

...die ganze Wahrheit

**FLIEGER ÄRZTE:**

**Dr. Lahoda** (Thumersbach) Tel. 06542 -70 348

**Dr. Kassl Bernd** (Villach) Tel. 04242 – 27 351

**Dr. Wurdinger** (Lienz) Tel. 0664 – 32 48 821

**ÖSTERR. AERO CLUB:**

Tel.: ++ 43 – ( 0 ) 1 – 718 72 97

Blatt Gasse 6 A – 1030 Wien

**NÄCHSTER ERSCHEINUNGSTERMIN: 28. Juni 11**

Anzeigenschluss 14. Juni 2011

**URHEBERRECHT UND INHALT:** Bruno Girstmair

A – 9900 Lienz, Beda Weber - Gasse 4

Lienzer Sparkasse: **BIC:** LISPA T21

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

**DEUTSCHER HÄNGEGLEITERVERBAND:**

Tel. ++ 49 – Ø 8022 – 9675 0

Miesbacher Str. 2 D – 83701 Gmund Tegernsee

<b>01. IN EIGENER SACHE</b>	<b>08. FLUGPOST UND DIE BREAKING NEWS</b>
<b>02. UNFÄLLE &amp; STÖRUNGEN</b>	<b>09. WORÜBER MAN SPRICHT</b>
<b>03. TÖDLICHER IRRSINN</b>	<b>10. KLATSCH &amp; TRATSCH AM LANDEPLATZ</b>
<b>04. VERSICHERUNGEN UNTER DER LUPE</b>	<b>11. TERMINE &amp; EREIGNISSE</b>
<b>05. LANDEHILFEN BEI DRACHEN</b>	<b>12. EINFACH ZUM NACHDENKEN</b>
<b>06. SPEEDGLIDING UNFALL MIT FOLGEN</b>	<b>13. NACHRUF &amp; TRAUERFÄLLE</b>
<b>07. FLIEGEN IN SÜDKALIFORNIEN</b>	<b>14. SICHERHEITS MITTEILUNGEN</b>

**TONBAND DIENST:** 0900 – 91 15 66 06  
**GPS LANDEPLATZ:** N 46, 83 746 O 12, 78 493  
**METEO EXPERTS LIENZ:** Ø 4852 – 62 511  
**INTERNET:** www. osttirol-online.co.at/wetter

Persönlicher Auskunftsdienst: **0900 - 970 940**

**WETTER HOTLINE:** 0900 – 511 599  
**AUSTRO CONTROL:** 01 – 17 03 – 0

## 01. IN EIGENER SACHE



Im letzten Quartal hat sich sehr viel ereignet – Mega Erdbeben in Japan dazu ein Atomarer

Super Gau, Jasmin Revolution in Tunesien, Bürgerkrieg in Lybien, Militär Polizei Einsatz in Prag, Testaments Affäre und Korruption bei Justizbeamten welche Daten gepfändeter Bürger verkauft haben und vieles mehr. Gerade aber der Militärpolizei Einsatz bei der Erstürmung einer TV – Zentrale in Tschechien zeigt erneut wieder auf, wie äußerst sensibel unsere Demokratie bzw. Presse und Meinungsfreiheit gelagert ist.

Daher ist ein immer wieder erneutes aufzeigen und wach rütteln enorm wichtig. Dazu ein paar Zeilen in Erinnerung - dass für unsere Freiheit mal Millionen Menschen Ihr Leben lassen mussten und vielen Millionen unermessliches Leid zugefügt wurde.

**Zum Nachdenken** – Im Jahr 2005 deklarierten die Vereinten Nationen des 27. Jänner zum Internationalen Tag des Holocaust (Shoa) In Erinnerung an die Befreiung des Konzentrations Lager „Auschwitz“ durch die Armee der Sowjet Union. Übrigens Tirol war das einzige Bundesland das im Heurigen Jahr an dieses Ereignis gedachte.

Übrigens der 27. April ist der Tag an dem an die 6 Millionen Toten erinnert wird, die durch den Holocaust um's Leben kamen – es handelt sich hier wohl um das schlimmste Kapitel in der Geschichte überhaupt. Alleine für die Befreiung Österreichs im Jahre 1945, mussten über 60.000 Alliierte

Soldaten und das nur auf österreichischen Gebiet ihr Leben lassen, der Großteil davon waren Soldaten der Sowjet Union.

Da noch etwas über den Flugsport zu berichten ist wahrscheinlich gänzlich fehl am Platz und doch habe ich in dieser Ausgabe wieder viel interessantes und auch brisantes aus der Szene zusammen getragen. Hauptschwerpunkt sind diesmal aber die vielen Speedglider Unfälle und die damit daraus resultierenden Folgen und vieles mehr. Also nimm dir die Zeit zum Lesen - eben dass zu erfahren und dazu noch kompakt zusammen getragen, was du sonst nirgendwo in Erfahrung bringen bzw. lesen kannst.

## **Strafbescheid von 18.500.- Euro schlägt weiterhin hohe Wellen**

– hier ein paar weitere brisante Details zu einen illegalen Mot. Paragleiterflug.

**Wohl gemerkt es ist nicht die Justiz im Lande die hier den Schaden verursacht hat sondern die Personen die sie repräsentieren und voll ziehen.**

Die Angelegenheit zeigt erneut wieder auf wie Personen / Staatsdiener die eigentlich nur ihre Pflicht tun und dabei aber zum Problem werden sollten behandelt werden bzw. wie damit umgegangen wird. Man schickt diese ganz einfach im Alter von 52 Jahren in Pension – unglaublich aber wahr. Werner Burger als Betroffener kann darüber ein Lied singen und Werner ist nicht einer der sich etwa

gar einschüchtern lässt, sondern einer der aufzeigt und das ohne wenn und aber. Werner hatte sich erlaubt Ungereimtheiten wie Urkundenfälschung, Amtsmissbrauch und schwere Nötigung in seiner Dienststelle) aufzuzeigen was nun im nach hinein betrachtet gravierenden Folgen für Ihn hatte. Hier nun ein paar weitere Details dazu mit der Bitte um entsprechender Kenntnisnahme.

**Der skandalöse Strafbescheid bei der BH Bludenz über 18.500,-- Euro hat seine Wurzeln unübersehbar in meiner Situation als Aufdecker innerhalb der Justiz zu tun.**

**Ein weiteres kleines Beispiel wie die Behörden untereinander verflochten sind und was ein Chorgeist der „Obrigen“ alles ermöglicht.**

**Als ich im Jahre 2009 eine Unterschriftenfälschung meiner Vorgesetzten im Grundbuch zur Anzeige brachte, stellte sich bald darauf heraus, dass der Vertrag von ihrem Bruder, einem leitender Angestellter (Magister) bei der BH Bludenz (im Dienst) gewinkelt wurde. Kurz darauf erhielt ich den ominösen Strafbescheid von der genannten BH Bludenz. (Es ist natürlich jeder ein Schelm der hier ein Zusammenhang sieht und es gilt wie immer die „Unschuldsvermutung“.)**

**Aktueller Stand im Zusammenhang mit meinem Antrag auf Erteilung einer Beförderungsbewilligung beim BMVIT.**

**Nach fast 2 Jahren der ungerechtfertigten Schikanen und Verzögerung durch Frau Mag. Löblich, hat sich diese nunmehr dazu bequemt, am 24.2.2011 endlich die längst überfälligen Bescheide zur gewerbsmäßigen Beförderung mit doppelsitzigen Paragleitern zu erlassen.**

**Als kleiner Motivationsschub dürfte dabei nicht zuletzt meine Säumnisbeschwerde an den Verwaltungsgerichtshof (GZ 2010/03/0101-9) gedient haben. In diesem Verfahren wurde das BMVIT aufgefordert, innerhalb einer gesetzl. bestimmten Frist meine beantragten Bescheide zu erlassen. Dieser Aufforderung ist das BMVIT nunmehr auch tatsächlich nachgekommen und hat am 24.2.2011 endlich den letzten noch ausstehenden Bescheid (Betriebsaufnahmebescheid GZl. BMVIT-69.832/0002-II/L3/2011) erlassen.**

**Gleichzeitig wurde die von mir belangte Behörde (Republik Österreich) vom Verwaltungsgerichtshof aufgetragen, mir die Kosten für meine Beschwerdeführung (Euro 773,20) innerhalb von 14 Tagen zu ersetzen. Kosten die leicht verhindert hätten werden können, aber - wie könnte es anders sein - wieder einmal vom Steuerzahler bezahlt werden dürfen.**

**Zwei Beispiele von vielen die zeigen, dass ein Aufbegehren gegen Staatseinrichtungen und Obrigkeiten zwar sehr mühsam ist, sich dieser Kampf aber durchaus lohnen kann.**

**Ich könnte diese Liste von Repressalien, mit denen ich seit meiner Aufdeckung von diversen Justizskandalen konfrontiert wurde, noch seitenweise fortführen. Dies würde den Rahmen der Berichterstattung in den „Flash News“ jedoch bei weitem sprengen.**

Ich habe nach der Aufhebung des skandalösen Strafbescheides der BH Bludenz über € 18.150,- versucht, meine Verteidigungskosten von mehr als € 15.000,- vom Bund ersetzt zu bekommen.

**Fehlanzeige:** Mit Schreiben vom 2.3.2011, (GZ V/337.225/6) kommt die Finanz Prokuratur zum Erkenntnis, dass sie sich nicht veranlasst sieht, die Kosten meiner Verteidigung zu ersetzen.

**Fazit:** Ich hätte mich ja nicht wehren müssen, dann wären mir auch keine Anwalts-Kosten entstanden. Immerhin: Ich hatte hier die Wahl zwischen der Cholera oder der Pest. (oder gleich beidem) Bleibt nur noch die Klage gegen die Republik. Das sollte man sich jedoch ohne Rechtsschutzversicherung gut überlegen, sonst könnte sich der finanzielle Schaden für den Piloten noch weit mehr erhöhen!!! lg, werner

Dank der Medien ist aber die Angelegenheit (Illegaler Mot. PG – Flug vor allem die Justiz Skandale, Testaments Affäre etc.) nicht in der Versenkung verschwunden, sondern wird immer mehr zum Medien Ereignis schlechthin. Mehrere Parlamentarische Anfragen, Suspendierungen und Anklagen sind nun die Folge und jetzt hat sich sogar der Volkanwalt dazu eingeschaltet. Der ORF trägt das seine dazu bei, damit nicht's ausgesessen bzw. ausgeschwitzt wird und somit wieder alles in der Versenkung verschwindet wie schon bei so vielen Fällen in der Vergangenheit in Österreich ja bestens bekannt.

## **Der tödliche Unfall bei einem Sicherheits-Training hat ein gerichtliches Nachspiel:**

Wie in Erfahrung zu bringen war, gab es am 21. Dezember 2010 am Landgericht in „Bad Ischl“ in erster Instanz einen Schuldspruch.

Der angeklagte Leiter des Sicherheitstrainings in Hallstatt, bei dem im September 2008 ein Teilnehmer ertrunken ist, wurde in erster Instanz wegen fahrlässiger Tötung schuldig gesprochen und zu einer Geldstrafe von 180 Tagsätzen zu 21,- Euro (zusammen somit 3.780,- Euro) verurteilt. Die Richterin begründete den Schuldspruch im Wesentlichen damit, dass die Patrone zur Auslösung der Automatik Schwimmweste nicht korrekt eingeschraubt war.

**Es wurde durch den Verteidiger Berufung angemeldet; das Urteil ist somit nicht rechtskräftig.**

Der ebenfalls angeklagte Bootsführer des Rettungsbootes wurde vom gleichen Vorwurf freigesprochen, weil nicht zweifelsfrei festgestellt werden konnte, ob er selbstständig den Einsatzbereich verlassen hat oder doch vom Leiter des Sicherheitstrainings einen Auftrag erhalten hat. Dieser Freispruch ist rechtskräftig.

Sobald ein endgültiges rechtskräftiges Urteil vorliegt, werde ich selbstverständlich darüber berichten.

## 02. UNFÄLLE UND STÖRUNGEN



**Am 14. Nov. 2010** versuchte ein 22 jähriger deutscher Paragleiterpilot mittels Windenschlepp in die Luft zu kommen. Dazu befestigte der Pilot ein Kletterseil am Abschlepphaken seines Autos. Bedingt durch starken böigen Wind wurde der Schirm in die Luft gerissen, bis sich das Seil in senkrechter Position befand. Daraufhin ging der Schirm in ein „Lockout“ über und der Pilot stürzte fast senkrecht ungebremst zu Boden. Beim Aufprall erlitt er schwerste Wirbelverletzungen und überlebte den Absturz wie durch ein Wunder.

**Lenggries:** Am 18. Dezember startete ein 32-jähriger deutscher Speedglider / Acro-Pilot vom Startplatz Brauneck aus zu einen Flug. Der Pilot habe, Augenzeugenberichten zufolge, schwierige Flugmanöver durchgeführt (Rückwärts-Salto etc.) Dabei hatte der Pilot zu wenig Fahrt und fiel in die darunter befindliche Kappe. Trotz Auslösung zweier mitgeführter Rettungsgeräte verfangen sich beide in der kollabierten Schirmkappe. Der erfahrene Acro-Pilot erlitt beim Aufprall auf einen Parkplatz der Bergbahn tödliche Verletzungen.

**Jerzens:** Am 29. Dezember startete ein 29 jähriger deutscher Paragleiter -Pilot am Nachmittag vom Startplatz Sechszeiger aus zu einem Flug. Beim Landeanflug in „Jerzens Weiler Liß“, zog der Pilot die Steuerleinen in einer Höhe von ca. 2 bis 3 Meter voll durch. Dadurch bedingt kam es zu einem Strömungsabriss und der Pilot stürzte ab. Er zog sich eine Zerrung der Halswirbelsäule zu. Nach der Erstversorgung wurde der Verletzte mit der Rettung in das Krankenhaus Zams eingeliefert.

**.. auf dem Flügel der Zeit fliegt die Trauer dahin???**

**Neustift:** Am 28. Dezember startete der 35 jährige Michael U. Speedglider-Pilot aus Innsbruck Land vom Startplatz Kreuzjoch Schlick 2000 aus zu einem Flug. Nach einigen Minuten Flugzeit dürfte der Pilot im Bereich des Galtalmliftes in einer Höhe von ca. 1500 Metern einen Baum gestreift haben. Dabei verlor er die Kontrolle über sein Fluggerät und stürzte in einen Wald. Nach der Erstversorgung durch die Pistenrettung, wurde der Verunfallte mit dem Rettungshubschrauber in die Klinik nach Innsbruck geflogen, wo er aufgrund seiner schweren Verletzungen verstarb.

