

Starten musst Du nicht - landen aber schon!



Hängegleiten



Paragleiten



Mot HG und PG



V.I.P Lounge Postleite



Bruno Girstmair



Teufel & Sämann (Albin Egger, Lienz)

Du weißt ja... fly now - work later!

# Flugschule

- Drachen- und Paragleiterschulung
- Schnupper- und Fortbildungskurse
- Sicherheitstraining
- Tandemkurse
- Windschlepp
- Kurse für Mot HG und PG
- Flugsimulator

# Tandemtaxi

- Paragleiter- und Hängegleiter
- Gleit- und Thermikflüge
- Schnupperflüge
- Geschenkgutscheine
- Einweisungsflüge
- Tandem Eingangstest

Bruno Girstmair  
Herausgeber und für den Inhalt verantwortlich

Anschrift: Beda Weber – Gasse Nr. 4  
PLZ + Ort: A – 9900 Lienz/Tirol

Tel. + Fax: ++ 43 (0) 4852 – 655 39  
E - Mail: bruno@girstmair.net

Mobil: ++ 43 (0) 676 – 477 578 3  
Internet: www.flugschule-lienz.at  
www.flash-news.at

IBAN: AT – 98 – 20507 – 0000 – 400 87 28  
BIC: LISPA T 21



QR-Code



www.facebook.com/  
bruno.girstmair



Hang Loose

Vierteljährliche Information für die "Crème de la Crème"  
Alles über den Drachen- & Paragleitersport, Sicherheit, Neuerungen, Infos.

Ausgabe Nr.140  
Dez./2012



...wünscht einen guten Start ins neue Jahr!



## AUFDECKEND - AUFWÜHLEND - AUFREGEND



Nr. 140

Ausgabe 4

Dez. 2012

**FLIEGER ÄRZTE:****Dr. Lahoda** (Thumersbach) Tel. 0664 – 13 13 726**Dr. Kassl Bernd** (Villach) Tel. 0664 – 32 52 085**Dr. Christian Lampersberger** (Hermagor)  
0664 - 35 80 609**ÖSTERR. AERO CLUB: (BEHÖRDE)**

Tel.: ++ 43 – ( 0 ) 1 – 718 72 97 - 0

Blatt Gasse 6 A – 1030 Wien

**NÄCHSTER ERSCHEINUNGSTERMIN: 29. März 13**

Anzeigenschluss 15. März 2013

**URHEBERRECHT UND INHALT:** Bruno Girstmair  
A – 9900 Lienz, Beda Weber - Gasse 4**Lienzer Sparkasse: BIC:** LISPA T21 XXX**IBAN:** AT 98 20507 0000 4008 728**DEUTSCHER HÄNGEGLEITERVERBAND:**

Tel. ++ 49 – Ø 8022 – 9675 - 0

Miesbacher Str. 2 D – 83701 Gmund Tegernsee

<b>01. IN EIGENER SACHE</b>	<b>08. Wer Recht hat nicht immer Recht bekommt</b>
<b>02. UNFÄLLE &amp; STÖRUNGEN</b>	<b>09. WORÜBER MAN SPRICHT</b>
<b>03. Mot. HG + PG – Herbst Treffen</b>	<b>10. KLATSCH &amp; TRATSCH AM LANDEPLATZ</b>
<b>04. Mit Mot. HG nach Sizilien</b>	<b>11. TERMINE &amp; EREIGNISSE</b>
<b>05. Sind wir eine Bananen-Republik ?</b>	<b>12. EINFACH ZUM NACHDENKEN</b>
<b>06. Neues aus der Versicherungsbranche</b>	<b>13. SICHERHEITS - MITTEILUNGEN</b>
<b>07. Dolomitenmann - Bordairline</b>	<b>14. NACHRUF &amp; TRAUERFÄLLE</b>

**TONBAND DIENST:** 0900 – 91 15 66 06**GPS LANDEPLATZ:** N 46° 83' 746" O 12° 78' 493"**METEO EXPERTS LIENZ:** ++43 Ø 4852 – 62 511**INTERNET:** [www.osttirol-online.at/wetter](http://www.osttirol-online.at/wetter)Persönlicher Auskunftsdienst: **0900 - 970 940****WETTER HOTLINE:** 0900 – 511 599**AUSTRO CONTROL:** 01 – 17 03 – 0**01. IN EIGENER SACHE****„Ehrenamtliche Tätigkeit“ im ÖaeC kritisch betrachtet:**

Wo bleibt Transparenz, Objektivität, Sachlichkeit, wie man es von einer beliebigen Behörde eigentlich erwarten soll? Im gegenständlichen Fall, im Fall des ÖaeC, ist das für mich eine nicht nach vollziehbare Vorgangsweise und auch der Grund, diesen - vielen von uns nicht bekannten - Umgang mit ehrenamtlich tätigen Personen an eine breitere Öffentlichkeit zu bringen.

Mit Ende Jänner 2012 habe ich wieder einmal mehr über Umwege erfahren, dass nun plötzlich meine Tätigkeit im ÖaeC (Behörde) zuständig für Mot. HG + PG – Flugschulen (scheinbar) beendet wurde. Laut Organigramm schein ich beim ÖaeC nicht mehr auf. Hier nun ein kleiner Rückblick über 6 Jahre ehrenamtliche Tätigkeit im ÖaeC .

Meine Arbeit begann im Jahr 2005; ich war ab Mai sozusagen als Nachfolger von Sepp Humberger zuständig für die Agenden HG + PG im ÖaeC Behördenteil angetreten. Sepp hatte seinerzeit aufgrund diverser Vorfälle in der Vergangenheit freiwillig auf dieses Amt verzichtet.

Ich hatte zuerst die Stelle als Stellvertreter von Mag. Christoph

**Die Vorgangsweise ist immer die gleich Bewährte:**  
– keine Korrespondenz,  
keine Gespräche –  
Stillschweigen und schon ist der Wechsel vollzogen  
so einfach geht das!



**Absicht oder Unvermögen ?**

Wie wird mit ehrenamtlich tätigen Mitarbeitern im ÖaeC tatsächlich umgegangen, die verantwortlichen Führungskräfte im ÖaeC jonglieren gekonnt perfekt zwischen Repräsentieren in der Öffentlichkeit und der täglichen Arbeit im Alltag.

Brunner im Bereich HG + PG inne (zumindest im Organigramm), und wurde schließlich auf Druck von diversen Personen (Flugschulen) aus der Szene kurzerhand - und das ohne irgendeine Stellungnahme - abberufen und für den nun neu geschaffenen Bereich Mot. HG + PG Flugschulen eingesetzt. Darüber hinaus

war ich bis Oktober 2010 auch als Stellvertreter im Bereich Technik Mot. HG + PG tätig. Auch hier dieselbe Vorgangsweise: es wurde über Nacht, ohne eine schriftliche oder telefonische Mitteilung seitens der ÖaeC – Führungsebene, die Stellvertreterstätigkeit aufgehoben. Begründungen dazu gibt es in allen 3 aufgezeigten Fällen keine. Was es gibt, ist beharrliches Stillschweigen, aber dies konsequent und mit System und eine solche Ignoranz ist aber nicht wirklich witzig.

Da es zu keiner Zeit seitens der Aero-Clubführung eine schriftliche oder eine telefonische Erklärung zur Abberufung gab, keine Angabe von Gründen, warum es keine weitere Zusammenarbeit (ehrenamtliche Tätigkeit) mehr gibt, bleibt für mich ein ganz kleiner ungueter Beigeschmack übrig.

**Zitat von Alois Roppert : Skyrevue Ausgabe 4/12**

Was der Flugsport mit Bestimmtheit nicht braucht, sind  
**„Verwirrung und Unruhestifter“**.

Ich erinnere hier nur an den Abgang vom vormaligen Generalsekretär des ÖaeC, DI Josef Schlager vor 4 Jahren. Sepp Schlager, der Jahrzehnte für den Aero Club als Generalsekretär tätig war, verschwand buchstäblich über Nacht still und leise von der Bildfläche.

**Es gibt keine sachlichen Gründe und man wird zumindest in meiner Person auch keine finden, bzw. vergeblich suchen. Ganz im Gegenteil, die Arbeit wurde stets korrekt und sachlich durchgeführt - wie es von einem ehrenamtlich Tätigen auch erwartet wird. Oder gibt es doch etwas, dass ich übersehen habe? Ja es gibt ein kleines Stolpersteinchen:**

**- es ist nämlich meine unverblümete Berichterstattung in den „Flash News“!**

**Aufzeigen, wo andere zudecken - die ganze Wahrheit - dies stößt vielen bitter auf. Und der Preis, der für eine „freie“ Berichterstattung im Lande zu zahlen ist, der ist nun mal sehr hoch. Da ich aber kein Lohnschreiber von Verbänden oder Vereinen und auch kein gekaufter Redakteur von Firmen bin, der das schreibt, was ihm (zensuriert) vorgelegt wird, kommt es natürlich - milde ausgedrückt - zu Irritationen, die dann zu solchen nicht nach vollziehbaren Entscheidungen führen können.**

**A**uf diesem Wege möchte ich mich deshalb bei allen Lesern und Unterstützern der freien Berichterstattung im Lande recht herzlich bedanken. Dieses mir entgegengebrachte Vertrauen ist schließlich mein „Auftrag“ und das ist auch in der Zukunft ganz klar und einfach definiert, bzw. erklärt –

**... es ist ein harter Job, aber irgendjemand muss ihn tun.**

**B**edanken möchte ich mich auch bei allen Damen und Herren im ÖaeC (Behördenteil und Sportbereich) für die konstruktive Zusammenarbeit sowie bei allen Piloten und Flugschulen, Vereinen und allen Personen, mit denen ich über die vielen Jahre hinweg zu tun hatte. Nichtsdestotrotz werde ich auch weiterhin im Sinne der Piloten an der Basis tätig bleiben und meinen ganzen Einsatz dafür aufbringen, immer wieder von neuem

**„Loyalität / Gehorsam“** sind hier die Schlagwörter. Gefragt sind hier nicht die Interessen der Piloten an der Basis, sondern Eigen- und Vereinsinteressen, bzw. Macht, Einfluss und Geld - gehandhabt wie in einer politischen Partei - **Sagst du ja, bleibst du da - sagst du nein, gehst du heim!**



Notwendiges aufzuzeigen, anzuprangern und zu verbessern - zum Wohle unseres Flugsportes. Die leidvolle Vergangenheit / Geschichte sollte uns als ein Lehrbeispiel dienen, weiter konsequent daran zu arbeiten, um nicht wieder vor der Tatsache zu stehen: wie konnte das alles nur passieren...

Ich möchte nicht vergessen, noch zu erwähnen, dass ich seit Jänner 2012 nur mehr die Funktion als „Prüfer“ inne habe und darüber hinaus (seit 1976) auch zahlendes Mitglied (ab 2013 - 58,- € im Jahr) im ÖaeC (Sportbereich) bin. Bleibt nur zu hoffen, dass ich nicht auch noch als Prüfer, bzw. Mitglied des ÖaeC, aus welchen Gründen auch immer, suspendiert werde.

Nichtsdestotrotz braucht es einen starken Interessensvertreter der Luftfahrt im Lande, und das ist mit Sicherheit der ÖaeC. Was aber dringend notwendig, bzw. schon mehr als überfällig ist, ist eine gänzliche Reformierung der beliebigen Behörde und im Sportbereich des ÖaeC und darüber hinaus eine unbedingt notwendige Verjüngungskur der agierenden Personen, sprich Entscheidungsträger. Weiters sollten ehrenamtlich tätige Personen durch kompetente Profis unterstützt und in weiterer Folge ersetzt werden, damit verkrustete, nicht mehr zeitgemäße Strukturen aufgerissen werden. Damit könnte ein neuer frischer Aufwind im ÖaeC (Behörde) zum Tragen kommen, und dies ist im Sinne der Piloten, die nichts anderes wollen, als nur Fliegen. Hier ist auch das Bmvit gefordert, diese Entwicklung aufmerksam zu verfolgen.

**Liegt es an der übertriebenen Selbstdarstellung, an krankhafter Rede- oder Schreibsucht oder etwa gar an Absicht?**

Zitat Alois Roppert Skyrevue Ausgabe 4/12

**Mein Leitspruch dazu: Schweigen ist einfach, couragiert handeln aber erfordert Mut.**

## 02. UNFÄLLE UND STÖRUNGEN



**Das Jahr 2012 ist bereits Geschichte und die Unfallzahlen sind erneut erschreckend und ernüchternd zugleich. Doch was bringt uns wohl das Jahr 2013 in punkto Unfällen ???**

**Chamonix / Frankreich:**  Am 17. September startete der erfahrene, 41jährige einheimische **Speedglider-Pilot** Manfred Tichy aus Wien vom Startplatz Plan de l'Aiguille (Mont Blanc) aus zu einem Flug. Unmittelbar nach dem Start stürzte der Pilot in ein steiles, felsiges Gelände und trotz sofortiger Hilfeleistung durch die Rettungskräfte erlag der Mann noch am Unfallort seinen schweren Verletzungen.

**Der Mensch ist erst wirklich tot, wenn niemand mehr an ihn denkt.** Bertolt Brecht

**Unterwössen:** Am 18. Sept. startete ein 34jähriger deutscher **Paragleiter-Pilot** aus Ebersberg gegen Mittag vom Startplatz Hochgern aus zu einem Flug. Beim Landeanflug drehte der Pilot zu enge Kreise, so dass der Schirm ins Trudeln geriet. Daraufhin stürzte der Mann aus ca. 15 Metern Höhe auf eine kleine Asphaltstraße und erlitt beim Aufprall schwere Verletzungen (mehrere Knochenbrüche). Er wurde nach der Erstversorgung mit dem Rettungshubschrauber in das Krankenhaus eingeliefert. Detail am Rande: gerade mal einen Tag zuvor erhielt der frisch gebackene Pilot seine Lizenz.

