

# FLASH NEWS:

# Das Szenenblatt!

Nr. 109

Ausgabe 1  
März 2005

1

## FLIEGER ÄRZTE:

**Dr. Lahoda** (Zell am See) Tel. 06542-57251  
**Dr. Bachmann** (Kolbnitz) Tel. 04783 - 2375  
**Dr. Reinprecht** (Mühlbach) Tel. 06566 - 430

## ÖSTERR. AERO CLUB:

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

## NÄCHSTER ERSCHEINUNGSTERMIN:

25. Juni 2005

URHEBERRECHT UND INHALT: Girstmair Bruno  
A - 9900 Lienz, Beda Weber - Gasse 4

Lienzer Sparkasse: **BIC:** LISPA T21

**IBAN:** AT - 98 - 20507 - 0000 40 08 728

## DEUTSCHER HÄNGEGLEITERVERBAND:

Tel. ++ 49 - 0 8022 - 9675 0

Miesbacher Str. 2 D - 83701 Gmund Tegernsee

- |  |   |
|--|---|
| 0. IN EIGENER SACHE                        | 7. FASZINATION MOTORFLIEGEN               |
| 1. UNFÄLLE & STÖRUNGEN                     | 8. SNOWFIGHTER                            |
| 2. TANDEMAUSBILDUNG                        | 9. <b>W</b> ORÜBER MAN SPRICHT            |
| 3. MOTORISIERTE PARAMEISTERSCHAFT          | 10. <b>K</b> LATSCH TRATSCH AM LANDEPLATZ |
| 4. LEMMINGE INS MEER - FLIEGER IN DEN FÖHN | 11. <b>T</b> ERMINE UND EREIGNISSE        |
| 5. VERSICHERUNGEN                          | 12. <b>E</b> INFACH ZUM NACHDENKEN        |
| 6. ÜBEREIFRIGE PISTENPOLIZEI               | 13. <b>S</b> ICHERHEITSMITTEILUNGEN       |

**TONBAND DIENST:** 0900 - 91 15 66 06

## **PERSÖNLICHER AUSKUNFTSDIENST:**

0900 - 970 940

**METEO EXPERTS LIENZ:** 0 4852 - 62 511

**WETTER HOTLINE:** 045 - 901 44 901

**INTERNET:** [www.osttirol-online.co.at/wetter](http://www.osttirol-online.co.at/wetter)

**AUSTRO CONTROL:** 01 - 17 03 - 0



## 00. IN EIGENER SACHE

**N**euer Umschlag: Die Flash News wieder mal mit einem neuen Umschlag zu versehen war schon längst überfällig. Ich hoffe, dass dir das Erscheinungsbild des neu gestalteten Umschlages doch ein wenig zu sagt. So ist es unter anderem ein Credo von mir, die Flash News wie bereits bisher gehandhabt, auch weiterhin nicht mit Werbung und Anzeigen voll zu pflastern, sondern ausnahmslos mit unverblühten Informationen und Neuigkeiten aus der Szene.

Daher wird auch der Umschlag (Gestaltung) nebst dem gesamten Inhalt nicht dazu zweckentfremdet, mit diversen Werbeeinschaltungen von Firmen zu versehen. Nicht vergessen werden sollte hier natürlich auch der damit verbundene finanzielle Aspekt - denn ohne eben diese Werbung gibt es auch kein Geld und das ist mehr als betrüblich, denn der bei der Erstellung der News entstehende Kostenaufwand, ist auch dementsprechend. Ich würde dazu sagen, das ist eben der Preis, der zu zahlen ist, für die Unabhängigkeit des Blattes, und dass mehr oder minder geschrieben werden kann, was auch hinter vorher gehaltener Hand gesprochen wird - alles hat eben seinen Preis -

Ich hoffe nach wie vor, dass mit dem Erscheinen der "Flash News" weniger die Gestaltung bei dir Priorität hat - also im Vordergrund steht, als vielmehr was darin geschrieben wird, und das wie immer ohne Wenn und Aber. Trotzdem hoffe ich, dass die Titelseite bzw. die Aufmachung nicht zu provokant ausgefallen ist. Beim Titelbild handelt es sich nämlich um eine Startverbottafel, welche mir am Startplatz am "Col de Serai" in Bassano ganz

besonders ins Auge gestochen ist! Übrigens - die Piloten starten trotz aufgestellter Verbotstafel, flacher Startstrecke in Richtung Südost über die unmittelbar darunter befindliche Strasse hinweg.

- In diesem Sinne wünsche ich dir auch weiterhin und immer wieder von Neuem viel Spaß beim Lesen, von diesmal erneut wieder 20 Seiten "Stoff" aus der Szene.



## 01. UNFÄLLE & STÖRUNGEN

**Treffen:** Am 6. Feber startete ein 29-jähriger Acropilot mit seinem Gleitschirm vom Startplatz auf der Gerlitzten.

Der Pilot flog nach einer Schleife wieder am Startgelände vorbei, genau in diesem Moment startete ein 51-jähriger Maschinebauer mit seinem Gleitschirm. Die beiden Paragleiter stießen in der Luft zusammen und stürzten ab. Der 51-Jährige wurde dabei schwer verletzt, der Rettungshubschrauber Alpin 1 barg den Piloten und brachte ihn anschl. in das BKH – Villach. Der zweite Pilot blieb dabei unverletzt.

**GOA:** In Anjuna hat es Anfang März leider den ersten toten Paragleiter in Goa gegeben. Der Pilot, ein österreichischer Spitzname „Stampi“, flog wahrscheinlich unter Drogeneinfluss ohne Helm und versuchte bei Starkwind einen 360er. Der Wind drückte ihn in die Felsen, er zog sich starke Kopfverletzungen zu und verstarb daran schon nach zwei Stunden im Krankenhaus in Mapusa.

P.S.: Diesen Unfall bekam ich von "DJ Frank", Paragleiterpilot und Kenner der Goaszene, zugespielt.



## 02. TANDEMAUSBILDUNG

**Tandemausbildung:** Schon bei der letzten Flugschulleitersitzung, die im Herbst letzten Jahres in Kössen stattfand, wurde u.a. auch die Problematik der stark steigenden Tandemunfälle am Rande angesprochen und ein wenig diskutiert. Auch der DHV hat eine starke Zunahme der Unfälle beim Tandemfliegen feststellen müssen. Folge daraus: die Versicherungen steigen aus, und es wird daher immer schwieriger, noch Versicherer für den Tandembereich zu finden.

Eine im Jahr 2003 ins Leben gerufene Arbeitsgruppe beschäftigte sich u.a. auch mit dieser Problematik und kam zur Ansicht, dass strengere Ausbildungs- bzw. vorausseide Kriterien unbedingt notwendig wären, um den steigenden Unfallzahlen begegnen zu können.

Eine Arbeitsgruppe muss natürlich auch etwas präsentieren können, sonst wird diese überflüssig. Doch nur mit immer neuen Regelungen und weiteren Vorschriften aufzuwarten wird dieses Vorhaben so sicher nicht erreicht werden.

Tatsache ist aber - dass mit diesem Schritt - einfach Regelungen und Vorschriften, die heuer in Kraft treten sollen – ganz einfach auch von den österreichischen Flugschulen mit übernommen werden - Wo liegt aber das Problem wirklich? Dies und jenes zu hinterfragen, aber auch vielleicht mal was Eigenständiges zu erarbeiten sollte die Devise lauten.

**Ein Pilot ist ein Mann, der von Frauen schwärmt, wenn er beim Fliegen ist,  
und der vom Fliegen schwärmt, wenn er bei einer Frau ist.**

## **Tatsache ist und bleibt:**

Es bestehen bis dato bereits mehr als genügend Vorschriften, die es einfach nur gilt umzusetzen und das ohne Wenn und Aber. Hier ergeht in erster Linie der Aufruf an die verantwortlichen Flugschulen sich an die Ausbildungsrahmenpläne bzw. den (unterschriebenen) Schulbescheid zu halten.

Solange aber die eine nicht zu unterschätzende Anzahl von Tandempiloten weder die erforderlichen Einweisungsflüge mit einem Fluglehrer absolvieren müssen (läuft so nebenbei bei Sopi Kursen mit), noch die dafür notwendigen 30 Flüge mit SOPI - Inhaber durchgeführt haben (hier gibt es ganz einfach blanko Unterschriften) wird sich nicht viel ändern.

Dann gibt es da leider in der Praxis diese ungute Verquickung von Geschäfts- und Sicherheitsinteressen und die damit verbundene Problematik, dass Existenzsorgen (fehlendes Geschäft oder zu starker Konkurrenzdruck) die Sicherheit daher eben zwangsläufig hinten anstehen lässt.

"Freunderl - Wirtschaft", Ein- und Zugeständnisse bei Kauf von Ausrüstung und Gerätschaften sind ein weitere Hemmschwelle, die die Verantwortlichen ganz einfach umfallen oder auch schwach werden lässt.

Wenn ich daran denke, wie viele Piloten eine (gekaufte) Tandemberechtigung ausgestellt bekommen haben, stellt sich für mich ernsthaft die Frage, was sich hier der Verantwortliche wohl dabei gedacht hat. Wenn dann solche Piloten auch noch auf die Menschheit los gelassen werden, darf es uns (allen) nicht wundern, wenn die Unfallzahlen steigen!

Doch alles Fehlverhalten nur dem Ausbildungsbetrieben zu zuschreiben, wäre gegenüber den sehr wohl in der Mehrzahl korrekt arbeitenden Flugschulen nicht objektiv bzw. korrekt. Die Problematik liegt letztendlich in der Hauptsache natürlich beim verantwortlichen Tandempiloten (charakterliche Qualitäten) selbst. Aber auch die ungute Tatsache, dass der zukünftige Tandempilot möglichst keine Zeit, und vor allem auch nur möglichst wenig Geld investieren will, macht die ganze Angelegenheit auch nicht einfacher. Nicht zu vergessen ist natürlich auch die immense Eigenverantwortung eines jeden Tandempiloten, welche die meisten aber gar nicht kennen bzw. sich darüber gar nicht bewusst sind.

Wie soll denn ein Newcomer (Tandempilot) mit 18 oder 19 Lebensjahren auch schon irgendwelche Erfahrungen vom Regulären sowie auch vom Fliegerischen Leben haben? Das Einzige, was er hat, ist die "Lizenz" in der Tasche und der immensen Verlockung erlegen bzw. ausgesetzt, pro Flug bis zu € 100.- oder mehr einstecken zu können.

