



## **DIE SKYBIRD-GESCHICHTE**

### **KAPITEL I: 1973-1987**

#### **Meine bewegten Jahre als SKYBIRD-Urgestein**

**Skybird-Geschichtln** aus der Drachenflieger-Pionierzeit aufgezeichnet von Gründungsmitglied Maier Gerhard (aktiver Flieger 1974-87)

- **Vorwort:**

**Der Hartnäckigkeit** von Pöhmer Mandy und Haudum Andy ist es zu verdanken, dass ich mich endlich dazu aufgerafft habe, die Pionierzeit mit ihren schönen, sowie auch Schattenseiten niederzuschreiben, und ich habe es mit Freude gemacht!

**Ich habe versucht** die sogenannten „Gschichtln“ so darzustellen, dass nicht nur Insider der damaligen Zeit, sondern auch interessierte Nichtflieger und Flieger von heute etwas damit anfangen können, hoffe ich zumindest!

**Das Ganze ist natürlich** nur ein kleiner Ausschnitt von vielen Episoden, welche der Skybird in dieser Zeit geschrieben hat, der Übersicht halber habe ich mich aber nur auf das Wesentlichste konzentriert.

**Gewidmet habe ich** die Skybird-Geschichte unseren beim Fliegen damals tödlich verunglückten Skybirdpionieren Ahamer Georg mit 32 Jahren (+1977), Zimmer Heinrich mit 26 Jahren (+1979), Grill Werner mit 42 Jahren (+1982), Grill Günther mit 32 Jahren (+1978).

**Und ich bedanke mich natürlich** bei meinem Urgesteinkollegen Haudum Andy für seine Mithilfe bei meinen Skybird-Recherchen recht herzlich!

## ❖ Die vier SKYBIRD –Gründer



Endl Rudi +2008



Maier Gerhard



Weindrich Leo



Heinz Helmut(Obbi)

## ❖ **Und so begann alles (1973)**

**Ich** kehrte nach einem 3-jährigen Südafrika-Aufenthalt wieder zurück nach Wels. Einer meiner ersten Wege führte mich zu Heinz Helmut(Obbi), meinem Kumpel seit Kindheitsjahren.

**Wir** beschlossen, den Flugmodellbau wieder zu reaktivieren, den ich schon als Halbwüchsiger mit Freude betrieben hatte.

**Wenn** da nicht dieser Fernsehbericht gewesen wäre, es zeigte einen Kärntner, welcher eine exotische Flugsportart betrieb - das Drachenfliegen!

**Wir** hatten ab diesen Moment fast kein anderes Thema mehr und waren regelrecht infiziert von dieser Art der Fliegerei.

**Natürlich** wollten wir jetzt das Ganze in Natura kennenlernen und stöberten diesen Pionier namens Rudi Kreuzhuber in Velden am Wörthersee auf.

**Rudi** betrieb in Velden eine Wasserschischule und kam eigentlich über das Fliegen im Schlepp auf Wasser zum eigentlichen Drachenfliegen. Das Schleppfliegen lernte er übrigens erstmals in Cypress Garden/ Florida, Anfang der 70er, so richtig kennen.

**Nachdem er bereits im Training für die erste WM 75 stand, nahm er uns dann auch gleich auf sein Fluggelände, und zwar auf die Gerlitzten mit, damit wir uns ein erstes Bild von dieser Fliegerei machen konnten.**

**Uns fror regelrecht beim Zuschauen das Gesicht zu und waren der einhelligen Meinung dass wir uns das selbst sowieso nie trauen würden!**

**Die Flugeuphorie war also fürs Erste mal im wahrsten Sinne des Wortes bei uns verfliegen.**

**Trotzdem nahmen wir Maß an Rudis Drachen, um daheim dann in mühevoller Arbeit ein Duplikat zu bauen. Warum wir uns nicht gleich ein fertiges Gerät am Markt kauften, bauten weiß ich leider nicht mehr, wahrscheinlich gab es zu dieser Zeit gar keinen Markt.**

**Leo Weindrich und ich waren auf Grund unserer beruflichen Tätigkeit als Maschinenbautechniker für das Gestell zuständig, Obbi arbeitete in der Textilbranche und war daher der Segelmacher.**

**Eines hatten wir allerdings alle drei gemeinsam, und zwar überhaupt keine Ahnung von Aerodynamik!**

**Dann war der Drachen fertig, aber was jetzt weiter?**

**Es gab ja zu dieser Zeit weder eine Schule noch Fliegervorbilder in Oberösterreich und der näheren Umgebung, wo uns das „know how“ des Drachenfliegens hätte vermittelt werden können.**

**Wie es dann trotzdem weiter ging, das ist aber wieder ein eigenes Gschichtl!**

#### **❖ Der Name „SKYBIRD“ (1974)**

**Man kann es durchaus als schwere Geburt bezeichnen, bis wir einen passenden Namen für unseren zukünftigen Klub gefunden hatten.**

**Nur „1.O.Ö.Drachenfliegerclub“ war uns einfach zu schlicht, also suchten wir einen markanten Zusatz. Uns kam aber dann der Zufall zu Hilfe: Obbi und ich schauten uns den visionären Naturfilm „Die Möwe Jonathan“ mit dem Soundtrack von Neil Diamond an.**

**Eine der Nummern daraus gefiel uns besonders gut und zwar „Skybird“ und das Namensproblem war damit gelöst. Zur Info: Der Song „Skybird“ kann natürlich für Interessierte auf YouTube abgerufen werden.**

## ❖ **Der Startgalopp zum Drachenfliegen (1972/73)**



**Die sogenannten Urväter des Drachenfliegens waren Francis Rogallo sowie Bill Moyes sen. und die Brüder Wills - allesamt Amerikaner.**

**Moyes und Rogallo arbeiteten als Techniker bei der Nasa, und hatten den Auftrag, für die Landung der Raumkapseln anstelle des Rundkappenschirmsystems einen alternativen Schirm zu entwickeln, welcher in der Lage wäre, im Gegensatz zur Rundkappe auch Vorwärtsfahrt zu machen.**

**Die neue deltaförmige Konstruktion erfüllte zwar dieses Anforderungsprofil, konnte sich aber trotzdem bei der Nasa aus mir unbekanntem Gründen nicht durchsetzen.**

**Die Idee der Deltaform war aber trotzdem genial und man kann sagen, es war die Geburtsstunde des Drachenfliegens schlechthin und revolutionierte dann auch die Bauform der Fallschirme. Die bis zu diesem Zeitpunkt üblichen Rundschirme waren nur minimal steuerbar, man landete eben dort, wo es der Wind gern gehabt hatte.**

**Nachdem nun die steuerbaren Flächenschirme die Rundkappen abgelöst hatten, war dann auch der Schritt zum Paragleiten eigentlich schon vorgezeichnet.**

**Aber jetzt noch mal zurück zum urzeitlichen Drachenfliegen : Die ersten Flugversuche mit dem Deltaflügel waren mehr als abenteuerlich! Anstelle des heutigen Trapezes wurde eine rechteckige Konstruktion verwendet, auf der sich der Pilot notdürftig mit den Händen und den Ellbögen abstützte. (wie eben beim Reckturnen)**

**Das Drachengestell wurde zum Teil aus Bambusrohren gefertigt und das Ganze mit einem fetzenartigen Segel bespannt, wie es sich eben für einen ordentlichen Fetzenflieger gehörte.**

**Der Materialverschleiß** war bei diesen ersten Flugversuchen enorm, weil eben pausenlos die Fetzen bzw. die Spreißl flogen - auf gut oberösterreichisch gesagt.

Nachdem dann wirklich flugtaugliche Drachen in den Staaten entwickelt waren, brachte Mike Harker (ein in Deutschland stationierter US-Soldat) mit seinem Erstflug von der Zugspitze Flugeuropa zum Staunen, und damit war auch der Durchbruch des Drachenfliegens in unseren Breiten gegeben.

Es war mir dann Jahre später vergönnt, in Kössen mit einem der Urväter des Drachenfliegens - nämlich Bill Moyes - zusammenzutreffen.

Er erzählte mir bei dieser Gelegenheit, er sei nach Australien ausgewandert, weil er auf Grund seiner Heirat mit einer Frau mit indianischen Wurzeln in den Staaten häufig angefeindet wurde. Der bekannte Drachenbauer-Sohn Steve Moyes kann deswegen auch vom Aussehen her seine indianischen Gene nicht verleugnen.

#### ❖ **Der mit den Mohnkronen tanzt (1974)**



Haudum Andy

**Meine erste Begegnung** mit Haudum Andy kann man wahrscheinlich unter der Rubrik „Seltsame Zufälle oder makabere Begegnungen“ einordnen.

Ich war 1974 im Welser Stadtgebiet unterwegs, als ich plötzlich einen geparkten PKW mit Linzer Kennzeichen und einem Drachensack am Dach entdeckte. Für mich war es eine total exotische Begegnung weil sich der Kontakt mit Drachenfliegern zu dieser Zeit nur auf meine Gründerkollegen beschränkte.

**Die Wahrscheinlichkeit**, eine Gams am Welser Stadtplatz zu schießen, war damals größer, als einen fremden Fliegerkollegen zu treffen.

**Jetzt** war natürlich Warten angesagt, bis der Fremdling selbst endlich auftauchte. Andy war dann natürlich auch verblüfft, als ich ihn dann darauf ansprach, ob denn sein Transportgut ein Drache wäre. Andy erklärte mir dann ausführlich sein persönliches Drachenfliegerschicksal - unterstützt von seinen gestikulierenden Mohnkronen.

**Seine Flugaktivitäten** (Hüpfen) beschränkten sich damals auf den Pöstlingberg und Umgebung.

Nachdem ich ihm geschildert hatte, was bei uns Welser Fliegern so lief und wo wir flogen (sprich Micheldorf), hatten wir den ersten Neuzuwachs in unserer Truppe. Andy hat mittlerweile Legendenstatus im Kremstal, er war auch der erste Drachenfliegergast im Weissenhof bei unserer Veits-Mami!

Jetzt stellt sich für Außenstehende nur noch die Frage, was es mit den Mohnkronen für eine Bewandnis hat?

Andy war im Galvanisierergewerbe als Meister tätig. Auf Grund der sehr rauen Arbeitsbedingungen in diesem Job waren seine Hände deshalb mohnkronenartig gezeichnet, die Mohnkronen blieben bis heute sein geschütztes Markenzeichen und stehen für unseren Andy Haudum.

#### ❖ **Das Gschichtl mit dem Pfarrer (1974)**

Mein Elternhaus befand sich gegenüber der Pfarre St. Josef im Welser Stadtteil Pernau.

Die dazugehörige Pfarrwiese war damals noch nicht eingezäunt und somit frei zugänglich.

Diese Wiese nützte ich also für meine „Drachenstart- Laufübungen“, sowie für das Training des Auf und Abbauens des eben erst fertig gestellten Drachen.

Natürlich weidete ich mich auch am öffentlichen Interesse, welches mein für viele exotisches Flugobjekt am Boden erregte.

Jetzt trat aber der Pfarrer energisch auf den Plan: Dem als erkonservativ geltenden Geistlichen passte mein „UFO“ (so seine Definition des Drachen) überhaupt nicht in sein theologisches Schema, geschweige denn auf seine Wiese.

Mit dem Hinweis, der Drachen wäre Teufelswerk, vertrieb er mich samt meinem „UFO“ aus dem Pfarrwiesenparadies. Im Wiederholungsfall würde er ein behördliches Pfarrwiesenbetretungsverbot für mich erwirken, meinte der Gute!

## ❖ **Das Gschichtl mit dem Stier und seiner Herde (1974)**

Gerhard kurz vor seiner Begegnung der besonderen Art



**Bei der Suche nach brauchbaren Fluggebieten am Anfang unserer Skybirdzeit ist Haudum Andy in Pernzell bei Oberschlierbach fündig geworden.**

**Micheldorf war zwar schon entdeckt, da wir aber vor allzu großen (!) Flughöhen noch reichlich Respekt hatten, waren uns die relativ kleinen Berghügel dort sympathischer.**

**Andy erzählte uns, er sei schon einige Male dort geflogen, tatsächlich aber suchte er Versuchspiloten, um dann aus sicherer Entfernung unsere Flugversuche zu begutachten.**

**Bei einem meiner Flüge dort landete ich dann ungewollt in einer eingezäunten Kuhweide und konnte schon beim Landeanflug das Brüllen eines Stieres vernehmen.**

**Er kam im Galopp mit seiner ganzen Herde auf mich zugerannt, mein damals selbst gebauter Drachen war teilweise in stierfreundlichen Segel-Rottönen gehalten, also quasi ein rotes Tuch für den Stier.**

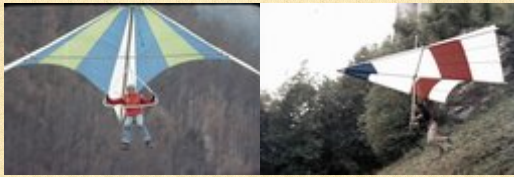
**In meiner ganzen Aufregung gelang es mir nicht, den Karabiner zu öffnen, um zu flüchten.**

**Man muss sich das vorstellen, die ganze Meute stand unmittelbar vor mir, und der Stier brüllte fürchterlich und scharrte wütend mit den Hufen, er musste sich natürlich seiner Herde beweisen (die Kühe schauten mich allerdings nur dämlich an).**

**Der Drachen war ihm Gott sei Dank doch nicht ganz geheuer, und ich blieb deswegen wahrscheinlich von seiner Attacke verschont.**

**Inzwischen war auch endlich der Bauer herbei geeilt und vertrieb zusammen mit dem Skybirdler Rücker Heinrich die Bande, das Ganze hätte natürlich auch fatal enden können.**

## ❖ **Mein Erstflug ins Tal, Erstsoaring von Andy und der Zores mit den Segelfliegern (1974)**



Andy

Gerhard

Vom Burgstartplatz endeten unsere „Flüge“ am Anfang beim Moar im Hof, es ging sich auch ohne Kurvenfliegen (was wir damals noch nicht richtig beherrschten) exakt bis dorthin aus.

Ich kann mich erinnern, dass ich in meiner Flugeuphorie einmal auf 10 Starts mit je Minuten Flugzeit an einem Tag kam.

Eines Tages hatte es dann aber über der Landwiese beim Moar im Hof so gut getragen, dass ich nicht wie gewohnt dort hinunter „konnte“, und so blieb mir nichts anderes übrig, als in Richtung Tal weiter zu fliegen.

