nach der Erstversorgung mit dem Heli in das BKH – Lienz gebracht.

Ein weiterer 38-jähriger deutscher Paragleiterpilot, der ebenfalls zum gleichen Zeitpunkt im Landeanflug war, hatte auch mit dem stark auffrischenden Westwind sichtlich Probleme. Die Kappe kollabierte und der Pilot schlug am Boden auf. Dabei erlitt der er schwere Wirbelverletzungen. Der Verunfallte wurde nach der Erstversorgung mit dem Heli in das LKH – Klagenfurt geflogen.

Ein anderer Paragleiterpilot musste die Rettung betätigen und flog dann vom Westwind getrieben sprichwörtlich auf und davon. Den anschl. Abstieg überstand der Pilot offenbar unverletzt.

Greifenburg: Am 23. Juni startete ein 38 jähriger Deutscher Paragleiterpilot vom Startplatz Embergeralm. Der Pilot stürzte kurz nach dem Start aus ca. 10 Meter Höhe auf den Startplatz ab, dabei erlitt der Pilot schwere Becken und Wirbelverletzungen.

Am gleichen Tag kam es zu einen weiteren Unfall, ein 56 Jähriger Schweizer Paragleiterpilot prallte beim Landeanflug gegen eine Holzscheune und wurde dabei unbestimmten Grades verletzt.

Ein weiterer tödlicher Unfall ereignete sich in der Schweiz. Norbert Lausch, ein erfahrener Testpilot und Acroflieger, hatte einen Ausleiner. Scheinbar hatte der Pilot zuvor einige Veränderungen am Schirm (Leinen) vorgenommen.



02. STARTPLATZ KOLLNIG

Startplatz Kollnig: Am 12. Mai kam die Botschaft - Der Startplatz Kollnig ist ab sofort (wieder mal) gesperrt! Anwesende Paragleiterpiloten (Gäste) wurden aufgefordert das Startgelände zu verlassen - eine Vorgangsweise, die einer unter Tourismusschwund leidenden Region wie Lienz sicher mehr als förderlich ist. Sofort wurden auch die aufgestellten Hinweistafeln und Windsäcke abgebaut, um das "AUS" auch visuell zu signalisieren.

Was war geschehen: Der Pachtvertrag, der vorläufig nur für ein Jahr abgeschlossen wurde, ist ausgelaufen. Grund - eine neuerliche Erhöhung des Pachtentgeldes, sprich Forderungen des Grundeigentümers wurden seitens des Tourismusverbandes nicht mehr mitgetragen. Zumindest wurde aber erreicht, dass über die Pfingstfeiertage noch gestartet werden durfte. Nach weiteren intensiven Verhandlungen wurde vereinbart, dass der Pachtvertrag nun wieder verlängert wird und somit ein Starten wieder uneingeschränkt erlaubt ist.

Gott sei Dank kann ich mit dem Startplatz Ebnerfeld ein weiteres Startgelände anbieten, das jederzeit zugänglich ist und wo der Grundeigentümer dem Flugsport sehr wohlwollend gegenübersteht. Da möchte ich nicht wissen, wie einige Piloten unter uns reagieren würden, wenn es auch am Startplatz Ebnerfeld heißen würde: Privatgrund! Bei Betreten des Grundstücks erfolgt Anzeige.

Hier möchte ich wieder mal allen Piloten in Erinnerung rufen, welche Arbeit hier im Hintergrund abläuft und dass es nicht selbstverständlich ist, so ein schönes Fluggebiet mit dazu passender Infrastruktur anbieten zu können. Bitte deshalb nicht zu vergessen, dass es bei uns darüber hinaus auch kein Start- bzw. Landeentgeld zu entrichten gibt, jedoch freiwillige Spenden sind jederzeit willkommen.

Gerade bei den überaus langen Revisionszeiten der Lienzer Bergbahnen, welche wegen "Reichtum" gleich von Ostern weg bis Ende Juni und von Mitte September bis Anfang Dezember ihren Betrieb eingestellt hat, ist es wichtig, einen Startplatz zu haben, der allen uneingeschränkt das ganze Jahr über zur Verfügung steht. Zumal auch eine Auffahrt mit dem KFZ (Taxi) zum Startplatz St. Mandl bzw. Panoramaköpfel so ohne Weiters noch immer nicht möglich ist.

P.S.: Es ist schon mehr als ein Trauerspiel mit was sich Unsereiner so allem herum schlagen muss, und das nun schon über so viele Jahre hinweg. Kein Wunder, dass wir uns deshalb über gewisse selbst auferlegte Grenzen einfach nicht hinweg bewegen oder besser gesagt kommen.

Aus diesem Grunde möchte ich es auch nicht verabsäumen, mal ein großes Dankeschön auszusprechen, und zwar an folgende Personen:

Defregger Joachim (Tourismus Verband), der mit viel Engagement sich dafür einsetzt, dass bei den diversen Verhandlungen auch ein Erfolg verbucht wird. Ebenso ein Lob ergeht an die verantwortliche Geschäftsführerin im Tourismusverband, **Müllmann Paula**, und den Betriebsleiter der LBB, Herrn Dipl. Ing. **Stiebellehner Werner**, für ihre Unterstützung.

Nicht zu vergessen allen Grundeigentümer wie **Unterluggauer Ludwig, Oberhuber Johann, Girstmair Georg, Gleneweg Gemeinschaft, Gutschi Elisabeth, Kollnig Raimund, Agrargemeinschaft Patriasdorf** und allen mittel- und unmittelbaren Nachbarn für ihr großes Verständnis dem Flugsport gegenüber.



03. EINE BEGEGNUNG DER ANDEREN ART

Servus Bruno! Betreffend FLASH NEWS Übermittlung möchte ich Dir vorerst einen herzlichen Dank aussprechen. Wird nicht nur von mir sondern auch von meinen Kollegen sehr gerne gelesen. Werde Dir bzw. Deinen Fliegerkollegen ebenfalls unsere Christophorus Magazine in gleicher Weise zukommen lassen.

Vordergründig betreffend des Schreibens ist jedoch die "Begegnung der unheimlichen Art" im Heft Nr. 107 auf den Seiten 8 und 9 da ich ähnliche Vorfälle bereits selbst verspüren musste. Obwohl ein Hubschrauber in der Luft doch etwas massiveres als ein Paragleiter ist, ist mir dies bis jetzt nicht ganz gleichgültig.

Ich glaube im Jahre 1999 oder ein Jahr zuvor startete ich am Nebensitz eines jungen Pilotenkollegen (hatte im Hubschrauber Agusta Bell Jet Ranger keine Steuerorgane zur Verfügung - sprich ich war Passagier) vom Flugplatz Lienz in die gegenüberliegende Lavanter Alm und führte jedoch den Flugfunkverkehr in deutscher Sprache durch.

Ein guter Flug ist der, wenn man zu Fuß wieder nach Hause gehen kann.

Von einem weiteren Flugverkehr im Nahbereich wurde mir keine Mitteilung gemacht. Kurz darauf näherte sich ein Motorflugzeug Marke Robbin mit einem Segelflugzeug im Schlepptau welches von unserem Blickwinkel nur schwer bzw. kaum einsehbar war. Das Motorflugzeug UNTERflog uns in sehr geringer Höhe und der Segelflieger ÜBERflog uns. Ein Zusammenstoß wurde verhindert, da der Segelfliegerpilot geistesgegenwärtig rasch eine starke Linkskurve durchführte und die rechte Tragfläche dadurch über den Hauptrotor hinwegstreichen konnte.....! Wo sich zu diesem Zeitpunkt das Schleppseil befand kann ich Dir nicht sagen!!!

Im heurigen Sommer war ich mit meiner Besatzung (Flugretter am Co. Sitz und Arzt im Heckabteil) auf dem Rückflug vom Bezirkskrankenhaus Lienz entlang der Eisenbahnlinie zum ho. Stützpunkt. Unmittelbar vor Erreichen des Bahnhofes Dölsach meldete ich meinen Standort (absichtlich Bahnhof Dölsach und nicht Position WEST- da nicht so präzise) als ich von einer Motormaschine mit Schleppseil kurz darauf in sehr geringer Höhe unterflogen wurde.

Farbe des Motorflugzeuges rot-weiß. Dieses kam aus Richtung Iselsberg in Richtung Lavant sehr rasant geflogen und war wieder eine rot-weiße Robbin vom ho. Flugplatz. Während noch über die Disziplinlosigkeit dieses Motorflugzeugpiloten an Bord diskutiert wurde, wurden wir im Endanflug (ca. 30 Kt. Fahrtanzeige) neuerlich absichtlich rechtsseitig angesteuert bzw. attackiert. Im Cockpit war eine einzelne männliche Person feststellbar.

Nur durch die Wendigkeit meines Hubschraubers war es möglich diesem Vorgang nach li. bzw. Berghang auszuweichen um das Schlimmste zu vermeiden. Nach reichlicher Überlegung wegen einer Strafanzeige nahm ich wieder Abstand um nicht dieses bereits vergiftete Klima mit den Sportfliegern noch mehr zu

vertiefen. Betreffend der "Flugsicherungsbeamtin" ist jeder Kommentar für die Frau Holle. Für mich ist sie unqualifiziert und eine arme Haut und dient lediglich als Spielball auf dieser undisziplinierten Spielwiese.

Bruno - es gibt auch Grund zur Freude und tut auch einem alten Rettungsteam Gut - und zwar ist dies der Artikel - Schnelle Rettung am Hochstein. Danke!!!!

Liebe Grüße Dir und Deinen Fliegerkameraden Hans Fischer - C7



04. Mot. HG + PG – MEETING IN FREISTADT:

Mot. HG + PG Treffen in Freistadt: Am Wochenende 23. und 24. April traf sich die stetig größer werdende Gemeinde der Fußstartfähigen Motorisierten Hänge- und Paragleiterpiloten- vormals auch "Nagl Treffen" genannt, beim diesjährigen ersten Treffen. Lienz war im Herbst letzten Jahres am Programm und die beiden Akteure aus dem Großraum Freistadt (Brunner Franz) übernahmen dieses Mal die Organisation des Meetings.

