

Flash News:

Nr. 94

... lesen macht süchtig!!!

Ausgabe 2
Juni 2001

Fliegerärzte: Dr. Lahoda (Zell am See) 06542 / 67251
Dr. Bachmann (Kolbnitz) 04783 / 2375

Nächster Erscheinungstermin: 19. Sept. 2001

Urheberrecht: Girstmair Bruno

Österr. Aero Club: Tel. ++ 43 0 1 - 718 72 97
Blatt Gasse 6 A - 1030 Wien

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

- 00. In eigener Sache
- 01. Unfälle im letzten Quartal
- 02. Lienzer Bergbahnen
- 03. Aero
- 04. Flugschule befürchtet den Absturz
- 05. Probleme mit Flexiblen
- 06. Flying Mania

- 07. 2 - Jahres Check
- 08. Luftdurchlässigkeit
- 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: 0 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

Das Wetter, daß du jeden Tag in dir selber machst, ist wichtiger als das Wetter von draußen?

00. IN EIGENER SACHE: James Bond: „man lebt nur zweimal“

Für das Wochenende 24 bis 27. Mai 2001 war ein Ausflug nach Ostrava in der Tschechischen Republik anberaumt. Denn schon über einen längeren Zeitraum bestehen intensive Kontakte mit Fliegerkollegen aus diesem Raum. Ein grosses UL - Treffen mit Fallschirmspringen und einem tollen Rahmenprogramm ließ die Entscheidung leichter fallen, dazu ein verlängertes Wochenende - immerhin sind es um die 800 km Autofahrt für eine Strecke.

Donnerstag erfolgte die Anreise über Wien, Drasenhofen, Ölmütz, Ostrava mit dabei, Pepi, Daniel, Armin und meine Wenigkeit. Vladimir hieß uns recht herzlich Willkommen und brachte uns gleich in einen idyllisch gelegenen Schloß unter. Freitag war Treffpunkt Landeplatz, dann hieß es erstmals 500 Höhenmeter Aufstieg zu bewältigen für uns zumindest ohne Gepäck. Daniel lernte dabei das Schwitzen kennen; er trug gleich die Ausrüstung mit hoch.

Doch wir wurden belohnt mit stundenlangem Fliegen auf Basishöhe und einem Panorama bzw. Rundblick, der uns Bergflieger andächtig werden ließ.

Das Rahmenprogramm ließ keine Wünsche offen und die tschechische Gastfreundschaft war überwältigend. Exzellente Küche, ebenso die Unterbringung und aufgrund einer persönlichen Empfehlung wurde auch vor Nachtclubs nicht Halt gemacht.

Am Samstag wieder wolkenloses Wetter, diesmal trafen wir uns am Flugplatz in Frydland. Fallschirmspringen war angesagt und eine UL - Demo, woran über 50 Teilnehmer anwesend waren.

Schon früh begann ich mit dem Aufbau meines Drachen, nach der Startfreigabe durch den verantwortlichen Leiter hob ich gegen 10 Uhr 30 ab. Ideale Verhältnisse, schwacher Wind, 2/8 Bewölkung ließ einen tollen Rundflug erwarten. Doch schon nach ca. 30 Sekunden Flugdauer verlor ich das Bewusstsein und kam erst nach dem Aufprall wieder zu mir. Kreislaufkollaps hieß die Diagnose. Der Drache wurde dadurch zu langsam und kippte über die rechte Fläche seitlich senkrecht nach unten weg, (Videoaufzeichnung). Anschließend drehte sich der Drache auf den Rücken (negativ), dabei brach das rechte Seitenrohr und ging dabei in eine Drehbewegung über, dann erfolgte auch schon der Aufprall am

Boden. (Wunder Nummer Eins – Absturz überlebt) Dieser Vorfall ereignete sich in einer Höhe von ca. 60 bis 70 Metern, ca. 300 Meter vom Aufbaugelände (Flugplatz) entfernt.

Nach der Erstversorgung wurde ich mit dem Rettungswagen in das Krankenhaus nach Ostrava gebracht, wo sogleich der Oberschenkelbruch behandelt wurde. Weitere Diagnose nach einer Computertomografie: mehrere Brüche von Lenden und Brustwirbel, Gehirnprellung und schwere Hämatome am ganzen Körper etc.

Dank Mitgliedschaft beim ADAC (Superschutzbrief) wurde ich dann Anfang Juni mittels Ambulanzjet von Ostrava nach Innsbruck überstellt. Dort wurde ich in zwei Operationen wieder hergestellt (Wunder Nummer Zwei – kein Querschnitt). Der Heilungsprozeß ging überdurchschnittlich schnell voran, sodass ich bereits am 29. Juni das Krankenhaus in Innsbruck verlassen konnte (habe).

Am Montag, den 2. Juli, konnte ich bereits am Landeplatz mit den ersten Einweisungen beginnen, die blasse Farbe und 10 bis 12 kg Gewichtsverlust, ein humpelnder Gang mit Krücken ließen einen Außenstehenden noch erkennen – bzw. errahnen - hier muss was passiert sein. Fazit: Ob ein Wunder oder viel Glück, Bestimmung oder Fügung wie auch immer es man auch nennen will oder kann – Danke - Ein Dank ergeht auch allen für die Persönlichen und schriftlichen entgegen gebrachten Genesungswünsche.

01. UNFÄLLE & STÖRUNGEN: Im letzten Quartal :

Sillian: Am 15. April gab es gleich zwei Unfälle. Trotz stürmischen Nordwestwindes starteten zu diesem Zeitpunkt viele Piloten vom Startplatz am Stalpen. Dabei drehte ein Pilot negativ weg und ein weiterer Pilot (Fluglehrer) musste sogar die Rettung betätigen und damit absteigen. Beide Piloten blieben dabei unverletzt.

Oberdrauburg: Am 24. April musste ein Paragleiter bei Oberdrauburg an der Stromleitung den Rettungsschirm werfen, nachdem er einen massiven Klapper, mit Gegenklapper, Negativdrehung und schließlich die Leinen vertwistet hatte werfen müssen. Er landete in ca. 1500 m Seehöhe, in einer kleinen Lichtung mitten im Wald, mehr oder weniger sanft im Schnee. Über Handy verständigte er sofort nach seiner ungewollten Landung bei der internationalen Notrufnummer, dass ihm nichts passiert sei, und dass die Rettungskette nicht anzulaufen brauche, da auch andere Flieger diesen Vorfall gesehen hatten.

Nach einer halben Stunde Fußmarsch über einen Forstweg, kam er zu einem Bauernhof, wo ihm der Bauer auf ein Bier einlud und anschließend nach Oberdrauburg brachte. Der Pilot flog einen 1er Schirm (Atlas von Edel). An diesem Tag herrschte relativ starker Nordwind und es war dementsprechend turbulent.

Der Pilot erzählte, dass er nach dem ersten Klapper zu spät reagiert hatte, da er glaubte, ein 1er Schirm müsse sich von einem solchen Klapper selbst wieder stabilisieren. Am nächsten Tag flog er wieder, aber aktiver als bisher.

