

"Flash News"

...die ganze Wahrheit!

Nr. 121

Ausgabe 1
März 2008

FLIEGER ÄRZTE:

Dr. Lahoda (Zell am See) Tel. 06542-57251

Dr. Kassl Bernd (Villach) Tel. 04242 – 27 351

Dr. Reinprecht (Mühlbach) Tel. 06566 – 430

Dr. Wurdinger (Lienz) Tel. 0664 – 32 48 821

ÖSTERR. AERO CLUB:

Tel.: ++ 43 – (0) 1 – 718 72 97

Blatt Gasse 6 A – 1030 Wien

NÄCHSTER ERSCHEINUNGSTERMIN: 29. Juni 08

Anzeigenschluss 24. Juni 2008

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 – Ø 8022 – 9675 0

Miesbacher Str. 2 D – 83701 Gmund Tegernsee

- | | |
|------------------------------------|---------------------------------------|
| 0. IN EIGENER SACHE | 8. ERFAHRUNGEN - SO NICHT |
| 1. UNFÄLLE & STÖRUNGEN | 9. WORÜBER MAN SPRICHT |
| 2. OHB – IST NUN GENEHMIGT | 10. KLATSCH UND TRATSCH AM LANDEPLATZ |
| 3. FORTBILDUNG MOT. HG + PG | 11. TERMINE UND EREIGNISSE |
| 4. DIE GROSSEN FRESSEN DIE KLEINEN | 12. EINFACH ZUM NACHDENKEN |
| 5. THERMIK NET WAR DABEI | 13. SICHERHEITS MITTEILUNGEN |
| 6. DR HANS NAGL WURDE 80 | 14. TIPPS UND TRICKS |
| 7. § 56 A ZUM NACHDENKEN | 15. ENDE GUT ALLES GUT |

TONBAND DIENST: 0900 – 91 15 66 06

PERSÖNLICHER AUSKUNFTSDIENST:

0900 - 970 940

METEO EXPERTS LIENZ: Ø 4852 – 62 511

WETTER HOTLINE: 0900 – 511 599

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

AUSTRO CONTROL: 01 – 17 03 – 0



00. IN EIGENER SACHE:

Der Bericht im Osttiroler Boten von Martina Holzer über den Absturz (Unfall) von Gerald Ameseder vom 15. Dezember 2007 in Bramberg im Osttiroler Boten Ausgabe Nr. 51 auf Seite 4 war mit Sicherheit eine Presseinfo, die weit über das eigentliche Ziel (der Unfallbericht Erstattung) hinaus schoß. Unsereiner nennt das ganz einfach Sensationspresse, wo wiederum mit dem Flugsport ein Blickfang, ein Aufhänger bzw. reine Effekthascherei etc. betrieben wird.

Hier wäre mit der Auflistung des Absturzes unter der Rubrik (Unfälle) sicher mehr als genug Rechnung getragen worden, aber nein - durch Zuspjelung von Informationen aus (scheinbar) erster Hand wird eine Schlagzeile daraus gemacht. Ist schon klar, eine Journalistin lebt von interessanten Storys, auch wenn sie von negativer Natur sind, wie z.B. im speziellen der Bereich Unfälle im gesamten Flugsport.

Was die Verursacher nicht wissen - oder auch nicht wahr haben wollen - mit solchen Schlagzeilen wird jahrelange positive Aufbauarbeit der Garaus gemacht, speziell in einer Region wie Osttirol – ich möchte der Korrektheit wegen nicht verabsäumen auch zu erwähnen, dass es letztendlich aber unsere Piloten sind, welche dazu beitragen, den Flugsport in das richtige Licht zu rücken, eben durch Vermeidung von Unfällen und Minimierung des Restrisikos – denn die Presse wartet eigentlich nur darauf, solche Unfälle dann sofort in plakative Schlagzeilen der Zeitungen bringen zu können. Weiters möchte ich anführen, dass wirklich nur einige wenige Insider hier klar differenzieren

können zwischen einem regulären Paragleiterunfall, oder aber einem Speedglider oder einem Paragleiter in Miniaturausgabe.

Es ist auch noch der Form halber folgender Sachverhalt zu erläutern bzw. klar zu stellen: Der Unfall ereignete sich nicht mit einem Speedglider sondern mit einem kleineren (Mini) Paragleiterschirm (12 m²), welcher dazu auch regulär, das heißt auch ohne Ski gestartet und gelandet wird. Unter Speedgliden versteht man aber das Fahren mit Skier auf Skipisten - natürlich wo erlaubt oder eben im freien Gelände und dabei das nur zeitweise bzw. kurzfristige Abheben vom Untergrund durch betätigen der Bremsen oder auch kurzzeitig das Fliegen über steile Felsabgründe etc. hinweg, um dann wieder im Schnee weiter fahren zu können.

Leb schnell – stirb jung Motto aus der Speedglider Szene.

Bei allen anderen fälschlicherweise auch Speedglidern genannten Schirmen handelt es sich nämlich um herkömmliche Paragleiter (Profil/Leistung) mit einer entsprechend kleineren Fläche (von 12 über 15 bis 19m²). Diese werden zum überwiegenden Teil auch mittels Fußstart in die Luft gebracht und ebenso wieder gelandet und unterscheiden sich von den herkömmlichen Paragleitern einmal wie schon erwähnt, durch die Flächengröße, die direkte Steuerung, aber vornehmlich durch den sehr hohen Geschwindigkeitsbereich, sowohl beim Start als auch im Fluge und ebenso bei der Landung, wobei - nicht zu vergessen - der Leistungsbereich zu herkömmlichen Paragleitern nicht zu unterschätzen ist.