**Göstling / Ybbs:**  Am 18. September startete gegen Nachmittag ein 62jähriger einheimischer **Drachenfliiegerpilot** aus Mödling vom Startplatz Hochkar nahe des Geischlägerhauses aus zu einem Flug. Der Hängegleiter drehte nach ca. 30 Metern nach rechts weg und prallte in der Folge frontal in den Starthang. Wanderer, die den Absturz mit ansehen mussten,



verständigten sofort die Einsatzkräfte. Zwei Personen stiegen zur Unfallstelle ab und leisteten dem Schwerverletzten Erste Hilfe, bis das Team des Notarzhubschraubers C 15 eintraf. Nachdem der Pilot von der Bergrettung mittels Seil gesichert wurde, um einen weiteren Absturz über einen Felsen zu verhindern, wurde er vom Hubschrauber mittels Bergetau geborgen. Trotz intensiver Reanimationsmaßnahmen durch das Hubschrauberteam, bzw. durch das Rote Kreuz, verstarb der Mann gegen 15 Uhr 42 an den Folgen des Absturzes.

**Sillian:** Am 20. September startete der 28jährige einheimische **Paragleiter-Pilot** Michael A. aus Kals am Grossglockner gegen Mittag vom Startplatz Stalpen aus mit einem Testschirm zu einem Flug. Der Pilot löste aus bisher unbekanntem Gründen den Rettungsschirm aus und ging in einem steilen Gelände nieder. Dabei verding sich sein Schirm in einer Niederspannungsleitung und der Mann kam schließlich in ca. 3 bis 4 Metern über Grund in den stromführenden Seilen hängend zum Stillstand. Er blieb unverletzt, sprang ab und brachte sich in Sicherheit. Mitarbeiter der TIWAG borgen den Gleitschirm.

**Eben / Achensee:** Am 29. September startete gegen 9 Uhr eine erfahrene 42jährige deutsche **Paragleiter-Pilotin** im Rahmen eines Sicherheitstrainings vom Startplatz Zwölferkopf aus zu einem Übungsflug. Aus bisher unbekanntem Gründen verlor die Pilotin trotz Funkkontakt mit einem Fluglehrer die Kontrolle über das Fluggerät und stürzte / spiraltte in den See. Die zunächst bewusstlose Frau erlitt beim Aufprall schwere Verletzungen und wurde von Mitgliedern der Flugschule geborgen und an Land gebracht. Nach der Erstversorgung mit dem Rettungshubschrauber flog man sie in die Uniklinik nach Innsbruck. Die Wasserrettung brauchte nur mehr den Gleitschirm zu bergen, zum Einsatz kam auch die Feuerwehr.

**Plankenstein / Melk:** Am 30. September startete ein 38jähriger **Paragleiter-Pilot** zu einem Flug. Nach Angaben der Feuerwehr, blieb der Pilot nahe des Landeplatzes in ca. 20 Metern Höhe auf einem Baum hängen. Da es der Feuerwehr nicht gelang den Mann mit der Drehleiter zu bergen, wurde der Notarzhubschrauber „Christopherus 15“ alarmiert, und er wurde mittels Bergetau geborgen. Nach der Erstversorgung flog man ihn zur Kontrolle in das Landeskrankenhaus Amstetten. Zu diesem Einsatz kamen gleich 4 Feuerwehren mit insgesamt 68 Mann angerückt.

**Mollis / Schweiz:**  Am 03. Oktober startete gegen Nachmittag ein 38jähriger einheimischer **Paragleiter-Pilot** zu einem Übungsflug vom oberhalb des Flugplatzes gelegenen Startplatz Fronalp. Beim Landemanöver verlor der Mann aus bisher unbekanntem Gründen die Kontrolle über sein Fluggerät und stürzte ab. Der Flugschüler wurde von der REGA mit schweren Verletzungen geborgen und in die Universitätsklinik Zürich geflogen.

**Hohe Wand / Wien:**  Am 04. Oktober startete gegen 13 Uhr 30 ein 28jähriger einheimischer **Drachenfliegerpilot** aus Wien vom Startplatz Skywalk aus zu einem Flug. Der Pilot hatte zu wenig Geschwindigkeit im Startlauf und kam in eine Art Sackflug, wobei er einen Baum streifte und anschließend ca. 70 Meter in ein felsiges Gelände abstürzte. Der Pilot erlitt schwere Kopfverletzungen und mehrere Knochenbrüche und musste an Ort und Stelle in einen künstlichen Tiefschlaf versetzt werden. Er wurde mittels Tau aus dem unwegsamen Gelände geborgen und mit dem Heli Christopherus 3 in das Krankenhaus Wiener Neustadt geflogen. Dort verloren die Ärzte den Kampf und der Pilot erlag seinen schweren Verletzungen.

**Kössen:** Am 04. Oktober startete ein 62jähriger deutscher **Paragleiter-Pilot** von der westlichen Startrampe Bärenhütte aus zu einem Flug. Bereits in der Startphase hatte der



Pilot Probleme und ein Teil des Schirmes klappte ein; er stürzte in ein steiles Gelände und erlitt beim Aufprall schwere Verletzungen. Der Verunfallte wurde nach der Erstversorgung mit dem Rettungshubschrauber in das Krankenhaus nach Salzburg geflogen.

**Schöckl / Graz:** Am 06. Oktober startete der 32jährige einheimische **Paragleiter-Pilot** Markus M. aus Kumberg vom Startplatz Schöckl aus zu einem Flug. Wie in Erfahrung zu bringen war, wurde die Kappe während des Fluges instabil (Acroflug) und daraufhin kollabierte der Schirm halbseitig ein. Der Pilot aktivierte das Rettungsgerät und der anschließende Abstieg endete auf einem Strommasten einer 20 KV – Leitung. Die Leinen verhedderten sich in den stromführenden Drähten und der Pilot blieb in Höhe einer Querstrebe des Mastens in ca. 8 Metern Höhe hängen. Der unverletzt gebliebene Pilot musste 1 Stunde ausharren bis die Leitung ausgeschaltet und geerdet worden war.

**Gleich 3 faches Glück:**

1. kein Stromschlag
2. keine Kollision mit dem Masten
3. kein Absturz vom Masten

Übrigens; Markus M. fliegt seit 5 Jahren, war schon 2 x beim Dolomitenmann dabei und spricht selbst von einer „Dodelsau“

**Einfach zum Nachdenken:**

*Das Gefährliche beim Drachen- oder Gleitschirmfliegen liegt darin, dass verkündet wird, wie ungefährlich dieser Sport sei. Er ist tatsächlich nicht gefährlicher als andere Sportarten, aber nur dann, wenn wir uns der tödlichen Gefahren bewusst sind und uns als Piloten entsprechend vernünftig verhalten.*

*Flugsicherheit liegt weit weniger am Material, als wir wahr haben wollen. Gütesiegel sind zweifelsfrei eine gute Sache. Sie vermitteln aber den falschen Eindruck, dass sie allheilbringend die Verantwortung der Sicherheit auf die Hersteller übertragen haben. Ein Irrtum mit tödlichem Potenzial.*

*Die Verantwortung liegt immer beim Piloten. Wir müssen das nur endlich begreifen!*  
(Werner Pfändler)

**Engelberg / Schweiz:** Am 08. Oktober versuchte ein einheimischer **Paragleiter-Pilot** gegen 13 Uhr einen Startplatz im Bereich der Titlisbahnen ausfindig zu machen. Trotz Hinweisschilder verließ der als erfahren geltende Pilot laut Zeugen den gesicherten Bereich der Titlisbahnen. Da es am Vortag geregnet und geschneit hatte, war der Untergrund gefroren. Der Pilot rutschte / schlitterte rund 50 Meter den steilen Hang talwärts, bevor er rund 10 Meter tief in eine Gletscherspalte fiel. Der schwer, aber nicht lebensgefährlich verletzte Pilot konnte von Pisten- und Rettungsdienst geborgen werden und mit der REGA in Krankenhaus geflogen werden.

**Piesendorf / Zell am See:** Am 09. Oktober startete gegen 13 Uhr 24 ein 32jähriger einheimischer **Paragleiter-Pilot** vom Startplatz Schmittenhöhe aus zu einem Flug Richtung Salzachtal. Wegen auftretender „Komplikationen“ stürzte der Pilot aus ca. 15 Metern Höhe ungebremst in ein Waldstück. Beim Aufprall zog er sich schwere Verletzungen zu und wurde nach der Erstversorgung in das UKH – Salzburg eingeliefert.



**Dorfgastein:** Am 21. Oktober starteten gegen 11 Uhr 30 ein 63jähriger einheimischer **Paragleiter**

**Pilot** und kurze Zeit später ein 27jähriger **Paragleiter Flugschüler**, beide aus dem Flachgau, vom Startplatz Fulseck aus zu einem Flug. Wie in Erfahrung zu bringen war drehte der Paragleiterpilot nach dem abheben vor dem Startplatz dazu mehrere Schleifen. Kurze Zeit später startete der Flugschüler zu einen Übungsflug - der Freiflieger flog gerade aus einer Kurve raus kommend als zur Kollision in der Luft kam. Beide Piloten verloren die Kontrolle über das Fluggerät und stürzten unkontrolliert ab. Beim anschl. Aufprall zogen sich beide schwere Verletzungen zu und wurden nach der Erstversorgung mit dem Rettungshubschrauber in das Krankenhaus nach Schwarzach, bzw. nach Salzburg geflogen.

**Puch Weiz:** Am 22. Oktober startete ein 23jähriger einheimischer **Basejumper/ Paragleiter-Pilot** von einem Ballon aus zu einem Flug. Dazu ließ sich der Pilot

mittels Ballon auf eine Höhe von ca. 1900 Metern Höhe bringen und sprang schließlich in Basejumper- Manier ab. Der Absprung verlief vorerst ohne Probleme, jedoch passierte kurz vor der Landung ein Fehler. In ca. 8 Metern Höhe über Grund kollabierte plötzlich das Fluggerät und der Pilot prallte mit hoher Geschwindigkeit am Boden auf. Zwei Anrainer wurden Augenzeugen des Unfalles und alarmierten sofort die Einsatzkräfte. Der Verunfallte wurde nach der Erstversorgung mit dem Rettungshubschrauber C 12 in das LKH geflogen

**Erst vor 3 Jahren war im Ilztal ein Obersteirer bei einen Ballonabsprung tödlich verunglückt.**

**Bad Goisern / Gmunden:** Am 25. Oktober beabsichtigte ein 24jähriger einheimischer **Paragleiter-Pilot** aus Bad Goisern gegen 16 Uhr auf einer steilen Wiese im Ortsteil Wurmstein Startübungen durchzuführen. Nach ca. 10 Versuchen wurde der Gleitschirm plötzlich von einem Aufwind erfasst und der Pilot flog unkontrolliert los. Nach einer kurzen Flugstrecke verding sich der Schirm in einer rund 20 Meter hohen Buche und blieb dort hängen. Anwesende Personen hatten die Baumlandung beobachtet und die Einsatzkräfte verständigt. Mitglieder des Bergrettungsdienstes und Polizisten der Alpinpolizei befreiten den unverletzt gebliebene Piloten aus seiner misslichen Lage.

**Legzira Beach / Marokko:**



Am 15. November startete der 44jährige deutsche Marcus Treder mit einem **motorisierten Paragleiter-Trike** zu seinem zweiten Flug. Nach dem Start flog der Pilot eine enge Linkskurve und dann geradeaus weiter, ca. 30 sec. lang. In einer Höhe von etwa 50 m machte der Pilot einige Wingovers mit Motorunterstützung und gab an der falschen Stelle Schub. Wenig belastete Leinen zu dem Zeitpunkt - Schirm fing schon nach rechts zu drehen an - Motordrehmoment nach links - eingetwistet - Spiralsturz mit völlig offenem Schirm. Kein Strömungsabriss, kein Klapper. Er versuchte noch das Rettungsgerät zu aktivieren, die Höhe reichte aber nicht aus. Der Pilot war am Unfallort noch ansprechbar, verstarb aber auf dem Weg ins Krankenhaus.

**Muntlix / Bludenz:** Am 24. November startete ein 47jähriger Einheimischer **Drachenflieger**

**Pilot** gegen 15 Uhr 30 zu einen Flug. Bei der Landung auf einen Plateau am Ludescherberg streifte der Pilot ein Gebüsch, daraufhin zog es den Drachen nach unten und prallte schließlich gegen den Hang. Beim anschl. Aufprall zog sich der Pilot Verletzungen unbestimmten Grades zu. Der Verunfallte wurde nach der Erstversorgung mit der Rettung in das LKH – Bludenz eingeliefert.

## Unfälle in den Flash News einmal anders betrachtet:

Hallo zusammen, in der letzten Mail hatte ich die "Flash News" von Bruno nicht angehängen, da ich über Gelesenes wieder sehr schockiert war. Man beachte dabei, dass im Querschnitt der Statistik viele, viele deutsche Piloten auftauchen und dies nicht nur ein "Made in Austria - Blatt" ist.



Das GS-Fliegerjahr 2012 mit weiter stark steigenden Unfallzahlen, sollte nun nicht nur Piloten zum Denken und Handeln anregen....!

Verbände und PMA sind gefordert im Breitensport über grundlegende Fragen zu sprechen und nicht über ein Ja oder Nein zu Faltleinen bei den Tests zu diskutieren.

Die Frage nach sicheren Konstruktionen und einer grundlegenden Reformation sollte in dem Zusammenhang, hoffentlich bald, angedacht werden. Gehören -D Klasse Schirme wirklich in die Hände von Amateuren? Sollten diese nicht nur von Profi u. Spitzenpiloten benutzt werden? Jeder Freiflieger sollte sein Fluggerät zu 100 % beherrschen, oder?

Warum fahren eigentlich keine Formel1 Wagen auf deutschen Straßen? Im GS-Sport kann und darf auf jeden Fall jeder mit einem Formel1 Flügel fliegen. Was sagt das Luftfahrtbundesamt eigentlich zu der Aufsichtspflicht der Verbände in diesem Zusammenhang?