Lienz: Am Sonntag, den 29. April, startete Oberlechner Stefan mit seinem Hängegleiter vom Startplatz Ebnerfeld zu einem Flug. Nach Erreichens einer Startüberhöhung wollte der Pilot einen Tiefflug (Showeinlage) über dem Startplatz durchführen, dabei unterschätzte der Pilot den Wind und die hohe Eigengeschwindigkeit und konnte somit den Drachen nicht mehr kontrolliert vom Hang wegsteuern und crashte am Startplatz in den Zaun an der vorbeiführenden Faschingalmstrasse. Der Pilot hatte dabei viel Glück und blieb bis auf ein paar Blessuren völlig unverletzt.

Greifenburg: Ende März hatte Dorfer Siegfried bei einem Start mit seinem Starrflügel viel Glück. In der Startphase bemerkte der Pilot, dass er nicht eingehängt war, ließ dazu geistesgegenwärtig das Gerät aus und konnte somit das Schlimmste verhindern. Der Pilot blieb dabei unverletzt, der Schaden geht dabei an die 30 Millionen.

Greifenburg: Am Mittwoch, den 02. Mai, startete ein Drachenflieger aus Hamburg mit seinem Starrflügel Extacy vom Startplatz auf der Embergeralm. Dabei streifte der Pilot in der Startphase mit dem rechten Flügel den Boden, drehte in den Hang ein und schlug seitlich mit dem Körper am Boden auf. Dabei erlitt der Pilot einen Beckenbruch. Nach der Erstversorgung durch das Rote Kreuz Spittal wurde der Pilot mit dem Heli in das BKH- Lienz gebracht. Fast zur selben Zeit flog ein Paragleiter, welcher die Thermik zu nahe am Hang suchte, kurz unterhalb des Startplatzes in einen Baum. Er blieb unverletzt, und Freunde halfen ihm bei der Bergung des Gleitschirmes.

Virgen: Anfang Juni erwarben einige Virger Piloten neue Paragleiter der Marke Airera Rebel. Nach einem ersten Probeflug musste Trojer Mario die mitgeführte Rettung betätigen. Ein weiterer Pilot musste anschließend ebenfalls mit dem Rettungsschirm absteigen. Beide Piloten blieben dabei unverletzt. Wie zu vernehmen war, sollte es sich um eine Fehltrimmung der neu ausgelieferten Schirme handeln. Siehe dazu Bericht „Sicherheits Mitteilungen“

Greifenburg: Am Samstag, den 23. Juni, kam es oberhalb des Startplatzes auf der Embergeralm zu einem Zusammenstoß zwischen dem 45jährigen Paragleiterpiloten Carsten E. und dem 44jährigen Hängegleiterpiloten Hans Joachim R. Aus bis dato nicht nachvollziehbaren Gründen kam es zu einer Kollision der beiden Fluggeräte in der Luft. Beide Piloten stürzten in unwegsames Gelände. Für Carsten E. kam jede Hilfe zu spät, der Hängegleiterpilot wurde mit schweren Verletzungen in das LKH – Klagenfurt gebracht.

Abfaltersbach: Am Sonntag, den 24. Juni, machte ein Pilot aus Polen einem Gleitschirmflug. Der Pilot wurde von einer plötzlich auftretenden Böe erfasst und stürzte aus 25 Metern zu Boden. Der Pilot wurde in das BKH - Lienz eingeliefert.

Obertilliach: Am 28. Juni startete ein 42jähriger Amerikaner vom Startplatz „Golzentipp“ Nach 20 Minuten Flugzeit geriet der Pilot in Turbulenzen. Dabei kollabierte ein Teil seines Schirmes und er konnte diesen nicht mehr stabilisieren. Der Pilot (Geistlicher) stürzte dabei in ein steiles Gelände und verletzte sich dabei schwer. Er wurde in das BKH – Lienz eingeliefert.

02. LIENZER BERGBAHNEN: Osttirol Werbung ?

Osttirol Card: Es ist einfach nicht zu glauben! Trotz mehrmaligen Aufzeigens und Hinweisens was bereits im letzten Jahr erfolgt ist, gibt es auch heuer wieder kein einlenken bzw. ein Zugeständnis diesen untragbaren Zustand zu ändern. Auch im diesen Jahr gibt es sie zum zweiten Mal wieder: die "Osttirol Card" um AS 380.-. Um die Verkaufszahlen in die Höhe schnellen zu lassen, haben sich die "Mannen" wieder ganz was besonderes einfallen lassen. Der Lapsus schlechthin ist, dass die Benützung der Seilbahn nur einmal am Tag erlaubt ist und dazu ohne die Mitnahme eines Sportgerätes! Hier handelt es sich um eine klare Diskriminierung unseres Flugsportes bzw. anderer Sportarten, welche die Seilbahn dazu in Anspruch nehmen wollen. Welche Amateure im Tourismusverband bzw. in der Osttirol Werbung aber auch bei der LBB am Werk sind, zeigt klar diese ungute Vorgangsweise auf. Und das ist beileibe nicht nur die einzige, wie die Vergangenheit mehr als deutlich gezeigt hat.

Hier fällt einem wohl nichts mehr dazu ein. Die verantwortlichen "Macher" Trojer (LBB) und Theurl (Ostt. Werbung) schieben den Ball hin und her und geben sich smart wie immer.

Die unendliche Geschichte Drachentransport auf der EUB und auf dem Vierersessellift ist mehr als nur ausgereizt worden - hier versteckt man sich hinter rechtsgültigen Bescheiden und der Tatsache, dass man scheinbar (vorerst) nur auf der Stelle tretet. (Glaubt mir: es wird die Zeit noch kommen, wo Hängegleiter transportiert werden.)

Die Fronten sind wie bereits in der Vergangenheit mehr als klar abgesteckt. Ein aufeinander Zugehen ist zwar physich möglich, nicht aber in der Sache selbst. Das stimmt einen zwar mehr als traurig und hinterlässt daher mehr als nur einen fahlen Beigeschmack, aber so ist eben die Realität - „hart und ungerecht“

Heuer läuft erstmals über die Sommersaison (nur Juli und August) auch die Bergbahn in Sillian wieder, das hat sich aber Liftkaiser Schultz dementsprechend teuer zahlen lassen. Die Gemeinden mussten Ausfallshaftungen in der Höhe von AS 50.000.- und der Verband mit AS 100.000.- übernehmen. Aber wie hat ein deutscher Pilot so schön sagte:“ Besser die Steuergelder fließen in die Bergbahnen, als in andere dubiose Kanäle!“ Mag zwar vordergründig stimmen, aber diese unqualifizierten Vorgangsweisen, sprich Fehlentscheidungen, sind dennoch entschieden zu verurteilen.

P.S.: Dazu ein Schreiben von der „Venetbahn“ aus Zams in Tirol. Bergbahninfo – Kostenloser Transport der Fluggeräte – Hängegleiter volle Länge – Kostenlose Talfahrt, dazu noch einen Gratis-Gutschein.