Vorweg: nicht nur das Wetter war feinste Sahne, auch die Toleranz und Hilfsbereitschaft des Flugplatzbetreibers verdient ein besonderes Lob. Dieses Verständnis haben nicht alle Flugplatzbetreiber in Österreich. Nur zur Information: Es gibt auch Flugplatzhalter im Land, die sich hinter Paragraphen, Staatsanwaltdrohungen- und Klagen bzw. Haftungen verstecken und somit jede Erneuerung und Entwicklung im Flugsport das Garaus machen.

Nicht zu vergessen der "berühmte" Fliegerwirt, der sichtlich ins Schwitzen kam und trotz großen Drucks (Andranges) immer noch Zeit für einen Schmäh übrig hatte.

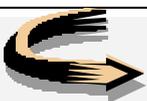
Gekommen sind an die 20 Piloten, die aktiv dabei waren, und jede Menge Stammpublikum und natürlich auch viele Interessierte. Waren früher die "Nagl" Piloten (einziges System mit Propeller vorne) an der Überzahl, so sieht man dass die Gruppe der Mot. Paragleiterpiloten immer stärker vertreten ist. Nicht zu vergessen auch die Gruppe der Para Trikes, der Swift Flieger mit Motor, allen voran Weltmeister Manfred Ruhmer, ein Lasten Trike von Red Bull, das mit zwei gegen laufenden Propellern ausgestattet ist.

Ein UL, das im Schlepp Drachenflieger nach oben beförderte und einer der wirklich allen immer wieder die Show stiehlt, ist ein Bastler aus dem Großraum Wien, der einen Einmann-Hubschrauber gebaut hat, aber nicht einen herkömmlichen kopiert - sondern auf welchen der Erbauer wie auf einem Fahrradsitz sitzt und mittels 3 Alustangen (Rohre) steuert. Zwei gegenläufige Propeller, welche direkt unmittelbar über den Kopf laufen, erzeugen den dafür notwendigen Auftrieb. Unglaublich aber wahr: er fliegt, hüpf, schwebt so bis auf eine Höhe von 10 Meter. Aus Sicherheitsgründen gehe ich nicht höher - denn wenn der Motor ausfällt, geht es ohne irgendeine Bremswirkung abwärts.....

Ein buntes Treiben bot sich dem anwesenden Publikum, auch spektakuläre Einlagen wurden geboten wie z.B. ein Absprung eines Fallschirmspringers aus dem Red Bull Trike. Elmar Zafosnik auf seinem System Nagl zeigte die Perfektion sprich Beherrschung des Fluggerätes in allen Fluglagen, auch einige Paramotorflieger bewiesen viel Gefühl bzw. beherrschten ihr Handwerk bestens.

Auch starke Nerven waren gefragt - denn es gab einige spektakuläre Einlagen zu sehen: Ein Swift-Pilot, der beim Start nicht frei kam; ein weiterer, der eine harte Landung (ungewollt) bereits vor der eigentlichen Landepiste durchführte; eine Drachenfliegerdame, welche beim UL - Schlepp zu stark den Steuerbügel drückte und so abschmierte. Schlussendlich verlief das dreitägige Treffen unfallfrei, was wiederum zeigt - die Piloten wissen sehr wohl was sie tun und das dafür notwendige Können ist vorhanden.

Erstmalig auch dabei schon Vertreter von Motorenhersteller mit einem eigenem Stand. Es gab viel Kommunikation, Erfahrungsaustausch und alle hatten ihre Freude - mit dem Spielzeug für die richtigen Männer.



05. VERSICHERUNGEN UND DEREN LEISTUNGEN:

Vergleich der Versicherungen für Piloten

Entscheidend: Vergleicht man vergleichbare Produkte (Deckungssummen, etc. vergleichen), so kommt man bei der Parawing um 100 € / Jahr billiger. Wählt man ein für Piloten passendes Paket (z.B. Haftpflicht, Unfall, Pilot secure) hat man eine Adresse mit einer Einzahlung.

Haftpflicht-Versicherung

	ACE / AXA	PARAWING/WÜ	Bemerkung
Pauschalversicherungssumme	1.500.000	1.500.000	Personen und Sachschäden
Reine Vermögensschäden	12.000	12.500	
Flugunfalluntersuchung	3.750	15.000	in Österr. gesetzlich vorgeschrieben
Bergekosten	2600	extra: Pilot secure	Definitiv nicht bezahlt von VISA, ÖAMTC!
Auslandskrankenversicherung	-----	extra: Pilot secure	
Bezug	Geräte	Geräte / Personen	Personenbezogen: Meine Person ist auch auf einem geliehenen Gerät versichert!
Wettkämpfe	???	Ja	
Telefonische Erreichbarkeit		Freitag nachmitt	
Prämie	55 => 60 => 70	42	AXA: bereits ermäßigt für Österr. Aero Club; 2004: 55€, 2005: 60€, 2007: 70€!!

Unfall-Versicherung

	ACE / AXA	PARAWING/WÜ	Bemerkung
Grundsumme	35.000 – 75.000	25.000 - 75.000	
Unfalltod	3.500 – 7.500	2.500 – 5.000	Vergleich VISA: 14.534 €
Maximale Leistung (100% Invalidität)	105.000 – 225.000	125.000 - 375.000	Vergleich VISA: 72.672
Bergekosten	3000	extra: Pilot secure	
Progression	bisher 225%	500%	
Spitalgeld	bisher 26	???	
Deckung	nur Flugunfall !!!	alle Unfälle!!!	
Telefonische Erreichbarkeit		Freitag: ja	
Prämie	119,50 – 256,10	81,20 – 298,80	

Auslands-Kranken-Versicherung

	Wiener Städtische	PARAWING/WÜ	Bemerkung
Bergekosten	ja	extra: Pilot secure	
Kostenübernahme	90%, weltweit,	100% weltweit	weltweit unbegrenzt
Versicherungsschutz: Dauer	6 Wochen	9 Wochen	
Nicht versichert	Wettkampf, Alk., ..	???	
Prämie	17,40	18,00	

P.S.: Diese o.a. Aufstellung wurde mir von Dr. Ralf Müller zugesandt, wofür ich mich recht herzlich dafür bedanken möchte. Damit sollen unsere Piloten die Möglichkeit geboten bekommen, selbst zu entscheiden aus einer mehr oder minder großen Vielfalt von Angeboten das Richtige zu finden.



06. LIGAPILOTEN IM AUFWIND :

Hommage für unsere Ligapiloten. In der Ausgabe des Ostt. Boten vom 5. Mai war auf Seite 45, ebenso in der Kleinen Zeitung vom Dienstag 3. Mai auf Seite 25 Folgendes zu lesen.
Lienzer Paragleiter in der Österreichischen Liga - oder "Richard Edlinger flog zum Auftakt am

"Exaktesten" oder mit Goller Manuel haben wir eine große Nachwuchshoffnung in unseren Reihen. Oder **Thomas Weingartner wird Dritter beim Vor - Weltcup**. Zu der elitären Gruppe der Österreichischen Spitzen-Paragleiterpiloten zählt neben dem überaus aktiven Aushängeschild des heimischen Flugsportes Hainzer Klaus, der hier als Promotor auftritt, auch noch ein Schusterritsch Siegfried und nicht zu vergessen ein Hainzer Markus.

Für viele unserer Touristen in Tirol heißt die Devise:

Hinauf mit den Lift - hinunter mit den Rettungshubschrauber –
und nach Hause mit der Air Ambulance.

„Ligapilot Manuel Goller fliegt aufs Stockerl“, zu lesen gab es diese Aufmachung im Ostt. Boten vom 9. Juni. Bei diesem Flugbewerb über 53 KM entlang der Nordkette erflog Manuel mit nur acht Sekunden Rückstand den zweiten Platz.

Es wird versucht den Paragleitersport dementsprechend zu vermarkten und auch Sponsoren zu finden. Bei Interesse schaut mal auf die Homepage von **www.airtaxi-osttirol.at/liga**

Leider war in diesen Berichten nichts über weitere (Spitzen) Piloten aus dem Grossraum Lienz bzw. Ainet zu vernehmen, die ebenfalls aber leider unbemerkt von einer breiten Öffentlichkeit Topleistungen erbringen wie z. B. ein Brunner Werner, der sicher zu einem der ambitioniertesten Fliegern unter uns zählt. Ganz im Schatten der sogenannten „Profiflieger“ bewegt sich ein Gritzer Peter, der nur durch seine geflogenen Leistungen auf sich aufmerksam macht. Die 100-km-Marke und mehr sind bei guten Flugbedingungen für Gritzer Peter und Brunner Werner schon an der Tagesordnung - also Namen, die man sich für die Zukunft unbedingt merken sollte.

Da wäre auch noch ein Weingartner Thomas (Team Spirit of the Sky) aus Dölsach, der im Liga Fieber mit schwimmt, ebenso ein Mair Ingo und nicht zu vergessen ein Sporer Christian - alle Toppiloten, die man nicht vergessen sollte und die sich überdies schon mehr als 10 Jahre dem Paragleitersport verschrieben haben.

So war z.B. in der Kleinen Zeitung vom 8. Juni zu lesen:“ 142 Paragleiter, darunter das Osttiroler **"Spirit Of The Sky Team"**, bestritten den Alpen Adria Cup in Seeboden, wobei an den vier Wettkampftagen drei Tasks geflogen wurden. Sigi Schusterritsch fiel aus, sein Ersatz, Thomas Weingartner, erreichte mit einem **"nicht konkurrenzfähigen"** Schirm (Omega 6) einen bemerkenswerten dritten Rang in der Serienklasse. Goller Manuel wurde siebenter in der Serienklasse. Klaus Hainzer erflog sich mit Pech am Ende der Tasks Rang 36 und Richard Edlinger wurde 45.“



07. FASZINATION MOTORFLIEGEN:

Wir haben es geschafft! Die erste **Österreichische Meisterschaft** im Motorgleitschirmfliegen ist Geschichte.