**Schruns:** Am 29. Dezember startete ein 31 jähriger einheimischer Speedglider-Pilot aus St. Gallenkirchen vom Startplatz Hochjoch aus zu einem Flug. Wie zu erfahren war, handelte es sich dabei um einen Akroflieger von den „draco volands“. Der Pilot wollte am Parkplatz der Zamang Bergbahn einlanden. Aus unbekannter Ursache klappte das Fluggerät in einer Höhe von ca. 4 Metern ein und der Pilot prallte mit hoher Geschwindigkeit auf zwei geparkte Autos. Dabei erlitt er schwerste Verletzungen (mehrere Beinbrüche, schwere Kopf- und Brustverletzungen) Der Pilot wurde nach der Erstversorgung mit dem Rettungshubschrauber in das in das Krankenhaus Feldkich eingeliefert. Siehe dazu Bericht unter Punkt 06.

**Werfenweng:** Am 29. Dezember startete ein 29 jähriger Paragleiter-Pilot aus Linz zu einem Flug. Bedingt durch eine Kollabierung der rechten Seite seines Fluggerätes verlor der Pilot die Kontrolle. Daraufhin aktivierte er das mitgeführte Rettungsgerät. Der Pilot kam anschließend auf ca. 500 Meter Höhe oberhalb des Landeplatzes Zaglau im Tiefschnee zum Stillstand. Der Pilot erlitt Verletzungen unbestimmten Grades und wurde nach der Erstversorgung in das Krankenhaus Schwarzach eingeliefert.

**Reith im Alpachtal:** Am 29. Dezember startete ein 25 jähriger einheimischer Tandem-Paragleiter-Pilot mit einem 19jährigen deutschen Passagier gegen 9 Uhr 35 von der Bergstation des Kohlgrubenliftes. Der Pilot konnte aber keine ausreichende Höhe erreichen, streifte in der Folge einen Baumwipfel und stürzte ab. Der Gleitschirm verfang sich dabei in den Ästen einer 25

Meter hohen Fichte. Die beiden Flieger konnten von der Bergrettung Alpbach und des Pistendienstes der Alpbacher Bergbahnen mittels eines Seiles unverletzt geborgen werden.

**Mayrhofen:** Am 01. Jänner startete eine 49 jährige deutsche Paragleiter-Pilotin vom Startplatz Steinerkogel aus zu einem Flug. Kurz nach dem Start flog die Pilotin in einen steilen Hochwald auf ca. 1200 Metern Seehöhe. Der Schirm verfang sich an einem Baumwipfel und die Pilotin hing fest. Die alarmierten Bergretter stiegen mittels speziellen Baumeisen an den Schuhen in rund 15 Meter Höhe, um die verunfallte Pilotin zu sichern und anschließend abzuseilen. Die Verunfallte erlitt eine Unterkühlung und ein sogenanntes „Hängetrauma“, nachdem sie erst nach über 2 Stunden wieder festen Boden unter den Füßen hatte. Schließlich wurde die Frau mittels Taubergung geborgen und aus dem steilen Gelände ausgeflogen. Die Bergung des Paragleiters dauerte noch bis zum Einbruch der Dunkelheit, und das bei Eiseskälte.

**Der Sport ist in Wirklichkeit doch nur eine Scheinwelt.**

**Liezen:** Am 06. Jänner stieg ein 31 jähriger Oberösterreicher mit 2 Freunden zu einer Skitour auf den Festkogel – von dort aus wollten die Drei mit ihren Speedglidingschirmen ins Tal abfliegen. Nach diversen Flugmanövern dürfte der Pilot aus Linz die Kontrolle über sein Fluggerät verloren haben und prallte daraufhin im Bereich der Koderalm nordöstlich von Johnsbach im Bezirk Liezen mit voller Wucht gegen eine Felswand. Er stürzte 100 Meter in die Tiefe und schlug dabei noch mehrmals gegen die Felsen. Als die Einsatzkräfte am Unglücksort eintrafen, war der Pilot bereits verstorben. Seine Leiche wurde mittels Hubschrauberbergung ins Tal gebracht.

**St. Radegund / Graz:** Am 18. Jänner startete der 27 jährige einheimischer Paragleiter-Pilot Markus Sch. aus Kumberg vom Startplatz Schöckl aus zu einem Flug. Er dürfte bei der Landung die Höhe falsch eingeschätzt haben, denn er schlug bedingt durch zu hohe Geschwindigkeit hart am Boden auf. Dabei erlitt der Pilot schwere Verletzungen und wurde nach der Erstversorgung mit dem Rettungshubschrauber auf die Intensivstation des LKH – Graz gebracht.

**St. Radegund / Graz:** Am 22. Jänner startete ein 51 jähriger einheimischer Hängegleiterpilot aus Graz mit seinem Flugdrachen vom Startplatz Schöckl aus zu einem Flug. Gegen 15.00 Uhr setzte der Pilot in St. Radegund zur Landung an, dabei dürfte auch dieser Pilot die Höhe falsch eingeschätzt haben, denn er stürzte aus ca. 5 Metern Höhe aufgrund zu geringer Geschwindigkeit ab. Beim Aufprall erlitt er schwere Verletzungen und wurde nach der Erstversorgung mit dem Rettungshubschrauber in das LKH – Graz eingeliefert.

**Scheffau:** Am 30. Jänner startete der 36 jährige Reinhard L. ein gebürtiger O.Ö. aus Steyr mit seinem Paragleiter zu einem Flug. Bedingt durch Knoten in den Fangleinen ließ sich das Fluggerät nicht mehr richtig steuern und das Unglück nahm seinen Lauf. Der Pilot flog unkontrolliert direkt in die Drahtseile der Gondelbahn und blieb dort hängen. Der Pilot wurde durch den laufenden Liftbetrieb direkt zu den Rollen der nächsten Stütze befördert und musste entsetzt mit ansehen, wie schließlich die Leinen rissen und er anschließend aus einer Höhe von ca. 25 Metern in die Tiefe stürzte. Der Pilot wurde dabei unbestimmten Grades verletzt und von der Pistenrettung nach der Erstversorgung in das Krankenhaus Kufstein gebracht.

**„Zweimal passiert einem so etwas nicht im Leben“**

– trotzdem will der 36jährige die Fliegerei nicht aufgeben.

**Gmunden:** Am 01. Feber startete ein 35 jähriger einheimischer Speedgliderpilot aus Vetterbach mit Skiern vom Gipfelplateau des Krippenstein aus zu einem Flug. Der Pilot streifte während des Starts, bzw. des Fluges, einen Felsen und stürzte dabei ab. Beim Aufprall erlitt er Verletzungen unbestimmten Grades (Bein) und wurde nach der Erstversorgung mit dem Rettungshubschrauber aus dem unwegsamen Gelände geborgen und in das LKH – Bad Ischl geflogen.

**Kals am Grossglockner:** Am 5. Feber startete ein 19 jähriger einheimischer Paragleiter-Pilot vom

Startplatz im Schigebiet Kals aus zu einem Flug. Aus bisher unbekanntem Gründen klappte das Fluggerät plötzlich zusammen und der Pilot stürzte aus ca. 10 Metern Höhe ab. Trotz des Versuches den Paragleiter wieder zu öffnen, was ihm zum Teil auch gelang, schlug der Pilot auf der Skipiste auf und zog sich schwere Verletzungen zu. Nach der Erstversorgung wurde der Verunfallte in das BKH – Lienz gebracht.

**Tannheim:** Am 13. Feber startete eine 34 jährige deutsche Paragleiter-Pilotin vom Startplatz Neunerköpfel aus zu einem Flug. Die Pilotin wurde durch einen starken Wind abgetrieben und landete schließlich auf den Dach eines Autos. Beim Aufprall brach sich die Pilotin den rechten Knöchel. Nach der Erstversorgung wurde die Verletzte mit dem Rettungshubschrauber in das Krankenhaus nach Immenstadt (Deutschland) geflogen. Übrigens, am PKW entstand ein leichter Sachschaden.

**Rauris:** Am 13. Feber startete ein 22 jähriger einheimischer Paragleiterpilot aus Pongau zu einem Flug. Wie in Erfahrung zu bringen war, flog der Pilot bei der Landung direkt in einen Baum und stürzte anschließend aus ca. 3 bis 4 Metern Höhe zu Boden. Beim Aufprall zog er sich schwere Verletzungen zu. Nach der Erstversorgung wurde der Verunfallte durch das Rote Kreuz in das BKH – Schwarzach eingeliefert.

**Schnifis:** Am 19. Feber startete ein 24jähriger Innsbrucker Paragleiter-Pilot vom Startplatz Hensler aus zu einem Flug. Aufgrund eines Bedienungsfehlers prallte der Pilot beim Landeanflug auf dem Sportplatz in Schnifis mit dem Gesäß hart am Boden auf. Dabei zog sich der Pilot Verletzungen unbestimmten Grades im Wirbelsäulenbereich zu.

**Salzburg:** Am 21. Feber startete ein 31 jähriger einheimischer Paragleiterpilot vom Startplatz Gaisberg aus zu einem Flug. Bereits kurz nach dem Start, ca. 70 Meter, flog der Pilot gegen einen Baum, in dem er in einer Höhe von ca. 4 Metern hängen blieb. Dabei erlitt er Verletzungen unbestimmten Grades (Oberschenkel) und wurde nach der Erstversorgung durch die Berufsfeuerwehr aus seiner misslichen Lage geborgen und in das LKH – Salzburg eingeliefert.

**Lychen / Beenz:** Am 26. Feber startete ein 42 jähriger Deutscher Paragleiterpilot mittels Windenschleppstart zu einen Flug. Aus bisher unbekanntem Gründen kollabierte der Schirm und der Pilot stürzte aus ca. 15 Meter zu Boden. Der Pilot verstarb an seinen schweren Verletzungen.

**Neustift:** Am 04. März startete ein 25 jähriger deutscher Paragleiter-Pilot zu einen Übungsflug. Während des Fluges verlor der Pilot aber sehr schnell an Höhe und musste schließlich in ca. 1280 Meter Höhe auf einen Baum notlanden. Daraufhin verständigte er mittels Handy seine beiden Fliegerfreunde. Der Pilot selbst musste anschl. von einen Heli mit Tau geborgen werden.

Daraufhin versuchten ein 34 und 36 jähriger deutscher Paragleiter Pilot die Absturzstelle zu lokalisieren. Beim Versuch, ihrem Kollegen zu helfen, übersahen die beiden einander und kollidierten bzw. stießen in der Luft zusammen. Die Fluggeräte waren nicht mehr steuerbar und beide Piloten stürzten aus ca. 15 Metern Höhe in die Tiefe. Beide wurden beim Aufprall schwer verletzt, und nach der Erstversorgung mit dem Heli in das UKH – Innsbruck eingeliefert. Insgesamt standen bei diesem spektakulären Unfall gleich 2 Hubschrauber im Einsatz

**Werfenweng:** Am 5. März startete ein 42 jähriger Paragleiterpilot zu einen Flug. Im Bereich der Bischlinghöhe kam der Pilot in Schwierigkeiten und musste deshalb das Rettungsgerät aus lösen. Dieses blieb allerdings in den Felsen hängen – auf Grund der ausweglosen Situation verständigte der Pilot die Rettung. Eine Bergung mit dem Heli Martin 1 blieb erfolglos. Nach Anforderung des Polizei Hubschraubers Libelle konnte der Verunglückte mittels Tau aus der Felswand geborgen werden.

**Fulpmes:** Am 06. März startete ein 57 jähriger Paragleiterpilot zu einen Flug. Bei der Landung kam der Pilot aus bisher unbekanntem Gründen zu Sturz und zog sich dabei einen Beinbruch zu. Der Verunfallte wurde nach der Erstversorgung in das UKH – Innsbruck eingeliefert. Ebenfalls am

Sonntag stürzte in **St. Anton am Arlberg** ein Paragleiterpilot in ein Waldstück ab und blieb schließlich an einen Baum hängen, der Pilot blieb dabei unverletzt.

**Rankweil:** Am 08. März startete ein 24 jähriger Einheimischer Paragleiterpilot aus Kobach vom Startplatz Furx aus zu einen Flug. Als der Pilot zur Landung ansetzen wollte wurde dieser von einer Windböe erfasst und direkt gegen ein Wohnhaus gedrückt. Dort stürzte Der Pilot gegen eine Fensterscheibe eines Wohnhauses. Durch die Wucht des Aufpralles wurde die Fensterscheibe komplett aus dem Rahmen gedrückt. Bei diesem spektakulären Unfall erlitt der Pilot nur leichte Verletzungen.

**Andelsbuch:** Am 11. März startete startete ein 45 jähriger deutscher Paragleiterpilot aus Frickingen vom Startplatz Bergstation Köplelift zu einen Flug. Auf Grund starken Flugdichte entschloss sich der Pilot wieder am Startplatz ein zu landen. Beim Landeanflug kollabierte plötzlich der Schirm und der Pilot stürzte ab, beim anschl. Aufprall zog sich der Pilot Wirbel und Rückenverletzungen zu. Nach der Erstversorgung wurde der Verunfallte mit dem Heli C 8 in das LKH – Feldkirch geflogen.

**Birenbach:** Am 13. März startete ein 39 jähriger deutscher Mot. Paragleiterpilot zu einen Test bzw. Übungsflug. Der Pilot wollte eigentlich nur Bodenübungen durch führen schließlich hob der unerfahrene Pilot dennoch ab, hatte aber teilweise Motoraussetzer. Der Gleitschirm hatte zu wenig Auftrieb geriet in's trudeln und der Pilot stürzte aus ca. 100 Meter ab. Der Pilot schlug in der Nähe des Vereinshauses des TV – Birenbach (Göppingen) auf. Der kurz darauf eintreffende Notarzt konnte nur mehr den Tod feststellen.

## **Die Unfallzahlen im Winter steigen stetig – doch die eigentliche Flugsaison steht aber erst vor der Türe!?**

Die Flugsaison 2011 steht bereits vor der Türe, und es gilt eigentlich Bilanz zu ziehen über das abgelaufene Jahr 2010. Auch diesmal gab es wieder Unfälle über Unfälle. Die hier aufgeführten Unfälle geben deshalb keine Vollständigkeit wieder – die tatsächlichen Unfallzahlen können natürlich weit höher angesiedelt werden als die hier von mir erfassten.

