

Flash News:

Nr. 93

... Berichtserstattung hautnah!

Ausgabe 1
März 2001

Fliegerärzte: Dr. Lahoda (Zell am See) 06542 / 7251
Dr. Bachmann (Kolbnitz) 04783 / 2375

Nächster Erscheinungstermin: 22. Juni 2001

Urheberrecht: Girstmair Bruno

Österr. Aero Club: Tel. ++43 Ø 1 - 718 72 97
Blatt Gasse 6 A - 1030 Wien

Deutscher Hängegleiterverband: ++49 - Ø 8022 - 9675 0
Miesbacher Str. 2 D - 83701 Gmund a. Tegernsee

00. In eigener Sache

01. Unfälle im letzten Quartal

02. Lienzer Bergbahnen

03. Skifahrer gegen Paragleiter

04. Konkurrenzkampf

05. Tandemfliegen

06. Telephonieren in der Luft

07. Wettbewerbe

08. Wenn die Stunde schlägt

09. Worüber man spricht

10. Klatsch und Tratsch am Landeplatz

11. Termine und Ereignisse

12. Einfach zum Nachdenken

13. Sicherheitsmitteilungen

Tonband Dienst: 0900 - 91 15 66 06

Meteo Data Lienz: Ø 4852 / 71 355

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

Persönlicher Auskunftsdienst: 0900 - 970 940

Wetter Hotline: 045 - 901 44 901

Austro Control: 01 - 17 03 - 0

00. IN EIGENER SACHE: Tot gesagte leben länger....

25 Jahre Drachen & 15 Jahre Paragleiten: Genau gesagt ist das schon mehr als ein Viertel Jahrhundert aus.

Auf den Punkt gebracht heißt das: wer fliegt denn eigentlich noch aktiv und vor allem mehr als nur regelmäßig aus dieser Zeit der "wilden Hunde" der Anfänge des Drachenfliegens - wo das Motto noch hieß - learning by doing - ? Ganz recht, da gibt es mit Sicherheit nicht mehr viele!

Personen, die noch frohen Lebensmutes sind, gibt es mit wahrscheinlich noch einige, welche aber den Sport regelmäßig und aktiv ausüben, da gibt es (leider) nicht mehr viele unter uns. **Dazu der passende Spruch:**

- die Generation fliegt nicht mehr oder sie lebt nicht mehr -

Ich möchte aber dieses Jahr nicht als Jubiläumsjahr im herkömmlichen Sinn verstanden wissen, das überlass ich lieber den Soldatenkameradschaften, den Feuerwehren, den Schützen und Gesangsvereinen etc. Ehrungen und Lobeshymnen wo auch immer bei solchen Anlässen sind reiner Populismus - ewig gestriger - und daher schlicht und einfach abzulehnen.

25 Jahre Drachenfliegen und 15 Jahre Paragleiten diese Zeit ohne Unfälle (Verletzungen) überstanden zu haben ist für mich mehr als nur ein Geschenk, es ist eine wahrscheinlich eine Bestimmung Gottes. Denn viele meiner Fliegerfreunde weilen nicht mehr auf dieser Welt. So z.B. mein Bruder Rudi oder ein Baumgartner Ludwig ein Kreuzhuber Rudi oder ein Dobritz Hartmuth welcher erst letztes Jahr mit seinen Hängegleiter tödlich verunglückt ist. Das sind unvergessene Freunde eben Piloten die bei der Ausübung ihrer so geliebten Sportart ums Leben gekommen sind. Ich will deshalb die 25 Jahre mal von einer nicht alltäglichen Seite betrachten.

- Wenn Du heute morgen wieder aufgestanden bist und eher gesund als krank warst, hast Du ein besseres Los gezogen als die Millionen Menschen, welche die nächste Woche nicht mehr erleben werden.

Wenn Du noch nie in der Gefahr einer Schlacht, in der Einsamkeit der Gefangenschaft, im Todeskampf der Folterung oder im Schraubstock des Hungers warst, geht es Dir besser als 500 Millionen Menschen auf dieser Welt.

Wenn Du zur Kirche gehen kannst ohne Angst haben zu müssen bedroht, gefoltert oder getötet zu werden, hast Du mehr Glück als 3 Milliarden Menschen.

Wenn Du Essen im Kühlschrank, Kleider am Leib, ein Dach über dem Kopf einen Platz zum Schlafen hast, bist du reicher als 75% der Menschen diese Erde.

Wenn Du Geld auf der Bank, in Deinem Portemonnaie und im Sparschwein hast, gehörst Du zu den privilegiertesten 8% dieser Welt.

Wenn Deine Eltern noch leben und immer noch verheiratet sind, bist Du schon wahrlich eine richtige Rarität.

Solltest du dazu noch die Möglichkeit haben (fast) jeden Tag zu fliegen gehörst du wahrscheinlich zu denen die wir im Fachjargon "Lucky Lobster" nennen.

Für mich grenzt dies alles mehr oder minder großes Wunder und im nach hinein betrachtet war es "Glück oder Können" diese Frage stellt sich für mich in dieser Form nicht mehr - es war schlicht und einfach eine "Bestimmung" diese Tatsache in Worte zu fassen bin ich einfach nicht in der Lage - deshalb ein schlicht und einfaches "Danke" das ich das alles erleben konnte und auch weiterhin darf?

Was auch immer die Zukunft noch bringen wird - den Urtraum des Menschen zu verwirklichen, den Flugsport und damit verbunden die Sicherheit zu fördern bzw. den Geist der Fliegerei weiter zu vermitteln bzw. zu erhalten, wird für mich auch die oberste Priorität in der Zukunft bleiben.

01. UNFÄLLE & STÖRUNGEN: Im letzten Quartal :

Sillian: Am Sonntag, den 24. Dezember, wurde ein 28 Jähriger Paragleiterpilot vermisst. Wie zu vernehmen war, musste der italienische Pilot im Bereich der Hochpustertaler Bergbahnen notlanden, daraufhin wurde die Bergrettung verständigt, welche mit der Suche begann. Gegen 15 Uhr 45 wurde der Pilot unverletzt gefunden.

Gerlitzten: Am Dienstag, den 28. Dezember, startete Rauter Sepp aus Fresach mit seinem Paragleiter vom Startplatz auf der Gerlitzten. Trotz starken Windes und Nebel startete der Pilot mit seinem Gleitschirm und flog unmittelbar nach dem Start gegen das Liftseil des vorbeiführenden Sesselliftes. Der Schirm fiel ein, die Leinen rissen und der Pilot wurde gegen eine Liftstütze geschleudert und stürzte anschl. 15 Meter in die Tiefe. Der Pilot verstarb trotz rascher Hilfeleistung noch an der Unfallstelle. (Siehe dazu Punkt Nr. 04)

Salzburg: Am Sonntag, den 18. Feber, startete Hutterer Günther (vielen besser bekannt als „Freizeit Günther“) mit seinen Paragleiter vom Startplatz (Gaisberg) zu einem Flug. Trotz starken (stürmischen) Nordwindes dabei kam der Pilot nicht mehr vorwärts, drückte dazu voll den Beschleuniger und fasste einen massiven Kollabier ein. Der Pilot versuchte die Kappe zu öffnen, was auch durch einen Fullstall nicht gelang. Anschließend drehte das Gerät negativ, er schlug auf dem Boden auf. Dabei erlitt der Pilot schwere Verletzungen im Bereich Becken und Wirbelsäule.