Hier liegt u.a. auch viel Verantwortung bei den vielen Tandem-Taxi-Unternehmen (Verantwortliche Leiter), welche für den gesamten Tandem Flugbetrieb die Verantwortung auch tragen – Die gesetzlichen Vorgaben umzusetzen bzw. selbst strengere Maßstäbe anzuwenden, sollte doch kein Wunschkonzert sein bzw. bleiben?

**Wenn du 60 bist, wird es wahrscheinlich niemanden interessieren, wie du geflogen bist, sondern wie du bis jetzt überlebt hast.**

Wenn ich daran denke - wann und wie dabei geflogen wird, komme ich dabei selbst in Gewissenskonflikte, da ich solche tatsächlich ereignete Aktionen hier erst gar nicht wider geben kann. Ob alkoholisiert, ob Nebel- oder Nachtflüge, nicht zugelassene Geräte oder ohne Lizenz, oder gar ohne Versicherungsschutz, ob bei Rückenwind gestartet wird, unter Leistungsdruck (bis zu 15 und mehr Flügen am Tag pro Tandempilot) das Repertoire ist schier unbegrenzt. Wie heißt es so schön - solange nichts passiert, kräht keine Krähe danach, aber wehe wenn es dann zu einem Unfall kommt, dann gibt es das bittere Erwachen - oder besser gesagt: die Gesetzes-Mühlen fangen dann langsam, aber sicher an zu mahlen!

Notwendig ist daher eine schonungslose Aufklärungsarbeit bei den verantwortlichen Piloten, immer wieder hinzuweisen und zu ermahnen und bei irgendwelchen auftretenden Ungereimtheiten bzw. Fehlern sofort zu agieren, auch wenn es unpopulär ist und eventuell zu Spannungen und Konflikten führt.

So haben auch die Flugschulbetreiber bzw. Fluglehrer die Möglichkeit, bei der immer wieder anfallenden Verlängerung der Doppelsitzerberechtigung (alle drei Jahre) erneut auf die Problematiken im Tandembereich z.B. durch spezielle Nachschulungen und Aufklärungsarbeit etc. sowohl bei den Gewerblichen als auch privaten Tandempiloten entsprechend hinzuweisen; wenn nötig auch mit entsprechender Wehemenz - nur muss halt auch was dafür getan werden bzw. nicht einfach nur „blanko“ bestätigt werden und dabei noch unverschämte die Hand dafür aufzuhalten!

So genannte fahle Lippenbekenntnisse oder auch das Aufstellen immer neuer und weiterer Regulative bringt uns nicht wirklich weiter. Dazu kommen die immer weiter steigenden Kosten / Zeitaufwand für eine Tandemausbildung bzw. aller dafür gesetzlich notwendigen Versicherungen, den jährlich anfallenden Überprüfungen, dem ausgesetzten Konkurrenz und Zeitdruck etc. Dann soll ja auch noch was übrig bleiben und der Spaß sollte auch nicht zu kurz kommen – ein scheinbar schier unbeschreitbarer Weg für den einzelnen Tandempiloten!

Was wird aber mit der o.a. Vorgangsweise damit wirklich erreicht? Genau richtig erkannt, das Gegenteil wird durch solche zu wenig überlegten, abgekupferten Maßnahmen eintreten und das heißt, dass immer mehr Piloten aus den o.a. Gründen in die Illegalität gehen und einfach munter drauf losfliegen.



## 03. MOTOR. PARAMEISTERSCHAFT

### Mitteilung an alle österr. Motorschirm- und Paratrike-Piloten!

EINLADUNG zum **DEUTSCHER MOTORSCHIRM POKAL 2005**  
**Ballenstedt / 25.05. - 29.05.2005**

- = **1. Österreichische Meisterschaft**  
für  
- Rückenmotor-Schirme (FAI Klasse: RPF)  
- Paratrike Solo (FAI Klasse: RPL1)  
- Paratrike Doppelsitzer (FAI Klasse: RPL2)

**1. Österreichischen Meisterschaft** für die oben angeführten Flugsportklassen zu nutzen.  
Voraussetzung natürlich, daß es dafür bei den Piloten ein entsprechendes Interesse gibt.

Für eine offizielle Österreich-Wertung bedarf es in jeder Klasse mindestens 4 österr. Piloten!

Von seiten des österr. Aeroclubs wird den Teilnehmern für die Austragung der österr. Meisterschaft ein Betrag von **1000 Euro** zur Verfügung gestellt, der dann unter den einzelnen Piloten die in der österr. Meisterschaftswertung gelistet sind, aufgeteilt wird (z.B. für Startgebühren, Reisespesenanteil).

Dies wäre jedenfalls wieder eine große Chance, in der motorisierten Schirmfliegerei einen positiven Akzent zu setzen. Und je größer das österreichische Teilnehmerfeld ist, umso besser! Weil heuer besteht wirklich die Möglichkeit, mitunter auch durch die Aktivitäten des UL-Arbeitskreises, in Österreich bezüglich Genehmigungen und Zulassungen große Schritte weiter zu kommen. Und dabei sind entsprechende sportliche Auftritte nicht nur eine wichtige Hilfe in der Argumentation bei Institutionen und Behörden, sondern auch ein wesentlicher positiver Beitrag in der öffentlichen Meinungsbildung - was sich ja in den letzten Jahren bereits bewiesen hat.

Zudem ist die Teilnahme an so einem Wettbewerb für jeden Piloten ein wertvolles Training und eine gute Weiterbildung. Es braucht dabei auch keiner Angst bezüglich einer Überforderung seines Könnens haben, da ja diese Flugsportklassen noch relativ jung sind und nicht schon, wie im Gleitschirmsport, nur mehr von Flugprofis dominiert werden. Die Wettkampfaufgaben sind wirklich von jedem motorisierten Schirm-Piloten leicht zu bewältigen.

**Lieber einmal feig - als ein Leben lang tot.**

Und es gibt dann nach diesem Wettbewerb die erste österreichische Rangliste, die dann natürlich auch zur Nominierung des 'Team Austria' bei den

**WORLD MICROLIGHT CHAMPIONSHIPS 2005** **Levroux - Frankreich / 20. - 27. 8. 2005**  
herangezogen wird. Es wäre wirklich super, wenn Österreich zu dieser WM das volle Kontingent in allen drei Schirmklassen mit je 4 Piloten entsenden könnte. Zur Zeit ist das österreichische Nationalteam aber noch

unterbesetzt. Vom österr. Aeroclub, der Sektion Motorflug, wird für die Teilnehmer jedenfalls ein Budget von **2000 Euro** zur Verfügung gestellt.

Jedenfalls wird diese UL-Weltmeisterschaft in Levroux/Frankreich (ein wirklich toller Platz, 250 km südlich von Paris) sicherlich was Besonderes. Erstens weil die Franzosen gute und erfahrene Organisatoren sind (dank Unterstützung des franz. Staates haben sie für diesen Event ein Budget von über 500.000 Euro) und weil diese Veranstaltung im Jubiläumsjahr der FAI (100 Jahre Luftsport / 1905 - 2005) stattfindet.

Für jegliche Fragen bezüglich Österr. Meisterschaft in Deutschland und Weltmeisterschaft in Frankreich stehe ich Euch jederzeit zur Verfügung.

Mit der Bitte an Weiterleitung dieser Nachricht an jeden Euch bekannten und aktiven Motorschirm- und Paratrike-Piloten verbleibe ich mit sportlichen Grüßen HELMUT STERN (ÖAeC / UL Referat - Bereich Paratrike)



## 04. LEMMINGE INS MEER - FLIEGER IN DEN FÖHN

### **Ernst Lehmann: Konformität und die Entscheidungsfindung in der Gruppe.**

Drachenflieger aus Leidenschaft - und wenn es die Zeit irgendwie erlaubt, ist Ernst in der Luft anzutreffen. Nun hat er sich zusammen mit seiner Freundin, der Psychologin Andrea Seidl, verstärkt der Sicherheit verschrieben. In der DHV - Ausgabe Nr. 131 Seite 68 ist folgendes zu lesen.

Ernst schreibt hier in etwas abgeschwächter Form über das was in nur wenigen Fachzeitschriften zu lesen ist - eben was sich so in den Megafluggebieten abspielt.

### **Was ist Konformität?**

Das Experiment

Welche Wolke sieht kleiner aus? A oder B ?

Jeder wird sagen: Ist doch klar, die Wolke A" Psychologische Experimente haben jedoch ergeben, das sich 80% aller Testpersonen durch gutes Zureden innerhalb einer Gruppe, zu der Aussage "Wolke B ist kleiner" bringen lassen. Dabei wird im Experiment nicht einmal mit negativen Konsequenzen, Zwang oder Strafe gearbeitet.

**Warum ist das so?** Der Mensch ist ein "Herdentier" Das überleben der Herde hängt seit Urzeiten davon ab, dass Einigkeit darüber herrscht was getan werden muß. Das definierte Ziel muß erreicht werden. Selbst die zweitbeste Entscheidung führt ggf. noch zu einem tragbaren Ergebnis oder Teilerfolg, wenn alle Herdenmitglieder geschlossen dahinter stehen.

### **Diese Einigkeit in einer Gruppe ist die Konformität.**

Außerdem haben Forschungen ergeben, dass Entscheidungen einer Gruppe weitaus wagemutiger und damit risikoreicher sind als die Entscheidungen der einzeln befragten Individuen. Das ist leicht einzusehen, denn eine Gruppe verfügt über mehr und bessere Möglichkeiten, das Ziel zu erreichen, von denen das einzelne Individuum nicht mal träumen kann.

Die Flieger – Menschen sind in gewissem Sinne eine ganz besondere Herde. Jeder Flieger fühlt sich irgendwie zu anderen Fliegern "hingezogen" und auch "gut aufgehoben". Deshalb zeigen die meisten Flieger auch Konformitätsverhalten. Es gibt jedoch einen ganz entscheidenden Unterschied zwischen der gemeinsamen Jagd mit Speeren auf ein Mammut und der Fliegerei:

**Fliege nie in eine Wolke rein, es könnte schon jemand drinnen sein!**

## Das Fliegen ist keine Herdentätigkeit.

Deshalb kommt es beim Fliegen auch nicht auf Konformität an. Jeder Pilot fliegt letztendlich für sich alleine. Kein einziges Mitglied der vermeintlichen Herde oder Gruppe kann dir helfen, wenn du im Segel liegst. Die große Macht einer Gruppe kann zwar ein Mammut umwerfen, nicht jedoch einen Föhndurchgriff ins Tal verhindern.