Am Fronleichnamswochenende trafen sich die noch wenigen Österreichischen Motorschirmpiloten am ehemaligen **Ostdeutschen Verkehrslandeplatz Ballenstedt**, um sich erstmals auf nationaler, aber auch internationaler Ebene zu messen.

Denn es waren die **offiziellen Deutschen Meisterschaften** - der bekannte **Deutsche Motorschirmpokal** - im Rahmen dessen wir dank tatkräftiger Unterstützung von Organisator und DULV-Motorschirmreferenten **Thomas Keller** unsere eigene, **nationale Meisterschaft** durchführen konnten.

Und hier wiederum war es der **Flugsportclub Twister**, der sich **hier tatkräftig** einsetzte, um diesen **ersten bewegendem Schritt in der noch so jungen Österreichischen Motorgleitschirmszene** zu setzen.

Bei den **derzeitigen Fortschritten**, was die Entwicklung des **Motorgleitschirmfliegens in Österreich** betrifft, wird wahrscheinlich schon im nächsten Jahr **ein derartiger Bewerb auf Österreichischem Boden** möglich sein!

Zum eigentlichen Bericht: Am ersten Tag gab es zum „Warmfliegen“ erst einmal 2

Präzisionsaufgaben zu bewältigen, nämlich den Schnell- und Langsamflug („Slow and Fast-Task“) und eine Ziellandung mit abgestelltem Motor.

Am nächsten Tag wurde es dann bereits um 6 h morgens beim Start zur Navigationsaufgabe wesentlich selektiver. Hier war das Erkennen von Gebäuden, Gehöften und z.b.: Kirchtürmen anhand von Fotos (bekam man erst beim

Start!) und Kartenmarkierungen gefragt. Gar nicht so einfach, eine Landkarte im freien Fahrtwind von 50 km/h in der Luft zu studieren oder gar umzublättern – na ja - manch so eine Karte kam dann halt als „Konfetti“ hinten beim Propeller wieder raus!

Zum „Entspannen“ war dann im nächsten Task „economy“ angesagt - wer bleibt denn bloß mit 2 Liter Sprit länger oben?!

Zugegeben, die Umkehrthermik am Abend dieses Tages half uns ein bisschen! Tags darauf (Tag 3) wurde es aber wieder spannend, „Kicking Sticks“ war angesagt-was um Gottes Willen ist das wieder?

Hier galt es einen Slalomstangenparcour(!) in der richtigen Reihenfolge abzufliegen, wobei die Stangen im Tief(st)flug am besten mit den Füßen (des Piloten) angekickt werden mussten, eine Bodenberührung bedeutete aber ein Streichresultat!

Doch nun zu den Ergebnissen des Bewerbes:

In der Tandemklasse belegten Otmar und Anja Zotter in der internationalen Wertung den ausgezeichneten zweiten Gesamtrang!

Peter Metzger erreichte in der Einsitzerklasse international Rang Sieben!

Auch Dieter Wechselberger erkämpfte sich tapfer mit seinem erst kurz vor dem Bewerb fertiggestelltem Fluggerät (der erste Task war zugleich der Erstflug!!!) Rang 10.

Zu erwähnen ist auch die Leistung von "Newcomer" Bruno Innerhofer, der erstmals in der Klasse der fußstartfähigen Motorschirme am Wettbewerb teilnahm und hier in seiner Klasse international Rang 13 erreichte.



08. ERLEBNISBERICHT DER ANDEREN

Drachenflieger-Grundkurs: Jayanth und ich haben uns gründlich auf den einwöchigen Hängegleiterkurs für Anfänger bei Bruno Girstmair in Lienz vorbereitet. Wir sind schließlich nicht mehr die Jüngsten. Jayanth ist 36, ich bin 44 Jahre alt. Da ich seit zwei Monaten jeden Tag mit dem Fahrrad zur Arbeit fahre – das sind täglich zwanzig Kilometer – bin ich wohl fit genug, denke ich mir.

Als Bruno uns dann Mitte September 2004 in Lienz in Augenschein nimmt, ist er nicht besonders beeindruckt. Er sieht schon gleich, daß er es hier mit zwei ziemlich schlaffen Großstadttypen zu tun hat, die nicht so recht wissen, worauf sie sich eingelassen haben. Innerhalb der nächsten vierundzwanzig Stunden wird er genau wissen, woran er ist.

Am Montag beginnt das Programm um acht Uhr morgens mit zwanzig Minuten Lockerungsübungen auf der Wiese beim Fluggelände. Bei Jayanth und mir kracht es bereits bedenklich im Gebälk, und wir müssen uns nach dem Frühsport erst einmal ein wenig hinsetzen. Bruno hat mittlerweile seinen Kaffeeautomaten geöffnet, um ihn jetzt mit einem kleinen Schraubenzieher sorgfältigst einzupegeln. Obwohl wir bereits kurz nach sieben Uhr im Gästehaus Vergeiner gefrühstückt haben, brauchen wir natürlich nach der ungewohnten körperlichen Anstrengung bereits wieder eine Erfrischung. Wir werfen einen Euro in Brunos Kaffeeautomaten und stellen erstaunt fest, daß der „Kleine Braune“ ganz hervorragend ist. Es ist erst viertel vor neun, als Bruno den Übungsdrachen zusammengebaut hat und wir ihn zum ersten Mal auf die Schulter nehmen können. Erstaunlich, wie schwer sich doch achtundzwanzig Kilo anfühlen können, wenn sie vermittelt der beiden dünnen Trapezrohre auf den Oberarmen balanciert werden müssen! Der Hängegleiter erscheint schwanzlastig, und wir haben Mühe, mit durchgedrückter Brust aufrecht zu stehen. Sobald das gelingt, muß der Hängegleiter auf der ebenen Wiese gleichmäßig auf eine möglichst hohe Geschwindigkeit beschleunigt werden – bis zu dem Punkt, an dem er bereits fliegen kann und sich von unserer Schulter abhebt. Warum es wichtig ist, gleichmäßig zu beschleunigen, wird uns erst später eindringlich klar werden. Nach je fünfzehn Laufübungen sind wir fix und fertig.

Nach einer weiteren Pause begeben wir uns zu Bruno's Flugsimulator - einem in einer Kinderschaukel aufgehängten Steuertrapez, an dem wir das Steuern durch Gewichtsverlagerung üben können. Ziehen am Trapez bewegt das

Körpergewicht nach vorn, so daß das Gebilde aus Pilot und Drachen kopflastig wird und der Drachen nach unten gesteuert wird. Ein Drücken des Trapezes wiederum hebt die Nase des Hängegleiters. Schiebt man das Trapez nach links, so befindet sich der Pilot weiter rechts, und der Drachen wird nach rechts gesteuert. So gesehen ist es umgekehrt als bei Steuerknüppel und Segelflugzeug.

Mittlerweile hat Bruno ein skiliftähnliches Gerät aufgebaut: zwischen zwei Masten spannt sich ein Stahlseil vom Fuß des Übungshangs bis auf seine halbe Höhe. Unter diesem Seil wird jetzt der Hängegleiter eingehängt. Man zieht sich eine Art Schürze an, mit der man sich vermittels Gurt und Karabinerhaken unter das Fluggerät hängen kann – sozusagen freischwebend. Der Sturzhelm wird aufgesetzt, der Hängegleiter auf die Oberarme genommen und dann wird stetig beschleunigend angelaufen. Ruckartiges Losrennen könnte die Nase des Drachens anheben und einen zu hohen Anstellwinkel beim Start verursachen, was eine zu niedrige Abfluggeschwindigkeit und im schlimmsten Fall einen überzogenen Flugzustand zur Folge haben könnte.

Nach weniger als zehn Schritten verliert man den Boden unter den Füßen und wird sozusagen mit einem Ruck an den Haken genommen. Mit zügiger Fahrradgeschwindigkeit rauscht man am Seil nach unten, wo man kurz darauf knappe zwei Meter über dem Boden zum Stillstand kommt. Man steigt mit beiden Füßen auf das Querrohr, koppelt den dadurch entlasteten Rückengurt vom Hängegleiter ab, und arbeitet sich vorsichtig wieder nach unten bis man sich schließlich fallen lassen kann. Der Hängegleiter wird an einem Seil wieder zum oberen Mast gezogen, und die Übung kann wiederholt werden. Obwohl wir uns abwechseln, sind wir nach je vier Talfahrten für heute erst mal erledigt. Immerhin hat Bruno sich dazu entschlossen, es weiterhin mit uns zu riskieren – unser erstes großes Erfolgserlebnis.

Es ist vernünftig mit allen zu rechnen. Es ist aber noch vernünftiger auf alles vorbereitet zu sein.