Eigenverantwortung und Schirmkontrolle sind immer noch die Grundlagen für sicheres GS-Fliegen. "Bestehende" Klasseneinteilungen und Zulassungen von Verbänden sind - nach meiner Meinung- nach wie vor sinnlos, schaut man sich die Unfallzahlen und Vorgänge im GS-Sport seit vielen Jahren genauer an.

Die Unfallzahlen sprechen auf jeden Fall eine knallharte Sprache und das ohne Empfehlungen und Klasseneinteilung. Wir möchten euch bitten, die "Flash News" an alle euch bekannten Piloten weiterzuleiten und somit nicht nur das eigenverantwortliche Fliegen zu fördern.

<http://www.flash-news.at/pdfs/FlashNews139.pdf> think pink Ralf [www.freiflieger.eu](http://www.freiflieger.eu)

## Vertraue auf Allah aber binde dein Kamel an?

### ZLPV – 2012 ein wenig hinterfragt:

Es ist fürwahr ein „Meisterwerk“, wo die Drachen- und Paragleiter sowie die Mot. HG + PG leider nur bedingt oder gar nicht berücksichtigt wurden. Mit einer Riesenanlaufzeit wurde viel verschlafen, bzw. falsch oder erst gar nicht berücksichtigt. Die seinerzeitige ZLPV 2006 war schon mit gravierenden Fehlern bespickt, diesmal - so möchte man meinen - haben die Verantwortlichen etwas daraus gelernt. Leider sieht es wieder einmal nicht so aus oder besser ausgedrückt - wieder einmal nichts dazugelernt.

Der Obmann des Österr. UL – Flugverbandes bringt es in einer Aussendung auf den Punkt –

**einfach nur Fliegen – ... ohne Vereins-, ... ohne Verbands- und Anzugszwänge.**

Der nun seit Kurzem, 2012, wieder aktivierte Generalsekretär-, bzw. Geschäftsführerposten des ÖaeC durch Mag. Manfred Kunschütz ist daher auf Inputs aus der Szene angewiesen. Und das sind unter anderem Bundessektionsleiter Herbert Siess, Landessektionsleiter Ewald

Kaltenhofer sowie ein paar Personen aus dem Fachverband der Flugschulen - wie z.B. Anna Rehrl, Helmut Sobek oder ein Walter Schrempf. Diese wiederum sind mit dem DHV verschwägert, (Vorbilder) bzw. fest im Schlepptau und so kommt was kommen muss! Auch Sepp Himberger, WKO / WKT und andere mehr mischen smart im Hintergrund noch kräftig mit und auf diese Informationen angewiesen, arbeitet schließlich der Generalsekretär und dieser ist schlussendlich das Bindeglied zum Ministerium. Die Personen des ÖaeC und des BmviT stehen schließlich im Verhandlungspoker und entscheiden letztendlich über Erfolg oder Misserfolg der ZLPV. Entschieden wird dann aber letztendlich alles im BmviT so oder so. Deshalb gehören nur Profis auf die operative Ebene und da sind zumindest im HG + PG Bereich im ÖaeC weit und breit keine in Sicht.

Die Punkte hier in Kurzform:



- **Mindestalter wurde von nun in besonderen Fällen noch einmal von 15 auf 14 Jahre gesenkt.**
- **Aufstockung der Tandemflüge von 100 auf 200. Weiterhin von 1 Jahr auf 2 Jahre nach Ausstellung der HG oder PG-Berechtigung darf erst mit der Tandem-Ausbildung begonnen werden. Für alle gewerblichen Tandem- und Mot. Tandem-Piloten braucht es darüber hinaus noch eine weitere Berechtigung.**
- **Der Wegfall der Überlandberechtigung zum Erwerb der Mot. HG + PG – Berechtigung. Nun genügen 100 Starts und 15 Streckenflüge, dies inkludiert dann die Überlandberechtigung.**
- **Anhebung der geforderten Höhenflüge von über 500 Meter von 10 auf 15 Flüge.**
- **Das Schleppen von Hängegleiter mit UL's ist nun erlaubt.**
- **Wer die Überlandberechtigung für Paragleiter hat, so gilt diese nun auch für Hängegleiter.**

### 03. „MOT. HG + PG HERBST TREFFEN“:



Nach dem von einem tödlichen Unfall überschatteten Mot. HG + PG - Frühjahrstreffen in Piancada hatte ich den Sommer über Zeit zu überlegen, ob es ein weiteres bereits geplantes Herbst-Treffen noch geben soll. Viele Überlegungen wurden mit einbezogen und allem voran stand die Frage: Wie soll dieses durchgeführt werden? Teilnehmerbegrenzung? etc...



Eines was Klaus Zichtl mit Sicherheit nicht gewollt hätte, ist, dass diese familiären Treffen nun Geschichte sein sollen. Und so traurig und endloses Leid bringend die vielen Unfälle auch sind, die Fliegerei wird weitergehen. So oder so.

Beim diesjährigen Herbsttreffen wurden ein paar weitere Voraussetzungen miteinbezogen - z.B. Fliegen nur mit Flugfunk etc. - um an diesem Treffen teilnehmen zu können. Dazu kam eine schlechte Wettervorhersage für das Wochenende 13. und 14. Oktober 2012 im Großraum Slowenien. Doch, so war in der Ausschreibung zu vernehmen, das Treffen findet bei jedem Wetter

statt, und schlussendlich kamen 10 Piloten nach Bovec = Flitsch. Die Anreise erfolgte am Freitag und bereits an diesem Tag war schon ein Fliegen möglich, am Samstag gab es nach dem Briefing die Startfreigabe und ein Riesenflugplatz stand uns als Spielwiese zur Verfügung. Zwischendurch gab es mal einen kurzen Nieselregen, aber das war es auch schon. Am Abend dann unser traditionelles Zusammentreffen mit Informationsaustausch, wo es wieder viel zu erzählen gab, aber auch einige Veränderungen beschlossen wurden.

Am Sonntag herrschten wieder beste Flugbedingungen und geflogen wurde bis zum Abwinken. Die Socca, ein türkisblauer Fluss, sehr beliebt bei vielen Paddlern, aber auch das Fluggebiet von Bovec über Kobarid bis zum Lijak sind schon lange keine Geheimtipps mehr. Gerhard z.B. nützte die Gelegenheit für einen Rundflug nach Kobrid mit dem Betriebsleiter des Flugplatzes Bovec. So bestätigt sich einmal mehr die von mir immer propagierte Tatsache: du musst erst vor Ort sein, um tatsächlich zu wissen / zu sehen, ob Fliegen möglich ist, oder nicht. Das Herbsttreffen 2011 am Flugplatz in Wolfsberg und nun unser Herbsttreffen in Bovec betätigen dies wieder deutlich. Ich möchte mich bei allen Piloten recht herzlich für ihr Kommen bedanken und euch auf ein Wiedersehen bei unserem Frühjahrstreffen 2013 einladen. Die Einladung dazu wird wieder termingerecht im April 2013 schriftlich jedem Mot. HG + PG – Piloten zugestellt.

### 04. ING. ERICH KLUG UNTERWEGS MIT MOT. HG



**Sizilien: Auf großer Reise mit dem Minimum**



700m unter mir glitzert das Meer in der Sonne. Rechts von mir erheben sich zerklüftete Berge. Der warme Sommerwind bläst mir ins Gesicht. Was ist das vor mir? Ein dunkler Schatten über den Wolken. Wie ein schwarzer Riese tritt der Etna aus dem Dunst der Sommerluft. Beeindruckend! Mit seinen 3300m überragt er Sizilien majestätisch.

Wie jedes Abenteuer beginnt auch dieses zuerst im Kopf. Mit unserem motorisierten Hängegleiter der Adria entlang nach Süden zu fliegen, träumten wir schon vor Jahren. Wie ich den großen Plan umzusetzen begann, merkte ich schnell, dass ich alleine fliegen muss. Keiner meiner fliegenden Freunde glaubte daran, dass das möglich ist. Es fliegt kaum jemand 100km mit so einem Ding. Mein Hängegleiter (Exxtacy), ein Hilfsantrieb mit einem Einzylinder-Motor (System Schwarze Minimum), viel mehr ist da nicht. Das ganze wiegt gleich viel wie der Pilot, 80 kg. In meinem Minimum fliege ich am Bauch liegend. Da ich kein Begleitfahrzeug habe, müssen auch noch Zelt, Schlafsack, Werkzeug, Karten, 3 Liter 2takt Öl, etwas Gewand und vieles mehr in meinem Hängegleiter Platz finden. Werkzeug ist wichtiger als Gewand; es kommt nur das Allernotwendigste mit, und das ist schon zu viel. Howy und Manfred fahren eine Woche später nach Salerno (südlich von Neapel). Sie können mich mitnehmen, falls ich nicht mehr weiterfliegen kann.

Am 4.8.2012 ist es so weit. Nach kurzer Verabschiedung von Monika starte ich in den blauen Himmel. In Wolfsberg wartet auf mich schon die erste Überraschung. Kärnten ist unter einer Wolkendecke, die nur ab und zu unterbrochen ist. Ich gebe Gas, fliege über den Wolken nach Süden. Weiter geht es südlich der Karavanken und nördlich des Flugplatzes Ljubljana. Bereits bei der Vorbereitung habe ich alle Sperrzonen der großen Flugplätze in den Flugplan einbezogen. Nach 3 Stunden Flugzeit lande ich in Friaul. Reno, der Betreiber des kleinen Flugplatzes ist gleich zur Stelle, obwohl ich mich, wie auf allen anderen Plätzen nicht angemeldet habe. Er bringt mich zur nächsten Tankstelle und als ich ihn zum Essen einladen wollte, war das nicht möglich, ich wurde eingeladen.



Ab Caorle geht es in 100m Höhe über dem Meer mit vorgeschriebenem Abstand die Küste entlang. Ab und zu gehe ich auf 10m Höhe herunter. Tausende Badegäste schauen und winken zu mir herauf. Vor Venedig muss ich wegen einer Sperrzone 5 km auf das Meer ausweichen. Trotzdem erkenne ich den Markusplatz in der Ferne. Ein Kreuzfahrtschiff läuft gerade aus. In Kaminhöhe umkreise ich das Schiff. Weiter geht es entlang einer schmalen Landbrücke. Nur 20 bis 100m breit ist das Land, links und rechts ist das Meer.

Das Panorama ist gewaltig. Am Flugplatz Gaffaro (zwischen Venedig und Ravenna), wo ich die erste Nacht verbringe, werde ich wieder freundlich aufgenommen. Geschlafen habe ich immer im Zelt gleich auf den kleinen Flugplätzen. Am 2. Tag fliege ich über San Marino nach Senigallia. Sergio, den ich nach der Landung kennenlernte, leiht mir ein Fahrrad und am Abend bin ich damit beim großen Fest der 50er Jahre. Tolle Musik und eine schöne Altstadt machen den Abend zum Erlebnis. Nach meinem ersten Badeausflug ins Meer geht es am Nachmittag weiter. 15 bis 20km Seitenwind erschweren den Start. Weiträumig muss ich Ancona umfliegen, bevor es wieder das Meer entlang geht. Auch bei Pescara muss ich weit ins Landesinnere ausweichen.

Dort fliege ich am Rande des Appenin entlang. Die Dörfer sitzen wie Vogelneester auf den Hügeln, um der Hitze etwas entfliehen zu können. Mir weht der warme Fahrtwind ins Gesicht, rundherum nur Landschaft, frei wie ein Vogel. Vor Gargano ist der erste Flugplatz, wo ich übernachtete, und trotzdem keinen Menschen treffe. Ab hier gehe ich fast jeden Tag baden. Das Meer wird immer sauberer, im Süden von Italien wird es so klar wie ein Bergsee. Die Stände werden teilweise leer, zu leer. Da gibt es kein Eis, keinen Kaffee, nicht einmal mehr Wasser. Am späten Nachmittag fliege ich um Gargano herum. Die Dörfer liegen oberhalb der Steilküsten, knapp am Meer. Gargano ist aufgrund seiner Schönheit bekannt, aber wegen der Entfernung machen dort fast nur Italiener Urlaub. Weiter geht es über ausgetrocknetes Land nach Cassano, an der Fußinnensole des italienischen Stiefels. Die nächste, letzte Etappe auf dem Festland führt über ein hohes Gebirge (1600m). Viele Stauseen versorgen das ausgetrocknete Land mit Wasser. Nach einem Bergrücken überrascht mich ein breiter Taleinschnitt mit mehr als 100 Windrädern. Der Wind verwirbelt sich an der gegenüberliegenden Bergflanke. Bei 40km/h Gegenwind werde ich kräftig durchgeschüttelt. Mein Drachen



führt sich auf wie ein mürrisches Pferd. Südlich von Gargano war ich noch nie. Hinter jeder Bergkuppe kann eine Überraschung warten. Auch meine Wetterinformationen sind mager bis nicht vorhanden.

30km später treffe ich auf 4 Motorparagleiter. Es ist schon zu spät, um mit ihnen zu spielen. Knapp vor dem Finsterwerden erreiche ich den Flugplatz Ali Calabria bei Vipo Valentia. Das Abendessen lasse ich wieder ausfallen, denn 8km Gehen mit inzwischen Blasen an den Füßen ist mir zu weit. Von Antonio (Flugplatz Pepe Raskaglia) bekomme ich am nächsten Tag Wetterinfos und Tipps für den Überflug nach Sizilien. Die schwierigste Stelle ist dann nicht der Überflug über die 4km breite Meerenge von Messina, sondern die 20km Steilküste davor. Die Steilküste wird in 500m nach oben von einer Wolkendecke abgedeckt. Bei der Meerenge lichten sich die Wolken und ich steige auf 800m. Neben mir immer noch die Ausläufer der Steilküste. Bei der Überquerung fährt weit unter mir ein Frachtschiff durch. Selbst aus dieser Höhe schaut es riesengroß aus.