Für mich waren es sehr bewegende Momente, denn dieser Flug war ja absolutes Neuland, ich kam dann auf Höhe des weißen Bungalows in der Nähe des alten Landeplatzes wieder auf Grund, weiter wäre es auch nicht mehr gegangen, sonst wäre ich in der Krems gesessen, eben auch wegen der mangelnden Kurvenflugkenntnisse.

Jetzt war aber der Bann gebrochen und beim Skybird flog man ab nun bis ins Tal. Andy setzte dann auch noch neue Maßstäbe, als er als Erster am Preller soarte, stundenlanges Soaring war ab dann an der Tagesordnung.

Diese neue Situation rief nun aber die Segelflieger auf den Plan, weil sie glaubten, dass wir ihnen auf Sicht den Preller als Abflugbasis streitig machen würden.

Sie versuchten allen Ernstes uns das Fliegen von der Burg verbieten zu lassen und kamen mit dem Vorschlag, dass sie uns ein alternatives Fluggebiet (sprich Drachenfliegerreservat) suchen würden.

Sie waren ziemlich sicher, uns aussiedeln zu können, hatten aber nicht mit der Drachenfliegersympathie des damaligen Aeroclubpräsidenten Dr. Lenz, der in Kössen einmal einen Drachen-Schnupperkurs belegt hatte, gerechnet. Wahrscheinlich intervenierte er persönlich, so dass diese Seglerwunschträume dann auch nur Träume blieben.

Das ist natürlich Schnee von gestern, wie man weiß, harmonisieren Drachenflieger und Paragleiter mit den Seglern jetzt bestens, und letztere akzeptieren uns als „fast“ gleichwertige Partner.



## ❖ **Das Gschichtl vom Jungferflug am Kasberg (1974/75)**

Leo Weindrich beim Jungferstart auf der „Kasberg-Schneerampe“  
(Foto: Baldur Moravec)



**Dieses Gschichtl fand am Sylvestertag 1974/75 statt, Gründerkollege Weindrich Leo und ich hatten diesmal den Kasberg ins Visier genommen. Als Startplatz hatten wir eine der letzten Kehren der damals noch frei befahrbaren Mautstraße Richtung Wildpark gewählt.**

**Als Startrampe diente eine notdürftig präparierte Schneewächte (siehe auch Bild). Leo startete als Erster ins Ungewisse, es war ja schließlich auch wieder eine Premiere dieser Erstflug von der Kasbergstraße.**

**Ich selbst startete mit einem gewagten Gelübde, und zwar hatte ich gelobt, mit dem Rauchen aufzuhören, falls ich diesen Flug heil überstehen würde. Aber welch ein Widerspruch dabei, denn wäre das Unternehmen schief gelaufen, hätte sich das Thema Rauchen ja von selbst gelöst.**

**Ich war bis zu diesem Flug extremer Kettenraucher (bis zu 80 Stk. pro Tag) - es kam sogar fallweise vor, dass ich mit brennender Zigarette im Mund flog.**

**Die erste Zeit nach dem Gelübde war eine beinharte, vor allem deshalb weil ich damals viel in Discos weilte, und gerade da war der Griff zur Zigarette schon sehr verlockend. Es sind nun schon 37 Jahre her, dass ich dem Glimmstängel ade gesagt habe, bin aber kein militanter Nichtraucher geworden, d.h. es stört mich in keiner Weise, wenn in meiner Umgebung geraucht wird.**

**Natürlich war unser Jungferflug bei der anschließenden Sylvesterfeier bei unserer Veits-Mami das Thema des Abends.**

**Abschließend sei noch bemerkt, dass später auch andere Piloten diesen Erstflug für sich reklamierten, es sei ihnen ohne Neid vergönnt, falls es auch so war!**

### ❖ **Das Gschichtl mit der Klubanmeldung (1975)**

Nachdem wir uns einig waren, wie wir den Klub nennen wollten, ging's 1975 zum Amt, um die offizielle Klubgründung zu beantragen

**Wir** wurden in Wels mit unserem Anliegen beim zuständigen Amt vorstellig. Der Beamte verstand allerdings „Trachtenfliegerverein“ (so wie Dirndlkleidlverein), als er uns fragte welchen Klub wir eigentlich gründen wollten. Dieser kleine Verhörer war aber auch kein Wunder, denn zu dieser Zeit war das Drachenfliegen in Europa noch weitgehend unbekannt, ganz besonders natürlich im Welser Flachland.

**Die** Klubstatuten hatten wir vom Kössener Drachenfliegerclub übernommen, zu dem wir sehr gute Kontakte pflegten.

### ❖ **Das Gschichtl mit den Filmvorführungen (1975)**

Unsere Begeisterung fürs Drachenfliegen hatte mitunter schon ein bisschen groteske Züge.

**Bei** jeder sich bietenden Gelegenheit wurde ein Schmalfilmprojektor mit den gerade aktuellsten Amateurfilmen angeworfen.

**Stundenlang** haben wir uns so drachenfliegerisch berieseln lassen.

Die Cafe-Disco Mayr in Windischgarsten war da zum Beispiel ein ganz wichtiger Anlaufpunkt für diese cineastischen Darbietungen.

**Cafehausbesitzer** Mayr Heinz war selbst eingefleischter Drachenflieger und hatte hinter seinem Rücken immer einen Projektor für eine spontane Darbietung geparkt.

**Die** Damenwelt in der Disco des Cafes spielte da leider zeitweise nur eine Nebenrolle und dürfte ob unseres Themas Nummer eins schon öfter sehr frustriert gewesen sein, weil das eigentlich wichtigere Thema Nr. 1 oft zu kurz kam.

**Pietätlos** aus heutiger Sicht wurde es dann manchmal nach Drachenfliegerbegräbnissen. Man konnte die Zehrung fast nicht erwarten, weil bei dieser Gelegenheit natürlich gleich auch wieder ein aktueller Film vorgeführt wurde.

**Kauzig** waren wir da schon ein bisschen, stimmt 's?

## ❖ **Unsere Skybird- Champions zu dieser Zeit**



Hartl Wolfi



Poscher Hansi

- **Hartl Wolfgang** Vizeweltmeister 1979 in Frankreich auf Fledge IIB
- **Poscher Hansi** Österr. Staatsmeister 1980 in Micheldorf auf Fledge IIB
- **Und noch viele weitere Spitzenplatzierungen von Skybirdpiloten bei nationalen und internationalen Wettbewerben.**

## ❖ **Die SKYBIRD –Obmänner in Reihenfolge 1975-1987**

- **Erster Obmann war Gründungskollege Heinz Helmut(Obbi)/Wels**
- **Es folgte dann**
- **-Herzog Rainer/Puchenau**
- **-Hartl Willi/Gmunden**
- **-Kreml Gerhard/Linz**
- **-Mair Gerhard/Kirchdorf**
- **- Ammer Franz/Nussbach**

## ❖ **Das Gschichtl vom Sylvesterflug (1975/76)**

Zugetragen hat sich dieses Gschichtl in der Sylvesternacht 1975/76 .  
Wie üblich in dieser Zeit, zelebrierten wir auch diese Sylvester gemeinsam bei unserer „Veits-Mami“.

Irgendwann zu vorgerückter bzw. feuchtfrohlicher Stunde kam man auf die Idee, den Jahreswechsel müsste man eigentlich standesgemäß, sprich in der „Luft“ begehen. Es wurde folglich ein entsprechender Plan geschmiedet. Zeitgerecht brachen wir dann bei Vollmond und klirrender Kälte zu unserem Sylvesterflug auf.

Einigermaßen gut aufgelegt bauten wir unsere Geräte mit Hilfe von Taschenlampen am Burgstartplatz auf, während die Bodenmannschaft ihre Autos am Landeplatz in Stellung brachte, um den Landebereich notdürftig auszuleuchten.

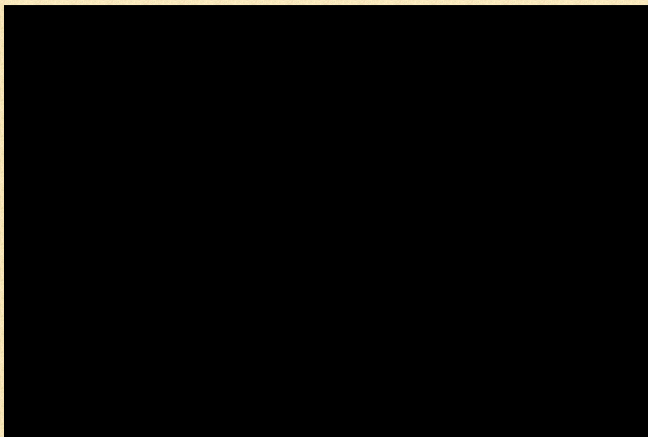
Es wurde dann auch wieder eine neuerliche Premiere, und das hieß, die Burg bei Nacht und strengem Frost zu befliegen.

Das Landen - verbunden mit dem Fehleinschätzen der Höhe - war auf Grund der unzureichenden Sicht eine sehr crashfreundliche Sache. Glücklicherweise gab es bei dieser weinseligen Aktion keine besonderen Zwischenfälle (dem Himmel sei gedankt).

Dieses Flugerlebnis der besonderen Art wurde natürlich dann bis in die frühen Morgenstunde noch ausführlich analysiert, als krönenden Abschluss gab es dann noch eine deftige Neujahrs-Brotsuppe bei unserer Veits-Mami.

Hinweis: Diese Aktion wird nicht unbedingt zur Nachahmung empfohlen!

**Mein Sylvesternachtflug 1975 von der Burg**  
Foto: Baldur Morawec



Es ist alles O.K. mit euren Augen! Es ist dies eine Nachtaufnahme!

## ❖ Das Gschichtl von der ersten WM - im „Alpin“ Drachenflug in Kössen (1975)

Schistart und Landung bei der WM75



**Warum diese WM den Beinamen „Alpin“ hatte, kommt wahrscheinlich daher, weil in Kössen zu dieser Zeit nur mit Schiern gestartet wurde, mit einigen wenigen exotischen Fußstartern, folglich fand diese WM auch im Winter statt.**

**Der fliegerische Andrang zu diesem Bewerb war enorm, die Piloten kamen aus aller Herren Länder, ausgenommen jene vom damaligen Ostblock.**

**Es waren zum Teil sehr illustre Piloten mit Vollbart, schulterlanger Mähne und Bierbäuchen dabei, bei denen das Feiern im Kössener Sportkeller oder in der Talstation bei „Sigi Obermoser“ denselben Stellenwert hatte, wie das fliegerische Element selbst.**

**Einige Österreicher gingen auf Nummer sicher und kauften sich sogar neue Schi zur WM und mitunter auch das neueste Stone-Drachenmodell.**

**Der Name Stone kommt daher, weil wir immer gesagt haben, manche dieser Geräte haben einen Gleitwinkel 1:Stone, also einen Gleitwinkel wie ein Stein. Weil wir gerade bei den Stones sind: Wir hatten unsere selbstgebauten Stones beim Besuch dieser WM natürlich mit, um sie unserem Kärntner Vorbild und Pionier Kreuzhuber Rudi stolz zu zeigen (wir hatten ja bekanntlich unsere Geräte von Rudis Drachen in Kärnten abgekupfert).**

**Kreuzhuber hatte natürlich auch ein neues Stonegerät dabei, er beherrschte aber im Gegensatz zu seinen österreichischen Kollegen bereits den Fußstart und flog liegend mit den Füßen in der Unterverspannung. Wir selbst trauten uns nicht zu fliegen, damals war die Starthöhe (500m) im damals für uns fremden Kössen doch noch zu respektinflößend.**

**Für die neuen Schi bzw. Stonedracenbesitzer war es dann schon sehr frustrierend zu sehen wie die Amis und Australier mit ihren Dragonflys (man nannte sie auch Drachen der 2. Generation) bis dahin nicht gekannte Flugmaßstäbe setzten, der Fußstart war ihnen natürlich auch genau so geläufig, wie die liegende Flugposition.**

**Diese neue Situation brachte die Veranstalter etwas in Verlegenheit, hatten sie doch die Startzone ursprünglich nur für Schistarter präpariert, so mussten sie nun eine zweite Zone für die Fußstarter anlegen.**

**Startleiter war der umtriebige Kössener Richard Harasser, welcher mit seinem energischen Kommando „Start frei“ und mit gleichzeitigem Fahne schwenken die Startgenehmigung erteilte. Sein „Start frei“ wurde damals zum Kultwort der WM, besonders bei den Piloten aus Übersee.**

**Richard war übrigens auch einmal bei einem größeren Bewerb als Aeroclub-Delegierter bei uns in O.Ö. und ist uns Alten noch als gemütlichster Offizieller aller Zeiten in bester Erinnerung!**

**Zur Wertung der Flüge: Es gab einen Landekreis mit einem Durchmesser von 50 Meter, unterteilt in verschiedene Wertungskreise, die Landepunkte waren linear gestaffelt je nach dem Aufsetzabstand zum theoretischen Kreismittelpunkt.**

**Es war alles erlaubt, auch wenn man sich im Landekreis bis zur Turmverspannung auf oberösterreichisch gesagt „eini“ bohrte. Wichtig war nur, den Zielkreis zu treffen, egal wie.**

**Die Landepunkte plus die Flugzeit ergaben in Summe die Punkte pro Durchgang. Apropos Flugzeit, Zeiten von 2 -5 Minuten im Direktflug vom Unterberg waren bei den Stones Standard.**

**Die Dragonflys erreichten da schon an die 20 Minuten, es war aber auch Winter, Soaring am Unterberg wurde übrigens aus Rücksichtnahme auf die Stones mit Disqualifikation geahndet!**

**Wenn ich mich richtig erinnere, war Volker Kastenhuber der einzige Teilnehmer aus Oberösterreich. Wir hatten allerdings damals noch keinen richtigen Kontakt zu ihm.**

**Abschließend an dieser Stelle schöne Grüße nach Kössen!**

## ❖ **Das Kronbauergschichtl (1976)**

Soaringmekka Kronbauer (im Bild ein Brasil II)



**Das Fluggelände rund um den Kronbauer wird mir als mein Lieblingsfluggelände immer in angenehmer Erinnerung bleiben.**

**Eine wochenlange Ostwetterlage zwang uns damals, nach einem alternativen Fluggelände Ausschau zu halten.**

**Da auch die Segelflieger den Preller als Aufstiegshilfe bei diesem Ostler nicht nutzen konnten, war der Kronbauer für sie eine perfekte Alternative.**

**Diese Tatsache blieb natürlich auch uns nicht verborgen, also nichts wie rauf zum Krones. Wir fanden dann auch gleich einen optimalen Startplatz oberhalb der Jausenstation.**