Am nächsten Morgen bereite ich mich darauf vor, genau dasselbe wieder zu tun, nur eben ohne Seil – allerdings bin ich viel zu beschäftigt, um diesem Detail irgendwelche Achtung zu schenken. Obendrein habe ich gerade den Hängegleiter hochgetragen – am Seil ziehen geht ja nicht mehr – und ihn dann oben eine Minute lang auf den Oberarmen balanciert, bis Bruno mit der Ausrichtung zufrieden war. Das ist wichtig, besonders für einen Anfänger. Bruno will sichergehen, daß ich geradeaus und mit der richtigen Geschwindigkeit in die Luft komme. Ich laufe an, verliere genau wie gestern den Boden unter den Füßen, werde mit einem Ruck an den Haken genommen und spüre den vertrauten Fahrtwind. Für einen Augenblick denke ich daran, daß ich mich ja tatsächlich im freien Flug befinde, schaue aber weiterhin starr geradeaus – nur nicht den Horizont aus den Augen verlieren. Da höre ich auch schon Bruno rufen: "Langsam!" Ich drücke das Steuertrapez nach vorn, der Fahrtwind nimmt ab. "Und 'rausdrücken!" kommt es aus dem Sprechfunk, aber ich bin schon am Anschlag, finde keine Hebelwirkung mehr, und plötzlich bekommt der Hängegleiter Bodenkontakt, ich werde mit dem Gesicht voraus durch's Gras gezogen und komme zum Stillstand. Ich habe eine Bauchlandung gemacht. Nicht gerade elegant, aber problemlos. Auf diese Weise machen Jayanth und ich je vier Flüge.

Am nächsten Morgen stehe ich wieder auf halber Höhe am Übungshang, und irgendwie ist mir jegliches Selbstvertrauen abhanden gekommen. Was mache ich denn hier? Ich kann das doch gar nicht. Und so kommt es dann auch: unmittelbar nachdem ich beim Anlauf den Boden unter den Füßen verloren habe, neigt sich die Nase des Hängegleiters steil nach unten und die Geschwindigkeit nimmt zu. Meine Füße bekommen wieder Bodenkontakt, nützen mir aber nichts, da ich ja in Fluglage unter dem Drachen hänge und sie deshalb hinterher geschleift werden. Reflexartig ziehe ich das Steuertrapez zurück, um dem bösen Spiel ein Ende zu setzen. Da bohrt sich auch schon die Spitze des Hängegleiters mit einem recht lauten Knall in den Boden, und ich schlage hart mit dem linken Arm auf. Erstaunlicherweise tragen weder der Hängegleiter noch mein Knochengerüst irgendwelche Schäden davon. Ohne den Frühsport hätte ich mir jetzt wohl etwas verknackst. Das beeindruckt allerdings den Bruno nicht – er fragt sich, wie jemand, ohne es selbst zu merken, sich von Anfang an so am Steuertrapez festkrallen kann, daß der Hängegleiter schon vor dem Start nach unten gesteuert wird. Ich weiß es auch nicht, reiße mich aber zusammen und liefere danach einen ordentlichen Flug ab.

Es machen sich auch schon bald schlechte Gewohnheiten bemerkbar: während ich später dazu neige "hineinzuspringen", also vorzeitig mit dem Laufen aufzuhören, fliegt Jayanth zunehmend steilere Rechtskurven. Er übt daher wieder das Steuern am Flugsimulator und bekommt schließlich das Problem in den Griff. Als ich später leichten Seitenwind bekomme und durch angemessene Gewichtsverlagerung den Drachen genau geradeaus halten kann, ist das ein großes Erfolgserlebnis – wenn ich erst einmal in der Luft bin, fühle ich mich völlig sicher. Überhaupt, sagt Jayanth, kann ja gar nichts schiefgehen. Ich vermute, daß er recht hat, denn der Drachen ist erstaunlich gutmütig und nimmt weder unser unfachmännisches Herumfuchteln noch unsere manchmal zu niedrige Startgeschwindigkeit übel.

Wir bekommen nicht mehr viele Flüge zustande in dieser Woche – nicht wegen des gelegentlichen Nieselregens, der nicht weiter stört, sondern wegen weiter nachlassender Fitness. Außerdem ist mein linker Arm von der harten Landung her noch recht beleidigt. Immerhin bringen wir es so weit, daß Bruno uns am Schluß die Aufsicht übergibt. Bei meinem letzten Flug erteilt Jayanth mir die Anweisungen betreffs korrekter Ausrichtung des Fluggeräts.

Und – können wir jetzt einen Hängegleiter fliegen? Ich glaube schon! Zumindest bei wenig Wind. Nur auf den Füßen landen können wir noch nicht, von irgendeiner Art von Landeanflug mal ganz zu schweigen. Ein guter Grund, im Mai wieder bei Bruno vorzusprechen und eine weitere Woche Spaß zu haben!



09. WORÜBER MAN SPRICHT

Ein unvergessliches Abenteuer in der Luft: Daniel Gastberger Paragleiterpilot aus Salzburg (Seekirchen) ist auch bei uns desöfteren anzutreffen so z.B. wenn er mit seiner Ziehharmonika sprichwörtlich in die Luft geht. Daniel ist ein begeisterter Paragleiterpilot und frönte früher mal auch dem Drachenflugsport nach und so war es wie ein Blitz aus heiteren Himmel - als ich Daniel auf Seite 24 in der Ausgabe der Kronen Zeitung vom 25. Juni heraus lachen sehen konnte.

Kommentar dazu: Hoch über den Lüften in Salzburg genossen Daniel Gastberger und sein Töchterchen Martina einen dieser unvergesslichen Moment des Vater-Kind-Glücks! Es war ein abenteuerlicher Flug am Tandemschirm vom Gaisberg, der die beiden "für immer" zusammenschweißte. Dazu Sozialministerin Haubner "Mit den Kinderbetreuungsgeld wollen wir ALLEN Vätern die Chance geben, Glück und Freude mit ihren Kindern zu erleben".

Luftraumverletzung auf den Kanarischen Inseln: Liebe Fliegerfreunde, da es im Jänner zu einer massiven Verletzung des Luftraumes in Lanzarote gekommen ist, die eine Umleitung von zehn Verkehrsmaschinen und Einsatz von Abfangjägern und Polizei hervorgerufen hat, sende ich Euch hiermit die ICAO-Karte der Insel. Ich hoffe, dass bei entsprechender Vorsicht der Piloten unser Fliegerparadies nicht für immer gesperrt wird.

Die CTR geht bis 600 Meter über Grund, mit anderen Worten: Die Passagierjets stechen mit knapp über 600 Meter bei Teguiße in den freien Luftraum E, wo sie eigentlich auf uns aufpassen müßten und nicht umgekehrt. Dies ist natürlich auch eine Illusion.

Streckenflüge entlang des El Risco oder von Mala über Teguiße nach Tinajo und von dort weiter in den Süden sollten eigentlich kein Problem sein, wobei ich das spanische Luftrecht natürlich nicht im Detail kenne.

Diese Information ist gratis und im Sinne weiterer Paradiesflüge in Lanzarote gedacht!

See you in the air, Ralf Müller

Dialog am Landeplatz:

Spruch Nr. 12 - Die Reichen leben von den Dummen und die Dummen von der Arbeit - darauf die folgende Aussage eines zufällig anwesenden Gastpiloten.

Der beschissenste Job ist aber wohl der eines Fluglehrers, aber dieser ist immer noch besser als zu arbeiten.

Fluglärm: Die Hilflosigkeit des Menschen gegenüber Fluglärm ist das Substrat, in dem die Aggressionen gedeihen. Besonders in flugplatznahen Gebieten ist er Thema mit Zündstoff. Immer wieder wird die Frage gestellt, wie viel Lärm für die Anrainer und welche Lärmschutzmaßnahmen für Luftfahrtunternehmen und Flugplatzbetreiber zumutbar sind. Und steht gar eine Anpassung eines bestehenden Flugplatzes an die gestiegenen Verkehrsbedürfnisse an, sind die Widerstände oft unüberwindbar.

Die Problematik des Fluglärms wird prägnant und ergebnisorientiert behandelt:

- Aktuelle Probleme des Fluglärms in Österreich
- Probleme militärischen Fluglärms
- Europarechtlich Vorgabe
- Rechtsstellung der von Flulärmemissionen betroffenen
- rechtsstellung der Luftfahrzeughalter
- Grundrechtliche Bezüge samt Rechtsprechung des EGMR
- Berücksichtigung der UVP - G Novelle 2004 für Flugplätze

Hier handelt es sich um eine Neuerscheinung am Buchmarkt, es wird um Besprechung in den jeweiligen Medien ersucht. "Fluglärm": hier geht es um die Rechtslage in Österreich vor dem Hintergrund des Gemeinschaftsrechts und der Europäischen Menschenrechtskonvention.

P.S.: Anfragen bitte an: Neuer Wissenschaftlicher Verlag GmbH, Argentinierstrasse 42 / 6, A- 1040 Wien



10. KLATSCH UND TRATSCH AM LANDEPLATZ

WuBtet ihr schon, dass ...