**Damals hatten alle keine Ahnung – aber das waren eben die Experten und wir glaubten ihnen einfach.** (Aussage eines Drachenflieger-Methusalem)

In Sizilien angekommen, fliege ich Richtung Süden weiter. Die Wolken auf den zerklüfteten Bergen sagen mir, dass ich wieder die vollen Turbulenzen abbekomme. Der Ausblick auf den Etna entschädigt mich für die harte Anstrengung. Überfliegen darf man den Etna nicht. Am Fuße vom Etna, am Flugplatz Etnavolo ist auch eine Gedenkstätte für den berühmten sizilianischen Drachenflieger Angelo d' Arrigo. Inzwischen hat sich bei den italienischen Fliegern über Facebook herumgesprochen, dass ich mit meinem motorisierten Hängegleiter komme.

Alle sind sehr erstaunt, denn so weit fliegt keiner, auch nicht mit den viel schnelleren dreiachsgesteuerten Ultralights. In der Früh des nächsten Tages starte ich zur Nordküste von Sizilien. Das Landesinnere ist gebirgig und zerklüftet. Straßen sind wenige zu sehen. Trotzdem sind noch einige Dörfer auf den kleineren Berggipfeln verteilt. Ich bin froh, wieder an der Küste anzukommen und lande in der Nähe von Sant' Agata. Nach einer kurzen Etappe von 64km lande ich 40km vor Palermo am Flugplatz Albatros. Das ist der achte Tag der Reise. Auch dort werde ich wieder freundlich aufgenommen und zur sizilianischen Spezialität Arancini eingeladen. Das sind Kugel aus Reis, innen mit faschiertem Fleisch und Tomatensoße, außen paniert, ähnlich einem Wienerschnitzel. Es schmeckt sehr gut.

Am nächsten Morgen weckt mich ein starker Wind. Im letzten Moment erreiche ich meinen Hängegleiter, bevor der Sturm losbricht. Der Sturmwind schleift uns 20m über eine Betonplatte. Nach der Betonplatte bekomme ich wieder etwas Halt und ich kämpfe alleine 5 Stunden, dass meine ganze Ausrüstung nicht ins nahe Meer geblasen wird. Den Hängegleiter habe ich gerettet, aber einige Teile davon sind zu Bruch gegangen. Salvo besorgt mir innerhalb eines Tages die gebrochene Umlenkrolle.

Nach einer gründlichen Kontrolle (Hängegleiter ausgetucht) trete ich die Rückreise zu meinen Freunden nach Salerno an. Ein versteckter Defekt erzwingt eine Notlandung unter schwierigsten Bedingungen am Strand. Dabei habe ich mir den Unterarm gebrochen und den Hängegleiter erheblich beschädigt. Damit endet das Flugabenteuer. Howy und Manfred kommen mir von Salerno zu Hilfe. Das sind von dort noch 8 Stunden mit dem Auto. Vielen Dank an die Mitglieder des Flugplatzes Albatros in Termini, die mir nach dem Crash geholfen haben.

Schade, dass diese schöne Reise mit einer Verletzung geendet hat, und Glück, das nicht mehr passiert ist. Mit einem Begleitfahrzeug wäre so ein Abenteuer um vieles leichter. Die kleinen Flugplätze sind alle am Land. Für Benzin, Essen oder um Etwas anzuschauen, sind lange Fußmärsche notwendig. Die Gastfreundlichkeit und Hilfsbereitschaft in Italien war überwältigend. In 10 Tagen habe ich in 26 Flugstunden und 15 Etappen 1.835km zurückgelegt.

Italien wie im Vogelflug, das ist nur ein Versuch, die Erlebnisse zu beschreiben. Der ganze Umfang der Erlebnisse ist nicht in Worte zu fassen.





**Wir haben in unserer Haftpflichtversicherung (Single als auch Tandem) KEINERLEI KÜNDIGUNGSFRISTEN!**

D. h. die Deckung läuft einfach nach Kalenderjahr. Wer im Folgejahr nicht mehr einzahlt, ist einfach nicht mehr dabei, so einfach ist das.

**Wir verstehen uns als Partner unserer Kunden und haben keinerlei Interesse daran, unsere Klienten mit irgendwelchen Verträgen zu knebeln ...**

**Wir sind ja nicht im Kindergarten, so wie vielleicht andere Anbieter ;-)**

**Wer auch immer hier Gegenteiliges behaupten mag, der soll sich nicht scheuen uns anzurufen!**

**Die angegebene Laufzeit in unseren Haftpflicht Versicherungsbedingungen betrifft lediglich UNSEREN Vertrag mit der R+V Versicherung, hat jedoch nichts mit der Deckung unserer Kunden zu tun.**

**Das Unkomplizierte steht bei uns im Fokus, und das honorieren auch unsere Kunden. Mit besten Grüßen aus Hall in Tirol, das Air & More Team [www.airandmore.at](http://www.airandmore.at)**

## 07. DOLOMITEN MANN / SPEEDBORDAIRLINE



### 25 Dolomitenmann 2012

### Jubiläumsveranstaltung

Dieser fand am 08. September in Lienz statt und bereits im Vorfeld gab es viel Rummel und Ankündigungen zu diesem, wohl einmaligen Spektakel im Großraum Lienz.

Die aktuellen Informationen und Ergebnisse sind unter [www.dolomitenmann.com](http://www.dolomitenmann.com) jederzeit abrufbar. Ich aber möchte hier ein paar Infos liefern, die nur Insidern bekannt sind.

**Etwas zum Geld:** Pro Person kostet die Teilnahme 100,- Euro, das sind 400,- pro Team - ergibt 50.000,- Euro bei 125 Teams, dazu kommen noch 30.000,- Euro in Barsubvention Nicht zu vergessen die Bauhofleistungen in einer Höhe von weiteren ca. 45.000,- Euro. als weiterer Beitrag / Geschenk von der Stadtgemeinde Lienz.

Dazu kommt noch ein kräftiger Finanzschub vom Tourismusverband mit weiteren € 30.000,- Euro.

Diverse Sponsoren, Verkauf von Filmrechten tragen das Übrige dazu bei. Hier waren zum Beispiel gleich 2 Fernsehteams aus Tschechien vor Ort.

Übrigens, das einzige, kostenlose Konzert von Hubert von Goisern gab es dazu. Der Hauptplatz war laut Insidern kontrolliert voll und vor den Eingangstoren bildeten sich Massen, welche alle auf den Hauptplatz wollten. Warum hier kein Freiluftkonzert am Fußballplatz oder hinter der Tennishalle in Betracht gezogen wurde, hat sicher seinen Grund. Hier nun ein paar interessante Details:

Warum die Lienz Bergbahnen die Zuschauer kostenlos zur Moosalm auffahren ließen, entzieht sich meiner Kenntnis. Dazu der neue Geschäftsführer der LBB Klaus Hofstätter: „Wir haben nichts zu verschenken.“ Wie in Erfahrung zu bringen war, war die Auffahrt zur Moosalm (Sektion I) für diesen Event kostenlos, doch flossen im Hintergrund einige Tausend Euro, welche Red Bull der LBB überwies.

Der Überflug eines Alpha Jets von Red Bull im Tiefflug über die Stadt hinweg am Abend, setzte der Veranstaltung einen besonderen Stempel auf.

Übrigen, bei dieser Top Veranstaltung waren gleich 3 Hubschrauber in der Nähe des Modellfliegerplatzes stationiert, die im Rahmen der Veranstaltung zum Einsatz kamen. Zwei davon kamen von Red Bull.



Die Landung der Paragleiter am Fußballplatz in Leisach ist, wie jedes Jahr, ein richtiger Publikumsmagnet, denn für Action ist hier reichlich gesorgt.

**Der Tourismusverband ist ein „Lügentempel“ so das Statement von Parahotelier Josef Kreuzer (Hotel Tristachersee).**

**Richtigerweise sollte es aber lauten:**

**Nicht der Tourismusverband ist es, sondern die Personen, die ihn nach außen repräsentieren, bzw. die Verantwortung tragen.**

Auch die Politik nutzte die Gunst der Stunde. Die seinerzeitige Feststellung von Werner Grissmann, keine Politiker bei dieser Veranstaltung auftreten zu lassen, erweist sich wieder einmal mehr als Flop. Landeshauptmann Günther Platter sowie die Bürgermeisterin der Stadt Lienz, Elisabeth Blanik, hielten (nutzten) im Rahmen der Siegerehrung eine Rede.

Übrigens wurde auch bekannt, dass nach dem Bewerb die gesamte Fliegerausrüstung von Wendelin Ortner gestohlen wurde. Der Schaden beläuft sich auf mehrere Tausend Euro.

Ein tschechischer Paragleiterpilot hatte am Starplatz Kuhboden Törl so seine Problemchen. Er rannte über einen

vor ihm liegenden Gleitschirm, der ebenfalls zum Start bereit war, hinweg. Dabei kam Geröll in die Kappe und ein Start war unmöglich. Die Kappe wurde umgedreht, um die Steine heraus zu bringen, aber scheinbar wurde nicht sorgfältig genug gearbeitet, bzw. kontrolliert und so hatte der Pilot nach dem Start seine Probleme zur Moosalm zu gelangen. Er mußte schließlich in der Nähe des Modellfliegerplatzes außenlanden.

Übrigens, die eingeladenen Ehrengäste kommen scheinbar nur dann, wenn sie auch den Aufenthalt bezahlt bekommen; im gegenständliche Fall durch das „Dolomitenmann-Komitee“.

Erstmals wurde diesmal von 110 auf 125 Teams aufgestockt; übrigens wurden gleich 22 Teams aus verschiedensten Gründen disqualifiziert.

Gerald Ameseder wurde ebenso wie Wendelin Ortner im Vorfeld in der Einzelwertung als Top-Favoriten gehandelt, landeten aber „nur“ auf Platz 07. bzw. 08. Trotzdem eine gewaltige Leistung, im Speziellen von Wendelin Ortner, der bereits alle Bewerbe (25 an der Zahl) durchzog.

Die Vereine bekommen für die Organisation, bzw. die Bereitstellung von Personal pro Verein € 2.000.- plus ein Essen und 1 T – Shirt für alle, die mit geholfen haben.

Ca. 2500 – 3000 Personen waren am Hauptplatz. Probleme gab es vor allem mit den sanitären Verhältnissen. Eine offizielle Toilette gab es nur in der Liebburg, bzw. in den Gasthäusern / Cafes und letztere hatten mit den Durchlaufpublikum keine Freude.

## **Speed Bordairline Abschluss in Virgen:**

Dieser fand am 15. September in Virgen statt. Das Wetter passte, doch starker Nordwind machte das Fliegen anspruchsvoll. Insgesamt kamen zu dieser Veranstaltung 32 Piloten nach Virgen.

Am 15. September 2012 traf sich die internationale Paragleiter-Alpinismus-Szene in Virgen zum fünften und letzten Bordairline-Bewerb in dieser Saison. Fliegend und zu Fuß möglichst weit weg vom Ausgangspunkt und wieder zurück zu kommen, lautet hier die Devise. Veranstaltet wird dieser Paragleiter- und Lauf-Bewerb vom Parateam Virgen.

Gestartet wurde um 8.00 Uhr morgens am Dorfplatz in Virgen. Den Routenverlauf legt dann jedes Team - bestehend aus einem Paragleiter-Piloten und seinem Unterstützer - abhängig von Wind und Wetter, bzw. Lust und Laune - fliegerisch oder zu Fuß - selbst fest. Gewonnen hat schließlich jenes Team, das den Umkehrpunkt möglichst weit vom Dorfplatz entfernt setzt und vor 20.00 Uhr wieder am Dorfplatz in Virgen die Ziellinie überquert.

Am Radweg nach Matri i. O. sah man schließlich die Piloten mit Rucksack nach Virgen marschieren.



Besonders spannend war es für die Zuschauer vor Ort, denn jeder Pilot war mit einem GPS - Sender ausgestattet. Auf einer großen Leinwand konnte man am Dorfplatz die Routen und exakten Positionen aller Piloten live mitverfolgen.

Nach der Siegerehrung, bzw. der Tages- und Gesamtwertung ging es schließlich um 21.00 Uhr zur großen Siegerparty im Festzelt am Dorfplatz über. Die Ergebnisse gibt es unter [www.sportunion-virgen.at](http://www.sportunion-virgen.at)

## 08. „WER RECHT HAT NICHT IMMER RECHT BEKOMMT“



Lieber Bruno, ich habe inzwischen etwas nachgeforscht und herausgefunden, dass das unter dem Link:

<http://freiflieger-magazin.at/new/?id=gebietsregeln>

nachzulesende Mail seinen Ursprung in einer Vereinbarung zwischen Paragleitern, Jagd-Grundeigentümern und der Liftgesellschaft haben soll. Herr Rüdissler vom GSCM hat sich hier offensichtlich als Vollzugsorgan, bzw. Vollstrecker eines selbst ausgearbeiteten rechtswidrigen „Erlasses“ angeboten.

Mit dem unter obigen Link verfassten Bericht hat Walter Kepplinger allerdings den Nagel auf den Kopf getroffen. Herr Rüdissler leidet offensichtlich an einer schweren, nicht therapierbaren Form der gestörten Selbstwahrnehmung.

Und das nicht erst seit dem fragwürdigen Mail vom 23.8.2012 (gerichtet u.a. auch an den Aeroclub, z.H. Frau Petra Huber)

In einer Zeit, wo oftmals sogar die offiziellen Behörden vom Bürger seinerseits selbst überwacht und auf die Einhaltung der Gesetze gedrängt werden sollten, mutiert der GSC Montafon unter der feudalen herrschaftlichen Leitung des Herrn Rüdissler auf wundersame Weise auch noch selbst zu einer Behörde. Ich habe mich als ortsansässiger Pilot in den letzten 27 Jahren noch nie an seine möglicherweise auch auf Eigennutz ausgerichteten „Erlässe und Verordnungen“ gehalten und werde es auch in Zukunft nicht tun. Es ist schon sehr verwunderlich, dass derartige rechtswidrige Ansinnen auch noch von der offiziellen Stelle des ÖAEC unterstützt und zur Kenntnisnahme weitergeleitet werden.