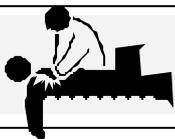
Es ist schon für einen Kenner der Szene schwer, hier klare Grenzen zu ziehen und schon gar nicht zu reden von ermittelnden Journalisten – da gerade die Entwicklung in diesem Segment seit ca. 3 Jahren stark voran schreitet und wie schon gesagt die Grenzen dabei total ineinander verfließen, wird mit voraus eilenden Falschmeldungen nur Schaden angerichtet. Was übrig bleibt ist Verärgerung und ein Kopfschütteln der betroffenen Speedgliderpiloten über solch eine Form der Berichterstattung. Desweiteren ist es auch von der Rechtsanlage her egal, ob Speedglider oder Mini Paragleiter etc. letztendlich fällt alles so oder so unter die Rubrik "Paragleiter" gerade wenn es dann mal zu rechtlichen Konsequenzen daraus kommen sollte - und die kommen früher oder später mit Sicherheit.

Abschließend sei noch erlaubt anzubringen, dass Martina Holzer auch schon des öfteren positive Berichte über den Flugsport in diversen Zeitungsartikeln in der Vergangenheit brachte, damit dies nicht noch in Vergessenheit gerät.

Parkplatzproblematik: Seit dem Rückbau des Parkplatzes vom Mai 2006 häufen sich die Beschwerden aus der Nachbarschaft, da durch verparkte Autos keine freie Zufahrt zu den Anwesen mehr gewährleistet ist. Die ganze Parkplatz- Situation ist als sehr schwierig zu betrachten, da keine Bereitschaft der Grundeigentümer bzw. der Pächter gegeben ist, welche für alle Beteiligten eine akzeptable Lösung hier zulassen würde.

Aus diesem Grunde möchte ich alle Besucher darauf aufmerksam machen, dass bei einer Verparkung des Zufahrtsweges seitens der Nachbarschaft rigoros vorgegangen wird und im Notfall auch Anzeigen getätigt werden. Ich möchte daher allen in Erinnerung rufen, den Zufahrtsweg für durch fahrende Autos und Traktoren unbedingt freizuhalten. Weiters nicht durch unsachgemäßes abstellen von Fahrzeugen die Zufahrten zu den Feldern zu behindern.

Darüber hinaus möchte ich allen wieder erneut in Erinnerung rufen, dass seitens der Flugschule und auch der Grundeigentümer, keinerlei Haftung bei irgendwelchen auftretenden Schäden durch eventuell herunter fallende Äste oder auch vom Hang herunter rollenden Sachen etc. nicht übernommen wird.



01. UNFÄLLE & STÖRUNGEN:

Las Palmas: Bruce Goldsmith, Testpilot und Chef- Entwickler einer renommierten Hersteller Firma von Paragleitern, flog Anfang Dezember im Rahmen eines Wettbewerbes mit seinem Paragleiter in eine Stromleitung und verletzte sich dabei im Wirbelbereich. Folge: Einlieferung in das Krankenhaus und vorerst mal 3 Monate Flugpause.

Steinach / Gschnitztal: Am 15. Dezember startete ein Völser Paragleiterpilot vom Startplatz Bergeralm zu einem Flug. Der Pilot flog unmittelbar nach dem Start in einen 25 Meter hohen Baum am Rande der Skipiste. In luftiger Höhe auf ca. 1800 NN herrschte nach Einbruch der Dunkelheit minus 16 Grad. Ein Bergretter kraxelte schließlich auf den Baum und seilte den Sportler ab. Es dauerte zwar einige Zeit bis der Pilot wieder auftaute aber er blieb unverletzt.

Bramberg: Am 15. Dezember startete der 32 Jährige Gerald Ameseder mit einem Mini Paragleiter Swing 12 m2) vom Startplatz mittels Fußstart zu einem Flug. Kurz nach dem Start kam der Pilot im Startlauf nicht frei und stürzte auf einen darunter befindlichen Güterweg. Der Pilot erlitt beim Aufprall auf den Güterweg schwere Verletzungen im Brustbereich, Serienrippenbrüche etc. Der Schwerverletzte wurde nach der Erstversorgung mit dem Heli in das Krankenhaus Schwarzach geflogen.

Lienz: Am Mittwoch 28. Dezember startete der 18 Jährige Michael Gurschner aus Dölsach mit seinem Paragleiter UP K. vom Startplatz St. Mandl aus zu einem Flug. Wie zu erfahren war, übersteuerte der Pilot, bedingt durch eine Störung, das Gerät stark um die Längsachse auf, dabei fasste der Pilot einen Klapper aus. Daraufhin ging das Gerät in einen Spiralsturz über, ohne Gegenreaktion schlug der Pilot in Höhe 6 und 7 Stütze des Sesselliftes im steilen Gelände auf. Beim Aufprall erlitt der Pilot schwere Verletzungen am Fuß und wurde nach der Erstversorgung mit dem Hubschrauber mittels Seil geborgen und direkt in das BKH – Lienz geflogen.

Fieberbrunn: Am 02. Jänner 2008 startete ein 20 Jähriger Einheimischer mit einem Speedglider am Fuße des Gipfels "Henne" zu einem Flug. Der Pilot suchte dazu ein spezielles skifreies Gelände aus, um darin abzugleiten bzw. zu fahren. Bei der Ladung auf dem Wildsee krachte der Mann im Bereich des Seeufers gegen einen Stein und zog sich dabei schwere Verletzungen zu. Der Pilot wurde mit dem Hubschrauber geborgen und in das Krankenhaus St. Johann geflogen.