02. LIENZER BERGBAHNEN: Ein Buch mit sieben Siegel?

Lienzer Bergbahnen: Es gibt wieder neues von den Lienzer Bergbahnen zu berichten. Nach etwas abgeflauten Beziehungen, und nach immerhin drei schriftlichen Ansuchen endlich eine schriftliche Stellungnahme zu bekommen, kam Anfang dieses Jahres von der Fa. Doppelmayr eine erstellte Machbarkeitsstudie ins Haus geflattert, woraus folgendes zu entnehmen war.

- wir weisen darauf hin, dass auf Grund der großen Bahnneigung (~84%) keine ausreichende Freigängigkeit zu den Streckenbauwerken vorhanden ist.
- Be- und Entladen der Hängegleiter in den Stationen?
- Befahren der Stationen?
- Anzahl der Fahrzeuge, für ausreichenden Abstand bei Stationsein - bzw. Ausfahrt?

Damit wäre das Thema Transport auf der Einseilumlaufbahn wohl vorerst abgehakt, obwohl sich auch hier mit ein bisschen guten Willen eine praktikable Lösung anbieten würde. Ein rechtsgültiger Bescheid (Verkehrsministerium) und eine negative Stellungennahme der Fa. Doppelmayr läßt vorerst keine weiteren Schritte zu. In ca. 10 bis 15 Jahren, so wird gemunkelt, wird wieder an einer Neuprojektierung der Trasse der EUB gearbeitet, und dann, Freunde, fahren auch die Hängegleiter mit. Wenn das nicht wieder mal tolle Aussichten sind?

Nach einem Telefongespräch mit der Fa. Doppelmayr kam folgende Erkenntnis zu Tage. Grundsätzlich spricht auch einem Drachentransport auf der EUB bzw. am Vierersessellift nichts entgegen. Inwieweit die dadurch entstehenden Kosten (Projektierung, Umbauten etc.) gerechtfertigt sind, hat letztendlich aber die LBB selbst zu entscheiden! Das lässt nun folgenden Schluss zu: sowohl das Verkehrsministerium als auch die Fa. Doppelmayr würden bei einer Einreichung bzw. Auftragsausschreibung grünes Licht geben. Doch die Initiative muss letztendlich aber von der Bergbahn selbst ausgehen - somit stehen wir wieder dort wo alles begonnen hat - sprichwörtlich am Anfang?

Nach einem weiteren Gespräch mit Herrn Trojer, welches Mitte März stattfand, wurde folgendes vereinbart:

- **Situation am Startplatz St. Mandl:**
- Hier wurde nun verbindlich vereinbart dass ab der nächsten Wintersaison ein eigener Startraum (West) für Para und Deltagleiter Piloten ausgewiesen wird. Dieser wird von der LBB abgegrenzt und auch durch eine Ratrac präpariert, darüber hinaus mit einer eigenen Hinweistafel versehen "Startplatz"
- Für die heurige Sommersaison steht der Startplatz "Ost" offiziell seitens der LBB zur Verfügung. Alle Start's welche von der Westseite aus erfolgen fallen somit nicht in die Kompetenz der LBB. Das bedeutet im Klartext dass alle Start's von der Westseite aus bis auf weiteres einfach ausgedrückt - mal geduldet werden. Trotzdem gibt es folgendes zu beachten. Sollten Kühe oder die Kuhtränke sich am Startplatz befinden ist von einem Start unbedingt Abstand zu nehmen. Weiters - bei eventuellen Fehlstarts oder Toplandings bzw. Versuchen am Start St. Mandl, sollten hierbei Kühe zu schaden kommen unbedingt Hirte oder meine Wenigkeit kontaktieren (keinesfalls einfach untertauchen). Sollten am Startplatz eventuell Schirme durch weidende Kühe beschädigt werden ist der Schaden selbst zu berappen.
- Transport Einseilumlaufbahn hier gibt es auch weiterhin keine Annäherung und die Fronten (unterschiedlichen Ansichten) bleiben nach wie vor unverändert.
- Transport Vierersessellift hier gibt es denselben Sachverhalt wie im vorherigen Punkt. Die Stellungnahme bleibt die gleiche - wir bewegen uns nur im Rechtlich vorgeschriebenen Rahmen und auch angesprochen auf die Öffnungszeiten z.B. bei Fenstertagen etc. gibt es ebenso keine Zugeständnisse.

Übrigens: Bei der Beschneigung am Haidenhoflifte wird auch gebremst. Da waren es zuerst die Anrainer, dann die hohen Kosten einer Beschneigung und jetzt wird gemunkelt sei es ein Gastwirt, welcher zugleich auch Gemeindefandatar ist, dem es gelegen kommt, dass dort nicht beschneit wird. Somit sind die dort lebenden Kinder etc. gezwungen, auf der Moosalm den Wintersport zu betreiben. So abwegig ist diese Vorgangsweise gar nicht, oder ?

Wie zu erfahren war, wurde mit Dr. Albert Semrajc nun ein weiterer Aufsichtsrat bei der LBB bestellt. Somit stellt nun die Stadtgemeinde gleich 7 Aufsichtsräte, schließlich muss der Proporz gewahrt bleiben. Anstatt einzusparen wird geprahlt - wer das alles wieder bezahlen soll?

Achtung: Die heurige Sommersaison beginnt am **Samstag den 23 Juni** und endet mit dem **23 September**. Die Sommersaisonkarte für das heurige Jahr kostet ganze AS 750.- Mit dieser Preisgestaltung verdient die LBB mal ein dickes Lob auch wenn es aus wirtschaftlicher Sicht heraus betrachtet nicht zu verantworten ist. Neu hingegen - es wird heuer erstmalig keine Wochenkarte mehr geben, dafür aber die letztes Jahr neu eingeführte Osttirol Card. Die Kosten hierfür belaufen sich auf AS 380.- für 8 Tage mit inkludiert Schwimmbad Benützung, Besuch im Schloss Bruck etc. einen Haken hat die Osttirol Card aber dennoch - sie berechtigt nur einmal am Tag zur Fahrt auf das Zettlersfeld und jetzt kommt es wieder ganz dick - Sportgeräte dürfen nicht mit genommen werden - Letztes Jahr bereits beanstandet sind die Macher der Osttirol Card (Theurl / Michor) zu keinen Zugeständnissen bereit. Für die Einzelfahrt bis zum St. Mandl hoch sind nun AS 180.- zu berappen, eine Tageskarte gibt es heuer leider auch nicht mehr.