**Aber jetzt fing das Erstbefliegungssyndrom wieder zu wirken an.**

**Der Aufwind war hammermäßig (ca. 45 km/h wurden zeitweise gemessen). Da sich keiner von uns bei diesen ungewohnten Bedingungen als Erster fliegen traute, hatten wir eine Zeit lang nur Beobachterstatus. Wir stellten allerdings fest, dass der Wind nachmittags abflaute und wir es dann wagen könnten.**

**Trotz des immer noch heftigen Aufwindes waren wir angenehm überrascht, wie problemlos das Starten funktionierte, auch das Soaring zwischen Startplatz und Kronbauer war ein Gedicht.**

**Ab diesen Moment flogen wir dann bei jeder Windstärke stundenlang diese Route mit beachtlicher Startüberhöhung.**

**Mein persönlicher Soaring- Langzeitrekord dort betrug übrigens an die 4 Stunden!**

**Das Starten und Soaren war für Außenstehende damals natürlich sehr spektakulär, es pilgerten deswegen auch sehr viele Leute auf den Kronbauer um sich das anzusehen. Sogar der Gastgarten war eine begehrte Aussichtsgalerie, weil dort darüber anfangs unsere Wendemarke beim Soaring war und die Jause mit Most bei diesem Gratis-Rahmenprogramm natürlich doppelt so gut schmeckte.**

**Es war dann nur eine Frage der Zeit bis wir wieder übermütiger wurden - aber ich glaube das liegt halt mal in den Skybirdgenen.**

**Wir fingen dann an, um das ganze Transportthema bzw. das Auf- und Abbauen teilweise zu umgehen, mit dem Toplanden an. Diese Form der Landung am Krones bedingte schon einige Erfahrung wie z.B. das richtige Anfliegen im Lee mit erhöhter Geschwindigkeit und das richtige Timing beim Hinausdrücken des Trapezes.**

**Bei einigen endete die Toplandungsversuche mit gewaltigen Crashes, welche den Einsatz der örtlichen Rettung erforderlich machten.**

**Einer dieser Piloten war ein Schützling von Endl Rudi, der zu dieser Zeit unter die Drachenvertreter gegangen war. Rudi versuchte die größten Crashspuren beim Piloten vor dem Eintreffen der Rettung zu beseitigen.**

**Ihm wurde dann im Spaß unterstellt, in seinem Equipment auch einen Schminkkoffer, sowie einen überdimensionalen Stempel mit einem LKW-Reifenprofil mitzuführen, um bei schwerwiegenden Crashes einen Unfall seines Piloten mit einem Lastwagen vortäuschen zu können und so den Ruf seines Produktes zu wahren.**

**Crashes gab es aber nicht nur bei Toplandungsversuchen, so z.B. krachte der Windischgarstner Helmut Dicketmüller in das Dach der Sendertechnikhütte am Fuße des Senders.**

**Dieses Crashwochenende war natürlich ganz nach dem Geschmack der Zuschauer, die dann immer zahlreicher auf den Krones kamen.**

**Unsere Flüge dehnten sich in Folge immer mehr aus, es dauerte allerdings seine Zeit bis es der Erste es zum Thurnhamberg und dann weiter bis zur Kremsmauer schaffte.**

**Diese neue Situation brachte allerdings das Problem mit den Segelfliegern wieder zum Köcheln, diesmal allerdings wurde befürchtet, dass wir grundsätzlich den ganzen Flugbetrieb am Flugplatz stören könnten.**

**Das Ganze beruhigte sich aber wieder schnell, weil diese besonders ausgeprägte Ostwindlage bald endete und nur so alle 10 Jahre im Kremstal in dieser Form vorkommt, so die Einheimischen.**

**Im Jahr 1978 hatten wir unsere erste LM, mit vielen Fliegern aus den anderen Bundesländern. Kurz vor Bewerbungsbeginn stellte sich wieder Ostwind ein, den wir aber für die LM gar nicht brauchen konnten, denn es war ja bereits alles für Micheldorf vorbereitet.**

**Unsere Gastflieger wichen natürlich vorerst auch auf den Krones aus.**



**Sie waren begeistert von dieser Art der Fliegerei, diese Hammerwindverhältnisse waren aber für die meisten auch sehr gewöhnungsbedürftig.**

**Ich kann mich noch gut an den Kommentar eines tiroler Piloten zu den Windverhältnissen erinnern, welcher meinte, die Skybirdler packen erst aus, wenn wir unsere Geräte einpacken!**

**Die Wetterlage wechselte rechtzeitig wieder zu optimalem Burgwetter und es wurde eine ganz tolle LM.**

**Aber jetzt zu den damaligen Problemen mit dem Kronbauerumfeld.**

**Schon zu unserer Zeit gab es uneinsichtige und egoistische Piloten, die meinten, das Gelände gehörte ihnen und der Besitzer wäre nur ein notwendiges Übel.**

**Man muss aber dazu sagen, dass es sich meist auch damals um auswärtige Piloten handelte, welche ungeniert mit den Autos in die Wiese fuhren und den Kronbauer beschimpften, wenn er seine Kühe in den Startbereich zum Grasens trieb.**

**Aber das ist anscheinend kein Thema von seinerzeit, sondern auch heute wieder aktuell, wie ich gehört habe.**

**Es war auch von uns Klubverantwortlichen im nachhinein gesehen ein großer Fehler, dass wir es verabsäumten, Klubabende und dergleichen beim Kronbauer abzuhalten, um ihn dadurch vielleicht etwas milde zu stimmen oder mit ihm vielleicht sogar über bezahlte Nutzungsrechte zu verhandeln, aber das ist halt nun alles unwiederbringlich, leider!**

**Abschließende Kronbauergeschichtln in Kurzform:**

**Dass sich unser Ex-Motorradstaatsmeister Baldur Moravec (+ ca. 1980 beim Segelfliegen) in kurzen Abständen 2x beim Starten ohne Crascheinwirkung den Oberschenkel gebrochen hat.**

**Dass ich in meiner Übermütigkeit einmal zum Gasthaus Rühler reingelandet bin und nach der Jause auch wieder dort gestartet und weiter geflogen bin, das ganze allerdings bei damaligen Ostwind-Hammervhältnissen!**

**Dass wir auch im Gasthaus Zorn einige Male ordentlich gewerkt haben.**

## ❖ **Das Gschichtl mit Bam Franz (1976)**



Franz Gonglach

„**Bam Franz**“ - mit bürgerlichem Namen Gonglach Franz - war einer meiner wenigen Kumpels aus der Vordrachenzeit, welcher sich für´s Drachenfliegen zwangsbeglücken ließ.

Schon bei meinem Schnellkurs mit ihm auf den Hügeln um Wels zeigte er gehörigen Respekt vorm Fliegen.

Seine wenigen Flüge dann von der Burg waren ein einziges Desaster. Auf Grund der offenbar im Unterbewusstsein steckenden Flugangst zogen ihn die Baumkronen magisch an.

Es gab eigentlich fast keinen Flug von ihm ohne Baumlandungseinlage, darum auch sein Spitzname „Bam Franz“

Wenn Franz startete brachte man auch gleich die Kameras in Stellung, weil man schon wusste, welches Szenario sich gleich abspielen würde. Franz erreichte mit seinen Landungen der besonderen Art sogar Kultstatus.

Dieser Kultstatus ging sogar soweit, dass Franz nach seinen Baumlandungen erstmal ausgiebig gefilmt und fotografiert wurde, bevor er bei der Bergung unterstützt wurde. Aus meiner heutigen Sicht war das schon sehr fahrlässig von uns Fliegerkollegen und den Zuschauern.

**Zu allem Überdruss traf auch einmal noch die von jemand alarmierte Polizei ein, welche Franz, noch während er im Wipfel entnervt kämpfte, von unten verhörte und den „Unfall“ protokollierte.**

**Franz lebt jetzt in Kapstadt/Südafrika, ich habe ihn übrigens 2009 auch wieder mal in seiner neuen Heimat besucht.**

**Schöne Grüße nach Kapstadt zu Franz!**

**Noch ein Wort zum Thema Flugangst: Es hat mir immer gefallen, dass man sich das Drachenfliegen nicht kaufen konnte, es hat damals natürlich auch viel geldige Prominenz auf Grund der vielen Medienberichte von dieser - für sie neuen spektakulären - Sportart angelockt.**

**Ich habe z. B. den Regisseur Roman Polanski sowie Peter Kraus bei der Schulung in Kössen beobachtet. Über das Schnupperstadium kam allerdings keiner hinaus - sie hatten die Hosen voll, als es dann um ´s Eingemachte (sprich um den ersten Höhenflug) gehen sollte.**

## ❖ **Das Gschichtl mit den Raben (1977)**



**Grill Werner** entdeckte beim Kreisen über dem damaligen alten Landeplatz in einer Baumkrone ein Rabennest.

Er sah dabei auch Mutter Rabe bei der Fütterung ihrer Jungen. Werner wollte sich nach der Landung das näher ansehen und kletterte zum Rabennest hinauf.

Schon beim Hochklettern wurde er von Mutter Rabe heftigst attackiert, die natürlich ihre Jungen beschützen wollte. Werner wurden die Luftangriffe verbunden mit schmerzenden Schnabelhieben zu viel, er holte sich seinen Helm und kletterte wieder hoch.

Es waren 4 Jungraben im Nest, welche kurz vor dem flüggeworden standen. Da Werner leider die Absicht hatte, das Nest zu plündern, wurde am Boden heftig diskutiert, was den dann mit den Jungraben passieren sollte.

**Korn Andrea** und **Broschi** wollten einen Jungvogel adoptieren, wer den zweiten aufzug, habe ich leider über die Jahre vergessen, 2 Raben wurden jedenfalls im Nest gelassen.

Der dann handzahme Rabe (im Bild) von **Broschi** und **Andrea** entwickelte sich prächtig und war zeitweise ganz schön frech zu seinen Ersatzeltern und dem Drachenfliegervolk.

Je nach Lust und Laune begleitete er auch seine menschlichen Eltern beim Fliegen und ließ sich dabei auch mal am Trapez nieder (Bild oben), um interessiert die für ihn exotische Flugtechnik zu studieren.

Wenn ich mich richtig erinnere, ist er später dann mal entfliegen und nicht mehr zurückgekehrt. Falls er damals versucht haben sollte, sich einem Rabenrudel

anzuschließen, war das wahrscheinlich sein Todesurteil, weil er auf Grund seines unrabenhaften Verhaltens von seinen Artgenossen zu Tode gehackt worden sein dürfte, so wie ich das mal gelesen habe.

Diese Geschichte fällt unter die Rubrik „grenzfällige Skybird-Streiche“ in diesem Fall auf Kosten der armen Rabenkinder und Mutter Rabe.

### ❖ **Die traurige Geschichte von der Staatsmeisterschaft am Loser (1977)**

Im Jahr 1977 fand in Altaussee die erste Staatsmeisterschaft außerhalb Tirols statt. Es war auch eine Premiere, weil dieser Bewerb erstmals im Frühjahr stattfand, die Turbulenzen speziell über dem Altausseeer-See waren für damalige Begriffe allerdings enorm!

Es stellte sich auch heraus dass einige der seinerzeitigen Drachenkonstruktionen diesen Belastungen nicht standhielten, so wie z.B. der englische Drache Wasp des Tirolers Conny Klampfer, welcher hoch über dem Landeplatz von der extremen Bockigkeit förmlich zerlegt wurde .

Es war schaurig anzuschauen wie Conny mit dem halb zusammengeklappten Drachen noch kämpfte, fast hätte er es noch geschafft, eine günstige Phase beim unkontrollierten Pumpen des Drachenwracks zu erwischen, aber es ging sich leider doch nicht aus .

Conny verstarb noch an der Aufprallstelle! Rettungssysteme waren leider damals nicht obligatorisch und auch nicht vorgeschrieben.

Das Drama sollte leider dann auch noch eine Fortsetzung finden! Der Salzburger Fritz Ablinger flog einen Drachen der Firma XY. Dieses Drachenmodell neigte zu heimtückischem Tucken, es hatte vor diesem Bewerb schon einige Unfälle mit diesem Modell gegeben, unter anderem auch bei uns in Micheldorf wo ein Pilot in das Dach eines Wohnhauses in Landeplatznähe krachte .

Mir ist es bis heute noch ein Rätsel warum man diese Fehlkonstruktion nicht rechtzeitig aus dem Verkehr gezogen hatte.

Ablinger Fritz startete nur wenige Startnummern vor mir, der Drache begann gleich nach dem Start heftig zu tucken, war dann in Folge auch nicht mehr beherrschbar und Fritz krachte auf halber Höhe des Berges in die Felsen des Loser.

Er verstarb tags darauf an seinen schweren Verletzungen im Krankenhaus. Bevor ich dann langsam an die Reihe kommen sollte wurde Gott sei Dank der Bewerb abgebrochen!

Das Wissen nach zwei tödlichen Abstürzen in einem Durchgang(!) selbst fliegen zu sollen, grenzte da schon ein wenig an vorsätzliche Selbstbeschädigung, es war einfach makaber! Rückblickend betrachtet wäre ich wahrscheinlich unter diesen Umständen gar nicht gestartet!

**Frustriert und deprimiert ist dann auch unsere ca.15köpfige Mannschaft Richtung Heimat aufgebrochen, die Fortsetzung des Bewerbes wurde auf unbestimmte Zeit verschoben.**

**Die Heimfahrt war dann schon eine Art Spießbrutenlauf, die Boulevardpresse hatte sich natürlich sofort auf dieses Thema gestürzt, fliegende Selbstmörder etc. waren noch die harmloseren Bezeichnungen für uns.**

**In den Ortschaften wo wir heimwärts durchfuhren, ließ man uns das auch wissen und spüren, wir waren natürlich mit unseren Drachen am Dach auch leicht identifizierbar.**

**Die Fortsetzung der Staatsmeisterschaft erfolgte dann 3 Wochen später, das Medien- bzw. Zuschauerinteresse war natürlich enorm, wir konnten aber die Sensationslust diesmal mit keinem Unfall bedienen.**

**Trotz der vorhergegangenen Ereignisse freute ich mich über meinen 7. Platz in der offenen Klasse im Endklassement.**

**Es sollte auch meine beste Platzierung bei einem größeren Bewerb in meiner Laufbahn bleiben, mit einem Wort gesagt, ein Ausnahmetalent war, und wurde ich auch später nie!**

**Abschließend möchte ich die Ausseer-Flugpioniere Sepp und Hubert Schlömmer noch herzlich grüssen und bitte um ihr Verständnis dass ich diese Story nochmals aufgewärmt habe!**

## ❖ Die Georg Ahamerstory(1977)

Schoarl Ahamer



**Georg Ahamer** (genannt Schoarl und auch Gerli) war eine sehr schillernde Persönlichkeit, in der zwei Seelen wohnten. Die eine Seele war für seinen eigenen Gärtnereibetrieb in Grünau zuständig, die andere fürs Drachenfliegen (das er übrigens virtuos beherrschte) inklusive seiner Eskapaden in allen Varianten.