Neustift: Am Wochenende 17/18 Jänner gab es gleich mehrere Unfälle anlässlich des stattfindenden Stubai Cups. Wie zu erfahren war, rammte ein zur Landung anfliegender Testpilot einer renommierten Firma einen ebenfalls teilnehmenden Piloten welcher gerade am Landeplatz seinen Schirm zusammen legte und verletzte diesen dabei schwer. Ein weiterer selbst ernannter Acropilot beendete seine Flugfiguren als dieser bereits im Boden einschlug. Beide Schwerverletzten wurden nach der Erstversorgung in das Krankenhaus nach Innsbruck gebracht.

Valle Bravo: Anfang Jänner 2008 startete Richard E. mit seinem Paragleiter anlässlich einer Meisterschaft in Mexico einem Flug. Bei der Landung kam der Pilot bedingt durch einen kleinen Landeplatz, verbunden mit turbulenter Luft zu Sturz und brach sich dabei den Fuß. Der Pilot wurde nach der Erstversorgung in eine Privatklinik eingeliefert.

Klagenfurt: Am 27. Jänner startete ein 34 Jähriger Einheimischer mit seinem Paragleiter vom Startplatz Oberkreuth zu einem Flug. Der Pilot verlor die Kontrolle über sein Fluggerät und krachte in eine Baumkrone. Ein Augenzeuge verständigte die Bergrettung, welche den Mann unverletzt bergen konnte.

Lienz: Am 09. Feber ereigneten sich gleich mehrere spektakuläre Störungen anlässlich des Team Bewerbes Snowfighter. Ein Pilot z.B. kam beim Landeanflug zu kurz und rammte in voller Wucht einen Bretterzaun samt dazu gehörendem Pfosten. Ein weiterer Pilot kam in eine Negativdrehung und landete auf einem Baum, der anschl. Abstieg war gekennzeichnet von viel Glück und kam kurz vor dem Boden zum Stillstand. Wieder ein anderer Pilot kam in eine Negativdrehung und der Schirm kam kurz vor dem Aufprall des Piloten wieder zum Tragen und landete ebenfalls unverletzt.

Innsbruck: Am Sonntag 12. Feber startete eine 24 Jährige Paragleiterpilotin von der Hungerburg. Die Pilotin flog dabei in das obere Ende der Lawinenverbauung aus Stahl. Dabei klappte der Schirm zusammen und die Frau stürzte in das darunter liegende Schneefeld. Erste die nächste Lawinenverbauung konnte die Rutschphase nach rund 25 Metern stoppen. Ein Notarzt Hubschrauber brachte die Pilotin mit erheblichen Verletzungen in die Klinik nach Innsbruck.

Canazei: Am 22. Feber startete der 37 Jährige Fulvio Pacher mit seinem Tandem Paragleiter vom Startplatz Marmorlada zu einem Flug. Wie zu erfahren war, kam der Pilot in der Startphase nicht frei (hängende Kappe) und stürzte anschl. über einen Abgrund hinab. Der verantwortliche Pilot und eine 51 Jährige Touristin aus Dänemark erlitten beim Aufprall tödliche Verletzungen. Übrigens der verunglückte Pilot ist der Bruder des weit um sehr bekannten Toppiloten Jimmy Pacher.

Schweiz: Am Freitag 07. März startete der 32 Jährige Paragleiterpilot Mathias Roter mit einen Speedglider vom Startplatz Hochenkorngrat auf ca. 3111 Meter im Lötschtal zu einen Flug. Wie zu erfahren war stürzte der Pilot nach dem Start in ein felsiges Gelände ab. Der sehr erfahrene Pilot nahm wie aus Insiderkreisen verlaublich wird, Änderungen am Schirm vor um diesen dann zu testen. Varianten Skifahrer fanden unterhalb des Start's den leblosen Körper und konnten nur mehr den Tod feststellen.

Die Unfälle ob mit Speedglider oder auch Mini-Paragleiterschirmen sind kontinuierlich im Steigen (siehe dazu mehr unter der Rubrik „Unfälle & Störungen“. Denn diese kleinen Schirme werden dazu nun schon in fast allen Lebenslagen eingesetzt und verwendet. Ob zum Ziehen eines Strandbuggy, als Speedschirm mit Rucksackmotor, den Wind nutzend um auf Snowboard oder Skiern den Berg hinauf zu fahren, als Groundhandling-Spielzeug, als Schleppschirm in den verschiedensten Varianten bis hin zur Abstieghilfe für Bergsteiger etc.

Viele unter und haben das Gefahrenpotential, welches darin lagert, schon vorweg sehr wohl richtig erkannt, viele aber haben bereits durch diverse Unfälle das Risiko am eigenen Leib zu spüren bekommen und nun die Konsequenzen daraus gezogen. Doch es gibt eine Gruppe von Draufgängern (Unerschrockenen, Unbelehrbaren), welche nach wie vor auf Teufel komm raus das Risiko ganz bewusst dabei herausfordern und das ohne Wenn und Aber – frei nach dem Motto: Und jetzt erst recht!

Wir werden daher auch in Zukunft lernen müssen mit dieser „Szene“ umzugehen, eines kann aber jeder unter uns tun. Durch das Führen von Gesprächen und das Aufzeigen des Gefahrenpotentials und der daraus zu erwartenden Folgen auf die Piloten einwirken. Übereilte Reglementierungen und Vorschriften, seitens der Behörde ist daher vorerst nicht der wünschenswerte Weg. Vielmehr soll durch Förderung der Eigenverantwortung und der nötigen Selbstdisziplin versucht werden, dass jeder selbst Verantwortung hier über nimmt und dazu beiträgt den Sport sicherer zu machen.

