

Vierteljährliche Information für die "Crème de la Crème"

Alles über den Drachen- & Paragleiterflugsport, Sicherheit, Neuerungen, Infos.

Die Flash News sind unbezahlbar und deshalb gratis.

Ausgabe Nr.145

Jan/Feb/März 2014

Jahrgang 35



**AUFDECKEND - AUFWÜHLEND - AUFREGEND**



TLT = Territorio libero di Trieste  
Demonstration für ein freies Triest und Umgebung am 08. Dezember 2013.



Das waren noch Zeiten –  
Übungshang und Landeplatz „Postleite“ im Jahr 1976



Erstes offiziell in Österreich zugelassenes Mot. Paragleiter Tandem Trike –  
Eine neue Ära hat am 03. Jänner 2014 am Flugplatz Gmunden begonnen.



Nach über 40 Jahren wurde Anfang November 2013 das gesamte  
Landeplatz Areal „Postleite“ erstmalig wieder umgepflügt.

**Titelbild:** Nach einem extremen Winter im Süden - der nächste Sommer kommt bestimmt, allen noch einen guten Start in die Flugsaison 2014.

**Fotos:** Bruno Girstmair, Messe Friedrichshafen, Wikipedia,

<p><b>FLIEGER ÄRZTE:</b></p> <p><b>Dr. Lahoda</b> (Thumersbach) Tel. 0664 – 13 13 726  <b>Dr. Kassl Bernd</b> (Villach) Tel. 0664 – 32 52 085  <b>Dr. Edeltraud Lenhard</b> (Spittal) 0676 – 32 14 554  <b>Dr Lampersberger</b> (Hermagor) 0664 – 35 80 609</p> <p><b>ÖSTERR. AERO CLUB: (BEHÖRDE)</b>          Tel.: ++ 43 – ( 0 ) 1 – 718 72 97 - 0          Blatt Gasse 6 A – 1030 Wien</p>	<p><b>NÄCHSTER ERSCHEINUNGSTERMIN: 30. Juni 14</b>          Anzeigenschluss 15. Juni 2014</p> <p><b>URheberRECHT UND INHALT:</b> Bruno Girstmair          A – 9900 Lienz, Beda Weber - Gasse 4  <b>Lienzer Sparkasse: BIC:</b> LISPA T21 XXX  <b>IBAN:</b> AT 98 2050 7000 0400 8728</p> <p><b>DEUTSCHER HÄNGEGLEITER VERBAND:</b>          Tel. ++ 49 – Ø 8022 – 9675 - 0          Miesbacher Str. 2 D – 83701 Gmund Tegernsee</p>
--	---

<b>01. IN EIGENER SACHE</b>	<b>08. Kostenfalle bei Bergungen</b>
<b>02. UNFÄLLE &amp; STÖRUNGEN</b>	<b>09. WORÜBER MAN SPRICHT</b>
<b>03. Eine Neue Ära beginnt</b>	<b>10. KLATSCH &amp; TRATSCH AM LANDEPLATZ</b>
<b>04. Impressionen aus der Praxis</b>	<b>11. TERMINE &amp; EREIGNISSE</b>
<b>05. Strecken Profi Peter Wallner zeigt auf</b>	<b>12. EINFACH ZUM NACHDENKEN</b>
<b>06. Aus dem Versicherungs Sektor</b>	<b>13. SICHERHEITS - MITTEILUNGEN</b>
<b>07. Veränderungen Landeplatz Postleite</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)

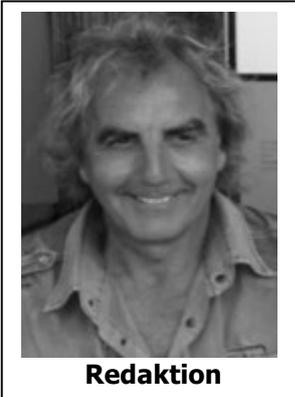
Persönlicher Auskunftsdienst: **0900 - 970 940**

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

## 01. IN EIGENER SACHE :



### EDITORIAL



#### Lieber Leser:

Eines schon mal vorweg: Es ist mir ein Bedürfnis, Dir auf diesem Wege mitzuteilen, dass ich mich für Deine Unterstützung recht herzlich bedanke. Die „Flash News“ sind für mich schon seit vielen Jahren zu einer Lebensaufgabe (seit 1979) geworden und ohne Deine Hilfe wäre so eine Art der unkonventionellen Berichterstattung und Publizierung in diesem Ausmass erst gar nicht möglich!

Alleine die Tatsache, dass der Glauben von Dir an diese von mir geleistete Arbeit - von der Erstellung bis hin zur Auslieferung - wahrlich nicht selbstverständlich ist und erst durch Deine Hilfe ermöglicht wird, ist mir auch weiterhin Ansporn und Auftrag zugleich, den beschwerlichen und steinigen Weg der etwas anderen Art der Berichterstattung weiter konsequent zu beschreiten. So wird auch weiterhin das einzeilige Format und die Zustellung

in Papierform konsequent beibehalten. Die Flash News gibt es natürlich auch im Internet zum downloaden für alle die zu keiner Papierform gelangen. Beiliegend findest du die Member Card, als ein kleines Zeichen

der Wertschätzung für Deine Mithilfe, die „Flash News“ zu dem machen, was sie sind: nämlich etwas ganz Besonderes und Einmaliges zugleich. Durch Deine Mithilfe bzw. Unterstützung werden die „Flash News“ auch weiterhin ein fester Bestandteil in der Flieger Szene bleiben.

### Ein interessantes Urteil fällt das Schweizerische Bundesgericht.

Denn, so stellte das Gericht fest - haftet ein Paragleiter Reiseveranstalter nicht für einen Gleitschirm Unfall. Im speziellen Fall hatte besagter Pilot bereits im Jahr 2001 seine Ausbildung abgeschlossen und im Jahr 2002 buchte dieser eine Gleitschirmreise nach Italien. Bei dieser verunfallte der Pilot bedingt durch eine Kollabierung des Gerätes, daraufhin klagte der Verunfallte den Reiseveranstalter. Das Urteil fällt das Bundesgericht nun am 22. Jänner 2014.

Interessiert dann gehe auf [www.twitter.com/flashnews79](http://www.twitter.com/flashnews79) Übrigens werde einfach auch ein „Follower“ und du erhältst immer die neuesten Info aus der Szene.



### Saisonstart 2014 :

#### Was erwartet uns wohl in diesem Jahr???

Das Jahr mit der Zahl 13 darin ist vorüber und nun stellt sich die Frage, was bringt das Jahr 2014? Einmal in Punkto Rekorde, welche rechtliche Änderungen stehen ins Haus, welche Ungereimtheiten gibt es in der Szene - nicht zu vergessen natürlich die vielen Unfälle - viele Fragen auf denen es aber erst am Ende des Jahres 2014 eine Antwort geben wird.

Mit dem Saisonstart 2014, der heuer speziell in Süd- und Osttirol, bzw. Oberkärnten bedingt durch die enormen Schneemengen wohl etwas verzögert anfängt, ist eines klar: die Osterferien beginnen und somit sind auch die Flug-Enthusiasten (Urlauber + Gäste) wieder auf dem Weg in die Berge. Die Strecken-Cracks werden die ersten Hammertage wahrscheinlich schon früher einleiten und somit wiederholt sich wie jedes Jahr dasselbe Spiel. Doch es ist auch ein Spiel mit dem Leben und keiner weiß wie es ausgeht.

Die Unfallzahlen in den Wintermonaten (trotz viel Schlechtwetter) von Anfang Dezember 2013 bis Mitte März 2014, lassen nur grob erahnen, dass auch in diesem Jahr die Unfälle nicht ausbleiben werden. Mit dem Zusammentragen der Unfälle in so kompakter Form und entsprechender Auflistung der vielen tödlichen Unfälle sowohl im In-, als auch im Ausland unter der „Rubrik 2“, soll erneut aufgezeigt werden, wie nah „Freud und Leid“ in der Fliegerei beisammen liegen.

Unter dem Argument, den so schönen Sport und die vielen tollen Wettbewerbe wie X – Alps, PWC etc. mit dieser Art der schonungslosen Berichterstattung kaputt zu machen, wird man sehr schnell zum „Miessmacher“ und als jemand, der dem Sport nur Schaden zufügt abgestempelt.

Wie nicht anders zu erwarten, beginnt auch diese Ausgabe wieder mit dem obligatorischen Aufzeigen, was sich so alles im Hintergrund zuträgt – nun aber viel Spaß beim Lesen!!

### Wer viel fragt – stirbt nicht dumm:



### Der Aero Club und die immer so viel gepriesene Transparenz ???

Seit vielen Jahren zeige ich immer wieder die vielen Ungereimtheiten auf, doch ändern tut sich leider nicht wirklich viel. Auch nicht durch eine neue jüngere Mannschaft im ÖaeC, denn die vorhandenen Strukturen bleiben immer die gleichen. Es sind die Landesverbände und teilweise auch die zwangsrekrutierten Mitglieder sowie die stetig fließenden Förderungen seitens der Politik, die solche Vorgangsweisen erst zulassen.



Hier ein kleines Beispiel aus der Praxis: die ACG arbeitete schon seit längerer Zeit an einer Vereinheitlichung der Lufträume, EU – Vorgabe, die bis Dezember 2014 umzusetzen ist. Selbst der Aero Club wusste schon seit längerer Zeit (ca. 1 Jahr) davon, es wurde sogar eine eigene Arbeitsgruppe dafür geschaffen.

Doch erst durch den DHV konnte ich Mitte Jänner 2014 erstmalig erfahren, was hier im Hintergrund alles schon im Laufen ist. Alle möglichen Piloten und andere Personen aus der Szene, fühlen sich dazu berufen, allen kundzutun, bzw. diese wichtige Information weiter zu verbreiten, (ihnen allen gebührt ein Dank). Ihr allein habt es bewegt, dass die ganze Angelegenheit damit auch publik wurde.

**Doch weder von einem Aero Club, der sich ja gerne als der Interessensvertreter der Luftfahrt in Österreich sieht, bzw. tituliert, erfährt man leider überhaupt nichts auch nicht von einem Bundes bzw. den Landessektionsleitern Leiter. Doch auch die WKO = Wirtschaftskammer Österreich und deren Landesvertreter gerne gesehen als die Interessensvertretung der Betriebe, hüllt sich in konsequentes Schweigen. Keine E – Mail, kein Schreiben rein gar nichts.**

**... man nennt sie „angepasste Ja Sager“ !!!**

Egal, ob eine Änderung der ZLLV, ZLVP, LFG, LFR etc ansteht, vom ÖaeC erfährt man, wenn überhaupt, nur ganz zuletzt etwas. Das ist immer wieder mein Aufzeigen: fehlende Transparenz, Informationsunterdrückung, oder man versteckt sich hinter dubiosen Verschwiegenheitspflichten etc. Eine dazu dringend notwendige Einbindung in laufende Gesetzesvorlagen oder diverse anstehende Änderungen in einer ZLPV oder ZLLV etc., wird bewusst vermieden.

**Ein Problem ist hier allemal der auftretende Interessenskonflikt (Befangenheit) innerhalb des ÖaeC selbst. Denn einmal gilt es die HG + PG – Piloten zu vertreten, immerhin an die 3500 zahlende Mitglieder, und zum anderen gilt es die gesamte motorisierte Fliegerei und andere mehr zu vertreten. Da aber im Aero Club nicht wirklich jemand sitzt, der unsere HG + PG Interessen auch mit Herzblut vertritt, bleiben wir natürlich zwangsläufig auf der Strecke.**

**Kein Wunder daher, dass immer wieder Stimmen laut werden, einen eigenen Verband zu gründen, wie es der DHV auch seinerzeit durchgeführt hat, indem er sich vom DaeC abwandte und eine eigene Vertretung der Hänge- und Paragleiter gründete: Den Deutschen Hängegleiter Verband (DHV).**

Es ist schon ein Phänomen: egal was die Verantwortlichen hier tun oder nicht tun. Es gibt keine Konsequenzen, da sind sich alle sehr wohl einig. Das alles hat natürlich System, vergleichbar wie in der Politik – sollte es tatsächlich einmal passieren, dass eine Situation nicht mehr tragbar ist oder gar eskaliert, verschwindet diejenige Person dann genauso schnell wie sie gekommen ist.

**M**an wird daher wohl oder übel auch in der Zukunft mit dem Aero Club weiter leben müssen. Er ist und bleibt nun mal der einzige Ansprechpartner in Sachen Luftfahrt für das Verkehrsministerium. Der Aero Club besteht immerhin schon 113 Jahre (gegründet 1901) und hat in seiner Vereinsgeschichte alle Höhen und Tiefen durchgemacht – beginnend in der K.u.K.-Zeit, Erster Weltkrieg, Zwischenkriegszeit, Drittes Reich und seit 1945 ebenso viele Höhen und Tiefen.

Diese Strukturen sind mehr oder minder (politisch) fest einzementiert. Trotzdem muss Kritik und Aufzeigen erlaubt sein, damit es zu erforderlichen Änderungen kommen kann. Sich hinter Mauern zu verbarrikadieren ist der falsche Weg. Da wäre mal die ehrenamtliche Tätigkeit, genauso wie die Teilung in einen sportlichen Bereich und einen Behördenteil. Ein erster Schritt wäre die Erstellung eines fachlich fundierten Teams, das in den einzelnen Flugsparten auch autark und kompetent entscheiden kann. Hier gehört allemal eine längst überfällige zeitgemäße Führungsstruktur dazu umgesetzt.

**Dazu gehört auch - Fehler ein zu gestehen!**



Schade auch, dass die neue Führungsriege (seit ca. 1 Jahr) wieder im selben Fahrwasser dahin schwimmt. Warten wir mal auf das Ergebnis der Transponder-Geschichte für HG + PG – Piloten, der weiteren Einschränkungen im National Park etc. Sollte es hier zu einer massiven Beeinträchtigung kommen, werden Konsequenzen folgen müssen. Deshalb - von selbst aus werden hier wohl keine Veränderungen passieren, so wird wohl wie die Geschichte es immer wieder gezeigt hat, diese Veränderung von außen kommen müssen. **Quo Vadis Austria** -



## Es wird zunehmend enger im österreichischen Luftraum:

Es ist eine längst überfällige EU-Initiative, den Luftraum innerhalb der EU zu vereinheitlichen. Bisher spielte jedes Land seine eigenen „Stückerln“, dies soll nun ab 2015 aufhören. Das Bmvit hat hierzu die ACG beauftragt diese Vorgaben umzusetzen.