03. AERO: In der Luftfahrt geht es aufwärts ...

Aero: Am Donnerstag, den 26. April, öffneten sich zum letzten Mal die Tore zur Aero 2001 im alten Messgelände. Insgesamt nahmen 480 Firmen an der Ausstellung teil, und die kamen aus 28 Ländern, so der Pressebericht. Mit einer Besucherfrequenz von über 49.000 Besuchern war die Entscheidung für mich genau richtig hier mit dabei zu sein. Aus der Para- & Deltaszene sah man noch die Fa. Flight Design, die Flugschule Westallgäu, Flight Pool etc.

Nach Angaben der Messeleitung waren die Aussteller, die Geschäftsreise - Jets Segel und der UL - Bereich wieder sehr dominierend. Die Bundeswehr, welche am Freigelände (unsere Luftwaffe) untergebracht war, ist wahrscheinlich der größte der teilnehmenden Aussteller. Die Jungs betreiben schon seit ihrer Gründung eine Imagepflege ohne Ende und Kosten werden dazu keine gescheut, auf alle Fälle ist der ausgestellte Tornado (Originalgröße) ein richtiger Publikumsmagnet.

Die Airshow am Wochenende zog erneut viele Flugbegeisterte an. Der Flughafen meldete insgesamt 2.200 Flugbewegungen an nur vier Messetagen.

Nach wie vor stellt sich die Frage „Warum wird die "Free Flight" hier nicht mit der "Aero" integriert?"

Wie aus Insiderberichten zu entnehmen war, soll die nächste „Free Flight“ nicht mehr in Garmisch stattfinden, sondern nur mehr einmal und, das ist neu, in Zukunft nur einmal in Kempten (Allgäu).

Im zweiten darauf folgenden Jahr dann soll sich die Szene auf der "Aero" in Friedrichshafen einfinden. Diese Vorgangsweise wäre sicher der richtige Schritt in die richtige Richtung.

04. FLUGSCHULE BEFÜRCHTET ABSTURZ:

Wenn die Marktgemeinde Heinrich Schultz weiteren Grund für Parkplätze umwidmet, droht der Flugschule "Blue Sky" das Aus.

SILLIAN. "Wenn wir den Landeplatz verlieren, müssen wir uns wohl um einen anderen Standort in Osttirol umsehen", gibt Susanne Weiler von der Sillianer Flugschule "Blue Sky" zerknirscht zu. Weiler spekuliert mit einem Wechsel nach Lienz: "Uns liegt ein Angebot von Bürgermeisterin Helga Machne vor, die uns sofort aufnehmen würde."

Seit 1995 betreibt Stefan Zorn die Flugschule Sillian und freut sich über laufenden Zuwächse. "Die Paragleiter und Drachenflieger kommen das ganze Jahr über und bringen der Region jährlich fast 15.000 Nächtigungen", berichtet Weiler. Damit könnte im Herbst aber Schluss sein. Denn der Zillertaler Liftkaiser Heinrich Schultz, Eigentümer des Sporthotels und der Hochpustertaler Bergbahnen, plant einen großzügigen Hotelausbau und braucht zusätzliche Autoabstellplätze.

BM Erwin Schiffmann (Sillian) bestätigt, dass Schultz vor wenigen Tagen einen Umwidmungsantrag eingereicht hat: "Die Parkplätze sollen im Bereich des derzeitigen Landeplatzes an der Bundesstraße entstehen."

Die Entscheidung über den Weiterbestand der Flugschule liegt also in den Händen der Gemeinde. "Wir werden es uns nicht leicht machen und über den Umwidmungsantrag ernsthaft nachdenken", kündigt BM Schiffmann an, „es ist auch noch unklar, ob es uns gelingt, die Parkplätze in das Raumordnungskonzept einzubringen."

"Die Planungsarbeiten für die 100 zusätzlichen Betten und ein Hallenbad sind abgeschlossen. Es ist aber noch nicht sicher, ob Schultz im Herbst mit der Hotelerweiterung beginnt", teilt Sporthotel- und Bergbahngeschäftsführer Uli Walder mit. "Fest steht nur, dass wir im Winter im Bereich der Talstation zu wenig Parkplätze anbieten können."

Nicht ganz so dramatisch sieht Grundbesitzer Josef Leiter die Situation für die Paragleiter: "Schultz will nur 5000 Quadratmeter pachten. Die Flugschule wird doch auch mit 10.000 Quadratmeter Landefläche ihr Auslangen finden können." Der Bericht wurde entnommen der Tiroler Tageszeitung Ausgabe Freitag 20. Juli 2001

05. PROBLEME MIT FLEXIBLEN: Starrflügel contra Flexibel

Exxtacy: In letzter Zeit wurde ich von einem, mir nicht alltäglichem Problem konfrontiert, welches ich nun versuche ein wenig zumindest aufzuarbeiten. Viele Piloten, die nun seit 2 oder 3 Jahren Exxtacy fliegen, haben beim Versuch, wieder einen regulären flexiblen Hängegleiter (Gewichtsverlagerung) zu fliegen, arge Probleme bekommen. Hier nun eine Analyse von unserem "Doppler Ernst":

Über das Umsteigen von flexiblen Drachen auf Starrflügler ist bereits eine Menge geschrieben worden. Jetzt gibt es die Starren schon eine ganze Weile in unserer Textilflügelwelt und es wird Zeit, auch einmal über den Umstieg vom Starrflügler auf den flexiblen Drachen zu berichten - wesentliche Gründe für einen Umstieg in diese Richtung gibt es tatsächlich - weiter unten mehr dazu.

... Seil straff... Start... das Seil zieht an und ich sprinte deutlich länger, als ich es zunächst erwartet hatte. Geschwindigkeit ist Sicherheit - deshalb gleich noch ein paar Schritte mehr gemacht und den Steuerbügel unten gehalten. Mein alter Vega MX-II Hochleister hebt mit einem überraschend deutlich vernehmbaren Rauschen ab, zum ersten Ritt nach langer Zeit...

Heute ist ein sonniger und ruhiger Herbsttag im Dezember 2000 und es sind auch noch reichlich thermikbremsende Cirren am Himmel. Der Wind weht mit gemütlichen 5 - 10 km/h und steht dabei etwas von rechts auf unserem Windenschleppgelände Siegritz.

Also im Prinzip alles im grünen Bereich - sollte man zumindest denken.

Was dann kommt, ist eine Mischung aus Erstaunen, Unglauben, Lachnummer und nicht zuletzt Respekt und etwas Angstgefühl: Der Vogel fliegt einfach nicht gerade aus, er will immer in eine Richtung davonkurven, egal in welche Richtung, nur eben nicht in Richtung Winde! Ich steuere dagegen. Meine Steuerintensität ist jedoch die eines Exxtacy-Piloten, und damit für meinen Flexiblen zu gering - das denke ich mir bei jedem meiner viel zu schwachen Steuerausschlägen und lange gleich deutlich kräftiger hin. Mist, das war jetzt wieder zu viel, und schon giert der Vogel wieder in die andere Richtung. Eine lehrbuchmäßige Aufschaukelpartie das ganze. Brrrrrrrrr, ruhig Brauner; das Umklinken klappt gut, wenigstens die Klinke funktioniert exakt genauso wie immer.