<u>03. SKI FAHRER GEGEN PARAGLEITER:</u> Filmreife Szenen am Zettlersfeld
--

Startplatz St. Mandl: Die Problematik am Startplatz St. Mandl, und das speziell zur Winterzeit, ist an und für sich nichts Neues, doch die beinahe Zusammenstöße mit unbeteiligten Skifahrern mehren sich dramatisch. Wie bereits schon vor vielen Jahren aufgezeigt und auch gefordert, befördert die LBB nicht nur Skifahrer sondern unter anderem auch Paragleiterpiloten. Da die Bergbahn auch für die Bereitstellung der Skipisten zu sorgen hat bzw. deren Erhaltung, ist die Vorgangsweise bei den Paragleiterpiloten nicht ganz nachvollziehbar. Trotz mehrmaligen (auch schriftlichen) Vorbringens der Problematik Startplatz St. Mandl reagiert die LBB weiterhin nicht. Es ist ein Leichtes mit einer Rattrac einen Startraum zu schaffen, diesen gegen Schifahrer abzugrenzen und auch die Beschleunigungsstrecke frei zu halten bzw. abzugrenzen.

Die Problematik ist ja hinlänglich bekannt: die Schirme werden (müssen) direkt auf der Schipiste aufgelegt, die Skifahrer fahren dann ganz einfach über die Leinen hinweg, aber auch zwischen aufgelegten Schirmen hindurch etc. Doch die Gefahr beginnt sobald der Pilot startet - da wird in den Skiabhang hinein gelaufen, wo gerade Skifahrer ihre Schwünge ziehen oder auch nur herumstehen. Und da der Wind nicht immer von der Seite kommt, von woher er kommen sollte - wird die Skipiste einfach zur Laufpiste, und die endet oft erst am Auslauf zum Schoberköpfl Lift.

Auch wenn der Pilot mehr oder minder frei kommt, fliegt er mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h über die Köpfe sich duckender oder fliehender Schifahrer hinweg.

Bei starkem Wind wirft es dann die Schirme zurück auf die abgestellten Schneekanonen oder in die Reihen von gaffenden Zuschauern, welche sich plötzlich unverrichteter Dinge am Boden in einem Knäuel zusammen mit dem Piloten befinden. Dann wären da noch die ganz tollen Typen, die sogenannten *Über Drüber Nebelflieger*, welche sich sprichwörtlich am Hang entlang tasten, d.h. mit Null Sicht und fast Bodenkontakt sich über die Skipisten hinweg suchend von einem Fenster zum nächsten retten.

Ich möchte nicht die Verantwortlichen der LBB hören, wenn in der Zukunft ein Skifahrer von einem startenden oder bereits fliegenden Paragleiterpiloten abgeschossen wird. Wahrscheinlich dieselben Aussagen, als ein Paragleiterpilot im Sommer letzten Jahres in die Terrasse des Panorama Restaurantes geflogen ist.

Das Gerichtsurteil kann ich schon heute vorhersagen: 50 % Teilschuld der LBB und 50 % Teilschuld dem Piloten. Dass es soweit nicht kommen muss, aber vor allem die Tatsache, dass solche Unfälle in der Praxis bereits zig tausendfach ausjudiziert sind, sollte die LBB eigentlich sofort zur Handlung ermuntern.

Trotzdem sind auch alle unsere Piloten aufgefordert, sich strikt an die gesetzlichen Bestimmungen zu halten und auf jeden Fall sind Zusammenstöße mit Skifahrer etc. tunlichst zu vermeiden.

04. KONKURENZKAMPF: Heli gegen Rotes Kreuz

Der Unfall von Steiner Romed, welcher sich am Sonntag, den 28. Mai, gegen 10 Uhr 40 ereignet hat, wirft im Nachhinein betrachtet doch einige Fragen auf. Der Rettungshubschrauber, welcher gerade auf einem Verkehrsüberwachungsflug im Raum Lienz unterwegs war, wurde über die Funkeinsatzstelle verständigt. Der Heli landete deshalb in kürzester Zeit an der Unfallstelle im Peheim Feld, setzte aber dort vorerst nur einen Flugretter ab und mußte dann wieder weiter nach Nikolsdorf fliegen, da zu diesem Zeitpunkt kein Notarzt mit an Bord war. (Wertvolle Zeit geht dabei natürlich verloren)

Warum hier nicht sofort ein Rettungswagen angefordert wurde, zumal die Distanz zum Krankenhaus nicht einmal 1 km beträgt, bleibt noch zu klären. Darüber hinaus kann es schon vorkommen, dass bei manchen Unfällen dann gleich beide Unternehmen am Unfallort eintreffen, also der Heli und das Rettungsauto.

Wie zu eruieren war ist der Anruf über die Zentrale Notrufstelle eingegangen, von dort aus wurde dann zuerst der Heli verständigt. Tatsache ist aber, und es ist auch kein Geheimnis, dass es sozusagen ein Konkurrenzdenken untereinander gibt, das heisst wer mehr Einsätze am Jahresende nachweisen kann, der wird auch mit mehr Geld rechnen können. Sollten sich die Einsätze nach unten entwickeln, hat das natürlich zur Folge, dass generell überlegt wird, ob es solch einen aufgeblasenen Apparat überhaupt braucht und schlussendlich muss dieser ja auch finanziert werden (Steuerzahler- pro Kopf Abgabe etc). So kämpft natürlich auch der Hubschrauber wie auch das Rote Kreuz mehr oder minder um ihre Daseins-Berechtigung.

In Kärnten will das Rote Kreuz in Zusammenarbeit mit einem deutschen Partner parallel zum ÖAMTC Hubschrauber einen weiteren dazu stationieren. Wie hier jeder sehen kann, handelt es sich beim Roten Kreuz schon um ein richtiges Imperium, geben sich aber nach außen hin aber als arme Kirchenmaus aus! (Die Rücklagen sollen dabei sich in zigfacher Millionenhöhe bewegen)

Dass die Stationierung auf den ÖAMTC - Hubschrauber gefallen ist, hat natürlich auch einen unguuten Beigeschmack, denn die ganze Vorgangsweise ist nämlich ohne öffentliche Ausschreibung durchgeboxt worden.

Die Ära Innenministerium ist bereits Vergangenheit, doch der ÖAMTC - Heli braucht Aufträge - hier handelt es sich nämlich um ein privatwirtschaftlich geführtes Unternehmen - so paradox es auch klingen mag, desto weniger Unfälle passieren, desto mehr muss dann die öffentliche Hand Geld beisteuern um den Standort Nikolsdorf weiter zu halten. Dazu der passende Vergleich aus der Politik: je mehr die Bürger bereit sind zu sparen z.B. Müll, Wasser etc. um so mehr steigen dann eben die Gebühren an - um überhaupt noch kostendeckend arbeiten zu können - so die Antwort der Verantwortlichen.

Daher nicht vergessen: alle Sportunfälle sind nun kostenpflichtig! Also vergesst deshalb nicht eine zusätzliche Bergkostenversicherung abzuschließen.

Aufgefallen bzw. positiv festzustellen ist die Tatsache, dass die Piloten des Christopherus Hubschraubers einen sehr wohl überlegten, moderaten, sprich vernünftigen und nicht aggressiven Flugstil an den Tag legen. Bleibt nur zu hoffen, dass dies in der Zukunft auch weiter der Fall sein wird und die Einsätze sich wirklich verringern.