**Für super Schlagzeilen in den Medien sorgen hierzu wie schon bekannt die Piloten einmal mehr selbst. Es ist für wahr die beste Werbung für den Sport, dazu noch kostenlos und in den Auflagenstärksten Zeitungen des Landes – solche Einschaltungen sind für wahr nicht zu bezahlen – mal ein wenig zynisch betrachtet.**

Es bleibt nur zu hoffen (wobei hoffen hier der falsche Ausdruck ist!) dass die Unfallzahlen sich im heurigen Jahr in Grenzen halten werden. Dazu muss jeder Einzelne von uns sowie die Verbände, Vereine und auch Flugschulen ihren Beitrag zur Erhöhung der Flugsicherheit leisten.

**Ganz klar: Bilanz gezogen wird wieder am Ende des Jahres.**

Wobei gerade hier der letzte Winter die Statistik - bedingt durch die vielen fatalen Speedgliding-Unfälle mit zum Teil tödlichen Ausgang - drastisch verschlechterte. In der Unfallstatistik scheinen aber erst gar nicht die vielen Unfälle auf, die über den Winter hinweg von Piloten aus Österreich und Deutschland in Ländern wie z.B. Brasilien, Australien, Namibia, Südafrika, Spanien und in anderen Ländern, bzw. bei Sicherheitstrainings passieren. Erneut sind wieder Bundesdeutsche Piloten die

**... denn ich spreche das aus, was sich die anderen nicht trauen!**

Spitzenreiter bei den Unfällen. Ein weiteres Problem sind die vielen Windenschlepp Unfälle und nicht zu vergessen die immer mehr zunehmenden Mot. HG + PG Unfälle, hier sind ebenfalls die Verbände und

Flugschulen gefordert dringend notwendige Aufklärungsarbeit zu leisten.

**Die Dunkelziffer ist entsprechend hoch und ganz klar es sind weder die Verbände, noch die Piloten selbst sind daran interessiert, die vielen Unfälle an die Öffentlichkeit zu bringen. Denn das könnte unseren Sport Nachhaltig schaden.**

Es ergeht daher erneut der Aufruf, den Wind- und Wetterverhältnissen angepasst - und nicht zuletzt seinen eigenen fliegerischen Kenntnissen entsprechend - zu fliegen. Auch die Flugschulen sind aufgerufen, über den Lehrplan hinaus, entsprechend die Ausbildung zu forcieren. Es kann zum Beispiel nicht sein, dass ein Drachenflugschüler bereits nach 25 Start' zum Höhenflug antritt etc. Auch die Verbände sind aufgerufen ihrer Aufsichtspflicht entsprechend nach zu kommen.

Vor allem aber liegt es letztendlich an den Piloten selbst. Wenn ich dann immer wieder höre: „Ich habe ja deshalb bereits -zig Sicherheitstrainings hinter mir, über 100 Full Stalls durch geführt - glaube mir - ich habe das schon alles im Griff.“ Es sind aber nicht nur die Gelegenheits- und Sonntagsflieger, die Unfälle verursachen, sondern auch die sogenannten sich selbst erkorenen Profis, und dazu gehört auch die Gruppe der Speedglider bzw. Acroflieger.

Top Streckenpilot Gerald Ameseder dazu in einem Interview:

**Der Athlet stuft den Paragleitersport als nicht gefährlich ein; er ist meiner Meinung nach sogar noch zu 99% sicher, sofern man sich klar an die Regeln hält, betont er vehement. Aber wenn es gefährlich wird, dann richtig.**

Immer bessere Leistungen von Fluggeräten werden gefordert und die Hersteller tragen das ihre dazu bei. Der Run auf die 2-Leiner hält unvermindert an, und wenn im Wettbewerbsfliegen die Rettungsabstiege schon zum täglichen Handwerk gehören, wie schafft das dann ein Gelegenheitsflieger? Dazu kommt noch die lange Winterpause mit keiner oder nur wenig Flugerfahrung, und von dieser geht es ohne

**Ganz klar Unfälle werden und können immer wieder passieren, doch viele davon sind, bzw. wären zu vermeiden gewesen.**

lange Umwege direkt in die neue Flugsaison hinein. Nicht zu vergessen sind die Wind- und Wetterverhältnisse. Diese werden von Jahr zu Jahr unberechenbarer und überfordern oft auch die Piloten gewaltig.

Selbstüberschätzung, Leichtsinn bis hin zur Fahrlässigkeit und Dummheit, mangelnde Ausbildung, soweit reicht das Repertoire.

Darauf hinzuweisen ist immer wieder enorm wichtig. Es liegt an jedem Einzelnen, wie hoch die Latte gelegt wird – die Folgen aus solchen Unfällen sollten ja hinlänglich bekannt sein.



### **03. „TÖDLICHER IRRSINN“ ODER LUST AM „KONTROLLIERTEN ABSTURZ“:**

#### **Speedgliding und Acro Total: Unfallserie mit fatalen Folgen???**

**In the year 2009 we've lost 9 of our friends through speedflying accidents. This tragedies and our love to the sport forced us once more to think about what we're actually doing...**

Über die Weihnachtsfeiertage vollzog sich eine richtige Serie von schweren Unfällen mit Speedglidern, bzw. im Bereich Acroflug. Eigentlich sollte es die ruhigste Zeit des Jahres sein – zumindest im fliegerischen Segment und wohlgemerkt nur auf die nördliche Hemisphäre bezogen – da es kaum Thermik, bzw. noch keinen starken Talwind gibt. Warum passieren dann aber dennoch im Winter so viele Unfälle, werden sich viele erstaunt fragen.

Speedgliden - muss man wissen - ist wie Art eine Droge. Einmal geschnupft kommt man schwer davon los. Da die Realität von den meisten immer mehr verdrängt wird, ist dies der ultimative Kick, wonach sich der Pilot so sehr sehnt. Es ist der Geschwindigkeitsrausch – das kann gehen bis fast zum freien Fall, da die Schirme immer kleiner werden, dabei hautnah an der Geländekontur entlang brausen, rotieren um alle Achsen (Acroflug) mit extrem hoher Geschwindigkeit auf den Boden zurasen, um dann so weit wie möglich aus zu flaren (swoopen), aber auch um etwas zu tun, was nicht jeder tun kann, bzw. nicht jeder tun will. Es ist schlicht eine Art Gratwanderung - ein Spiel mit seinem Leben - bewusst oder unbewusst. Sofern aber dieser nicht andere Personen dabei gefährdet – siehe dazu unter Punkt (06. Speedglider Unfall mit fatalen Folgen) in dieser Ausgabe.

Einfach nur abgleiten oder gar in sanfter Thermik aufdrehen, das ist gelinde gesagt „Schnee von vorgestern“. „Youtube“ lebt es ja vor, und selbst will man sich dort auch verewigen. Deshalb werden die meisten Flüge mit einer mitgeführten Helmkamera dokumentiert. Durch immer weiteres Herantasten an die Grenzen des Machbaren, den sich daraus ergebenden fast nicht mehr vorhandenen, bzw. vollziehbaren Reaktionszeiten, schlägt dann auch urplötzlich einmal das völlig Unfassbare für die coolsten und draufgängerischsten unter der Sonne zu!

### Ein Unfall mit tödlichem Ausgang –

**...wir haben nicht nur eine hohe „Suizid-Rate“ im Lande - was ist mit all den Personen, die aus Freizeitunfällen mit Langzeitfolgen, wie zum Beispiel „im Koma bleiben“, Querschnittslähmung, Arbeitsunfähigkeit, Invalidität etc. hervorgehen, bzw. zeitlebens ein Pflegefall bleiben.**

Entsetzen und ein Aufschrei geht durch Mark und Bein - hier vor allem bei den betroffenen Angehörigen und Freunden – doch wirklich wundern darf sich darüber keiner. Wenn man sieht, in welchem halbsbrecherischen Flugstil sich die Piloten in die Tiefe stürzen. Nur ganz wenige haben das große Glück gepachtet, bzw. interpretieren das als das perfekte „Können“. Doch für die meisten ist es nur eine Frage der Zeit, bis der „Sensenmann“ wieder ohne Vorwarnung unbarmherzig zuschlägt. Die darauf folgende Nachdenkphase hält nicht lange an, und schon wieder ist alles vergessen. Obwohl nur als eine Randgruppe der Randgruppe in der Fliegerei angesiedelt, hat Speedgliden in den letzten 4

Jahren wieder Erwarten expandiert.

Auffallend dabei ist die Tatsache, dass mit der Zunahme der Piloten die Unfälle mit Speedgliderschirmen sprunghaft angestiegen sind.

### Klar – jeder Unfall ist einer zu viel, egal ob beim Speedgliden oder beim Paragleiten!!!

Dazu kommt die Tatsache, dass viele Unfälle erst gar nicht als Flugunfälle aufgenommen werden, sondern als diverse Freizeitunfälle oder Kellerstürze etc. angegeben werden. Dies ist aber hier nur im geringeren Ausmaß möglich, da der Verletzungsumfang in den meisten Fällen mehr als nachhaltig ist.

Hier nun ein paar gesammelte Eindrücke dazu:

**Schlagzeile in den Welt  
Nachrichten am 07. Jänner  
2011 – Paragleiter (Speedglider)  
Pilot in der Steiermark tödlich  
abgestürzt.**

**Schlagzeile - Lenggries 32 jähriger  
Speedglider Pilot beim Acroflug  
Tödlich abgestürzt.**

Der tödliche Irrsinn wird deshalb nicht aufhören, ganz egal ob Speedgliding, Basejumping oder Kitesurfing und anderen Sportarten mehr; die Verlockung und die Herausforderung alles immer weiter auszureizen ist einfach zu groß. Es ist eher anzunehmen, dass genau das Gegenteil eintritt.

Durch immer weitere Verbote und Absicherungen in unserer Gesellschaft, ist die Sucht sehr groß, hier durch solche, Extravaganzen (Sportarten) bewusst auszubrechen. Die Red Bull - Werbestrategie lebt es einem ja überall vor und gilt als das große Vorbild. Dank genügend Geld gibt es kein Limit mehr und viele von uns können scheinbar nicht zwischen der knallharten Realität und dem Irrsinn „Droge-Sport“ unterscheiden.

Lieber Geschäftspartner, es fällt uns schwer, mitteilen zu müssen, dass unser Geschäftsführer Michael „Michl“ Uhrmann am 28.12.2010 bei seinem größten Hobby, dem Speedflying tödlich verunglückt ist.

Die Trauerfeier findet am **05.01.2011** um 15.00 Uhr im Novum in Innsbruck statt, nicht wie im ersten Mail leider falsch angegeben am 15.01.

Übrigens, die Ära mit den vielen tödlichen Unfällen im Bereich Speedgliden erinnert mich ein wenig an den Beginn der Drachenfliegerei. Nur mit dem einen Unterschied: in den 70iger Jahren kam eine völlig neue Flugsportart auf uns zu, die es zuvor für die breite Masse in der Geschichte der Menschheit in dieser Form nie gab. Damals lautete das Motto größtenteils:

**„learning bei doing“**

Erst viele Jahre später wurde schließlich die Drachenfliegerei wissenschaftlich fundiert aufgearbeitet – hier hat mit Sicherheit der DHV und SHV mit der Einführung des Gütesiegels im Jahre 1979 seinen Beitrag für die Sicherheit im Flugsport geleistet.

Ich möchte hier gerne an folgenden Spruch aus der Szene erinnern...

**Die Generation – sie fliegt nicht mehr oder sie lebt nicht mehr !**

Speedgliden hingegen ist eine Weiterentwicklung, also ein Produkt aus der Paragleiterfliegerei und die Paragleiterfliegerei ist eine Weiterentwicklung der steuerbaren Flächenschirme (Basejumper) und diese sind wiederum eine Weiterentwicklung der steuerbaren Rundkappenschirme der Fallschirmspringer. Die Rundkappe als solches ist letztendlich die Geburtsstätte der Paragleiter bzw. Speedglider-Fliegerei – ganz einfach gesagt - dort wo alles einmal begann.

## 04. VERSICHERUNGEN UNTER DER LUPE?



**Sommer, Sonne ... Ferien in USA... und wer haftet bei einem Autounfall ?**

Ich lebe nun seit einem guten Jahrzehnt in Kalifornien und hatte vor über 4 Jahren einen schwereren Unfall auf dem Freeway - völlig unverschuldet - und kämpfe seither mit den Folgen eines Hirn- und Nackenschadens. Was ich in den letzten Jahren über Versicherungen gelernt habe, lässt sich hier nicht im Detail wiedergeben, aber ich möchte gerne ein paar Tipps weitergeben, die vielleicht einmal einen Fliegerkollegen vor dem finanziellen Ruin bewahren könnten.

Gerade Mietwagen werden oft nur mit der gesetzlich vorgeschriebenen Versicherung angeboten. Oder, wenn man etwas länger hier ist, lohnt es sich durchaus, einen Wagen zu kaufen und dann zur nächsten Versicherungsagentur zu gehen, um Deckung zu erstehen.

Versicherungsgesetz ist "state law", also Staatsgesetz in USA und damit gelten in jedem Staat andere Regeln und Haftungsgrenzen. Für Kalifornien (Owens Valley ist schließlich ein absoluter Fliegertraum...) gilt 15/30/5 und es ist ein sogenanntes "fault system". Spätestens hier kratzt sich der Durchschnittstourist am Hinterkopf... Die Zahlen bedeuten:

**\$15.000 maximale Deckungssumme für bodily injury (also Körperschäden) für die einzelne Person,**

**\$30.000 maximale Deckungssumme total für alle unverschuldeten Unfallopfer und**

**\$5.000 maximal an "property damage" - also Sachschaden am Fahrzeug etc.**

Das "bodily injury" setzt sich unter anderem zusammen aus Behandlungskosten (Arzt, Krankenhaus, Medikamente, Hilfsmittel), Einkommensverlust während der Arbeitsunfähigkeit, Schmerzensgeld, Kompensation für bleibende Schäden, Haushaltshilfe, Kosten für medizinische Berichte, die die Versicherung ja als Nachweis verlangt (die meisten Ärzte schreiben hier kein Wort gratis...), etc. Im Durchschnitt sind medizinische Behandlungen in den USA um den Faktor 5 - 10 teurer (!) als in

Mitteleuropa und viele europäische Krankenversicherungen zahlen im Ausland oft gar nicht oder nur bis zu dem gleichen Satz, der im Heimatland üblich ist.