- es am 8. April beim Pabst Begräbnis doch tatsächlich einen Zwischenfall gegeben hat? Ein Kleinflugzeug aus Belgrad wurde von F 16 Jet's abgefangen. Kommentar des Piloten: " Habe nicht gewusst, dass der Luftraum über Rom gesperrt ist."
- Airwave empfiehlt gegen Magengeschwüre und graue Haare beim Fluglehrer sowie gegen Schweißperlen auf der Stirn des Schülers, den _____. Unser neuer Einser ist wohl der einzige Schulschirm der ohne A – Tragegurte fast besser startet als mit... Wer's nicht glaubt, soll es einfach ausprobieren...
- am 14. August die Sajat Trophäe in Prägraten ab 12 Uhr zur Austragung kommt? Zu vermelden gibt es auch einen neuen Landeplatz, der sich unterhalb des Campingplatzes befindet, so Obmann Pichler Adam.
- Profunser Hans Peter (ehemaliger Drachenflieger aus Berg i. Drautal, von Beruf Bildhauer) sich für die Opfer des Nationalsozialismus im Oberen Drautal einsetzt? Veranstalter ist der Verein "kuland", der vom 1. bis 30. Juni Vorträge in diversen Gemeinden des Oberen Drautales abhielt.
- die Flugschule Salzkammergut in der Zeitschrift "Euro 26" Paragleiter Grundkurse (4 Tage) um € 290.- anbietet? Alle Euro-26-Ermäßigungen gibt es unter www.partner.euro26.at
- die Flugschule "Fly Carinzia" (Spittal / Treffling) expandiert? So steht nun im Raum Steinfeld ab sofort ein weiteres Flug- bzw. Schulgelände zur Verfügung.
- Greifenburg die Weltmeistergemeinde der Drachenflieger ist? Nachzulesen gibt es diese Aussage in der Gästeinformation 2004 / 2005 unter dem viel versprechenden Motto "Greifenburg hebt ab".
- der heurige Dolomitenmann wieder mit einer Limitierung der Teilnehmer aufwartet? Maximal 110 Teams können dabei an den Start gehen. Laut Pressebericht gibt es auch eine "Dolomitenmann light"-Ausführung; schon jetzt sei es schwierig am Wochenende 10/11 September Zimmer zu bekommen, so die Verantwortlichen!
- zu Pfingsten ein weiterer (2) Liga Bewerb (Alpen Open) in Gnadewald bei Absam stattfand? Da das Wetter wieder mal nicht mitspielte, gab es nur einen Durchgang. Laut Insider (Edlinger Richard) konnte Goller Manuel (Nachwuchshoffnung) sogar einmal die Führung übernehmen. Sieger wurde Armin Eder (Offene Klasse), Stefan Ziegler siegte in der Serienklasse.
- am 19. November in Kapstadt (Südafrika) ein "Cape Town Man" stattfinden wird? Hier handelt es sich um einen Dolomitenmann, wo anstatt des Kajakbewerbes (fehlendes Wildwasser) das Kitesurfen zum Zug kommt. Übrigens: die Gewinner des Original Bewerbes der Profi bzw. der Amateurlasse werden dazu eingeladen. Denn Red Bull ist hier der großzügige Sponsor nebst anderen.
- am Landeplatz in Greifenburg (Gemeinde Schwimmbad) eine weitere zusätzliche Parkplatzfläche aus dem Boden gestampft wird? So wird auch die Zufahrtsstrasse von der Bundesstrasse kommend verbreitert. In Richtung Nordwest (hinter dem Kiosk) entsteht ein Beachvolleyball- bzw. Kinderspielplatz. Insider sprechen schon von der Errichtung eines richtigen Freizeitzentrums, das nächstes Jahr in Betrieb gehen soll.
- am 27. Mai Schusterritsch Sigi und Brunner Werner bis dato ihre absolute Topleistung erflogen haben? Start Bramberg, weiter bis ins Zillertal (Kreuzjoch), dann weiter bis nach Zell am See und anschl. über Mittersill wieder zurück nach Bramberg - das sind stolze 165 km.

- der Vater von Pirker Gerhard (Paragleiterpilot aus Greifenburg) der neue Pächter des Strandbuffets am Baggersee in Greifenburg ist? Wie zu erfahren war, ist er auf Besuch aus der Fliegerszene sehr erfreut.
- bei der Auffahrt zur Embergeralm mit einem Taxi aus Lienz der Schranken geschlossen wurde? Die Raubritter lauern überall und schlagen zu wo es nur geht. Eine herbeigeeilte Frau wollte die Insassen zur Kasse beten: 4.- Euro pro Kopf muss gezahlt werden, ansonsten gibt es keine Weiterfahrt. Mit einem Trick wurde schlussendlich auch diese Situation gemeistert und für alle anderen soll dies eine Ankündigung sein, dementsprechend vorbereitet zu sein.
- einen Primax zu fliegen fast so sicher ist wie Zuhause zu bleiben? Nur schöner! Ein Werbespruch der Fa. Nova.
- es eine Gotteslästerung ist, bei so schönem Wetter am Landeplatz zu sitzen anstatt zu fliegen? Vernommen von einem Piloten aus der Region Defreggen (Cloud Sigi).
- in der Woche vom 20. bis 29. Mai die Hessische Meisterschaft in Greifenburg ausgetragen wurde? Wie zu erfahren war, war der Campingplatz total überfüllt und selbst aus den Duschen kam nur mehr kaltes Wasser. Insider sprechen sogar von einer richtigen Materialschlacht, was sich hier so alles zu getragen habe.
- Gritzer Peter und Mair Ingo am 21. Mai von der Embergeralm aus über Lienz, Matri, Allpenquerung, Mittersill, Zell am See, Bramberg flogen und anschl. in Mittersill landeten? Das sind 125 KM! Kommentar dazu: "Während die Ligapiloten gerade mal 10 KM abspulen, fliegen die Amateure neue Bestleistungen." Einfach nur toll, Gratulation nochmal.
- die Tiwag neuerdings in ihrer Werbung auf den Drachenflugsport setzt? Ihr Werbeslogan dazu lautet: Tirol hat die Kraft unabhängig zu bleiben. Jeder will frei sein. Wir Tiroler haben die Kraft dazu, wir müssen nur wollen.
- im Jahr 2004 im Einsatzbereich des in Nikolsdorf stationierten Rettungshubschraubers bereits 12 Flugsportunfälle gegeben hat? Im Vergleich dazu: 2005 gab es im Zeitraum bis Anfang April bereits 5 Flugsportunfälle. Somit steht der Flugsport hinter Alpin- und Schialpinunfällen bereits an dritter Stelle.
- es in Greifenburg ein Paragleitertandemunternehmen gibt, mit dem viel versprechenden Namen "doubleAIR"? Betreiber ist ein gewisser Herr Leitner. Mehr Informationen darüber unter www.doubleair.at bzw. unter der Nummer 0676 - 540 98 48
- Schmidt Christl, Wahlosttirolerin und in vergangenen Jahren auch mal eine aktive Paragleiterpilotin, sich nun voll der Malerei verschrieben hat? Im Monat Mai gab es eine erste Ausstellung dazu im Kristall Stüberl in der Debant. Zur Eröffnung war viel Prominenz erschienen wie ein Hansen Burkhard, Loipen Charly, Eck Marlies, u.v.a.
- der Vater von Weltmeister Robby Whittall, Noel Whittall, Anfang Mai zu einem Besuch am Landeplatz Postleite vorbeischaute? Er ist so nebenbei auch Drachen- und Paragleiterpilot und dazu auch noch Herausgeber eines interessanten Buches "And The World could Fly", das Noel Whittall in Zusammenarbeit mit Stephane Malbos herausbrachte. Der Kaufpreis beträgt 22.- Euro, ist in Englisch geschrieben und enthält viele interessante Details – empfehlenswert.
- Helmut Stern (Weltmeister Paratrike) der Herausgeber der ersten UL - Zeitschrift up2sky ist? Die erste Auflage kam im Monat Mai zu einem Preis von 1.- Euro auf den Markt. Zu beziehen bei Helmut Stern Bründl, Weg 7, A - 6300 Wörgl oder unter Tel. 0664 - 97 27 446
- schon wieder einmal eine Nachnutzung des Dolomitenmannes angekündigt wurde? Die Ostt. Werbung versucht erneut wieder mit einer eigenen Pauschale mehr Gäste zu aquirieren. Wenn man bedenkt, dass der dazu ins Leben gerufene Verein Sportclub allein für die Veranstaltung annähernd mit **30,000.- Euro** p.a. von der Stadtgemeinde Lienz subventioniert wird. Da wird sich aber ein Red Bull Chef (Mateschitz) sicher freuen.
Die Fa. Ostt. Adventure mit Sitz in Ainet betreut zu diesem Zweck die Biker, Paddler und Paragleiterinteressenten. Infos dazu unter Tel. 0664 – 35 60 450
- rechtzeitig zu Saisonbeginn die Ostt. Werbung erstmalig einen eigenen Folder über die Flugsportaktivitäten für den Großraum Osttirol, Sexten und Greifenburg auf den Markt brachte? Darin gibt es Informationen über den Segelflug-, Paragleiter- und Drachenflugsport. Ich kann nur sagen - ein erster Schritt in die richtige Richtung, denn es gibt nicht nur Skifahren, Radfahren und Langlaufen in Osttirol.