Dass hier die ACG weit über das Ziel hinausschießt ist Fakt, aber auch die Tatsache, dass der kommerzielle Flugverkehr stetig wächst und somit die „Schicki Micki Fliegerei“ eingeschränkt werden muss, liegt auf der Hand. Doch hier wird entschieden zu weit gegangen. Bei allem Verständnis für die Sicherheit der regulären Luftfahrt – doch für diesen Vorstoß gibt es nur ein klares „Nein“! Das will keiner und braucht keiner. Zusätzlich 6 kg und dazu noch ein Flugfunk-Sprechzeugnis, erst gar nicht zu reden vom Wegfall der freien Fliegerei, dass uns das Drachen- und Paragleiten bietet. Hier ist der Aero Club gefordert, entschieden zu intervenieren. Man braucht sich nur am Beispiel einiger Nachbarländer zu orientieren. Was uns fehlt, ist das entsprechende Lobbying. Sollte es tatsächlich zu dieser Umsetzung kommen, wird das mit Sicherheit nicht so hingenommen werden.

Das Österreichische Verkehrsministerium plant großräumige Transponderzonen (TMZ) in Teilen Österreichs ab 5.500 ft MSL, bzw. ab 1.000 ft. GND einzuführen. Die Planungen sehen unter anderem folgendes vor:

1. Unterhalb der CTA Arlberg und Großglockner eine Transponderpflicht für alle Luftfahrzeuge ab 14.000 ft MSL.
2. Unterhalb der CTA Arlberg und Innsbruck und Tauern Transponderpflicht für alle Luftfahrzeuge ab 7.500 ft MSL oder ab 2.000 ft GND.
3. Unterhalb der CTA Ost eine Transponderpflicht für alle Luftfahrzeuge ab 5.500 ft MSL bzw. ab 1.000 ft GND.

Die Planungen, die im Zuge der europäischen Harmonisierung des Luftraums umgesetzt werden sollen, würden das Fliegen für Gleitschirm- und Drachenflieger in Teilen Österreichs erheblich beschränken. Für einen Einflug in eine TMZ müsste jeder Pilot einen Transponder mitführen. Der Österreichische Aeroclub (ÖAeC) verhandelt zur Zeit mit Verkehrsministerium und Austrocontrol, um diese unnötige Einschränkung für den Luftsport zu verhindern. Der DHV steht mit dem ÖAeC in direktem Kontakt und hat diesbezüglich Unterstützung angeboten. Wir werden über die weitere Entwicklung informieren (News und DHV-Info Magazin).

In Deutschland sieht das Verkehrsministerium die Notwendigkeit der Einführung einer solch großräumigen Transponderverpflichtung für den motorlosen Luftsport in den Luftraumklassen E und G nicht. Der DHV und der DAeC arbeiten in Sachen Luftraum eng mit DFS und Verkehrsministerium zusammen. **Quelle DHV**

Es gibt auch bereits eine Petition, die zu unterstützen wäre. Hier geht's lang: [Klicke, um mehr zu erfahren und zu unterzeichnen:](http://www.avaaz.org/de/petition/austro_control_doris_bures_bmvit_Gegen_flaechendeckende_Transpond_erpflicht_fuer_Haenge_und_Paragleiter_in_AUT/?kajTrbb)

[http://www.avaaz.org/de/petition/austro\\_control\\_doris\\_bures\\_bmvit\\_Gegen\\_flaechendeckende\\_Transpond\\_erpflicht\\_fuer\\_Haenge\\_und\\_Paragleiter\\_in\\_AUT/?kajTrbb](http://www.avaaz.org/de/petition/austro_control_doris_bures_bmvit_Gegen_flaechendeckende_Transpond_erpflicht_fuer_Haenge_und_Paragleiter_in_AUT/?kajTrbb)



**02. UNFÄLLE UND STÖRUNGEN :**



**Quartal IV 2013**

**Bad Kissingen / Deutschland:** Am 24. November startete eine 30jährige deutsche **Paragleiter Pilotin** zu einem Flug. Kurz nach dem Start kam die Frau aus bisher unbekanntem Gründen zu nahe an die Bäume und blieb schließlich in 25 Metern Höhe auf einer Buche hängen. Die Bergungsarbeiten dauerte 1,5 Stunden und gestalteten sich äußerst schwierig. Die unverletzt gebliebene Pilotin wurde von Feuerwehr und Bergwacht geborgen.

**Altena / Deutschland:** Am 03. Dezember startete gegen Nachmittag der 78jährige deutsche **Paragleiter Pilot** Friedhelm Klotz vom Startplatz Wixberg aus zu einem Flug. Während des Fluges kam der Pilot zu nahe an die Bäume, die Leinen verhedderten sich und er blieb schließlich in 9 Metern Höhe hängen. Mit Feuerwehrfahrzeugen war eine Bergung im unwegsamen Gelände nicht möglich und erst ein Traktor konnte die Steckleitern zum Einsatzort bringen, mit denen die Feuerwehr den unverletzt gebliebenen Unglückspiloten aus seiner misslichen Lage befreite.

**New York / USA:** † Am 03. Dezember startete der 47jährige Exilösterreicher **Rupert Cebular** mit einem **motorisierten Paragleiter** (System Rucksack Motor) vom Randall Airport aus zu einem Flug. Während des Fluges führte der Pilot am gefrorenen Wallkill River in New Hampton sogenannte „Touch and Go“ Flüge / Übungen durch. Beim dritten Versuch und perfekten Wetterbedingungen brach der Pilot bei einem „Touch and Go“ Manöver im Eis ein. Trotz sofortiger Hilfe von einem Freund und anwesenden Augenzeugen, die den Piloten aus dem Wasser zogen, war der Weststeirer aus Deutschlandsberg bereits tot. Ein zweiter Pilot musste mit Unterkühlung in das Krankenhaus eingeliefert werden.

**Es gibt viel Trauriges auf der Welt und viel Schönes.  
Manchmal scheint das Traurige mehr Gewicht zu haben als man ertragen kann.  
Dann stärkt sich indessen leise das Schöne und berührt wieder unsere Seele.**  
Hugo von Hoffmannsthal

**Pendle Hill / England:** † Am 04. Dezember startete gegen Mittag der 48jährige erfahrene **Paragleiter Pilot Rob Kirkbride** von Lytham zu einem Flug. Während des Fluges kollabierte das Fluggerät und der Pilot stürzte aus ca. 10 Metern Höhe ab. Beim Aufprall erlitt er tödliche Verletzungen.

**Hochgern / Bayern:** Am 04. Dezember startete gegen 12 Uhr ein 73jähriger deutscher **Paragleiter Pilot** aus dem Landkreis Rosenheim bei optimalen Wetterbedingungen vom Startplatz Hochgern. Da der Pilot bereits im Anlauf wegrutschte, gelang es ihm nicht mehr, in den Gurt zu kommen. Daraufhin entschloss sich der Pilot möglichst schnell zum Landeplatz zu gelangen. Kurz vor der Landung geriet er ins Schaukeln und verfang sich dabei auf einem freien Feld in Marquartstein in einem



Baum. Der Mann kam in einer Höhe von 6 Metern zum Stillstand. Die Feuerwehr musste ihn mittel Teleskopgelenkmast aus seiner misslichen Lage befreien. Bis auf ein paar Schürfwunden im Gesicht blieb der Rentner unverletzt.

**Pokhara / Nepal:** † Am 07. Dezember startete der 43jährige **Paragleiter Pilot Young Min Han** aus Südkorea - ein als erfahren geltender XC - Paragleiterpilot - vom Startplatz Sarangkot aus zu einem Flug. Der Unfall ereignete sich gegen 15.30 Uhr Ortszeit und der Pilot erlitt bei diesem Unfall tödliche Verletzungen.

**Weil am Rhein / Deutschland:** Am 08. Dezember startete gegen 13.24 Uhr eine 27jährige deutsche **Paragleiter Pilotin** vom Startplatz Hochblauen aus zu einem Flug. Die 27Jährige hatte auf ihrer Flugroute die Kontrolle über ihren Schirm verloren und hatte sich in zwei Laubbäumen verfangen. Mit ihrem Handy konnte sie zwar selbst einen Notruf absetzen, aufgrund der schlechten Verbindung konnte ihr Standort aber zunächst nicht ermittelt werden. Mehrere Streifen der Reviere Müllheim und Weil am Rhein suchten das Gebiet ab. Zu Beginn der Suche sorgte kurzzeitig ein zweiter Gleitschirm für Verwirrung. Dieser hing unweit des Startplatzes seit 12.15 Uhr in einem Baum. Dessen Pilotin hatte sich jedoch bereits aus eigener Kraft befreien können und war sicher auf dem Boden angekommen.

Der 27Jährigen gelang es schließlich mit einer Trillerpfeife und durch Hilferufe Wanderer auf sich aufmerksam machen. Diese meldeten sich ebenfalls über Notruf, konnten den genauen Standort aber zunächst auch nicht präzise angeben. Mit ihrer Hilfe konnte aber ein Rettungshubschrauber ins Zielgebiet gelotst werden, der die Gleitschirmfliegerin dann gegen 14.40 Uhr im Gewann „Hirschmättle“ ortete. Die junge Frau wurde mittels Seilwinde geborgen und vorsorglich in ein Krankenhaus geflogen. Glücklicherweise hatte sie jedoch nur leichte Verletzungen erlitten und konnte die Klinik noch am gleichen Tag wieder verlassen. Ihr Schirm und weitere persönliche Gegenstände wurden durch die Bergwacht Sulzburg geborgen, die ebenfalls mit 5 Mann im Einsatz war. **Quelle Hessen Tage Blatt**

**Werfenweng / Salzburg:** Am 15. Dezember startete gegen Nachmittag ein 32jähriger einheimischer **Paragleiter Pilot** aus Oberösterreich vom Startplatz Bischlinghöhe aus zu einem Flug. Beim Anflug auf die Landwiese kollabierte bedingt durch Turbulenzen in ca. 25 Metern Höhe der Schirm ein. Dem Mann gelang es nicht mehr, den Schirm unter Kontrolle zu bringen. Er schlug auf der Landwiese in Zaglau auf und erlitt dabei schwere Verletzungen. Nach der Erstversorgung mit dem Rettungshubschrauber wurde er in das Unfallkrankenhaus Schwarzach eingeliefert.

**Altoberndorf / Deutschland:** Am 16. Dezember startete gegen Mittag ein deutscher **Paragleiter Pilot** vom Startplatz oberhalb der Sonnenhalde aus zu einem Flug. Nach dem Start geriet der Pilot aufgrund unterschiedlicher Windverhältnisse bereits gefährlich nahe an einen Hochwald. Daraufhin musste er auf einen Tannenbaum notlanden und konnte sich aus dieser misslichen Lage unverletzt selbst befreien und einen Bekannten alarmieren. Der Unfall wurde vom Neckartal aus beobachtet und die Polizei nahm den Piloten in Empfang. Zur Ablärung, ob ein Start hier erlaubt war, werde dazu der Ortsvorsteher befragt. Sollte dies nicht der Fall sein, droht eine Anzeige.

**Allemont / Frankreich:** † Am 21. Dezember startete am frühen Nachmittag ein um die 40 Jahre alter Französischer **Speedglider-Pilot** im Ski Ressort von l'Alpe d'Huez aus zu einem Flug. Der als erfahren geltende Paragleiter-Fluglehrer war mit einer Gruppe von Piloten unterwegs. In einer Höhe von ca. 2500 Meter NN löste sich eine Nassschneelawine, von welcher der Mann verschüttet wurde. Trotz sofortiger Hilfe, die bereits nach 5 Minuten vor Ort war und die den Piloten unmittelbar borgen, kam jede Hilfe zu spät. Weitere Personen aus der Gruppe erlitten leichte Verletzungen.

**Gaisberg / Salzburg:** Am 30. Dezember startete ein 25jähriger einheimischer **Paragleiter Pilot** aus Salzburg vom Startplatz Gaisberg aus zu einem Flug. Bereits kurz nach dem Start im Bereich eines Steilhanges, verlor der Pilot die Kontrolle über sein Fluggerät und stürzte ab. Der



Mann kam auf einer 15 Meter hohen Baum zum Stillstand und wurde unverletzt mittels Seilsicherung geborgen. Er wurde zur Kontrolle an die anwesenden Mitarbeiter des Roten Kreuzes übergeben.

**Werfenweng / Salzburg:** Am 30. Dezember startete gegen 16 Uhr ein 26jähriger deutscher **Paragleiter Pilot** vom Startplatz Bischlinghöhe aus zu einem Flug. Kurze Zeit nach dem Start bemerkte der Mann starke Fallwinde und entschied daraufhin nach Osten abzdrehen, um eine Notlandung im Bereich der Familienschi Abfahrt durchzuführen. Beim Anflug stürzte der Pilot aus einer Höhe von ca. 10 Metern unkontrolliert auf die Skipiste. Er erlitt schwere Verletzungen am rechten Fuß und die Pistenrettung brachte den Verletzten mit dem Akija zur Talstation

**Schladming / Steiermark:** Am 30. Dezember startete gegen 20.33 Uhr ein 27jähriger einheimischer **Paragleiter Pilot** aus dem Bezirk Liezen vom Startplatz Rittisberg aus zu einem Showflug. Der Pilot flog anlässlich der Gästebegrüßung vom Rittisberg kommend über den Nordhang talwärts zur Talstation. Die Landung des Piloten erfolgte laut Polizei viel zu schnell und zu steil, wonach er seitlich rechts mit dem Gesäß im Schnee aufschlug. Der Mann erlitt eine Steißbeinprellung und wurde im DKH Schladming aufgenommen.

**Windeck / Deutschland:** Am 31. Dezember startete gegen Mittag ein 16jähriger deutscher **Paragleiter Pilot** vom Startplatz Herchen aus zu einem Flug. Nach eigenen Angaben hatte er zunächst guten Aufwind und war gemächlich ins Tal geschwebt. Doch plötzlich wurde er von einem ebenso kräftigen Abwind erwischt, wie ein erfahrener Paragleiter bestätigt. Sein Fluggerät verlor schnell an Höhe, der 16jährige schaffte es nicht mehr bis zum Landeplatz an der Sieg. In einer etwa 15 Meter hohen Baumkrone verfang sich der Schirm. Der Jugendliche zog sich dabei keine Verletzungen zu, konnte sich aber nicht selbst auf den Boden retten. Die Feuerwehr befreite den jungen Mann aus seiner misslichen Lage.