Der Gipfel der Anmaßung ist wohl in den Fliegerinfos Montafon d. GSC Montafon zu entnehmen, wonach, wörtlich:

Gewerbliche Tandemflüge (ohne Gebietseinschränkung) im gesamten Montafon vom Gleitschirmclub Montafon genehmigt werden müssen. (!!!!???)

Dem GSC Montafon kann es völlig egal sein, ob ein Tandemflug im Montafon entgeltlich oder unentgeltlich erfolgt. Entscheidend ist einzig und alleine, ob ich über eine gewerberechtliche Genehmigung von Seiten des Bmvt verfüge und die vorgegebenen Gesetze, bzw. die Auflagen lt. Betriebshandbuch eingehalten werden. Wenn man weiß, dass der Herr Obmann des GSC Montafon selbst Anbieter gewerblicher Tandemflüge ist, so wird der Hintergrund dieser „Verordnung“, für deren „Erlassung“ der Verein missbräuchlich vorgeschoben wird, sehr schnell klar.

Ich betreibe selbst ein staatlich genehmigtes Tandemflugunternehmen im Montafon und warte (mangels Antragstellung) noch immer auf eine Genehmigung zur Ausübung meiner unternehmerischen Tätigkeit von Seiten des GSC Montafon, bzw. von Herrn Rüdissler. Ich werde daher trotzdem – oder gerade deswegen – auch ohne Ausnahmegenehmigung durch Herrn Rüdissler weiterfliegen. Ich empfehle das auch allen anderen Fliegern im Montafon. So war es im letzten 1/4 Jahrhundert und so wird es auch in Zukunft bleiben! Schöne Grüße aus dem Montafon und see you in the sky Burger Werner  
[Flyingfor2@montafon.com](mailto:Flyingfor2@montafon.com)



## 09. WORÜBER MAN SPRICHT

### „Wladimir Putin“ ...und das Leiden mit der Wirbelsäule:



Ja genau, richtig geraten! Denn hier handelt es sich unter anderem auch um ein typisches Paragleiter-Pilotenleiden. Ob Bruch, Quetschung, Absplitterung, Stauchung etc., viele PG – Piloten könnten so ihre Leidensgeschichte erzählen. Jetzt gibt es wieder einmal ein prominentes Opfer mehr: Wladimir Putin (60 Jahre alt und russischer Präsident), musste Anfang November alle in- und ausländischen Termine absagen, Grund: gesundheitliche Probleme, wie es von offizieller Stelle heißt.

**Putin an der Schulter verletzt???** Das kommt davon, wenn ältere Herren sich übernehmen.

Wie zu erfahren war, handelt es sich hier um eine ältere Verletzung an der Wirbelsäule (Paragleiter-Unfall), die sich seit dem medienstarken „UL – Flug mit Kranichen“ im Sommer diesen Jahres Richtung Süden verschlechterte. Hatte Putin etwa eine harte Landung, bzw. einen Crash oder gar einen Fehlstart etc.? Übrigens, ein weiteres prominentes Opfer war Heiner Geisler, Abgeordneter zum Deutschen Bundestag und in der Freizeit auch praktizierender Paragleiter-Pilot, bis er bei einer Baumlandung abstürzte und sich schwer verletzte.

### Red Bull Flugtag in Wien:

Am 23. September 2012 fand in Wien (Brigittenauer Bucht) der 8. Red Bull Flugtag statt. Mit dabei ca. 100.000 Zuschauer, also ein Spektakel der besonderen Art. Bereits im Vorfeld in den heimischen Medien angekündigt, gab es auch 2 Teams aus Osttirol, die mit dabei waren: das Team „Viewpoint 4.0“ (dieses kam aus Lienz), bestehend aus Lukas Hunsamer, Thomas Oberrainer, Philipp Girstmair, Hannes Erbschwentner und Lukas Jungmann.

Die Crew wartete mit einem **Überraschungs-Ei** auf, in welchem das Fluggerät komplett zerlegt untergebracht war und erst unmittelbar vor dem Start herausgenommen und zusammen gebaut werden sollte. Eben ein richtiges „Überraschungs-Ei“. Das Zusammenbauen durfte nicht mehr als 1 Minute dauern, deshalb wurde das Fluggerät bestehend aus vielen Kartonteilen nicht aus dem Ei heraus aufgebaut sondern ohne Überraschungs-Ei. Pilot war Lukas Hunsamer neben Tommy Oberrainer, beide in der Freizeit auch ausübende Paragleiter-Piloten sind.

Dieser Gag kostete nicht nur viel Arbeitszeit, sondern verschlang auch noch sehr viel Geld. Es reichte immerhin für einen beachtenswerten 5. Rang. Übrigens die „Viewpoint Crew“ war schon 3mal am Red Bull Flugtag mit dabei und einmal sogar bei einem Seifenkisten Rennen. Übrigens, gewonnen hat ein Team Niederösterreicher mit einem fliegenden Auto, benannt nach einem Kinofilm. Dieses Event fand auch im Servus TV seinen Niederschlag. Gratulation der gesamten Crew zu diesem tollen Erfolg.

## PARAGLEITSCHIRME UM 10.000,- EURO AUS TRANSPORTER GESTOHNEN

**Auch einen Notschirm und Funkgeräte ließen Diebe bei einem Coup in St. Johann im Pongau mitgehen.** Fette Beute machten bislang unbekannte Diebe in St. Johann im Pongau bei einem Einbruch in einen Transporter: Sie stahlen Paragleitschirme und Zubehör im Wert von knapp 10.000,- Euro.

Am Mittwoch zeigte ein 46jähriger Pongauer an, dass er am vergangenen Sonntag seinen, mit Equipment voll gepackten Firmentransporter am Park & Ride Parkplatz in Bischofshofen geparkt hatte. Er war sich sicher, alle Türen des Wagens versperrt zu haben.



Am Abend fuhr er in seinen Heimatort St. Johann und parkte sein Fahrzeug in seinen Carport. Als der Mann am nächsten Morgen einen bestimmten Gleitschirm aus dem Fahrzeug ausladen wollte, waren noch immer sämtliche Türen versperrt, allerdings stellte er fest, dass drei Gleitschirme, ein Notschirm, zwei Funkgeräte und ein Rucksack aus dem Transporter gestohlen worden waren.

Der Zeitwert der gestohlenen Gegenstände beträgt rund 9.500,- Euro. Derzeit ist noch unklar, wann und wo die Gegenstände gestohlen wurden. Quelle: Reporter: [red.chronik](http://red.chronik)

## Ein Pionier der ersten Stunde „Norbert Brodnig“

Lieber Bruno, ja wir Pioniere haben wieder den nächsten Schritt geschafft. Freue mich, Dir mitteilen zu können, dass Tragschrauberfliegen in Österreich sowohl ausgebildet und legal mit der österr. UL Tragschrauber Lizenz bis 560 kg betrieben werden kann, anbei meine österr. Tragschrauber Lehrertizenz.

Würde mich freuen, wenn Ihr Interessenten an der Flugsportart Tragschrauber an mich weitergeben könnt, und mich in Eure Seiten verlinken würdet.

LG Norbert Brodnig [www.wings.at](http://www.wings.at)

P.S.: Das möchte ich hiermit gerne tun und gleichzeitig zu diesem großen Erfolg gratulieren.

## LEBENSGEFÄHRLICHE ODYSSEE:

Ein 51jähriger Paragleiter-Pilot aus Günzburg irrte 12 Stunden lang ohne Essen und etwas Trinkbares durch unwegsames Gelände. Der Vorfall ereignete sich Mitte November in Oberstdorf. Da die Nebelhornbahn geschlossen hatte, brach der Pilot zu Fuß Richtung Gipfel auf. Beim 2ten Startversuch beschädigte er den Schirm an einem Felsen, sodass er nicht mehr flugfähig war. Daraufhin musste der Pilot den Abstieg zu Fuß vornehmen. Ohne Orientierung arbeitete sich der Pilot ohne Ortskenntnisse querfeldein durch Eisrinnen, steile Waldstücke, etc. nach unten. Der Zufall wollte es, dass eine Polizeistreife den verhinderten, aber unverletzt gebliebenen Flieger gegen 22 Uhr 30 sichtete und ins Tal brachte.

## (Windloch) Studie Windräder am Venet ???

Sepp Sturm aus Landeck hat seit 1974 am Venet rund 7000 Flüge mit Gleitschirmen absolviert. Für den Windatlas findet er wenig schmeichelhafte Worte: „Völliger Quatsch. Günter Kramarcsik liegt mit seinen Erhebungen aus der bodennahen Messstation in der richtigen Bandbreite.“ Als freiliegender Berg habe der Venet ein sehr hohes Windpotenzial. „Ich bin mir sicher, dass unser Hausberg besser für Windenergieproduktion geeignet ist als zum Beispiel der Patscherkofel.“ Um die Debatte über „unqualifizierte Schätzungen und Rechenmodelle“ zu beenden, plädiert Sturm: „Es sollte endlich eine ganzjährige, professionelle Windmessung gemacht werden.“ **Quelle TT**

## Der Flugplatz St. Marein in Wolfsberg (Kärnten) gerät in die Schlagzeilen der Presse:

Er ist eher ein verträumter und abseits gelegener Flugplatz (besteht seit ca. 60 Jahren), doch seit die Fallschirmspringer vom Flugplatz Klagenfurt nach Wolfsberg gewechselt haben, ändert sich das nun schlagartig. Anrainerproteste und Beschwerden häufen sich und nun droht eine Bürgerinitiative. Es muss eine einvernehmliche Lösung her. Denn seit der Fallschirmspringerclub Kärnten vom Klagenfurter Flugplatz nach St. Marein übersiedelt sind, nahmen die Start- und Landebewegungen drastisch zu und damit verbunden auch der Lärm. In Spitzenzeiten werden bis zu 12 Starts für Tandem- und Solosprünge etc. durchgeführt, dazu kommen noch die regulären Startbewegungen aller anderen Fliegervereine und



Flugschule bzw. Gastflieger etc. Der Lärm wird somit auch hier wie auf vielen anderen Flugplätzen auch zu einem Problem mit ungewissem Ausgang.

### 10. KLATSCH UND TRATSCH AM LANDEPLATZ

Wusstet ihr schon, dass ...



- es einen Gleitschirm am Markt gibt, der knapp über einen Kilo wiegt und in einer Handtasche Platz hat? Die Firma Birdwing, Importeur der Fa. Ozone in der Schweiz, lud ihre Händler zur Präsentation ein. Es ist ein revolutionäres Konzept, hat nur ein Obersegel, wiegt 1,25 kg und ist für Bergsteiger konzipiert. Hier handelt es sich aber um keine Miniwing oder einen Speedgliderschirm; trotz Filigranität hält der Schirm 920 kg aus, so gesehen in einer Aussendung.
- der 48jährige Leonhard Maitz aus Deutsch Haseldorf (Steiermark) schon seit 15 Jahren eine private Wetterstation betreibt? Diese daraus gewonnen Erkenntnisse kommen den Mot. Paragleiter Piloten selbstverständlich auch beim Fliegen zugute.
- man sich den Namen Gerhard Berger aus Virgen in Osttirol merken sollte? Denn Gerhard ist 52 Jahre alt, Bergretter, hat viele ehrenamtliche Tätigkeiten und ist darüber hinaus für die öffentliche Sicherheit tätig. Dafür erhielt Gerhard das Ehrenzeichen und die Ehrennadel überreicht. Darüber hinaus ist Gerhard ein Mann mit Gespür und war mal vor vielen Jahren auch ein aktiver Paragleiter-Pilot.
- Felix Baumgartner am 15. Oktober 2012 mit seinen Stratosphären-Sprung Geschichte geschrieben hat?
- die Fluglinie Ryan Air wegen Steuerhinterziehung in Italien angeklagt wurde?
- die Slowenische Fluglinie (Adrian Airways) Insolvenz droht, bzw. sie in den Konkurs zu schlittert, auch die Südtiroler Airline „Air Alps“ kämpft mit Schwierigkeiten.
- nicht nur Drachen- und Paragleiter-Piloten die Orientierung bei Flügen in Gewitter und Nebel verlieren? Der Hubschrauberpilot von Ex-Beatle Paul Mc Cartney flog das Ehepaar von einer Buchpräsentation nach Hause, als er von einem Unwetter hin- und herschlagende Baumkronen streifte. Bedingt durch schlechte Sicht hatte der Pilot die Orientierung verloren und hatte es im letzten Moment geschafft, an einem nahe gelegenen Flugplatz zu landen. Das englische Verkehrsministerium untersucht nun den Beinahe-Absturz.
- Vier von fünf Piloten wegen Übermüdung schon schwerwiegende Fehler gemacht haben? Darüber hinaus ist jeder 3 sogar im Cockpit eingeschlafen.
- "Ich brauche ungefähr zehn Minuten für die Vorbereitung des Gleitschirms und dann fliege ich eine Minute nach Hause. Das ist besser, als eine halbe Stunde in Stau zu stecken", sagt ein Mann namens Zeng aus der chinesischen Provinz Hunan. Es ist bereits öfter vorgekommen, dass er nach Feierabend auf diese spektakuläre Weise mit dem Paragleiter nach Hause fliegt.

### Facebook-Aufruf rettet verschollenen Paragleiter-Piloten

Ein 33jähriger Extremsportler aus England hat sein Leben einer Reihe von spendenfreudigen [Facebook](#)-Nutzern zu verdanken. Der Brite war am Wochenende 15. / 16. September 2012 mit einem Gleitschirm in den Schweizer Alpen verunglückt. Auch Suchhelikopter konnten den Mann nicht aufspüren. Doch seine Freunde konnten ihn mithilfe der Facebook-Gemeinschaft und viel Geld retten.