Denn bei allen Flugunfällen, egal, mit welchem Ausgang, wird immer das Image des gesamten Paragleiter Flugsportes darunter leiden und das will letztendlich wirklich keiner. Die Flugsaison 2007 war wieder einmal ein schwarzes Jahr für den Flugsport, trotz leider immer noch fehlender Statistiken. 2008 steht nun vor der Tür und speziell in den Megafluggebieten wie Greifenburg, Kössen, Bregenzerwald, etc. kommt es zu einer hohen Flugfrequenz und damit verbunden einem erhöhten Gefährdungspotential.

Gott sei Dank kann man hier schon sagen, denn heuer war über Ostern „Schlechtwetter angesagt“ was sich mit Sicherheit positiv auf die Unfallzahlen im Lande auswirken wird. Wer aber gar gedacht hat, dass trotz Schlechtwetter nicht geflogen wird irrt wieder mal gewaltig. Die diversen In und Ausländischen Flugschulen sind im Lande und da wird geflogen bei Schneetreiben oder bei einer geschlossenen Wolkendecke, bei Bedingungen wo andere nicht mal aus dem Haus gehen, es gibt scheinbar kein tabu. Wie auch immer - Bilanz gezogen wird dann wieder am Jahresende.

Würde mir daher nichts mehr wünschen, als dass es unter dem Punkt „Unfälle & Störungen“ nichts mehr zu berichten gäbe bzw. dieser Abschnitt leer bleiben würde. Dazu beitragen müssen bzw. können wir alle – durch defensives Fliegen und Minimierung des Restrisikos. In diesem Sinne allen weiterhin immer ein „Gut Land“



02. OHB - IST NUN GENEHMIGT ?

Mit der Genehmigung des OHB (Organisationshandbuch) vom 12. Feber dieses Jahres durch das BMVIT (Bundesministerium für Verkehr, Infrastruktur und Technologie) gibt es nun nach vielen Jahren wieder Rechtssicherheit im Lande. Das im Jahre 1996 mit dem DHV (damals Behörde) und Aero Club (damals Verein) vereinbarte Abkommen im Technikbereich war schlussendlich der Auslöser für die Auflösung dieser Vereinbarung mit dem DHV, welche nun am 8 Feber 2008 vollzogen wurde.

Die letzte Änderung in der ZLLV, welche im Jahr 2005 durchgeführt wurde, haben die seinerzeitigen verantwortlichen Vertreter im Aero Club, Wirtschaftskammer, Flugschulen Vertreter etc. auch hier verabsäumt, pilotenfreundliche und vor allem aber zeitgemäße Rahmenbedingungen zu schaffen.

So ist nun eingetreten, dass sich die nunmehrigen Vertreter im Technikbereich mit diversen Altlasten herum schlagen müssen. Denn es gilt nun, die ZLLV von 2005 gesetzeskonform umzusetzen und das ist nun nach mehreren, sprich vielen Anläufen (Revisionen) letztendlich doch noch gelungen.

Es ist ein erster Beginn nach nunmehr fast 14 Jahren und wird daher auch nicht unbedingt zur Freude aller Beteiligten ausfallen (Bürokratie und Kosten), doch wird eine baldmöglichste Änderung der ZLLV bereits angestrebt. Zwischenzeitlich gilt es, die geschaffenen gesetzlichen Rahmenbedingungen auch umzusetzen, bzw. zu vollziehen - keine leichte Aufgabe, wie sich heraus stellte. Hier nun ein paar verschiedene Stellungnahmen dazu: Pro & Contra

Betreff: Zulassungen Hänge- & Paragleiter und deren Betriebe

Seitens des Bundesministeriums BMVIT wurden ab 01.07.2007 sämtliche vom DHV/ÖAeC erteilten Betriebsbewilligungen betreffend Hänge- & Paragleiter aufgehoben.

Ein diesbezüglicher Betrieb darf nur mit einer Bewilligung/Bescheid des ÖAeC-FAA seine Tätigkeiten durchführen.

Diesbezügliche Ansuchen sind mit Vorlage des Betriebshandbuches/Instandhaltungs-handbuches an folgende Adresse zu richten:

ÖSTERREICHISCHER AEROCLUB
HG / PG Technik
Blattgasse 6, 1. Stock
1030 Wien
Tel.: 01/715 02 23, Fax: 01/715 02 23 18
Email: sft@aeroclub.at

Derzeit gibt es nur einen vom Ministerium bewilligten Instandhaltungsbetrieb HG/PG.

Musterprüfungen / Stückprüfungen / Nachprüfungen gemäß Übertragungsverordnung HG/PG an den ÖAeC-FAA dürfen nur von den im OHB HG/PG angeführten Prüfern durchgeführt werden. Diese Liste ist auf der Homepage http://members.ainet.at/mot_hgpg im Menü unter „Technische Zulassung“ > „Bauprüfer“ ersichtlich.

Prüfergebnisse dürfen nur von einem bewilligten Betrieb zur Beurteilung herangezogen werden. Ansuchen dafür wiederum an die oben angeführte Adresse.

Formulare stehen zum Downloaden auf der ÖAeC Homepage zur Verfügung.

DHV/ÖAeC Prüfer wurden vom BMVIT für nichtig erklärt und haben ab Juli 2007 keinen behördlichen Charakter mehr, ebenso die dazugehörenden Prüferstempel.

Ansuchen für eine Musterprüfung dürfen nur über einen von ÖAeC-FAA bewilligten Erzeuger/Entwicklungsbetrieb erfolgen.