## Quartal I 2014

**Hohe Wand / Niederösterreich:** Am 01. Jänner startete eine 41jährige **Paragleiter Pilotin** zu einem Flug. Die Frau stürzte im Bereich der Postwand ab und blieb ca. 10 Meter unterhalb der Geländekante hängen. Der Lebensgefährte, der den Unfall beobachtet hat, verständigte daraufhin die Einsatzkräfte. Die Verunfallte erlitt eine Verletzung am linken Sprunggelenk und wurde nach der Erstversorgung von der Bergrettung mittels Mannschafts-Flaschenzug und Gebirgstrage geborgen und der wartenden Rettung übergeben.

**Haus im Ennstal / Steiermark:** Am 01. Jänner startete ein 23jähriger einheimischer **Paragleiter Pilot** aus dem Bezirk Liezen vom Startplatz des Gipfelgrates Hauser Kaiblings zu einem Flug. Der Mann wollte Richtung Haus im Ennstal fliegen und hob dazu in südwestlicher Richtung ab. Er brachte jedoch seinen Gleitschirm nicht in die erforderliche Höhe und der Schirm verfang sich im Wipfelbereich eines Baumes. Anschließend stürzte er aus einer Höhe von ca. 10 Metern ab. Der Pilot blieb dabei unverletzt.

**Zillertal / Nordtirol:** Am 06. Jänner startete gegen 11 Uhr ein 44jähriger deutscher **Paragleiter Flugschüler** vom Startplatz „Perler“ Schwendberg aus zu einem Flug. Bedingt durch einen Flugfehler flog der Mann kurz nach dem Start in eine Stromleitung, in der er samt Gerät hängenblieb. Der Fluglehrer, der vom Startplatz aus alles beobachtete, verständigte sofort die Einsatzkräfte. Nach Abschalten der Leitung konnte der unverletzt gebliebene Pilot durch die Feuerwehr geborgen werden.

**Bad Reichenhall / Deutschland:** Am 06. Jänner startete gegen 12.45 Uhr ein **Paragleiter Pilot** vom Startplatz Predigstuhl aus zu einem Flug. Wie die Polizei berichtet, hatte ein Zeuge einen Notruf abgesetzt, nachdem er vom Predigstuhl aus den Piloten



beobachtete, wie er seinen Notschirm zog und Richtung "Schlegelmulde" driftete. Daraufhin begann sofort die Suche nach dem Gleitschirmflieger, bei der ein österreichischer Rettungshubschrauber eingesetzt wurde. Dessen Besatzung entdeckte den Gleitschirmpiloten im Bereich des Alpgartens. Der Mann war aber unverletzt und konnte selbst zu Fuß ins Tal laufen. Dort erklärte er der Polizei, dass er kurz nach dem Start Probleme mit seinem Gleitschirm hatte und deswegen den Notschirm aktivieren musste. **(Quelle: Christian Riedl / BR)**

**Tannheim / Nordtirol:** Am 09. Jänner startete gegen Vormittag ein 23jähriger einheimischer **Paragleiter Pilot** zu einem Flug. Er flog einige Flugmanöver, woraufhin der Schirm kollabierte und er die Kontrolle über sein Fluggerät verlor. Der Mann stürzte aus einer Höhe von ca. 15 Metern auf einen gefrorenen Schneeboden und erlitt dabei schwere Verletzungen. Nach der Erstversorgung wurde der Mann mit dem Rettungshubschrauber in das Krankenhaus nach Immenstadt / Allgäu geflogen.

**Oberneukirchen / Oberösterreich:** Am 10. Jänner startete gegen Nachmittag ein 51jähriger einheimischer **Paragleiter Pilot** aus Ulrichsberg / Urfahr Umgebung zu einem Flug. Der Pilot wurde von einer Windböe in Höhe der Ortschaft Mitterberg erfasst, woraufhin der Schirm kollabierte und er die Kontrolle über das Fluggerät verlor. Er stürzte aus ca. 20 Metern Höhe ab und wurde unbestimmten Grades verletzt. Der Mann wurde nach der Erstversorgung mit dem Rettungshubschrauber C 10 in das AKH – Linz geflogen. Fremdverschulden oder ein technisches Gebrechen können ausgeschlossen werden.

**Imst / Nordtirol:** Am 12. Jänner startete gegen 14.15 Uhr ein 29jähriger einheimischer **Paragleiter Pilot** vom Startplatz Sechszeiger im Pitztal aus zu einem Flug. In einer Seehöhe von ca. 1.750 Meter verlor der Pilot aufgrund von Turbulenzen die Kontrolle über sein Fluggerät, auch stark an Höhe, streifte einen Absperrzaun und stürzte schließlich aus ca. 3 Metern Höhe auf eine vereiste Schipiste. Er erlitt Verletzungen an der Wirbelsäule und wurde nach der Erstversorgung mit dem Rettungshubschrauber in das Krankenhaus nach Zams geflogen.

**Bad Laasphe / Deutschland:** Am 29. Jänner startete ein 51jähriger einheimischer **Paragleiter Pilot** aus Hessen vom Startplatz Entenberg aus zu einem Flug. Bereits kurz nach dem Start kam der Mann laut Polizeiangaben in eine ungünstige Thermik, die für ein schnelles Ende des Fluges sorgte. Der Bruchpilot kam auf einem Baum zum Stillstand, blieb dabei aber unverletzt. Ein aufmerksamer Anwohner sah mittels Fernglas den Absturz und verständigte die Einsatzkräfte.

**Valbet / Deutschland:** Am 30. Jänner meldete ein Spaziergänger das ein **Paragleiter Pilot** abgestürzt sei. Trotz Helicoptersuche mit Wärmebildkamera, 30 freiwilligen Helfern und der Feuerwehr, musste die Suche ergebnislos abgebrochen werden. Darüberhinaus ging bei der Polizei auch keine Vermisstenmeldung darüber ein.

**Kerio Valley / Kenia:** † Am 29. Jänner startete ein 40jähriger polnischer **Paragleiter Pilot** im Fluggebiet Kerio Valley zu einem Flug. Der Mann verunglückte - bedingt durch starke Turbulenzen - bei einem Absturz in unwegsamem Gelände, ca. 40 km vom Startplatz entfernt an der Kante des Rift Escarpments. Er aktivierte das mitgeführte Rettungsgerät, woraufhin er auf einem Baum niederging und schließlich zu Boden stürzte. Dabei erlitt der Pilot einen offenen Bruch und verstarb durch eine Sepsis später im Krankenhaus.

**Valle de Bravo / Mexico:** † Am 31. Jänner startete der 39jährige erfahrene polnische **Paragleiter XC – Pilot Rafal Luckos** im Rahmen des PWC zu einem Trainingsflug. Laut Augenzeugenberichten kollabierte der Schirm und ging schließlich in eine Spirale über. Der Mann aktivierte noch das Rettungsgerät, was sich aber nicht öffnete. Er stürzte ab und erlitt dabei



tödliche Verletzungen. **Rafal Luckos** flog einen Enzo 2 von Air Turquoise und galt als erfahrener XC - Pilot und 2facher Gewinner der polnischen Meisterschaften. Weitere Angaben waren nicht zu bekommen.

**Massachusetts / USA:** † Am 08. Feber startete am Nachmittag der 49jährige **Alvaro Etcheverry** mit einem **motorisierten Paragleiter** zu einem Flug (System Rucksack Motor). Er flog bereits längere Zeit und bei der letzten Runde kam es zu einem Problem mit dem Motor. Ca. 40 bis 50 Meter vom Flussufer entfernt ging der Mann im Merrimack River nieder. Es dauerte ca. 20 Minuten bis die Küstenwache den Piloten nur mehr tot aus dem 1,6 Grad kalten Wasser bergen konnte. Übrigens, die Lufttemperatur betrug -2,2 Grad .

**Maui / Hawaii:** † Am 10. Feber startete der 34jährige **Paul MacDonald, Paragleiter Pilot** aus Haiku zu einem Flug. Der Mann kam aus bisher unbekanntem Gründen mit einer Stromleitung in Berührung, die entlang der Haleakala Crater Road führt und wurde an der Straße liegend nebst seiner Ausrüstung tot aufgefunden.

**Schwäbisch Hall / Deutschland:** Am 14. Feber startete gegen 14 Uhr ein 59jähriger deutscher **Paragleiter Pilot** zu einem Flug. Beim Anflug auf den Einkorn wurde das Fluggerät von einer Windböe erfasst und gegen einen Baum gedrückt. Der unverletzt gebliebene Mann wurde von der Feuerwehr Schwäbisch Hall aus seiner misslichen Lage geborgen.

**Hohe Wand / Niederösterreich:** † Am 15. Feber startete der 39jährige **Roland Wallner Paragleiter Pilot** vom Startplatz Maiersdorf aus zu einem Flug. Der Mann, der einen neuen **Speedgliding / Miniwingschirm** erworben hatte, bemerkte in der Startphase (Klippenstart) nicht, dass die Kappe nicht ganz offen war. Dadurch, bzw. durch zu frühes Reinsitzen, drehte die Kappe weg. Er konnte die Störung nicht mehr beheben, verlor die Kontrolle über das Fluggerät und stürzte über schroffes felsiges Gelände ab. An der Hangkante schließlich kam er schwerverletzt zum Liegen. Unfallzeugen verständigten per Handy sofort die Einsatzkräfte und der Mann wurde durch die Crew des Rettungshubschraubers C 3 in Zusammenarbeit mit der Bergrettung geborgen. Die Bergung gestaltete sich als extrem schwierig der Pilot erlag noch an der Unfallstelle seinen schweren Verletzungen.

**Portugal:** † Am 21. Feber startete der deutsche **Paragleiterpilot Helmut K.** zu einem Flug. Zum Unfallhergang ist mir bis dato nichts bekannt, der Mann kam jedoch bei der Landung im Atlantik ums Leben (ertrunken).

**Hinterstoder / Oberösterreich:** Am 21. Feber startete ein 29jähriger einheimischer **Paragleiter Pilot** zu einem Flug. Aus bisher unbekanntem Gründen verlor der Mann die Kontrolle über sein Fluggerät, geriet ins Trudeln und stürzte ab. Er aktivierte das Rettungsgerät und kam in ca. 18 Metern Höhe in einem Baum zum Stillstand, wo er schließlich hängenblieb. Daraufhin alarmierte er mittels Handy die Einsatzkräfte. Die Feuerwehr barg den unverletzt gebliebenen Mann mittels Schiebeleiter aus seiner misslichen Lage und die Rettung untersuchte den Piloten noch vor Ort. Zur Bergung des Schirmes musste der Baum gefällt werden.

**Miltenberg / Deutschland:** Am 23. Feber startete gegen Nachmittag ein 39jähriger erfahrener **Paragleiter Pilot** zu einem Flug. Bedingt durch schwierige Thermik und aufgrund eines Flugfehlers geriet der Mann zu nahe an den Bergkamm und verding sich mit seinem



Schirm an einem Baum. Der Pilot blieb in ca. 10 Metern Höhe unverletzt hängen. Die Bergung durch die Feuerwehr gestaltete sich im unwegsamen Gelände als aufwändig und schwierig.

**Fairfield Utah / USA:** † Am 23. Feber startete gegen 17.45 Uhr der 54jährige, erfahrene amerikanische **Paragleiter Pilot Ronald Allen Carter** mittels Windenschlepp (Abrollwinde) zu einem Flug. Der Pilot führte dazu anormale Flugmanöver durch, verlor die Kontrolle über sein Fluggerät und stürzte aus über 300 Metern Höhe ab. Der Pilot erlitt beim Aufprall tödliche Verletzungen.

**Schattdorf / Schweiz:** Am 23. Feber startete ein 30jähriger einheimischer **Paragleiter Pilot** vom Startplatz Haldi aus zu einem Flug. Beim Landeanflug verschätzte sich der Pilot mit der Höhe und prallte gegen das Dach eines Stalles. Aus rund 9 Metern Höhe stürzte er auf den Boden, wurde dabei verletzt und mit der Ambulanz in das Kantons Spital Uri eingeliefert.

**Bezau / Vorarlberg:** † Am 23. Feber startete gegen 12.45 Uhr der 52jähriger deutsche **Drachenflieger Pilot Peter Strobel** vom Startplatz Hintere Niedere aus zu einem Flug. Aus bisher unbekanntem Gründen, kam es in der Luft im Bereich zwischen Bezau und Andelsbuch zu einer Kollision mit einem Paragleiterpiloten. Wie in Erfahrung zu bringen war, flog der Drachenflieger dem Paragleiter von hinten auf und beide stürzten aus einer Höhe von ca. 100 Metern ab. Der 24jährige Paragleiterpilot aus Alberschwende / Bregenzerwald konnte das Fluggerät wieder unter Kontrolle bringen und sicher landen - dieser erlitt nur leichte Verletzungen. Der Drachenflieger aus Markdorf / Baden Württemberg jedoch, verlor die Kontrolle über sein Fluggerät und stürzte ab. Dabei erlitt dieser schwerste Kopf- und innere Verletzungen und verstarb noch an der Unfallstelle.

**Werfenweng / Salzburg:** Am 25. Feber startete gegen 10 Uhr ein 34jähriger deutscher **Paragleiter Pilot** vom Startplatz Bischling aus zu einem Flug. Der Mann wurde während des Fluges gegen den Hang gedrückt und musste dadurch bedingt eine Notlandung durchführen. Beim Versuch zu Fuß zum Startplatz zurückzugehen, verließen den Piloten die Kräfte und musste schließlich durch den Rettungshubschrauber geborgen werden.

**Neustift / Nordtirol:** Am 27. Feber startete gegen Mittag ein 48jähriger kanadischer (Querschnitt gelähmter) **Paragleiter Pilot** vom Startplatz Kreuzjoch (Schlick 2000) aus zu einem Flug. Auf dem Flug Richtung Landeplatz in ca. 350 Metern Höhe, geriet der Mann aus bisher unbekanntem Gründen in einen unkontrollierten Flugzustand. Es war ihm nicht mehr möglich, den Landeplatz zu erreichen und er musste auf einem Hausdach notlanden. Der Pilot blieb sowohl bei der Landung am Dach wie auch bei der anschließenden Bergung unverletzt.