Der Windenfahrer legt jetzt noch ein paar Kilo Zugkraft zu und ich habe deutlich Mühe, gleichzeitig den enormen Bügeldruck zu bändigen und den Drachen in der Spur zu halten. Die minimale Seitenwindkomponente von rechts schiebt den Drachen wie im zähem Sirup nach links und irgendwie habe ich das Gefühl, als hätte ich links ein paar Segellatten vergessen (hab' ich natürlich nicht)!

Dann lässt der Zug am Seil schlagartig nach und ich sehe die Winde steil unter mir. Ich klinke aus und denke mir dabei noch, dass meine geringe Höhe wohl gerade noch ausreicht, um im gestreckten Galopp zum Startplatz zurückzufliegen. Also um 180° gedreht, dabei noch schnell die VG voll durchgezogen, die Hände in die Basismitte und ein bisschen die Sporen gegeben. Aber nichts da! Der Flexible fliegt einfach nicht geradeaus. Die Steuerkräfte mit gespannter VG sind noch höher als die vorhin beim Schlepp. Also die VG wieder ein großes Stück raus! Jetzt geht es leichter, auch wenn ich jetzt mehr sinke, und ich eiere die 900-m-Schleppstrecke in Richtung Startplatz zurück.

Da ich nicht mehr viel Höhe habe und der Wind am Boden eher schwach ist, gehe ich schon mal im Kopf die Landung durch... wie war das doch gleich: Keine Klappen, aber dafür eine höhere Stallgeschwindigkeit und eine längere Ausschwebestrecke - also alle Vorteile gegen mich? Für eine Landevolte reicht die Höhe nicht mehr. Ich schlage einen erneuten 180°-Haken gegen den Wind und benötige fast den gesamten Endanflug dafür, den Flexiblen einigermaßen in einen ruhigen Geradeausflug zu bringen. Ich richte mich vorsichtig auf und versuche dabei möglichst keine Steuerimpulse mehr auf das Gerät zu übertragen.

Der Wind ist im Moment sehr schwach, und mir kommt die Groundspeed höllisch hoch vor, während der Steuerbügel beginnt ein zunehmend lascheres Gefühl an meine Hände zu übertragen. Ganz tief aus meinem Unterbewußtsein meldet eine leise Stimme "drücken" aber ich tu's nicht. Stattdessen sprinte ich Sekundenbruchteile später wie ein geöltes Wiesel über den bewuchsfreien Acker und bemühe mich, mittig unter dem Drachen zu bleiben. Auch am Boden will der Drachen nicht geradeaus und ich bin froh, dass mir das geringe Gewicht des Vogels das Bändigen desselben deutlich erleichtert. Ich stehe, mein Herz pocht bis zum Hals, und das kommt nicht von den paar Sprintmetern.

Der erfahrene Leser wird sich jetzt denken: "Soll der Typ doch erst mal üben, bevor er sich mit einem Hochleister an die Winde hängt". Nichts da, mit über 1.000 Windenschlepps (davon über 150 im Jahr 2000) und etlichen Tandemdrachenschlepps, ist mein Problem nicht die mangelnde Winderfahrung. Das Problem ist, dass ich ziemlich genau ein Jahr lang ausschließlich Exxtacy geflogen bin und das rund 180 Stunden bei ca. 240 Starts insgesamt.

Dabei hatte sich mein Kopf vollständig auf das andere Gerät umgestellt und gleichzeitig hatte ich damit gewissermaßen den feinfühligem Umgang mit dem flexiblen Drachen verlernt. Natürlich wusste ich theoretisch noch, wie man einen Flexiblen fliegt, aber die Koordination bei der Umsetzung benötigt doch wieder einiges an Eingewöhnungsflügen. Mit Grobmotorik alleine lässt sich eben kein Drachen fliegen.

Während des Fluges konnte ich zunächst auch gut über mich selbst lachen, als ich mir vorstellte, wie ich gerade mit all meiner Aufmerksamkeit und mit viel Mühe versuche, den Drachen ziemlich erfolglos bei ruhigsten Bedingungen einfach nur gerade aus zu steuern. Das Lachen im Gesicht wich aber sehr schnell einem Kloß im Magen, als ich an die bevorstehende Landung dachte. Immerhin hatte ich "schon" nach dem vierten Flug wieder das Vertrauen zu meiner inneren Stimme gefunden, die mir "drücken" sagte und ich es dann auch tat - und siehe da, der Drachen riss ab und ich stand wie ne` Eins. Meine Steuerbügel sind heil geblieben, aber meine Bergstiefel haben deutlich an Profil verloren. Gefroren hat es mich an diesem Tag auch nicht.

Dieses Experiment habe ich nicht durchgeführt, um diesen Beitrag schreiben zu können, sondern weil es mich im Winter, zusammen mit ein paar anderen Piloten, immer wieder nach Lanzarote zieht. Der Luftweg dorthin ist leider mit engen und vor allem viel zu kurzen Flugzeugladeräumen gepflastert und deshalb kann man einen Starrflügler dort nicht mit hinnehmen. Bis das Teil mit dem Schiff dort angekommen wäre, hätten es wahrscheinlich schon die Ratten gefressen und

der Urlaub wäre dann auch schon längst wieder vorbei gewesen.

Es ging nicht nur mir so mit dem Umsteigen. Auch andere Starrflüglerpiloten unseres Vereines haben ihre Flexiblen für Lanzarote wieder ausgepackt und sind vorher lange nicht damit geflogen. Die erstaunten Gesichter und das deutlich hörbare erleichterte Aufatmen nach geglückter Landung waren in diesen Tagen häufig auf unserem Schleppland Siegritz zu sehen und hören. Nur einer meiner Freunde, Alfred, hatte es schlauer gemacht - er flog nicht so viel Exxtacy wie die anderen und zwischendrin immer mal wieder flexibel - und siehe da, er hatte so gut wie keine Probleme mit seinem alten Lanzarote-Drachen, einem HP-AT.

Der Urlaub in Lanzarote verlief nach einem Dutzend Übungsflügen an der heimischen Winde dann doch sehr gut, obwohl bei etwas "extremere" Situationen eine gewisse Unsicherheit immer mal wieder durchgekommen ist. Ich konnte zwar in Lanzarote wieder gut kurbeln und auch wieder gierfrei geradeaus fliegen, als mich jedoch ein stark versetzender Bart flach und weit hinter die Soaringkante trug, hatte ich beim "schnellen" Vorfliegen gegen den starken Wind doch wieder so meine Probleme, die mich ins Schwitzen brachten. Erst nach einer Woche Starkwindfliegerei auf Lanzarote, mit rund 17 Stunden Gesamtflugzeit, kann ich jetzt wieder guten Gewissens behaupten, dass ich wieder einen flexiblen Hochleister fliegen kann. Der erste Flug mit meinem Starrflügler nach dem Lanzarote-Urlaub brachte übrigens keinerlei Umstellungsprobleme mit sich.

Resümee:

Der Umstieg von einem Starrflügler zurück auf einen Flexiblen Drachen ist auch für erfahrene und sehr aktive Piloten kein Pappenstiel, wenn sie längere Zeit vorher nicht "geübt" haben. Natürlich sind die allgemeinen Erfahrungen aus vielen Flugjahren sehr nützlich, um die auftretenden Probleme zu meistern, aber ein krummes Steuerbügelchen bei der ersten Landung ist allemal drin. Trapez-Räder sind also auch bei Bergstarts ein unschätzbare Vorteil. Ein weiter großer Vorteil ist das geringere Gewicht eines Flexiblen im Vergleich zu einem Starren. Gerade bei Lauflandungen hilft das gut beim Bändigen des Drachens. Ich werde auf jeden Fall in diesem Jahr regelmäßig mit meinem Flexiblen fliegen, um das nicht wieder ganz zu verlernen.