Resümee:

Daraus ziehe ich den Schluss, dass Konformität beim Fliegen sehr wohl schädlich, sogar tödlich sein kann; besonders dann, wenn es darum geht, ob man noch fliegen kann oder ob es bereits zu gefährlich ist. Das Ziel ist das Fliegen – also wird die Entscheidung der Gruppe viel eher dazu tendieren, dass es "noch geht". Stündest du immer alleine auf dem Startplatz, würdest du dich viel öfter für die Hinunterfahrt entscheiden (du würdest ja auch nicht versuchen, ein Mammut alleine mit dem Speer zu erlegen).

Wenn du an einen "kritischen" Tag Sätze hörst wie:

- die fahren alle auf den Berg
- die fliegen ja schon alle
- schau mal, wie ruhig das bei den Anderen aussieht

dann sollten deine Konformitäts – Alarm Glocken schrillen. Ich gehe dann etwas abseits, beleuchte die Fakten und fälle meine eigene Entscheidung als Individuum. Ich habe sie kein einziges mal bereut..

Wie oft bist du schon geflogen, weil alle geflogen sind und obwohl dir vorher schon sehr mulmig beim Gedanken ans Fliegen war? Wie groß war deine Erleichterung nach der geglückten Landung?

P.S.: Ich bin der Meinung, dass viele Piloten mehr dazu beitragen könnten, der Sicherheit dienlich zu sein, indem sie ihre Erlebnisse zu Papier bringen.



## 05. VERSICHERUNGEN - DIE PREISE STEIGEN!

### **Beitragserhöhungen und kein Ende in Sicht:**

Eines kann schon vorweg gesagt werden, billiger wird es mit Sicherheit nicht, aber ich habe für euch ein wenig herumgeschmökert und möchte euch nun folgendes Ergebnis zukommen lassen. Wie schon im Herbst vorab verlautbart wurde, ging es bei diesen Schreiben nicht etwa gar um eine zu erwartende Prämiensenkung, sondern du weißt ja ... eh klar um eine Anhebung!

Genau das war der Anlass ein wenig in der Branche herumzuschauen. Viele Versicherer gibt es nicht mehr, aber einen kritischen Blick darauf zu werfen, zahlt sich allemal aus. Hier ein Beispiel aus der Praxis.

Bei einem Unfall, der sich am 14. August letzten Jahres am Grossvenediger ereignet hat, war u.a. auch die Bergrettung mit 10 Mann im Einsatz. Laut Versicherung sind die verrechneten Kosten entschieden zu hoch ausgefallen - für solch eine Bergung (pro Mann und Stunde € 27.-) - Scheinbar wurde auch die Konsumation im Wirtshaus mit dazu verrechnet. Laut Rücksprache mit dem Leiter der Bergrettungssektion Osttirol, Herrn Obrist, stimmt das alles nicht. Nun wird auf dem Gerichtsweg weiter verhandelt bzw. prozessiert.

Ein Problem ist hier sicher die hohe Rettungs Hubschrauberdichte, die es speziell in Nordtirol gibt. Das hat zur Folge, dass um jeden Verletzten "gerauft" wird. Wenn man dann solche Storys hört, dass der Verletzte vor dem Start des Hubschraubers das Krankenhaus schon wieder verlassen hat, fällt Einem dazu nichts mehr ein. Die Versicherungen werden natürlich nachforschen anfangen und hinterfragen, was notwendig war und was nicht.

Ich erinnere hier an den Absturz einer Paragleiterpilotin in Sillian, die das Pech hatte, gleich zweimal in solch eine missliche Lage zukommen. Nach der ersten Rechnung des Hubschrauberunternehmens winkte die Frau bei der zweiten Bergung vorsorglich ab, und das nicht ohne Grund.

Für uns Flieger heißt das Kosten bis zu einer Höhe von € 15.000.-, die selbstverständlich von der Bergrettung bzw. dem Versicherer übernommen werden. (Achtung bei einigen Versicherungen ist schon bei € 2.600.- Schluss). Ich bin nach wie vor der Meinung, dass ein € 18.- Förderbeitrag und bis zu maximal € 15.000.- Schadensrahmen die Alternative schlechthin ist.

Für die Solohaftpflicht gibt es zur Zeit nur die Transsylvania in Wien, die mit € 30,50 die zur Zeit günstigste Prämie für die gesetzliche Haftpflicht € 1,5 Mill. anbietet. Vorteil: hier sind keine Daten wie Baujahr, Werknummer etc. dafür notwendig.

Im Tandembereich bietet die XC - Advantage - Group in Klagenfurt die günstigste Prämie an: Also für die gesetzlich vorgeschriebene Halterhaftpflicht, Passagierhaftpflicht, Unfallgast- und Gebäckversicherung um sage und schreibe € 450.-! Bei weiteren € 70.- werden auch noch 3 Soloparagleiter mitversichert, hier sind allerdings die Daten der Paragleiter bekannt zu geben bzw. im Antrag zu vermerken.

Die Adressen der einzelnen Versicherungsanbieter findest du auf meiner Homepage unter dem Link *Versicherungen*

## **A** ce - Kössen:

Folgendes Schreiben ist Anfang des Jahres allen Versicherungsnehmern der ACE - Insurance ins Haus geflattert. Schließlich ist die ACE die Agentur in Österreich, bei der die meisten unserer Paragleiter- und Drachpiloten versichert sind. Laut unbestätigten Berichten zufolge, sollen an die ca. 3000 Piloten bei ACE-Insurance versichert sein.

### **Lieber Fliegerfreund!**

Wir müssen mitteilen, dass auf Grund enorm steigender Bergkosten - besonders durch teure Hubschrauber Bergungen und der vermehrten Ablehnung der Sozialversicherungen, dafür Teilkosten zu übernehmen - dieser Versicherungsschutz nicht mehr gemeinsam mit der Luftfahrt Haftpflicht Versicherung angeboten werden kann.

Unfallbedingte Bergkosten können aber weiterhin im Rahmen unserer ACE Unfallversicherung abgedeckt werden. Dazu legen wir ihnen gerne ein entsprechendes Antragsformular bei. Die ermäßigte Prämie (etwa bei Mitgliedschaft oder DHV) müssen wir weiters um € 5.- auf € 60.- anheben. Die nicht ermäßigte Prämie bleibt mit € 70.- unverändert. Prämie € 60.- (bei Mitgliedschaft im Österreichischen Aero Club)

Möchte hier allen noch mal in Erinnerung rufen, dass die Bergkosten Versicherung nur die Kosten von der Unfallstelle bis zum nächst gelegenen Krankenhaus übernimmt. Keinesfalls sind Rückholkosten aus dem Ausland darin inkludiert bzw. werden damit bezahlt auch hier ist ein eigener Versicherungsschutz dafür notwendig.

**Die Starken tun, was sie können. Die Schwachen leiden, was sie müssen.**

## **A** ero Club Versicherung:

Die Mitgliedschaft beim Aero Club soll ja auch Vorteile bringen! Da wäre einmal die übernommenen Behörden Tätigkeiten wahr zu nehmen, weiters als die Stimme (Interessensvertreter) des gesamten Flugsportes in Österreich zu gelten bzw. aufzutreten. Hierüber zu berichten fällt schwer. Warum wohl, weil es ziemlich ruhig ist im Bezug auf die diversen Aktivitäten, mit ein paar Ausnahmen.

Da gibt es aber auch noch einen Versicherungsschutz, mit dem unter anderem auch geworben wird.

<b>Geltungsbereich:</b>	Ganze Erde:
<b>Leistungen:</b>	Der Versicherung
<b>Todesfall:</b>	€ 3.634.-
<b>Invalidität:</b>	€ 8.721.- bei Teil Invalidität entsprechend weniger.
<b>Taggeld:</b>	€ 2,55 vom 15 bis 365 Tag des durch den Unfall bedingten Krankenstandes.

Der Mitgliedsbeitrag zum Österr. Aero Club ohne (freiwillig) Vereinszugehörigkeit beträgt € 49.- im Jahr. Für alle, die über einen Verein zum Aero Club gemeldet werden, beträgt der Jahresbeitrag € 42.- übrigens plus. Die Vereinsmitgliedschaft kostet pro Jahr und Verein noch mal € 91.-

**P**.S.: Festzustellen wäre noch, wenn man einmal Forderungen stellt, lernt man das wahre Gesicht der Versicherungen schnell kennen. Wenn Versicherungen schwarze Zahlen schreiben sollen, dann muss zwangsläufig irgendwo gespart werden. In den eigenen Reihen (siehe Vergleich zur Politik mit Sicherheit) nicht, also ganz klar an der Basis, sprich bei den Beitragszahlern. Denn da ist der Multiplikator am größten und der bringt schließlich das große Geld.

## Übersicht:

-----

**Für die gesetzlich vorgeschriebene Solo-Halter-Haftpflicht bei € 1,5 Millionen Deckungssumme sowohl für Hänge- als auch Paragleiter, gibt es das Versicherungsbüro Transsylvania in Wien, die mit einem Preis von**

**€ 30,50 pro Jahr zur Zeit die günstigste Variante anbietet.**

-----

**Bei der Bergekostenversicherung bietet die Österreichische Bergrettung - bei einer Deckungssumme von bis zu € 15.000 mit einem Beitrag von nur**

**€ 18.- pro Kalenderjahr (Achtung) die günstigste Variante an.**

-----

**Im Tandembereich (Gewerblich) gibt es die XC – Advantage – Group mit Sitz in Klagenfurt, die für die gesetzliche Tandemhaftpflicht, der Passagierhaftpflicht und der Unfallgastversicherung bzw. Gepäck**

**€ 450.- pro Jahr verlangt.**

-----

**Im Bereich Mot. HG PG hat bis dato die Firma Parawing die günstigste Prämie am Markt. Mit einem Preis von**

**€ 120.- pro Jahr und einer Deckungssumme von € 3 Millionen. Da es sich hier um eine pilotenbezogene Versicherung handelt, ist somit auch der solo Hänge- oder Paragleiter gleich mitversichert, ohne zusätzliche Kosten. Nachteil - entspricht nicht unbedingt den in Österreich vorgeschriebenen Versicherungsbedingungen.**

**Alle dazu notwendigen Informationen (Adressen) etc. sind auf meiner Homepage unter:**

**[www.girstmair.com](http://www.girstmair.com)**

**abrufbar. Selbstverständlich hat ein jeder von euch auch die Möglichkeit, selbst Nachforschungen anzustellen, um noch bessere Konditionen zu bekommen. Dann hätte ich die Bitte, mir solche positiven Ergebnisse unbedingt zukommen zu lassen – Danke im Voraus.**



## 06. ÜBEREIFRIGE PISTENPOLIZEI

**Flieger sind im Nassfelder Schigebiet scheinbar nicht erwünscht.**

Ein Erlebnis der besonderen Art machten vier Paragleiterpiloten aus Klagenfurt Anfang Jänner, die im Schigebiet Nassfeld (Nähe Hermagor) ihrem Hobby nach gehen wollten - ein bisschen Schifahren und Paragleiten lautete die Devise.