Willibald STOCKER
Leiter Technik HG/PG – mot. HG/PG
ÖAeC FAA

Aus für das DHV/OeAeC-Technikreferat!

Im Jahr 1996 wurde zwischen dem DHV und dem Österr. Aeroclub ein Kooperationsvertrag geschlossen, der zur Gründung des DHV/OeAeC-Technikreferates im Haus des DHV in Gmund am Tegernsee geführt hat.

Der Präsident der Österr. Aeroclub, Alois Roppert, schreibt am 7. 2. 2008 in seinem Aufkündigungsschreiben dieses Kooperationsvertrages dem DHV, dass der Österr. Aeroclub vom Bundesministerium "gezwungen" worden wäre, den Kooperationsvertrag zu kündigen.

Das ist nicht richtig, gezwungen ist der Aeroclub durch die seit fast 14 Jahre unverändert geltende Rechtslage, jenen rechtskonformen Zustand herzustellen, den die Bundesverfassung mit Art. 18 Abs 1 zur Gesetzesgebundenheit der Verwaltung zwingend festlegt. Zitat: "B-VG Artikel 18. (1) Die gesamte staatliche Verwaltung darf nur auf Grund der Gesetze ausgeübt werden."

Weiters schreibt Präsident Roppert: Zitat: "...zwingt den Österr. Aeroclub/FAA als nunmehrige Behörde erster Instanz..."

Das ist nicht richtig, denn der Österr. Aeroclub/FAA ist nicht "nunmehrige" Behörde, sondern bereits seit 1994, also

schon zwei Jahre vor Abschluss des rechtswidrigen Kooperationsvertrages die per Verordnung Beauftragte Behörde.

Weiters schreibt Präsident Roppert, Zitat: "Die neue Rechtslage in Österreich...".

Das ist nicht richtig, weil die Rechtslage seit 26. Mai 1994 in diesen Punkten unverändert ist und man im Februar 2008, also fast 14 Jahre nachdem die Verordnung 394/1994 in Kraft getreten ist nicht von einer "neuen Rechtslage" sprechen kann.

Weiters schreibt Präsident Roppert, Zitat: "Das BMVIT lässt allerdings eine Behördentätigkeit gemäß österreichischer Rechtslage (LFG und ZLLV) nur durch Institutionen (ÖAeC/FAA) zu, deren Sitz sich in Österreich befindet."

Das ist nicht richtig, die bereits seit 26. Mai 1994 in Kraft befindliche Verordnung des Ministeriums überträgt dem Österreichischen Aeroclub diese Aufgaben und schreibt diesem ausdrücklich eine Betriebspflicht für diese Aufgaben vor.

Besonders amüsant ist folgender Satz des Aeroclub-Präsidenten Roppert, Zitat: "Eine weitere - etwas kleinliche Auflage - des BMVIT an uns besteht darin, den DHV zu ersuchen den Text "Beauftragter der österreichischen Luftfahrtbehörde" auf allen DHV-Drucksorten bzw. öffentlich zugänglicher Info-Seiten zu unterlassen."

Das ist nicht richtig und es handelt sich hier schon gar nicht um eine kleinliche Auflage sondern um die logische Folge der Beauftragung des Österreichischen Aeroclub. Der OeAeC ist seit 1994 durch obige Verordnung Beauftragter und nicht der DHV, auch wenn der das immer wieder gerne behauptet hat.

FAZIT: Der oberste verantwortliche des Österreichischen Aeroclub/FAA, Präsident Alois Roppert, war fast 14 Jahre nicht in der Lage für eine rechtskonforme Ausübung der an den Aeroclub übertragenen Verwaltungsaufgaben zu sorgen.

Er ist nicht Manns genug diesen Fehler einzugestehen und redet von einer "neuen Rechtslage" um seinen Fehler zu kaschieren.

Der OeAeC hat sogar entgegen der ausdrücklich rechtlich vorgeschriebenen Betriebspflicht durch den Aeroclub mit dem DHV einen somit rechtswidrigen Kooperationsvertrag geschlossen.

Der DHV und hier besonders Hannes Weininger, der Leiter des rechtswidrig errichteten DHV/OeAeC - Technikreferates, hat sich das Amtskapperl gerne aufgesetzt um seine enorme Wichtigkeit zu unterstreichen und sich (bzw den DHV, später das DHV/OeAeC-Technikreferat) stolz als "Beauftragter der Österreichischen Luftfahrtbehörde" bezeichnet.

Das FREIFLIEGER-MAGAZIN weist schon seit Jahren darauf hin, dass weder der DHV noch das DHV/OeAeC-Technikreferat Beauftragter der Österreichischen Luftfahrtbehörde sein kann.

Der Österreichische Aeroclub wusste nicht nur davon, der Österreichische Aeroclub hat sogar diesen rechtswidrigen Vertrag geschlossen. Es wäre interessant zu wissen, wer da im Namen des Aeroclub diesen Kooperationsvertrag unterschrieben hat.

Details zu diesen Dingen und anderen Ungereimtheiten der Verbandsarbeit findet man unter www.freiflieger-magazin.at Das Kündigungsschreiben und nähere Informationen findet man unter www.freiflieger-magazin.at/?p=1153 Walter Kepplinger



03. FORTBILDUNG MOT. HG + PG:

Bauprüfer und Mot. Fluglehrer Fortbildung: Am Samstag, 8. März, fand in Lienz / Debant und am Flugplatz Nikolsdorf dazu eine gesetzlich vorgeschriebene Fortbildungsmaßnahme statt. Insgesamt nahmen an dieser Maßnahme 13 Teilnehmer teil, 4 Teilnehmer blieben aus

terminlichen Gründen entschuldigt fern. Trotz bedecktem Himmel und kühler Temperaturen war Ing. Erich Klug hier voll in seinem Element. Denn Erich zeigte den anwesenden Bauprüfern wie eine Lärmmessung für unsere Geräte prinzipiell durchgeführt wird.