Er war auch für einen Außenstehenden schwer einzuordnen, weil die meisten den Mix aus seiner Intelligenz und wilden Hund bei ihm nicht durchschauten.

Ich war des öfteren mit dabei, wenn seine Fliegerseele Oberhand hatte, so zum Beispiel waren wir im südkärntnerischen Bleiburg, wo wir Skybirdler an einem Bewerb von dem Petzen teilnahmen. Der Abend in Bleiburg gestaltete sich natürlich ahamerhaft, das heißt wir hätten in einem Lokal fast Prügel von den Einheimischen bekommen, welche er mit „Hallo ihr windischen Brüder“ begrüßte.

Er war sich offensichtlich der Tragweite dieser Meldung gar nicht bewusst. Wer sich mit dem bereits damals schwelenden Ortstafelkonflikt mal auseinandergesetzt hat, weiß in welches Wespennest er da gestochen hat.

Die einheimischen Burschen rückten mit Verstärkung an und kreisten uns ein und alles sah nach einer deftigen Schlägerei aus.

Da hatte Schuarl spontan eine geniale Idee, er fasste sich seine mitgebrachte steirische Ziehharmonika und fing vor den Angreifern zu spielen an. Die Kärntner waren so perplex, dass sie quasi eine Beisshemmung bekamen - der Abend endete dann versöhnlich mit gemeinsamen Trunk und Gesang und musikalischer Unterstützung von Schuarl.

Schon bei der Hinfahrt nach Bleiburg gab es eine ahamerische Aktion, bei der er sich aber selbst ein Ei legte. So erlegte er mit seinem Auto ein Reh, und anstatt den

örtlichen Jäger zu informieren, nahm er das Reh mit zu einem Wirtshaus und vereinbarte mit dem Wirt, für die nächsten Tage daraus ein Festmahl zu machen. Gerli lud uns alle dazu ein.

**Er** hatte aber da im wahrsten Sinne des Wortes die Rechnung ohne den Wirt gemacht, der konnte sich nämlich zum vereinbarten Festschmaustermine partout nicht mehr daran erinnern, dass Schoarl jemals ein Reh vorbeigebracht hätte, nie wieder habe ich Gerli so verdutzt dreinschauen gesehen wie in dieser Situation, er hatte quasi in diesem Fall seinen Wildbretmeister gefunden!

Ein letztes Ahamergschichtl noch, welches sich beim Faschingsumzug in seinem Heimatort Grünau zutrug. Schoarl war auf einem der Wagen für´s Böllerschießen zuständig. Beim Hantieren mit der Böllerkatze gelangten Funken in sein Pulverdepot, es gab eine arge Explosion bei der er sich Brandverletzungen am ganzen Arm holte.

Anstatt einen Arzt aufzusuchen, setzte er auf ein altes Hausrezept und kühlte seine Armverletzung in einem Kübel Wasser, welcher von einem Assistenten neben ihm getragen wurde, um sich ja nicht bei den Faschingsfeierlichkeiten einschränken zu müssen.

Gerli wurde dann noch 1977 Skybird-Klubmeister bei uns in Micheldorf, wenig später stürzte er in Grünau durch eine kleine Unachtsamkeit beim Hochberghaus tödlich ab. Er flog zu dieser Zeit einen UP-Drachenglider mit Schnellaufbausystem.

Die Schwachstelle dieses Systems, das Gerli zum Verhängnis wurde, waren zwei Flügelmuttern, mit denen die beiden Stehbolzen nach dem Aufziehen und Einrasten des Drachengestells in ein Gegenstück gesichert wurden.

Wurden die Muttern vergessen, so rasteten die Stehbolzen bei entsprechender Belastung aus, und der Drache klappte zusammen wie ein Taschenfeitel, so wie es eben Schoarl erging,

Möglicherweise hätte auch hier ein Rettungsgerät das Schlimmste verhindern können. Man hörte auch sehr viel über UP-Piloten, welche die Muttern ebenfalls vergaßen und denen aber nichts passierte.

Befremdend ist allerdings, dass nie eine diesbezügliche Warnung von der Herstellerfirma UP heraus gegeben wurde, diese Schwachstelle hat bestimmt einigen vergesslichen Piloten weltweit das Leben gekostet.

Ein Gedenkstein an der Absturzstelle beim Hochberghaus erinnert an unseren sympathischen Skybirdler aus der Grünau Ahamer Schoarl.



## ❖ **Das Kalifornienschichtl (1978)**



1978 in Kalifornien

Helmut (+2008) Braut Gudrun Gerhard

**Skybirdkollege Kreuzhuber Helmut und ich beschlossen 1978 Kalifornien drachenfliegerisch zu erkunden. Man hörte sehr viel von der Fliegerei drüben und das wollten wir uns genauer ansehen.**

**Kurioserweise lernte Helmut in der Zwischenzeit seine spätere Frau Gudrun kennen, welche unabhängig von uns zur selben Zeit auch Kalifornien gebucht hatte. Helmut nutzte dann die Gunst der Stunde und heiratete seine Gudrun dann auch gleich in Las Vegas!**

**Es dauerte übrigens dann einige Zeit bis die Ehe auch bei uns amtlich wurde. Es waren auch die beiden Elternteile und die Bekannten und Verwandten der beiden inklusive mir von dieser Aktion nicht eingeweiht worden.**

**Helmut schickte nach der Hochzeit ein Telegramm an seine Eltern mit „Just Married“, da die Eltern von Helmut des Englischen nicht mächtig waren, suchten sie erst jemand der ihnen das übersetzte! (An dieser Stelle liebe Grüße an Gudrun, sollte sie diese Zeilen mal lesen)**

**Untergebracht waren wir bei Verwandten von Gudrun in Los Angeles, von wo aus wir uns auch mit unserem gemieteten Wohnmobil auf die Suche nach einheimischen Piloten machten.**

**Wir trafen dann auch welche nahe San Diego auf den sogenannten Torrey Pines, es handelt sich dabei um Steilklippen(ca. 250m) mit Start und Landeplatz auf einem Hochplateau .**

**Die Begeisterung der einheimischen Flieger hielt sich allerdings in Grenzen bei unserem Auftauchen. Wir stellten uns vor und sagten, wir kämen aus Österreich und suchten nach Pilotenkollegen von hier.**

**Sie schauten uns nur gelangweilt an und meinten „ok.- so you find it now“ - und habt ihr noch weitere Fragen? Das war's!**

**Wir waren über diesen kühlen Erstkontakt dann schon etwas verdattert, es handelte sich bei diesen Typen um sogenannte Drachenfliegerjunkies.**

**Sie hockten im Türkensitz an der Klippenkante, der Drachen war startbereit neben ihnen geparkt und am Boden „angestierlt“, während die Piloten mit einem Joint im Mund in Richtung Pazifik tagträumten .**

**Ganz sporadisch sprangen sie immer wieder auf, flogen einige Runden und landeten gleich wieder in der Nähe ihres Standplatzes, wo die nächsten Joints schon warteten.**

**Wir parkten unser Wohnmobil in der Nähe dieser „coolen Gang“ und warteten, bis sie vielleicht etwas auftauten würden.**

**Es tauchte dann ein örtlicher Drachenvertreter auf, der etwas zugänglicher war und uns eines seiner Vorführgeräte zum Fliegen anbot.**

**Es war vorher eine Menge Überzeugungsarbeit notwendig gewesen, ihm klar zu machen, dass wir des Fliegens kundig sind. Wir wären ihm aber gar nicht so böse gewesen, wenn es mit dem Leihgerät nichts geworden wäre, denn das Starten von der Klippe war schon eine sehr selektive Sache und ein Probeflug mit dem fremden Gerät war nicht möglich, außer eben die Klippe hinunter natürlich!**

**Die Startrampe war wegen dem Hammeraufwind vom Pazifik her mit einem Starthelferpodest am Ende der Rampe ausgerüstet.**

**Das Podest war eine korbähnliche Konstruktion am Ende der Rampe in der der Helfer drinnen stand und den Drachen von unten bei der vorderen Unterverspannung festhielt und dann auf Kommando des Piloten losließ.**

**Das Ganze war natürlich wieder eine absolute Hasardpartie - fremder Drachen - kein Testflug möglich - Klippenstart bei Hammeraufwind und Toplanding notwendig. Notwendig deshalb, weil bei der Landung unten am Strand die Rückkehr zu Fuß mit dem Drachen aufs Startplateau nur über einen abenteuerlichen Pfad in der Klippe hinauf möglich war(wir haben es jeder je einmal genossen!).**

**Jetzt aber zu unseren Flügen. Die Startphase war wirklich nicht ohne, der Drachen war kaum zu bändigen , der Aufwind zu Kronbauers besten Zeiten war dagegen ein laues Lüfterl - ohne Startassistenten wäre da gar nichts gegangen!**

**Nachdem der Helfer losgelassen hatte, ging höllisch die Post nach oben ab, aber nach dem Erreichen des Aufwindscheitels flog man dann wie auf Daunen, man erreichte so an die 30m Startüberhöhung und flog, wenn man wollte kilometerweit entlang der Klippen.**

**Das Toplanding war dann wieder eine eigene Wissenschaft, flog man von zu weit hinten an , kam man in den Genuss von extremen Rollern, flog man etwas zu weit über den Landeplatz, musste man wieder über die Klippe hinweg durchstarten, wir haben ungewollt das Durchstarten fleißig geübt, nach der ersten gelungenen Toplandung setzte ich mich zu unseren Junkiefreunden und hätte mich fast auf einen Joint einladen lassen.**

**Beim Anlanden in den Rollern haben wir beide je einmal das Gerät demoliert, der Drachenvertreter war darüber gar nicht besonders amused, im Gegensatz zu den Fliegerjunkies, die ob unserer Crashes tobten vor lauter Gaudi wie die Hyänen im Film „Der König der Löwen“ .**

**Wir** fahren dann später noch zum Grand Canyon, wo ja auch geflogen wurde. Wir haben aber zu Recht die Finger davon gelassen, bei einem Aufwind, zwar etwas weniger als in San Diego wäre es aber fast lebensnotwendig gewesen oben wieder zu landen.

**Eine** makabere Alternative wäre gewesen, am Fuß des Canyon beim Colorado River zu landen und sich dann rückholen zu lassen.

**Wenn** man aber weiß, dass nur 1-wöchige geführte Wanderungen mit entsprechendem Proviant und Ausrüstung in das von Indianern bewohnte Reservat unten im Tal des Canyon damals möglich waren, bedanken wir uns noch heute beim großen Manitu, dass wir nicht geflogen sind.

**Am** Ende unseres Aufenthaltes habe ich mir noch meinen ersten Rettungsschirm (Marke Windhaven) im örtlichen Drachenfliegershop in L.A. zugelegt, welcher mir dann später (1980) das Leben retten sollte, aber das ist eine andere Geschichte.

P.S.: Foto- und Filmmaterial von diesem Trip sind leider größtenteils verschollen.

### ❖ **Das Traunsteingschichtl ( 1978)**

Andy beim „Landeanflug“ in den Traunsee



**Ende** der 70er wurden wir nach Gmunden eingeladen um als Programmpunkt beim Seefest mitzuwirken. Es wurde auch das ganze Umfeld vom Veranstalter nach unseren Vorstellungen drachengerecht aufbereitet, so z.B. wurde eine schwimmende Plattform vor dem Cafe Baumgartner an der Esplanade verankert, um unsere Landemanöver hautnah dem Publikum präsentieren zu können.

**Mit** dem Landen klappte es dann doch nicht so wie geplant. Auf Grund der hereinbrechenden Dunkelheit verfehlten die meisten die Plattform - einer erwischte zwar die Plattform, fiel aber dann aber wieder ins Wasser.

**Das Landen war so wie auf einem zu klein geratenen Flugzeugträger, einer streifte beim Landeanflug mit dem Flügel einen Zuseher auf der Esplanade. Die Wasserrettung hatte Hochbetrieb, um uns rasch aus dem Wasser zu fischen, es war ja auf Grund des auch am Ufer noch sehr tiefen Wassers sehr gefährlich abzusaußen und auch die Wasserrettung mit den vielen Wasserbergungen war heillos überfordert, Schwimmwesten hatten wir leider nicht eingeplant!**

**Noch kurioser war allerdings das Starten vorher am Traunstein, wir wurden bereits am Vormittag mit dem Hubschrauber hinauf geflogen, wegen der Flugbedingungen war nur am Vormittag das Absetzen am Traunstein möglich.**

**Ich kann mich noch heute an die Schweißausbrüche des Piloten erinnern, das dürfte für ihn nicht ganz ohne gewesen sein.**

**Auf Grund der Klippenstartbedingungen war der laminare Aufwind am Vormittag vorerst beruhigend.**

**Leider war unser „Showauftritt“ erst am frühen Abend. Wir vertrieben uns die Wartezeit, wie damals üblich, natürlich in der Hütte bei einigen Bierchen. Beim Starten am Abend waren wir nicht nur schon gut aufgelegt, auch ein tückischer Bergwind hatte sich eingestellt!**

**Mich beschleicht heute noch ein mulmiges Gefühl, beim Zurückdenken an diese Startbedingungen: Rückenwind, einige Biere intus, Klippenstartbedingungen und das Starten müssen (!) wegen des Seefestes, der Abstieg vom Traunstein mit dem Drachen wäre bei Flugverweigerung dann wahrscheinlich noch gefährlicher gewesen als das Starten bei diesen Bedingungen, also tief Luft holen und hinunter, war angesagt.**

**Bei einem späteren Seefest produzierte Schallmeiner Hans (übrigens Überschallmeiner genannt, wegen seiner oft spektakulären Flugeinlagen) einen Fehlstart, rumpelte die Wand hinunter und blieb mit der Turmverspannung an einer Felsnase kopfüber hängen (mit Blick zum See versteht sich).**

**Es dauerte unendliche 2 Stunden, bis die Bergrettung sich zu ihm abseilte. Da er nicht wusste, wie sicher er hing und der Wind den Drachen in der Wand immer wieder bewegte, waren diese Stunden die längsten seines Lebens.**

**Ich habe Hans Jahre später noch einige Male getroffen und er hat mir von seinen Albträumen erzählt, die ihn bis heute noch verfolgen.**

**In diesem Zusammenhang sei noch ein Zwischenfall mit unserem Obbi (Heinz Helmut) erwähnt, der glaubte, den Überflug über den Traunsee nicht zu schaffen, also stellte er sich ins Trapez, klinkte sich auf Höhe eines Bootes aus, und ab ging's in den See.**

**Leider hatte er sich auf Grund der einsetzenden Abenddämmerung mit der Absprunghöhe grob verschätzt, so war es dann eine überdimensionale Sprungturmhöhe (so ca. 25 m).**

### ❖ **Das Gschichtl mit den Jagdtrophäen (1978)**

Dieses Gschichtl spielt bei einer unserer ersten Meisterschaften in den 70ern. Da wir selbst bei auswärtigen Bewerben viel unterwegs waren, wurden wir im Gegenzug von Gastfliegern aus den Bundesländern, Bayern und sogar aus der Schweiz und Südtirol bei unseren Bewerben gerne besucht.