## ÖSTERREICHS PARAGLEITER - TEAM HOLTE BEI EM - GOLD

**Österreichs Paragleiter - Nationalteam hat Anfang September bei den Europameisterschaften in Saint-Andre-les-Alpes in Frankreich die Goldmedaille geholt.**

Mit 11.148 Punkten setzten sich Richard Trümel, Alex Schalber, Christoph Eder, Thomas Brandlehner und Josef Brandner mit 19 Punkten vor Spanien durch. Bronze ging an die Schweiz.

In der Einzelwertung wurde Trümel nach sechs Wertungsprüfungen als bester Österreicher Fünfter, den Titel holte sich der Bulgare Yassen Sawow.

Mit dabei im Nationalteam waren auch erstmalig 2 Osttiroler Piloten (Werner Brunner, Sigi Schusteritsch)

**Das Video „TRIXY Zero: Maiden Flight at AIR Magdeburg“ wurde etwas überarbeitet!**

Die beiden ungarischen Musiker Tamás Kondor und Zoltán Gyurác machten dafür eine eigene, auf die Bildschnitte abgestimmte Musik. Und in diesem Zug wurde das Video von Gergely Aradszki auch neu geschnitten, da die erste Version einige Mängel aufwies, mit fehlerhaften und störende Passagen. Version 2 des „TRIXY Zero“-Videos ist nun online! Dazu noch folgende Infos:

- *der Link auf **VIMEO** ist gleich geblieben, denn hier kann man einen bestehenden Film gegen eine neuere Version ersetzen: <http://vimeo.com/47542682>*
- *bei **YouTube** wird beim Austausch leider auch der alte Link gelöscht, das neue Video läuft nun auf diesem Link: <http://www.youtube.com/watch?v=ADsX8tiBhrQ&feature=youtu.be> Helmut*

.. in der Drachenfliegerei werden „Turmlose Hängegleiter“ auch gerne  
**„Kontagan Drachen“** genannt.

Mit 21. Oktober 2012 die Saison der Ahornbergbahn im Zillertal endete und damit wird es für die Drachen- und Paragleiterpiloten wahrscheinlich keinen weiteren Startplatz „Ahorn“ mehr geben. Grund ist, dass der Vertrag mit den Bundesforsten und dem TVB bezüglich des Startplatzes nicht mehr verlängert wurde, denn der neue Pächter ist dagegen und wird schon seine Gründe haben. Der ortsansässige Club „Golden Eagles“ und der TVB hoffen weiterhin auf eine Lösung zugunsten des Flugsportes. Wie in Erfahrung zu bringen war bleiben die Öbf hart. Jürgen Stock, langjähriger Gleitschirmflieger, verweist auf Studien, wonach Paragleiter keine negativen Auswirkungen aufs Wild haben.

- Am 24. November in Mannheim ein neuer Gleitschirmverband (DGV) gegründet wurde? Udo Reusch wurde zum Vorsitzenden gewählt.
- Die Firma Advance die Zusammenarbeit mit Chirgel Maurer beendet hat, aber auch die Firma Nova beendete die Zusammenarbeit mit Raul Rodriguez.
- Den Aussenabflügen und Aussenlandungen für motorlose HG + PG im Lande nach wie vor Gefahr droht? Gewisse Landeshauptleute (Abt. Luftfahrt) fordern vehement die Einführung solcher Vorschriften.

### Das ewig Böse:

Zu sehen gab es das in einen „Tatort Krimi“ - Kommissar Thiel veranlasst eine erneute Untersuchung des Leichnams. Zur gleichen Zeit stürzt in einem Waldstück bei Münster ein junger Drachenflieger vom Himmel. Die Obduktion ergibt: Er wurde mit den gleichen Mitteln vergiftet wie der Firmenpatriarch. Wie hängen die beiden Morde zusammen?



## Absturz eines Kleinflugzeuges

Beim Absturz eines Kleinflugzeuges in Nordtirol sind am 30. September 2012 morgens gleich sechs Menschen getötet worden. Eine Person ist leicht, eine weitere schwer verletzt worden, teilten Polizei und Rettungskräfte mit. Alle acht Insassen der zweimotorigen Maschine kamen aus dem Zillertal.

## Spektakulärer Absturz eines UL – Flugzeuges in Südtirol

Am 13. Oktober 2012 stürzte ein 61jähriger UL – Pilot mit seinem Flugzeug mitten in ein Dorf. Der Pilot wollte im Tiefflug über den Ort Teis in Südtirol fliegen und anlässlich einer Hochzeitsfeier Blumen abwerfen. Dabei streifte er das Dach eines Wirtschaftsgebäudes, ein Flügel brach ab und das Flugzeug krachte mitten im Ort auf eine Straße. Wie durch ein Wunder wurden keine weiteren Personen verletzt; der Pilot selbst wurde schwer verletzt in das Krankenhaus nach Bozen eingeliefert.

## Mit den „Gleitschirm“ nach oben und als „Basejumper“ nach unten:

«Es ist ja wirklich nichts Spezielles – nur eine neue Idee»: Beni Kälin gibt sich gar bescheiden, wenn er über eins seiner weiteren «verrückten» Projekte spricht. Es ist noch keine drei Monate her, dass der Fluglehrer die Idee hatte, mit dem Gleitschirm vom Wallis aus auf den Gipfel des Mont Blanc zu fliegen – und dies zusammen mit vier Freunden auch tat.

Jetzt hat der 26jährige Mattner etwas Neues ausprobiert: Er flog mit seinem Freund Dominik Wicki (28) einen Testflug vom Schilthorn aus zum Melchstuhl, einer populären Absprungstelle für Basejumper unterhalb des Rottalgrates an der Jungfrau.

Dort packten die beiden ihre Gleitschirme zwischen die Beine ihres mitgebrachten Wingsuits – eines Flügelanzugs zum Basejumpen – und stürzten sich kopfüber runter ins Lauterbrunnental, den Fallschirm auf den Rücken geschnallt. «Auf diese Weise ersparen wir uns künftig einen mehrstündigen Aufstieg zu Fuss bis zur Absprungstelle. Wir fliegen sie einfach vom Tal aus an.»

Im Sommer könne man mit genügend Thermik sogar von tiefer gelegenen Startorten aus jede beliebige Stelle anfliegen und dann den Basejump wagen. «Mit dieser neuen Methode sprangen wir kürzlich an einem einzigen Nachmittag vom Melchstuhl, und auch gleich noch vom Mönchsbüffel. Und das völlig ohne Stress», sagt Kälin, der lieber fliegen und springen will, statt zu laufen. **Jumper müssen fliegen lernen!**

## 11. TERMINE & EREIGNISSE



### Aero Messe (Para + Delta)

24. bis 27. April 2013 Friedrichshafen

### Tag der offenen Tür (Para + Delta)

07. Juli 2013 Landeplatz Postleite

### Red Bull X – Alps (Para)

07. Juli 2013 Salzburg /Monaco

### Thermik Messe (Para + Delta)

23. Feber 2013 Sindelfingen

### Jahres Abschluss Fliegen (HG + PG)

31. Dezember 2012 Landeplatz

### Stubai Cup (Para + Delta)

08. bis 10. März 2013 Neustift

### Mot. HG + PG – Frühjahrs Treffen 2013

Unser nächstes Mot. HG + PG – Treffen - findet vom 27. April bis 01. Mai 2013 in Ungarn statt. Die Einladung erfolgt für alle Mot. HG + PG – Flieger rechtzeitig in schriftlicher Form.



## 12. EINFACH ZUM NACHDENKEN

### **Greifenburgs dunkle Zeiten:** (siehe Bild)

Es ist vielen unter den HG + PG - Piloten und Gästen als das Flieger-Mekka bekannt; schließlich bringt der Flugsport über 50% der Einnahmen des Ortes. Doch spätestens seit dem 28. Oktober 2012 wurde auch einem der dunkelsten Kapitels in der Geschichte des Landes gedacht.

Denn mit der Einweihung eines Mahnmales für die Opfer des Nationalsozialismus, wurde ein erster - lang überfälliger - Schritt gesetzt. Hier handelt es sich um 39 Personen, die während der NS - Zeit in dieser Gegend (oberes Drautal) ermordet wurden. Der Verein „Kuland“ unter der Leitung von Peter Pirker und andere mehr, war hier federführend tätig, und Bildhauer Hans Peter Profunser legte die Hand an (siehe Bild). Diesen Personen gebührt höchste Anerkennung, dass sie den Mut aufbringen, den Toten eine Stimme zu verleihen und sie nicht zu vergessen.

#### **Unrecht kann man nicht totschweigen:**

Das Mahnmal / Denkmal befindet sich nicht unweit entfernt vom Landeplatz, nämlich direkt westlich des Bahnhofes von Greifenburg. Unübersehbar ist das vom Künstler Hans Peter Profunser gestaltete 20 Meter lange, und einem begehbaren Schiff ähnliche Mahnmal, versehen mit vielen Eisenstäben und 39 Schubladen, in welchen die Namen aller Opfer einzeln aufgeführt sind. Bei der Einweihung gab es viele Ansprachen, unter anderen auch von Greifenburgs Bürgermeister und Fliegerplatzbetreiber Franz Mandl.

Die finanzielle Unterstützung der Gemeinde ist jedoch immer noch ausständig, schließlich belaufen sich die Kosten auf 55.000.- Euro.

#### **Ein im Jahr 2011 gestellter Antrag an die Gemeinde Greifenburg wurde bereits abgelehnt.**

**D**ie Frage, die sich immer wieder stellt, warum mussten erst 67 Jahre vergehen, um dieses dunkle Kapitel in der Geschichte des Landes aufzuarbeiten? Die Erklärung dazu ist einfach: es musste erst die Kriegsgeneration ableben / sterben, um nicht die Opfer zu Tätern und die Täter zu Opfern zu machen. Für uns Flieger sollte dieses Denkmal ein ständiges Wachrütteln und Erinnern sein, die unzähligen Opfer des NS-Regimes nicht zu vergessen und ihnen eine Stimme zu geben. Sie haben Ihr Leben gegeben / geopfert für Ihre Überzeugung - für unsere Freiheit!

**Übrigens:** Künstler Hans Peter Profunser war in den 70iger Jahren auch mal ein begeisterter Drachenflieger.

### **Ein OGH – Urteil zum Nachdenken:**

Der Oberste Gerichtshof hat eine erfahrene Kletterin dafür haften lassen, weil sie eine später verunfallte Anfängerin auf die Kletterwand mitnahm. Wie sehr man heute auch schon aufpassen muss, wenn man im reinen Freizeitsport jemand in seine Obhut nimmt, beweist einmal mehr die nun getroffene Entscheidung des OGH zu einen Kletterunfall.

**Der Beklagte habe durch seine Erklärung den Kläger „mitzunehmen“ somit freiwillig die Sorgfaltspflicht übernommen, so der OGH in der Ausführung.**



Ich will hier erst gar nicht näher auf die Details eingehen, sondern gleich den Übergang zum Drachen- und Paraglidersport tätigen. Hier gibt es eine große Dunkelziffer von selbsternannten Piloten, Tourguides, Vereinsobmännern und anderer mehr, die sich dazu berufen fühlen, im Ausbildungssegment tätig zu werden. Es mag ja gut gemeint sein, doch was ist, wenn mal etwas passiert? Die daraus resultierenden Konsequenzen sind wohl den wenigsten bekannt, wie dieses Urteil wieder einmal mehr beweist. Solange nichts passiert und der Verunfallte nicht den Rechtsweg beschreitet, wird alles kein wirkliches Problem sein. Was aber, wenn schlussendlich der Gerichtsweg eingeschaltet wird? Dies kann das für einen die Existenz bedeuten.



**Dieses Logo bzw. Markennamen sollte man sich merken.**

Kleine 48 V / 20 Ah Dreampower A123 Pakete für 5 KW Wellenleistung mit sagenhaften 133 Wh/kg wird z.B. in der Trikeszene, also mantragende Fluggeräte, ein absoluter Boom erwartet. Damit können schon ordentliche Flüge gemacht werden, bzw. kommt man damit schon gut in die Thermik. Der Bedarf ist enorm in dieser Szene, da es keine

wirkliche Alternative bis jetzt gibt - hier zählt jedes Gramm.

**Lithium Nanophosphat Batteriepaket :** Anfragen dazu an:

Technic Dreams c/o Christine Beyersdorf Maria Hilf Weg 1 A – 9781 Oberdrauburg

**Liebe Partner und Freunde von ZANIER!**

Wir freuen uns, Euch mitteilen zu können, dass die neue Lieferung unserer beheizbaren Handschuhe Heat.GTX und Fauster Hot.GTX eingetroffen ist.

Schon 1999 wurde der beheizbare Handschuh HEAT von ZANIER zum ersten Mal in der Kollektion präsentiert. Seither wurde das Modell fast jede Saison verbessert und weiterentwickelt – bis hin zum erfolgreichsten Handschuh mit prozessorgesteuerter, regulierbarer Heizung!

Die 60g leichten, widerstandsfähigen und hochwertigen Lithium-Ionen Akkus wärmen auf 3 verschiedenen Stufen bis zu 10h. Sie verschwinden unsichtbar und kaum spürbar im Bund des Handschuhs. Die Handschuhheizung ist einfach zu bedienen – mit einem +/- Schalter auf der Oberhand. Das LED-Lämpchen zeigt die gewählte Heizstufe an. Die Handschuhheizung ist robust und übersteht auch harte Stöße. Wenn die Witterung es zulässt kann das Modell auch ohne Heizung verwendet werden.

Generell kommen bei diesem Produkt nur Top-Materialien zum Einsatz: Feinstes Ziegenleder und 4-Wege-Stretch für Komfort. Weiche, leichte und warme ZA-Loft Isolierung und Gore-Tex® Membrane für trockene Hände. Das Futtermaterial ZA-Breath unterstützt den Feuchtigkeitstransport nach außen und sorgt für ein angenehmes Klima im Handschuh. Das mitgelieferte globale Ladegerät lädt über Nacht die Akkus auf.