Holzmüller Walter startete dazu seinen Mot. Paraglider 12 m² mit Rucksackmotor und sprintete richtig drauf los. Nachdem die notwendige Flughöhe erreicht war, überflog Walter den Messpunkt, um mit der Lärmmessung auch die notwendigen Daten (Lärmquelle Emission) zu bekommen bzw. dafür erfassen zu können.

Zwischenzeitlich wurden im Clublokal der Fluggemeinschaft der Verfahrensablauf anhand von Zeichnungen und einem Vortrag erklärt und später die Daten ausgewertet. Nach einer Aufwärmphase ging es wieder mit der Praxis vor Ort weiter.

So wurde an einem gebrauchten Mot. PG von Stellvertreter Mot. HG + PG Technik Gerhard Sellner eine komplette Nachprüfung vor Ort durchgeführt. Hier stellte sich Andreas Stoifl zur Verfügung, der durch seine profunden Kenntnisse voll überzeugte. Gerade hier wurde viel Aufklärungsarbeit getätigt, was die vielen Fragen der anwesenden Prüfer wohl bewiesen.

Der Theoretische Teil fand im Gasthof Mühle in Alt Debant statt. Die Theorie umfasste hierzu folgende Fachgebiete: Neuerungen und Änderungen im LFG in der - ZLPV – ZLLV – ZLV – Unfallmeldeverordnung, Zulassungsprozederen von Mot. HG + PG, Ausbildung etc. der von mir mittels einer eigens dazu erstellten Power-Point-Präsentation vorgetragen wurde.

Diese Maßnahme umfasste aber auch den Bereich Windenschlepp, welcher vom Flugschulleiter Hans Ecker aus Kilb (Niederösterreich) vorgetragen wurde. Hans ist berechtigt als einzige offiziell in Österreich zugelassene Flugschule eine Windenschleppausbildung durchzuführen. Hans ist Insider in der Szene und zusammen mit dem Club "Pannonia" die Anlaufstelle in punkto Windenschlepp in Österreich.

Dazu gab es immer wieder rege Diskussionen, welche unser Bereichsleiter im Aero Club Mot. HG + PG Willibald Stocker moderierte. Sein Tenor war: " Es hat sich schon in den letzten drei Jahren sehr viel verändert; nicht gegeneinander sondern miteinander; wir ebnen gerade den Weg für eine neue Epoche im HG + PG Bereich in Österreich." Erst um 20 Uhr war das offizielle Ende dieser Veranstaltung und nach Verabschiedung der Teilnehmer und einem gemeinsamen Foto ging es anschl. bei Speis und Trank noch weiter bis Mitternacht.

Ein Dank ergeht hier einmal an die Fluggemeinschaft (Obmann Franz Ingo), dem Tourismusverband (Klaus Blätterbauer), dem ÖamtC Stützpunktleiter (Klaus Rainer) und dem Inhaber des Gasthofs Mühle Thomas Achorner für die Bereitstellung des Unterrichtsraumes. Weiters auch an alle Vortragenden und selbstverständlich allen unseren Bauprüfern und Fluglehrer für ihr Erscheinen.



04. DIE GROSSEN FRESSEN DIE KLEINEN:

Ein Schlagwort, ein Trend macht sich breit und das heißt „Globalisierung“. Dieser Trend macht sich nun aber auch bei den heimischen Ausbildungsunternehmen verstärkt bemerkbar. Denn viele Flugschulen fallen nun in die Hände bundesdeutscher oder anderer liquider ausländischer Geldgeber und in der Folge natürlich auch in deren Einfluss und Geschäftspolitik bzw. Interessen.

Ein Parade- Beispiel dafür war seinerzeit die Flugschule Hochpustertal (Pepi Gasteiger), die nun schon vor mehr als 10 Jahren den Besitzer wechselte. Ein Geldgeber aus Belgien mit Geschäftsführer aus Deutschland waren dann die Folge für die Übernahme durch Blue Sky in Sillian.

Die Flugschule in Bach im Lechtal z. B. - geführt wurde diese vorher von Dobler Bernhard - wechselte ebenfalls vor einigen Jahren den Besitzer, hier war wieder ein bundesdeutscher Investor am Werk, welcher nun bei der Flugschule Airsport 2000 das sagen hat.

Dann gibt es in Annenheim die Kärntner Flugschule von Grabner Margit, welche im Jahr 2006 ihre zweite Flugschule in Greifenburg an die Flugschule „Air touch“ übertragen hat, diese ist nun ebenfalls fest in deutscher Hand.

Der Club Pannonia (Windenschlepp) mit Sitz in Deutschland hat eine Niederlassung in Ungarn bzw. Burgenland Österreich. Diese wird auch von einem bundesdeutschen Geldgeber geleitet.

Es gibt aber auch sogenannte Kooperationsabkommen mit bundesdeutschen Flugschulen, wie z.B. in Kössen, welche mit der Süddeutschen Flugschule zusammenarbeitet.

Darüber hinaus gibt es weitere 6 österreichische Flugschulen, welche auch als DHV – anerkannte Flugschulen im Lande arbeiten. Das sind: Flugschule Aufwind, Flugschule Airsport Tirol, Flugschule Parafly, Flugschule Skyclub Austria und die Flugschule Achensee Maute.