Lehmann Ernst

06. FLYING MANIA: Sexten gibt ein Lebenszeichen....

Hallo Bruno!

Die 2. Ausgabe der Flying Mania hat am 24. und 25. März 2001 in Sexten stattgefunden.

Nachdem die Nachricht bekannt wurde, dass Bassano heuer nicht stattfindet, meldeten sich gegen Mitte Februar etliche italienische Firmen zur Messe an. Jedoch leider ließen sich drei Aussteller an den Messtagen ohne eine Mitteilung einfach nicht blicken.

Ansonsten waren wieder die Firmen NOVA - EDEL - SKYLINE - PRO DESIGN - WINDTECH - und FLYING PLANET sowie ein GS Motoren-Hersteller der Firma AIRTRUPPEN aus Como bei uns vertreten.

Der geplante Tandemgleitschirmweltrekord, mit Eintragung in das GUINNESS Buch der Rekorde, konnte leider wegen starken Südwindes nicht stattfinden. Nichtsdestotrotz zeigten am Samstag und am Sonntag einige verwegene Akropiloten ihre atemberaubende Shows mit Loops und allem, was man mit einem Gleitschirm so machen kann. (Markus Gründhammer mit Team - David Perathoner - und David, ein Testpilot von Flying Planet aus Frankreich, waren die Akteure.)

Vor Ort war am Samstag auch der ORF, die dann am Montag einen kurzen Bericht über die Veranstaltung brachten. Weiters wurde auch im italienischen Fernsehen darüber berichtet und ich denke, dass das sicherlich eine positive Werbung für unseren Sport war.

Am Samstagabend bei der Flying Mania Night (OPEN AIR vor dem Kongresshaus in Sexten) waren zwischen Piloten - Ausstellern und Musikbegeisterten ca. 750 Leute anwesend und es wurde ausgiebig fachgesimpelt und gefeiert.

Für nächstes Jahr ist die Veranstaltung wieder für Ende März geplant, mit Gleitschirmen - Drachen - Modellfliegern - Lenkdrachen - Motorschirmen usw. einfach alles, was mit Fliegen zu tun hat.

Ich wünsche Dir und deinem Team alles Gute und vor allem schöne Flüge und eine erfolgreiche Flugsaison 2001

Grüße aus Sexten Manfred

07. 2 - JAHERS CHECK: einmal hinter die Kulissen geschaut ...

Jahresüberprüfungen: Hier hört unsereiner die interessantesten Geschichten aus der Szene, da ernennen sich Betriebe selbstherrlich zu Überprüfungsbetrieben und führen Checks durch, welche sie offiziell gar nicht mal durchführen dürften. Denn diese Betriebe haben gar keine Bewilligung vom zuständigen Herstellerbetrieb erteilt bekommen. Auf die offizielle Anfrage hin gibt es als Antwort: " Wir sind ein von der OZB zugelassener Betrieb und können deshalb alle Checks durchführen." Übrigens: im mitgelieferten Beiblatt (Prüfprotokoll) gibt es dann folgendes zu lesen:

„Hiermit wird bestätigt, dass die oben aufgeführten Arbeiten, außer anderweitig spezifiziert, nach dem vom Bundesministerium für Wirtschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde genehmigten Instandhaltungshandbuch der **Fa. XX unter Einhaltung der letztgültigen Herstelleranweisungen ordnungsgemäß durchgeführt wurden und dass das Luftfahrzeug / Luftfahrtgerät flugklar ist.**“

Wie können also in Österreich ansässige Firmen eine Bestätigung ausstellen bzw. Paragleiter checken, wenn die diversen Herstellerfirmen ausdrücklich darauf hingewiesen haben, dass die diversen Überprüfungsbetriebe gar keine Berechtigung dazu haben, die Überprüfungen von ihren Produkten durchzuführen.

Die Verantwortlichen haben sich weder einer dafür erforderlichen Schulung bzw. Einweisung unterzogen, noch wurden ihnen die dafür erforderlichen Unterlagen dazu übergeben - so die Verantwortlichen der Herstellerbetriebe. Ich bin der Meinung, dass der Endverbraucher sehr wohl ein Recht hat zu erfahren, ob die durchgeführten Checks auch in Übereinstimmung mit der Herstellerfirma durchgeführt werden, schließlich hängt ja ein Leben daran und ganz nebenbei belaufen sich die dabei anfallenden Kosten doch um mehrere Tausend Schillinge.

Ich habe schon vor ein paar Jahren mal auf die Machenschaften aufmerksam gemacht, damals unter der Rubrik - *gibt es in Österreich zwei verschiedene Gütesiegel* - hier ging es um scheinbar unterschiedliche Tragegurte, die von einem Überprüfungsbetrieb beanstandet wurden und vom Hersteller aber anstandslos akzeptiert wurden.

Diverse Herstellerfirmen aber geben bereitwillig darüber Auskunft und sagen dazu noch entschieden, die Firma XX dürfen unsere Schirme ja gar nicht mal prüfen, da dieser Betrieb keine Einschulung bzw. die dafür notwendigen Unterlagen bekommen hat etc. Somit ist wohl eindeutig bewiesen: irgend etwas stinkt hier wieder mal gewaltig zum Himmel.

Für mich als Bindeglied zwischen Pilot und Prüfbetrieb bzw. Hersteller ist diese Situation mehr als untragbar und bedarf deshalb einer dringenden Reformierung bzw. Klarstellung durch die Verantwortlichen.

Mit
was
für

08. LUFTDURCHLÄSSIGKEIT: Die Probleme mit dem Tuch

Problemen sich der Endverbraucher so rumschlagen muss, wird aus diesem Schreiben sichtbar. Hier nun so eine Story aus dem Leben mit dem Dank an den Piloten, der den Mut hat, nicht einfach zu schweigen, sondern der die Probleme versucht aufzuzeigen, um eben Verbesserungen dadurch zu erreichen.

Luftdurchlässigkeit: Ich hab vor 1.5 Jahren bei Dir einen blauen Arcus-S (7/99) gekauft. Ich bin auch sehr damit zufrieden gewesen, bis ein Freund mit seinem Arcus durch den ersten Zwei-Jahres Check wegen Luftdurchlässigkeit des Tuches gefallen ist.

Daraufhin habe ich meinen Schirm auch überprüfen lassen und er würde den Zwei-Jahres Check, der im Juli fällig ist, jetzt schon nicht mehr bestehen. Jetzt gibt Swing 3-Jahre-Garantie auf seine Schirme, aber nur dem Erstbesitzer, also dir oder einem deiner Kunden. Es muss nun doch mit deiner Mithilfe möglich sein, die Garantie für mich in Anspruch zu nehmen? Ich hoffe Du kannst mir dabei helfen, beim Kauf war ich jedenfalls sehr zufrieden mit dir. Mit freundlichen Grüßen G. K.