- es in Virgen mittlerweile schon an die 20 Paragleiterpiloten, jedoch ohne eigenen Landeplatz gibt? Zwischenzeitlich soll es nun in Niedermauern einen geben, wie zu erfahren war.
- Isak (Grabner) Margit, Leiterin von der Flugschule in Annenheim (Ossiachersee), nun ihren Magister absolviert hat?
- Gritzer Peter am Fronleichnamstag (26. Mai) seinen absoluten Rekordflug absolviert hat? Das sind Sage und Schreibe 145 km. Ausgangspunkt war Startplatz Embergeralm.
- es nun schon zur Tagesordnung gehört, dass unsere heimischen Piloten (Cracks) immer öfter nur mehr von der Embergeralm aus zu ihren Streckeflügen antreten?
- Weingartner Thomas beim PWC, der Mitte Mai in Spittal statt fand, in der Serienklasse den ausgezeichneten dritten Platz errang?
- Kontriner Max, besser bekannt als der gute „Geist von der Postleite“, nun schon ein Teil der Geschichte ist? Denn seit Anfang Juni lebt Max im Altersheim. Alle, die Max kennen, wird sein tägliches Erscheinen am Landeplatz sicher fehlen.
- ein Schweizer Drachenflieger bei seinem Rekordflug Ende Mai von der Embergeralm aus, der ihn dabei über Lienz und Matriei hinweg bis zum Felbertauern Tunnel führte, so begeistert war, dass er diesen im OLC eingab? Groß war allerdings die Enttäuschung als der Flug vom Betreiber wieder heraus genommen wurde. Begründung: Einflug in die CTR – Nikolsdorf, ob da nicht jemand über das Ziel hinausschießt - mit einer CTR Nikolsdorf!
- Felix Papsch, 27-jähriger Lienzener Physiker (in seiner Freizeit auch Paragleiterpilot), in seiner Studienarbeit sich ausgiebig mit dem Lienzener Fernheizwerk beschäftigt hat. Zu lesen war der Bericht in der Ausgabe der TT vom 10. Juni. Leider fehlten darin jegliche kritischen Erkenntnisse!
- Schusterritsch Sigi Anfang Juni nun mit der absolut ultimativen Rennmaschine unterwegs war? Bomerrang 4 heißt die Wunderwaffe, der zurzeit wohl leistungsstärkste Flügel am Markt. Der Erfolg gibt ihm recht, schließlich flog Sigi von Bramberg aus ganze 169 km.
- die Virger Paragleiterflieger anlässlich einer Modellflugvorführung (Ende Mai) in Matriei ihr Bestes gaben? Es gibt nur einen Weg nach unten, und der muss spektakulär sein. Spiralen bis zum Ende und dabei wurde auch auf den Wind vergessen. Es geht nur mehr im Retourgang weiter und dann noch durchziehen – es kam wie es kommen musste.
- die Lienzener Modellflieger nicht unbedingt vom Glück verfolgt sind? Nach einem Flugverbot für Motorisierte Modelle mit Verbrennungsmotor in Lienz, regt sich nun auch der Widerstand in Oberdrauburg, wo ein Ausweichplatz etabliert werden sollte. Anrainerbeschwerden führten vorerst zu einem vorläufigen Ausbaustop.
- Ausserhofer Erwin (Drachenflieger Urgestein) bei den letzten Gemeinderatswahlen in Sand in Taufers um nur sechs Stimmen den Bürgermeistersessel verfehlte? Dass Erwin der SVP zugehört sei hier nur am Rande erwähnt!
- die AUA (Austrian Airlines) pro Quartal 59 Millionen an Verlust einfährt? Sehr wohl Euro. Wie es weiter geht, ist noch offen, aber so wird gemunkelt, dass ihr das gleiche Schicksal wie der „Swiss Air“ widerfahren könnte.
- bei der nächsten Luftfahrerbeiratssitzung die Betriebsleiterpflicht auf Flugplätzen abgeschafft werden soll? Weiters sollen die Kosten für Landeanflüge auf Flugplätze um 50 % gesenkt werden.
- bei der konstituierenden Sitzung des Österr. Fachverbandes der Luftfahrtunternehmen, die am 31. Mai in Wien stattfand, Dr. Burger zum Vorsitzenden und ein Dr. Domany und Waniek zum Stellvertreter gewählt wurde? Übrigens: Die Vertreter aus der Motorlosen Luftfahrt sind in der WKO - ein Himberger Josef, ein Voithofer Franz und meine Wenigkeit.



11. TERMINE UND EREIGNISSE:

Fly - Fun - Techno (Goa Party mit „Frank“)
30. Juli 2005 (Landeplatz)

Sajat Trophäe (Para)
14. August 2005 (Prägraten)

Niljoch Trophäe (Para)
21. Juli 2005 (Virgen)

Dolomiten Mann (Para)



12. EINFACH ZUM NACHDENKEN

Landeentgeld - Fälschlicherweise auch Landegebühr genannt: Wie schon gesagt sollte es korrekterweise doch Landeentgeld genannt werden, denn eine Gebühr kann eben nur eine Behörde oder von dieser beauftragte Personen einheben. Das immer und überall unentwegt die Hand aufgehoben wird, egal was einer tut, ist ja nichts Neues in unserer Gesellschaft. Ob bei der Benützung einer Langlaufloipe, beim Befahren eines Radweges, ja schon bei der Besteigung des Großglockners wurde überlegt AS 100.- pro Aufstieg zu verlangen.

Und diese Vorgangsweise zieht sich dann wie ein roter Faden hindurch bis hin zum Flugsport. Stell dir vor, du kommst zu einem neuen Fluggelände und das Erste, was dir die verantwortlichen Betreiber zu flüstern ist nicht: "Wie kann ich dir weiter helfen", sondern, "Hast du das Landeentgeld oder auch "Startgeld" bereits entrichtet?" Wie schön ist es da z. B. bei unseren südlichen Nachbarn in Bella Italia - dort zählt die Gastfreundschaft, das gemeinsame Fliegen, der Smalltalk etc. und nicht das Abkassieren.

Immer und immer wieder das Gleiche - abkassieren ist angesagt

Aus der Praxis berichtet: Immer wieder, wenn ich in ein anderes Fluggebiet komme, heißt es zuerst zahlen, zahlen, zahlen und anschl. kommt es dann zu einer Unmenge von Vorschriften und Verboten, Verboten - ob das den Sport unbedingt förderlich ist bzw. vielleicht gar schaden könnten, darauf kann sich ein jeder von uns selbst die Antwort geben!

Kontrollen und Hinweise sind sicher notwendig und auch richtig, aber wenn übertrieben wird, wenn die sogenannten "Macher" den jungen wie auch den alten Piloten und Pilotinnen die Freude an diesem so schönen Sport soweit vergällen, dass diese Menschen sich dann schlussendlich anderen Aktivitäten zuwenden, dann sollte eigentlich doch ein Nachdenkprozess beginnen.

Diese Art der Unterdrückung schafft Gesetzesbrecher und Stillstand für den Sport, ohne die Idealisten, Pioniere und Erforscher neuer Grenzen hätten wir in unser Welt weder eine Eisenbahn noch Strassen-, See- oder Flugverkehr, und schon gar keinen Para- und Drachenflugsport, es gäbe wahrscheinlich nicht den geringsten Fortschritt.

Die Überbewertung der Geldschneiderei, die den letzten Cent aus den Taschen der Flieger holt, (nicht nur in der Fliegerei) führt über kurz oder lang zu einer Situation, in der sich dann wahrscheinlich nur noch mehr die Besserverdiener es sich leisten können werden zu fliegen. Keine Frage, für die Schicht in unserer Gesellschaft, die das dazu notwendige Geld zur Genüge hat, spielt das keine Rolle - doch die Schere klafft immer weiter auseinander. Die rückläufigen Schülerzahlen sind nur ein Beispiel dafür.

Zu viele Bürobonzen mästen sich an fetten Gehältern und glaube mir - viel zu wenige von ihnen draußen auf den Flugplätzen, Hügeln und Bergen, wo geflogen wird aus Freude und Faszination am Sport. Lass uns getrost mal weniger zahlen und dafür mehr fliegen. Ein wenig mehr Freiheit von unnötigen Bestimmungen, mehr Eigenverantwortung soll in unserer Zeit von jeden Einzelnen unter uns doch vollziehbar bzw. umsetzbar sein - das bringt uns vorwärts.

So höre ich auch immer wieder die Forderung von einigen Piloten, dass die ganzen Tätigkeiten und anfallenden Arbeiten doch nun von wirklichen Profis, die dafür gut bezahlt werden, ausgeführt werden sollen. Ein Trugschluss, wenn man ein wenig hinter die Kulissen sieht. Dann steigen die Kosten nämlich wirklich ins Unermessliche, siehe die sogenannte (Schein)-Privatisierung des BAZ in die Austro Control GmbH, wo die Kosten um bis zu 1000 % gestiegen sind! Wer sich ein bisschen in der Fliegerszene umhört, wird das sicher bestätigen - wie gut, dass es hier den Aero Club gibt, wo noch (immer) ehrenamtliche Personen tätig sind.

Die Benützung von Start- und Landeplätzen sollte z.B. wie die einer Langlaufloipe, eines Radweg, eines Mountainbikeweg, eines Eislaufplatzes etc. selbstverständlich kostenlos sein. Es gehört einfach zur Infrastruktur einer intakten Urlaubsregion dazu, solche Einrichtungen allen bereit zu stellen.

Alleine die Überlegungen anzustellen, Radwege zum Beispiel (Innichen nach Lienz) bzw. z.B. den Aufstieg zum Glockner kostenpflichtig zu machen, ist mehr als absurd und daher entschieden abzulehnen. Wenn immer und überall für alles, was man tut, nur die Hände aufgehoben werden, bleiben uns mit Sicherheit die Gäste aus. Nur wer selbst ein wenig in der Welt herumreist wird mir in der hier aufgeführten Argumentation sicher zustimmen.

Dass es nicht überall so zugeht, zeigen unsere Fliegerfreunde in anderen Ländern. Hier trifft man sich ganz einfach um gemeinsam zu fliegen, zu feiern, zu diskutieren und sich den kulinarischen Genüssen hinzugeben. Es geht auch anders, und was man dazu braucht ist ein wenig Weitblick, Toleranz, ein auf die Leute zu gehen, Gastfreundschaft und ein wenig guten Willen, um nicht der Idee der „Abzockerei“ zu unterliegen. In diesem Sinne wünsche ich allen weiterhin viele schöne Flüge in einer (Flieger) Gemeinschaft, die den Traum „frei fliegen“ und das ohne Handaufhalten verwirklichen wollen.



13. SICHERHEITS MITTEILUNGEN:

Die staatliche Prüfstelle der Versuchsanstalt für Maschinenbau in Innsbruck hat die Dauerschwingfestigkeit der Sup'Air Karabiner überprüft und bestätigt.

Auch nach 6 Millionen Lastwechseln zeigten sich an den Sup'Air Stahlkarabinern und den Sup'Air Alu Karabinern mit 30 mm und 40 mm Breite keinerlei Veränderungen durch Materialermüdung.

Die Bruchlastfestigkeit war gleich hoch wie bei neuen Karabinern und betrug beim Stahlkarabiner 28 kN (ca. 2.800 kg) und beim Alukarabiner mit 30 mm Breite über 19 kN (ca. 1.900 kg) und beim Alukarabiner mit 40 mm über 16 kN (ca. 1.600 kg).