**Wenn Arschlöcher fliegen könnten, wären manche Spitzenpiloten**

Damit kann man sich ausrechnen, wie weit man mit diesen Summen kommt. Selbst ein durchschnittliches Halswirbelsäulenschleudertrauma mit kurzem Besuch auf der Notfallstation... Folgebehandlungen beim Arzt... einigen Anwendungen beim Krankengymnasten und etwas Arbeitsausfall überschreiten die vorgeschriebene Deckungssumme oft bereits vielfach. Wenn es dumm läuft und man ein Leben lang im Rollstuhl sitzen sollte, dann landet man damit hier durchaus unter der Brücke - als Mitteleuropäer auf dem dortigen Sozialamt.

Sollte der Unfallgegner vielleicht gar keine Versicherungsdeckung haben (weil er vielleicht die Beiträge nicht bezahlt hat...)...gibt es gar nichts, wie z.B. im Staate Kalifornien. Hier kommt das "fault system" zur Anwendung, d.h. es muss dessen Versicherung zahlen, der den Unfall verschuldet hat.

**Es gibt nur wenige Menschen, die stark genug sind um die Wahrheit zu sagen bzw. zu hören.**

Spätestens hier höre ich den Aufschrei all derer, die nun den McDonalds Fall mit dem zu heißen Kaffee, der im Schritt der Autofahrerin landete, zitieren werden. Wenn man "Glück" hat und der haftende Unfallverursacher ist keine Privatperson, sondern eine Firma, die eben nicht mal einfach Bankrott anmelden kann, dann mag man nach langen (und teuren) Rechtsstreitereien vielleicht mehr rauschlagen. Sollte der Unfall jedoch von einer Privatperson verursacht worden sein, dann hat man schlicht Pech, weil Privatinsolvenz für ein paar \$ sehr leicht angemeldet werden kann. D.h. bei den meisten Unfällen steht letztlich nur die Versicherungssumme der Autoversicherung überhaupt zur Debatte.

Einige Versicherungen bieten unter bestimmten Voraussetzungen manchmal auch höhere Deckungssummen an. Hierbei gilt aber, dass der Gesetzgeber nicht vorschreibt, dass diese öffentlich angeboten werden müssen!

Und es gibt auch sogenannte "un- and underinsured coverage", die man für sich selbst kauft. Diese tritt ein, wenn der Unfallverursacher gar nicht oder nicht ausreichend versichert ist, was für einen sehr großen Teil der Autofahrer in Kalifornien zutrifft.

**Mit anderen Worten - man muss sich selbst gegen die Ignoranz anderer Verkehrsteilnehmer auf eigene Kosten absichern und diese Absicherung auch noch mit deutlichem Nachdruck verlangen, bzw. Versicherungen abklappern, die diese überhaupt anbieten.**

Diese sind auch nicht (!!) vom Gesetz vorgeschrieben - d.h. jede Versicherung kann frei wählen, ob sie diese überhaupt anbietet und bis zu welcher Summe und selbst wenn sie diese anbieten sollte - dann muss sie das nicht publizieren!

Aber immerhin wisst Ihr nun, wonach Ihr unbedingt fragen müßt! Das höchste, was ich bisher überhaupt finden konnte, ist eine Million \$, und das liegt immer noch deutlich unter den 6 Millionen Euro

Mindestdeckung in Österreich, bzw. 8 - 15 Millionen Euro, die in Deutschland der Standard sind.

Ähnlich wie in Europa kann manchmal zusätzlich auch "collision coverage" gekauft werden, also ein Vollhaftschutz für das eigene Fahrzeug - unabhängig davon wer den Unfall verschuldet hat - mit entsprechendem "deductible" - also Selbstbehalt - behaftet.

Es ist übrigens nicht unüblich, dass Rechtsanwälte urplötzlich am Unfallort auftauchen und gleich mal versuchen den Fall zu sichern. Die üblichen "retainer" - also Verträge - fangen bei 30% der gesamten

Schadenssumme an - als Anwaltshonorar -, die letztlich von der Versicherung bezahlt wird. Oft geht der Prozentsatz sogar über 50% hinaus. Und diese „retainer“ sind so formuliert, dass der Rechtsanwalt vor (!) dem Unfallopfer bezahlt wird....

Wer ausreichend Englisch kann, hat die Option - insbesondere wenn nur sehr wenig Deckung vorhanden ist - den Fall selbst mit der Versicherung zu verhandeln. Ein ausgezeichnete Ratgeber dazu ist:

“Insurance Settlement Secrets: A Step by Step Guide to Get Thousands of Dollars More for Your Auto Accident Injury Without a Lawyer!” (Erhältlich z.B. von Amazon.com)

### **Darin ist auch aufgelistet, wann es eben nicht mehr ohne Anwalt geht.**

Grundsätzlich gilt jedoch wie überall: Unfallstelle sichern und bei Verletzten sowie vermutlich größeren Sachschaden auf jeden Fall „911“ anrufen. Erst einmal alle Details aufschreiben (Versicherungen, Details der „driver’s licence“, aktuelle Wohnanschrift der Unfallbeteiligten von der Rückseite der licence, Nummernschild und Fahrzeugtyp etc.) bzw. fotografieren, Zeugen sichern, Versicherung, bzw. Autovermieter anrufen und im Zweifelsfall direkt danach zum Arzt um „sachliche“ Beweise der eigenen Schäden zu haben.

So - nun solltet Ihr zumindest einen kleinen Überblick bekommen haben (ohne Gewähr bitte - ich bin kein Rechtsanwalt), was die Problematiken sind. Als Tourist würde ich versuchen einen Mietwagen von Europa aus zu bekommen, der europäische Absicherung hat. Und nicht vergessen - wenn möglich Auslandsrankenversicherung mit Heimführung und Rechtsschutzversicherung abschließen.

Und dass man die vorgeschriebenen USPHA Mitgliedschaft mit Haftpflichtversicherung (<http://www.uspha.aero/>) als verantwortungsbewusster Pilot hat, versteht sich ja von selbst... (abgesehen davon, dass es in einigen Fluggebieten kontrolliert wird) Always happy landing! Diana Niesser



## **05. LANDEHILFEN BEI DRACHEN ?**

Schon seit vielen Jahren (1976) beschäftigt sich Tomas Pellicci mit der Herstellung von Hängegleitern. Tomas versteht sein Handwerk schließlich war er vorher ein freier Testpilot bei der Fa. Ikarus, Rolf Lieb (Comco) in Aidlingen. 1984 übernahm er die Sparte Hängegleiter inklusive den Namen IKARUS. Der Markt veränderte sich und so ging Tomas im Jahre 1996 dazu eine Kooperation mit der Hersteller Firma Aeros in der Ukraine ein. Tomas Produktionsstätte und Lager befindet sich in Stephanskirchen, dieser Ort liegt in der Nähe von Rosenheim. Schon seit vielen Jahren wurde die Idee einer Landehilfe für Drachen in Erwägung gezogen, bereits im Jahre 2001 wurde dazu zusammen mit dem DHV am Messwagen geprüft und ermittelt.

**... erst wenn kein Drachenflieger in Deutschland mehr fliegt, wird die Deregulierung sowie in Österreich bereits erfolgt, in Deutschland dann statt finden.**

Die Erkenntnis daraus war, dass 10 bis 20 % mehr Auftrieb bei Verwendung der Klappen abhängig von der Anstellung entsteht, laut damaligen DHV Technik Referenten „Schmidtler“. Damals wurde vom DHV noch zugesichert dass die Idee der Landehilfe auch entsprechend gefördert werde.

### **Das Problem war die Angleichung des ausreichendem Pitch`s an die Flächengröße.**

Da in Deutschland aber Stillstand Einzug hielt, ging Tomas nach England und Österreich – hier gab es bei den Zulassungen keine Probleme. Darüber hinaus forderte der DHV für jedes Gerät eine eigene Musterprüfung dazu. Diese Prüfungen wurden aber bereits in einer anderen anerkannten

Europäischen Prüfstelle durchgeführt. Die Unterlagen wurden den DHV – zur Verfügung gestellt welche der DHV aber nicht anerkennt.

**Meiner Meinung nach geht es hier um das Geschäft und die weitere Tatsache, das der DHV die Arbeit anderer Prüfstellen als unzureichend hin stellt.**

Deshalb ist für Deutsche Hängegleiter Piloten die Verwendung von Landehilfen in Deutschland offiziell nicht erlaubt. Sie sind seit 10 Jahren in Bearbeitung!

Tomas verspürte in den letzten Jahren eine verstärkte Nachfrage nach Landehilfen - die Vorteile liegen auf der Hand: Eine Fläche kann innerhalb der Gewichtsgrenzen durch die Landehilfe optimaler genutzt werden, es können kleinere Landeplätze sicher angefliegen und bewältigt werden etc.

**... wenn jemand mit neuen Ideen an die Türe klopft muss man diese auch rein lassen.**

Für die Gruppe der Hochleistungs-Hängegleiter hat Tomas auch eine Lösung gefunden. Sein Leitwerk ist beweglich montiert und kann zum Landen aufgestellt werden und erleichtert so die Landung. Übrigens wenn andere Hersteller darin keine Notwendigkeit sehen, so ist Tomas

fest davon überzeugt hier einen Schritt in die richtige Richtung zu setzen. Es gibt bereits einige Geräte mit Leitwerken am Markt wie z.B. Guggenmos Cut, Atos VR, Aeros Combat wobei nur der Relif aus Tschechien das Leitwerk auch als Landehilfe verwendet. Die anderen Leitwerke dienen nur der Überschlagsdämpfung.

Wer also an einer Landehilfe für seinen Drachen interessiert ist, kann jederzeit mit Drachenbau Ikarus Tomas Pellicci dazu in Kontakt treten. Der Einbau einer Landehilfe kostet je nach Gerät zwischen 500.- und 600.- Euro und wird vorzugsweise für die eigenen Geräte angeboten. Probefliegen ist im Fluggebiet nach Wahl oder in unmittelbarer Nähe möglich.

**Anfragen dazu an:** **Tomas Pellicci Tel. Nr. ++ 49 – (0) 8036 – 22 87 E – Mail:**  
**[ikaruspellicci@web.de](mailto:ikaruspellicci@web.de) Internet: [www.ikaruspellicci.de](http://www.ikaruspellicci.de)**

## 06. SPEEDGLIDING UNFALL MIT FOLGEN ?



**Andreas Schreilechner, Speedglider-Profi dazu in einem Interview einer Bayrischen Zeitung:**

Speedflyer, wie die Extremsportler ihr Sportgerät nennen, sind wesentlich kleiner als die Gleitschirme der Paragleiter. Dies ermöglicht wesentlich schnellere Bewegungen. Und eine weitere Neuerung bietet der Speedflyer:

**"Während Fallschirmflieger und Paragleiter nur nach links und rechts lenken können, fliegen wir dreidimensional", erklärt der Samerberger Andreas Schreilechner. Rollen gehören zum festen Repertoire der Extremsportart.**

wurde auch ein zweites Auto dabei beschädigt.

**Hinter die Kulissen geschaut :**  
Hier ein Schreiben eines unbeteiligten, betroffenen

KFZ-Lenkers, der nicht nur zum Nachdenken anregen sollte: Es ist erschreckend, mit welcher Leichtigkeit oder auch Gleichgültigkeit manche Piloten ihr Handwerk betreiben.

Wie schon in der September Ausgabe letzten Jahres unter dem Punkt „**Unterdrückung von Beweismaterial**“ kolportiert, hier nun ein Schreiben eines betroffenen Autofahrers, der durch einen Speedgliding-Unfall zum Handkuss kommt. Wie in Erfahrung zu bringen war,

**Hallo und guten Abend, mir ist folgendes passiert:**

**Am 29.12.2010 ist mir in Schruns/Vorarlberg ein Paragleiter aus Österreich in mein Auto geflogen und hat dabei einen erheblichen Schaden verursacht (mehrere tausend Euro).**

**Der Paragleiter ist bedauerlicherweise sehr schwer verletzt und liegt zur Zeit im künstlichen Koma. Es ist unklar, ob er eine Haftpflichtversicherung besitzt, die den Schaden übernimmt. Von den Eltern des verletzten Paragleiters habe ich trotz Zusage leider die Daten der Haftpflichtversicherung nicht erhalten.**

**Daher habe ich die Befürchtung, dass er ohne die vorgeschriebene Haftpflichtversicherung den Flug angetreten hat.**

**Meine Fragen: Handelt es sich hierbei um eine Verwaltungsübertretung oder um eine Straftat? Gibt es eine Möglichkeit, online zu ermitteln, wo der Paragleiter versichert ist, ggf. auf welcher Internetseite? Müssen Paragleiter einem Club oder Verein angehören, bzw. sind sie irgendwo registriert?**

**Für eine Beantwortung meiner Frage wäre ich dankbar. Mit freundlichen Grüßen aus Deutschland**

Hier fällt es einem schon schwer, noch passende Worte zu finden – zumal auf der einen Seite eine lebensgefährlich verletzte Person steht - mit aller Tragik und den daraus folgenden Konsequenzen - und auf der anderen Seite ein unbeteiligter Geschädigter mit ein paar Tausend Euro an Schaden. Es gilt ganz klar zu trennen und die für alle Beteiligten beste Lösung zu erarbeiten. Schwer ist es allemal

– auch wenn die Verschuldensfrage eindeutig ist.

**Wenn Speedglider Piloten mit Prototypen also nicht zugelassenen und nicht versicherten Geräten unterwegs sind und dazu noch Acro Vorführungen damit tätigen und andere dabei gefährden, dann grenzt solch eine Vorgehen schon an ein vorsätzlich Fahrlässiges Verhalten und ist einfach nur mehr als Unverantwortlich und durch nicht's zu entschuldigen.**

Es handelt sich in diesem Fall ja nicht mehr um eine Spielerei oder „Wird-ja-eh-nichts-passieren-Einstellung“, sondern hier geht es ans Eingemachte.

Wie kommt ein Unbeteiligter (Ski-Urlauber) zu seinem Recht auf

Schadenersatz? In dem Fall, dass keine Versicherung vorhanden ist und der Pilot auch kein Vermögen hat, kann der Geschädigte seine Kosten von mehreren Tausend Euro selbst tragen. Eine Variante wäre noch, einen Anwalt damit zu beauftragen, damit dieser einen „Titel“ bekommt, der zumindest 30 Jahre besteht. Ein andere Variante wäre, dass sich die Gemeinde und der Tourismusverband dazu aufrafft, eine einvernehmliche Lösung mit dem Betroffenen zu bewerkstelligen, um unnötigen Schaden vom Tourismus-Image für den Ort abzuwenden.