Zweites Schreiben:

Ich hatte bei der Free-Flight zusammen mit meinem GS-Kollegen ein Gespräch mit dem Chef von Swing. Der erklärte uns erst einmal, dass alle GS-Tücher weit über den Anforderungen bezüglich der Luftdurchlässigkeit seien.

Mein Freund und ich hatten den selben Schirm (Modell: Arcus, 2 Jahre, blau). Seine Werte lagen bei 11 Sec (Dekompressions-Test) und ist damit bei einer unabhängigen Flugschule durch den 1. Zwei-Jahres-Test gefallen. Mein Schirm ist etwas jünger und lag bei 30 Sec. Der Kommentar von Swing war dazu, dass die Messmethoden nicht hinreichend genau seien und überhaupt ein Schirm mit 1,7 sec immer noch gut fliegen würde. Da würden wir ja weit drüber liegen!

Als Zugeständnis wurde meinem Freund ein gutes Angebot über seinen Schirmhändler angeboten: 2000,- DM aufbezahlen für einen neuen Mistral2. Mir wurde gesagt, ich hätte mit meinen 30 sec gar kein Problem - der Schirm sei top!! Wenn ich Probleme beim Verkauf hätte würde Swing meinen Schirm gegen einen anderen gebrauchten Swing umtauschen oder die Differenz zu einem guten Schirm beim Verkauf mit dem Händler abgleichen.

Daraufhin hat man mir empfohlen bei Peter Geg (FS Oase) ein Angebot einzuholen. Dort bot man mir einen Nova Carbon für 2400,- DM Aufpreis zu meinem Arcus an, worauf ich einwilligte.

Was bleibt, ist ein fahles Gefühl gegenüber Swing, deswegen flieg ich so schnell keinen Swing mehr!!!

P.S. Ich hatte anlässlich der „Aero“ in Friedrichshafen ein persönliches Gespräch mit dem Chef von der Fa. Swing zwecks dieser Problematik geführt und auch deswegen mehrere Telefongespräche getätigt. Weiters hatte ich um eine schriftliche Stellungnahme zu diesem Thema gebeten - leider kam bis dato keine Antwort! Wo auch immer die Gründe liegen mögen - was bleibt ist mehr als ein fahler Geschmack, um die Worte des Betroffenen zu verwenden. Der Szene wird damit sicher nicht geholfen sein. Seriosität, Professionalität, gediegene Geschäftsgebarung hat es in diesem „Hinterhof Business“ sowieso nie gegeben, mit ein paar wenigen Ausnahmen.

09. WORÜBER MAN SPRICHT: Geschichten aus dem Leben

Rotes Kreuz: Nie wurde soviel berichtet als in letzter Zeit und es kehrt keine Ruhe ein, jetzt will man sogar die Notrufnummer (144) dem Roten Kreuz wegnehmen. So ist auch die Angelegenheit Rettungshubschrauber in Kärnten noch nicht ausgestanden, schließlich fliegt der Proporz auch in der Luft mit.

Das heißt im Klartext: der Rot-Kreuz-Hubschrauber ist der sozialistischen Fraktion zuzuordnen und der ÖAMTC der Volkspartei - fehlt gerade noch, dass ein blauer Heli mit der Aufschrift "Danke Jörg" - noch dazu kommt.

Doch nun zu einem Problem, welches mir von 2 Drachenfliegern zugetragen wurde, die anlässlich eines Drachenfliegerabsturzes auf der Embergeralm mit dabei waren.

Hierzu wurde das Rote Kreuz in Spital an der Drau verständigt, welches dann auch mit dem KFZ die ganze Strecke zur Embergeralm hochfuhr, gefahren wurde das Fahrzeug von zwei Frauen, jedoch ohne Arzt.

Dazu kam noch erschwerend, dass die Unfallstelle gute 200 Meter von der Strasse entfernt lag - somit es unmöglich für die Rot Kreuz Helfer war, den Verunglückten zu bergen bzw. zum Fahrzeug zu transportieren.

Deshalb wurde dann zusätzlich der Rettungshubschrauber angefordert, welcher dann die Bergung vornahm und den Verletzten in das BKH - Lienz brachte. Hier kann jeder leicht erkennen - hier geht es knallhart um ein lukratives Geschäft, welches auf Kosten der Verletzten ausgetragen wird. Über dieses Problem wurde ja bereits mehrfach in Zeitungen darüber geschrieben. Bleibt nur zu hoffen, dass die Einsatzfähigkeit zum Wohle des Verunglückten nicht darunter leidet. Ein gewisser gesunder Wettbewerb hat noch nie geschadet, auch bei solchen Einrichtungen wie Rotes Kreuz, Maltäser Hilfsdienst, Öamtc etc.

Flugplatz Nikolsdorf: Die Einbindung des Österr. Aero Clubs bei den Verhandlungen um den weiteren Fortbestand des Flugplatzes in Nikolsdorf wurde trotz Möglichkeit nicht wahr genommen bzw. nicht beansprucht. Die Verhandlungen wurden nun nicht mehr von der Fluggemeinschaft selbst mit dem Grundstückseigentümer durchgeführt, sondern von Vertretern der Gemeinden und des Tourismusverbandes der Osttirol Werbung. Sogar ein Mag. Hauser (Land Tirol) schaltete sich noch ein um ein positives Verhandlungsergebnis zu erzielen. Das heißt im Klartext: Wenn es nun zu einem neuen Vertrag kommen sollte, wird der Pachtpreis (geschätzte 600 oder 700.000.- AS betragen) unter anderem zu einem erheblichen Teil dann mit Steuergeldern bzw. Zwangsmitgliedsbeiträgen (Tourismusverband) bestritten. Zwischenzeitlich sind die Verhandlungen bereits abgeschlossen, der Flugplatz besteht in dieser Form vorerst weiter. Die Pachtdauer beträgt nun vorerst 10 Jahre mit einem Probelaufjahr.

Leasing bei der Fa. Wills Wing: Der Weg ist zwar nicht neu, aber dass es solche Finanzierungsmöglichkeiten nun auch in der (vorerst noch) Deltaszene gibt, überrascht doch ein wenig. Damit wird wahrscheinlich versucht, durch diese Methode an neue Käuferschichten heranzukommen. Hier mal vorab ein Rechenbeispiel:

- Kaufpreis x Faktor = Leasingrate
- Kaufpreis - Anzahlung x Faktor = Leasingrate

Die Rechtsgeschäftsgebühr sowie die Vertragsgebühr in Höhe von ÖS 750.- zuzüglich 20 % MWST wird mit der ersten Leasingrate vorgeschrieben. Der kalkulierte Restwert beträgt jeweils ein Leasingentgelt. Die Anzahlung darf 30 % vom Nettokaufpreis nicht überschreiten

Du kaufst einen Hängegleiter WW - Eagle:

Anzahlung + Vertragsgebühr ATS 5.900.-

Laufzeit 24 Monate ATS 2.332.- monatlich

Laufzeit 36 Monate ATS 1.663.- monatlich

Laufzeit 48 Monate ATS 1.337.- monatlich

Der Restwert beträgt jeweils ein Leasingentgelt.