**Neustift / Nordtirol:** Am 08. März startete gegen Nachmittag ein 51jähriger russischer **Paragleiter Pilot** vom Startplatz Bergstation Elfer aus zu einen Flug. Nach dem Start überflog der Pilot den Serles Kamm und kam dabei in Turbulenzen, als das Gerät daraufhin kollabierte. Den Rettungsschirm konnte der Pilot nicht mehr auslösen, der Pilot stürzte in eine Baumgruppe welche den Aufprall dämpfte.

Zum selben Zeitpunkt flog auch ein 49jähriger deutscher **Paragleiter Pilot** welcher den Unfall bemerkte, dazu überflog der Pilot denselben Bereich und geriet ebenfalls in Turbulenzen und stürzte daraufhin ca. 100 Meter unterhalb des Russen in eine Baumgruppe. Beide unverletzt gebliebenen Piloten mussten mittels 60 Meter Tau vom Heli Alpin 2 aus Ihrer misslichen Lage geborgen werden, die Bergung selbst gestaltete sich als sehr schwierig.

**Neustift / Nordtirol:** Am 09. März startete gegen 14 Uhr 30 ein 28jähriger deutscher **Paragleiter Pilot** vom Startplatz Bergstation Elfer aus zu einen Flug. Zum gleichen Zeitpunkt startete ein weiterer 42jähriger deutscher Paragleiter Pilot im Rahmen des Stubai Cup's zu einen Flug. Im Bereich des Landeplatzes Moos in einer Höhe von rund 200 Meter Höhe, kam es zu einer Kollision der



beiden Flugteilnehmer. Der 42jährige Pilot konnte das Fluggerät noch unter Kontrolle bringen und landete sicher. Der 28jährige verlor dabei die Kontrolle und stürzte ab. Beim anschl. Aufprall erlitt der Pilot schwere Verletzungen und wurde nach der Erstversorgung mit dem Rettungs Hubschrauber in die Klinik nach Innsbruck geflogen.

**Mayrhofen / Nordtirol:** Am 10. März startete gegen 12 Uhr 30 ein 27jähriger **Paragleiter Pilot** vom Startplatz Skigebiet Penken aus zu einen Flug. Beim Landeanflug in ca. 3 Meter Höhe über Grund klappte der Schirm auf Grund von Turbulenzen / Windböe plötzlich zusammen, worauf der Pilot die Kontrolle über sein Fluggerät verlor und abstürzte. Beim anschl. Aufprall erlitt der Pilot einen Oberschenkelbruch, der Verunfallte wurde nach der Erstversorgung durch das Rote Kreuz, mit dem Rettungs Hubschrauber in die Klinik nach Innsbruck geflogen.

**Denklingen / Deutschland:** Am 11. März startete gegen Nachmittag ein 32jähriger **Paragleiter Pilot** aus Altenstätten zu einen Flug. Der erfahrene Sportler war an der Hangkante südlich von Denklingen gestartet. Eine Windböe ließ seinen Schirm dann aber halbseitig einklappen, so dass der Mann ins Trudeln geriet und zu Boden stürzte. Laut einem Polizeisprecher war der Verunglückte ansprechbar. Weil der Verdacht auf innere Verletzungen bestand, wurde der Altenstadter mit dem Rettungshubschrauber in das Krankenhaus Harlaching gebracht. Ziemlich genau vor einem Jahr war am gleichen Hang ein 60-jähriger Fuchstaler während eines Übungsfluges abgestürzt, allerdings nur aus vier Metern Höhe.

**Neustift / Nordtirol:** Am 12. März startete gegen 13 Uhr ein 37jähriger Einheimischer **Paragleiter Pilot** vom Startplatz Bergstation Kreuzjoch aus zu einen Flug. Nach ca. einer halben Stunde Flugzeit kollabierte auf der Südseite des Kreuzjoch auf Grund von Turbulenzen die Hälfte des Fluggerät ein. Der Pilot verlor die Kontrolle über sein Fluggerät und stürzte auf einen Felsdurchsetzten Hang ab, wo dieser auf einen Felsvorsprung liegen blieb. Der Pilot wurde durch die Bergrettung Fulpmes gesichert und mittels Taubergung durch den Notarzt Hubschrauber mit Verletzungen unbestimmten Grades in das Krankenhaus Hall geflogen. Die Bergung gestaltete sich als äußerst schwierig.

**Ofterschwang / Deutschland:** Am 12. März startete gegen Vormittag ein 53jähriger deutscher **Paragleiter Pilot** zu einen Flug. Beim Landeanflug auf Höhe der Talstation Ofterschwang klappte plötzlich in ca. 10 Meter Höhe das Fluggerät zusammen und stürzte ab. Der Pilot erlitt beim anschl. Aufprall Verletzungen an der Wirbelsäule. Der Verunfallte wurde mit dem Rettungs Hubschrauber in das Krankenhaus geflogen.

### Der „Krieg“ an der Freizeitfront geht weiter ???

Die Auflistung der hier aufgezeigten Unfälle erhebt natürlich keinen Anspruch auf Vollständigkeit, jedoch müssen die tatsächlich ereigneten Unfälle noch weit höher angesiedelt werden. Mit dem Aufzeigen der vielen Unfälle soll erreicht werden, dass zumindest bei einigen, wenigen Piloten ein Umdenken einsetzt, dass die Risikobereitschaft eingeschränkt, bzw. weiter minimiert wird. Doch Fakt ist – die eigentliche Flugsaison steht aber erst noch bevor. Allein 2 tödliche Unfälle in Österreich in den ersten 2 Monaten des Jahres 2014 sollte zum Nachdenken anregen. Höre deshalb auf deine innere Stimme, die dir sehr wohl das richtige sagt! Und denke immer daran: Du bist nicht „James Bond“ Du hast nur ein Leben!

Es ist ein Sport der viel Eigenverantwortung, charakterliche Festigkeit und Disziplin erfordert, jedoch der Großteil aller wird dies wieder alles negieren und einfach nicht wahrhaben wollen. Denn die Unfälle passieren ja immer den anderen. Es liegt jedoch schließlich in deinem eigenen Ermessen, wie hoch du die Latte ansetzt. In diesem Sinne: für die kommende Flugsaison immer ein „Gut Land“!!!

### Aufgefangen:

**Tragwein / Oberösterreich:** Am 30. Dezember startete gegen 13.42 Uhr ein 38jähriger einheimischer



**Gyrocopter Pilot** aus Bad Zell und eine 23jährige Passagierin aus Schwertberg vom Flugplatz Seitenstetten / Amstetten aus zu einem Flug.

In der Nähe von Tragwein (Bezirk Freistadt, OÖ) ist am Montag ein Mini-Hubschrauber in eine Wiese gestürzt. In dem sogenannten „Gyrocopter“ saßen ein 38jähriger Pilot aus Bad Zell und seine 23jährige Begleiterin aus Schwertberg. Die junge Frau wurde bei dem Unfall schwerverletzt und musste mit dem Rettungshubschrauber ins AKH Linz geflogen werden. Laut Spital schwebte sie aber nicht in Lebensgefahr. Der Pilot zog sich nur leichte Verletzungen zu, er musste ambulant im AKH behandelt werden. "Da aus dem abgestürzten Fluggerät Benzin ausströmte, mussten wir sofort für einen Brandschutz sorgen", schilderte der Kommandant der Freiwilligen Feuerwehr Hinterberg, Josef Voggeneder. Die Ursache des Flugunglücks ist noch nicht geklärt. Laut Feuerwehr dürfte die Flughöhe zu gering gewesen sein und nur etwa drei bis vier Meter betragen haben. Die beiden starteten vom Flugplatz Seitenstetten (NÖ). **Quelle Kurier**

Die Ursache des Unglücks dürfte zu geringe Flughöhe gewesen sein, so auch die Polizei Pressestelle OÖ.

**Kommentar eines Betroffenen dazu:** Wünsche der Frau eine gute Besserung. Und uns allen wünsche ich etwas weniger von diesen lauten Dingern in der Luft – Gleitschirme mit Motor, die extrem langsam, dafür mit sehr lautem Rasenmähermotor am Sonntag rumfliegen, dazu noch diese Gyrocopter. Muss denn jede **Bampfnase** in der Gegend rumfliegen?

**B**ei einem **Beinahe-Zusammenstoß** zwischen einem **Mot. Paragleiter** und einem **Airbus A 319** (Easy Passagier Jet) gab es Mitte Feber nahe dem Southend Airport in Essex Südengland. Der Airliner Pilot sah beim Landeanflug nur eine rote Gleitschirmkappe an der linken Seite, ca. 50 Meter vom Cockpit entfernt.

**Fakt ist:** in England kann man online einen Paramotor um 1.500 Pfund kaufen, man braucht keine Lizenz, kein Training etc. Dies soll sich nun ändern, fordert die BHGPA in einer Stellungnahme.

## 03. „EINE NEUE ÄRA BEGINNT“:



### Mot. PG – Tandem Fliegen ist nun legal in Österreich:

Der 03. Jänner 2014 kann wohl als ein weiterer Meilenstein in der Mot. HG + PG Geschichte tituliert werden. Denn der erste offiziell in Österreich zugelassene Mot. Tandem Paragleiter stand zum Fliegen bereit. Ein richtig gehendes Wintermärchen, obwohl an diesem Tag am Flugplatz in Gmunden / Gschwandt eher ein Frühlingstag war.



Doch für unsere Zwecke genau richtig – fast kein Wind und ca. 2/8 Bewölkung. Mit von der Partie 3 Flugschulleiter (Flugschule Salzkammergut Hartmut Gföllner, Hans Ecker Flugschule Free Wind, Ralf Reiter Kahr Flugschule Airsthetik) die darüberhinaus auch eine offiziell zugelassene Mot. Flugschule in Österreich betreiben.

Unterstützt und tatkräftig gepusht wurde dieses Vorhaben von Dr. Dr. Dr. Helmut Raffelsberger, der die Zulassung des ersten offiziell genehmigten Tandem Mot. Paragleiter Trikes in Österreich vorantrieb. Der Initiative und dem



Durchhaltevermögen von Helmut Raffelsberger ist es unter anderem zu verdanken, dass es nun zu einem positiven Ergebnis gekommen ist.

**Mit der erstmaligen Zulassung eines Mot. Tandem Trike hat sich der nächste Abschnitt aufgetan. Den Mot. Flugschulbetreibern im Lande wurde nun mit dieser Maßnahme nämlich erst die Möglichkeit gegeben, dass die Ausbildung von zukünftigen Mot. PG - Tandem Piloten Anwärtern nun auch offiziell durchgeführt werden kann. Die ersten Mot. PG Tandem Lizenzen wurden anschließend an diese Maßnahme bereits Mitte Jänner dazu vom ÖaEC ausgestellt.**

Damit tun sich nun sehr viele neue Möglichkeiten auf, egal ob bei gewerblicher oder privater Nutzung. Speziell für die Flachländer, aber auch Gebirgpiloten, erweitert sich damit das Repertoire in der Fliegerei gewaltig. Der Einsatzrahmen erstreckt sich von gewerblichen Passagierflügen bis hin zu Such- und Rettungsflügen. Inwieweit „Drohnen“, bzw. jegliche Arten von diversen Quattro und Oktocoptern etc. hier eine Konkurrenz darstellt, wird die Zukunft zeigen. Schon alleine die Tatsache, mal mit seinen Familienangehörigen in die Luft zu gehen, ist für viele Piloten schon Fakt genug, einen Mot. Tandem Paragleiter fliegen zu wollen.

Was nun mit dem Mot. Tandem Trike durchgezogen wurde, sollte nun auch schnellstmöglich mit dem ersten Mot. Tandem Hängegleiter Trike vollzogen werden. Das Mot. Tandem Drachenfliegen würde dann dem Drachenflugsport mit Sicherheit neue Impulse geben und vor allem die Risiken, die bei den Bergstarts (speziell die Starphase) unbestritten bestehen, erheblich minimieren.

Nicht zu vergessen ist hier aber auch das Gefahrenpotential, das sich bei dieser Art des Fliegens nun auftut. Denn die Verantwortung über einen Passagier zu tragen, ist immens. Dies zeigt schon die motorlose Tandem-Fliegerei im Lande auf und die Zukunft allein wird es zeigen, inwieweit die zukünftigen Mot. Tandem Piloten auch mit dieser enormen Verantwortung umgehen können.



### **Der Erwerb einer Mot. Tandem Lizenz wird zur Lebensaufgabe:**

Der momentane Weg, um an eine Mot. Tandem Lizenz zu kommen, ist ein sehr langer, steiniger und finanziell sehr anspruchsvoller Weg. Leicht wird es den zukünftigen Mot. Tandem Piloten mit Sicherheit nicht gemacht – wenn hier nicht bald eine notwendige Änderung vollzogen wird.

Hier eine Aufstellung in Schritten dazu –

- 1.- HG / PG - Schulungsbestätigung**
- 2.- HG / PG – Berechtigung**
- 3.- Überland Berechtigung**
- 4.- HG / PG – Mot. Berechtigung**
- 5.- HG / PG – Bergstart - Tandem Berechtigung**
- 6.- Mot. HG / PG - Tandem Berechtigung zusätzlich erforderlich**
- 7. HG / PG – Eingangs Test**
- 8.- Fliegerärztliches Gutachten**

Nicht zu vergessen sind die dazu anfallenden Kosten zum Erwerb dieser aller notwendigen Lizenzen. Hinzu kommt noch die Ausstellungsgebühr für jede einzelne Berechtigung durch den ÖaEC. Da läppert sich schon etwas zusammen. Doch es geht noch munter weiter, denn man braucht ja schließlich noch ein zugelassenes Luftfahrzeug.

Zu den Kosten der erstmaligen Zulassung kommen noch die periodischen Nachprüfungen, weiters die Verlängerung der Mot. Lizenz und die ebenfalls immer wieder anfallende fliegerärztliche Untersuchung. Diese detaillierte Auflistung möchte ich Dir ersparen diese Ernüchterung kommt ohnedies.



Ich will hier keine Hochrechnung anstellen, aber es dreht sich hier immerhin um einige -zig Tausend Euro, wohlgemerkt das Fluggerät (Paragleiter bzw. Drachen) selbst, das Trike und Rettungsgerät plus allem notwendigen Zubehör etc., ist hier erst noch zu berappen (ab 8.000.- € aufwärts) Von der zu investierenden Zeit und Fahrerei bzw. Ärger erst gar nicht zu reden.