05. TANDEMFLIEGEN: am Schloss Neuschwanstein.

Obwohl diese Begebenheit schon etwas zurück liegt, ist sie es dennoch wert, erwähnt zu werden.

„Ein schönes Geburtstagsgeschenk sollte es werden. Ein Geschenkgutschein für einen Tandemflug am Schloss Neuschwanstein! Das war es, wovon ich schon lange geträumt hatte. Endlich abheben und einfach davon schweben. Da ich im Mai keine Zeit mehr hatte, wollten wir das Ganze in den Sommer verlegen, da wir dann sowieso in Bayer sind.

Nach telefonischer Absprache wegen des Wetters führen wir von Passau aus rüber. Dort angekommen, mussten wir feststellen, dass leider kein Flugwetter war. Pech gehabt! Wir ließen uns das Wochenende dadurch aber nicht vermiesen und unternahmen eben etwas anderes.

Einen zweiten Anlauf wagten wir dann im Herbst, ebenfalls nach telefonischer Absprache. Immerhin waren es von Aachen aus ja gut 620 km. Obwohl dort einige Piloten am Wochenende in der Luft waren, meinte der Inhaber der dort ansässigen Flugschule, es wäre wohl kein Flugwetter für einen Tandemflug. Unverrichteter Dinge führen wir am Sonntag wieder nach Hause.

Ganz schön enttäuschend! Trotzdem klärten wir vorher noch ab, ob der Gutschein auch länger als ein Jahr gültig sei, denn wir wussten nicht, ob wir vor Mai nochmals Gelegenheit hatten runter zu fahren. Einen dritten Versuch wagten wir dann im Frühjahr. Für eine Woche sind wir dort geblieben. Am letzten Tag war es dann endlich soweit. Das Wetter stimmte. Zunächst startete der Fluglehrer mit einem anderen Gastflieger. Sah echt gut aus. Beim zweiten Flug zerriss er sich beim Start den Schirm. Das sei alles kein Problem, er wollte schnell einen neuen Schirm holen, wir sollten nur bis nach dem Mittag warten. Er käme dann zum Landeplatz zurück.

Nach langer Warterei und einigen Telefonaten stellte sich dann heraus, dass es doch keinen Start mehr geben sollte. Uns war die Lust aufs Fliegen vergangen. Wir wollten unser Geld, das wir ja schon bezahlt hatten, zurück. Ohne Geld und mit einem ziemlich dummen Kommentar: „ Wir, jenseits der Weißwurstgrenze würden uns das ja alles so einfach vorstellen. Schließlich hätte er ja auch schon jede Menge Unkosten und Zeitaufwand gehabt. Wenn wir wollten, könnten wir ja noch mal kommen, aber unser Geld bekommen wir nicht wieder!“

führen wir dann gefrustet nach Hause. Ja, wir hatten uns das anders vorgestellt. Einen Tandemflug zu bezahlen um dann auch zu fliegen. Unsere Unkosten für diesen Spaß beliefen sich nun auch schon auf ca. DM 1.500,00. Prima! Dafür hätte ich einen Grundschein machen können.

Zum Glück habe ich mittlerweile auch viele positive Erfahrungen mit der Fliegerei gemacht und fliege nun auch selber. „
Fliegerischen Gruß *Andreas Herbig*

06. TELEPHONIEREN in der Luft! Auch das gibt es

Die Mobiltelefone halten ja überall Einzug, mittlerweile hat schon fast jeder eines und in der Fliegerei gehört dieses Utensil schon mit zur Grundausrüstung eines Piloten nebst GPS und Vario. Die Handys haben natürlich auch ihre Vorteile z.B. bei Einholen von Wetterinformationen oder auch bei sich zutragenden Unfällen etc.

Doch Handys können auch zu Problemen führen wenn diese z.B. während eines Fluges verwendet werden. Das Handyverbot im KFZ hat schon seine Gründe und genau diese sollten auch bei einer Verwendung in der Luft berücksichtigt werden. Daher möchte ich auf folgende auftretenden Gefahren hinweisen:

- schon bei der Herausnahme des Gerätes aus einer Tasche etc. wird der Pilot versuchen schnell an das Gerät zu kommen um den Anruf noch zu erlangen. Folge: Zip oder Tasche öffnen, das heißt man wird abgelenkt, muss dazu noch die Hände von den Steuerleinen nehmen.
- es wird schwierig den Lautsprecher des Gerätes an das Ohr zu bringen, dazu wird u.a. sogar der Helm abgenommen bzw. der Verschluss geöffnet um eben besser telefonieren, sprich hören/verstehen zu können.
- während des Gespräches wird der Pilot dabei stark abgelenkt. Das hat zur Folge, dass dem Pilot die Wahrnehmung zum Erkennen anderer sich in der Luft befindlichen Luftfahrtteilnehmer fast gänzlich fehlt.
- durch langes Reden wird der Pilot plötzlich überrascht, wie stark er schon zwischenzeitlich gesunken ist. Aber auch beim Fliegen am Hang wird einem dann urplötzlich bewusst, dass man ja viel näher am Hang ist wie eben noch angenommen.
- beim Versuch zu wählen (Tastatureingabe) kommt es zur kompletten Ablenkung vom eigentlichen Flugvorhaben.
- bei der Verwendung von integrierten Radios welche über den Kopfhörer zu hören sind besteht ebenfalls die Gefahr das Umfeld nicht mehr wahr nehmen zu können, ebenso die Mitnahme von Walkmans während des Fluges.

Lösen kann man das Problem eventuell durch die Mitnahme einer Freisprecheinrichtung - Kabel mit Ohrhörer und Mikro: Gespräch wird dann automatisch nach dem zweiten Anläuten angenommen oder durch eine drahtlose Übertragung (Bluetooth), hier hat man nur mehr einen Ohrclip, auf welchen man dann mittels Drückens einer Taste (am Ohrclip) das Gespräch entgegen genommen wird.

Nichtsdestotrotz ist zumindest während des Fliegen zu empfehlen, das Handy auszuschalten, damit keine Gefährdung anderer wie auch sich selbst zumindest in dieser Zeit ausgeschlossen wird. Wie heisst das Motto:

- **no Drugs, no Mobilphones** und **don't drink and fly** zumindest während des Fliegens.

07. WETTBEWERBE: ein Trauerspiel pur ...

Osttirol Open: Nach zwei Veranstaltungen in den Jahren 1999 und 2000 ist nun wieder Ruhe eingekehrt. Wo auch immer ein Mattsson Olaf von Osttirol Event geblieben ist, das ist bereits unter der Rubrik eine unrühmliche Geschichte eingereiht worden. Ein Osttirol Open in wird es in diesem Jahr nicht mehr geben. Das mag einige unter uns zwar nicht tangieren, trotzdem hat diese Veranstaltung seine positive Wirkung bei vielen Fliegern bzw. auch in der Bevölkerung hinterlassen. Nicht nur das die Nächtigungszahlen für ein paar Tage nach oben schnellten auch der Himmel über Lienz war zeitweise sehr bunt und es wurde auf und eingedreht wo es schier keiner für möglich hielt. Hier wäre wiederum eine Privatinitiative gefragt, oder braucht es etwa gar dazu wieder eines "Südschweden" um so eine Veranstaltung auf die Beine zu stellen?