[Lies den Prüfbericht der VAM Innsbruck hier](#)

Prof. Dipl. Ing. Siegbert Büsel, Leiter der Versuchsanstalt für Maschinenbau:

„Bei einer erwiesenen Dauerschwingfestigkeit mit 6 Mio. Lastwechseln und bei Anwendung des in der Luftfahrt üblichen Sicherheitsfaktors von 1.7, kann man von einer sicheren Benutzungsdauer von über 3000 Stunden ausgehen. Zugrunde gelegt wurde dieser Berechnung eine Frequenz von 0.3 Hz im Flug. D.h. ein Lastwechsel in ca. 3 Sekunden.“

Sup'Air empfiehlt den Austausch von Karabinern bei jeder Beschädigung oder spätestens nach fünf Jahren.

Du weißt ja ... fly now – work later

no love, no work, no money, no future

but time to fly!

- Wenn es sein will, dann wird es sein! Niemand kann es aufhalten.

Überlebt: Hier handelt es sich um eine Schilderung eines Paragleiterpiloten, der am 22. Mai vom Startplatz Embergeralm aus erstmalig im neuen Jahr wieder in die Luft ging.

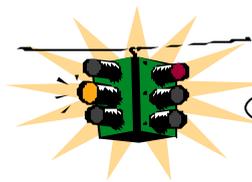
„Nach der Winterpause war es nun endgültig so weit: schönes Wetter, leichter Nordwind und es gab auch schon Flieger, die einen den Weg nach oben anzeigten. Also nichts wie rein in das Vergnügen.“

Kurz nach dem perfekten Start in ca. 60 Meter Höhe über Grund konnte ich den Bart bereits zentrieren und habe dazu nach rechts eingedreht.

Ich wollte ganz einfach das maximale Steigen mitnehmen, dabei habe ich wahrscheinlich die Steuerleine zu weit nach unten gezogen, denn plötzlich drehte der Schirm nach hinten weg. Gleich darauf schoss die Kappe bis auf Kniehöhe nach vorne und anschl. ging diese sofort in eine Linksrotation. Alles ging so schnell - dann habe ich auch schon die Bäume auf mich zukommen gesehen, sofort schoss es mir durch den Kopf „Rettung werfen“, ob es einen Sinn macht oder nicht. Dann folgte auch schon der Aufschlag. Gott sei Dank standen gerade hier drei vereinzelt Bäume herum, denn der Retter kam nicht mehr zur Entfaltung. Denn genau der mittlere dieser drei Bäume verhinderte einen frontalen Aufschlag am Boden.

Ich hatte einfach ein unwahrscheinliches Glück bei diesem Abgang, erlitt dabei gerade mal paar Verstauchungen und Blessuren, blieb ansonsten aber völlig unverletzt. Auch die Tatsache, dass ich einen DHV 1-2 Schirm fliege, dessen Reaktionen heftig und vor allem unerwartet waren, hat mich verblüfft. Es war ganz klar mein Fehler, der mit dem Überziehen einer Steuerleine seinen Anfang nahm.

Resümee: „Ich bin vorerst einmal geheilt“, so die Aussage des Piloten, dem die getätigten Erlebnisse auch noch Tage nachher vom Gesicht abzulesen waren. Das Fliegen höre ich deswegen nicht auf, aber die weitere Gangart wird um ein paar Stufen mit Sicherheit zurück gedreht“, so der Kommentar des Piloten.



Betreff: Lienzer Bergbahnen.

Wegen Reichtum geschlossen: So könnte der neue Slogan der Lienzer Bergbahnen lauten, denn bei schönsten Wetterbedingungen und vielen Fenstertagen wie in diesem Jahr steht (unsere) Seilbahn einfach still. Beispiel Fronleichnam (26. bis 29. Mai): ein Tag schöner wie der andere, viele Gäste im Lande, die sich über das Stillstehen der Seilbahn wundern. Dann kommt die oben aufgeführte lapidare Aussage -> wegen Reichtum geschlossen! Wie lange braucht es wohl noch (Jahre) bis ein Umdenken hier einsetzt. Es gibt keine auch noch so geringe Bereitschaft der Verantwortlichen, hier mal grundlegende Änderungen herbei zu führen. Wirtschaftliche Betriebsführung heißt das Zauberwort, Ausschöpfung der vorhandenen Ressourcen, Angebotserweiterung und vor allem flexible Öffnungszeiten. Dass nicht alle Initiativen zum sofortigen Erfolg führen können, liegt in der Natur der Sache, aber zumindest beginnen sollte man einmal zumindest.

Solange aber die Stadtgemeinde Lienz (Hauptinhaber und Sponsor) und der Tourismusverband, aus Steuergeldern und eingehobenen Zwangsbeiträgen mit den Bergbahnen im Fachjargon „Liebhaberei“ genannt betreibt, wird sich nichts ändern, und wenn überhaupt dann nur sehr langsam.

Übrigens nach Ende der heurigen Wintersaison wurden über Nacht gleich vier ausgewachsene große Bäume am Parkplatz vor der Zettlersfeldbahn gefällt – warum wohl? Faul oder morsch waren diese mit Sicherheit nicht, möglicherweise braucht man für das Bierzelt des jährlich Ende August statt findenden "Gaimberger Kirchtags" einfach mehr Platz?

Auch an der Front, am Startplatz Steiner Mandl, gibt es Neuigkeiten zu berichten. Die Alpgemeinschaft (Besitzer) ließ schon im letzten Jahr verlautbaren, dass im heurigen Jahr das Startgelände abgezaunt wird, aber nicht wie viele hoffen sollten für uns Paragleiterpiloten, sondern ausnahmslos für die dort im Sommer über weidenden Kühe. Damit ist ein Starten auf der Westseite natürlich unmöglich. Also hieß es handeln, um nicht zur Eröffnung der Sommersaison ein Fiasko zu erleben. Nach persönlichen Verhandlungen mit Vertretern der LBB und der Alpgemeinschaft und meiner Wenigkeit wurde Folgendes vereinbart:

Das Starten ist nun nebst Oststartplatz auch auf der Westseite vorläufig zumindest bis auf Widerruf erlaubt – auf jeden Fall ist unbedingt Rücksicht auf die in der Nähe befindlichen (weidenden) Tiere zu nehmen. Im Besonderen beim Versuch von sogenannten Toplandungen, die mit Abstand dabei die größte Problematik aufwirft.

Ein kleines Erlebnis bei den Lienzer Bergbahnen: Am Samstag, d. 18. Juni, es war der erste Tag an dem die Lienzer Bergbahnen wieder in Betrieb waren, konnten einige Paragleiterpiloten am Steinermandl wegen ungünstiger Wetterveränderungen nicht starten. Also ins Tal mit der Bahn.

An der Bergstation der Gondelbahn wurde ich vom diensttuenden Mitarbeiter der LBB nach dem Rückfahrticket gefragt. Ich hatte keines.

Auf die Frage, ob es hier nicht auch so sei, dass Piloten freundlicher Weise kostenlos abwärts befördert werden, meinte der nette Herr: „Bei uns nicht, und wenn doch, dann bestimme das ich!“

Nach zwei Sätzen hin und her durfte ich dann doch die Bahn kostenlos benutzen.

An der Kassa im Tal ergab dann eine Rückfrage: „Ja, auch bei den LBB dürfen Piloten ohne Abwärtsticket die Bahn benutzen.“

Unnötige Aufregung aus Unkenntnis? G. Wimmer OÖ.

Die Preise: Saisonkarte 79.- Euro, Wochenkarte: 50.- Euro, Tageskarte: 16,50 Euro, Ostt. Card: 33.- Euro. Die Ostt. Card gilt 8 Tage, es ist aber nur eine Auffahrt pro Tag möglich. Ein weiterer Erfolg ist zumindest zu verbuchen, denn die Mitnahme von Sportgeräten ist nun ab sofort kein Thema mehr. Die Einmal-Benützung der Anlagen bei Kauf der Ostt. Card ist nach wie vor noch ein Manko.

Übrigens: eine Auffahrt bis um St. Mandl kostet sage und schreibe 11,50 Euro (ohne Talfahrt) und dann gibt es noch Probleme bei einer sicherheitsbedingten Talfahrt – siehe dazu Bericht von Kliem Günther – weiters gibt es einen 10.- Euro Gutschein bei Kauf einer Sommersaisonkarte heuer auch nicht mehr.

Öffnungszeiten: Die LBB begann die Saison mit 18. Juni und endet diese am 18. September. Das Wochenende darauf, also am 24. und 25. Sept., sperrt die Bahn dann noch mal auf.

Ich jedenfalls werde nicht aufhören immer wieder auf solche Himmel schreienden Missstände hinzuweisen hin zuweisen. Denn nichts tun heißt hier wie sonst auch ganz einfach zuzustimmen und das wird mit Sicherheit nicht geschehen.



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!

wie immer ein "Gut Land" wünscht dir Bruno

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

"Flash News" -> Informationen zum Sammeln.

Hast du noch Zeit übrig, dann besuche diese Internetseite: www.girstmair.com



Was wäre wohl die Fliegerwelt ohne das Szene Blatt

„Flash News“

BEHÖRDEN WILLKÜR ?

Sehr geehrter Herr Landeshauptmann! Der Hängegleiter (Drachenflug) und Gleitschirmsport hat in der Wirtschaft und dem Tourismus einen hohen Stellenwert erreicht.

Diese Sportarten gehören zu den umweltfreundlichsten und schonendsten für die Natur, die es in unseren Breiten gibt. Es werden keinerlei Bauten und Eingriffe in unserer schöne Landschaft notwendig.

Bei fast allen anderen Sportarten sind immer wieder die Möglichkeiten durch Neubauten und großräumigen Erweiterungen verbessert worden, um diese zum Großteil für den Tourismus anziehend und werbewirksam zu machen.

Der Hängegleiter- und Gleitschirmsport hat einen eigenen Wirtschaftszweig geschaffen, wodurch viele Arbeitsplätze gesichert sind.