Nachdem das Windfähnchen schon seit längerer Zeit nach oben zeigte, wurde mit den Startvorbereitungen begonnen. Die beiden ersten Piloten starteten noch problemlos, doch dann waren auch schon die so genannten Wachhunde, auch Pistenpolizei genannt, zur Stelle und zogen die beiden Piloten sprichwörtlich aus dem Verkehr. Argument der beiden - das Starten mit Paragleitern ist hier verboten. Trotz aller Erklärungsversuche, um eine einvernehmliche Lösung herbei zu führen, mussten die beiden Piloten die Schirme einpacken und mit den Schiern ins Tal fahren.

Die Vorgangsweise ist wohl einmalig, und für eine Tourismusregion wie es das Nassfeld ist nicht gerade förderlich. Aber auch einheimische Piloten, die hier starten wollten, ging es gleich. Obwohl die Bewilligungen von den Eigentümern für das Start- und Landefeld, bzw. die Lizenzen vorliegen, keine Seile oder Menschenansammlungen überflogen werden müssen, gibt es keine Gnade. Auf die Frage hin, ob sie die Rechtslage überhaupt kennen, fangen die Pistenpolizisten an unsicher zu werden (stottern), und kommen sichtlich in einen Argumentationsnotstand.

Klar kam zum Ausdruck, dass die rechtliche Grundlage zum Amtshandeln eindeutig fehlte. Doch wie allseits bekannt, stärkt eine Uniform über die eigene Unfähigkeit richtig zu argumentieren hinweg und der Gesetzgeber trägt diesem Zustand noch Rechnung.

Auch wenn mal keine Paragleiterpiloten des Platzes zu verweisen sind, nehmen die Kontrolleure ihr Arbeit sehr genau, wie von einheimischen Schifahrern und Piloten zu erfahren ist.

Wie schon gesagt, handelt es sich bei dem oben erwähnten Vorfall um zwei mehr als übereifrige, unausgelastete, mit Kenntnis der Sachlage nicht vertraute Pistenpolizisten, die weit über das eigentliche Ziel hinaus schießen (Alkohol- bzw. Geschwindigkeitskontrollen etc. durchzuführen). Solche Personen müssen schleunigst zur Raison gebracht werden, um größeren Schaden für die Region zu vermeiden.

Wie zu erfahren war, wurden bereits diesbezüglich erste Schritte (Verhandlungen) unternommen, um auch am Nassfeld mit dem Paragleiter in die Luft gehen zu dürfen. Bleibt also nur zu hoffen, dass dieser Vorfall als einmaliges Ereignis in die Fliegergeschichte eingeht.



## 07. FASZINATION MOTORFLIEGEN

**Der Motorschirm:** fasziniert durch seine flexiblen Einsatzmöglichkeiten, unabhängig von Bergen, Winden oder Helfern. Wenige Meter Anlauf genügen, um aus der Ebene in die Luft zu gelangen. Ein Motorschirm passt in fast jeden Fahrzeugkofferraum und ermöglicht den Piloten intensive Landschaftseindrücke, egal ob wenige Meter über dem Erdboden oder Wasser, oder über den Wolken in luftigen Höhen; selbst an exotischen Orten, wo Drachen- oder Gleitschirmflüge unmöglich sind. Auch Thermikflüge mit abgestelltem Motor können problemlos durchgeführt werden. In diesem Fall nutzt der Pilot den Motor lediglich als Aufsteighilfe.

Motorschirmfliegen lässt sich wesentlich besser mit der Familie im Einklang bringen, als dies bei motorlosen Luftsportgeräten der Fall ist. Keine langen Anfahrten in die Berge, kein langes Warten auf den richtigen Wind. Ein Streckenflug vor dem Frühstück oder nach dem Abendessen, alles kein Problem, und dies mit Rückkehrgarantie. Die flexiblen Einsatzmöglichkeiten der Fußstartgeräte werden in Sachen Mobilität durch Motorschirm- Trike - Konzepte wie zum Beispiel dem Flyke ( fliegendes Fahrrad) oder den bereits entwickelten Motorschirm- Car- Planes ( fliegendes Auto ) noch um einiges getoppt. Und das alles bei relativ hohem Sicherheitspotential. Wegen zahlreicher Anfragen nachstehende Klarstellungen:

**Wegen zahlreicher Anfragen nachstehende Klarstellungen:** Für jene Piloten, die schon vorweg bereits im Ausland eine mot. HG/PG Ausbildung absolviert haben, bzw. dies beabsichtigen, wird klar gestellt, dass eine Umschreibung der Lizenzen auf einen österreichischen mot. HG/PG – Schein nicht möglich ist, bzw. die Schulung in Deutschland, in Österreich keine Anerkennung findet.

Betroffen sind auch jene Konsumenten, die schon jetzt einen mot. HG, bzw. mot. PG oder eine Antriebseinheit für HG/PG gekauft haben, bzw. eine zu erwerben beabsichtigen.

Es werden keine ausländischen Zulassungen von mot. HG/PG, bzw. Antriebseinheiten in Österreich anerkannt. Es wird nochmals in Erinnerung gerufen, dass das Fliegen in Österreich mit mot. HG/PG nur mit in Österreich zugelassenen Systemen gesetzlich gestattet ist. Leider lässt die Übertragungsverordnung von der ACG an den ÖAeC noch immer auf sich warten. Bis dahin ist die ACG zuständig.

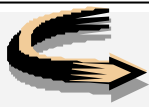
Ich ersuche Euch, diesen Umständen Rechnung zu tragen. Es gibt leider noch immer Schulbesitzer, die die Zeichen der Zeit noch nicht erkannt haben und vehement die Gunst der Stunde zum Nachteile der Piloten nutzen wollen. Natürlich auch zum Nachteile der übrigen Schulen.

Schaut in die offizielle Homepage der mot. HG/PG. Jede Neuigkeit wird sofort darin aktualisiert.

Adresse: [members.aon.at/mot\\_hgpg](http://members.aon.at/mot_hgpg)

Nur so viel, mit der Vollendung der gesamten Causa mot. HG/PG ist noch vor dem Sommer zu rechnen.

ARGE mot. HG/PG



## 08. SNOWFIGHTER 2005

**D**amen werden "**Snowfighter**" Zu lesen war dieser Aufhänger in der *Kleinen Zeitung* vom 30. Jänner mit einem Bild von "Snowfighterdame" Daniela Oberwasserlechner .

Die Veranstaltung fand am 12. Feber am Zieleinlauf des Hochsteinliftes statt. Die Einladung stand unter dem markanten Spruch: *Es gibt sehr viele Athleten, die dachten, sie haben alle Grenzen im Leistungssport erreicht, aber keiner von ihnen rechnete mit dem Snowfighter.*

### Zur Aufgabe standen:

- Tourenski 5,5, KM, 1400 Höhenmeter, Steigungen bis 50 Grad
- Paragleiten 7,5 KM Flugstrecke, 1200 Höhenmeter, 500 Meter Geländelauf
- Snowboarder 200 Meter Geländelauf, 1100 Meter Strecke, 350 Höhenmeter, Jumps, SL, RSL, SG

Gewonnen hat das Team "Airtaxi Osttirol", und das schon das dritte Mal in Folge. Tourengerher Kogler Hans, Paragleiter Hainzer Klaus und Snowboarder Winkler Marco. Insgesamt nahmen 45 Teams teil, darunter 5 Frauenteam. Ist den Frauen die Teilnahme beim "Dolomiten Mann" nach wie vor verwehrt - for Men only / Sex Test - können beim Snowfighter auch die Damen zeigen, was sie drauf haben und so manche männlichen Teams weit hinter ihnen lassen.

Eine dieser überaus aktiven Damen heißt Daniela Oberwasserlechner. Sie ist u.a. der Kapitän des Osttiroler Damenteam "Interdrink Schwarzer Becks". In einem Interview stellte sie ihre Mannschaft vor und schwärmte vom Snowfighter und dem ganzen Drumherum.

"Elisabeth Singer ist unsere Tourengerherin und Heidi Jaufenthaler fährt mit dem Snowboard. Ich selber bin begeisterte Paragleiterpilotin und werde versuchen, auf dem Taxer Moos eine gute Landung hinzulegen, damit wir keine Strafminuten bekommen. Hoffentlich spielt der Wind mit."

Daniela weiter: " Einmal abgesehen von der großen sportlichen Herausforderung, passt beim Snowfighter das ganze Rundherum. Trotz aller Konkurrenz unter den immer besser werdenden Teams, kommen noch Spaß und Geselligkeit nicht zu kurz."

Veranstalter war das Extrem Team unter der Leitung von Dreer Hannes und Rennleiter Basny Jürgen, Adrian Gönitzer (Tourenski) Wibmer Martin und Schusterritsch Sigi (Paragleiten) Mario Pramstaller (Snowboard) Preisgeld waren gesamt € 7.000.-. Die Kosten für die Teilnahme pro Team betragen € 99.-. Nach dem Bewerb und der Siegerehrung gab es Hard Rock von "Soundless Guts" (Schusterritsch Bandmitglied) und " Pseudo Group". Da wegen Anrainerbeschwerden die Musik ab 22 Uhr abgedreht werden musste, ging es in der Mausefalle mit der Snowfighter-After Contest Party weiter.