Auch die Wiederbelebung des Osttirol Cups bleibt vorerst ein Wunschdenken, da zu viele verschiedene Interessen und Meinungen hier aufeinandertreffen. Die einen wollen am liebsten gleich Lienz - Matrei - Emberger Alm und retour fliegen und wieder andere wollen überhaupt nur Ziellanden und die ganz anderen wollen erstmal beim Pepo im "St. Mandl Restaurant" zusammensitzen und dann am Landeplatz den ultimativen Kampftrinker küren. Wie unsereiner leicht erkennen kann: ein sprichwörtliches Unterfangen - hier alles auf einen Nenner zu bringen scheint eine aussichtslose Sache zu sein.

Nicht so ganz - denn wenn irgendwo ein Rauch auf geht (Festival oder ähnliches Fassfliegen, Flying Mania etc.) sind gewisse Piloten immer mit dabei und das ist gut so. Auch hier ist es notwendig, die vorhandenen Kräfte zu mobilisieren. Alleine geht's auch, aber zusammen geht's eben besser und vor allem einfacher.

Deshalb der Aufruf an alle Piloten (auch Drachenflieger): "Stellt selbst etwas auf die Beine, oder wollt ihr immer nur zu warten. Mit ein bißchen guten Willen gibt es auch Förderungen und Unterstützung seitens der Gemeinde, aber den ersten Schritt sollte und muß schon der Pilot selber machen!"

08. WENN DIE STUNDE SCHLÄGT Schlaganfall in der Luft

Schlaganfall: Der Unfall eines deutschen Piloten, welcher sich im September letzten Jahres in Lienz ereignet hat, soll hier ein hier wenig aufgearbeitet werden. Wie zu eruieren war, ereilte dem Piloten bereits einige Zeit vor Urlaubsantritt, also Mitte Juli 2000, ein leichter Schlaganfall. Die Veränderungen fielen folgendermaßen auf -

ständige Kopfschmerzen und die Tatsache, dass der Pilot die Quittung an einer Tankstelle nicht mehr unterschreiben konnte.

Die behandelnde Ärztin konnte aber offensichtlich nichts Gravierendes feststellen, trotz Belastungs EKG. Diagnose - Stress im Beruf, Rauchen und zu hoher Blutdruck - das Rezept heisst dann - sich Ruhe gönnen.

Das nimmt der Pilot wörtlich und tritt auch schon seinen wohlverdienten Urlaub an, immerhin ist ja fliegen angesagt. Nach einer Woche Aufenthalt in Lienz ereilt ihn dann der zweite Schlaganfall. Darauf hin behalten die Ärzte des BKH Lienz den Piloten gleich für 1 Woche stationär. Diesmal wird das Sprachzentrum in Mitleidenschaft gezogen, die Aussage des behandelnden Arztes vom BKH - Lienz: absolutes Flugverbot. Doch der Pilot trifft seine eigenen Entscheidungen und nimmt natürlich subjektiv an, auch für das Fliegen fit zu sein!

Bei einem seiner Landeanflüge konnte ich feststellen, dass der Flugstil sehr auffällig und von einer herkömmlichen Landevolte weit entfernt war (Landung ohne Konzept - kein anbremsen beim Landen - etc.) Den Piloten daraufhin angesprochen, brachte die übliche Erklärung zu Tage „Habe ja alles im Griff und sehe auch keine wie immer gearteten Probleme!“

Trotz intensiv geführter Gespräche, welche durch mich und zwei weiterer Freunde des Betroffenen geführt wurden, war der Pilot nicht zu überzeugen, von irgendwelchen weiteren Flugaktivitäten vorerst mal Abstand zu nehmen.

So kam es dann, dass der Pilot am besagten Unfalltag, dazu noch bei einem starken Talwind, gegen 14 Uhr sich noch einmal in die Lüfte begab.

Es kam dann während des Fluges zu einem weiteren, sprich dritten Schlaganfall. Da starker und turbulenter Talwind vorherrschte, sah sich der Pilot außer Stande die Kontrolle über sein Gerät zu behalten. Deshalb entschloss sich der Pilot, als letzter Ausweg, die mitgeführte Rettung zu werfen. Danach verlor der Pilot das Bewußtsein und erwachte erst wieder im Krankenhaus.

Zwischenzeitlich hat sich der Pilot von seinen Verletzungen bereits bestens erholt und hat sein angekündigtes Vorhaben schon bereits in die Tat umgesetzt und fliegt auch schon wieder. Diesmal, so die Aussage des Piloten mit Einverständnis des behandelnden Arztes - denn wenn ich nicht mehr fliegen darf, hat das Leben für mich keinen Sinn mehr.

Was kann unsereiner daraus lernen? Subjektiv glaubt natürlich jeder Pilot sich im gesundheitlich Bestzustand zu befinden - dass wir aber auch älter werden und die Biologische Uhr unaufhaltsam tickt - wollen aber die Wenigsten unter uns wahrhaben, unsereiner selbst natürlich eingeschlossen. Dass man mit 50 oder älter nicht mehr die körperliche Fitness und Reaktionsschnelligkeit besitzt wie ein 20 Jähriger, liegt auf der Hand.

Bis zum Jahr 1995 war es daher für alle SOPI - Inhaber obligatorisch sich alle 3 Jahre, ab dem 45. Lebensjahr sogar alle 2 Jahre, einer fliegerärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Nun wurde aber eine "Wischwaschi Lösung", eben eine typisch österreichische Variante gefunden: Die fliegerärztliche Untersuchung wurde einfach auf Eis gelegt. Das heißt im LFG ist sie zwar nach wie vor vorhanden, wird aber so gehandhabt, dass diese bei offensichtlichen, sprich sichtbaren Problemen etc. aber ohne weiteres verlangt werden kann.

Ich empfehle daher dringend allen Piloten eine fliegerärztliche Untersuchung zumindest im 3 Jahres Rhythmus durchzuführen oder sofort, wenn man selbst feststellt, dass man ein körperlich oder geistiges Gebrechen hat.

Übrigens: für Tandempiloten ist es ohnedies obligatorisch eine fliegerärztliche Untersuchung durchzuführen.

09. WORÜBER MAN SPRICHT:

Geschichten aus dem Leben

Geht's noch größer? Im Fly & Glide Heft, Ausgabe Jänner 2001, konnte ich folgendes entnehmen:

Geht es noch "größer"? Sage ich: wahrscheinlich nicht! Aber ich stell Euch nun die Frage:

"Geht's noch kleiner?" Mit meinen 150 Zentimetern bin ich wahrscheinlich die kleinste Pilotin der westlichen Hemisphäre. Ja es gibt noch eine Draufgabe, und zwar "Ragger Manfred" aus Oberlienz - er ist zwar keine Frau - aber mit 130 cm sicher einer der kleinsten Piloten weit und breit.