Das Video zum Einsatz der beheizbaren Handschuhe von ZANIER für Euch und Eure Kunden unter [http://www.youtube.com/watch?v=WyRI6jsYCoQ&feature=player\\_detailpage](http://www.youtube.com/watch?v=WyRI6jsYCoQ&feature=player_detailpage)

**Die Unfälle im Fluggebiet „Canazei / Trient“ nehmen dramatische Ausmaße an:**

Es sind nicht nur für mich, sondern auch für viele PG + HG - Piloten und Bergsteiger aus ganz Europa, die wohl schönsten Berge überhaupt. Es ist einmal der Col Rodella, das Pordoi Joch, die Marmolada, der Langkofel, das Sella Massiv, die einen bleibenden Eindruck hinter lassen. Einmal den Einstieg (Lokomotive) geschafft, geht es im Fahrstuhl nach oben, die Felsentürme hinter sich gelassen, tut sich ein gewaltiger Ausblick auf – es ist einfach ein unbeschreibliches Gefühl – es kann sich ein Außenstehender gar nicht so



vorstellen, wenn man das nicht einmal selbst erlebt hat. Genau das reizt viele, hier herzukommen - nichts ahnend, was sie wohl erwartet.

Es sind nicht nur anspruchsvolle Flugbedingungen, es lauern auch Gefahren. Die Tatsache, dass allein im Jahr 2011 im Zeitraum September / Oktober mehr als 70 Drachen- und Paragleiter-Piloten nach Unfällen gerettet werden mussten (einige davon mit tödlichen Ausgang), zeigt was hier los ist. Die Anwesenheit von hunderten Piloten und Bergsteigern bringt bei Rettungseinsätzen von Rettungshubschraubern auch so ihre Probleme mit.

Es besteht nun die große Gefahr, dass das Gebiet Dolomiten von den Behörden als Fluggebiet für Gleitschirm- und Drachenflieger gesperrt werden könnte. Die Provinz Trentino und die ansässigen Fliegerclubs haben ein Dokument erstellt, in dem mehrsprachig die wichtigsten Sicherheitsregeln aufgeführt sind.

**Hier eine Zusammenfassung:**

1. Die Notrufnummer in Italien ist 118
2. Wenn ein Rettungshelikopter im Anflug ist (Farbe: rot oder gelb), muss der Luftraum sofort im Umkreis von 2km freigemacht werden.
3. Alle Piloten werden gebeten, den Anflug eines Rettungshelikopters über Funk weiterzugeben, damit der Luftraum so schnell wie möglich frei wird.
4. Alle Piloten werden gebeten, bei Anflug eines Rettungshelikopters mittels „Ohrenanlegen“ allen anderen Piloten in der Luft zu signalisieren, dass der Luftraum sofort freigemacht werden muss.
5. Befindet sich ein Helikopter im Schwebeflug über Grund, muss das nicht heißen, dass er die Unfallstelle erreicht hat und nun das Gebiet nicht weiter abfliegt. Oft muss der Helikopter im Schwebeflug warten, weil die Unfallstelle wegen der Gleitschirmpiloten in der Luft nicht erreicht werden kann.
6. Am Landeplatz in Canazei können Piloten rote und grüne Rauchpatronen erhalten. Wenn ein Unfall geschehen ist, der Pilot in Gefahr ist, oder medizinische Hilfe benötigt, die rote Rauchpatrone aktivieren. Ist keine Hilfe erforderlich, die grüne Rauchpatrone aktivieren oder den Gleitschirm sofort zusammenlegen.

Danke für Eure Hilfe! Luca Basso, Präsident FIVL

**Vandalismus und Hunde waren auch im letzten Jahr wieder die Problemmacher Nummer 1 am Landeplatz:**

Es sind die Hunde, die zum Teil 30cm tiefe Löcher buddeln, das Gras niederwalzen und - nicht zu vergessen – für den überall anzufindenden Hundekot (siehe Bild) verantwortlich sind. Inwieweit die, am 5. Juli 2011 im Lienzener Gemeinderat beschlossene, neue Hundeverordnung in der Stadt auch tatsächlich etwas bringen wird, zeigt wohl erst die Zukunft. Ich möchte hier nicht alle Hundefreunde in einen Topf werfen, es gibt auch einige, die mit Sackerl und Leine ausgerüstet unterwegs sind.

**Es sind nicht die Hunde die einem Probleme bereiten, sondern die Besitzer, die Ihre Tiere nicht im Griff haben.**

Es sind die Vandalen, die das Landeplatz-Areal in einem Zustand hinterlassen, dass einem der Atem stockt: Glasscherben von Bierflaschen in den angrenzenden Wiesen, Feuerstellen im Rasen, beschädigte Beach Flags... die Zerstörungswut kennt keine Grenzen, und der Alkohol, der in großen Mengen (Glasflaschen) mitgenommen wird, trägt zur Ausuferung bei.



Erst in der Nacht vom 12. auf den 13. April 2012 waren wieder - wie so oft - Vandalen am Werk. Und auch hier beläuft sich der Sachschaden auf ca. 300,- Euro. Anzeige wurde erstattet.

Weitere Probleme sind: Obwohl das Gras schon sehr hoch ist, spazieren Wanderer nach wie vor einfach mitten durch die Wiesen. Das kann so nicht mehr hingegenommen werden und es müssen Konsequenzen folgen.



Ein erster Schritt war z.B. die Installation einer Überwachungskamera am Landeplatz, die Ende Mai letzten Jahres in Betrieb genommen wurde.

Auch ein entsprechendes weiteres Hinweisschild wurde angebracht. Weiterhin wird auch die Polizei in der Nacht verstärkt ein Auge auf dieses Areal werfen. Mein Appell dazu: Wir sind hier alle nur Gäste; das Areal steht allen Piloten, Gästen und Wanderern zum Verweilen zur Verfügung. Und wie als Gäste gewohnt, sollte das Gelände auch so hinterlassen werden, wie man es vorfinden möchte. In diesem Sinne: Auf ein weiterhin gutes Zusammenleben auf unserer wohl einmaligen und einzigartigen

**Wohlfühl – Wohnzimmer - Atmosphäre** am Landeplatz und VIP – Lounge Postleite.

## SPRING AUF DEN AIRBAG!

“Bags in Trouble“ wurde am Samstag, den 29. September 2012, am Landeplatz Postleite zu einem nassen Event. Viel Vorbereitungsarbeit war notwendig und viel Verständnis für die Belange der Jugend war seitens der Grundeigentümer aufzubringen, denn viel Regen verwandelte den Boden in eine Schlammwiese. Lukas Hunsamer, Inhaber von „Viewpoint“, eines Sportgeschäftes am Südtirolerplatz, stand hinter allem als verantwortlicher Betreiber.

Erst kommt die Arbeit, dann das Vergnügen. Für die HAK-Gruppe **“Viewcrew“** stimmt der Spruch. Peter Mitterer, Kaspar Zanon, Dennis Pascuttini und Robert Auer buckelten und rackerten sich ab, sammelten Sponsoren, checkten Technik, Djs, Ort, Drinks und dann war es soweit – und: Es regnete!!!

Wurscht, dachten sich Veranstalter und Publikum, und zogen ein Event durch, dessen Titel schon anders ist, als übliche HAK-Projektüberschriften: “Bags in Trouble“. Nein, es ist keine Handtaschen-Modeschau, sondern alle, die Lust haben, kraxeln hoch hinauf und springen dann hinunter in einen Luftsack. Der ist so groß, dass die Feuerwehr vor Neid erblassen könnte.

Bagjumping wurde von Snowboardern erfunden, die gefahrlos ihre Jumps trainieren wollten und entwickelte sich zum Eventspass für die Szene. Die Viewcrew mit Unternehmenspartner Viewpoint blies also auf dem Areal der Flugschule Girstmair am 29. September den Sack auf, fuhr den Kran hoch und ließ sich vom Regen nicht um den Spaß bringen. Einen Contest gabs natürlich auch, Klemens Hofmann, Marco Notter und Lukas Ruggenthaler sicherten sich die Sachpreise und “Flaffi“ – wie heißt der eigentlich wirklich? – sorgte mit seiner Rodel für die “Best Show“.

Am 23. November gab es dazu am Abend eine PowerPoint Präsentation in der HAK – Lienz, hier mussten alle 4 Beteiligten vor versammeltem Publikum und Lehrern ihr Bestes geben. Gratulation an alle zu diesem großartigen Erfolg.

## GLEITSCHIRM ERFASST MOTORRAD - DREI VERLETZTE

Ein Gleitschirmflieger hat am Sonntag, den 09. September 2012, bei Graach (Landkreis Bernkastel-Wittlich) beim Landeanflug eine Wiese verpasst. Dadurch wurden drei Menschen verletzt.

Denn der Pilot landete laut Polizei in einer Böschung direkt an der B 53. Der Gleitschirm wurde dabei auf die Fahrbahn geweht und erfasste ein vorbeifahrendes Motorrad. Das Krad stürzte und schlitterte über die Fahrbahn.

Es zog den Schirm mit dem noch eingehängten Piloten mit sich, hieß es im Polizeibericht am Abend. Sowohl der Gleitschirmflieger als auch der Kradfahrer und dessen Beifahrerin mussten mit Verletzungen ins Krankenhaus. **Quelle Rhein Zeitung**

## Motorgleitschirm sorgte für Lärm auf Pferdekoppel – Pferd wurde dabei schwer verletzt



Bereits am Sonntag, den 04. März 2012, ereignete sich zwischen 15:00 Uhr und 16:00 Uhr in Bad Hersfeld ein nicht unerwähnt bleibender Vorfall. Hier kreiste nämlich ein motorisierter Gleitschirm über eine umzäunte Pferdekoppel in der Wehneberger Straße in Bad Hersfeld. Aufgrund der geringen Flughöhe und der damit verbundenen Lautstärke des Motorantriebs, gerieten zwei Pferde in Panik und liefen unkontrolliert auf der Koppel herum. Dabei verletzte sich ein Pony schwer an der rechten Hinterhand, so dass ein operativer Eingriff erforderlich wurde. Die Polizei sucht nun den verantwortlichen Flieger und ermittelt wegen des Verdachts des Verstoßes gegen das Tierschutzgesetz. Diesbezügliche Hinweise sind erbeten an die Polizei in Bad Hersfeld, Tel.: 06621/9320 oder im Internet unter [www.polizei.hessen.de](http://www.polizei.hessen.de) - Quelle - Onlinewache.

## Windparks / Windräder sind eine latente Gefahr für Mot. HG + PG.

Flugplätze für Ultraleichtflugzeuge liegen meist in ebenem Gelände. Windparks auch. Doch erzeugen Windkraftanlagen Turbulenzen, die Leichtbauflugzeuge gefährden können? Eine Simulation berechnet für verschiedene Windrichtungen und -geschwindigkeiten, wie die Anlagen Flugzeuge beeinflussen.

Ob motorisierter Drachenflieger oder ein 300 Kilogramm schwerer Einsitzer, das Fliegen mit Ultraleichtflugzeugen boomt. Viele Flugplätze beantragen daher auch die Lizenz für die leichten Gleiter. Die meisten dieser Airports befinden sich in ebenem Gelände, in dem auch Windkraftanlagen vorzugsweise aufgestellt werden. Doch diese könnten sich als Gefahrenquelle für die Flieger entpuppen, insbesondere bei Start und Landung: Zum einen »klauen« sie den Fliegern den Wind, da die Windgeschwindigkeit hinter einer Anlage sehr viel geringer ist.

Fliegen die Flugzeuge in den Bereich hinter dem Rotor, befinden sie sich urplötzlich in einer neuen aerodynamischen Situation. Zum anderen erzeugen die Rotoren Turbulenzen in der Luft, die Flugzeuge ebenfalls beeinträchtigen können.