P.S.: Pech hatte der Snowboarder vom "Team Haidenhof", der sich bei einem Sturz die Hand gebrochen hat. Übrigens, der Paragleiterpilot dieses Teams war kein Geringerer als Ustyanovic Vladimir. Und ein anderer teilnehmender Paragleiterpilot brauchte für seine Startvorbereitungen immerhin ganze 15 Minuten bis er abfliegen konnte. Daniela Oberwasser (Paragleiterpilotin) landete auf dem 10. Rang in der Paragleiter-Gesamtwertung. Der 5. Snowfighter findet laut Organisators Dreer am 11. Feber 2006 statt.



## 09. WORÜBER MAN SPRICHT

**M**ein wohlverdienter Ruhestand: GRÜSS EUCH,

ICH MÖCHTE MICH AUF DIESEM WEGE BEI ALLEN FREUNDEN UND GESCHÄFTSPARTNER FÜR DIE JAHRELANGE GUTE ZUSAMMENARBEIT BEDANKEN UND HOFFE DASS IHR DEM PIER DAS GLEICHE VERTRAUEN ENTGEGENBRINGEN WERDET WIE MIR: ER WIRD SICH MIT SICHERHEIT SEHR ANSTRENGEN UM IMMER EUREN WÜNSCHEN GERECHT ZU WERDEN.

ICH HABE JETZT ETWAS MEHR ZEIT UM MICH UM MEINE JUNGE FAMILIE ZU KÜMMERN UND MEINEM HOBBY DEM GLEITSCHIRMFLIEGEN ZU FRÖHNEN.

MIT 1.01.05 HAT PIER GASTEIGER DEN PARASHOP IN KÖSSEN ALLEIN VERANTWORTLICH ÜBERNOMMEN. GLEICHZEITIG BEENDET MIT DIESEM DATUM PIER GASTEIGER SEINE TÄTIGKEIT IN DER FLUGGERÄTE G.m.b.H. KÖSSEN.

TELEFON UND MAILADRESSE WIE BISHER:

[Pier@parashop.at](mailto:Pier@parashop.at) 0043-5375-2425 \*\*\*0043-664-2012345

DIE FLUGGERÄTE G.m.b.H. BESTEHT WEITERHIN UND WIRD VON PEPI GASTEIGER ALS GESCHÄFTSFÜHRER GELEITET. DIE FLUGGERÄTE G.m.b.H. ÜBERNIMMT IN ZUKUNFT HAUPTSÄCHLICH DIE PRODUKTION UND DEN VERTRIEB DER RETTUNGSSYSTEME IM IN UND AUSLAND.

[Pepi@parashop-austria.at](mailto:Pepi@parashop-austria.at) 0043-664-2012345 \*\* 0043-5375-20546

ICH WÜNSCHE ALLEN EIN GUTES ERFOLGREICHES UND GESUNDES NEUES JAHR UND VERBLEIBE EUER

PEPI GASTEIGER

**Jos Guggenmoos sinniert ein wenig über das "Gleitschirmfetzenfliegen":**

Du kannst dich auf eine Brücke stellen und eine Stunde lang runter schauen, dann ist das ähnlich wie das Gleitschirmfliegen.

**„Des is doch so“**

Ich hab auch mal den Schein gemacht, als der Sport ganz neu war (dabei klingt das Wort „neu“ ziemlich abschätzig), aber das brauchst du eigentlich gar nicht lernen. Deswegen ist das Gleitschirmfliegen so erfolgreich.

**Einen Drachen musst du beherrschen, sonst tust du dir weh.**

Dieser Aussage des Weltmeisters im Drachenflieger von 1979 ist wohl nichts mehr hinzu zufügen.

## KLATSCH UND TRATSCH AM LANDEPLATZ



## *Wußtet ihr schon, dass ...*

- der Wetterbericht für die heurigen Ostertage ergiebige Regenfälle vorher gesagt hat und was war denn für ein wunderschönes Wetter. Damit werden sie ihren Ruf wieder mal 100 % gerecht (Metro Lügen)
- bei einigen Piloten unter uns trotz des allseits bekannt gefährlichen Nord- bzw. Westwindes die Risikobereitschaft, solche Flüge durchzuführen zu wollen, kontinuierlich steigt? Wenn der Wetterbericht von stürmischem, auffrischem und böigem Nordwind spricht, sollten die Paragleiter sehr wohl in den Packsäcken bleiben.
- die Flugschule *Aufwind* einen Grundkurs mit einem Höhenflug für Jugendliche bis 22 Jahre anbietet? Der Preis beläuft sich dabei auf € 250.-. Das Ganze läuft unter dem Motto "Jugendförderung". Nähere Details dazu unter [www.aufwind.at](http://www.aufwind.at) - so gibt es u.a. auch € 20.- Rabatt für Fly & Glide Kunden bei der Buchung einer Gleitschirmreise.
- der Beauftragte des Landes Tirol für die Luftfahrt, Ing. Johann Schmidhofer, Ende letzten Jahres versetzt wurde? Welche Hintergründe es dafür gibt, und ob es sich hier um einen Auf- oder Abstieg handelt, ist noch offen.
- Daniel Kofler am 5. Jänner mit seinem Gleitschirm gleich drei Stunden im Bereich Schleinitzgraben getragen von einem laminaren Aufwind hin- und herflog?
- es in der Tiroler Tageszeitung eine Auktion zum Mitsteigern und Gewinnen gibt? So bietet z.B. die Flugschule Stubaital eine internationale Paragleiterrausrüstung um 1.490.- Euro an. Mehr dazu unter [www.tirol.com/auktion](http://www.tirol.com/auktion).
- am 5. Feber Silvia, Besitzerin der „Locanda Monte Grappa“, ihr neues Appartement *Hotel Garden Relais*, das am Drachenfliegerlandeplatz neu errichtet wurde, nun festlich eingeweiht hat?
- in der Unfallstatistik des Österr. Bergrettungsdienstes der Paragleitersport bereits an der dritten Stelle erscheint? Ebenso an der dritten Stelle bei den Unfällen zeigt die Statistik unseres Rettungshubschraubers (C7) für das Jahr 2004.
- in der Weihnachtsausgabe der Kleinen Zeitung folgendes zu lesen? *Notlandung: Gewitter stoppte Nonstop - Flug übers Mittelmeer. Andreas Siebenhofer sorgt wieder einmal für Schlagzeilen in der Presse. Ich habe mich 300kkkm weit durch Wind und Hagel gekämpft, musste aber vorzeitig aufgeben.* Solche vorab, dazu auch noch fehl geschlagenen Pressemeldungen dienen nur einem Zweck: der Selbstdarstellung (Profilierungsneurose).
- dieser Aussage, die am Startplatz Zetttersfeld gefallen ist, nichts mehr hinzu zu fügen ist? "Wenn mein Schirm, so wie deiner, 2/3 des Jahres nur im Keller liegt und nicht geflogen wird, wahrscheinlich auch wie neu aussieht."
- die Statistik der Flugeinsatzstelle in Nikolsdorf für das Jahr nicht gut aussieht? Grund: die Einsätze gingen von über 800 auf ca. 600 zurück. Ich würde mal sagen ein großer Erfolg, der noch weiter gesteigert werden müsste.
- im Osttiroler Bote vom 13 Jänner unter der Rubrik „Verkauf“ folgendes zu lesen war? Neuwertige Paragleiterrausrüstung zu verkaufen. Tel. 0650 60 70 306
- beim Helfen ein österreichischer Mechaniker tödlich verunglückt ist? Ein 56-jähriger Mechaniker half einem ungarischen Drachenflieger (Fertöszentmiklos) mit seinem Gerät, als plötzlich der Motor startete. Das Fluggerät hob ab und zog den Österreicher mit, der dann aus 20 Meter Höhe abstürzte.
- Personen, die mit Notarzt und Rettungshubschraubern Flugrettung ausüben, bis spätestens 31. März 2006 um eine entsprechende Bewilligung anzusuchen haben? Bis zum rechtskräftigen Abschluss des Bewilligungsverfahrens darf die Flugrettung weiterhin ausgeübt werden.
- der neu errichtete „Fun Park“ am Zetttersfeld (nähe Lackenboden Hütte) schon zu Durchstarte – Lauf – Fall – Rutschübungen von Paragleiterpiloten „zweckentfremdet“ genutzt wurde? So gesehen Anfang Feber.
- am 15. Jänner die "turbulenten Aineter" im Kegelstadel in Leisach die Flugsaison für das Jahr 2005 eröffnete haben? Diesbezügliche Einladungen dazu gingen nur an Insider und Freunde der "turbulenten Aineter" raus.