Letztes hinzukommendes Beispiel ist nun die Flugschule Stubaital (Eller Monika). Hier kam es ebenfalls zu einer Kooperation mit einer bundesdeutschen Ausbildungsunternehmen (Flugschule Papillion - Andreas Schubert von der Wasserkuppe) welche hier mit am Ruder sitzt. Wie zu erfahren war handelt es sich hier um die größte Flugschule im Lande (Deutschland) mit weit über 400 Flugschülern im Jahr. Ein Mike Küng übernimmt, wie zu erfahren war, hierzu die Tandemfliegerei vor Ort.

So wurde auch schon versucht, durch entsprechende Geldbeträge auch andere Flugschulen wie z.B. im Bregenzerwald (Jodok Moosbrugger) zu erwerben. Die Vorgangsweise ist dabei einfach nachzuvollziehen und ist unter Kollegen als nicht ganz üblich einzustufen. Denn hier wird versucht - sozusagen von hinten herum - dem Grundeigentümer durch entsprechende finanzielle Lockmittel einen neuen Pachtvertrag abzugewinnen.

Weiters werden auch Flugschulen geschlossen, wie z.B. Hermann's Flugschule in Kitzbühel (Krimbacher Hermann), welcher den Ausbildungsbetrieb gänzlich einstellte.

Dieser Trend bei den heimischen Flugschulen und Tandemunternehmen im Lande ist an und für sich nichts Neues, doch wird eine Linie dabei klar sichtbar: Die kleinen Flugschulen werden früher oder später mehr oder minder gänzlich von der Bildfläche verschwinden und einige wenige große werden dann noch übrig bleiben. Ebenso verhält es sich mit den Fluggebieten hier ist derselbe Trend zu erkennen. Es werden so genannte Megaflugzentren punkten wo sich dann die gesamte Hänge und Paragleiter Fliegerei abspielt. Man nennt so etwas in der Fachsprache ganz einfach eine klassische Marktberreinigung. Letztendlich liegt aber vieles auch am Konsumenten selbst, denn durch sein (Kauf / Urlaubs und Freizeit Verhalten) trägt dieser schlussendlich auch dazu bei zu dieser o.a. Entwicklung.

– frei nach dem Motto: die Großen fressen die Kleinen -

Eine weitere ungute Entwicklung, wie sie auch in anderen Wirtschaftszweigen schon seit einigen Jahren deutlich sichtbar ist – ob nun bei Schutzhütten, Hotels oder Gasthäusern oder anderen Betrieben, immer mehr auswärtige sprich EU- Ausländer bzw. andere Nationen übernehmen im Lande das Ruder. Stellt sich für mich die Frage: sind die heimischen Betriebe nicht in der Lage, solche Unternehmen zu führen bzw. wo fehlt es hier tatsächlich?

Aufgefangen: Ein neues Leben kann man nicht mehr anfangen
...aber täglich einen neuen Tag.

Die kleinen Lebensmittel-Geschäfte, Bäckereien oder andere Kleinhandelsbetriebe etc. sie müssen früher oder später freiwillig oder auch unfreiwillig zusperrern oder werden schlussendlich aufgekauft. Die davon übrig gebliebenen werden dann erneut wieder nach einiger Zeit aussortiert, dann bleiben nur mehr ein paar wenige Multi Konzerne wie Aldi, Rewe, Spar, Nestle etc. am Leben - sprich auch überlebensfähig. Im Klartext gesagt - wer die Nahrungssektor und den Energiebereich in der Zukunft kontrolliert, findet sich auf der Gewinnerseite – die anderen zahlen dafür kräftig.

Die meisten heimischen Flugschulen (momentan über 39 an der Zahl und das alleine in Österreich), sind wirtschaftlich gesehen unrentabel geworden. Von Jahr zu Jahr weiter sinkende Schülerzahlen tragen dazu bei und fallen somit in der Fachsprache unter die Kategorie der „Liebhaberei“.

Für anfallende Investitionen bzw. dringend notwendige Erneuerungen fehlt der Gewinn bzw. das dazu nicht mehr vorhandene Eigenkapital (Geld). Denn Bankkredite gibt es nur, wenn auch entsprechende Sicherheiten vorhanden sind und das heißt ganz einfach, man steckt mehr rein als dann letztendlich raus kommt und so eine (Wirtschaftspolitik) kann auf die Dauer nicht gut gehen.

Somit sind für die meisten Flugschulbetreiber die Hände mehr oder minder gebunden. Daher warten und hoffen viele auf eine „Gunst der Stunde“ oder auch auf ein Wunder - wann kommt ein Oligarch oder anderer Investor - womöglich gar aus Saudi Arabien - da aber selbst diese Herren bei solchen „Nicht wirklichen Ertragsbereichen“ die Finger lieber davon lassen und da letztendlich nicht einmal die Saudis so eine Sparte interessiert, um ihr Geld so zu verschleudern bzw. in den Sand zu setzen.

Doch es gibt aber viele sogenannte Neureiche und Firmeninhaber „Newcomer“ etc. die dann ihr übriges „Spielgeld“ in so eine Sparte wie das Segment Flugschulen aber auch Herstellungs- und Instandhaltungs-Betriebe stecken sozusagen das als Hobby sehen, auch mit dem Risiko, dabei alles zu verlieren. Wie auch immer es in der Zukunft weiter gehen wird in der Szene, auch hier wird es gravierende Änderungen geben bzw. auch zwangsläufig nicht ausbleiben. Wie schon gesagt: wir leben in einer sich immer schneller verändernden Zeit.