Exhibitionist: Die Schlagzeile vom Montag, den 26. März, lautete: " **Ein Exhibitionist treibt im Bereich Postleite bei der Flugschule Girstmair sein Unwesen.**" Diese Durchsage war im Radio Osttirol zu hören und in der Tageszeitung „Kurier“ zu lesen. Der Gesuchte wurde dann Anfang Mai von der Gendarmerie ausgeforscht und verhaftet. So kommt unsereiner noch ungewollt zum Handkuß, denn beim Wort Postleite bringt man automatisch die Fliegerei in Zusammenhang und die hat hier schon nach dem zweiten Weltkrieg ihre Wurzeln gehabt.

Runter und Drüber: Liebes Skyline Team!

Am Freitag waren wir auf der Messe und sahen uns viele Gurtzeuge an. Am Samstag und am Sonntag schickten wir einige Kunden von uns auch zum Skyline Stand mit dem Hinweis, sich den Gurtprojekt anzuschauen, das uns sehr gut gefallen hat. Leider mussten wir erfahren, dass die Firma Skyline direkt mit 22,22% Rabatt verkauft. (Leider konnten wir bei unseren Einkaufspreisen da nicht mithalten!) 10 % Messerabatt hätten wir ja verstanden. Wir bitten das Skyline Team hierzu Stellung zu nehmen. Mit freundlichen Grüßen - Anna und Franz Rehrl „Flugschule Aufwind“ Hiermit möchte ich wie folgt Stellung nehmen. Grundsätzlich wird von Skyline ausschließlich über Flugschulen verkauft! Es handelt sich hierbei um einen Einzelfall. Ein Projekt (Ausstellungstück) wurde für DM 980,-- verkauft. Die Händlerprovision wurde der „Flugschule Aufwind“ gutgeschrieben. Alle weiteren Gurte oder Schirme wurden über Flugschulen ausgeliefert.

Wir bedauern dieses Missverständnis und verbleiben mit freundlichen Grüßen

10. KLATSCH UND TRATSCH AM LANDEPLATZ:

Wusstet Ihr schon, dass

- die heurige Ostersaison nicht gerade vom Schönwetter begünstigt war? Eine stürmische Nordwestlage brachte für fast 14 Tage kaum brauchbares Flugwetter; zumindest für die Para & Deltaszene.
- es gewisse Piloten einfach nicht lassen können, trotz stürmischer Nordwestwetterlage zu fliegen? "Ferd!" aus der Schweiz, seines Zeichens langjähriger Lienz-Fan, zählt zu solchen Piloten - welche so eine Gratwanderung betreiben. Gut festzustellen, dass unsere heimischen Piloten solchen Treiben vom sicheren Boden aus zusehen!
- der Mond in der zunehmenden Phase eine größere Anziehungskraft hat? Deshalb sind Sportarten wie Drachenfliegen und Paragleiten viel risikoärmer - also in Zukunft keine Flüge bei Neumond durchführen!
- alle Gefahren „online“ ab sofort abrufbar sind? Alle 270 Flughindernisse in Tirol wie z.B. Seile, Drahtverspannungen unter sind unter www.tirol.gv.at/tiris sofort abrufbar. Die Daten werden alle drei Monate ergänzt.
- die Fa. Seedwings seit geraumer Zeit den Vertrieb von den Toli (Dachträger für Hängegleiter übernommen hat?
- das Kevlarset (Basis plus 2 Steuerbügel) von Wills Wing sage und schreibe fast AS 20.000.- kostet? Da wird ein Armbruch mit Sicherheit billiger, denn diesen zahlt nämlich die Krankenkasse.
- die letzte "Free Flight" einen Besucherrückgang verzeichnen musste? Tenor der Aussteller: Freitag und Sonntag nicht zufriedenstellend - Samstag sehr gute Besucherfrequenz.
- die Unfallstatistik für das Jahr 2000 fertig gestellt ist und auf Wunsch von mir zugesandt wird oder auf der Homepage von Staud Ossi unter dem Link Unfälle sofort abrufbar ist?
- Steger Ernst, vormals Flugschule Seefeld, nun im Telephongeschäft Österreich weit unterwegs ist?
- ein Einfliegen mit UL - nach Österreich für in Deutschland registrierte nicht mehr zulässig ist? Denn die Verantwortlichen verlangen dazu nun einen PPL.
- die Überlandberechtigung in Deutschland nun abgeändert wird? Österreich geht hier scheinbar doch noch eigene Wege - Sprecher der Flugschulen, Sepp Himberger, lehnt deshalb eine Änderung hierzu vorerst mal ab.
- ein gut bekannter Pilot aus der Szene folgendes Statement abgab? " Nur I dioten sitzen unter 2 - 3 Schirmen."
- Christa Vogel nun die Flugschule am Achensee übernommen hat? Die Flugschule Hohe Wand bei Wien wechselte auch den Besitzer.

- am Dienstag, den 27. März, in einer Autobahn Raststätte Angath bei Wörgl, ein nun schon alljährliches von Nova veranstaltetes und durch Wolfi Lechner geleitetes Meeting stattfand?

11. TERMINE UND EREIGNISSE: Veranstaltungen

Dolomiten Mann (Para)

08. Sept. 2001 Lienz

Quattrothlon (Para & Delta)

23 Sept. 2001 Ellmau

Sajat Trophäe (Para)

15. August 2001 Prägraten

Sicherheits Training (Para)

26. August 2001 Millstättersee

12. EINFACH ZUM NACHDENKEN: Geschichten aus dem Leben!

Gealterte Rettungsschirme: Diese werden auch nach Jahren als neu verkauft. Wie zu vernehmen war, werden teilweise Rettungsschirme, die drei Jahre und älter sind, als Neuprodukte an den Konsumenten verkauft. Hier handelt es sich um liegengebliebene Lagerware. Wichtig: achtet bei einem Kauf auf die Stückprüfplakette (weiss - mit grüner Schrift), welche an der Hauptleine angenäht sein muss!

Kompatibilitätsprüfung: Leider gibt es immer noch jede Menge Piloten, welche noch nie ihren Rettungsschirm simultan gezogen haben. Es ist für alle Hersteller/Verkäufer/Händler/Schulen vorgeschrieben, bei jedem Verkauf (neu oder auch gebraucht) oder auch nur beim Verkauf von einer Rettung oder auch umgekehrt eine solche Prüfung durchzuführen. Auch bei einem Einbau von Protektoren in ein Gurtzeug ist eine K - Prüfung vorgeschrieben.

Daher noch einmal mein Aufruf an alle Piloten - wenn die Verantwortlichen schon selber dieser Verpflichtung nicht nachkommen, dann seid ihr eben aufgerufen zu handeln. Ansonsten ist von einem beabsichtigten Kauf unbedingt Abstand zu nehmen, denn die Zeit muss vorhanden sein.

Muttertagssyndrom: Es war ein wunderschöner Tag, der 13. Mai 2001, dazu noch ein Sonntag und nicht zu vergessen ein Muttertag, und diesen gibt es bekanntlich nur einmal im Jahr.