- Helmut Walder (Sportfliegerclub) Fliegen als seine Leidenschaft angibt? So war im Ostt. Boten vom 27. Jänner folgendes zu lesen. *Mein erster Alleinflug bei der Ausbildung versetzte mir keinen Adrenalinstoß. Knödel kochen würde mich viel nervöser machen als das Fliegen.* Helmut weiter, *rein theoretisch kann beim Fliegen einfach nichts schief laufen.* Na ja, dann immer "Gut Land" Helmut.
- seit 1. Jänner diesen Jahres ein allgemeines Rauchverbot auf allen Hütten des Deutschen Alpenvereins gilt? Der Österr. Alpenverein hat hier eine Übergangsregelung bis zum Sommer eingeführt - raucherfreie Zone und daneben ein eigenes Raucherzimmer. Ab Sommer herrscht dann auch auf den Österr. Alpenvereinsstütten ein absolutes Rauchverbot. Für alle Frühstücksflieger, die auch Raucher sind, gilt das Rauchverbot auch in der Hochsteinhütte. Meine Meinung: eine Weisung, die schon lange überfällig war.
- Hoerr Rolf (Paragleiter Tour Guide) zusammen mit Gasteiger Pier (Para Shop Kössen) nun auch Gleitschirmreisen in ihrem Verkaufsprogramm anbieten?
- es nun ernsthafte Bestrebungen gibt, heuer einen weiteren Paragleiterclub im Grossraum Lienz zu etablieren?
- Hubert Wurzacher (Paragleiterpilot aus Prägraten) nun für seine 25-jährige Mitgliedschaft bei der Bergrettung Osttirol geehrt wurde?
- eine Flugschule gerade versucht, zwei neue Skywalk Schirme bei ebay zu versteigern? Dieses Vorgehen ist in keiner Weise in unserem Interesse. Daher werden wir diese Produkte selbst zurückersteigern und der Kunde wird von Skywalk nicht mehr beliefert.
- in der Ausgabe des Ostt. Boten vom 10. Feber Arno Drechsel seine Fa. IWT vorstellte? Hier handelt es sich um die Produktion von satellitengesteuerten Berechnungsanlagen. Arno ist nicht nur ein Topmanager, in seiner Freizeit ist er auch ein begeisterter Drachenfliegerpilot, und das schon seit vielen Jahren.
- zu Präsident Bushs Besuch in Pressburg (Slowakei), der am 23. Feber stattfand, der gesamte Luftraum östlich von Wien für alle Privatflugzeuge gesperrt wurde?
- die von der Luftaufsichtsbehörde geforderte Erweiterung der Landepiste des Innsbrucker Flughafens keine UVP (=Umweltverträglichkeitsprüfung) bedarf? Dadurch gibt es mit Sicherheit mehr Verkehr und nebenbei sind mehrere tausend Anrainer betroffen. Bei den Mot. HG + PG da wird die UVP angewandt. Warum wohl, vor dem Gesetz sind alle gleich? Nur manche sind gleicher?
- es beim heimischen Staatsairliner "AUA" tatsächlich sogenannte "fliegenden Millionäre" gibt? So werden nämlich die Piloten bei der AUA genannt. Gemeint sind damit die exorbitanten Löhne und die gestellten Lohnforderungen.
- in der heimischen Paragleiterszene das OLC – Fieber ausgebrochen ist? Piloten wie Gritzer Peter, Goller Manuel, Brunner Werner, Hainzer Claus flogen schon im Monat März Strecken von bis zu 70 KM. Zu sehen sind die Ergebnisse unter [WWW.ONLINECONTEST.ORG/HOLC](http://WWW.ONLINECONTEST.ORG/HOLC)
- unsere einheimischen Paragleiterpiloten wie ein Lukasser Albert, Edlinger Richard, Hainzer Klaus, Troger Markus in der Österreichischen Liga mitfliegen?
- der Tourismusverband Lienz und die Lienzener Bergbahnen zwischen 1000.- und 1500.- Euro aussetzen für den Paragleiterpiloten aussetzen wollen, der in der Sommersaison der LBB vom Startplatz St. Mandl als erster 150 KM fliegt?
- jener Pilot, der vom Startplatz in der Ainet aus startet und als Erster am St. Mandl Startplatz (Zetttersfeld) toplandet, vom ortsansässigen Club "Turbulenten Ainet" eine Kiste Bier gesponsert bekommt?
- die Experten des Institutes "Sicher leben" befürchten, dass bis Ende des heurigen Winters die Schallmauer von 90.000 Verletzten erstmals durchbrochen wird? Genau dasselbe Institut ließ im letzten Jahr aufhören, bei der Bekanntgabe der Paragleiterunfallzahlen in Österreich.
- die Lienzener Bergbahnen heuer trotz geringen Schnee's und früher Ostern, ausnahmsweise mal nicht ohne wenn und aber am Ostermontag den Liftbetrieb einstellen.



## 11. TERMINE UND EREIGNISSE

### **Festival Woche (Para)**

19. März bis 3. April 2005 Sillian

### **Emberger Alm XC 2005 (Delta)**

11. bis 18. Juni 2005 (Greifenburg)

### **Sicherheits Training (Para)**

26. Juni 2005 (Millstätter See)

### **Fly - Fun - Techno (Goa Party mit „Frank“)**

30. Juli 2005 (Landeplatz)

### **Frühlingserwachen (Para + Delta)**

21. bis 24. April 2005 (Greifenburg)

### **Inaugurazione Campo Volo (Para + Delta)**

22. April 2005 (Cercivento)

### **Emberger Alm Cup (Para & Delta)**

15. und 16. April 2005 (Greifenburg)

### **AERO (Para & Delta)**

21. bis 24. April 2005 (Friedrichshafen)

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

22. bis 24. April 2005 (Freistadt O.Ö)

### **„Flug Kunst“ (Ausstellung)**

19. Juni 2005 (Landeplatz)

### **Pre - PWC (Para)**

26. bis 29. Mai 2005 Millstättersee

### **Turbulenten Aineter Cup (Para)**

30. April 2005 Ainet



## 12. EINFACH ZUM NACHDENKEN

**Schachner Robert verstarb im Alter von nur 43 Jahren:** Nur einige Wenige unter uns werden sich noch an Robert erinnern, aber auch er wurde vom Flugfieber gepackt, als der Drachenflusport gerade in der Blütezeit stand.

Am 5. Feber fuhr Robert mit seinem PKW nach Hause. Dabei kam er aus bisher unerklärlichen Gründen von der Strasse ab und stürzte über ein 25 Meter steil abfallendes Gelände. Dabei erlitt Robert tödliche Verletzungen. Robert wurde übrigens erst am nächsten Tag gegen Mittag gefunden, als seine Frau eine Abgängigkeitsanzeige erstattet hat.

Robert war auch vor langer Zeit mal in der Drachenfliegerszene anzutreffen und ein begeisterter Flieger (80iger Jahren). Er war neben einem Maier Sepp, Schmalzer Willibald (Semslacher Wirt) Tribelnig Albin und einigen anderen Piloten aus der Region maßgeblich am Aufbau des damals aufstrebenden Drachenflugsportes im Bereich Semslach (Obervellach) beteiligt.

Was aber viele nicht wissen oder wussten: Robert war nebenbei auch noch Besitzer des weit um bekannten Startplatzareals mit dazu gehörender Jausenstation (Himmelbauer), die Robert erst vor einigen Jahren zu einer wunderschönen Gaststätte aus bzw. umgebaut hat.

Bedingt durch seine vielen Tätigkeiten wie z. B. Lagerhausleiter und anderer in so einer kleinen Gemeinde (freiwillig auferlegten) Verpflichtungen, und nicht zu vergessen der Familie und Kinder, hängte Robert den Drachenflugsport zwangsläufig an den Nagel.

Viele aus seinem Bekanntenkreis haben darauf wohl gesagt: Gott sei Dank. Eine verlorene und zugleich gefährliche Zeit. Gut, dass du aufgehört hast. Darauf kann ich wiederum nur antworten: Verloren haben alle diejenigen, die nicht ihre Träume, Sehnsüchte und Wünsche (egal welche) in ihrem Leben verwirklicht haben.

Denn wenn du einmal alt bist, wird dich wahrscheinlich keiner danach fragen, wie viel und wie lange du in deinem Leben gerackert hast, sondern welche Highlights du erlebt hast.

Was bleibt, ist eine nicht zu schließende Lücke und die Erinnerungen an die vielen, gemeinsamen Erlebnisse und Stunden. Mit der Bitte, dass Robert immer ein wachsames Auge auf uns werfe - Möge er in Frieden ruhen!

**S**pitzennews aus dem LECHTAL. Wir, die Flugschule AIRsport 2000 TIROL, haben die Lechtaler Bergbahn in ihrem 27. Betriebsjahr vor dem Aus gerettet und übernommen. Damit kannst du dich jetzt mit der schuleigenen Bergbahn zum Fliegen oder zum Skifahren hoch auf die Jöchelspitze fahren lassen. Sensationell, vor Allem wenn man bedenkt, dass wir somit die erste und einzige Flugschule sind, die über eine hauseigene Bergbahn verfügt. Wir freuen uns, dich schon bald wieder in einem unsere Kurse begrüßen zu dürfen. Euer Team von AIRsport 2000 TIROL [www.airsport.at](http://www.airsport.at) [flugschule@airsport.at](mailto:flugschule@airsport.at) +43 664 3882129

**P**.S.: Vielleicht sollten die Verantwortlichen der Flugschule Airsport auch mal daran denken, ihr Geld in die maroden Lienzener Bergbahnen zu investieren. Der Stadtgemeinde Lienz und dem Tourismusverband als Hauptaktionäre würde wahrscheinlich nichts besseres passieren können.

**G**eburtstagsflug: Hannes Strobl, gebürtiger Lienzener Hubschrauberpilot, flog Anfang Jänner seinen 5000. Einsatz und feierte gleichzeitig seinen 52. Geburtstag. In einem Interview gab es eine interessante Passage.

"Bei herrlichem Wetter, wie ich es nicht bei allen Einsätzen hatte", so lässt der Pilot erahnen, wie oft Gefahren seine Einsätze begleiteten. Nebel, Nacht, Stürme unbekannte Tragseile: Hannes weiter:" Können alleine ist zu wenig. Das Schicksal war mir gewogen, einige Male hat mich auch Intuition oder ein sechster Sinn vor Unglück bewahrt."



## 13. SICHERHEITSMITTEILUNGEN

**K**arabinerbrüche der Fa. AustriAlpin: und noch immer kein Ende in Sicht. Es ist einfach nicht zu glauben, aber es gibt sie noch immer, die Karabinerbrüche der Firma Parafly AustriAlpin. Seit über zweieinhalb Jahren ist nun diese Thematik schon bekannt und noch immer gibt es diese Schlagzeilen in der Fachpresse zu lesen wie "Karabinerbrüche in Brasilien".

Auch ich stelle immer wieder fest, dass noch immer Piloten mit solchen Karabinern (Zeitbomben) fliegen. Auf die Frage hin, warum sie diese nicht austauschen, kommt die Antwort:" Es betrifft hier ja ohnedies nur die eloxierten und meiner ist ja nicht eloxiert, wie du ganz einfach sehen kannst."

Es kann doch nicht an 40.- bis 50.- Euro scheitern, sich neue Stahlkarabiner zuzulegen. Hier ist unbedingt Handlungsbedarf gegeben. Generell sollten alle Karabiner nach 2 Jahren ausgetauscht werden. Desweiteren auch alle ALU – Karabiner, und auch bei nicht richtiger Funktionsweise (Schnappmechanismus, klemmt bei Öffnung bzw. Schließung, Abnutzung oder Beschädigung).

Ich verwende z.B. auch beim Paragleiter Gurtzeug Drachenfliegerkarabiner mit einer Festigkeit von 3600 KP und mehr. Das Gewicht und die Form kann doch kein Argument dagegen sein, aber wenn das Motto lautet: "Das Auge fliegt mit" muss man eben Abstriche machen.