### 13. SICHERHEITSMITTEILUNGEN



**Ich möchte nicht verabsäumen, dir wieder - wie jedes Jahr - folgende Hausaufgaben auch für das kommende Jahr in Erinnerung zu rufen.**

- HG + PG – Berechtigung (SOPI - alt), hierzu ist eine Verlängerung seit Juli 2006 nicht mehr erforderlich. Jede Flugschule ist dir bei weiteren Fragen gerne behilflich oder wende dich direkt an den Öaec.
- für alle Tandem-Piloten, ebenso für alle Mot. HG + PG Piloten ist rechtzeitig zu verlängern (bis zu einem Jahr vor dem eigentlichen Ablauf). Fluglehrer müssen darüber hinaus die Lehrtätigkeit nachweisen und eine vom Öaec genehmigte Fortbildungsmaßnahme besuchen.
- Tandempiloten benötigen vorab noch zusätzlich eine fliegerärztliche Untersuchung und alle Flüge sind dazu im Flugbuch zu dokumentieren.
- HG + PG Haftpflicht-Versicherung (gesetzlich vorgeschrieben)      **Air & More für € 30,- p.a.**  
Mot. HG + PG Haftpflicht      **Air & More für € 30,- p.a.**
- Bergkosten Versicherung (achte auf das Kleingedruckte)      **Bergrettung für € 22,- p.a.**
- Keine Bezahlung bei Rückholung aus dem Ausland
- HG + PG Tandem-Versicherung inkl. Passagier-Haftpflicht      **Parawing € 470,- p.a.**  
HG + PG Tandem Versicherung inkl. Passagier-Haftpflicht Privat      **Air & More € 134,31 p.a.**  
HG + PG Tandem Versicherung inkl. Passagier-Haftpflicht Gew.      **Air & More € 268,62 p.a.**
- Aero -Club Mitgliedschaft (Sportlizenz für Wettbewerbe      **Öaec-Vereinslose € 58,- p.a.**  
notwendig Versicherungsschutz, Krankenhaus-Tagegeld      **Öaec Verein € 54,- p.a.**  
und bei Tod u. Invalidität)
- IPPI - Card bei der Flugschule beantragen (bei Flügen im Ausland)



- Unfall- und Lebensversicherung (Paragleiter- und Drachenfliegerrisiko inkludiert?) **AIR & MORE**
- Kompatibilitätsprüfung Retter / Gurt (am Boden Simulator durchführen) Retter einmal im Jahr öffnen und packen.
- auf Montage der Rettung achten, seitlich oder im Brustbereich (kurze Verbindungsleine zwischen Paragleiter bzw. einer langen zwischen Drachen und Rettungsschirm, ebenso auf Länge zwischen Wurfcontainer bzw. Auslösegriff achten!
- alle 2 Jahre Karabiner austauschen (auf Stahl / Alu Karabiner umrüsten).
- gültiger Check bei Para- bzw. Hängegleiter vorhanden, seit der neuen ZLLV 2010 schreibt nun der Hersteller dazu die Check-Intervalle vor.
- Rettungsschirm packen (zumindest einmal jedes Jahr, wenn älter als 10 Jahre erneuern)
- Gurtzeug checken (Nähte, Wurf- bzw. Außencontainer, Splinte, Protektor, Rausfallsicherung etc.)
- 30 Meter Rettungsseil mit dabei, ebenso Signalstift mit Leucht- und Rauchpatronen.
- Beschleuniger intakt, auf richtige Montage achten (Brummelhaken, Seile, Umlenkrollen)
- Knöchelhohes Schuhwerk, Wärmeschutz-Overall, Sturmhaube, Handschuhe, Instrumentierung etc.
- Helm intakt, integral, Kinnband, Ohren frei, nicht beschädigt (Prüfnorm).
- Kopie von Piloten-Lizenz und Haftpflichtversicherung im Gurtzeug verstaut, Originale bleiben zu Hause.
- Wichtig! Nicht vergessen! Regelmäßig Sicherheitsmitteilungen lesen unter
- [www.dhv.de](http://www.dhv.de) oder [www.aeroclub.at](http://www.aeroclub.at) bzw. [www.shv-fsvl.ch](http://www.shv-fsvl.ch)
- Wie steht es darüber hinaus mit der geistigen und körperlichen Fitness? (eventuell eine Fliegerärztliche- oder Vorsorgeuntersuchung tätigen)?

**W**eiters ist unbedingt drauf zu achten, dass das Drachen- und Paragleiter-Risiko explizit in jedem Vertrag schriftlich aufgeführt sein muss, da ansonsten keine Deckung im Schadensfalle erfolgt. Denn Versicherungen leben schließlich u.a. von den Beiträgen der Versicherungsnehmer und bei Schadensfällen wird natürlich recherchiert. Wer zahlt schon gerne? Grund genug für mich auch weiterhin die besten Konditionen für Dich ausfindig zu mache.

**Eine Empfehlung meinerseits wäre eine Mitgliedschaft beim ADAC - hier gibt es Konditionen ohne Wenn und Aber, die Leistungen können sich sehen lassen und das prompt und zuverlässig [www.adac.de](http://www.adac.de) oder unter ++49 (0) 180 5 19 11 12**

## 14. NACHRUF & TRAUERFÄLLE



**„Das, was dem Leben Sinn  
verleiht,  
gibt auch dem Tod Sinn.“**

(Antoine de Saint-Exupéry, 1900–44,  
franz. Flieger und Schriftsteller)

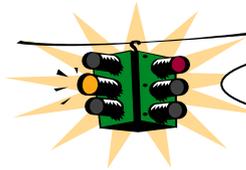
**Manfred Tichy:** verunglückte am 17. September 2012 nachmittags im Alter von nur 41 Jahren bei einem Speedglider-Unfall in der Nähe von Chamonix (Mont Blanc) tödlich.

Manfred war ein begeisterter Paragleiter-Pilot, Tandemflieger und auch Speedgliderpilot. Letzteres wurde Manfred zum



Verhängnis. Manfred war auch mehrmals im Fluggebiet Lienz als Paragleiter-Pilot unterwegs und war Mitglied im Soaring Club Hohe Wand. Manfred wurde am 12. Oktober 2012 am Matzleinsdorfer Friedhof in Wien beigesetzt.

geb. am 15. Mai 1971 verunglückt am 17. September 2012



**Betreff: Lienzener Bergbahnen.**

## Die Lienzener Bergbahnen eine „Geldvernichtungsmaschine“?:

Die LBB kann ist schon seit Jahrzehnten ohne Subventionen aus dem Steuersäckel und den TVB – Zwangsbeiträgen nicht lebensfähig. Durch weiteres Kürzen der Öffnungszeiten und Erhöhung der Preise um ca. 3,8%, Einschränkung der Aufstiegshilfen etc. ist eigentlich schon alles auf den Punkt gebracht. Hier ein paar Beispiele dazu:

**... 93 Gondeln als Werbefläche und der Slogan „Ski 'n' the City“ das soll die LBB nach vorne bringen ???**

Bereits Anfang November wurde mit der Beschneigung begonnen, doch bereits das Wochenende 10. und

**Skifahren wird immer mehr zum Luxusport, denn alleine gegenüber dem letzten Jahr hat sich dieser um ca. 4 % erhöht.**

11. November 2012 ließ mit Regen ohne Ende (bis zu 100 Liter pro m<sup>2</sup>) und das bis auf eine Höhe von ca. 2500 NN alles wieder den Bach hinunterschwimmen. Eine Kosten-Nutzungs-Rechnung hier zu fordern erübrigt sich definitiv.

Nächstes Projekt: der bisherige Speicherteich, besser gesagt See, soll nun von 70.000 m<sup>3</sup> auf das Doppelte, also 140.000

m<sup>3</sup> vergrößert werden – Baubeginn ist Ende Wintersaisonende, also April 2013. Die Kosten belaufen sich hierbei auf mehrere Millionen Euro. Woher das Geld kommen soll - zumal der TVB und die LBB ebenso ohne Ende verschuldet sind - und auch die Stadtgemeinde um ihr Geld kämpft - wissen wahrscheinlich selbst die Befürworter nicht.

Ende Oktober wurden am Sessellift St. Mandl Sanierungsarbeiten durchgeführt, denn - so war zu erfahren - bröckeln die Stützenfundamente ab. Grund, so ein Experte, wahrscheinlich war zur falschen Zeit betoniert worden (Winter/Kälte) oder es wurde am Beton gespart. Wie hoch sich die Kosten dazu belaufen ist nicht bekannt - siehe Bild.

## «DER SCHWÄCHSTE TEIL EINER SEILBAHN IST DER MENSCH»

Desweiteren war in Erfahrung zu bringen, wurden die Stützen des alten Faschinalm-Liftes nicht wie kolportiert irgendwo nach Afrika verkauft – nein sie lagern (rosten) im Debanttal vor sich hin.

In der Causa „Ganzjahres-Rodelbahn“ (sie müsste richtigerweise eigentlich „Teilzeit-Rodelbahn“ heißen): Im Bezug auf die immensen Schulden gibt es nur Stillschweigen. Wer trägt für das Desaster die Verantwortung? Wer zahlt die Schulden? Mit Wahlkampfgetöse und neuen Wegen, wie z.B.: der TVB soll frei von Politikern sein usw., wird versucht, abzulenken. So wird auch der neue TVB (Wahl Dezember 2012) hier nichts ändern können. Was bleibt: das „Gewurschtle“ geht also wieder munter weiter. Ein paar werden gut daran verdienen und die Allgemeinheit zahlt es ohne Wenn und Aber.



So sind die verzweifelten Versuche des seit Mai letzten Jahres neu besetzten Leiters der LBB, Mag. Klaus Hofstätter, die Bergbahnen wieder auf Vordermann zu bringen, sehr zu begrüßen. Doch es bleiben nur Versuche und sind reine Kosmetik. Eine tatsächliche wirtschaftliche Führung der LBB wird auch weiterhin nicht möglich sein, wenn nicht gravierende und einschneidende Veränderungen passieren. Kommt es wie es kommen muss: früher oder später ein Ende mit Schrecken - auch wenn es viele Bürger der Stadt nicht wahrhaben wollen.



**Das „Szene -Blatt“ zeigt auf - wo andere zu decken.**

**... alles hat seine Zeit - [www.flash-news.at](http://www.flash-news.at)**

## Flugplatz Nikolsdorf - die unendliche Geschichte:

Vorweg es bleibt ein „Flickwerk“ der TVB muss weiter die Last tragen, denn es findet sich einfach keine Betreiber Gesellschaft und die Piloten und Vereine sind nicht in der Lage gemeinsam für die Sache aufzutreten. Hierzu ein paar Details:

Oskar Januschke (Stadtmarketing Lienz) stellt sich nicht nur als Befürworter oder besser gesagt als Sprecher der Wirtschaftstreibenden für manche Projekte in im Auftrage der Stadt Lienz hervor, sondern seit ein paar Jahren auch als Befürworter eines Regional Flughafens in Nikolsdorf dar – ob es sich hier um eine Private Aussage gehandelt hat oder um eine als Angestellter der Stadtgemeinde Lienz liegt auf der Hand. Tatsache ist aber dass auch eine Stadtgemeinde bzw. ein Stadtmarketing nicht als Flugplatzbefürworter oder Gegner auftreten kann - wenn so wie im gegenständlichen Fall enorme Kosten anfallen – die Aufgaben welche eine Gemeinde zu tätigen hat liegen klar auf der Hand – Betreiben eines Schwimmbades, Kanalisation, Wasserversorgung, Schulen, Soziales etc. aber sicherlich nicht als Befürworter bzw. Unterstützer einer elitäreren Gruppe.

**Es gehört nicht in den Aufgabenbereich eines Tourismus Verbandes einen Flugplatz zu betreiben.**

Wie in Erfahrung zu bringen war gab es bereits vor einigen Jahren dazu auch eine Initiative des Stadtmarketings eine Studie in Auftrag zu geben, den Flugplatz Nikolsdorf unter die Lupe zu nehmen – die hierzu entstandenen Kosten belaufen sich auf ca. **40 bis 50.000.- Euro**, die Frage die sich hier wieder einmal mehr stellt – wer zahlt dies alles – der Steuerzahler. Nicht nur das die Gemeinden ohnedies kein Geld mehr haben – nein sie verschulden sich noch mit Projekten die gar nicht dazu in den Kompetenzbereich dazu fallen.

Übrigens am 06. Oktober gab es zum Thema Flugplatz Nikolsdorf im Grand Hotel eine Sitzung an der Vertreter aller Piloten, Vereine daran teilnehmen sollten. Resümee daraus - Regional Flughafen wird es definitiv keinen geben doch der Gesetzlich vorgeschriebene Ausbau muss bis zum Saisonstart 2013 abgeschlossen sein – somit bleibt der TVB auch weiterhin im Boot – der lange Weg zum finden einer entsprechenden Betreiber Gesellschaft für den Flugplatz Nikolsdorf, rückt so mit immer weiter in die Ferne.

Nach letzten Meldungen soll auch dieses Vorhaben nun schon wieder auf Herbst 2013 verschoben worden sein. Inwieweit hier der Gesetzgeber noch mit spielt wird sich spätestens im nächsten Jahr zeigen, bleibt mir nur noch übrig ein „Gut Land“ allen Piloten für das kommende Jahr zu wünschen, frei nach dem Motto – starten musst du nicht – landen aber schon.



**In der Fachsprache auch Index Anpassung genannt !**

In einer Sitzung wurde unter anderen auch eine Erhöhung des ÖaeC Mitgliedsbeitrages beschlossen. Vereins Mitglieder des ÖaeC zahlen nun ab 2013

€ 54.- statt bisher € 49.-

und Vereinslose im ÖaeC zahlen nun

€ 58.- statt wie bisher € 54.- Euro

darüber hinaus wurde Alois Roppert (78 Jahre) erneut wieder in Folge als Präsident bestätigt.

**Das „Jahresabschluss Fliegen“**

findet wieder am Montag 31. Dezember 2012 am Landeplatz statt.

Beginn ab 11 Uhr - Glühwein, Weihnachtsgebäck, Verhackertes u.v.m.

**Frohe Weihnachten**

und viele kleine Wunder im neuen Jahr!

Allen Piloten wie immer ein

**"Gut Land"**

wünscht dir von Herzen

**Bruno**

Darf ich mir erlauben, darauf hinzuweisen, dass in dieser Ausgabe als Beilage ein DIN A 4 Blatt mit einem Erlagschein sich befindet, mit der Bitte um einer Spende in beliebiger Höhe. Für die Unterstützung möchte ich mich schon jetzt recht herzlich bei dir bedanken. Ich werde auch im Jahr 2013 wieder mit vollem Einsatz und Elan, viel Interessantes und Wissenswertes aus der Szene und das 4 x im Jahr frei Haus liefern. Die Flash „Member Card“ folgt wie immer prompt und zuverlässig.

**Du weißt ja ...**

**Die „Flash News“ sind unbezahlbar und deshalb gratis.**





Mahnmal für die Opfer des NS-Regimes im Oberen Drautal. Greifenburg Okt. 2012



Bettina, Markus und Daniel fühlen sich sichtlich wohl



... war es falscher Beton oder wurde zur falschen Zeit betoniert? Steinermandl Sessellift Okt. 2012



Nostalgie Drachen „Easy Riser“ 1976



Albatros L39 - Der direkte Weg zu einem Jetflug



Wakeboarden nach starken Regen am Landeplatz! Herbst 2012



Red Bull Flugtag 2012 Team Viewpoint 4.0



Mot. HG + PG - Herbsttreffen in Bovec Okt. 2012

**Titelbild:** Auch im 37. Jahr lautet das Motto: Starten mußt du nicht - landen aber schon.  
**Fotos:** Tomy Oberrainer, Bruno Girstmair, Ing. Erich Klug, Christl Schmidt, Michael Metternich, Reinhard Stindl, Hubert Karl