Übrigens, der Speedglider-Pilot ist - wie in Erfahrung zu bringen war - auf dem Wege der Besserung, und wie sich die Causa weiterentwickelt, kommt in einer der nächsten Ausgaben.

Die Lehren daraus sind wieder einmal: keine anormalen Flugmanöver unter 100 Metern, keine Gefährdung von Personen, kein Fliegen über Menschenansammlungen, alle Flüge nur mit zugelassenen und auch versicherten Geräten, keine Starts und Landungen auf markierten Skipisten, alle Flüge nur in dafür vorgesehenen Gebieten, keine Selbstüberschätzung und kein Hassardieren.

Die Liberalisierung im Technik HG + PG – Bereich durch die ZLLV 2010 brachte für uns viele Vorteile und weniger Behörde, aber auf der anderen Seite auch mehr Eigenverantwortung, Dinge zu tun, die auch zu tun sind, ansonsten schlägt das Leben unbarmherzig zu - die Folgen sind hinlänglich bekannt. Natürlich werde ich auch in dieser Causa weiter berichten.

## 07. FLIEGEN IN SÜD KALIFORNIEN ?



### Fliegen in „Torrey Pines“ Kalifornien:

Der Süden Floridas und der Süden Kaliforniens sind die wohl einzigen Plätze am US – Kontinent (außer Hawaii und Puerto Rico), wo man im Winter moderate, bzw. angenehme Temperaturen vorfinden kann. Diana Niesser lebt schon seit über 10 Jahren in Süd Kalifornien und da es so schön ist, wurde es zu ihrer zweiten Heimat.

Übrigens, Diana Niesser, als „Lokal Hero und Movie Star“, ist im Video „Paragliding Liberation“ (by Aaron Riggs) zu sehen. Diana begann mit ihrer Fliegerkarriere im Jahre 1989.

Die Fluggebiete im Großraum San Diego waren diesmal unser Ziel. Dazu gesellte sich Fabio Saccetto, Paragleiterpilot und Hersteller des weltberühmten (Udevalla Eises) aus Triest. Fabio kam gerade von einem 4wöchigen Hawaiiurlaub (North Shore) zurück.

Eines vorweg, die Bürokratie, um überhaupt im Fluggebiet Torrey Pines fliegen zu dürfen, erinnert mich schon ein wenig an die deutsch-österreichische Gründlichkeit, bzw. Mentalität. Wo ist die Lizenz, wo die Versicherung, Formblatt ausfüllen, also Versicherung abschließen etc. Dazu überall Hinweise und Verbotsschilder ohne Ende.

### .. so freies Land und doch so viele Spielregeln!

Ich denke hier an die Einreise in die USA, sprich Immigration: scannen, linker Daumen, rechter Daumen, 4 Finger linke Hand, 4 Finger rechte Hand, dazu Gesichtsfoto, Ganz-Körper-Scanner, Fragen über Fragen. Man kommt sich vor wie ein Krimineller ... jetzt werden wieder viele sagen, du musst ja nicht dorthin reisen!

**Wie schon gesagt, es ist ja nicht das Land, sondern die Personen, die die Spielregeln aufstellen und natürlich auch mit viel Nachdruck vollziehen.**

San Diego liegt etwa 180 km südlich von Los Angeles, fast direkt an der mexikanischen Grenze (Tijuna), und das hört sich ja schon mal ganz gefährlich an. Es gibt viele Reisewarnungen, aber eben nicht fliegerischer Natur, sondern insofern, dass man hier sehr schnell sein zweites Leben antreten kann.

Wir beschränkten uns daher mehr auf die fliegerische Seite. Bedingt durch einen zu schwachen Aufwind war ein Fliegen in Torrey Pines nicht genug motivierend, so mussten wir in ein anderes Fluggebiet ausweichen. Das Fluggebiet nennt sich Blossom, weitere Fluggebiete sind Otay Valley, Horse Canyon, Big Black, Little Black und Soboba. Der Hauptanziehungspunkt ist natürlich das weitem bekannte Fluggebiet „Torrey Pines“. Hier hat „Flight Director Robin Marien“ (Nickname Specki) seit ca. 2 Jahren die Oberaufsicht über das Flugeldorado übernommen. Die eigentliche Flugsaison beginnt hier Mitte März und endet mit Ende November. An guten Tagen tummeln sich hier schon gerne an die 50 Paragleiter, Drachenflieger und Segelflieger sowie Modellflieger. Der Flugraum aber wird von Jahr zu Jahr kleiner, bedingt durch weitere Baumaßnahmen im Anflugbereich des Landeplatzes. Der Ort ist über die Fliegerei hinaus ein beliebter Anziehungspunkt - das steil abfallende Cliff mit einem Höhenunterschied von ca. 300 Metern und nicht zu vergessen, der sich darunter befindliche „Nacktbadestrand“.

Für das leibliche Wohl sorgt eine Imbissstube am Startplatz, genannt (Cliffhanger Cafe), die von (Robin Marien) betrieben wird. Die hohe Flugfrequenz erfordert auch deshalb eine strikte Überwachung der Piloten, bzw. Qualifikation - wie z.B.:

- **eine gültige Lizenz wie die USHPA Hanglider H 4 oder Paraglider P 3**
- **dann eine USHPA Versicherung und eine dazu**
- **obligatorische Haftungsausschluss Erklärung,**

- **sowie ein täglich anfallendes Startgeld in der Höhe von US 10,- Dollar.**

Solltest du dann tatsächlich noch beabsichtigen fliegen zu wollen, ist vorher noch:

- ein Einweisungsvideo Pflicht
- bei Start bzw. Landung darf sich nur ein Pilot jeweils im Startfenster aufhalten.
- beabsichtigt dieser dann zu starten, bzw. zu landen, ist eine Trillerpfeife (die man entweder selbst mitbringt oder vor Ort kaufen kann) zu betätigen

**Die vielen Hinweis- und Verbotsschilder, bzw. Auflagen waren für mich - abgesehen vom fehlenden Wind - Grund genug hier von einem Fliegen Abstand zu nehmen ...**

- sollten Flüge in die Dämmerung hinein andauern, ist ein Stroboskop-Licht mitzuführen, welches man ebenfalls vor Ort zu kaufen bekommt.

Aufgefallen sind mir weiterhin die unzähligen Hinweis- und Verbotsschilder am gesamten Fluggelände bzw. am Gebäude selbst, und die Tatsache, dass es am Fluggelände kein Lande-Bier gibt. Grund dafür ist ein von der Stadt, bzw. vom Land erlassenes Alkoholverbot am gesamten Areal. Es könnte ja z.B. passieren, dass ein Fußgänger über die Klippe stürzt, bzw. ein Pilot durch Trunkenheit sich und andere gefährdet. Auf vielen Hinweisschildern wird darauf hingewiesen, dass der gesamte Start- und Landebereich nur von Piloten (Pilots only) betreten werden darf.

Es gibt auch einen Shop, bzw. Verkaufsladen vor Ort, und einen Bodensimulator, wo man gleich vor Ort sein Gurtzeug ausprobieren, bzw. einstellen kann. Hier sind die Kontaktdaten: **001 – 858 452 – 9858 Anschrift – CA – 92037 Torrey Pines Scenic Dr. La Jolla 2800 [www.flytorrey.com](http://www.flytorrey.com)**

Für uns ging es auf einen Abstecher zur Firma Wills Wing nach Orange; dieser Standort liegt in einem Busines-District im Süden von Los Angeles. Die Firma ist eine der ältesten Drachenschmieden der Welt – **since 1973** - übrigens ganz in der Nähe von der Firma Wills Wing in L.A. lebt auch der Vater von unserem viel zu früh verstorbenen Drachenflieger Simon Payr aus Kals am Grossglockner. Er ging im Jahre 1967 in die USA, zuerst als Skilehrer, und fand schließlich in L.A. seine zweite Heimat.

Bei Interesse an einem Fliegen in Torrey Pines und anderen Fluggebieten in Süd Kalifornien, ist hier ein nützlicher Link: <http://www.wcsif.cs.ucdavis.edu/~mathewss/>

Weiterhin steht Diana Niesser, auch wenn sie zur Zeit gegroundet ist, allen Interessierten gerne mit Rat und Tat zur Seite. Infos unter der Email – **coelngirl@aol.com**

## 08. „FLUGPOST“ UND DIE BREAKING NEWS ?



Aus der seinerzeitigen „**Flugpost**“ wurde nun mit Jänner diesen Jahres eine „**Skyout**“. Obwohl noch bis Feber unter der Website [www.dieflugpost.at](http://www.dieflugpost.at) erreichbar, sind hier ein paar interessante Details zu finden.

**Unter „Breaking News“** gelang Daniel Rossmann, als verantwortlicher Herausgeber der ehemals lautenden Zeitschrift „die Flugpost“, ein toller Schachzug. Denn unter der Schlagzeile „Breaking News“ war derselbigen Homepage folgendes zu entnehmen:

**Wer sich aber tatsächlich die Zeit nehmen will und in das wirklich Eingemachte der Szene reinschnuppern möchte, findet auf der Internetseite des „Freiflieger Magazins“ (herausgegeben von Walter Kepplinger) fürwahr eine richtige Fundgrube.**

[www.freiflieger-magazin.at](http://www.freiflieger-magazin.at)

Alle Mitglieder des österreichischen AEROCLUBS (Sektion Hängegleiten und Sektion Paragleiten) bekommen die "neue Flugpost" für 2011 **KOSTENLOS** und automatisch zugestellt. Keine Anmeldung für Mitglieder des österreichischen Aeroclub nötig.

Eine Kooperation mit dem österreichischen AEROCLUB macht das möglich. Also gleich Mitglied beim österreichischen AEROCLUB werden, die neue Flugpost kostenlos erhalten und zusätzlich alle anderen Vorteile des österreichischen AEROCLUBS genießen.

Wie auch immer, von beiden Seiten geschickt taktiert, um einmal für den Herausgeber die anfallenden Portokosten (Auflage 4000 Stück) zu verringern und darüber hinaus möglichst viele Piloten im Lande zu erreichen, damit auch der Aero Club hierbei nicht leer ausgeht. So werden neue Mitglieder akquiriert. Also gibt es durchwegs für beide Seiten nur Positives zu berichten. Doch irgendwo muss es auch immer ein ABER geben.

Ganz klar, dieser ist in der freien und nicht zensurierten Berichterstattung zu finden, und dass der Aero Club die „Skyout“ auch als Sprachrohr nützen wird, liegt auf der Hand. Kritische Artikel werden darunter wohl leiden müssen, speziell in Bezug auf zahlende Sponsoren dieser Zeitschrift. Schließlich ist es aber genau das, was einer Zeitung Leben einhaucht und die Leser jedes Mal brennend auf eine der nächsten Ausgaben warten lässt.

Wie weiterhin in Erfahrung zu bringen war, ist diese Zusammenarbeit auf das Jahr 2011 begrenzt und soll vor allem ein „Zuckerl sein und keine „Abofalle“ für Aero Club Mitglieder werden“, so Bundessektionsleiter Herbert Siess in einem Vorwort in eigener Sache der „Skyout Erstausgabe“.

**– Hochglanz Bilder und Schönfärberei sind für den Sport ist die eine Seite, und auch wichtig, aber das alles kombiniert mit einer unabhängigen und kritischen Berichterstattung wäre, bzw. sollte das eigentliche Ziel einer wirklich unabhängigen Informations-Zeitschrift sein -**

**Nun noch vorab ein paar Infos für den Erwerb der „Skyout“**

Das Abo für vier Ausgaben im Jahr (Jänner, April, Juli und Oktober) mit mindestens 32 Seiten kostet € 12,- Die Skyout vormals (Flugpost) gibt es auch online unter [www.skyout-online.com](http://www.skyout-online.com)

## 09. WORÜBER MAN SPRICHT



### **Paragleiter-Akrobatik-Einlage zur Eröffnung der Ganzjahres-Rodelbahn am Hochstein?**

Die Lienzer Bergbahnen rühren kräftig die Werbetrommel - neuerdings auch wieder mit dem Flugsport - um die neu errichtete Ganzjahres-Rodelbahn medienwirksam zu vermarkten. Daher wird auch der Flugsport für diese Zwecke herangezogen, um publikumswirksam präsent zu sein.

In den Medien (Radio Osttirol) groß angekündigt, sollte zur offiziellen Eröffnung der Ganzjahres-Rodelbahn am 2. Jänner 2011 im Rahmenprogramm auch eine Akro-Showeinlage (nur bei Schönwetter) vorgeführt werden. Interessant war dabei die Tatsache, dass in der Vorankündigung

von Paragleiter-Schirmen die Rede war, aber tatsächlich sollten Speedglider-Schirme zum Einsatz kommen.

Am besagten Tag gab es zwar Schönwetter - also sprich auch Flugwetter - aber das alte Leiden im Winter ist der fast immer vorherrschende Rückenwind am Startplatz. Somit konnte Clemens Wieser (Team Liischer) mit Freund Tom Berger sein Programm leider nicht vorführen.

## Die Aschenwolke machte das Unmögliche nun möglich:

Strengstes Flugverbot für Drachenflieger und Paragleiter herrscht normalerweise über der Salzburger Altstadt, da der Luftraum zur Kontrollzone des Flughafens zählt. Da dieser aber „dank“ der Aschenwolke mal für Linienflüge gesperrt war, konnte sich Thomas Weißenberger, mehrfacher Staatsmeister und Nationalteam-Drachenflieger, nach Starterlaubnis durch den Flughafen-Tower, einen lang gehegten Traum erfüllen: Als erster Drachenflieger drehte er mit seinem Hängegleiter eine viertelstündige Runde über der Altstadt. „Obwohl ich mit dem schönen Plätze aus der habe, nimmt dieser kurze Flug über meine Heimatstadt einen ganz besonderer Platz ein“, sagt Weißenberger.