Auch der Kärntner Rudi Kreuzhuber, seines Zeichen erster Drachenflieger in Österreich, sowie Zarl Wolfgang aus Graz flogen regelmäßig bei uns, beide übernachteten nahe Windischgarsten in einer Pension, welche auf Jagdtouristen spezialisiert war. Das Haus daher war mit Jagdtrophäen aller Art dekoriert.

Unsere beiden trinkfesten Kollegen rückten nach einem langen Abend bei unserer Veits-Mami dann leicht beschwipst im Jagdhaus ein und fanden die Jagdtrophäen im Stiegenhaus auf Anhieb anziehend.

Man beschloss, mit den ausgestopften Auerhähnen Testflüge im Stiegenhaus zu machen, wobei die Auerhähne natürlich schwer lädiert wurden. Nach diesem Vandalenakt entdeckte man noch Geweihe welche sich die beiden am Kopf mit Gummispanner aufbanden und auf Hirschbrunft machten.

Morgens hielt die Chefin des Hauses Nachschau im Zimmer der Vandalen und fand beide friedlich schlummernd mit noch aufgesetzten Geweihen nebeneinander im Bett liegend vor.

Die Chefin trug das Ganze mit Fassung und Humor, der angerichtete Schaden wurde klarerweise ersetzt und die beiden revanchierten sich dann auch großzügig bei einem späteren Besuch mit mitgebrachten steirerischen und Kärntner Schmankerln - diese Lauser!

### ❖ **Das Gschichtl mit der EDV und dem Ö3 Verkehrsfunk (1978)**

Wir hatten schon bei den ersten kleineren Bewerben über eine Alternative zur damals üblichen bürokratischen Zettelwirtschaft für das ganze Auswertungsthema, inklusive der von den Landerichtern und Streckenposten umständlich geführten Protokollierung bei offiziellen Bewerben nachgedacht.

Obbi war auf Grund seines Jobs mit der EDV-Materie schon etwas vertraut und wir beschlossen, die LM 78 datentechnisch bereits auf EDV-Basis durchzuführen.

Die ganze Rechenanlage passte gerade mal in das große Stehzelt, dazu waren auch noch drei „Operators“ notwendig, um die Anlage zu bedienen!

Dieses Experiment verblüffte vor allem die auf Besuch weilenden Organisations-Experten aus den Bundesländern, welche auch nur die Zettelwirtschaft zu dieser Zeit kannten.

Wir waren also nicht nur als fliegende Skybird-Hardware top, sondern nun auch im Softwarebereich zukunftsweisend.

**Die Organisation eines großen Bewerbes, wie die LM war vom Personal- und Materialaufwand her enorm. Man brauchte, nur um einige Beispiele zu nennen, Kampfrichter, Startleiter, Rettung, Feuerwehr, Absperrungen, Spendengeldsammler und nachdem so eine Veranstaltung Volksfestcharakter hatte, sogar Würstel und Getränkeverkäufer. Rettung und Feuerwehr mussten übrigens behördlich vorgeschrieben ständig vor Ort sein!**

**So eine Veranstaltung brachte natürlich einiges durch freiwillige Spendengelder der Zuseher und Sponsoren in die Klubkasse.**

**Zusätzlich hatten wir die Idee, beim Ö3 Verkehrsfunk anzurufen, um dort mitzuteilen dass in Micheldorf eine Drachenflugveranstaltung stattfinden würde und die alte Bundesstraße dabei überflogen würde (was natürlich gar nicht stimmte).**

**Die Verkehrswarnung mit der Bitte an Interessierte, nicht auf der Bundesstrasse anzuhalten, sondern die dafür vorgesehenen Parkplätze in Landeplatznähe zu benützen, lief den ganzen Tag auf Ö3 und brachte uns zusätzlich Zuschauer und damit Geld in die Klubkasse.**

**Horrorberichte der Boulevardpresse nach kleinen Unfällen im Vorfeld der LM taten ein Übriges für den enormen Zuschauerandrang.**

#### **❖ Das Drama mit den Brüdern Grill (1978/1982)**



**Grill Günter +1978**



**Grill Werner +1982**

**Werner und Günther Grill, zwei Brüder, fühlten sich aber auf Anhieb in unserer Drachenfliegerfamilie wohl und wurden begeisterte Flieger.**

**Da sie in Kremsursprung wohnten, hatten sie auch das Fluggelände quasi vor der Haustür. Sie galten als besonnene Piloten und daher ahnte damals niemand, welches Schicksal auf die Beiden zukommen würde.**

**Die beiden Brüder waren vom Wesen her zwei grundverschiedene Charaktere, Günther war eher introvertiert, während Werner sehr umtriebig war und die Freuden des Lebens fallweise exzessiv genoss. Wir nannten die Beiden - auch in Anlehnung an die beiden Berge im Kaiserwinkel in Tirol - den zahmen und den wilden Grill.**

**Günther flog gerne alleine, somit ist es auch schwierig seinen ersten schweren Unfall im Detail mangels Zeugen zu schildern, er hatte jedenfalls beim Landen einen gewaltigen Crash, an Details konnte er sich selbst nicht mehr erinnern und wurde mit Wirbel und Kopfverletzungen ins Krankenhaus eingeliefert.**

**Seine Reha** gestaltete sich sehr mühsam weil er unter anderem arge Koordinationsstörungen beim Gehen hatte. So musste er sich anfangs voll konzentrieren, um beim Gehen nicht fallweise den Retourgang einzulegen (das ohne Spaß!). Das Ganze hinderte ihn allerdings nicht, einige Zeit später den Flugbetrieb wieder aufzunehmen.

**Eines Tages** wurde Frau Veits von einem offensichtlich Angeheiterten angerufen, welcher meinte, dass in seinem Garten im oberen Burgbereich ein toter Drachenflieger liege (makaber, nicht wahr?).

**Günther** war bei seinem letzten Flug auch wieder alleine unterwegs gewesen. Wir vermuteten, dass er am Hirschwaldstein ins Lee geflogen war und die Turbulenzen in diesem Bereich die Absturzursache gewesen sein dürften.

**Bevor** es mit dem traurigen Fall Werner weiter geht, sei noch vorher eine kurze Anekdote von ihm erwähnt.

**Es** arbeiteten damals Ferialpraktikantinnen im Weissenhof. Ihre Zimmer befanden sich oberhalb der Küche und Werner beschloss, nach der Sperrstunde die diensthabende Praktikantin zu besuchen (sprich Fensterln zu gehen).

**Mangels** anderer Möglichkeiten zum Fenster der Angebeteten im 1. Stock zu gelangen, beschloss Werner die Dachrinne als Aufstieghilfe zu benützen.

**Kurz** vor dem Erreichen seines Zieles löste sich die Dachrinne aus ihrer Verankerung und Werner kehrte im Zeitlupentempo zusammen mit der Rinne zu Mutter Erde zurück - das war nur eine von vielen Storys vom wilden Grill!

**Aber** jetzt zum Drama mit Werner. Es war zu dieser Zeit das sogenannte Akro-Fliegen aktuell, man hörte von Loopings und dergleichen in der Fliegerszene, obwohl viele Geräte inklusive Piloten diesen Anforderungen nicht entsprachen.

**So** wie auch Werner mit seinem Loopingversuch über dem alten Landeplatz. Im Ansatz sah die Figur gar nicht so schlecht aus, er hatte allerdings die Höhe falsch gewählt, die Rückkehr aus dem Looping in die normale Fluglage ging sich dann nicht mehr aus, er prallte mit vollem Speed am Boden auf!

**Werner** lag dann ein halbes Jahr im Kirchdorfer Spital im tiefsten Koma und verstarb dann am Heiligen Abend 1982, ohne je einmal wieder zu Bewusstsein gekommen zu sein. Werner war aus der Kirche ausgetreten gewesen, der damalige Pfarrer weigerte sich deswegen die Begräbniszeremonie abzuhalten!

**Besonders** getroffen hatte das seine betagte Mutter, welche innerhalb von vier Jahren ihre beiden Söhne verloren hatte. Obbi übernahm dann den Part des Pfarrers, dessen Hartherzigkeit wir sehr bedauert haben.

## ❖ **Fanclubausflug zur WM 79 in St.Hilaire (F) bei Grenoble (1979)**



Vizeweltmeister 1979 Wolfgang Hartl



**Unser Skybirdler Wolfi Hartl startete bei dieser WM im Jahr 1979 für Österreich in der offenen Klasse mit einem Fledge II B (amerikanischer Starrflügler mit ansteuerbaren Seitenrudern).**

**Nachdem Wolfgang schon nach dem ersten Drittel des Bewerbes sensationell unter den Titelaspiranten lag, beschlossen Sommer Schorsch (damals Inhaber von Ford Sommer - Bad Hall), Endl Rudi, Heinz Helmut und ich, Wolfgang vor Ort zu unterstützen. Sommer Schorsch war nebst Drachenflieger auch Besitzer und Pilot einer Cessna Mooney (ein 4 sitziger Tiefdecker).**

**Unser Fanclub hob dann vom Flugplatz Wels trotz nicht gerade berauschender Flugwetterprognose Richtung Grenoble ab. Endl Rudi als ehemaliger Segelflieger hatte den Part des Navigators übernommen und neben dem Piloten Platz genommen. Die Sicht wurde dann über der Schweiz immer schlechter, um schließlich über dem Genfersee außer ein paar Fenstern in der Basis fast ganz zuzumachen.**

**Schorsch überlegte schon umzudrehen, aber die Bodensicht verbesserte sich doch noch wesentlich und weiter ging es.**

**Der Navigator Rudi hatte dann auch noch seinen großen Auftritt, indem er den Piloten irrtümlich in ein Hochtal ohne Ausgang lotste und Schorsch gerade noch rechtzeitig umdrehte bevor wir am Ende dieses Sackgassentales angestanden wären.**

**Das nächste Problem hatten wir dann bei der Landung auf einem Nebenflugplatz nahe Grenoble, als Schorsch beim Funkverkehr mit der Bodenstelle feststellen musste, dass man nur sehr gebrochenes Englisch sprach, geschweige denn Deutsch und leider auch keiner unseres Fanclubs der französischen Sprache mächtig war.**



Schorsch ist dann ein paar Mal über den Tower geflogen, um seine Landebereitschaft zu signalisieren, die Landung hat dann doch irgendwie geklappt.

Die Gegend um St. Hilaire, wo die WM abgehalten wurde, war eine beeindruckende Kulisse für Drachenflieger, mit vielen Startplätzen auf einem riesigen Hochplateau.

Als einziger angereicherter Fanclub wurden wir in der österreichischen Kolonie dementsprechend herzlich empfangen.

Die WM war perfekt organisiert, sogar ein Kanal des französischen Fernsehens übertrug stundenweise live.

Was aber natürlich sehr erfreulich war, dass unser Hartl Wolfgang zu diesem Zeitpunkt im Vordergrund der WM lag.

Letztendlich musste er sich nur dem Amerikaner Rex Miller im Endspurt geschlagen geben.

Skybird hatte also 1979 bereits einen Vizeweltmeister! Dritter wurde übrigens der Bayer Hans Olschewski. Bei Weltmeister Miller war dieser Titel anscheinend eine Eintagsfliege gewesen, meines Wissens ist er nachher nie mehr so richtig bei wichtigen Bewerben in Erscheinung getreten.

Nach diesem Erfolg wurden wir dann auch von unseren drachenfliegenden Tiroler Kollegen etwas ernster genommen, wir wurden ja bis zu diesem Zeitpunkt immer scherzhaft als Flachlandpiloten gehäkelt.

Hartl Wolfgang wurde bei seiner Rückkehr von seinen Mitbewohnern im Cumberland - Wohngebiet in Gmunden mit großen Transparenten, mit „Wir begrüßen unseren Vizeweltmeister“, gebührend empfangen.

Wolfgang nannte dann später auch seinen neuen Hund bezeichnenderweise „Vize“.

Er war dann später auch als Segelflieger erfolgreich, verunglückte allerdings bei einem Bewerb schwer und lag lange Zeit im Koma.

Wolfi lebt jetzt im Alten- und Pflegeheim in Gmunden-Weinberg und freut sich über jeden (Flieger-)Besuch!

Alles Gute auf diesem Weg Wolfi!