**Z**ur Erinnerung: Der Frühling kommt, die Flugsaison beginnt und damit verbunden leider auch wieder das Ansteigen der Unfälle. Deshalb hier eine kleine Anregung, wie man sich verhält, wenn man in einen Unfall verwickelt wird.

### Unfallmeldung – die 5 W ' s

**Wer** - meldet (Name, eventuell Telefon Nummer)?

**Wo** - genau ist der Notfallort (Höhenangabe, Hütte etc. bestehen Flughindernisse, Leitungen Seile etc.)?

**Was** - ist geschehen?

**Wieviel** - Personen benötigen Hilfe?

**Warten** - auf eventuelle Rückfragen der Rettungsleitstelle?

### **Richtiges Verhalten bei Hubschrauber Einsätzen:**

1. Mach auf dich aufmerksam
2. Lose Gegenstände fixieren
3. Richtiges Einweisen: Nur durch eine Person –  
Mit dem Rücken zum Wind  
Bleib stehen! – auch wenn der Hubschrauber ganz nahe kommt.
4. Folge den Anweisungen der Besatzung.

YES

Ja, wir brauchen Hilfe!

NO

Nein, wir brauchen keine Hilfe!

### **Alpines Notsignal:**

Das alpine Notsignal kann mittels sichtbarer (Lampe) oder hörbarer Zeichen (lautes rufen, Pfeifen) erfolgen.

### **Notsignal:**

6 Mal pro Minute in regelmäßigen Abständen ein Signal – 1 Minute Pause, usw. wenn möglich bis zum Eintreffen der Rettungsmannschaften!

### **Antwortsignal der Rettungsmannschaften:**

3 mal pro Minute in regelmäßigen Abständen ein Signal – 1 Minute Pause, usw.

### **Im Falle eines (Un)Falles**

- Ruhe bewahren – was ist am Wichtigsten
- Eventuell Verletzte aus der Gefahrenzone bringen
- Notfalls lebensrettende Maßnahmen einleiten
- Wundversorgung
- Lagerung und Kälteschutz
- Transportfähigkeit / Notruf

P.S.: Nicht vergessen werden sollte den Piloten unbedingt vom Gleitschirm (Tragegurt) zu trennen und den Gleitschirm sicher zu verstauen, genauso lose herumliegende Teile. Ansonsten besteht die Gefahr, dass der Pilot vom Rotorabwind hochgeschleudert wird bzw. lose Teile sogar in den Rotor gelangen können – ist alles schon vor gekommen.

**Du weißt ja ... fly now – work later**

**no love, no work, no money, no future**

**but time to fly!**



## Nova - Meeting 2005

**Wolfgang Lechner:** Seines Zeichen verantwortlicher Leiter im Bereich Promotion, Vertrieb und Verwaltung der Firma Nova, lud am 10. März 2005 zu einem Meeting für alle österreichischen Nova Händler nach Bramberg im Pinzgau ein. Übrigens, der Vertrieb in Österreich wird dazu ausnahmslos von den Flugschulen durchgeführt, also kein Direktverkauf. Voithofer Franz betreibt in Bramberg schon seit vielen, vielen Jahren eine Flugschule, ist nebenbei auch noch Nova Händler und seit kurzer Zeit auch noch Gast-Fliegerwirt. Ein Besuch ist allemal zu empfehlen: kulinarisch wegen der Küche, und fliegerisch wegen den ausgezeichneten Streckenflugmöglichkeiten.

So lag nichts näher, als das Meeting nach Bramberg einzuberufen. Schließlich erwartete uns ein Schulungshang unmittelbar hinter dem Gasthaus (Fliegbichl) und nicht zu vergessen eine aufmerksame und geschäftstüchtige Bedienung und eine gute Küche. Schon die Anfahrt über den Felbertauern war ein Abenteuer, der berühmte Nordföhn bescherte uns (Süden) wieder viel Sonne und im Norden viel Niederschlag.

Trotz widrigen Wetters kamen dennoch insgesamt acht Nova Händler zum Treffen, um den Ausführungen von Wolfgang Lechner und Hannes Papesch zu lauschen. Anstatt Jubelmeldungen, gab es zum Einklang gleich erste Dämpfer:

Rückgang war bei den Schülerzahlen zu vernehmen; bis Juli 2004 guter Verkauf, aber ab dann abrupter Einbruch. Es wurde versucht, in einer Diskussion zu erklären, woran diese Entwicklung wohl liegen mag. Dann ging es über zur Vorstellung der neuen Produktpalette für das Jahr 2005, die vom 1er Segment (Primax) über den 1 / 2 (Mambo) und den 2er (Tattoo) bis zum 2 / 3 (Tycon), nicht zu vergessen dem Tandemtaxi, alles umfasst. Hannes Papesch, Chefkonstrukteur bei Nova, ist sozusagen der Vater aller Novaproducte. Seinen Ausführungen lauschten alle Zuhörer immer andächtig. Seine Aussage zum Thema:

**Der Gleitschirm ist das lächerlichste und schwindligste Fluggerät im Bezug auf die Geschwindigkeit.**

Hannes bringt es auf den Punkt. Die Zukunft wird sicher nicht in der unbedingten Leistungssteigerung der Geräte zu suchen sein, sondern in der Einfachheit der Handhabung, der Sicherheit und der Größe der Geräte. Das heißt also nichts anders als wieder zurück zu den Anfängen!

Wenn man bedenkt, dass die Gleitzahlenunterschiede zwischen 1-2er Schirmen und einem Hochleister gerade mal bei 1,2 Gleitzahlpunkten liegt, erübrigt sich jeder weitere Kommentar. Gesprochen wurde unter anderem auch über die Problematik der Checks – eben wie hier manche Überprüfungsbetriebe arbeiten. Ebenso über ein neues Computerprogramm, das die Fa. Nova entwickelt hat. Laut Aussage von Wolfgang kann dadurch die optimalste Trimmung des Schirmes damit erreicht werden.

Übrigens: dasselbe Nova-Meeting gibt es auch in Deutschland für die dort ansässigen Vertreter. Ein Dank ergeht hier an Wolfgang Lechner für die Einladung und der getätigten Konsumtion.

**Wenn es sein will, dann wird es sein! Niemand kann es aufhalten.**

### **Sensationsmeldung von den Lienzer Bergbahnen:**

Anfang März war folgende Jubelmeldung (Pressekonferenz anlässlich der letzten Stadtratssitzung) zu vernehmen. Die Lienzer Bergbahnen schreiben erstmals schwarze Zahlen. Dazu der Hauptfinanzier und alleinige Megasponsor der LBB, die Stadtgemeinde Lienz,:" Somit ist die LBB nun in der Lage, die Kosten für den Neubau des Vierersesselliftes (Wartschenbrunn) nun "fast" selbst zu finanzieren."

Doch die nächsten Investitionen, die anfallen, sprengen wahrscheinlich alle Dimensionen. Hier handelt es sich um den Ausbau des Hochstein-Schigebietes (Rodungen, Beschneigung, Zweiter Speichersee und nicht zuletzt der längst überfällige Neubau der gesamten Liftanlage), aber auch am Zettlersfeld wird die Einseilumlaufbahn 20 Jahre alt und muss erneuert werden. Weitere notwendige Vorhaben wie z.B. der Neubau des Wartschenbrunnliftes als 4er

Sessellift stehen zudem noch an. Die Beträge, die hierfür immer wieder über die vielen Jahre locker gemacht werden, stürzen die Stadtgemeinde Lienz wahrscheinlich in eine tiefe Krise. Aber wie ein Jeder weiß, kann eine Gemeinde "Grundsätzlich" ja nicht Bankrott gehen? Stellt sich sehr wohl die Frage wollen die Lienzer und alle Umland Gemeinden die Kosten dafür aufbringen – wenn ja – dann heißt es tief in die Tasche greifen!

Anlässlich der 50-Jahr-Feier der Eröffnung des Hochsteinliftes, tätigte Oberbaurat Thenius folgende Aussage auf die Frage, ob beim Neubau des Hochsteinliftes auch eine Zwischenstation auf der Moosalm bei so einer kurzen Distanz möglich sei. Dazu Thenius wörtlich: " Technisch ist alles möglich." Bleibt nur die Frage offen, warum diese beim Transport von Hängegleitern auf den bestehenden Anlagen nicht umgesetzt wird. Warum wurde der neugebaute 6er Sessellift als eine Sportbahn genehmigt?

Genau, denn somit dürfen keine Fußgänger bzw. Drachen- und Paragleiterpiloten mitgenommen werden, und darüber hinaus steht dieser Lift dann ganze acht Monate im Jahr still. Was noch auffällt ist die verblüffende Tatsache, dass die betroffenen Gemeindebürger diese Politik noch mittragen. Spätestens wenn die Bürger die dauernd an-steigenden Belastungen, Gebühren und Steuern nicht mehr bezahlen können, wird wahrscheinlich ein Umdenken eintreten, aber dann ist es leider zu spät.

**Zojer Bernhard und die Erfahrungen mit den Lienzer Bergbahnen:** Sehr geehrte Damen und Herren!

Es vergeht kaum ein Tag, wo man bei den LBB nicht überrascht wird. Meine Frau und ich kauften uns zu Saisonbeginn eine Partner-Saisonkarte TopSkipass Kärnten Osttirol. Zum Superpreis von immerhin 700 Euro im Vorverkauf. Glück eine alte Keycard dabeizuhaben, ansonsten hätten wir da auch noch drauflegen müssen!

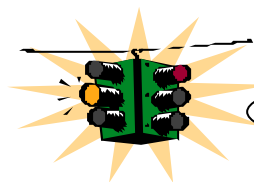
Als zufriedene Bahnbenützer geniessen wir die tollen Pisten, sofern sie beschneit sind. Mit flotter Geschwindigkeit erklimmen wir den Hochstein, nur überholt von einem superschnellen Tourenläufer in der 1. Sektion.