**Jedenfalls werde ich, bzw. die ARGE Mot. daran arbeiten, den Weg zum Erwerb der Mot. Tandem Lizenz zu vereinfachen, ebenso den Wegfall des Medical und der immer noch notwendigen Mot. Verlängerung. Dazu gehört noch der einfachere Flächenwechsel und eine generelle angepasste Senkung der Bearbeitungsgebühren des ÖaEC.**

## 04. IMPRESSIONEN AUS DER PRAXIS ?



### Die unendliche Geschichte – Rückenwindstarts ohne Ende:

Es ist eine sich immer erneut wiederholende Geschichte und spielt sich speziell im Winter nicht nur hier in Lienz ab, sondern überall in den vielen Fluggebieten im Lande. Hier ein kleiner Ausschnitt dazu:

Es war der 23. Dezember letzten Jahres am Startplatz Zettersfeld - an und für sich meldete der Wetterbericht bereits starken Südwest-Wind, doch in Lienz ist nun mal das Wetter ja generell anders und so fuhr ich mit der Bahn und einem Passagier hoch zum Start.

Schon bei der Auffahrt mit dem Sessellift konnte ich an der Windfahne am Startplatz bereits erkennen: da ist dieser eh schon bekannte Rückenwind, speziell aber im Winter immer allgegenwärtig. Deshalb entschloss ich mich sofort, zum Startplatz Faschingalmflift zu gehen, denn hier ist ein Starten von Nordost bis Südwest möglich. Doch auch hier war an ein Starten nicht zu denken, denn der Wind kam geradewegs direkt von Nord. Nach längerem Warten und dem Aspekt, dass bereits zwei Piloten in der Luft waren, ging ich mit Passagier wieder zurück zum Startplatz St. Mandl.



**Startplatz St. Mandl am 23. Dez. 2013**

Ich nahm gemütlich auf der Terrasse des Panorama Restaurants Platz, um das Treiben am Startgelände beobachten zu können. Unglaublich, was so eine Gruppendynamik alles bewirken kann. Scheinbar setzt das logische Denken bei den einzelnen Piloten dabei gänzlich aus. DENN: trotz andauernden, mäßigen bis starken Rückenwindes, versuchten die Piloten zu starten. Dazu wurden die Schirme direkt auf der Skipiste aufgelegt (harter Boden), also kurz vor dem steilabfallenden Hang.

Dann Aufziehen, und nun war es notwendig, sich mehr oder minder unerschrocken in die Tiefe zu stürzen. Das kann gutgehen und man hebt nach einer schier unendlich scheinenden Laufstrecke schließlich doch noch ab, oder es geht eben daneben. Angespornt vom Erfolg der Gestarteten, versuchten es nun auch die weiteren

anwesenden Piloten. Wie die Lemminge standen sie nun alle bereit, um ebenfalls den Versuch zu tätigen. Da fragt man sich natürlich: Hatten die Piloten im Unterricht gänzlich gefehlt, oder setzte da einfach der Verstand aus?

Teilweise wurden die Schirme von gleich 3 ebenfalls wartenden Piloten gehalten, damit der starke Rückenwind die Schirme nicht nach unten wehte. Es wurde geduldig gewartet und gewartet, bis sich die Bedingungen besserten, aber an diesem Tag wurde es einfach nicht besser. Der Wind bleibt auf konstant Rückenwind (Nord) und so ging das Spiel munter weiter: Fehlstarts, Startabbrüche etc. waren die Folge. Schön zum Zusehen, ein prädestiniertes Lehrbeispiel für die Schulung. Wie heißt dazu unser passender Spruch aus der Praxis:



– **keiner ist unnütz, immerhin kann er noch als schlechtes Beispiel dastehen** –

Aber es sind nicht nur Solopiloten und Streckenflug-Profis hier am Start, nein auch Tandempiloten scheinen in den Ausbildungsabschnitten gänzlich gefehlt zu haben.

**Denn subjektives Können gepaart mit grenzenloser Selbstsicherheit, lassen auch die Tandem-Vollprofis an den Start gehen.**

Die Passagiere, die sich im guten Glauben dem verantwortlichen Piloten anvertrauen, wissen nicht, welchen Gefahrenpotentialen sie dabei ausgesetzt sind. Doch der Erfolg gibt den Tandemprofis recht: Gut ist es gegangen. Nichts ist passiert und alle sind happy, inklusive ein in voller Erwartung stehender Passagier.

Ich jedenfalls bin mit meinem Passagier titulierte als „Einer der es nicht drauf hat“... „der sich nichts zutraut“, wieder mit der Seilbahn hinunter gefahren. Dieser Bericht soll niemanden lehrmeistern oder gar anklagen, sondern im speziellen alle Tandempiloten daran erinnern, welche Verantwortung sie mit der Mitnahme eines Passagiers übernommen haben. Die Folgen, die bei einem Unfall erwachsen können, sind fatal und können ein Leben total verändern.

Zumal nun auch die Beförderungs-Bewilligung durch das BmviT mit Herbst letzten Jahres gefallen ist, wird sich auch hier zeigen, wie sich das nun in der Praxis auswirken wird. Eines ist klar: jeder selbstberufene Tandem-Pilot wird nun Passagiere befördern, denn der Lockruf des schnellen Geldes ist einfach zu groß – die Konsequenzen daraus aber auch!

Den Solopiloten sei in Erinnerung gerufen, dass die Zahl der Unfälle mit solchen Vorgangsweisen nicht geringer wird. Im Gegenteil. Aber auch der Imageschaden solcher Vorgangsweisen ist zu bedenken. Es liegt wieder einmal an jedem einzelnen von uns, seinen Beitrag dazu zu leisten, mit Vernunft und der nötigen Sorgfalt, den so schönen Sport zu dem zu machen was er auch reflektiert: – Freiheit und Spaß – in diesem Sinne immer ein „Gut Land“!

**Möchte daher erneut auf folgende Punkte hinweisen –**

Starts sind nur aus dafür eigens abgegrenzten Startbereichen erlaubt – keinesfalls aber auf einer Skipiste -

Weiters sind Mindestabstände von Seilbahnen und Leitungen von 50 Meter einzuhalten

Das Überfliegen von Menschenansammlungen und Personen ist verboten – Gefährdung –

## 05. STRECKEN PROFI PETER WALLNER ZEIGT AUF ?



Servus Bruno, schon lange nicht mehr gesehen und gehört - Hoffe es geht dir gut!

Hab soeben die FlashNews Ausgabe 143 mit den Unfällen gelesen und festgestellt, dass auch mein Unfall enthalten ist. Und das nicht nur einmal...Einmal war ich ein deutscher Pilot mit falschem Datum und einmal ein einheimischer Pilot mit falschem Datum.

Wenn du mich kurz kontaktiert hättest, hätte ich dir genaue Infos zum Unfallhergang bekanntgegeben.

Hier der tatsächliche Unfallhergang nachträglich zu deiner Kenntnis:

Am 17.6.13 gegen 12 Uhr bin ich von der Gerlitze gestartet und wollte einen entspannten Streckenflug ins Gailtal machen. Dies sollte auch ein weiterer (zweiter) Testflug mit einem Leichtgurtzeug ohne Sitzbrett werden. Da ich jedoch einen L-Schirm pilotierte, welcher normalerweise mit 120 kg beladen werden sollte,



gab ich ca 9 lt Wasser unter den Protektor. Nachträglich gesehen natürlich komplett widersinnig – jedoch handelte es sich um einen Testflug mit der Absicht, in Zukunft auf eine kleinere Größe desselben Schirmmodells zu wechseln. Dennoch war ich für die L-Größe des Schirms dann doch noch etwas zu leicht unterwegs. Nach ca 60 km geflogener Strecke befand ich mich bei stark thermischen Bedingungen in den Gailtaler Alpen auf Höhe Presseggersee in ca 2000 m als ich plötzlich einen massiven asymmetrischen Klapper rechts einfiel und anschließend nach dem Vorschießen des Gerätes einen Gegenklapper kassierte.

Ich fliege nun schon seit 25 Jahren und hatte bis dahin eigentlich noch keine großartigen Twists zu verzeichnen. Binnen kürzester Zeit hatte ich plötzlich 4 bis 5 Twists (Denke, dass das Gurtzeug ohne Sitzbrett seinen Teil dazu beitrug). Mit knapp 150 Metern über Grund entschloss ich mich meinen Rettungsschirm (Beamer2) zu aktivieren. Dieser ging superschnell vollständig auf. Leider hatte ich damals (jetzt hab ich welche) keine Trennkarabiner und den Hauptschirm bekam ich durch die Twists in der kurzen Zeit nicht vollständig unter Kontrolle. Es kam mit der lenkbaren Rettung trotz vorgebremseter Bremseneinstellung aufgrund der doch vorhandenen Vorwärtsfahrt der Rogallo zu einer Drehbewegung mit leicht erhöhter Sinkgeschwindigkeit.

Letztendlich kam ich in dieser vorhandenen Drehbewegung mit den Beinen voran (kontrolliert aufrecht sitzend und mit dem Vorhaben, die Aufprallgeschwindigkeit mit den Beinen lehrbuchmäßig abzufangen und seitlich abzurollen) gegen den Hang. Nicht zuletzt aufgrund der Drehbewegung und des hohen Ballastgewichts im Sitzgurt konnte ich mit meinen Beinen keinesfalls eine Minderung der Aufprallgeschwindigkeit herbeiführen. Vielmehr bekam ich bei dem Versuch den Anprall zu mindern meinen rechten Fuß unter den Sitz wobei ich mir diesen im Bereich des Fußgelenkes brach. Ansonsten hatte ich nicht mal einen Kratzer (Gottseidank)...

Zum Rettungseinsatz (laut deinen Darstellungen gestaltete sich dieser als schwierig):

Ich hatte wie immer den Spotmessenger dabei und löste über die Notfalltaste (hatte keinerlei Handyempfang) die Rettungskette um exakt 14:35 Uhr aus. Zwei meiner Fliegerkollegen erhielten sodann ein Hilferuf-SMS auf ihr Handy (dieses wird vom Spot über Satellit versendet). Von einem dieser beiden wurde nach kurzer Absprache untereinander die nächste Rettungsleitstelle verständigt und auch sogleich die Koordinaten bekanntgegeben. Gegen 15.03 Uhr flog der Heli RK1 genau meinen Unfallort an und verbrachte mich anschließend ins BKH Spittal/Drau. Der Vorteil des Messengers ist da auf jeden Fall erkennbar.. er sendet die genauen Koordinaten mit und die Notfallkontakte wissen wo man sich befindet... Gesamteinsatzzeit des Helikopters: 32 Minuten (inklusive 3 Landungen - Seilbergung war nicht erforderlich).

### **Fazit (Lehren, die ich für mich aus diesem Vorfall ziehe)**

1. Ob ein Leichtgurtzeug ohne Sitzbrett für Schirme mit höherer Streckung geeignet ist - das muss wohl jeder selber entscheiden. Ich weiß es jetzt....
2. Ballastfliegerei ist in Zukunft für mich eher Tabu.. Bei einer unkontrollierten Landung kann dies leichter zu Verletzungen führen. Somit meiner Meinung einen Schirm fliegen, der gewichtsmäßig passt.
3. Lenkbare Rettung, bzw Rogallo nur mit Trennkarabiner!! Alles was man so in Videos sieht überm See oder in kalter Winterluft ist nicht vergleichbar mit dem, wenn man wirklich wenig Zeit hat und es thermisch stark aktiv ist. Könnte mir vorstellen, dass solche Karabiner auch Vorteile für den Notabstieg mit Rundkappen bringen könnten (Vermeidung einer Scherstellung). Selbst bei einer Landung in starkem Wind können Trennsysteme sicher nur von Vorteil sein.
4. Streckenfliegen mit Spotmessenger ist sehr ratsam! Einzelheiten dazu kann man den verschiedenen Foren im Internet entnehmen.
5. Überlebenswichtige Sachen wie Spot oder Handy absolut verlustsicher am oder besser im Cockpit verstauen. Durch einen unkontrollierten Aufprall können sich diese Dinge sehr schnell verselbständigen bzw sogar stark beschädigt werden.
6. Eine Unfallversicherung inkl. Flugrisiko ist nicht zu verachten. Diese ersparte mir trotz der nicht allzu schlimmen Unfallfolgen doch eine Menge an Kosten und sorgte dafür, dass ich mit „einem blauen Auge“ ausgestiegen bin.

Best regards und allzeit happy landings!! Peter Wallner



## 06. AUS DEM VERSICHERUNGS SEKTOR ?



### Air & More – Versicherung .

#### Was viele nicht wissen, bzw. zu leicht übersehen:

Da wäre einmal die Versicherungsdauer, welche bei Air & More Versicherung immer nur Kalenderjahr mäßig läuft. Das heißt im Klartext, wer nicht schon Ende Dezember die Prämie für das Folgejahr überwiesen hat, der hat mit 1. Jänner des kommenden Jahres keinen Versicherungsschutz mehr. Das hängt einmal damit zusammen, dass es bei Air & More keine Kündigung des Vertrages dazu gibt, der endet nämlich automatisch mit Jahresende, wenn nicht vorweg schon einbezahlt wurde. Bei der Agentur Parawing z. B., muss der Vertrag bis 30. September also 3 Monate vorher gekündigt werden, ansonsten läuft der Vertrag automatisch weiter und man ist somit auch automatisch weiter versichert. Weiters wäre noch anzumerken, dass darüber hinaus bei Air & More keine Ausländer (ausgenommen Deutsche) versichert werden, andere Ausländer mit einen Wohnsitz im Inland werden selbstverständlich versichert.

**Wichtig** – Versicherungsschutz besteht erst ab dem Zeitpunkt wieder, wenn die Folgeprämie überwiesen ist – Deckungsbestätigung erfolgt wie immer prompt. Inwieweit hier in einen solchen Paragrafen Kulanz gewährt wird, bleibt wie immer offen. Jedenfalls ist es dringend anzuraten, den offenen Betrag vorab noch im Monat Dezember zu überweisen. Eine diesbezügliche Verständigung erfolgt immer vorab.