Nicht nur die Herstellung der Fluggeräte sondern auch eine ganze Reihe von Zubehörteilen wie Gurtzeug, Sicherheitsfallschirme, Helme, Brillen, Handschuhe, Overalls, Schuhe, Fluginstrumente sowie Flugschulen und nicht zuletzt auch die Seilbahnen und Lifte sowie die Tourismuseinrichtungen bekommen einen guten Teil an Einnahmen ab.

Eine kleine Erweiterungsmöglichkeit ist der neu entwickelte Hilfsmotor für Hänge- und Gleitschirmpiloten.

Die Möglichkeiten diesen Sport nicht nur für wenige Monate im Jahr auszuüben, da auf die Thermik angewiesen, kann um einige Monate mit diesem Motor (Zubehör) verlängert werden.

An die 20 Prototypen sind bereits seit Jahren in Luxemburg, England, Taiwan, Italien, Deutschland, Amerika und Belgien in Betrieb, wodurch sich ein großer Bekanntenkreis ergeben hat.

Vor 6 Monaten bekamen wir aus China eine Einladung mit voller Unterstützung für eine Produktvorstellung des Nagl -Motorsystems. Auch aus Frankreich und Amerika kommen Einladungen.

Nur im eigenen Land besteht kein Interesse diese Sache, wenn auch nur behördlich zu unterstützen und so den Wert solcher Entwicklungen anzuerkennen.

Das Gegenteil war bisher der Fall. Es gab viele Anzeigen und Strafverfahren bis hin zu einer Exekution.

Jahrzehntelang haben wir versucht mit den Behörden eine brauchbare Regelung herbeizuführen. Alle Bemühungen sind im Sand verlaufen.

Es gab bei dem ganzen persönlichen Schriftverkehr nicht einmal eine Antwort, geschweige eine Reaktion.

Allein aus der Höflichkeitsform sollte man eine Antwort erwarten können.

Wir waren der Meinung, dass der Gleichheitsgrundsatz und der Minderheitenschutz in Österreich noch Geltung hat und es keine Gleichen geben darf.

Bei allen anderen Sportarten werden teils großzügige Zugeständnisse gemacht, wo wir nur auf Straferkenntnisse hoffen dürfen.

Eine Entwicklung eines Antriebssystems geht über Jahrzehnte bis die Serienreife erreicht ist und vermarktet werden kann. Weil wir der Produkthaftung unterliegen ist es notwendig und erstes Gebot, dass die Sicherheit gegeben ist.

Damit die Sicherheit gegeben ist sind unzählige Testflüge auch bei verschiedensten Wetter- und Windverhältnisse Voraussetzung, um den Höchststand zu erreichen, der für eine reguläre Zulassung notwendig ist und auch verlangt wird. Für die Herstellung der Prototypen wurden sehr viele Ersatzteile bzw. Material verwendet, auch ein wesentlicher Teil an Fremdarbeit war notwendig. All das unterlag dem Steueraufkommen und sollte nicht unterschätzt und vergessen werden. Dieser kleine Hilfsmotor bedeutet in der Fliegerei das Motorfahrrad auf der Straße. Mit einem Benzinverbrauch von 2,5 Liter pro Flugstunde ist der Betrieb sehr umweltfreundlich.

Das Motorfahrrad kann mit ganz wenigen Auflagen am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen.

Nun hat der Hängegleitersport (Drachenflug) enorme Einbußen erlitten, da die Möglichkeit an die wenigen Startplätze zu kommen durch die Sperre der Forst- und Interessenschaftswege sehr erschwert wird. Auch durch die Umbauten der Liftanlagen auf Kabinenseilbahnen wurde uns die Transportmöglichkeit genommen um an die Startplätze zu kommen. Bei Seilbahnen waren durchwegs Transportgehänge vorhanden, das uns den Transport der Geräte ermöglichte.

Die Konstruktion des Hilfsmotors ist so ausgelegt, dass der Hängegleiter sowie der **Paragleiter nach wie vor als ganz normaler Hängegleiter/ Paragleiter** betrieben werden kann und so diese Motorsportart auch eine kleine Erweiterungsmöglichkeit in Anspruch nehmen kann.

Der Hilfsmotor wurde in jahrzehntelanger Entwicklungszeit mit viel Aufwand und Einsatz bewerkstelligt, sodass jetzt eine weltweite Marktlücke offen steht.

Hans Nagl aus Wörgl hat diesen Hilfsmotor konstruiert und ist zu einem Tiroler Leistungsmerkmal geworden und wird seit Jahren im Land gebaut. Über das weltweite Internet wird dieser Motor vorgestellt und erfreut sich regen Interesses.

Wir haben über Jahre versucht, dass sich die zuständigen Herrn in der Landesregierung diese schöne Sache in Natura anschauen um sich dann ein Urteil über den tatsächlichen Stand der Angelegenheit zu machen. Dadurch

wäre dann auch die Erkenntnis gekommen, dass wir der Natur keinen Kratzer machen und es sich um eine der umweltfreundlichsten Sportarten handelt.

Anmerkung: Lärmmessungen haben ergeben, dass bei einer Flughöhe von 300 Metern über Grund der Hilfsmotor gegenüber dem Umgebungslärm fast nicht hörbar war. Die Flugstunden sind sehr eingeschränkt möglich, da sie weitgehendst von Wind und Wetter abhängig sind und Nachtflüge ohnedies verboten sind. Beim Einstieg in eine Thermikschicht kann der Motor abgeschaltet werden. Die gesamte Motoreinheit wiegt lediglich 21 Kilogramm und liegt im Bereich der Zuladungsmöglichkeit des Fluggerätes.

Wir sind nicht Motor abhängig. Ein Segelboot kann einen kleinen Flautenschieber benutzen um bei Flaute den Hafen zu erreichen und die Hafeneinfahrt zu bewerkstelligen. Trotzdem bleibt es ein Segelboot.

Um als Hilfsmotor zu gelten, darf die Antriebseinheit keine festverschraubte Verbindung zum Fluggerät aufweisen und muss ohne Werkzeug mit einigen Handgriffen abmontiert werden können.

Wenn einerseits Innovation für die Belebung der Wirtschaft verlangt wird, dann sollte nicht auf der anderen Seite der Bremsklotz sein, sondern Gemeinsamkeit, denn nur diese führt zu positiven Ergebnissen.

Unsere Sportart hat keinerlei Sponsoren oder anderweitige Gönner, wir müssen jeden Handschuh selbst finanzieren.

Mit jeden guten Menschen der durch die Welt geht irgendwo eine Sonne auf.

Hänge- und Paragleiter haben diesen Hilfsmotor nur als Unterstützung, um eine kleine Erweiterung der Möglichkeiten zu erreichen, doch ein Massensport wird es nie werden und so auf eine Minderheit reduziert bleiben.

Als Beispiel liegt diesem Schreiben in Kopie ein Teil eines Schriftverkehrs mit dem damaligen Verkehrsminister Klima bei. Wir haben damals bei einem Treffen mit Minister Klima versucht, eine Regelung zu erreichen. Auch mit dem Verkehrsminister Lazina wurde gesprochen. Aber keines der Gespräche mit den Herrn Ministern hat zu einem positiven Ergebnis geführt, das Gegenteil war der Fall, wie aus den beigelegten Schreiben ersehen können. Diese Schreiben sind nur ein Bruchteil vom bisherigen Schriftverkehr in dieser Angelegenheit.

Als fleißige Bürger Österreichs fühlt man sich übergangen, man wird zur Politikverdrossenheit getrieben, weil die Glaubwürdigkeit auf den 0-Punkt sinkt.

Von oberster Stelle und von den regionalen Stellen bekamen wir bis heute nur Ablehnung und Diskriminierung zu spüren ohne dass nur einmal eine Begründung geäußert wurde.

Wir Hänge- und Paragleiterpiloten betreiben nur eine Sportart, so wie es viele andere Sportler auch tun.

Unser Ziel ist zu erreichen, dass auch unsere Sportart genauso wie andere Sportarten ohne viel Auflagen betrieben werden kann. Es gibt keine andere Sportart wo im Erlass das Wort „geduldet“ aufscheint.

Wir nehmen an, dass sich die Einstellung der Behörden unserer Sportart gegenüber wesentlich geändert hat und wir deshalb auf eine positive Einstellung bauen, damit endlich unsere angestrebte Regelung zustande kommt. Das Wort „geduldet“, wie es im früheren Erlass öfter vorkommt, ist ein Armutszeugnis.

**Naturschutzgesetz (8. Auflage) Allgemeine Bewilligungspflicht § 6,
lit. L, die Durchführung von Außenlandungen und Außenabflügen mit motorbetriebenen
Luftfahrzeugen**

**1. oberhalb einer Seehöhe von 1700 Metern im Zusammenhang mit Sport- oder
Kulturveranstaltungen oder für Werbezwecke und**

2. in Form von Ultraleichtflugzeugen, motorisierten Hänge- und Paragleitern und dergleichen.

Laut oben zitiertem Naturschutzgesetz bedarf es für unsere Sportart bis zu einer Seehöhe von 1700 Metern für Außenstarts und Außenlandungen keiner naturschutzrechtlichen Bewilligung.

Unser Anliegen ist, für diese Sportart –Hängegleiten und Paragleiten mit Hilfsmotor- die Seehöhe auf 2500 Metern zu korrigieren, damit das Überfliegen von Bergkämmen noch in die vorgegebenen Bestimmungen fällt.

In Erwartung einer positiven Erledigung unseres Anliegens verbleiben wir mit freundliche Fliegergrüßen
Hans Nagl e.H.

Anmerkung: Als Beilage erhältst du einen von der Ostt. Werbung heraus gebrachten Folder über die Fluggebiete in Osttirol, Greifenburg und Sexten, mit der Bitte um entsprechender Kenntnisnahme bzw. Weitergabe an Interessierte. Bei Bedarf sind diese anzufordern bei Ostt. Werbung Albin Egger Str. 17 A – 9900 Lienz Tel. 04852 – 65 333