Wie schon eingangs erwähnt - ein super Flugtag, schwach windig und einer Basis auf ca. 3500 NN und höher wie zu vernehmen war - schraubte sich Goller Manuel mit seinen X - Act sogar auf über 4000 NN hoch. Doch wo waren sie, die sogenannten "Cracks", die Überdrüberflieger - scheinbar alle gegroundet und mit Familie bei Cafe und Kuchen beschäftigt, zuweilen den Blick immer wieder mal sehnsüchtig zum Himmel hoch gerichtet. Doch die gesellschaftlichen Zwänge sind doch stärker und das Familienleben steht nun mal vor einem Fliegerleben. Doch die Piloten, die etwas auf sich hielten, warfen alle vermeintlichen Verpflichtungen über Bord und gingen fliegen und wurden ausreichend belohnt wie z.B. ein Brunner Werner, der es bis zum Goldeck (Spital) schaffte, oder Manfreda Pepi, welcher den Prijakt umrundete. Gratulation zu den Leistungen!

Du weißt ja ...

no love, no work, no money, no future
but time to fly!

13. SICHERHEITS - MITTEILUNGEN:

Sicherheitsmitteilung: Firebird Matrix L . Bei einem Gleitsegelmuster Firebird Matrix L wurde ein vom Zulassungsmuster abweichendes Flugverhalten festgestellt. Es handelt sich hierbei um einen stabilen Sackflug. Alle Gleitsegelmuster, deren Seriennummer mit 16xxxxx oder 18xxxxx beginnen, müssen vor der nächsten Benutzung nachgeprüft werden.

Die Nachprüfung wird von der Fa. Firebird Sky Sport AG - Schäffler Str. 15, D - 87629 Füssen Tel. ++ 49 - 83 62 - 98 320 durchgeführt.

Woody Valley Liegegurt Tenax: Wir haben einige Anrufe von Piloten bekommen, die uns über Probleme mit ihrem Tenax Gurt berichtet haben. Die 2 Augbolzen, welche an der Rückenplatte fixiert sind, können eine Reibung verursachen, welche in kurzer Zeit eine Beschädigung des Führungsseils zur Folge haben kann.

Am Tenax ist jedoch ein Sicherheitsgurt angebracht, um Unfälle zu vermeiden, falls dieses Führungsseil brechen sollte. Dennoch wäre es eine unangenehme Überraschung für den Piloten, plötzlich einige cm tiefer zu liegen. Das Problem ist daher nicht so groß - trotzdem möchten wir all unsere Kunden darauf hinweisen, um eventuelle unnötige "Schrecksekunden" vermeiden zu können. Der Tenax wird nun seit 14 Monaten produziert, doch dieses Problem besteht erst seit einigen Wochen. Deshalb sind wir sicher, dass die Ursache dieses Problems in einem kurzzeitigen Lieferantenwechsel dieser Augbolzen liegt (unser üblicher Fabrikant war leider vorübergehend ausverkauft). Möglicherweise ist dieser Augbolzen an der Innenseite zu scharfkantig und verursacht daher diese Scheuerstellen. Wir ersuchen nochmals alle Kunden vor dem nächsten Flug das Führungsseil an der Rückenplatte auf Beschädigungen zu kontrollieren und uns eventuelle Fehler sofort rückzumelden.

Vielen Dank für die Kooperation,
Woody Valley Model S.n.c.

Stückprüfplakette: Die beiden Rettungsschirmabstiege in Virgen geben dazu Anlass wieder mal darauf hinzuweisen, dass bei Neukauf eines Paragleiters der Hersteller bzw. Händler oder auch die Flugschule verpflichtet ist, das Gerät vor Übergabe an den Endkunden einzufliegen und dies dann schriftlich an der Plakette zu vermerken und zu unterschreiben (mit Namen).

Immer wieder kann ich feststellen, dass neue Paragleiter ausgeliefert werden ohne ausgefüllte Stückprüfplakette bzw. Unterschrift. Warum das nicht vollzogen wird, hat viele Gründe, die ich aber hier (noch) nicht aufführen möchte. Solche Aktionen wie in Virgen (Rettungsabstieg mal zwei) sollten und dürfen einfach nicht passieren, denn dafür ist der Händler ja verpflichtet das Gerät vorerst einzufliegen und dann dem Endverbraucher zu übergeben. Falsche Trimmungen oder z.B. nicht angenähte Leinen etc. solche Fehler werden damit unterbunden - denn das war ursprünglich der Grund zur Einführung dieser Maßnahme.

Spruch des Monats: Wir haben heute fast alles, können uns vieles leisten, sind aber doch nicht glücklich - warum? Viele Menschen des 21. Jahrhunderts leiden an der Sinnlosigkeit des Lebens. Das Leben kann an Qualität gewinnen, denn wer ein "Warum" zum Leben kennt, erträgt fast jedes "Wie". Fliegen gibt dir auf einfache Weise die Möglichkeit, den Sinn im Leben und die Quelle des wahren Glücks zu finden.

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.** <http://www.advance.ch>

Himberger Josef von der Flugschule "Kössen" bittet um Richtigstellung:

Bezüglich unserer Grundausbildung darf ich Dir mitteilen, dass wir die sehr wohl durchführen, aber seit heuer in enger Kooperation mit der benachbarten süddeutschen Gleitschirmschule.

Die anfänglichen Übungsflüge erfolgen dabei im Grundschulungsgelände Unterwössen, alle Höhenflüge - die ja auch zur Grundausbildung gehören - bei uns in Kössen. Natürlich erfolgen auch alle weiterführenden Flugkurse beider FS und alle österr. und deutschen Prüfungen in der FS Kössen. Flugschüler brauchen also nicht weggeschickt werden. Ich möchte Dich damit nur entsprechend informieren - und Dich bitten, dies im nächsten Info entsprechend zu korrigieren.

P.S.: **Wir sind alle nur Gäste** : Das Landefeld wird mit viel Aufwand und Arbeitseinsatz sauber gehalten, leider gibt es immer wieder asoziale Elemente (Unverbesserliche) unter uns, die Zigarettenstummel und anderen Abfall einfach so wegwerfen und Automaten beschädigen. Die Zufahrt mit dem PKW oder Motorrad soll (muss) im Schrittempo erfolgen, Vermeidung von Staub und Lärm. Das Befahren des Übungshanges (Profilierungsneurose) mit Motorrädern ist strikt verboten. KFZ und einspurigen Fahrzeuge sind ebenfalls auf dem Parkplatz abzustellen. Jegliche Starts vom Übungshang ohne Einverständnis der Schule sind ebenfalls untersagt.

Startplatz Ebnerfeld: Die Benützung des Startplatzes wie auch des Landeplatzes durch Gäste wie auch durch einheimische Piloten wird von mir sehr tolerant gehandhabt. Leider ist nun wieder mal an der Zeit die Feststellung anzubringen, dass der mitgebrachte Müll, insbesondere Zigarettenkippen und Dosen etc., nicht einfach vor Ort entsorgt werden kann (einfach fallen lassen). Frei nach dem Motto: "Da werden sich schon andere darum kümmern."

P.S.: Wünsche allen noch schöne und erholsame Urlaubstage und die nächsten „Flash News“ erscheinen dann wieder prompt gegen Ende September.