## ❖ **Mein persönliches Segelfliegercrash-Gschichtl (1980)**



Als Krankenhaus-Freigänger bei der STM 1980

**An einem Juli-Sonntagnachmittag 1980 machten Obbi und ich bei mäßiger Thermik noch einen kommoden Flug, pendelnd zwischen Burg und Preller.**

**Die erste Staatsmeisterschaft in Micheldorf stand vor der Tür und wir wollten eigentlich nur ein paar Runden drehen, um anschließend auf der Fußballwiese im Freibad zu landen.**

**Es war damals üblich, dass wir das Fliegen des öfteren mit einem erfrischenden Badebesuch, aus der Luft kommend, abschlossen.**

**An diesem Sonntag sollte es allerdings mit dem Baden bei mir nichts werden, ich ging allerdings auf eine andere Art und Weise fast baden!**

**Wie so oft teilten wir den Luftraum mit einigen Segelfliegern und polierten dabei auch gemeinsam den Preller.**

**Ein Segler fiel mir besonders auf, weil er ständig auf Tuchfühlung zu mir flog, um mich aus nächster Nähe zu beäugen.**

**In dieser Zeit war das „gemma Drachenflieger schau“ speziell bei auswärtigen Segelfliegern mit Passagieren eine gefährliche Unsitte.**

**Als ich dann wieder einmal bei der Prellernase umdrehen wollte, schaute ich sicherheitshalber noch mal zurück, und sah den besagten Segler auf Kollisionskurs nur wenige Meter hinter mir.**

**Dieses Zurückschauen hat mir wahrscheinlich das Leben gerettet, den es krachte im nächsten Moment, und ich wusste, es konnte nur der Segler sein, welcher mich da volley genommen hatte.**

**Ohne noch lange zu Schauen wie weit mein Fledge-Starrflügler noch flugfähig sei, zog ich sofort meinen Schirm, welcher aber dann unendlich lange brauchte, sich vollständig zu öffnen.**

**Der Schirm den ich bei meinem Kalifornientrip 1978 gekauft hatte, war natürlich auch nie frisch gepackt worden(!), so nach dem Motto, es passiert schon nichts!**

**Ich hatte da schon einige Schutzengel, den die vollständige Öffnung des Schirmes geschah erst kurz vor dem sonst ungespitzten Aufprall am Fuße des Prellers. Ich hatte vorher allerdings noch einen kurzen Moment Zeit gefunden, den geöffneten Schirm hinter mir anzuschauen, diese Gelegenheit hat man halt nicht alle Tage!**

**Nach meiner Landung der besonderen Art mit dem Wrack, das sich mal Drachen nannte, musste ich feststellen dass meine Jean vom linken Knie abwärts abgefetzt, mein Sportschuh ausgezogen war und ich im Bereich des Fersenbeines stark blutete.**

**Der Segler hatte mich also mit der Tragfläche gerammt und mir dabei einen offenen Fersenbeinbruch zugefügt, einige Splitter des Seglers wurden mir bei der anschließenden Operation im LKH Kirchdorf aus dem Fersenbein entfernt.**

**Nicht auszudenken wenn mich der Segler weiter Richtung Oberkörper erwischt hätte, es gäbe dann heute kein schreibendes Urgestein!**

**Der Erste der bei mir eintraf und die Erstversorgung vornahm, war Herr Veits, nochmals vielen Dank an dieser Stelle!**

**Jetzt wird man sich fragen und was ist mit dem Segler passiert?  
Er ist nach dem Crash arg gestrauchelt, hat aber dann mit großer Mühe den Flugplatz Micheldorf doch noch erreicht.**

**Die nächsten sieben Wochen verbrachte ich dann im LKH Kirchdorf, es waren einige Hautverpflanzungen notwendig um das zerstörte Gewebe am Fersenbein zu ersetzen.**

**Der Heilungsprozess verlief nicht ganz nach Plan, da das frische Gewebe immer wieder abgestoßen wurde. Auch eine Amputation wurde nicht mehr ganz ausgeschlossen.**

**Obwohl ich offiziell noch gar nicht aufstehen durfte, habe ich den damaligen Primar Viehbäck so lange bekniert, bis mich die Rettung dann jeden Tag zur laufenden STM bringen und auch wieder abholen durfte (siehe Bild).**

**Nach meiner Genesung bin ich dann noch sieben Jahre weitergeflogen. Einen gewissen Respekt vor den Seglern konnte ich allerdings nie mehr ablegen. Ab dieser Zeit machte mich immer rasch aus dem Staub, wenn mir einer zu nahe kam.**

**Es gab dann Monate später auch noch einen Prozess am Bezirksgericht Kirchdorf, bei dem der Segler in allen Punkten schuldig gesprochen wurde und mir ein entsprechendes Schmerzensgeld zugesprochen wurde.**

## ❖ **Das Insel Brac Gschichtl (1983)**

Andy beim Klippenstart auf Brac



**Die kroatische Insel Brac liegt auf der Höhe von Split und ist von dort mit der Fähre erreichbar. Brac mit dem Touristenzentrum „Bol“ ist Insidern als Geheimtipp für einen familienfreundlichen Badeurlaub bekannt.**

**Landschaftsprägend sind die Landzunge Zlatny Rat mit herrlichem Sandstrand, eingelagertem Pinienwald mit Biergarten sowie der höchsten Erhebung auf der Insel, dem Berg Vidova Gora (800m) zum ... richtig erraten: Zum Drachenfliegen bestens geeignet!**

**Ich und Obbi samt Anhang gönnten uns diese Kombination aus Baden und Fliegen so um 1983. Bereits am frühen Morgen nach unserer Ankunft inspizierten wir die Insel bezüglich Landemöglichkeiten.**

**Die Landzunge erschien uns am brauchbarsten, sie war weitgehend hindernisfrei, im Gegensatz zum restlichen Teil dieses Inselbereiches, welcher durch seinen wilden und dornigen Bewuchs für Landungen nicht geeignet war. Wir organisierten dann eine einheimische Taxipartie, welche uns nach einer einstündigen Fahrt am Gipfel absetzte. Zu Mittag waren wir dann am wild zerklüfteten Klippenstartplatz (siehe Bild) am Gipfel ready for take off.**

**Der Startplatz ist nach hinten ins Inselinnere verlagert, das heißt der Landeplatz war erst nach ein paar Minuten Flugzeit einsehbar, und wir sahen dann mit Schrecken dass die geplante Landezone mit Badegästen nun überfüllt war (Hätte man sich auch denken können, dass der Landeplatz morgens anders aussieht als zu Mittag).**

**Obbi war vor mir gestartet und ich konnte beobachten, wie sich eine Horde Kinder aufmachte, um die Landung von Obbi „hautnah“ mitzuerleben. Obbi schaffte es gerade noch relativ ungestört zu landen, die Kinder aber rannten jetzt auf mich zu, ich musste also etwas unternehmen, um niemanden bei meiner Landung zu gefährden.**

**Auf Grund der steifen Brise, welche vom Meer herein blies, war es zwingend notwendig exakt dagegen zu landen, aber das spielte es wegen der vielen Zuschauer nicht, welche die Anflugschneise blockierten.**

**Ich beschloss daher in meiner Verzweiflung eine Notwasserung mit Seitenwind im Wasser in Strandnähe zu versuchen. Mein Drachen wurde aber dadurch nur mehr bedingt lenkbar und ich rasierte zuerst einige Sonnenschirme. Am letzten Sonnenschirm war mein Flug dann zu Ende.**

**Ich saß so richtig oben auf, der Sonnenschirm knickte langsam ein und die darunterliegenden Sonnenanbeter hechteten panikartig nach allen Seiten unter meinem Speziallandeplatz weg.**

**Die Leute waren sehr erbost und wir hätten fast Prügel bezogen. Inzwischen war auch die Polizei angerückt und es sah zuerst nach Verhaftung aus.**

**Die Leute und die Polizei beruhigten sich aber dann, als wir ihnen erklärten dass meine Bruchlandung nicht mutwillig, sondern zum Schutz der Kinder erfolgt sei.**

**Insgesamt gab es drei Skybirdtrupps, welche zu verschiedenen Zeiten auf der Insel urlaubten und ebenfalls für Unruhe unter den Urlaubern sorgten.**

**Der Mann mit den Mohnkronen und seinem Gefolge waren eigentlich als erste Skybirdler dort geflogen, und da gibt es auch eine Story der makaberen Art wie folgt zu erzählen.**

**Nach dem Landen kam einer auf die Idee, es müsste auf Grund des starken Windes doch möglich sein, einen Drachen samt Pilot wie einen Kinderdrachen steigen zu lassen. Es funktionierte dann auch wirklich, als man den Skybirdler Rosenberger Werner steigen ließ.**

**Werner wurde mit dem Steigseil am Boden verankert, während seine Kollegen auf ein Bier im Piniengarten untertauchten.**

**Der Spaß für Werner war allerdings endend wollend. Zuschauer holten die Kumpels aus dem Gastgarten, da Werner von seiner luftigen Aussicht bald genug hatte und bereits darum wimmerte, wieder herunter gelassen zu werden. Meines Wissens rückte auch hier die Polizei an.**

**Da ich nie mehr etwas von der Fliegerei dort gehört habe, dürfte man auf Grund unserer Auftritte behördlich der Fliegerei dort einen Riegel vorgeschoben haben.**

## ❖ **Das Gschichtl mit dem Akroflieger in Kössen (1985)**

Im Laufe der frühen 80er Jahre habe ich dann auch eine Ausbildung zum offiziellen Sportzeugen und Kampfrichter gemacht.

Mein erster richtiger Einsatz in dieser Funktion war dann bei der WM 85 in Kössen, bei der ich als Lande- und Bojenrichter eingesetzt war.

Besonders der Job als Landerichter war mitunter sehr stressig. Die Piloten mussten auch zu dieser Zeit noch ihren jeweiligen Durchgangsflug mit einer korrekten Landung in einem Landekreis abschließen, und sie kamen zeitweise in Scharen von der Strecke zurück.

Ich musste dann selektieren, welche Piloten vorrangig im Kreis landen durften, ohne andere zu behindern oder zu gefährden. Die Beschimpfungen der abgewinkten Piloten waren mir allerdings sicher.

Diese Piloten hatten dann allerdings die Möglichkeit, nochmals zu fliegen, um nur die Landepunkte nachzuholen.

Kameras und Navigationsgeräte waren damals noch nicht in Verwendung, und so lief halt die ganze Punktevergabe über die Kampfrichter und die Jury am Boden. Mutet für heute sehr antik an, nicht wahr?

In den Wettkampfpausen hatten wir Offizielle die Möglichkeit, selbst zu fliegen. Auch einige Akroflieger zeigten dabei ihre fragwürdigen Flugkünste.

Ich saß mit einem dieser Piloten vor dem Start noch in der Berghütte und wir starteten dann nebeneinander mit unseren Fledges.

Gemeinsam flogen wir noch einige Zeit Richtung Tal, er verabschiedete sich noch von mir, um dann sein Showprogramm zu starten.

Er produzierte einen Looping, der ihm aber gründlich missglückte und er - wie Grill Werner - am Boden aufschlug. Ich hatte das ganze Drama von oben mitverfolgt und höre noch heute dieses einprägende Aufschlageräusch, welches bis zu mir hinauf zu hören war!

Ich war also der Letzte von dem er sich verabschiedet hatte! Ein ganz uriger Südtiroler-Naturbursch ist er übrigens gewesen!

❖ **Meine Drachenverbrauchsliste (1974-1987)**

Gerät Nr. 1: Manta/Stone –Nachbau (Manta war ein Franzose)

Gerät Nr. 2: Steinbach-Brasil (ein Österreicher)

Gerät Nr. 3: Choucas Dragonfly (ein Schweizer) ähnlich UP-Dragonfly

Gerät Nr. 4: Choucas Maxi (ein Schweizer) ähnlich Moyes Maxi

Gerät Nr. 5: Highway Demon (ein Engländer)

Gerät Nr. 5-7: Manta Fledgling II B ( US- Starrflügler)

Gerät Nr. 8: Profil von La Mouette (ein Franzose)



Mein Lieblingsgerät aus dieser Reihung: Der „Manta-Fledgling „



## ❖ **Ein Hahn der fliegen konnte (1975)**

Freiherr von Hahn (+2000)



Freiherr von Hahn, mit bürgerlichem Namen Hahn Ottl, war wohl einer der skurrilsten Skybirdler aller Zeiten. Er war mit einem Wort gesagt, der wiedergeborene Münchhausen.

Ottl war ein alter Kumpel von Haudum Andy und fing erst im gesetzten Alter von 50 Jahren zu Fliegen an. Für uns „Junge“ war das damals allerdings schon ein sehr biblisches Alter.

Seine theoretischen Flugkünste waren allerdings eindeutig besser, als die praktische Ausführung. So hatte er in seinem Stammwirthaus Lehner in Urfahr einen regelrechten Fanclub, welchen er mit seinen abenteuerlichen Drachenflieger-Gschichtln laufend fesselte.

Es waren natürlich auch flugbegeisterte Damen in seinem Fanclub, welche er regelmäßig nach Micheldorf einlud und ihnen sein Flug-Showprogramm, so frei nach balzendem Paradiesvogel präsentierte.

Sein Showprogramm endete aber meistens schon kurz nach dem Start in einem Gebüsch oder dergleichen.

In seiner „münchhausener Art“ interpretierte er seine Crashes aber dann als ganz normalen Bestandteil seines Auftrittes.

Bei den anwesenden Damen blieb er aber trotz allem der „Hahn im Korb“

Ottl erzählte uns auch einmal, sein „Hahnclan“ besitze noch eine Burg im Waldviertel, so wie es sich halt eben für einen richtigen Freiherrn gehörte, die sogenannte Burg Rapottenstein nahe Groß Gerungs sollte es sein, welche dem Geschlecht der „Hahns“ noch gehörte.

Er schaffte es sogar, uns einmal zu einer Burgbesichtigung zu schleppen! Die Burg Rapottenstein gab es tatsächlich, allerdings nur mehr in Form einer aus Restfragmenten bestehenden Ruine.

Ottl war total entrüstet, dass seine Sippe die Burg so herunterkommen lassen habe und war untröstlich, eben typisch Münchhausen!

Abschließend noch zwei typische Hahnstorys ...

Ottl wohnte in der Leonfeldnerstrasse in Linz/Urfahr in einem mehrstöckigen Wohnbau.