**Die besten Antiquitäten sind alte Freunde!!!**

Nationalteam viele Luft gesehen

Auch Helmut Raffelsberger und Thomas Tupi nutzten die Gunst der Stunde (Aschenwolke) und überflogen mit Ihren motorisierten Paragleitern ebenfalls den Flugplatz in Salzburg. Ein tolle Demonstration für unseren Sport, der sichtliches Staunen am Airport hervorrief - und das alles hoch offiziell. Da soll noch einer sagen, wir wären keine gleichberechtigten Flugteilnehmer! Danke den Akteuren nochmals für diese super Werbung!

## Die Wirtschaftskammer Österreich präsentiert sich nun „Neu“, nach einer vom Gesetz verordneten Gesundschumpfung.

Die Bundessparte Transport und Verkehr vereinigt sämtliche Verkehrsträger (Personen- und Güterbeförderer auf Straße, Schiene, Schifffahrt und in der Luftfahrt) sowie Seilbahnen, Garagen, Tankstellen und Fahrschulen. In den 17 537 Verkehrsunternehmen sind insgesamt 200 000 Mitarbeiter beschäftigt.

**Inwieweit die Vertreter der Luftfahrt im Speziellen die Interessen der Hänge- und Paragleiter- Fliegerei in der WKT tatsächlich vertreten, ist den meisten Pflichtmitgliedern ja hinlänglich bekannt.**

Bei der konstituierenden Sitzung der Bundessparte Transport und Verkehr wurde Mag. Alexander Klaccka zum neuen Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr gewählt. Klaccka löst in dieser Funktion KommR Dkfm Harald Bollmann ab, der 15 Jahre lang als Sprecher der heimischen Verkehrswirtschaft fungierte. Seine beiden Stellvertreter sind Johannes Hödlmayr, Spartenobmann in Oberösterreich und Mag. Elisabeth Rothmüller-Jannach, Spartenobfrau in Kärnten.

**Anmerkung:** Inwieweit die Luftfahrt hier überhaupt noch berücksichtigt wird, zeigt die Zukunft. Im Bundesland Tirol ist nun seit der Wahl, bzw. seit der konstituierenden Sitzung vom Frühjahr 2010, Mag. Josef Ringler für den Bereich Luftfahrt zuständig. Die Sparte Hänge- und Paragleiten hat schon im Bereich der Luftfahrt ein Schattendasein geführt und die Luftfahrt gesamt wird es nun im neu geschaffenen Bereich allemal führen. Die Luftfahrt wird zwar auf dem Papier vorhanden sein, aber gegen den Riesen Autobusse, Schifffahrt etc. nicht wirklich etwas ausrichten können. Inwieweit die Flugschulen und Tandemunternehmen überhaupt von der Wirtschaftskammer, bzw. deren Vertreter berücksichtigt werden, wird ebenfalls die Zukunft zeigen.

**Das Frühjahr kommt, und das bedeutet, auch die Slackline Saison beginnt wieder.**

Daher für alle die wichtigsten Produkte mit den aktuellen Preisen und den richtigen Verkaufsargumenten:

**+ eine Rücksicherung sollte IMMER an der Ratsche angebracht sein (bei LB10/LB15/LB15JU immer inkludiert!)**

**+ 25mm Band verhindert starke Kippeffekte gegenüber einer breiteren Line (weniger Verletzungsgefahr)**

**+ auch Anfänger lernen leichter und schneller auf einem schmalen Band**

**+ durch das Schlauchband sind keine scharfen „Kanten“ an der Line (viel angenehmer zum Gehen/weniger Verletzungsgefahr)**

**+ Jumpline: speziell behandeltes Band für größere Belastung wie eben beim Springen. (Größere Ratsche für stärkere Spannung!)**

Ich hoffe, diese Argumente helfen euch, dem Kunden, den Unterschied zu „No Name“ Produkten leichter und einfacher zu erklären und die Vorteile vom AustriAlpin Qualitätsprodukt hervorzuheben.

<b>LB10 BASELINE</b>	10 Meter Schlauchband mit Ratsche und Rücksicherung	<b>€ 59,90</b>
<b>LB15 BASELINE</b>	15 Meter Schlauchband mit Ratsche und Rücksicherung	<b>€ 69,90</b>
<b>LB15JU JUMPLINE</b>	15 Meter Schlauchband mit großer Ratsche und Rücksicherung	<b>€ 99,00</b>
<b>LB30 LONGLINE</b>	30 Meter mit eingezogenem 20mm Gurt	<b>€ 116,00</b>
<b>LB50 LONGLINE</b>	50 Meter mit eingezogenem 20 mm Gurt	<b>€ 198,00</b>
<b>LB10FZS FLASCHENZUG</b>	Flaschenzugsystem für Longlines	<b>€ 100,00</b>
<b>LB03TP BAUMSCHUTZ</b>		<b>€ 6,90</b>

## 10. KLATSCH UND TRATSCH AM LANDEPLATZ



*Wusstet Ihr schon, dass...*

- zum Paragliding Super Festival, welches vom 02. bis 05. Juni in Kössen stattfindet, an die 2000 Piloten erwartet werden? So Sepp Himberger in einer Aussendung. So wird es neben der Erscheinung aller namhaften Hersteller aus der Szene diesmal auch eine eigene Modenschau geben und alles direkt an der Flieger Bar - mehr Info unter [www.fly-koessen.at/spt](http://www.fly-koessen.at/spt)
- ein interessanter Link [http://www.freiflieger-magazin.at/new/?id=club\\_zahlt\\_streit#update2011-02-22](http://www.freiflieger-magazin.at/new/?id=club_zahlt_streit#update2011-02-22)
- ein Rotkreuz-Einsatzfahrzeug auf einer Schanze über den Fahrbahnrand hinauskatapultiert wurde, meterweit durch die Luft flog und dann 25 Meter in die Tiefe stürzte? Diese Szenen spielten sich am Freitag, den 31. Dezember 2010 gegen 8.30 Uhr auf der Südautobahn in Gräbern bei Wolfsberg ab. Der Lenker, ein 21-jähriger Zivildienstler, musste auf die Intensivstation des Klinikums Klagenfurt verlegt werden.

- es in Ainet direkt an der Bundesstrasse gelegen ein Cafe Namens „**SonTag**“ = (Sonja Tagger) gibt? Sonja ist auch die Faschings Prinzessin von Lienz, deshalb ein Besuch dort lohnt sich auf alle Fälle - denn einmal ist es ein Nichtraucher-Lokal und dann gibt es vor dem Lokal einen großen Windsack - dazu eine eigene Landewiese und auch im Lokal zielt ein großer Windsack die Wand.
- Die Firma „Meteo Experts“ mit Sitz in Lienz nun eine neue Internetseite mit allen Wetter-Informationen hat? Mehr dazu unter **www.wetter-osttirol.at**
- die sowohl am Landeplatz Postleite östlich als auch am Startplatz Kollnig vorbeiführende 12 KV – Leitung nun abgetragen wurde? Das heißt in Zukunft eine weitere Gefahrenquelle weniger.
- der bisherige AUA-Vorstand Peter Malinek mit April diesen Jahres das Amt zurücklegt? Die Causa „Skylink“ wurde zum Stolperstein, mit ihm geht auch ein weiterer Vorstand.

**Männer sind wie Kaffeesorten – nur die wirklich Guten halten dich die ganze Nacht wach.**

- die Anzahl der Unternehmens-Insolvenzen im Lande zum Jahresende 2010 den höchsten Wert seit 1945 erreicht haben? Beim Kreditschutzverband spricht man von einem Nachzieheffekt der Wirtschaftskrise vor zwei Jahren.
- Am Startplatz Ebnerfeld nun die Bauminsel unterhalb des Startbereiches zur Gänze abgeholzt wurde? Auch am Übungshang wurden weitere Rodungen durchgeführt – die vielen Holzungen sind ein Resultat des immer weiter expandierenden Fernheizwerkes.

... gesehen auf [www.technik-hgpg.at](http://www.technik-hgpg.at)

**25.12.2010 "es kam, wie es kommen musste"** - Zitat aus einem gegenständlichen "Thread"

Die "MotorSchirm.DE" mit weit über 1.500 Besuchern am Tag mit über 2000 angemeldeten und authentifizierten Benutzern schreibt über die lebenslange Sperre eines "Users".

Daher keine weiteren Kommentare zu **diesem sattsam bekannten User samt Anhang**, sagt dies doch alles aus - einfach [hier](#) klicken.

- es schon seit den 80iger Jahren im Bereich des BKH – Lienz auch einen offiziell genehmigten Hubschrauberlandeplatz gibt? Doch erst seit Herbst letzten Jahres wurde auf der Zufahrtsstraße zum Krankenhaus nun ein Gefahrenschild aufgestellt, mit „Vorsicht Flugverkehr“ und darauf das Besondere: es befindet sich hier ein Flugzeugsymbol darauf –es heißt also abwarten, bis der erste „Harrier“ (ein senkrecht startendes Flugzeug dort einlandet)?
- die Liftpreise in der heurigen Wintersaison wieder um ca. 2 bis 3% angehoben wurden? Da müssen auch unsere Drachen- und Paragleiterpiloten wieder tiefer in die Tasche greifen.
- Walter Unterassinger, vormals Leiter des Fallschirmspringer-Zentrums am Flugplatz in

Radfeld (Nordtirol) nun Linienpilot bei „Tyrolean Airways“ geworden ist.

- Mag. Christoph Brunner (Fachexperte in Sachen rechtliche Fragen im Bereich Flugsport) nun unter neuer Anschrift erreichbar ist? Nonntaler Hauptstr. 69, A – 5020 Salzburg. Tel Nr. 0662 – 82 31 33 E – Mail: [brunner@legalcounsel.at](mailto:brunner@legalcounsel.at)
- Es nicht nur im Lande Tirol tatsächlich gewerbliche Paragleiter-Tandem Unternehmen gibt, die ganz offiziell Nachtflüge durchführen, und das nicht nur bei Vollmond? So auch in Salzburg - ausgerechnet bei Vollmond fand diesmal die einzige Mondfinsternis des Jahres statt. Leider geht der Mond über Salzburg bereits kurz nach Beginn des Himmelsschauspiels unter. Ein anderes

beeindruckendes Himmelschauspiel hielt dafür SN-Fotograf Robert Rutzer fest: Da zeigten gleich fünf nachtaktive Paragleiter bei Mondaufgang ihr Können.

- Richard Hofmann Drachenflieger aus Sillian rüstet schwer auf - nach kurzzeitiger Abstinenz startet Richard nun mit einem „Aeros Phantom“ wieder voll durch – Willkommen zurück im Club der Dinosaurier.
- Madritsch Gernot „ein Mann geht seinen Weg“ feiert am 24. April seinen 70. Geburtstag, möchte auf diesem Wege Gernot die Besten Glückwünsche dazu aussprechen.
- Roy Knaus es immer wieder schafft in die Medien zu gelangen. Ein rettungs Heli vom Typ Bell 412 wollte gerade von der 54 Meter hoch gelegenen Plattform des UKH in Innsbruck starten als die Maschine kurzzeitig außer Kontrolle geriet.
- die Lienzer Bergbahnen nun am Eingangsbereich (Vitrine) der Einseilumlaufbahn die Werbefläche für das Tandem-Unternehmen „Ost. Taxi“ gänzlich entfernt hat?
- Der Vandalismus am Landeplatz nach wie vor das Hauptproblem darstellt? Feuerstelle direkt im Feld vor der Hütte, kaputte Couch und Sofagarnitur etc.

Vom 25. bis 31. Jänner 2011 fand in Davos das „World Economic Forum“ Treffen statt. Diesbezüglich wurde ein Luftraumbeschränkungsgebiet verlautbart, das zum Schutz des österreichischen Staatsgebietes und seiner Bevölkerung dient. Überwacht wird es mit Militärflugzeugen, so in einer Aussendung Mag. Günter Höfler, Gen Lt. Die Flugverbotszone erstreckt sich auf den größten Teil Vorarlbergs, ausgenommen ist das Gebiet um Bregenz und Hohenems und das Grenzgebiet zu Tirol. Der Luftraum ist vom Boden bis zu einer Höhe von 6248,4 Metern gesperrt; die ausgewiesene Zone ist damit um 305,4 Meter höher als im Vorjahr geworden.

**Typisches Beispiel für Luftraumtouristen sei der 50 plus Industrielle, der mit attraktiver Begleiterin im Kleinflugzeug auf Skiurlaub unterwegs ist – genauso wie unachtsame Hobbypiloten, wie Para- und Hängegleiter, gelten für die Luftraum-überwacher nach wie vor als die wahrscheinlichsten Störfaktoren.**

**Die Kirche im Lande hat eine Hierarchie, da ist das Bundesheer noch heilig dagegen.**

„Dadurch bleibt mehr Zeit und Raum für die Überwachung zur Verfügung“, erklärte Pucher. In diese Zone dürfen daher auch keine Heißluftballone fahren oder Paragleiter fliegen. Das Verbot galt für die gesamte Dauer von einigen Stunden vor bis zu einigen Stunden nach dem hochrangigen Treffen aus Wirtschaft und Politik.

**GRADIENT - VOLLKASKO** - einzigartig: Die Gradient Versicherung! Ein Gradient Kunde erhält im ersten Jahr sämtliche Gleitschirmreparaturen kostenfrei. Selbstverschuldete Schäden inklusive. Diese Garantie ist mit Einsendung der offiziellen Garantiekarte gültig.

Die größte Flugschule im deutschsprachigen Raum - wenn nicht überhaupt, die Flugschule Papillion - expandiert weiter. Wie in Erfahrung zu bringen war, wurde dafür in Bad Kohlgrub in Oberbayern ein neuer Standort gefunden.

## **„Der König der ewigen Lüfte“ in Rundfunk und Presse:**

In einem Interview von „Radio Osttirol (Sonntags-Cocktail)“ vom 23. Jänner 2011 tätigte Top-Paragleiter-Streckenpilot Gerald Ameseder folgende Aussage:

**Noch vor 20 Jahren verunfallten 50% der Drachenfliegerpiloten.**

Eine Aussage, die so nicht unbeantwortet im Raum stehen bleiben kann und dem Drachenflugsport auch nicht gerade dienlich ist, und - nebenbei bemerkt - auch gar nicht stimmt. Tatsache ist, dass vor 20 Jahren (also im Jahre 1991) der Drachenflugsport schon längst von der Paragleiterfliegerei abgelöst worden ist, den es seit 1986 im Lande gibt. Die vielen Flattersturz-Unfälle mit Hängegleitern passierten in den Anfangsjahren des Drachenfliegens, und das war der Zeitraum von 1973 bis ca. 1980, also vor mehr als über 30 Jahren. Doch mit der Einführung des „Gütesiegel“ für Hängegleiter, gingen auch die Unfallzahlen zurück, und die Unfälle zu jener Zeit waren nie und nimmer, in Höhe der oben aufgeführten Aussage, also 50%.