Ein Pilot würde die Lizenz verlieren: Christian Köck ist ein Gesundheitsökonom und lehrt an der Elite Universität Harvard in den USA. Er sagt, dass unsere Krankenhäuser unsichere Orte seien. Denn fast 50 % der Eingriffe sind nicht notwendig. Man muß sich mal vor Augen führen, dass die Wahrscheinlichkeit im Krankenhaus auf Grund eines Fehlers zu sterben bei ca. 1:200 bis 1:500 liegt. Im Flugzeug liegt sie aber bei 1:2 bis 3

Millionen. Jeder Pilot verliert seine Lizenz, wenn er nicht Mindestanzahl von Stunden fliegt. Im Krankenhaus kann ein Arzt eine Operation einmal im Jahr machen und das ist es – klar, das geht auf Kosten des Patienten! Diesen Aussagen ist wohl nichts mehr hinzu zu fügen.

Silvesterflug: Ein sehr wohl bekannter einheimischer Pilot nahm das Jahrtausend-Event wörtlich und machte diesen wohl einmaligen Flug. Nach einem Sonnenfinsternisflug (August letzten Jahres), der nächste ist auch erst wieder in 80 Jahren, und einem Mondfinsternisflug (Jänner diesen Jahres) flog dieser Pilot vom alten ins neue Jahrtausend.

Zugetragen hat sich das schon vor mehr als einen Jahr, also am 31. Dezember 1999 auf den 1. Jänner 2000. Auch für den Silvester 2000 auf 2001 erwartete ich wieder einen Mitternachtsflug, doch leider blieb diesmal der Himmel leer, zumindest von profilierenden Paragleiterpiloten.

Interessante Details: Wusstet ihr schon wieviele HG + PG - Lizenzen in Österreich bereits ausgestellt wurden?

HG/PG - Lizenzen: gesamt: HG ausgestellt: 6.264 – noch gültig 1.288,
PG ausgestellt: 14.123 – noch gültig 7.243,

Tandem-PG: 737, Tandem-HG: 77

Schulungsbestätigungen 2000: 1.627 (Vorjahr 1.842)

SOPI 2000: PG 745 (Vorjahr 917)

HG 25 (Vorjahr 100)

Tandem 2000: 111 (160) ÜL 2000: 143 (163)

Von Österreichs Flugschulen gibt es folgendes zu berichten: Die Flugschule Salzburg (vormals Stöllinger Christian) übernahm nun Zwilling Rudolf. Das heisst, neben der Flugschule in Wolfsberg sind dies nun die zwei einzigen noch verbliebenen Clubschulen in Österreich.

- die Flugschule Hohe Wand (Zach Wolfgang) übernahm nun "Pro Fashional"
- auch eine weitere Flugschule wurde gegründet, und zwar die Flugschule Kilb in NÖ. (Inhaber Egger)
- Vogel Christa (Sunglide) hat die Absicht, sich mit einer Flugschule am Aachensee zu etablieren.
- auch in Seefeld soll eine Umstrukturierung (Clubschule) stattfinden. Hier soll sich ein holländisches Unternehmen einkaufen - Steger Ernst hat auf jeden Fall den Betrieb bereits eingestellt.

Auswärtige Flugschulen und Reiseanbieter: Weiters möchte ich nochmals in Erinnerung rufen und darauf hinweisen, dass jede gewerbliche Ausbildung - dazu gehören auch Thermik, Streckenflugkurse und Sicherheitstrainings in Österreich nur im zugelassenen Gelände und mit einer Österr. Ausbildungsbewilligung durchgeführt werden darf. Deshalb sind feste Kooperationsvereinbarungen mit den in Österr. ansässigen Flugschulen zu schliessen. Interessant ist auch fest zu stellen die reihenweise Ankündigungen von Lehrgängen und Reisen nach Österreich, ohne bis jetzt noch Kontakt mit den Flugschulen vor Ort aufgenommen zu haben. Bei dieser Gelegenheit möchte ich auch auf den steuerrechtlichen Aspekte der EU verweisen, wonach Dienstleistungen dort versteuert werden müssen, wo sie erbracht werden.

In gleicher Weise möchte ich auf die gewerblichen Tandemflüge aufmerksam machen, die sicher nicht unter die Duldung von Selbstkostenflügen fallen. Hier wird heuer rigoros vorgegangen - Mindeststrafen nach dem LFG sind ATS 50.000,--. Eine Novelle zum LFG ist dazu für Anfang Juni geplant. Bei der Flut von "gewerblichen" Angeboten im Internet und in verschiedensten deutschen Werbemedien, ist es notwendig auf die diesbezüglichen Österr. Bestimmungen aufmerksam zu machen, nicht zu letzt um dabei nicht den Flugsport in einen schlechten Ruf zu bringen.

Auswirkungen der Maul und Klauenseuche in England: Ein Schreiben, welches mir zugespielt wurde, zur Kenntnisnahme speziell für England Urlauber: Hello all, Please would you make your members aware that any visitors to the UK should take notice of the current restrictions due to the Foot & Mouth crisis and should be advised not to attempt to fly. Please check the BHPA website for updates and information. www.bhpa.co.uk

Thank you. Regards Harriet Pottinger Chairman, BHPA harriet@eclipse.co.uk 01823 601202

Aero: Am 25. April öffnet die Aero in Friedrichshafen wieder ihre Pforten. Es wird diesmal die letzte Messe für den Flugsport am alten Messegelände sein. Hier handelt es sich immerhin um die zweitgrößte Flugsportmesse des deutschen Sprachraumes und ist geprägt von der Tatsache, dass wirklich alle Flugsportarten daran teilnehmen. Durch Säbelrasseln und Machtkämpfen ausgesetzt, hat sich der größte Teil der Drachen & Paragleiterszene von dieser Ausstellung aber abgesetzt und nimmt statt dessen an der "Free Flight" in Garmisch teil.

So hat vor allem aber der UL - Bereich in den letzten Jahren extrem stark zugenommen, was zur Folge hatte, dass auch ein Umdenken bei mir eingesetzt hat. So wurde dahingehend Rechnung getragen, dass mit der Vorstellung von motorisierten fußstarfähigen Hänge & Paragleitern das Angebot erweitert wurde. So wird auch in diesem Jahr wieder unser System "Nagl" einem breiten Publikum vorgestellt. Ein Bericht darüber erfolgt in der Juni Ausgabe der Vierteljährlich erscheinenden Flash News. Wer die Absicht selbst die Messe mal zu besuchen, findet mich in der Halle 2 auf Stand Nummer 213