**Eine Freundin, zu der er angeblich ein platonisches Verhältnis pflegte, wohnte im Bau gegenüber. Ottls Frau nahm dies alles von der lockeren Seite und machte sich sogar einen Spaß daraus, Ottl deswegen öfter ein „deftiges Ei“ zu legen.**

**Sie beobachtete Ottl z.B. einmal vom Fenster aus beim „Fremdgehen“ zur Wohnung von Frau Platon.**

**Frau Hahn läutete dann bei dieser Wohnung an und Ottl hörte über die Gegensprechanlage, dass ihm seine Frau auf die Schliche gekommen war und ihn gleich in dieser Wohnung stellen würde.**

**Seine erste Idee, sich nach klassischer Fremdgehermanier im Kleiderschrank zu verstecken, war ihm allerdings doch zu unsicher und so knüpfte er einige Leintücher zusammen, um sich dann im Innenhof aus dem zweiten Stock abzuseilen.**

**Leider öffnete sich knapp über dem Boden ein Knoten seiner Fluchhilfe und Ottl landete sehr unsanft am Innenhofboden. Dabei zog er sich eine ganz ordentliche Beckenprellung zu und war einige Tage im Krankenhaus.**

**Ottl verdiente sich nebenbei als Kaufhausdetektiv im Pro Kaufhaus in Urfahr ein kleines Zubrot zu seiner Pension.**

**Er machte sich bei diesem Job öfters einen Spaß daraus, Bekannte von ihm gehörig zu erschrecken.**

**So legte er sich manchmal auf allen Vieren auf die Lauer, wenn sich ein bekanntes Gesicht seiner Arbeitsstätte näherte. Sein bevorzugter Lauerplatz war unter den ausgestellten Gewand- und Kleiderkollektionen, von wo er dann hervor kroch und laut rief „ein Dieb, ein Dieb - haltet ihn“.**

**Im Laufe der Jahre verschlimmerte sich seine Demenzkrankheit und Ottl verstarb viel zu früh in einem Pflegeheim.**

## ❖ **Das Gschichtl mit der „Do it your self“ Schulung (1974)**

**Wie schon in einem anderen Gschichtl erwähnt, waren wir nach Fertigstellung der ersten Drachen ziemlich ratlos, wie es jetzt weitergehen sollte, denn jetzt stand ja dem eigentlichen Lernen der edlen Kunst des Drachenfliegens nichts mehr im Wege. Aber jeder von uns hatte ein flausches Gefühl im Magen bei dem Gedanken, mit diesem Flugapparat je abheben zu „müssen“ - das Ganze noch dazu ohne fachliche Unterstützung eines Flugkundigen.**

**Wir begannen vorerst mit Laufübungen auf der Ebene, der sogenannten Eingewöhnungsphase, um dann von Hügeln rund um Wels vorerst erfolglos hinunter zu düsen - ohne Abheben, versteht sich allerdings!**

**Das erste Mal überhaupt hob ich am Fuße des Hamberges bei Scharnstein bei starkem Wind ungewollt ab. Nach dem Abheben war ich allerdings mit meinem nicht vorhandenen Fliegerlatein am Ende. Ich konnte mich nur am Trapez festgekrallt treiben lassen. Dieser erste sogenannte Flug endete dann auf einem Baumstumpf, auf dem ich mit dem Bauch aufprallte.**

**Diese Landung der besonderen Art bescherte mir auch meinen ersten Flug-Spitalsaufenthalt.**

**Ich wurde mit Verdacht auf Leber-, Milz- und Nierenriss in die Intensivabteilung des AKH Wels eingeliefert und es sollte dies nicht der einzige Spitalsaufenthalt in meiner Fliegerkarriere bleiben.**

**Bei dieser Aktion blieb es aber glücklicherweise nur bei einer saftigen Bauchprellung, verbunden mit einem überdimensionalen Bluterguss.**

**Auch Obbi und Weindrich Leo zahlten ihr Lehrgeld.**

**Obbi brach sich in kurzen Abständen zweimal den Oberarm, er wollte in einer Schottergrube unbedingt abheben, und so düste er ungebremst die Schotterhalde bis zum unvermeidlichen Aufschlag hinunter und das bei beiden Brüchen!**

**Leo brach sich einmal die Schulter und dann war ich wieder dran mit einem Handbruch.**

**Nachdem Leo und ich in derselben Technikabteilung einer Welser Firma arbeiteten, war unser Chef über unser seltsames Hobby gar nicht erfreut und verhängte für uns auf unbestimmte Zeit ein Einfrieren unseres Gehalts.**

**Nach soviel Lehrgeldzahlungen wurden unsere Flugerfolge dann besser, wir hatten z.B. erkannt, dass man gegen den Wind starten musste ...**

**Trotz unserer Fortschritte wollten wir ganz sicher gehen, und so belegten wir in einer Drachenflugschule in Tirol einen Grundkurs, den wir uns wirklich sparen hätten können, denn was wir da hätten lernen sollen, beherrschten wir ja schon.**

**Das Drachenfliegermaterial dort war mit unseren Stones nicht zu vergleichen, und so fing alles trotz Lehrer wieder von vorne an! Wir hatten ja unsere Stones leider**

zu Hause gelassen, weil wir voraussetzten, in einer seriösen Schule auch mit entsprechenden Geräten geschult zu werden.

Unsere Flüge wurden dann immer ausgereifter und wir beflogen dann schon ganz passabel die Welser Hügellandschaft.

Es ging dann weiter nach Micheldorf, aber das ist wieder ein anderes Gschichtl.

### ❖ **Das Gschichtl mit dem Hai (1978)**

Andy beim Studium der Gebrauchsanweisung



**Der Hai** war eine sogenannte Innovation der Fa. X.Y., welche auch schon bei der Saatsmeisterschaft 77 am Loser mit ihren Drachenkonstruktionen negativ von sich Reden gemacht hatte.

**Besonders** die eigenwillige Optik mit der abgeflachten Nase prägte das Erscheinungsbild dieses Gerätes. Es hatte sich aber leider auch herausgestellt, dass bei der Gesamtkonstruktion wieder ein schwerer Mangel versteckt war.

**Der Nasenbereich** war als Steckausführung konzipiert, die zu kurz gewählte Überlappung der Rohre führte allerdings dazu, dass unter Belastung diese Verbindungen auseinander rutschen konnten und dann einknickten. Das sich daraus ergebende Szenario beim Fliegen kann sich jeder ausmalen.

**Andy Haudum** spielte eine zeitlang eine Art Testpilot für den „Hai“. Nachträglich gesehen war das schon sehr mutig von ihm, man hörte doch einiges von Unfällen mit diesem Modell.

**Die größten Sorgen** um Andy mit dem „Hai“ machten wir uns in Sand in Taufers, wo unser Schwesterclub, die „Ahrntaler-Falken“ beheimatet sind.

**Ein plötzlicher Föhnwindbruch** machte das Fliegen zu einer wahren Hasardpartie. Andy und Endl Rudi waren die einzigen Piloten die noch gestartet waren und dabei einen wahren Höllenritt erlebten.

**Bei Andys Flug traute man sich fast nicht zuzuschauen, weil man damit rechnen musste, dass sein Gerät jederzeit auseinander fallen könnte!**

**Andy hatte übrigens damals auch noch keinen Rettungsschirm mit, makaber nicht wahr?**

**Bei einem späteren Sandbesuch hatten Hartl Wolfi und ich mit unseren Fledges auch ein Erlebnis der besonderen Art.**

**Wir waren zusammen mit einheimischen Piloten startbereit. Aus Richtung der Burg Taufers zog allerdings ein Gewitter auf, die Tauferer Piloten meinten aber, von dieser Seite sei noch nie ein Gewitter durchgekommen und starteten, Wolfi und ich gleich hinten nach!**

**Kurz nach dem Start brach allerdings die Hölle los. Wir sahen die einheimischen Piloten notlanden und verloren beide mit unseren Fledges trotz durchgezogener Basis und voll angestellten Seitenrudern kaum an Höhe und kamen auch fast nicht mehr vorwärts, was bei diesen Starrflüglern etwas heißen sollte!**

**Irgendwie kamen wir doch am Boden an, wurden aber gleich wieder vom Sturm erfasst und durch die Gegend geschliffen. Ich selbst überschlug mich zusätzlich und unsere Geräte wurden dabei arg ramponiert. Wir selbst überstanden dieses Abenteuer aber unbeschadet.**

**Jetzt zum Abschluss noch ein besonderes Sand in Taufers Gschichtl gefällig?**

**Kennt jemand den Begriff „Drachen-Richtungskompensator“?**

**Bei unseren Ausflügen nach Sand in Taufers kam manchmal mehr das Gemütliche als das Fliegerische bei uns durch.**

**Es gab ein Gasthaus in Startplatznähe, in dem wir ganz schön gezecht hatten. Dann - beim sogenannten „Gehen“ zum Startplatz - waren schon Ausfallschritte notwendig, um die Richtung beizubehalten.**

**Beim Startvorgang kompensierte dann der Drachen diese Richtungsabweichungen, darum auch der Ausdruck „Richtungskompensator“ - alles klar nun?**

**Das Probieren dieses Kompensationseffektes wird allerdings nicht zur Nachahmung empfohlen!**

**Abschließend noch schöne Grüsse an unseren Schwesterclub in Taufers, insbesondere an Erwin Ausserhofer und Belmondo!**

### ❖ **Das Gschichtl mit der Veits - Geisterstunde (1977)**

Zu dieser Zeit gab es im Weissenhof noch keine Gästezimmer. Einige wenige, zu denen auch ich gehörte, hatten aber das Privileg, im herrschaftlichen Westflügel des Veits-Anwesen fallweise nächtigen zu dürfen.

Nach einem feucht-fröhlichen Abend bezog ich dann erstmals meine Suite. Irgendwann in der Nacht trieb mich dann ein menschliches Bedürfnis Richtung WC.

Bar jeder Kenntnis der räumlichen Verhältnisse irrte ich blind tastend im Westflügel planlos und noch benebelt umher - auch ein rettender Lichtschalter war nicht zu ertasten.

Nach endlosen Minuten des Umherirrens in der totalen Finsternis kam ich in einen Raum der sich nach Schlafzimmer anfühlte!

Plötzlich ging das Licht an, ich war im Schlafzimmer der Familie Veits gelandet! Herr und Frau Veits hatten schon längere Zeit schlurfende Geräusche vernommen, und vermuteten einen Einbrecher oder Poltergeist, der sich ihrem Schlafgemach näherte, die Schreckensschreie waren bei meinem Auftauchen auch entsprechend und die Furcht der erwartete Poltergeistbegegnung war ihnen ins Gesicht geschrieben.

### ❖ **Das Gschichtl mit dem Flattersturz (1975)**

Der Flattersturz oder auch Fahnensturz genannte Flugzustand, war typisch für die noch unausgereifte aerodynamische Konstruktion der damaligen Drachen.

Man muss sich das so vorstellen: Bei einem bestimmten Flugzustand verflüchtigte sich der Luftpolster welcher das Segel formte schlagartig und das Segel flatterte dann wie eine Fahne, ohne jegliche Auftriebswirkung für den Drachen.

In der Regel war es fast immer das Todesurteil für den Piloten, weil zu dieser Zeit auch Rettungssysteme noch unbekannt waren.

Es gab nur einen Trick aus dieser Falle zu entkommen, man musste sich in das Trapez stellen und in einem passenden Moment mit aller Kraft das Trapez schlagartig mit den Füßen hinaus drücken. Leider klappte dieser Kunstgriff halt auch nicht immer.

Leichter gesagt als getan, man musste da schon ein ganz cooler Typ sein, um das alles in höchster Not noch zuwege zu bringen.

Der deutsche Jürgen Siedesbeck war eines der Flattersturzopfer. Für meine Fliegergenossen von damals sicher kein Unbekannter, gab es doch jahrelang das sogenannte Siedesbeck-Gedächtnisfliegen in Kössen, an dem sich auch einige Skybirdler immer beteiligten.

### ❖ **Das Gschichtl mit dem Versteckspielen in Kössen (1977)**

Dieses Gschichtl fand bei einer großen internationalen Meisterschaft in Kössen statt.

Während des laufenden Bewerbes entlud sich plötzlich ein von Reit im Winkel kommendes Gewitter mit heftigem Regen und sturmartigen Böen über Kössen.

Überall in der Gegend um Kössen wurde notgelandet, sogar auf dem Unterberg brachte man die Geräte so recht und schlecht noch auf den Boden.

Im ersten Moment sah es so aus, dass alle Piloten unbeschadet die Notlandung überstanden hätten.

Es stellte sich allerdings dann doch heraus, dass einige amerikanische Piloten verschollen waren, worauf natürlich fieberhaft nach ihnen gesucht wurde!

Plötzlich, nach dem Abziehen des Unwetters, tauchten die Amis wieder über dem Unterberg auf, so als wie wenn es nie eine Krisensituation gegeben hätte.

Es stellte sich heraus, dass die Flieger unter einem weitläufigen Felsvorsprung soarend Unterschlupf vor dem Unwetter gefunden hatten und dort fliegend in dieser geschützten Zone abwarteten, bis die Luft wieder rein war. Wie das funktioniert hatte, blieb allerdings ein Rätsel.

Natürlich gab es dann Probleme mit der Wertung, weil die Amis meinten, man sollte sich von so einem mickrigen Sturm nicht beeindrucken lassen und wollten den Durchgang unbedingt gewertet haben.

Ein Verstecken spielen der andere Art war das aber sehr wohl, einfach beeindruckend!

### ❖ **Das Gschichtl mit dem Liegendfliegen (1975)**

Nachdem wir am Anfang nur in mehlsackartiger Flugstellung flogen, wurde es langsam Zeit, auf die Liegendposition umzustellen, auch um den neuesten Trend zu bedienen. Endl Rudi und Andy flogen schon längere Zeit etwas ästhetischer auf einem Art Brett sitzend.

Die Umstellung auf die liegende Position handelte uns natürlich wieder jede Menge Crashes ein. Als Gurtzeug dienten uns damals sogenannte Sicherungsgurten wie sie z.B. Dachdecker verwendeten, diese waren aber total ungeeignet für die horizontale Flugposition.

Spezielle Liegegurten waren damals noch nicht am Markt, also modifizierten wir unsere bestehenden Gurten auf „liegend“ und probierten die schon bekannte Flugtechnik mit den „Füßen in der Unterverspannung“.

Gerade beim Starten musste man da höllisch aufpassen, denn der Drachen neigte zum Abstellen, wenn man die Füße in die Seile hängte und nicht gleichzeitig das Trapez anzog.

Ein kleiner Vorteil dabei war allerdings die zusätzliche Lenkmöglichkeit über die Füße.

Auch das Landen war ein heikler Punkt. Wenn man sich mit den Füßen in der Verspannung verheddert hatte, war ein kapitaler Crash unvermeidlich.

Jetzt noch ein Wort zu unserer sonstigen Ausrüstung, welche zum Teil eigentlich gar keine war. Es gab weder ein Rettungsgerät, noch Instrumente und man trug auch keinen Helm. Fallweise wurde sogar während des Fluges geraucht! Zigaretten gehörten also bei einigen zur Standard-Flugausrüstung!

Der Salzburger Herbert Stöllinger war dann später bei der Rettungsschirmentwicklung ein Vorreiter. Er begann mit der Modifizierung eines Heeresrundkappenschirmes auf die Bedürfnisse des Drachenfliegens.

Das Schirmpaket war allerdings noch sehr sperrig und wurde vielfach belächelt.

#### ❖ **Das Gschichtl mit der Signalpistole (1978)**

Am alten Landeplatz stand zu dieser Zeit eine Art Zeughütte, welche als Getränkedepot und auch zur Lagerung von Erste Hilfe-Komponenten diente.

Unter anderem sollte auch eine Signal-Leuchtpistole unter diesen Utensilien sein.

Bei einem größerem Bewerb zog ein Gewitter aus Richtung Kirchdorf auf. Der Wind frischte auf, und nachdem einige auswärtige Piloten diese Vorzeichen nicht erkannten, wollten wir sie mittels Leuchtpistole warnen, damit sie unverzüglich landen sollten.

Es blieb allerdings beim Wollen, denn die Pistole war unauffindbar.

Der Wind der inzwischen dramatisch zugelegt hatte, trieb einige Piloten Richtung Klaus.

Ein Pilot landete in einer Weide und wurde dabei über Stock und Stein sowie Stacheldraht geschliffen und dabei schwer verletzt.