**Versicherungsschutz für Mot. HG + PG wurde mit Jahresbeginn 2014 von bisher 30.- auf nun gleich 70.- Euro erhöht. Nach Rücksprache soll es aber ab dem kommenden Jahr (ohne Gewähr) die Möglichkeit geben wählen zu können zwischen erforderlicher und einer erhöhter Deckungssumme.**

Übrigens der Marktanteil der Fima „Air and More“ liegt seit dem Start im Jahr 2012 im 4 stelligen Bereich Haftpflicht, das heißt der Kuchen wird kleiner für die übrigen Anbieter und der Wettbewerb dadurch größer. Und das sollte zum Vorteil der Kunden sein - in Form eines günstigeren Preises, bzw. besserer Leistung. Bitte setze dich bei irgendwelchen Fragen mit deinem Versicherungsunternehmen in Verbindung, um Klarheit darüber zu schaffen.



### Ein interessantes Angebot gibt es von einem weiteren Anbieter am Markt: Versicherungsschutz für den Flieger-Urlaub.

Zu den Reisevorbereitungen gehört unbedingt eine **Überprüfung deiner Versicherungen**, besonders in den Bereichen Rückhol-, Unfall-, Reisekrankenversicherung und Haftpflicht etc.

**flugsportversicherungen.de** bietet dir zum Beispiel diese Versicherung inkl. 24-Stunden-Deckung (Arbeit und Freizeit) schon für nur 19,77 EUR monatlich:

- Inv. Grundsumme: 180.000 €  
bei Vollinvalidität: 405.000 €, Todesfall: 10.000 €
- KH + GG: 25 €
- Bergungskosten: 10.000 €
- Kurleistung: 1.000 €



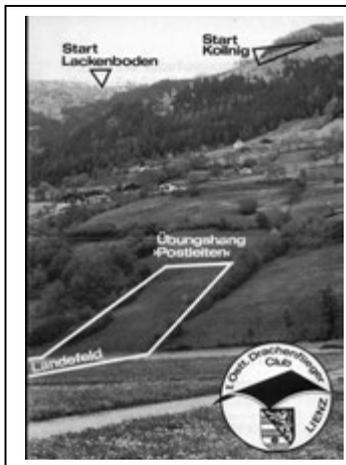
Nutze jetzt den Beratungsservice zur Analyse und zur individuellen Anpassung deines Versicherungsschutzes! [www.flugsportversicherungen.de](http://www.flugsportversicherungen.de)

## 07. VERÄNDERUNGEN LANDEPLATZ POSTLEITE ?



### Der Landplatz „Postleite“ im Wandel der Zeit:

Da staunten die Piloten und Besucher nicht schlecht, als sie Mitte November letzten Jahres den Landeplatz nicht mehr wieder erkannten. Was ist passiert? Viele haben sogar schon angenommen, dass der Landeplatz / Flugschule nun gar stillgelegt werde. Denn große Ackerschollen und tiefe Ackerfurchen ließen nichts Gutes erahnen. Da war kein Grasfeld, bzw. Spazierweg mehr vorhanden zum Durchqueren etc. Was war geschehen? Nach Rück- und Absprache mit dem Grundeigentümer wurde diese Maßnahme zum Saisonende 2013 nun auch erstmalig durchgezogen.



Bereits seit dem Jahr 1976 ist das Landeplatzgelände, sprich Feld - oder besser gesagt - der „Grasbewuchs“ nicht mehr verändert (umgepflügt) worden. Nach nun mehr als über 40 Jahren war es nun an der Zeit, das Feld umzuackern, um zum einen Unebenheiten zu beseitigen und zum anderen den Ertrag / Bewuchs Heu / Gras, bzw. Silogras zu intensivieren, bzw. zu verbessern. Das Verlegen von Strom- Telefon- und Wasserleitung vor vielen Jahren führte über die Jahre ebenfalls in diesem Grabungsbereich zu einer Absenkung eines Teiles in der Landwiese.

Was nun zu Saisonbeginn 2014 herauskommt, kann sich auf jeden Fall sehen lassen: eine schöne, frische, neu eingesäte, glatte, aber vor allem ebene Gras-Landwiese, ohne die vielen Erd- und Maulwurfhügel. Sie wird nun auch wieder mehr Ertrag für den bearbeitenden Landwirt bringen. Und für die Piloten eine perfekte Landwiese.

Der von der Luft aus gut erkennbare 100 Meter Durchmesser große Zielkreis, wurde wieder neu gezogen, damit die Piloten auch wieder zum Zielpunkt hinfinden. Der bisherige Abbauplatz (Englischer Rasen) wurde bei diesen Erneuerungsarbeiten nicht miteinbezogen.

Mit dieser weiteren Verbesserung der Landeplatz-Infrastruktur soll die „**Wohnzimmer-Wohlfühl-Atmosphäre**“ auch in Zukunft den Piloten und Gästen den Aufenthalt auf dem Fluggelände Postleite so einladend wie nur möglich zu machen.

### Nicht Selbstverständlich / Zum Nachdenken:

der Schul- und Übungshang ist neben den Startplätzen und Landeplatz eigentlich das wohl wichtigste Werkzeug einer Flugschule. Und genau dieser Übungshang mit angeschlossenen Landeplatz und den direkt darüber befindlichen Startgeländen ergeben mit unmittelbarer Stadtnähe und einer nur 30 minütigen Aufstiegshilfe mittels Seilbahn, mit einem Höhenunterschied von über 1.530 Meter und nicht zu vergessen dem schon bekannten Schönwetter südlich der Alpen (mit Vorbehalt), eine wohl einmalige und einzigartige Konstellation.

Ich möchte hier nicht verabsäumen, auf das Verständnis der Grundeigentümer hinzuweisen, ohne deren Zustimmung (Pacht) so ein Flugbetrieb über so viele Jahrzehnte erst gar nicht möglich wäre. Ich denke hier an viele Vereine und Flugschulen, die von solchen idealen Rahmenbedingungen einfach nur träumen können.

**Ein Bild aus vergangenen Zeiten:** Das war noch ganz zu Beginn der Drachenflug-Ära im **Frühjahr 1976**, einzig der Übungshang und das Landefeld, bzw. die Startplätze waren schon vorhanden - wie dieses Foto eindrucksvoll zeigt. In der Mitte des unteren Teils des Übungshanges ist noch der Bombentrichter (kleine Baumreihe) erkennbar, der durch einen Bomben-



Notabwurf Ende des 2 Weltkrieges entstanden ist. Ansonsten nur Leere, sprich Natur pur und vor allem (noch) bis heute ist jegliche Art der Verbauung verhindert. Keine sinnlose Verbauung von wertvollem Grünland – aber wie lange noch bleibt offen ???

**Club Abzeichen:** Die Clubgründung des **1. Osttiroler Drachenflieger Clubs** erfolgte bereits im Juni 1976 und im Jahr 1978 wurde die **Flugschule** offiziell durch das BAZ (Bundesamt für Zivilluftfahrt) zugelassen. Zu beachten wäre hier noch das **Stadtwappen der Stadtgemeinde Lienz**, welches der 1. Ostt. DFC offiziell tragen bzw. verwenden durfte.

In den ersten Jahren erfolgten die Drachen Starts neben dem heutigen Startplatz **Kollnig** auch noch vom Startplatz (damals noch „**Lackenboden**“ Hütte) aus. Dazu wurden die Drachen oft gleich 4 x am Tag von Höhe der Zettlersfeldstrasse (Gasthaus Hoch Lienz) aus, zum besagten Startplatz hochgetragen.

Bereits im kommenden Jahr (**2015**) gibt es 40 Jahre Drachenfliegen in Osttirol / Oberkärnten - wo bereits im Feber 1975 die ersten Flugvorführungen am Haidenhof Feld durch Christian und Jochen Steinbach stattfanden und in 2 Jahren (**2016**) werden wir dann im Frühjahr 40 Jahre Drachenfliegen und 30 Jahre Paragleiten in der Postleite feiern.

Denn das Fluggelände Postleite ist die Wiege des „motorlosen Flugsportes“ in Osttirol und Oberkärnten (Segelflug 50iger Jahre, Drachenflug 70iger Jahre, Paragleiten 80iger Jahre) ein Grund mehr, auf eine ereignisreiche Ära zurückzublicken, die mit sehr vielen Höhen und Tiefen durchzogen war.

## 08. KOSTEN FALLE BEI BERGUNGEN ?



### Kostenlawine bei Bergungen nach HG + PG – Unfällen.



Die vielen Unfälle in den letzten Jahr zeigen eines wieder ganz klar auf: Zum einen, wie schnell so ein Unfall passieren kann, und zum anderen die Tatsache, wie viele Einsatzkräfte und Hubschrauber - oder eventuell auch ein Ambulanz-Jet etc. - zum Einsatz kommen können. Die Ernüchterung kommt aber später: Nämlich knallhart, wenn die dazu anfallenden Kosten in Rechnung gestellt werden. Die Betroffenen müssen dann oft tausende Euro selbst bezahlen und daher ist eine einheitliche Kostenregelung hier unumgänglich... und dies für alle notwendigen Rettungshubschrauberflüge.

### Was ist ein „Freizeitunfall“ und was ist ein „Notfall“

Diese oft folgenschwere Unterscheidung bei Hubschraubereinsätzen führt immer wieder zu existenzbedrohenden Folgen. Während sich das Land Tirol und die Sozialversicherungsanstalt bei medizinischen Notfällen für eine Hubschrauberbergung die Kosten teilen, sind Verletzte nach Sport und Freizeitunfällen oder Bergnot mit Rechnungen vom mehreren tausend Euro konfrontiert, die natürlich selbst bezahlt werden müssen. Hier ist eine entsprechend private Vorsorge (Bergekostenversicherung etc.) unumgänglich.

Wenn man bedenkt, dass bei der Bergung einer abgestürzten Kuh mittels Hubschrauber das Land Tirol die Kosten übernimmt – einzig für einen Selbstbehalt von 250,- Euro muss der Bauer aufkommen. Hier gibt es eine Grauzone, oder besser gesagt eine Rechtsunsicherheit für die Verunglückten. Eine verbindliche Regelung für die Zukunft ist daher unumgänglich. Bei Unklarheiten wende dich bitte an die Fa. Air & More Parawing, Anker oder an die Fa. AXA oder an einen Versicherungsvertreter deines Vertrauens.



## 09. WORÜBER MAN SPRICHT



### Red Bull Dolomiten Mann Neu:

Der Red Bull Dolomiten Mann 2014 wird heuer erstmals in der Ablauffolge geändert. Wie bisher wird der Start am Hauptplatz mit dem Berglüfer beginnen und dann den Paragleiter über geben. Nun kommt die eigentliche Neuerung – nach der Landung des Paragleiters in Leisach (Fußball Platz) wird ab sofort nun an den Mountain Biker übergeben welcher dann wieder nach Leisach zurück kommt und schließlich an den Kajakfahrer übergibt und dieser läuft dann vom Ausstieg Isel mit dem Boot samt Ausrüstung bis zum Ziel (Hauptplatz). Weiters wird heuer erstmal das ganze Spektakel dazu von „Servus TV“ live übertragen.



### Neuer Para Motor aus Kärnten

Der 37jährige Roland Rampitsch aus Wolfsberg baut "Rucksackmotoren", mit dem Paragleiter selbst bei Wind und von der Wiese starten können.

Paragleiten als neuer Trendsport begeistert immer mehr Menschen auf der Welt. Doch was tun, wenn man nicht in der Nähe von geeigneten Bergen wohnt oder die Windverhältnisse Paragleiten unmöglich machen

#### EOS 100 - Ein neuer Para-Motor - made in Carinthia

Wer bisher geglaubt hat, spezielle Motorentwicklungen für das leichte Fliegen mit Paragleitern kommen nur aus Ländern wie Italien oder Frankreich, wird von einer brandneuen Konstruktion aus Kärnten sehr überrascht sein.

Ein begeisterter Paragleiter und Motorenbastler aus Wolfsberg hat in fünfjähriger Entwicklungsarbeit einen superleichten Rucksackmotor entwickelt, der alle Anforderungen und Erwartungen an einen zeitgemäßen Antrieb erfüllt. Es sind dies hohe Schubkraft, geringer Spritverbrauch, eine verlässliche Kühlung und vor allem geringes Gewicht. Der Resonanzauspuff mit Nachschalldämpfer sorgt für hohe Leistungsausbeute und geringe Schallemission. Natürlich erforderten diese Parameter eine Unzahl von Entwicklungsstufen und etliche Prototypen.

Das Endprodukt ist nunmehr sehr leicht zu starten, da es einen automatischen Dekompressor besitzt, hat eine Gebläse-Zwangskühlung und bringt nur erstaunliche 9,5 Kilo auf die Waage. Der Motor lässt sich auch – was die deutsche DULF-Prüfung vorschreibt – im Flug starten. Hitzetests in der afrikanischen Wüste haben eine besondere Temperaturfestigkeit bestätigt.

Die erste Serie wird bereits in mehreren europäischen Ländern getestet und lässt den Konstrukteur Roland Rampitsch auf eine gute Position im heißumkämpften, internationalen Markt hoffen.



### Die Familie Rehr aus Ramsau im „Aufwind“

Dem Namen der Flugschule gerecht werdend, geht es dank guter Leistungen sprichwörtlich nach oben. NORDISCHE KOMBINATION. "Aufwind" heißt die Gleitschirm-Flugschule des Vaters von Franz-Josef Rehr in der Ramsau. Im Aufwärtstrend verläuft auch die Karriere des Juniors: Gegen starke Konkurrenz hat er



die Qualifikation für das Weltcupteam geschafft und jetzt einen 29. Platz beim Weltcup-Auftakt der Nordischen Kombinierer in Kuusamo in Finnland: Das kann schon was. "Ich bin sehr zufrieden mit dem Resultat", sagt Rehrl. Mit dem 20. Rang beim Laufen machte er nach dem Springen noch einige Plätze gut. Dass mit einer etwas besseren Sprungleistung ein Platz unter den ersten 25 drinnen ist, weiß er: "Da gibt es noch Luft nach oben." Nach Lillehammer geht es Mitte Dezember zum Weltcup in die Ramsau und Selbstvertrauen hat Rehrl jetzt genug. "Das kann schon funktionieren beim Heimbewerb", meint der Lokalmatador locker. **Quelle orf.at**



### Ballon Abenteuer endete glimpflich:

Am Sonntag, den 1. Dezember 2013, startete in den Morgenstunden ein 65jähriger Deutscher mit einem 69jährigen Passagier in Burgkirchen bei Altötting zu einer Ballonfahrt. Der Ballon trieb nach Südosten, überflog den Großglockner und musste nach 18 Stunden Flugzeit um 0.45 Uhr am Montag zur "kontrollierten Außenlandung" ansetzen. Zwischen Lasörling und Bergerkogel auf einer Seehöhe von 2.203 Metern ging das Fluggerät im Gemeindegebiet von Virgen zu Boden. Der Ballonfahrer und sein Begleiter wurden unverletzt von einem Hubschrauber des Innenministeriums geborgen. Am Ballon entstand kein Sachschaden **Quelle Dolomitenstadt**



### Christian Amon im Aufwind:

Beim "Rise & Fall", einem Teambewerb aus Tourengehen, Ski-Alpin, Mountainbiken und Paragliden in Mayrhofen/Zillertal (Tirol), erzielte Amon in einem hochkarätigen Starterfeld aus internationalen Spitzenleuten als Paraglider mit seiner Mannschaft den hervorragenden fünften Rang.