Überraschung allerdings bei einem abendlichen Rodelausflug auf die Moosalm. In der Meinung, für die Benutzung der Anlagen während der Betriebszeiten in der Saison gezahlt zu haben, wurden wir schnippisch aufgeklärt, dass der Skipass für die Beförderung in den Abendstunden der Sektion 1 nicht gültig sei. Da hiess es wohl oder übel 4,50 Euro zahlen. (Bei der Auffahrt wurden wir wieder fast von einem bekannten Tourengerher überholt :- ) )

Auf der Homepage der LBB ist ironischerweise im Werbetext zum Topskipass zu lesen: "Spar' Dir die Kröten für den Hüttenzauber! Bis 8. Dezember gibt's die TopSkiPass-Saisonkarte zum ermäßigten Vorverkaufspreis! Direktbezug bei einer Liftgesellschaft in Deiner Nähe."

Aber was soll` s...fast jeder von uns kann ein Klagelied zu diesem Thema singen. Versteckte Zusatzkosten für Mondscheinbeförderung, versuchte Zusatzkosten für Sportgeräte, beschränkte Tageskartenbenützung für Flugsportler, .... Ich hätte da zumindest einen Vorschlag für die LBB: Als Beilage zu den erworbenen Liftkarten bitte die AGB`s und eine Auflistung aller Ausnahmen der angebotenen Serviceleistungen mitgeben!

Einen feinen Schitag wünscht Bernhard Zojer A-9991 Doelsach 127



**Betreff: Flash News.**

**Wirtschaftskammerwahl März 2005:** Diese fand österreichweit am 14. und 15. März statt. So fallen z.B. auch die Flugschulen und Tandemunternehmen in den Bereich *Transport und Verkehr* bzw. der Sparte *Luftfahrtunternehmen*.

Die Wirtschaftskammer geht dabei mit einer wahren Werbeoffensive an die einzelnen Mitglieder ran. Denn seit ca. 3 Monaten vor dem eigentlichen Wahltermin verging kein Tag, an dem nicht eine Postwurfsendung nach der anderen bzw. diverse Mails und Infos ins Haus gelangten. Ziel dabei ist, möglichst viele Unternehmer zum Urnegang zu bewegen, denn die geringe Wahlbeteiligung ist erschreckend hoch. War in den letzten Jahren der Einsatz der zu

wählenden Vertreter noch ungleich höher, so vermisste ich speziell bei dieser Wahl diesen gänzlich. Aber die Posten werden so oder so vergeben, mit oder ohne Einsatz, mit geringer oder hoher Wahlbeteiligung.

Bei der Kammerwahl hat hierzu jedes Unternehmen nur eine Stimme, egal ob hier die Fa. Tyrolean Airways oder eine Fa. Welcome Air wählt, oder ein Tandemtaxiunternehmen aus dem Zillertal. Nicht so ist es z. B. bei der Wahl in den Tourismusverbänden, wo es drei Stimmgruppen gibt. Aber wer glaubt, dass hier die Stimme jedes Einzelnen gleich viel bedeutet, der hat sich gewaltig geirrt, denn die Stimme z.B. der Brauerei Falkenstein oder Lienzer Bergbahnen zählt ungleich mehr als die eines Privatzimmervermieters (d'Hondtschen Verfahren).

Bei der Fachvertretung der Luftfahrtunternehmungen kandidierten bei dieser Wahl dafür insgesamt drei Listen (Tiroler Wirtschaftsbund, RFW und Unabhängige bzw. Flugsport in der Wirtschaft) In der Letzteren trat als Listenführer Himberger Josef (Flugschule Kössen) gefolgt von Eller Johann Peter (Flugschule Stubaital) Zorn Stefan (Flugschule Blue Sky) und Maute Eckhard (Flugschule Achensee) an.

Aus diversen Erfahrungen, die ich in den letzten Jahren mit unseren gewählten Fachvertretern machen konnte bzw. musste, entschloss ich mich, dieses Mal kurzerhand - selbst als unabhängiger Vertreter zu kandidieren. Insgesamt wurden dabei in der Fachvertretung vier Mandate vergeben. Dank des Vertrauens unserer gewerblichen Flugunternehmer konnte ich auf Anhieb 1 Mandat erringen.

Somit fällt 1 Mandat auf Mag. Ringler Jakob (Tiroler Wirtschaftsbund) 1 Mandat auf meine Wenigkeit (Unabhängig bzw. RFW) und 2 Mandate auf (Flugsport in der Wirtschaft) Himberger Josef bzw. Eller Hans Peter

Der von mir gesetzte Schritt ist auch im Nachhinein gesehen sehr wohl notwendig gewesen, da es um eine unbedingt notwendige objektive Vertretung des gesamten Mot. HG + PG Flugsportes in der Kammer geht. Wir müssen scheinbar verschiedene Wege gehen, haben aber dennoch alle das Gleiche Ziel vor Augen: nämlich den Flugsport in der Wirtschaft weiter zu stärken.

Nicht unerwähnt soll auch die Tatsache bleiben, dass die Beglückung durch die Wirtschaftskammer Unserem ja nicht freiwillig auferlegt wird, sondern man, siehe auch Tourismusverband, "zwangsbeglückt" wird. Da es sich hier um Beiträge handelt, die (vorgeschrieben) eingenommen werden, versteht sich von selbst. Dass sich hier viele um ein möglichst großes Stück von diesem Kuchen reißen, und dass das Ganze auch noch einen politischen Einfluss hat, liegt auf der Hand.

Möchte hier beileibe nicht alles verteufeln, was die Wirtschaftskammer in der letzten Periode auf die Beine gestellt oder auch nicht, aber gerade seit ein Dr. Leitl den Vorsitz (Bundswirtschaftskammer) inne hat, gab und gibt es viele positive Veränderungen für die Wirtschaftstreibenden im ganzen Land zu berichten. Bleibt nur die Hoffnung, dass die noch vielen offenen und notwendigen Veränderungen früher oder später dennoch passieren. Wie schon mehr als bekannt, dauern diese so notwendigen Umsetzungen in Österreich immer etwas länger bzw. müssen dafür möglicherweise noch von Brüssel aus verordnet werden, quo vadis Austria?



Die „Flash News“ sind auch über das "WWW" abrufbar! Mausklick dazu einfach auf:



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

dann Link zu „Flash News“ und gewünschte Ausgabe



auswählen!

Dort gibt es Informationen, wie immer ohne „Wenn und Aber“.  
Hier wird aufgezeigt, hingewiesen, verändert und vor allem etwas bewegt!

**"Starten muss man nicht. Landen schon."**

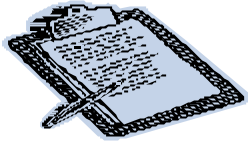
Immer ein "Gut Land" wünscht dir Bruno

Die aktuellsten und neuesten Informationen aus der heimischen Fliegerszene, immer wieder alle **3 Monate** neu!

**"Flash News" -> Informationen zum Sammeln.**

Hast du noch Zeit übrig, dann besuche diese Internetseite:

[www.gleitschirmreisen.ch/geschichte\\_main.htm](http://www.gleitschirmreisen.ch/geschichte_main.htm)



**Was wäre wohl die Fliegerwelt ohne das Szenenblatt**

**„Flash News“**

**Unser Traum geht in Erfüllung:  
am 24. April wird im But-Tal ein Landeplatz eröffnet!**

Der dunkle Schatten eines Vogels zeichnet sich vor der Techia-Bergwand ab, ein Schatten, der die Pionierzeiten des freien Fliegens heraufbeschwört. Alte Ereignisse kommen sofort ins Gedächtnis...1977, mit dem ersten Drachflug-Treffen am Zoncolan, an dem 200 Drachenflieger aus ganz Italien teilnahmen, erreichte der Delta Club Carnia nationale Spitze. Wenn wir jetzt andächtig lauschen, können wir noch den tiefen Atem der mit Drachen, Utensilien und Flugrüstung schwer beladenen Träger hören: mutig bergaufwärts in Richtung Kibogipfel am Kilimandscharo, erstmals Start für vier tapfere, carnische Piloten.

Ein Ereignis, das endgültig zur Fliegergeschichte gehört, auch wenn sich heutzutage Wenige daran erinnern. Mit weiterer Anstrengung können wir noch einmal die am 22. Juli 1980 in Tolmezzo ergangene richterliche Entscheidung wahrnehmen.

Damals wurde entschieden, dass der Delta Club Carnia und dessen Piloten nicht strafbar waren, da es sich im Sachverhalt nicht um die illegale Führung ungeeigneter Flugzeuge handelte, sondern einfach um sportliche Flugmittel. Das Drachenfliegen wurde zur Sportart ernannt, und darauf folgte eine Gesetzeserlassung – die modernste in ganz Europa – womit dieses Flugsystem genehmigt wurde.

Der Sportverein bekam damals einen erheblichen Aufschwung, entwickelte sich und leistete Hervorragendes. Nichts aber dauert ewig. Als das Paragleiten ausbrach, und noch mehr wegen Verwaltungsschwierigkeiten erlitt der Verein eine schwere Krise. Es überlebte nur eine geringe Zahl Idealisten. Langsam und mühsam versuchten diese, das Mosaik wieder zusammensetzen, jeden restlichen Faden einzufädeln und neue Wege zu finden, um im But-Tal das Luftfliegen zu retten.

Wille, Eifer, Mühe, der bedeutsame Beitrag der Gemeindebehörden, ein bisschen Glück und es gelang endlich den Irren Traum zu verwirklichen, die unentdeckte Insel, das Hexenneste zu finden: am Fusse der Tenchia, inmitten des Tales, bei Cercivento, gibt es endlich einen Landeplatz. Was ergibt sich jetzt aus der Vogelperspektive? Das But-Tal und die Startmöglichkeiten an der Tenchia, am Paularo, am Zoncolan, das Secca-Tal mit ringsum bequemen Landstrassenverbindungen und in der Mitte der Landeplatz, wo wir am 24. April, am Tag der feierlichen Einweihung, eine Menge Gäste erwarten.

Mit einer Fläche von 350 x 120 Metern lässt sich unser Landeplatz gut anfliegen und bietet bei jedem Wetterzustand Gegenwindrichtung, das heißt er ist auch für Anfänger geeignet. Was nun? Ein leichtes Beben und schon wandeln sich die Umrisse des Schattens...die neue Gestalt zeigt einen Zögling...die Trikoloren flattern...Applaus bricht aus und erreicht uns, von weit her: 1937, als Silverio Arturo "Tamau" mit seinem selbstkonstruierten Segelflugzeug vom Pian delle Streghe startete und dann am Himmel schwebend den Weg zeigte:

**Niemals aufgeben, immer weiter streben. Dann geht nichts verloren.**