Das Ganze hätte wahrscheinlich mit ein paar läppischen Warnschüssen vermieden werden können.

#### ❖ **Das Gschichtl mit der Zollfahndung (1977)**

Um diese Zeit wurde in Altausee einer der der ersten Sonderpilotenkurse in Österreich abgehalten.

Natürlich waren wir Skybirdler auch dabei, um dieses wertvolle Dokument zu ergattern.

Ich selbst konnte vorerst nur den theoretischen Teil der Prüfung machen, weil ich wieder mal Gips trug. Ich hatte mir bei einem Fehlstart von der Kasberg-Mautstrasse die Hand gebrochen.



**Der Schein war deshalb so begehrt, weil die Polizei im ganzen Bundesgebiet immer wieder stichprobenartig dessen Besitz kontrollierte.**

**Es galt damals, die für die Polizei die zugelassene Flughöhe zu kontrollieren. Wer höher als 150 Meter flog, war sonderpilotenscheinpflichtig. Von welcher Basis aus diese 150 Meter zu verstehen waren - vielleicht der Höhenunterschied Start- zu Landeplatz oder die unmittelbare Höhe zum gerade beflogenen Hang? Diese Fragen blieben für mich bis heute unbeantwortet.**

**Die ertappten „Schwarzflieger“ kamen beim Vorbringen dieser Argumente deshalb auch meist ungeschoren davon.**

**Auch eine andere neue Verordnung vom Bundesamt für Zivilluftfahrt war in Kraft getreten.**

**Man hatte demnach den Drachen einem Sachverständigen vorzuführen. Dieser prüfte das Gerät mittels Sichtkontrolle auf seine Flugtauglichkeit (!), und man bekam bei seinem OK einen Stempel aufs Segel verpasst. Auch dies wurde dann von der Exekutive regelmäßig kontrolliert.**

**Da ein Sachverständiger beim Kurs in Aussee zugegen war, nutzten wir diese Gelegenheit, um unsere Geräte technisch absegnen zu lassen.**

**Beim Ausfüllen des Antragsformulars musste man auch angeben, welchen Ursprungs das Gerät sei.**

**Wir hatten die weniger gute Idee und schrieben „Eigenbau“ bei der Frage nach der Geräteherkunft in das Formular, um uns so die Verzollungskosten zu sparen.**

**Es dauerte dann nicht lange, bis beim Ersten die Zollfahndung zu Hause anlätete, genaueres über die „Eigenbaugeräte“ wissen wollte und uns die Chance gab, dies noch zu korrigieren. Wir hatten ja zu dieser Zeit bereits moderne zugekaufte, aber unverzollte Geräte in unserem Besitz.**

**Uns allen blieb nichts anderes übrig, als Selbstanzeige wegen dieses Blödsinns zu erstatten und kamen dann mit einer relativ humanen Strafe noch glimpflich davon.**

### **❖ Das Gschichtl mit dem Klubausflug nach Eger/Ungarn (1978)**

**Dieser Ausflug führte uns nach Eger in Nordungarn.**

**Wir hatten im Drachenfliegermagazin einen interessanten Bericht über das Fliegen in dieser vor allem für seine berühmten Rotweine (z.B. Eger Stierblut) bekannten Gegend um Eger gelesen, weshalb wir diese Ausflugsdestination wählten.**

**Der ganze Ausflug war aber auf Grund des damals in Ungarn noch herrschenden Kommunismus von einer beispiellosen Chaotenhaftigkeit begleitet.**

**Wir Organisatoren hatten auch eine perfekte Fehlplanung hingelegt, das ganze Thema gewaltig unterschätzt und auch nicht mit diesen planwirtschaftlichen Verhältnissen gerechnet.**

**So hatten wir es verabsäumt, im Vorfeld ein Hotel zu reservieren. Es blieb uns dann nichts anderes übrig, als im Bus zu schlafen, was fast zu einer ersten Revolte führte.**

**Auch mit den Restaurantbesuchen war es eine Katastrophe. Wenn wir unangemeldet aufkreuzten (so um die 20 Personen) war die erste Frage, ob wir denn vorbestellt hätten, es war dies aber nur eine Schutzfrage, denn nach kürzester Zeit war die gesamte Bedienung samt Manager und Küchenpersonal verschwunden, um sich diese Arbeit eben zu ersparen - andere Gäste waren sowieso keine in den Lokalen.**

**Die Revolten fanden dann mit Recht ihre Fortsetzung. Kein Hotel, kein Essen und dann stellte sich auch noch heraus, dass es nur kleine Weinhänge zum Fliegen gab!**

**Erstaunlicherweise funktionierte aber das Minisoaring in 5 Meter Höhe gar nicht so schlecht.**

**Die einheimischen Piloten waren wenig begeistert von unserem Auftauchen und ignorierten interessanterweise nicht mal unsere „hochmodernen“ Westdrachen.**

**Ihre eigenen Geräte waren ziemlich rustikal gebaut, das Gestell war ein rostiges Fragment mit einem Segel, welches aus Müllsäcken notdürftig zusammengeklebt war.**

**Es war eine kuriose Sache im Flug die Piloten von oben durch die transparenten Müllsäcke bei ihrer Arbeit zu beobachten, sie flogen allerdings gar nicht so schlecht, musste man schon ehrlich sagen.**

**Sie erzählten uns auch, dass sie kürzlich Besuch von russischen Drachenfliegern hatten, die ungarischen Geräte waren angeblich eine kleine Sensation für die Russen und wurden auch gleich für das Nachbauen vermessen.**

**Da kann man sich ausmalen, wie die Russengeräte wohl ausgesehen hatten.**

**Unser Aufenthalt in Eger wurde dann auf Grund der anhaltenden Proteste verständlicherweise verkürzt.**

**Wir beschlossen bei der Heimfahrt am Spitzerberg bei den Segelflieger Station zu machen, wo wir im Gästehaus untergebracht wurden und uns endlich wieder einmal den Bauch so richtig vollschlagen konnten.**

**In der Gegend um das Segelfliegerzentrum Spitzerberg gibt es auch den Braunsberg bei Hainburg/Donau, welcher als Modellflieger-El Dorado bekannt ist. Wir waren aber die ersten, welche den Berg fürs Drachenfliegen missbrauchten.**

**Der Aufwind am etwa 150 Meter hohen Berg war vielversprechend, die Revolten waren vergessen.**

Es sollte sich aber herausstellen, dass der vermeintlich optimale Aufwind auch seine Tücken hatte.

**Während dem Starten und dem Soaring** veränderten sich schlagartig die Flugbedingungen, in den Aufwind mischten sich spontan tückische Roller.

Einige Piloten wurden ohne Schaden zu nehmen in das Buschwerk unterhalb des Startplatzes gedrückt.

**Bei dieser Gelegenheit** fällt mir noch eine Episode mit einer Schulklasse ein, welche offensichtlich ihren Botanikunterricht gleich vor Ort vermittelt bekamen.

**Während der Professor die Natur erklärte,** wurden in ihrer unmittelbaren Nähe einige Piloten ungewollt in die Büsche verfrachtet.

**Die Schulklasse samt Lehrer** nahm coolerweise keinerlei Notiz von den rund um sie strandenden Piloten und ließen sich auch beim Unterricht in keinsten Weise davon ablenken, so wie wenn es gar keine Flieger in der Botanik gäbe.

**Mit einem Wort** war das für diese Zeit schon verdammt cool!

#### **❖ Das Gschichtl mit den Dragonflys (1975)**

**Nach den aktuellen Erfahrungen** mit den sogenannten Drachen der zweiten Generation bei der WM 75 in Kössen, hatten wir natürlich keine besonders große Freude mehr an den eigenen Stones.

**Der amerikanische UP-Dragonfly** war jetzt das Maß aller Dinge!

**Aus mir unbekanntem Gründen** wurde diesem Drachen aber ein eigenartiges Image umgehängt.

**So hieß es,** man brauche mindestens zwei Jahre Flugerfahrung, um dieses Gerät fliegen zu dürfen bzw. zu können.

**Heute glaube ich zu wissen,** dass diese Gerüchte damals bewusst von der europäischen Drachenlobby gestreut wurden.

**Trotzdem,** das Auswechseln der Stones war aber nun das Einserthema!

**Viele Skybirdler** wechselten dann zum Drachen „Brasil“ eines österreichischen Herstellers.

**Er lag in der Leistungsfähigkeit** so zwischen besserem Stone und schlechtem Dragonfly, war aber preislich interessant.

**Die Brüder Schlömmer** aus Altaussee hatten bereits einen Dragonfly und zeigten uns am Kronbauer einmal, wo der Bartl den Most holt. Sie demonstrierten, dass Dragonfly fliegen doch keine so große Wissenschaft war, wie vielfach behauptet wurde.

Inzwischen hatten sich einige Fliegerkollegen auf den Handel mit Drachen verlegt und lieferten sich mitunter einen scharfen Konkurrenzkampf mit ihren Produkten.

Wenn man meine Drachen-Verbrauchsliste durchkämmt, kann man sich in etwa vorstellen wie viele Händler ihre Produkte damals feilboten.

#### ❖ **Das Gschichtl mit dem Starkwindfliegen (1974)**



Beim sogenannten Starkwindfliegen fühlten wir uns so richtig sauwohl, es war auch am Anfang die einzige Möglichkeit im Bereich der Burg oben zu bleiben, bis zum Preller schafften wir es damals ja noch nicht.

Manchmal war der Westler allerdings so stark, dass man beim Starten bei der Burg fallweise regelrecht zurück in die Büsche geworfen wurde.

Es war auch mit dem späteren Kronbauerfliegen nicht zu vergleichen, denn auf der Burg war der Gegenwind öfters schon stärker als der Aufwind!

Auch bei einem Schneesturm wurden einmal vor lauter Übermut „auf der Burg“ geflogen, nur wurde dann das Runterkommen ein großes Problem.

Da man das Trapez gar nicht mehr so weit durchziehen konnte um Höhe abzubauen, war die einzige Chance sich ins Trapez zu stellen, um so einen besseren Hebel zu haben. Das Segel flatterte dabei allerdings wild wie bei einem Flatterabsturz!

Wie so oft hätte auch diese unbedachte Aktion gewaltig ins Auge gehen können.

#### ❖ **Das Gschichtl mit dem Drachenschlepp (1976)**

Diese Form des Drachenfliegens war damals in Florida sehr populär und wurde vom Kärntner Rudi Kreuzhuber in Velden praktiziert.

Hochgeschleppt wurde der Drachen mit einem Motorboot, und es sah sehr spektakulär aus.

Gestartet wurde von einem Bootssteg weg, das Motorboot beschleunigte dabei voll, und der Pilot hielt mit aller Kraft am Seil dagegen bis es nicht mehr ging.

Es ging dann auch mörderisch die Post ab. Der Pilot klinkte dann - wie beim Segelfliegerschlepp - beim Erreichen des Scheitelpunktes aus.

Es wurden sogar regelrechte Meisterschaften in dieser Disziplin abgehalten.

Zum Starten war ein spezieller Gurt notwendig, auf dem man wie bei einer Strickleiter je nach Schleppzustand hochsteigen musste.  
Das Ganze war allerdings nur eine Nische für einige Wenige.

Ich kannte diese Fliegerei nur vom Zuschauen, das ganze war für uns doch um eine Nummer zu groß!

### ❖ **Das Gschichtl mit dem Donauflug (1977)**

Wir hatten damals die starke Zeit des Showfliegens, diesmal waren wir in Engelhartzell/Donau eingeladen, um für ein örtliches Dorffest im Rahmenprogramm mitzuwirken.

Als Startplatz hatten wir eine Erhebung auf der gegenüberliegenden Seite der Donau gewählt.

Das bei solchen Aktionen gewohnte Desaster sollte auch hier nicht ausbleiben.

Wir starteten mangels anderer Möglichkeiten im Lee, und einige sollten daher eine intensive Bekanntschaft mit den Baumwipfeln unter dem Start machen.

Die Feuerwehr war in Dauereinsatz um uns von den Bäumen wieder herunter zu holen.

Erst nach einigen Baumzwischenlandungen gelang uns der Überflug über die Donau.

Mit dabei war auch unser Skybirdler Rosenberger Werner, der den Überflug nicht ganz schaffte.

Er landete im Wasser und wurde von der starken Strömung samt Drachen unter einen Ponton im Uferbereich gezogen. Mit Glück konnten wir Werner dann im letzten Moment aus seiner lebensbedrohlichen Situation befreien.

Das übliche Desaster eben, aber wir lernten auch nichts daraus.

### **Das Gschichtl mit der Rodung (1977)**

Beim ewigen Skybirdstreben nach Höherem gelangten wir erstmals zum heutigen Rampenstartplatz.

Wir starteten trotz des wilden Bewuchses dann auch häufig aus der Lichtung unterhalb des Felsens über Stock und Stein.

Unter Mithilfe von Herrn Veits knüpften wir dann Kontakt zum Grundeigentümer, dem Stift Kremsmünster und dem sehr kooperativen damaligen Abt „Pater Odo“, wegen Dauernützung dieses Startbereiches.

**Wir bekamen dann auch ganz unbürokratisch die Genehmigung das heutige Startgelände zu roden, die Forststrasse zu erweitern, und eine Rampe bauen zu dürfen. Das ganze natürlich in Eigenregie.**

**Wir hatten keine Ahnung vom Bäumefällen, die ersten Bäume lagen kreuz und quer, ein zufällig vorbeikommender Förster unterstützte uns dann mit seinem know how, sonst gäbe es wahrscheinlich noch heute keine Rampe.**

- **Nachwort**

**So, liebe Skybirds and Friends!**

**Das wäre meine Gschichtlsammlung über die turbulente Skybird- Anfangszeit von mir genannt „Kapitel 1“.**

**Ich habe versucht das Ganze so authentisch als möglich darzustellen, logischerweise gab es kleine Erinnerungslücken über die Jahre hinweg, welche ich dann mit Vermutungen bzw. mit Hilfe von Zeitzeugen aufgefüllt habe.**

**Ich hoffe die Gschichtln geben einen kleinen Einblick in die frühe Skybirdzeit mit ihren Facetten.**

**Es wäre natürlich für Skybird sehr erfreulich wenn sich ein zeitgenössischer Autor für das Anschlusskapitel (ab 1987) annehmen würde.**

**Schöne Grüsse an alle und alles Gute!  
wünscht Urgestein**

**Maier Gerhard**

**[gerhard.maier@liwest.at](mailto:gerhard.maier@liwest.at)**

**0676 940 948 0**

**Für etwaige Fragen stehe ich gerne zur Verfügung!**