Einen Tag später war der 43jährige Hallstätter beim Skitouren-Rennen "Bergfex-Challenge" in der Nähe von Admont (Obersteiermark) im Einsatz. Dort belegte er in der Masters-Wertung den sechsten Endrang. "Es ist natürlich immer eine gewisse Umstellung vom Gleitschirm auf die Tourenski", so der Extremsportler, der sich über die beiden erzielten Platzierungen hoch erfreut zeigte: "Es war ein großartiges Wochenende und ein richtig guter Start für mich." **Quelle orf.at**



### Skandal mit offenem Ausgang beim PWC

Das Superfinale des Paragliding World Cup in Brasilien erlebt einen Skandal, dessen Ausgang und Tragweite noch gar nicht abzusehen ist. Bei Nachmessungen der Schirme der Task-Gewinner Stefan Wyss und Yassen Savov (jeweils Ozone Enzo 2) zeigte sich, dass die Schirme eine Hinterkante besitzen, die wohl 20 bis 40 Zentimeter länger ist als bei dem Modell, das offiziell zugelassen wurde. Auf die Spannweite gerechnet sind das rund 1,5 bis 3 Prozent. **Quelle: lu-glidz (at) gmx.net**



## 10. KLATSCH UND TRATSCH AM LANDEPLATZ

Wusstet ihr schon, dass ...



- Jochen Zeyher (Deutscher) Ende Dezember 2013 in Namibia mit seinem Starrflügel Drachen ein 407 KM (FAI) Dreiecksflug gelang?
- Hannes Papesh die Firma Nova verlassen hat? Die Rolle des leitenden Entwicklers übernimmt Philipp Medicus.
- in der Schweiz am 05. März 2014 wieder mal ein Paragleiter Pilot ein Uralt Atomkraftwerk in Beznau als Protest Maßnahme überflog.
- ein neuer Werbespot die brach liegende Kärntner Tourismus Wirtschaft pushen soll? Paragleiter Xandi Meschuh jausnet dazu in der Luft, Gastwirtin Gundi Petritsch streut Mehl in die Luft
- in Walenstadt/Schweiz an der Alten Dorfgasse im Dezember letzten Jahres über Nacht ein abgestellter PKW, weiters ein Paragleiter und eine größere Menge an Schmelzkäse im Wert von mehreren Hundert Franken gestohlen wurde? Beim Auto handelt es sich um einen VM-Passat mit St. Galler Kennzeichen.
- der Weihnachtsmann am 22. Dezember 2013 in Vertretung für das Christkind über dem Landeplatz in Salzburg-Aigen einschwebte? Der erste Drachenflieger- und Paragleiterclub Salzburg lud dazu zum Weihnachtsfliegen ein.
- es im Thermik Magazin personelle Veränderungen gab, denn die langjährige Mitarbeiterin Elisabeth Rauchenberger wurde nach 5 Jahren durch Astrid Eder abgelöst.
- Die Firma Advance in Ho Chi Minh City dem vormaligen Saigon (Süd Vietnam) eine neue Produktionsstätte aus dem Boden stampfte? Grund, der Mietvertrag ist Ende 2013 ausgelaufen. Seit über 18 Jahren wird in Vietnam produziert - mit dem Erwerb eines Grundstückes und Bau einer Produktionshalle ist das ein klares Bekenntnis zum Standort Vietnam und der Belegschaft.
- auch die Firma Nova heuer ihr 25jähriges Bestandsjubiläum feiert – mehr dazu auf der Homepage [www.nova-wings.com](http://www.nova-wings.com)
- Sie ist jung, 31 Jahre, hübsch, intelligent, selbstbewusst und macht Karriere in einem Beruf, der lange Zeit eine reine Männerdomäne gewesen ist: **Victoria Beck** ist Airliner Pilotin, genauer gesagt First Officer bei der Lufthansa. Sie stammt aus Pfullingen und war auch einmal in jungen Jahren Gleitschirm-Fliegerin. Nun steuert sie den Airbus 320 auf innereuropäischen Strecken.
- für das Jahr 2014 am „Babadag“ Oludeniz in der Türkei an die Rekordmarke von 80.000 Starts herangegangen wird? Im Jahr 2013 waren es an die 75.000 mit ca. 130.000 Personen, davon war aber der Großteil Tandemstarts.
- die Firma Ozon für 1 Jahr vom Hersteller Verband PMA ausgeschlossen wird, wahrscheinlich auf Druck von den Firmen Gradient, U – Turn und Skywalk, die ansonsten mit dem Austritt drohten.
- die Drachenflieger-Schleppbasis auf Islamorada wegen zu geringer Auslastung bereits im Herbst letzten Jahres geschlossen wurde.



- es auch bei der Firma Finsterwalder personelle Veränderungen gab? Der langjährige Mitarbeiter Ralf Neumann wechselte nach über 20 Jahren seinen Tätigkeitsbereich und ist nun im Softwarebereich tätig.
- die Hoteliers von Werfenweng wegen eines geplanten Baus eines Großparkplatzes nun „rot“ sehen. Weil unter anderem Gästeschlitten (dazu zählen auch Paragleiterpiloten) nicht mehr in die Stadt kommen und es damit zu Umsatzeinbußen kommen wird.
- Sepp Himberger via Facebook einen Mitarbeiter für seine „Fly Bar“ sucht. Anforderungen dazu - EU – Bürger, Englisch und Deutsch sprechend - zu lesen in der angesprochenen Aussendung.
- sich Kerio Valley in Kenia zu einem der 10 Topspots weltweit zwischen Dezember und Feber entwickelt. Sogar Flugschulen bieten Reisen dorthin an! Der erste Tote jetzt nach einem Jänner mit täglichen Unfällen (Abstürzen) ist bereits zu verzeichnen.
- es einen neuen Fluggebiete Führer in 4 Sprachen von der Fa. Cloudbase gibt [www.cloudbase-media.de](http://www.cloudbase-media.de)
- der Ebenseer Drachen und Paragleiter Club mit dem Gmundner Paragleiter Club fusioniert wurde und nun in „Union Flying Swans Traunsee“ (gegründet im Jahr 2000) umbenannt wurde? Die bereits 66 Vereins Mitglieder kommen überwiegend aus dem Raum Salzkammergut.
- zur Ortsbildmesse der Engelhartzeller Walter Holzmüller für den krönenden Abschluss sorgen wird. Er wird mit seinem Paragleiter das Schild für die Ortsbildmesse 2015 einfliegen.
- es Blogger im Netz gibt, die bluffen und einfach geraubte Berichte ins Netz stellen, ohne dafür die Erlaubnis dazu zu haben? Einer davon kommt aus Abtenau – ein Buh nach Abtenau und an alle Raubkopierer – heißt es dazu auf der Website vom [www.lu-glidz](http://www.lu-glidz) Info dazu gibt es von Lucian Haas Breite Str. 54 D - 53111 Bonn Tel. +49 (0) 228 286 281 620 Email: [lu-glidz \(at\) gmx.net](mailto:lu-glidz(at)gmx.net)



## 11. TERMINE & EREIGNISSE

### **Aero Messe (Para + Delta)**

09. bis 12. April 2014 Friedrichshafen

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

06. Juli 2014 Landeplatz Postleite

### **Dolomiten Mann (Para)**

06. Sept. 2014 Lienz

### **Mot. HG + PG – Frühjahrs Treffen (Para + Delta)**

01. bis 04. Mai 2014 Spitzerberg

### **Fledge Treffen (Delta)**

16. und 17. September 2014 (Lienz)

### **Austrian Open (Para + Delta)**

06. bis 09. Juni 2014

## 12. EINFACH ZUM NACHDENKEN



### **Gleitschirm zu Recht beschlagnahmt.**

Schweiz - Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hat zu Recht die Ausrüstung eines Gleitschirmpiloten beschlagnahmt, der mehrfach ohne Ausweis geflogen ist. Das Bundesstrafgericht hat die Beschwerde des Mannes abgewiesen.



Das BAZL hatte den Mann im vergangenen Dezember mit 280 Franken gebüßt, weil er 2012 viermal von einer Alp geflogen war, ohne im Besitz des erforderlichen Flugausweises zu sein. Kurz darauf verfügte das BAZL dann die vorläufige Beschlagnahme seines Gleitschirms, des Gleitschirmsacks und des Helms.

**«Lernflugausweis» existiert nicht**

Das Bundesstrafgericht hat die dagegen erhobene Beschwerde des Hobby-Fliegers nun abgewiesen. Der Entscheid kann noch ans Bundesgericht weiter gezogen werden.

**„ Cherish Yesterday, Dream Tomorrow, Live Today “**

Gemäß dem Urteil aus Bellinzona besteht ein hinreichender Tatverdacht, dass der Betroffene tatsächlich unerlaubterweise geflogen ist. Er habe 2007 zwar die Theorieprüfung in der Kategorie Gleitschirme absolviert, aber nie die praktische Prüfung.

Die Theorieprüfung sei damit Ende 2010 verfallen. Wer nur die Theorieprüfung abgelegt habe, sei im Übrigen sowieso nicht berechtigt, zur Vorbereitung der praktischen Prüfung selbständige Flüge ohne Aufsicht durchzuführen. Ein "Lernflugausweis" in diesem Sinne existiere nicht.

Die vorläufige Beschlagnahme ist laut Gericht zudem gerechtfertigt, um Beweise und eine allfällige spätere definitive Einziehung des Materials zu sichern und um den Betroffenen an weiteren illegalen Flügen zu hindern.



**Drachenflieger Ralf Müller: Weil Sekunden zählen**

Ralf Müllers Notfallfibel ist das Standardwerk der Notfallmedizin, die dazugehörige App wurde nun zur Medizin-App des Jahres gekürt.

Es begann mit seinen ganz persönlichen Schwindelzetteln für den Notfall. Die tippte Notfallmediziner Ralf Müller mit der Schreibmaschine für seine Kollegen ab und verwahrte sie - sicher vor Blutspritzern - in Fototaschen. Heute gehört die daraus entstandene "AGN-Notfallfibel" zur Standardausrüstung für Hubschrauber und Notfallwagen. Die zwölfte Auflage ist in Planung, 58.000 Exemplare wurden bereits verkauft. Jetzt hat Müller sein Nachschlagewerk noch praktischer gemacht und in eine App verwandelt - die prompt zur Medizin-App des Jahres gekürt wurde.

Ob kardiogener Schock oder Medikamentendosierung beim Kleinkind: Die App liefert das richtige Medikament in der richtigen Dosis in Sekundenschnelle - dann, wenn jede Sekunde zählt. In dieser Welt ist der App-Vater seit gut 35 Jahren zu Hause. Nicht nur, dass er durch seinen Vater die Bergrettung in die Gene gelegt bekam, daher von Kindesbeinen an bei der Bergrettung war und dort 35 Jahre lang blieb, bis er vor Kurzem in den "Rat der Weisen" wechselte, wie er schmunzelnd sagt. Nach seinem Medizinstudium in Graz und dem Zivildienst beim Medizinercorps, hielt der heute 53jährige der Notfallmedizin die Treue, weil er als Arzt "zu allererst Leben retten wollte". In dieser Mission baute der gebürtige Köflacher und gelernte Anästhesist das Notarztsystem in Voitsberg auf.

**Ist der Mediziner nicht im Notfalleinsatz, muss man ihn am Himmel suchen. "In bin seit 33 Jahren in der Luft", sagt der leidenschaftliche Drachenflieger, der nach eigenen Angaben den Luftraum vom Schöckl bis nach Australien kennt. Und dafür erst kürzlich zum Präsident der steirischen Drachenfliegerclubs gewählt wurde. Weil: Doppelte Ehre hält besser!**

Quelle Kleine Zeitung





## Unsere sogenannte Freiheit ist „nur“ ein Schlagwort ...



Ich würde sagen Ja! ...wie es tatsächlich damit aussieht, zeigen die Vorfälle in der Ukraine wieder einmal klar auf. Es war der 08. Dezember letzten Jahres, ein wunderschöner Wintersonntag, wolkenloser Himmel, kein Wind, traumhafte Winterlandschaft und nicht zu vergessen, auch ein schöner Tag zum Fliegen. Alle Sportbegeisterten zieht es hinaus in die Natur, um zu genießen. Da sollte auch der Flugsport nicht zu kurz kommen, zumal auch schon die Seilbahn ihren Betrieb bereits aufgenommen hat.

Dem Alltag zu entfliehen, die sogenannte grenzenlose Freiheit in der Luft zu genießen; meine Wenigkeit zieht es nach Süden - genauer gesagt nach Triest – denn auch dort sucht man die Freiheit: die Freiheit von der Loslösung von Italien und Slowenien.

Denn die Freiheit in der Luft kann nur dann vorhanden sein, wenn auch die politische Freiheit gegeben ist. Für mich also als Vertreter eines „freien, vereinten Tirol“ Grund genug die Bewegung

## „TLT“ – Territorio Libera Trieste –

tatkräftig zu unterstützen. Gegen 14 Uhr fanden sich zwischen 3.500 und 4.000 Personen ein und marschierten schließlich in Richtung altem Hafengelände. Der Start erfolgte von der molo fratelli bandiera cross via giulio cesare trieste to: (riva Grumola- riva Tommaso Gulli- riva Nazario Sauro- riva del Mandracchio- piazza unita'd'Italia (ex piazza Grande) -riva III Novembre-corso camillo Benso Conte Cavour- enter porto franco nord -end porto franco nord next magazzino 26

Dort gab es eine Abschlussrede vom Veranstalter und weiterer Festredner aus Slowenien, Südtirol, Mähren. Letzterer sprach sogar von einer „vereinigten Mitteleuropäischen Union,“ und aus seiner Rede konnte ich entnehmen, dass auch Regionen wie Galizien, Bukovina, Transsylvanien und andere mehr nach Eigenständigkeit schreien.