10. KLATSCH UND TRATSCH AM LANDEPLATZ:

Wußtet Ihr schon, daß

- die Flugschule in Kössen sich von der Grundschulausbildung zurück zieht und sich nun mehr der SOPI und Fortgeschrittenen Ausbildung zuwendet. Da werden einige Schulen in Österr. mit neuen Schülern rechnen können.
- auch in Greifenburg eine Flugschule etabliert werden soll, Holzmüller Walter beabsichtigt hier einsteigen um die Sicherheitskurse eigenständig dann durchführen zu können.
- in der Zeitschrift "Tiroler Wirtschaft" eine Schlagzeile auffiel? **"Risiko ist Mangelware"** im Bild konnte man einen startenden Drachenflieger erkennen. Solch einen Zusammenhang herzustellen, ist mehr als bedenklich.
- nun neben Impuls "Eibl" Drachenbau sich nun auch Steffl Georg "Drachenflugschule Chiemsee" in den Ruhestand zurückziehen will? Die Betriebe werden verpachtet bzw. nur mehr Checks durchgeführt.
- das "Flying Saumandl Springen", welches alljährlich am Silvesterabend in Debant stattfindet, von einem Paragleiterpiloten gewonnen wurde? Phillip J. erreichte mit ganzen 24 Meter die höchste Weite und wurde Sieger.
- es immer noch Piloten gibt, die auf einen "Blue Angel" (Bucher Andre) fliegen? Gesehen wurde dieser Flug am 11. Jänner in Ainet.
- sich als Rettungsschnur bei eventuell sich zutragenden Baumlandungen "Zahnseide" bewährt hat? Die gibt es überall zu kaufen - hat über 40 Meter Länge und ist vor allem stark genug, ein Seil hochzuziehen.
- heuer erstmalig das alljährliche "Bassano Meeting" nicht stattfinden wird? Grund: interne Differenzen und Abnützungserscheinungen?
- nun die Ära der "Tornado Flieger" in Virgen endgültig der Vergangenheit angehört? Lange hat es wohl gedauert, doch bei einer richtigen Eintauschpolitik fällt das Umsteigen auf Neuschirme "Airea" scheinbar viel leichter.
- die Lienzer "Grünen" sich mehr als entschieden gegen den Motorisierten Flugsport aussprechen? Dafür nehmen sie sogar wirtschaftliche Einbußen in Kauf. (Ehre wem Ehre gebührt)
- der frühere Paragleiter Trainer von Österreich (Brunn Herbert) in Brasilien einen Ausleiner hatte? Es hat ihm dabei die ganze rechte Seite ausgerissen.
- nun auch der Flugsport zu Restitutionszahlungen herangezogen wird? Somit kommt unsereiner zum Handkuss für Verbrechen, welche Politiker (sprich Verursacher) nach Ende des Krieges nicht in der Lage waren zu lösen.
- jetzt ab sofort alle Nova Schirme mit Vollschutzgarantie ausgeliefert werden? 36 Monate auf Material und 12 Monate kostenlose Reparatur bei selbstverschuldetem Schaden. Nähere Infos bei jedem Nova Point !
- folgende Aussage auffiel. Ich will maximale Sicherheit zu einen maximalen Preis - frei nach dem Motto das Beste ist gerade gut genug - dieser Aussage ist nichts mehr hinzu zu fügen.
- Kollnig Michael am Samstag den 24. März den Wind einfach gesagt stark unterschätzte. Das hatte zur Folge dass es dann sprichwörtlich in die Büsche abging - Fazit - Glück muß man haben?

11. TERMINE & EREIGNISSE: Veranstaltungen

Free Flight 2000 (Para & Delta)

06. bis 08. April 2001 Garmisch Partenkirchen

Sicherheits Training (Para)

24. Juni Millstättersee

Fly - Fun - Techno (Para & Delta)

28. und 29. Juli Lienz / Postleite

Aero (Flugsport Messe)

26. bis 29. April Friedrichshafen

Gleitschirm und Gurt Festival (Para)

9 bis 21 April Sillian

UL - Treffen (Para & Delta)

14 bis 17. Juni Freistadt

12. EINFACH ZUM NACHDENKEN:

Geschichten aus dem Leben!

"Martin 6": Spektakulärer Rettungseinsatz für den Rettungshubschrauber Martin 6, er verabschiedete sich am Silvestertag mit dem erfahrenen Piloten Fischer Hans. Nun zu den Details:

Bei böigen Wind und Dunkelheit flog Fischer einen Arzt und Bergretter zur "Adlersruhe". „ Ich musste auf den Zentimeter genau fliegen, um den HUBI zu halten“, erzählt Fischer.

Wie man so etwas macht? "Das spürt man im Hosenboden." Diesen Aussagen ist wohl nichts mehr hinzuzufügen wenn man bedenkt dass der HUBI weder für Blindflug ausgerüstet ist bzw. die Piloten keine IFR - Berechtigung besitzen, bleibt doch ein unguoter Beigeschmack übrig. Handelt es sich hier etwa gar um "wild gewordene Cowboys" der Lüfte, die tun, was sie wollen? Oder schießen etwa gar die Pressefritzen weit über das Ziel hinaus, indem sie mehr schreiben und hinein interpretieren, als sich schlussendlich tatsächlich ereignet hat!

Zu lesen gab es das alles in der Kleinen Zeitung vom 2. Jänner dieses Jahres.

Flugplatz Nikolsdorf: Die Zeit läuft unbarmherzig, denn am 31. Dezember dieses Jahres soll (muß) der Flugplatz Nikolsdorf geräumt sein. So will es zumindest der Besitzer, welcher sich auf ein OGH - Urteil beruft. Die verschiedensten Gerüchte machen zwischenzeitlich die Runde - doch von den Verantwortlichen ist darüber leider nichts in Erfahrung zu bringen, wenn mal einer nachhakt. Nur nicht die laufenden Verhandlungen gefährden, so die spärlichen Aussagen, welche überkommen.

Folgendes war zu eruieren: Der Grundeigentümer (Besitzer) hat scheinbar verlauten lassen, dass das Abtragen der Hangars nunmehr gar nicht mehr nötig wäre, ebenso der Start und der Landepiste.

Es wäre nun nur mehr notwendig, die Kosten für die Entsorgung bzw. den Rückbau zu bezahlen. Handelt es sich etwa gar um die berühmte Bauernschleue - der Besitzer lässt sich das alles in "Cash" ausbezahlen, wartet dann ganz einfach bis der Vertrag abgelaufen ist und verpachtet dann anschließend den Flugplatz zu seinen Bedingungen gleich wieder weiter.

Wir werden sehen, was die Zeit bringen wird und ob es schlussendlich wirklich zu einem vernichtenden Dolchstoß für den Flugsport in Osttirol kommen wird.

Du weißt ja ... ~~no love, no work, no money, no future~~
but time to fly!

13. SICHERHEITS - MITTEILUNGEN:

Rettungsschirm: Freitag, 05. Jänner 2001, bekam ich einen Anruf: "Mein SOPI wäre zu verlängern. Was brauche ich alles dazu?" Antwort: Sopi, Flugbuch, Versicherungsnachweis, gültigen Check am Gerät, Überprüfungsflug etc.

Wie bei jeder Verlängerung werden die Piloten dazu "genötigt" am Simulator den Rettungsschirm zu ziehen um sicher zu sein, dass eine sichere Öffnung gewährleistet ist.