In einen 2seitigen Zeitungsinterview (Osttiroler Bote) vom 27. Jänner 2011 auf Seite 38 und 39, schreibt Martina Holzer unter der Rubrik „Lebens-Geschichten“ einen Bericht über Gerald Ameseder.

### „Länger als ein Arbeitstag in der Luft“

Ameseder selbst zog es mal in eine Gewitterwolke in Australien. „Es war eine Dummheit von mir. Ich habe die Grenze einfach überschritten. Die Chance, dass du lebend wieder aus einer Gewitterwolke heraus kommst, ist normaler weise sehr gering.“

**In Lebensgefahr:** Auch ein zweites Mal kostete Ameseder das Paragleiten fast das Leben. „Ich probierte als Testpilot der Formel 1 neues Material aus, knüpfte viel herum, versuchte Neues. Und dieses Neue hielt nicht. Da bin ich dann mit 70 Stundenkilometern in den Hang reingefräst. Ich hatte schwerste Verletzungen. Vor allem die Lunge war schwer in Mitleidenschaft gezogen.“ Er schwebte längere Zeit in Lebensgefahr. Drei Wochen hielt man ihn in künstlichen Tiefschlaf.....

Der Unfall passierte nicht, wie im Artikel erwähnt, mit einem Paragleiter, wo viel herumgeknüpft wurde, sondern mit einem Speedgliderschirm. Übrigens, wer den ganzen Bericht dazu lesen will, findet diesen auch im Netz unter [www.osttirol-online.at](http://www.osttirol-online.at)



## 11. TERMINE & EREIGNISSE

### Aero Messe (Friedrichshafen)

11. bis 13. April 2011

### Paragliding World Cup (Lienz)

08. bis 18. Juni 2011

### Tag der offenen Türe (Landeplatz)

11. Juli 2011

### Super Paragliding Festival (Kössen)

02. Bis 05. Juni 2011

### Hanggliding World Masters (Greifenburg)

10. bis 16. Juli 2011

### Mot. HG + PG – Frühjahrs-Treffen

Unser nächstes Mot. HG + PG – Treffen findet vom 07. bis 08. Mai 2011 am Flugplatz Mazarack in der Nähe von (Caorle / Bibione) statt. Einladung dazu erfolgt rechtzeitig in schriftlicher Form.

## 12. EINFACH ZUM NACHDENKEN



### Seilbahnen und deren Geschäftspolitik:

Ende Dezember wollte ich einem Bekannten das Schigebiet (Kals / Matrei), und hier im Speziellen die „Adler Lounge“ als Ausblickspunkt (empfehlenswert) auf über 60 Dreitausender am Kals Matreier Törl schmackhaft machen. Dazu fuhr ich nach Matrei in Ostt. und wollte dort an der Talstation „nur“ eine Bergfahrt lösen. Die Antwort kam prompt: als Fußgänger „nur“ eine Bergfahrt zu kaufen, gibt es

nicht. Es gibt wenn dann nur eine Berg- und Talfahrt, aber keine Bergfahrt alleine. Warum?, hakete ich nach, da Fußgänger auf der Piste herum und auch über diese heruntergehen würden.

**Nebenbei erwähnt bietet sich die „Adler Lounge“ als ein super Ausgangspunkt für Drachen- und Gleitschirm Starts an.**

Daraufhin fuhren wir nach Kals a. Grossglockner und versuchten von dort aus unser Glück. Auch hier war es dasselbe Prozedere. Entweder Tages- oder Halbtages-Skikarte lösen oder eine Berg- und Talfahrt, dazwischen gibt es leider nichts. Ich bohrte weiter, was mit mir als Tourengeher passiert würde, hier kam es lapidar rüber: die gehen ja ohnedies den Berg hoch, und wenn ich z.B. als Paragleiterpilot hinaufwill – da bin ich überfragt, und als Wanderer oder Spaziergänger, der muss ja ohnedies wieder mit der Bahn runterfahren. Jegliche weitere Diskussion mit der Bediensteten war somit hinfällig.

**Dass ein privat geführtes Seilbahn-Unternehmen eine zahlende Käuferschicht vom Transport ausschließt, hat mich doch sehr verblüfft.**

Da die Zeit verlief und ein traumhaftes Winterwetter mit einer super Sicht wartete, blieb somit nichts anderes übrig, als nun eine Berg- und Talfahrt zu lösen.

Hier handelt es sich sehr wohl um eine geschlossene Gondelbahn und nicht um einen Sessellift (Sportbahn), wo laut Bescheid des Bmvit ein Transport von Fußgängern erst gar

nicht vor gesehen ist. Warum ein zahlender Gast hier vom Transport ausgeschlossen wird, entzieht sich meiner Kenntnis. Für mich ist es ganz klar eine Bevormundung, schließlich muss es doch dem Kunden überlassen sein, was dieser nach einer Auffahrt schlussendlich tatsächlich tut. Eine solche Geschäftspolitik in einem Privatunternehmen ist mit Sicherheit nicht die Regel und daher auch wert aufzuzeigen.

**Positiv erwähnen möchte ich hier die Vorgangsweise der Pächter der „Fallwindes Hütte“ im Kaiser Lesachtal. Hier stellen die ortsansässigen Wirtsleute die Rodel einfach am Beginn des Aufstieges am Rodelweg jedem Rodler zur Verfügung. Das heißt im Klartext, man holt oder nimmt sich einfach den Rodel, geht hoch zur Hütte, konsumiert und bezahlt für Zeche und Rodel, fährt anschließend wieder zu Tale und stellt diesen dort wieder ab, wo er aufgenommen wurde.**

**Eine tolle Idee, und verdient erwähnt zu werden. Hier handelt es sich noch um Personen, die aus Eigeninitiative heraus handeln, und nicht jammern, dass keine Gäste mehr kommen.**

## **Die Fima UP - Paragliders – als Sponsor bei den Lienzer Bergbahnen???**

Seit geraumer Zeit findet man in diversen Prospekten der LBB sowie auch auf der Homepage, ein Logo der Fa. UP. Somit kann unsereiner nur annehmen, dass sich die Firma UP nun bei den Lienzer Bergbahnen als zahlender Sponsor eingekauft hat. Ein geschickter Schachzug der verantwortlichen Marketingabteilung bei der LBB, um die leeren Kassen zu füllen. Es ist daher nur zu begrüßen. Weiterhin ist zu vermerken, wenn UP als Sponsor des Preisgeldes (Streckenflug-Challenge der LBB) auftritt, wäre diese Vorgangsweise ebenfalls mehr als erfreulich.

Sollte es sich hier aber um eine unentgeltliche Werbung handeln - schließlich ist es eine Gewerbliche Herstellerfirma - ist das natürlich auch wert aufgezeigt zu werden, zumal nun im Eingangsbereich bei der Talstation der EUB die gesamte Bilderreihe vom Tandem-Unternehmen „Air Taxi Ostt.“ in der Schaufenstervitrine entfernt wurde. Wahrscheinlicher ist aber die Erklärung wieder einmal ganz simpel, nämlich, dass sich das Logo eben versehentlich eingeschlichen hat, so dann die Verantwortlichen der LBB.

Wie auch immer, da die aufgewendeten Gelder für alle Vorhaben bei der LBB fast ausschließlich aus der öffentlichen Hand kommen, hinterlässt das wieder einen unguuten Beigeschmack über die Arbeitsweise der Verantwortlichen bei der LBB. Übrigens, der ab 1. Mai dann neu eingesetzte Geschäftsführer wird - damit konfrontiert – dann schließlich kundtun, das alles lag außerhalb meines Wirkungsbereiches.

## **ACG – plant Anhebung um 13 Prozent:**

Die Austro Control will die Gebühren um rund 13 Prozent anheben. Als Begründung führt sie das "Vollkosten-Deckungsprinzip" an. Demnach werden Gebühren erhöht, wenn das Verkehrsaufkommen sinkt, um Kosten bei höherem Verkehrsaufkommen abdecken zu können.

Die Überfluggebühren sollen sich 2010 um rund 14 Prozent erhöhen, die An- und Abfluggebühren um rund zwölf Prozent. Das entspreche einer durchschnittlichen Erhöhung der Flugsicherungs-Gebühren von 13 Prozent. Ein Vergleich der Überfluggebühren der 36 Eurocontrol-Staaten zeige, dass Österreich nach der Gebührenerhöhung an fünfter Stelle liegen würde, hieß es in der Aussendung von AUA und Niki.

**Das Präsidium des ÖAeC hat im August 2010 (Beschluss Präsidiumssitzung) ein Schreiben an Frau BM Doris Bures und Herrn BM Mag. Norbert Darabos gerichtet und um dringende Vorsprachetermine ersucht. Es wurde in den Schreiben vom ÖAeC ein Sportrabatt von 50% von den ACG-Gebühren für den Flugsport gefordert. Auf dieses Schreiben wurde bisher lediglich vom BMfLV und Sport mit der Vereinbarung eines Gesprächstermins reagiert! Der ÖAeC ist weiterhin bemüht, eine politische Entscheidung für den Flugsport zu erreichen und wird laufend über Neuigkeiten zu diesem Thema informieren.**

Wie schreibt dazu der Präsident des ÖaEC so schön in der „Sky Revue“, Dezember Ausgabe 2010 unter „Editorial“

**Der Österreichische Aero Club wird nicht ermüden, die Politik an ihre Verantwortung für den Flugsport zu mahnen und diese auch einzufordern.**

**P.S.: Natürlich sind wir EU weit höchst solidarisch: Es lebe der Flugsport in Griechenland, Irland und ... !!!**

Wenn man bedenkt, mit welcher Summe der ÖaEC aus Geldern der öffentlichen Hand subventioniert, bzw. gefördert wird, dann erscheinen diese Wortspielereien, bzw. Aussagen in einem ganz anderen Licht.

## **Neuer Trend im Lande „Basejumping“**

Es ist tödlicher Irrsinn, und das alles nur, um den besonderen Kick zu erleben. Bei der Suche der Polizei nach Kleidungsstücken, es wurde vor Tagen eine nackte Leiche gefunden – wurden zwar keine Kleidungsstücke gefunden, dafür aber ein Fallschirm. Damit gibt es erstmals einen offiziellen Beweis, dass von der 164 Meter hohen Brücke über die Lavant oder von der Lippitzbach Brücke Fallschirmsprünge durchgeführt werden, bzw. wurden.

Fakt ist, die Jumper werden mittels Auto zum höchsten Punkt der Autobahnbrücke

gebracht – dann geht alles sehr schnell – aussteigen, über das Gelände springen, Schirm öffnen, einlanden und anschließend alles blitzschnell im Auto verstauen und ab damit. Diese ganze halsbrecherische Show wird dann noch gefilmt und ins Netz gestellt.

## **35 Jahr Jubiläum des Falken Club in Sand in Taufers.**

Eigentlich sollte das, im Vorfeld medial groß angekündigte Fest, bereits am Freitag starten, doch Regen ließ an zwei Tagen ein reguläres Fliegen einfach nicht zu. Nur ein paar Unentwegte trotzten dem Regen.

Nach zwei Regentagen, wo - wie schon erwähnt - zwischendurch doch geflogen werden konnte, kamen am Sonntag 19. September an die 10.000 Zuschauer und Flugbegeisterte nach Sand in Taufers und genossen die Veranstaltung bei strahlendblauem Himmel vor der kaum noch zu überbietenden Landschaftskulisse (Tauerer Schloss und die sich dahinter majestätisch erhebende Gletscherwelt der Zillertaler Alpen).

Die weltbesten Drachenflieger sowie der dreifache Weltmeister Alex Ploner aus Kurfar zeigten alle gekonnt ihre Flugkünste und die neuesten Flugtechniken. Ein „E - SWIFT“, ebenfalls pilotiert von einem Weltmeister (Manfred Rhumer) zog fast lautlos seine Kreise, gekonnt knapp über dem Boden.

**Erwin und Karl Heinz Ausserhofer sind seit mehr als 35 Jahren die treibenden Kräfte des Falken Clubs Ahrntal. Was kommt aber danach, stellen sich viele die Frage - speziell zum 40 Jahre Jubiläum.**

So wurden mittels Winde Hängegeleiter geschleppt, eine weitere Art wurde gezeigt, Schlepp mit einem Ultralight-Flugzeug. Dann gab es einen historischen Doppeldecker zu sehen (Bücker-Jungmann), geflogen vom Lokalmatador und Club-Mitglied Erwin Ausserhofer.

Zu sehen gab es weiterhin ein außergewöhnlich leises Zweierduo mit historischen Segelflugzeugen, dann die Kunstflugstaffeln der „WE FLY – BARONI ROTTI“ und der „BREITLING DEVILS“ auf ihren italienischen Aermacchi Flugzeugen. Die herrliche Kunstflugvorführung von Paolo Baldessari aus Sterzing auf seinem Segelflieger PILATUS, unter anderen die atemberaubende Akrobatikvorführung des Gleitschirmpiloten Michael Knipping, viele Flugzeuge und Ultralight Flieger.

Ein Hubschrauber aus Gröden bot darüber hinaus Rundflüge an, und war somit den ganzen Tag mit begeisterten Passagieren in der Luft. Dies alles an einem herrlichen Tag zu erleben, war schon einzigartig. Es gab auch einen Absturz zu sehen. Der durch den vielen Regen aufgeweichte Grasboden verhinderte eine überladene Maschine und es kam zu einer Bruchlandung, siehe Foto auf der Umschlagseite.

Der Falken Club feierte mit diesem Fest sein 35jähriges Clubjubiläum. Organisiert wurde dieses vom Obmann des Clubs Dr. Karl Heinz Ausserhofer. Ob es in 5 Jahren, also zum 40ten noch einmal unter Federführung von Karl Heinz Ausserhofer zu so einer so großen Veranstaltung kommen wird, bleibt offen.