Mit der Volksabstimmung in Schottland im September 2014 wird ein erster Schritt zur Loslösung von England gesetzt, weitere werden folgen wie: Katalonien, Baskenland, Südtirol, Korsika, Flandern usw.



## Die Firma Finsterwalder Drachenbau feiert heuer ihr 40jähriges Bestandsjubiläum (1974 – 2014)

Thomas Finsterwalder, Gründer der Firma begann mit dem Drachenfliegen bereits im Jahr 1972 und Hartmut Huber war der geistige Vater. Doch Thomas traute als erfahrener Entwickler / Techniker und Dipl. Ing. diesen Geräten (Huber Alpin Gleiter) nicht so und entschloss sich daher zur Gründung seiner eigenen Firma im Jahr 1974, um andere Wege im Drachenbau zu beschreiten.

Eine Marktlücke erkannte Thomas als Pionier und Urgestein schon zu dieser Zeit, denn es muss etwas leichteres (11 kg) und zerlegbares (2 Meter) sein. Der Bergsteiger-Drachen wurde geboren – er ist eine Legende der Finsterwalder „**Bergfex**“ und ist noch heute ein Begriff in der Szene und davon wurden immerhin 420 Stück gebaut. Insgesamt wurden in diesem Zeitraum bis heute von der Fa. Finsterwalder an die 3000 Drachen von Airfex über Lightfex / Funfex / Perfex / Superfex etc. gebaut.

Das Motto hieß damals bereits – **zuerst trägst du ihn, dann trägt er dich** -



Thomas setzt noch eines drauf, denn er ist Techniker, Tüftler, Entwickler u.v.m. Viele Ideen im Drachenbau stammen aus der Finsterwalder Drachenschmiede. Generell stagniert seit vielen Jahren der Drachenmarkt. Bei der Firma Finsterwalder boomt der Drachenverkauf wieder, aber nicht im „good old Europe“, sondern - wie in Erfahrung zu bringen war - in China, der als der Hoffungsmarkt der Zukunft gilt. Wer glaubt, dass Thomas sich nun etwa zurücklehnt (Pension), der irrt gewaltig. Auch nach über 40 Jahren in der Szene ist Thomas nach wie vor überaus aktiv. Er trüffelt, entwickelt, organisiert und greift auch selbst zu, ob auf Messen oder im Betrieb. Thomas ist für mich ein richtiges Phänomen mit Nachahmeffekt. Wünsche Thomas noch viel Gesundheit und Tatendrang für die Zukunft.



### Die Fa. Advance feiert ihr 25jähriges Bestehen

Gegründet 1988, feiert die Schweizer Paragleiter Schmiede eine Erfolgsgeschichte, die durch eine sprichwörtliche Schweizer Präzision verwirklicht wurde. Dazu gab es Anfang Dezember ein Buch, in welchem die Geschichte der Firma dargestellt wird.



### Markus Villinger auch „Mister Propeller“ genannt -

sorgt einmal mehr für Schlagzeilen – denn am 08. März 2014 gab es gleich einen 3 Minütigen TV – Bericht in der Sendung „Tirol Heute“ in welcher Markus seine neue Erfindung vorstellte. Markus der gerade mit der Firma „Airwave“ völlig unbemerkt von vielen sich vom Paragleiter und Drachen Markt verabschiedet hat, wartet nun mit einer neuen Idee auf. Die Propeller Vereisung ist ein alt bekanntes Problem in der Motor Fliegerei. Die Technologie Schmiede in Mieders (Stubaital) genannt „**research and development**“ wo Markus seinen Firmen Sitz hat, stellte er seine neue Idee vor. Es ist ein spezieller entwickelter Lack welcher die Propeller Vereisung welche bei einer gewissen Temperatur und Feuchtigkeit vorkommt verhindern soll. Ein wenig erinnert mich Markus auch an einen Christian Steinbach, welcher auch ein Tüftler und Entwickler ist, schön zu wissen dass im Land Tirol so kluge Köpfe gibt. Interessiert den Video Clip gibt es auf [www.twitter.com flashnews79](http://www.twitter.com/flashnews79) zu sehen.

## 13. SICHERHEITSMITTEILUNGEN



**Ich möchte nicht verabsäumen, dich wieder daran zu erinnern, dir die Sicherheitshinweise des DHV und ÖaerC anzusehen [www.dhv.de](http://www.dhv.de) bzw. [www.aeroclub.at](http://www.aeroclub.at)**

## 14. NACHRUF & TRAUERFÄLLE

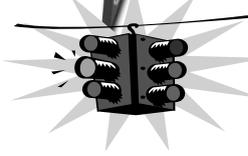


### John Fennel †

war in den 80iger Jahren Teilnehmer an der Drachenflug Europameisterschaft. John verstarb am 11. Jänner dieses Jahres im Alter von 67 Jahren aufgrund eines vorangegangenen schweren Schlaganfalles. Weitere Info dazu gibt es auf [www.twitter.com flashnews79](http://www.twitter.com/flashnews79)

**... verstehen kann man das Leben nur im Nachhinein.  
... leben muss man es aber vorwärts !!!**



**Betreff: Lienz Bergbahnen.****Die Stadtgemeinde Lienz wendet Millionen auf um den Lienz Bergbahnen das Überleben zu sichern - hat aber kein Geld für dringend notwendige Infrastruktur Projekte wie z.B. Computer Anschaffungen in den Pflicht Schulen.**

Die Lienz Bergbahnen werden immer mehr zum Dauerbrenner in der Politik. Es war der 17. Dezember 2013, wo am ein und demselben Tag der TVB Osttirol seine Ordentliche Jahreshauptversammlung abhielt und zum selben Zeitpunkt auch der Gemeinderat der Stadt Lienz tagte. Obwohl der TVB Osttirol nun Mehrheitsaktien-Eigentümer der LBB ist und die Stadtgemeinde Lienz mit 48% nun annähernd auch die Hälfte der LBB Aktien besitzt, gelingt es den Verantwortlichen scheinbar nicht, eine Terminkollision zu vermeiden. Diese Vorgangsweise hat System, denn AR Vorsitzender des TVB Franz Theurl kann nicht gut mit der Bürgermeisterin der Stadt Lienz Fr. Dipl. Ing. Elisabeth Blank.

Bereits im Vorjahr genehmigte die Stadt Lienz 1 Million der LBB und nun wurden seitens des TVB eine weitere Tranche (Kapitalaufstockung) von 2,1 Millionen genehmigt. Hinzu kommen Mittel von Umlandgemeinden, die zum Teil eh schon fast zahlungsunfähig sind. Übrigens, der Kurswert einer Aktie bei den Lienz Bergbahnen AG wird mit 2,62 Euro beziffert. Insgesamt sind 2,2 Millionen solcher Aktien im Gesamtwert von 5,8 Millionen Euro im Umlauf.

Auch die Raiffeisen Landesbank Tirol hat nun reagiert, denn diese war im Besitz von 3000 Aktien mit einem Papierwert von 7.865,- Euro und hat diese der Stadtgemeinde geschenkt. Eine Frage, die sich noch stellt, ist, ob die restlichen Kleinaktionäre diese Aufstockung mitgetragen haben. Für mich ein nicht zu durchblickendes Finanzkonglomerat, das früher oder später gänzlich kollabiert und dann zahlen wir das doppelt und dreifach, denn die Stadt Lienz wird und kann nicht in Konkurs gehen.

**Sickergrube- Lienz Bergbahnen – Geldfluss ohne ein Ende in Sicht:**

Denn diese (öffentlichen Gelder) fließen ohne Unterbrechung. Erst am 17. Dezember vorigen Jahres genehmigte der TVBO in einer Ordentlichen Jahreshauptversammlung einen weiteren Finanzschub in der Höhe von 2,1 Millionen Euro für eine Aktienzeichnung von:

- i. weiteren 600.000,- finanziert durch Regionalmittel des Landes Tirol.
- ii. weiteren 1,5 Millionen einer Darlehensaufnahme durch den TVBO

Oft denke ich mir, das ganze Desaster - egal ob nun Bank „Hypo Alpe Adria“ oder LBB etc.“ - für die Verantwortlichen ist es nur eine Spielerei wo gewisse Personen sehr wohl Kapital daraus schlagen und für das verantwortliche Millionendebakel keine Konsequenzen zu befürchten haben. Dies lässt - egal ob bei Hypo oder LBB, Skylink, Verstaatlichte und anderer mehr - den lapidaren Schluss zu: alle stecken unter einer Decke. Ob die Verursacher, Justiz, Staatsanwaltschaft, Politiker etc. Denn wo war der Aufsichtsrat, um bei dem Osttirodler Debakel der LBB ein vorzeitiges Ende zu setzen? Genauso läuft es bei der Hypo. Wo ist die Finanzmarkt-Aufsicht, Politik etc. Warum schauen hier alle weg???

Stellt sich immer wieder die gleiche Frage: Wieso werden die Verantwortlichen für ihr vorsätzliches, kriminelles Fehlverhalten nicht vor ein unabhängiges Gericht gestellt - verurteilt und haften dazu noch mit ihrem ganzen Vermögen?

Hier ist weit und breit keine Gefahr in Sicht. Deshalb geht diese Art der Spielerei munter weiter. Fragt sich nur, wann die Bevölkerung, die das alles letztendlich bezahlen muss, mal Courage zeigt und diesem Treiben ein Ende setzt.



**St. Johanner Bergbahnen im Millionen-Debakel:**

Die St. Johanner Bergbahnen (St. Johann in Tirol) befinden sich auf einem Schuldenberg von 13 Millionen Euro. Die Bergbahn braucht nun dringend eine Kapitalaufstockung von 4 Millionen Euro und zahlen wird dies die besagte Gemeinde und der Tourismusverband.

Die „Hypo Bank“ als Sponsor muss ebenfalls mehrere Millionen abschreiben, auch weitere Inhaber werden das gleiche Schicksal erfahren.

**Skiliftbetreiber am steirischen Alpi insolvent**

Der Beherbergungs-, Gastronomie - und Skibetrieb ist in Konkurs und hat beim Landesgericht Leoben ein Sanierungsverfahren ohne Eigenverwaltung beantragt. 43 Dienstnehmer und 96 Gläubiger sind betroffen. Die Überschuldung beträgt 214.000,- Euro **Quelle Kleine Zeitung**

**Pettneuer Bergbahnen im Konkurs**

Die Pettneuer Bergbahnen gingen bereits im Jahr 2011 in Konkurs, der damalige Geschäftsführer der Bergbahnen und Inhaber des Hotels Lavenar musste nun ebenfalls Konkurs anmelden. Eine internationale Investorengruppe hat schließlich zumindest den Fortbestand der Pettneuer Bergbahnen gesichert.

Übrigens, seit Saisonstart Anfang Dezember, bzw. auch über die Feiertage hinweg, gab es wieder keinen präparierten und den notwendigen abgegrenzten Startbereich. Hier sind die Lienzer Bergbahnen gefordert, endlich mal ihre Hausaufgaben zu machen.

**Damit nichts in Vergessenheit gerät! Lienzer Bergbahnen -****Leserbrief:**

"Lienzer Bergbahnen - die unendliche Leidensgeschichte? Zwei derart verschiedene Skigebiete mit einem überdimensionalen Osttiroler auf relativ engem Raum zu gestionieren, ist ohnehin eine gewaltige Herausforderung. Öffentlichen Einfluss über Politik und Verbandsfunktionäre im Stile des TVBO-Spitzenduos auch noch zu ertragen, scheint fast unmöglich für eine wirtschaftliche Zukunft. Die heutige Lage ist ein Spiegelbild davon: Kapitalabdeckungen für Verluste, eine altertümliche Aufstiegshilfe im 2. und 3. Bereich des Hochsteins und keine Ideen für die Fortführung. Zettlersfeld wird auch weitere Investitionen brauchen.

Die Vollversammlung des Tourismusverbandes hat den letzten Kapitalzufluss in fürstlicher Manier durch gewunken. Einwände wurden nur von einem Unternehmer (hört, ihr Funktionäre!) eingebracht und verworfen. Die Koalition Theurl - Frömel hat wieder einmal funktioniert. Der kleine Tourismus-abgabepflichtige hat zu zahlen und zu applaudieren. Es war sogar von einer Rücktrittsdrohung von Theurl die Rede.

Frage an den Genannten von einem Unbedarften: "Wäre ein Rücktritt nicht schon nach der Strukturpleite vor gut einem Jahr fällig gewesen?" So bleibt alles beim Alten: Durchhalteparolen an den Geschäftsführer der Bergbahnen und an die weiterzahlenden TVBO-Mitglieder, keine innovativen Ideen, gute Selbstvermarktung der Führungsspitze. Auch der normale Steuerzahler fragt nach der Zukunftspolitik der Gemeindeführung bezüglich der Bergbahnen. Antwort: wahrscheinlich ähnlich wie beim TVBO.

Osttirol buchstäblich in italienisch übersetzt, heißt Tirol Orientale. Beim Thema Bergbahnen und dieser Tourismuspolitik denkt man nicht von ungefähr manchmal an einen orientalischen Basar."





Saisonstart mit der 17ten Thermik Messe – am 22. Feber 2014  
Einlass 10 Uhr Ende 18 Uhr - zu einen Preis von 8.- Euro.



Sonnenuntergang am „Flugplatz Vrsar“ (Kroatien) anlässlich unseres  
Mot. HG + PG – Herbst Treffen Anfang Oktober 2013.



AERO – in Friedrichshafen am Bodensee.  
Nächster Flieger Treffpunkt – Zeitraum 09. bis 12. April 2014

Starten musst Du nicht - landen aber schon!



Hängegleiten



Paragleiten



Mot HG und PG



V.I.P Lounge Postleite



QR-Code



Teufel & Sämann (Albin Egger, Lienz)

Du weißt ja... fly now - work later!

# Flugschule

- Drachen- und Paragleiterausbildung
- 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](http://www.flugschule-lienz.at)  
[www.flash-news.at](http://www.flash-news.at)

IBAN: AT - 98 - 2050 - 7000 - 0400 - 8728  
BIC: LISPAT21XXX



You Tube



[www.facebook.com/  
bruno.girstmair](http://www.facebook.com/bruno.girstmair)



Hang loose



[www.twitter.com/  
flashnews 79](http://www.twitter.com/flashnews79)