Auch bei diesem Piloten wurde am Bodensimulator so vorgegangen, als der Hängegleiterpilot die Liegendposition eingenommen hat, kam die Aufforderung meinerseits: "Nun ziehe wie gewohnt die Rettung aus dem Außencontainer." Doch all die Kraftanstrengung nützte nichts, der Pilot hatte keine Chance den Schirm aus dem Außencontainer zu ziehen, geschweige denn wegzuwerfen. (Zeugen waren anwesend)

Verblüfft, um nicht zu sagen wie ein Schauer fuhr es dem Piloten hoch - das gibt es doch nicht, er hatte keine Chance - nicht zu auszudenken, wenn das in einer Notsituation passiert wäre. Wie weiters zu erfahren war, hat der Pilot Gurtzeug und Rettung von einer renommierten Hängegleiter Firma erworben. Dort wurde auch von einem Fachmann der Rettungsschirm eingebaut, was aber nicht gemacht wurde ist die sogenannte Kompatibilitätsprüfung.

Bei jedem Einbau eines Rettungsgerätes in ein Gurtzeug (egal ob bei Para- oder Hängegleiter) muß das Rettungsgerät simultan gezogen werden.

Hier wurde dies ganz klar vom Verkäufer der Ausrüstung verabsäumt bzw. einfach vergessen - aber auch dem Piloten selbst trifft eine Teilschuld zu. Denn über mehr als drei Jahre sind seit dem Erwerb vergangen und der Pilot hat nie ernsthaft versucht die Rettung zu öffnen. Um das Problem zu beheben, wurde ein 4 Blatt Container, welcher mit einer 2er Splintsicherung zu öffnen ist, montiert und, siehe da, es funktionierte! Daher der eindringliche Aufruf an alle: unbedingt bei Einbau eines Rettungsgerätes eine Kompatibilitätsprüfung durchzuführen.

Desweiteren sollten keine Klettverschlüsse als Sicherung verwendet werden. Und noch was - unbedingt jedes Jahr die Rettung am Flug Simulator ziehen - gefahrlos und wirklichkeitsgetreu - bzw. auch an einem Sicherheitstraining teilnehmen. Zumindest gilt diese letztere Empfehlung für unsere Paragleiterpiloten.

P.S.: Beim Gurtzeug handelt es sich um das Drachenfliegergurtzeug der Marke "Zipperman 3" mit Front Container (ohne DHV - Gütesiegel) da noch mehrere dieser Gurtzeuge im Einsatz sind. ist dringend Handlungsbedarf gegeben.

Sturzhelme müssen ECE entsprechen: Ab 1. Jänner 2001 dürfen nur mehr Helme verwendet werden, wenn sie der ECE - Regelung Nr. 22.04 entsprechen. Das heißt, die Genehmigungsnummer, welche neben dem ECE - Genehmigungszeichen und der Landeskennzahl (z.B. E 3) angebracht ist, muss mit den Ziffern 04 beginnen. Sturzhelme, deren Genehmigungsnummer mit den Ziffern 03 beginnt, dürfen nicht mehr zum Verkauf angeboten werden.

SUP - AIR - Gurtzeug: Am Donnerstag, den 8. März, landete Brunner Werner, sichtlich gezeichnet vom letzten Flug. Was war geschehen? Während des abspiralens kam es plötzlich zu einem unerklärlichen Ruck im Gurtzeug. Nach erfolgter Landung hielt der Pilot Ausschau und musste feststellen, dass das Gurtband, mit welcher man die Vor- bzw. Rückenlage justiert wird, gerissen war. Nach näherer Untersuchung des gegenüberliegenden Gurtbandes konnte man sofort erkennen, dass an der Stelle, wo der Pressdruck der Justierklemme am Gurtband ansetzte, bereits stark in Mitleidenschaft gezogen war - sprich die Festigkeit des Bandes entschieden geschwächt war. Deshalb der Aufruf an alle Piloten, welche am Gurtzeug solche Metall Pressklemmen verwenden: unbedingt immer wieder die Struktur des Bandes kontrollieren. Wie heißt es so schön? „Der Teufel schläft nie“
Dann ist auch aufgefallen dass bei der Unterbringung des Wassertanks (10 Liter = 10 kg) am Boden des Gurtzeuges Nähte aufgehen bzw. der Stoff schon ausreisen beginnt. Beim abspiralieren oder extremen Flugmanöver kommt es zu starken Belastungen am Gurtstoff und damit bedingt zu Beschädigungen etc. Abhilfe kann man damit schaffen in dem der Tank direkt an die tragenden Gurtbänder oder auch an die Karabiner befestigt wird um die Last dort auf zu nehmen..

Gurtzeug X - citing: Beim Paragleiter Gurtzeug X - citing von der Firma High Adventure hat eine fehlerhafte, scharfkantige Gurtschnalle das durchlaufende Gurtband stark beschädigt. Die kann im ungünstigsten Fall zu einer Durchtrennung des Gurtbandes und somit zum Festigkeitsverlust des Gurtzeugverbundes führen. Die Überprüfung und die Instandsetzung oder der Austausch defekter Gurtschnallen ist vom Hersteller des Gurtzeuges oder dessen Vertriebspartner durch zu führen. (Charly Produkte , Am Osterösch 3 D - 87637 Seeg)

Spruch des Monats: Zum Erfolg gibt es keinen Lift, man muss schon die Treppe dazu benutzen!

Was wäre die Fliegerwelt ohne "Flash News"?

Da gibt es die Informationen, wie immer ohne "Wenn und Aber". Wir zeigen auf, weisen hin, verändern und bewegen etwas!

Ciao - Euer Bruno

Die "Flash News" sind auch über das Internet abrufbar! Klick dazu einfach auf:

www.girstmair.com dann Link zu "Flash News" und gewünschte Ausgabe wählen!

und Du hast die aktuellsten und neuesten Informationen alle 3 Monate neu aus der heimischen Fliegerszene.
Hast Du noch übrige Zeit, dann besuche mal die Internetseite: www.messe-fn.de

Die mutigen, jungen coolen Flieger:

Die ultimativen coolen Sturmflieger sie sind schon wieder unterwegs und dabei hat die heurige Saison noch gar nicht einmal richtig begonnen. Dieses Thema wurde schon mehr als ergiebig aufgearbeitet bzw. habe ich darüber schon in einigen der früheren Ausgaben mehr als ausführlich darüber geschrieben.

So z.B. starteten z.B. am 18. Feber gleich mehrere Paragleiter Piloten vom Startplatz St. Mandl. Der Wetterbericht meldete bereits stürmischen Nordwind und trotzdem oder besser gesagt genau deswegen starten sie "die sogenannten Selbstmörder mit Anlauf" denn genau jetzt ist nämlich der Zeitpunkt da wo sich dann die Spreu vom Weizen trennt! Wie hoch auch immer jeder einzelne seine Latte legt, solche Unfälle schaden der Delta und Para Szene ungemein und wertvolle Aufbauarbeit die andere unentwegt leisten werden mit solchen Harakiri Aktionen Einzelner Unverbesserlicher immer wieder von neuen kaputt gemacht.

Dazu der passende Spruch entnommen aus dem letzten DHV - Info - könnte von mir stammen?

Lieber cool! eingebombt als uncool mit dem Lift runter gefahren. Außerdem gilt es, Arbeitsplätze bei Bergrettung und Unfall Chirurgie bzw. Organspender zu sichern.

Und selbst als Leiche ist man dann noch cool!