## 13. SICHERHEITS MITTEILUNGEN



### Neueste DHV-Sicherheitsmitteilungen zu Gleitschirmen, Hängegleitern und Zubehör.

**Sicherheitsmitteilung:** Rettungsgerät für Gleitschirm Turbo Stop 120 EAPR-RG-7069/08 , Turbo Stop 100 EAPR-RG-7073/08, Turbo Stop 160 EAPR-RG-7074/09, Turbo Stop 220 EAPR-RG-7075/09

**Sicherheitsmitteilung:** Gurtzeug für Gleitschirm Hybrid EAPR-GZ-7071/08 , Altix 2 EAPR-GZ-7281/10 Dienstag, 6. Juli 2010 00:00

**Sicherheitsmitteilung:** Gurtzeug für Gleitschirm Bix DHV GS-03-0246-01 Montag, 21. Juni 2010  
Bei einer Auslöseprobe des Rettungsgerätes aus dem Außencontainer kam es zu einer Fehlfunktion. Das Rettungsgerät ließ sich nicht aus dem Außencontainer auslösen.

**Sicherheitsmitteilung:** Gurtzeug für Gleitschirm FLEX VIRTUE DHV GS-03-0353-07, FLEX AMAZON DHV GS-03-0363-07, FLEX EASY 2 DHV GS-03-0364-07  
Freitag, 12. März 2010 00:00

Bei der Überprüfung eines Seriengurtzeuges Flex Easy 2 wurde festgestellt, dass die Fixierung des Schaumstoff-Rückenprotectors, abweichend vom geprüften Muster, an der falschen Stelle angebracht war.

**Sicherheitsmitteilung:** free\*spee 2.0 Fuß-Beschleuniger

Alle näheren Informationen dazu auf der Homepage des DHV unter [www.dhv.de](http://www.dhv.de)

## 14. NACHRUF & TRAUERFÄLLE



**Ein Traum ist zu Ende, Jos Guggenmos ist auf seinem letzten Flug! Sollten Sie Fragen haben, wir sind unter der Tel . Nr. ++ 49 (0) 8341 51 86 erreichbar. Die Hinterbliebenen, Kaufbeuren am 30. Dez. 2010**

**Jos Guggenmos ein „Urgestein“ der Drachenflieger Szene verstarb am 25. Dezember 2010 im Alter von 70 Jahren.**

Jos war ein Pionier in der Drachenflieger-Szene und baute vom Rogallo bis zum Starrflügel alle seine Drachen selbst. Jos war auch einmal Drachenflug-Weltmeister und

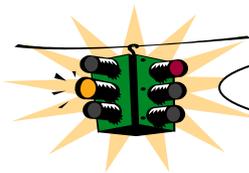
der Begriff „Guggenmos Drachenbau“ war in Drachenfliegerkreisen in aller Munde. Jos lernte wirklich alle Höhen und Tiefen der Drachenfliegerei hautnah kennen, sein Wissen und seine Erfahrung brachte er in seiner Drachenschmiede voll zur Umsetzung – er verstand sein Handwerk.

Vom Gleitschirmfliegen hielt der eingefleischte Drachenflieger nicht viel. Gleitschirmfliegen ist, als wenn du auf einer Brücke stehst und schaust in einen Fluss hinab. Jos wusste von was er redete, er blieb der Drachenfliegerei treu bis zu seinem Ableben. Übrigens Jos verstarb - wie in Erfahrung zu bringen war - an einem **Herzversagen** und die „Jos Drachenschmiede“ wird nun für immer die Tore schließen.

Ersatzteile wird es noch weiter geben; ob es doch noch jemanden geben wird, der den Betrieb weiterführt, steht in den Sternen. Wie in Erfahrung zu bringen war, wird die Homepage mit Ende April aus dem Netz genommen. Achim Kühnle vormaliger Mitarbeiter tätig bis auf weiteres die Versorgung ehemaliger Kunden mit Ersatzteilen. Hier seine Telefonnummer **++ 49 (0) 8364 – 98 71 99**  
**Anschrift:** Osterreuthen 14 a D - 87637 Eisenberg Mobil: ++ 49 – (0) 157 – 874 137 98

Damit wird wieder ein Kapitel in der legendären Drachenflieger-Ära geschlossen; was bleibt sind die Erinnerungen an eine Zeit (Ära), die es in dieser Form wahrscheinlich nie mehr wieder geben wird.

**Jos ging entschlossen und konsequent seinen Weg; möge er nun in Frieden ruhen.**



**Betreff: Lienzer Bergbahnen.**

### **Gleich zweifacher Führungswechsel bei der LBB:**

Seit 6. Feber ist es fix. Der neue Chef der Lienzer Bergbahnen heißt nicht mehr Dr. Johannes Hibler, sondern Dipl. Ing. Elisabeth Blanik. In einem vom Verfassungsgerichtshof verfassten Urteil war eine Wiederholung (Ungereimtheiten bei der Wahlkartenausgabe) der Bürgermeisterwahl von März 2010 notwendig geworden. Da die Stadtgemeinde Lienz als Hauptaktionär der LBB mit über 60% Aktienanteil auch das Sagen hat, kann man gespannt sein, wie sich nun die Politik der Gemeinde und des Tourismusverbandes als die Hauptfinanziers verhalten wird. Trotz fehlender Mehrheit im Gemeinderat wird es die zukünftige Bürgermeisterin nicht leicht haben, um den „finanziellen Klotz LBB“ loszuwerden. Um weitere jährlich anfallende Unterstützungen der LBB durch die Gemeinde wird auch die zukünftige Bürgermeisterin nicht herumkommen, und das finanzielle Desaster bei der LBB nimmt damit seinen Lauf.

**Die zweite Sensationsmeldung** schlug ebenfalls wie eine Bombe ein, nämlich die Tatsache, dass der derzeitige Geschäftsführer bei der LBB, Dipl. Ing. Andreas Kleinlercher, mit 1. Mai 2011 nun das Handtuch wirft.

**„Ein Geschäftsführer zwei Bergbahnen“ lautete einmal der Slogan und was ist davon übrig geblieben? ... mehr darüber in einer der nächsten Ausgaben.**

Aufgrund des Hinweises in der Dezember Ausgabe der Flash News, bleibt auch weiterhin der Bewerb „Lienzer Bergbahnen Streckenflug Challenge“ nach wie vor alleine auf den Startplatz St. Mandl beschränkt. Die Frage, die sich darüber hinaus stellt, ist, ob der neue Geschäftsführer, der mit 1. Mai 2011 die Leitung der LBB übernimmt, alle von seinem Vorgänger gesetzten Initiativen auch umsetzen wird.

Somit fallen alle Starts, die von den Startplätzen Hochstein, Ebnerfeld und Kollnig aus geflogen werden nicht in die Wertung, was sehr bedauerlich und unklug zugleich ist, zumal es sich hier ja um ein gesamtes Lienzer Fluggebiet als Werbemaßnahme handeln sollte. Nicht nur um den Startplatz St. Mandl, da dieser zufällig nur mit der Seilbahn erreichbar ist. Dazu kommt noch die Tatsache, dass die Bergbahn heuer bereits mit **04. April** ihren Liftbetrieb bis Mitte Juni einstellt – wie sollen hier nun in der besten Streckenflugzeit (April, Mai, Juni) des Jahres, die Piloten wohl zum Startplatz St. Mandl hochkommen.

Darüber hinaus wird nach wie vor der „Erste“, der die 220 km geflogen ist, die 1.500 € in bar erhalten; alle weiteren Piloten, welche die 220 km ebenfalls geflogen sind, gehen leer aus.

Dazu wird es im Rahmen einer Abschlussfeier mit Ende des Sommersaison-Liftbetriebes der LBB, also Ende September eine Feier mit Preisverteilung geben. Fehlender Weitblick.

**Hier zeigt sich wieder einmal, wie Unternehmen wie die LBB, der Tourismus Verband und die Gemeinde tatsächlich arbeiten, da es eben „nur“ Steuergelder bzw. Gelder aus Zwangsbeiträgen sind, die hier verwaltet werden.**

Und wer nun gar glaubt, ich habe eine Kehrtwendung in meiner Politik gegenüber der LBB getätigt, irrt gewaltig. Es geht mir nicht darum, ein zu fast 100% durch Steuern und Zwangsbeiträgen unterstütztes Unternehmen zu diffamieren, sondern einzig darum, Fehler aufzuzeigen, die hier nun schon über Jahrzehnte hinweg getätigt werden. Wie z.B. die Schließung des Liftbetriebes der LBB bei der diesjährigen Wintersaison mit bereits 4. April - obwohl der offizielle Schließungstermin sonst immer erst am Ostermontag ist, und dieser ist, wie allen bekannt, aber erst am 25. April 2011. Ich kenne die Argumente mehr als zu gut - da gibt es keinen Schnee mehr und die hohen Kosten, wer soll das alles zahlen etc. ...

**Am Faschingalmlift (6er Sessellift) sind Fußgänger und Paragleiterpiloten unter anderem vom Liftbetrieb ausgeschlossen (Sport Sparbahn), das heißt nicht erwünscht, und 8 Monate im Jahr rostet die Anlage vor sich dahin. Das heißt im Klartext die Anlage steht ganz einfach still.**

Die strikte Weigerung in den vielen Fenstertagen in den Monaten Mai und Juni den Betrieb zu öffnen ist ein weiterer Knackpunkt. Dazu kommt die fehlende Bereitschaft an schönen Herbsttagen bzw.

Wochenenden partial, das heißt am Vormittag 2 Stunden bzw. am Nachmittag 2 Stunden, den Liftbetrieb zu öffnen. Hier ist eine weitere Tatsache zu erwähnen, dass der Faschingalmlift keine Fußgänger und daher auch keine Drachen- und Paragleiterpiloten mitnimmt. Dies ist ein Schlag ins Gesicht, und dass der Faschingalm Liftbetrieb sage und schreibe 8 Monate im Jahr ruht, ist - betriebswirtschaftlich gesehen - ein Desaster.

Doch nicht vergessen möchte ich den eigentlichen Grund, womit alles einmal in der Causa der LBB begann: die strikte Weigerung, Piloten mit Hängegleitern / Drachen zu transportieren. Es kann wohl nicht sein, dass eine zahlende Gruppe von Personen vom Betrieb ausgeschlossen werden, nur weil bei der Planung ein Transport von Hängegleitern nicht mit einbezogen wurde. Ein klassisches Beispiel dazu ist der Faschingalmlift. Diese tituliert sich als eine „Sport Spar Bahn“, damit können, bzw. dürfen alle Arten von Fußgängern laut Bescheid des Bmvt nicht mitgenommen werden.

Zahlende Gästeschichten vom Beförderungsbetrieb auszuschließen und das Argument, ein Betrieb in den Fenstertagen etc. rechnet sich nicht, ist ganz klar der falsche Weg. Es sollten – ganz im Gegenteil

wirklich alle Anstrengungen unternommen werden, um neue Gästeschichten zu erschließen. Und daran arbeite ich auch weiterhin unermüdlich.

Als Hohn ist daher wohl die Aussage des nun Alt-Bürgermeisters der Stadt Lienz als Chef der Lienzer Bergbahnen anlässlich der Eröffnung der Ganzjahres-Rodelbahn am 2. Jänner 2011 zu werten:

**Bilanz ziehen können wir erst Ende des Jahres, aber was wir brauchen, ist ein Frequenzbringer für die LBB.**

Es wäre nur notwendig die bereits existierenden Frequenzbringer nicht von einer Beförderung auszu schließen sondern alle Anstrengungen zu unternehmen diese auch zu akquirieren. Da aber Wahlen anstanden verkaufen sich neue Projekte immer besser und es wird vor allem wieder viel versprochen. Dazu kommt noch die Tatsache dass hier eben die Politiker und deren Mitläufer arbeiten anstatt Personen die etwas vom Ihrem Handwerk (Wirtschaft) verstehen. Da wird auch nach einen Wechsel an der Spitze (Bürgermeister) sowie ein neuer Geschäftsführer den Wagen nicht aus dem Dreck ziehen können. Nur wirklich durch greifende Reformen können eine Änderung bewirken aber die will ja keiner zumindest nicht die an den Schalthebel der macht sitzen.

Bei fast 100% Finanzierung durch die öffentliche Hand - wie eben Stadtgemeinde Lienz und dem Tourismusverband - sei mir dieses „Immer – wieder – von – Neuem – Aufzeigen“ wohl erlaubt. Sollten aus welchen Gründen auch immer, diese beiden Hauptfinanziers mal ausfallen (Verschuldung oder Prüfung durch den Rechnungshof etc.) und kein anderer Investor gefunden werden, steht die LBB vor dem endgültigen Aus.

**Die Verschuldungs- und Verschwendungs-Politik der „Macher“ im Tourismus und in der Gemeinde haben Folgen, nur sind die Verantwortlichen dann von der Bildfläche verschwunden und die Allgemeinheit zahlt wieder einmal den Preis dafür – das alte Lied.**

Die Folgen wären für unsere Region katastrophal und würden viele Betriebe mit in den Ruin reißen. Keine Angst, dieses von mir als „worst case“ bezeichnete Szenario wird es in dieser Form nicht geben, zu viel hängt daran. Nichtsdestotrotz durch greifende Einschnitte und Reformen, die schon in den nächsten Jahren definitiv kommen, bzw. umgesetzt werden müssen, liegen bereits in den Schubladen bereit.

**Der Pleite Geier kreist über den Ostt. Tourismusverband mit sage und schreibe 3,8 Mille ist der Verband überschuldet.**

**... Millionen sind in den Sand gesetzt worden, die Verantwortlichen müssen aufgrund von Verträgen, die mit der Politik und dem Aufsichtsrat geschlossen wurden, keinerlei Haftungen übernehmen. Im Gegenteil, sie bekommen für ihr Versagen noch hohe Abfertigungen und alle schauen zu – wie lange noch ?**



**Was wäre wohl die Fliegerwelt ohne das „Szene Blatt“**

**[www.flash-news.at](http://www.flash-news.at)**

### **Richtigstellung :**

In der letzten Ausgabe Dezember 2010, lfd. Nr. 132, ist mir auf Seite 19 unter Punkt 05. Mot. Herbst Treffen ein Tippfehler unterlaufen, und zwar betragen die Kosten für die Zulassung eines Mot. HG + PG nicht 520,- sondern „nur“ 420,- Euro. Bitte um entsprechende Kenntnisnahme.

### **Flash Member Card:**

Allen Gönnern und Unterstützern der unabhängigen Berichterstattung im Lande möchte ich mich auf diesem Wege nochmals recht herzlich bedanken! Anbei die „Member Card“ für das Jahr 2011. Der dazu gegebene Auftrag ist mir ein Anliegen ersten Ranges und Auftrag zugleich, diesen Weg weiter unbeirrt zu beschreiten.