Deshalb der passende Spruch dazu:

Die Zukunft wird so aussehen, wie wir sie letztendlich imstande sind zu gestalten.



05.

"THERMIK NET" WAR DABEI":

Damen Ski Welt Cup wiederum ein Flop: - Die Elite von Thermik Net war dabei:

Dass der letzte Weltcup sein Geld von weit über 500.000.- Euro nicht wert war und ist, haben zwischenzeitlich auch die letzten Vertreter der Zunft erkannt. Am ersten Renntag mal ganze 1000 Zuschauer, am zweiten gerade mal ein paar mehr - denn erwartet wurden weit über 15.000.- aber es kommt eben immer anders. Ein Rahmenprogramm, das Lienz noch nicht gesehen hat, war in einer Pressemitteilung zu lesen, hier nun ein paar Details speziell zu den Speedglider Flugeinlagen.

Die Mannen um "Thermik Net" und hier vor allem wieder ein Kofler Daniel als Promoter, geben anständig Gas, wenn es gilt, etwas auf die Beine zu stellen und um Medienarbeit zu leisten. Hier schien es, dass sich der Damen - Weltcup, welcher am 28. und 29. Dezember in Lienz statt fand, als ideales Betätigungsfeld anbietet.

In den Vorverhandlungen mit den Verantwortlichen schien ja alles perfekt zu laufen, frei nach dem Motto: die Ankündigungspolitik ist immer noch die Beste. Dafür wurden kräftig die Werbetrommeln gerührt, ob in Zeitungen oder Rundfunk, selbst auf den offiziellen Plakaten waren Speedglider als besondere Attraktion im Rahmenprogramm aufgeführt.

Doch je näher der Termin kam, desto mehr bröckelte die Fassade schließlich ab, „ das war nicht ausgemacht“ oder „dafür haben wir kein Geld“, bis hin „ interessiert uns nicht“ – die Enttäuschung war natürlich groß. Kein Einlanden im Zielraum, keine Unterstützung, ob bei der Auffahrt zum Startplatz, kein Geld für einen Hubschrauber etc.

Also hieß es improvisieren, Auffahrt organisieren, Landerlaubnis einholen, weitere Piloten akquirieren, Besprechungen durchführen und dann war es soweit: am Freitag 28. Dezember um Punkt 13 Uhr konnte man 4 Speedgliderpiloten am Himmel über dem Zielraum ausmachen - aber nur wer es auch wusste – denn der Stadionsprecher war über das Vorhaben nicht einmal informiert und so ging das ganze "Flug Spektakel" (in der Luft) an den wenigen Zuschauern, die zufällig mal hoch schauten, buchstäblich kommentarlos vorbei. Die Piloten mussten dazu im Terlagofeld einlanden und waren sichtlich enttäuscht, als sie die Eindrücke aus dem Zielraum dazu vermittelt bekamen.

Am nächsten zweiten Renntag wieder wolkenloser Himmel - voller Begeisterung - es sind ja alles mehr oder weniger richtige Idealisten - begeben sich die Jungs wieder hoch zum Startplatz Hochstein. Start diesmal ein wenig früher um 12 Uhr 45 erneute Showeinlagen zu präsentieren. Wie zu erfahren war, diesmal mit involviertem Stadionsprecher. Zwei Piloten flogen voran Diretissima zum Zielgelände, um überhaupt das Gelände zu erreichen, ist dazu schon die halbe Höhe vernichtet, ohne irgendeine Showeinlage getätigt zu haben. Dann wurden die

Rauchpatronen gezündet (leider zu früh), denn bei der eigentlichen Action war die Rauchpatrone bereits ausgeraucht. Nichtsdestotrotz gaben die Akteure ihr Bestes und landeten diesmal bis auf einen direkt im Zielgelände ein, was die anwesenden Zuschauer sichtlich beeindruckte.

Resumé – im heimischen Wochenblatt „Osttiroler Bote“ erfolgte nicht einmal eine Randnotiz über die Speedglider Einlage. Was übrig bleibt, ist für die Jungs rund um Thermik Net die Tatsache, wieder eine Erfahrung im Leben reicher zu sein und die Erkenntnis, in Zukunft vorher Nägel mit Köpfen zu machen. Nichtsdestotrotz waren es zwei Flüge mit der Absicht der Akteure, ihr Bestes zu geben, um den Speedglider- Sport ein wenig ins Rampenlicht der Öffentlichkeit zu bringen. Dass der ZDF dafür zumindest eine kurze Sequenz ausgestrahlt hat, entschädigt für vieles, so Chefpromotor vom „Club Thermik Net“ Daniel Kofler sichtlich erfreut.



06. "DR" HANS NAGL WURDE 80:

Drachenflieger Hans Nagl. Nicht zu glauben, aber am 18. Jänner feierte Dr Hans Nagl in Wörgl seinen 80 -ten Geburtstag. Hans kam im Jahre 1974 erstmalig zum Drachenflugsport. Bereits im Jahre 1980 begann Hans in seiner Garage zu experimentieren und stellte 1983 seinen ersten Antrag auf Genehmigung einer Erprobungsbewilligung für seinen motorisierten Hängegleiter beim damaligen BAZ = Bundesamt für Zivilluftfahrt.

Hans´ erster Versuch, motorisiert in die Luft zu kommen war, man glaube es oder nicht, ein erster Rucksackmotor, wie es heute unsere Paragleiterpiloten verwenden. Im Klartext heißt das - ein Huber Standard, geflogen in Sitzendposition mit einem kleinen Motor dazu am Rücken befestigt.

Hans zweiter Versuch: nach dem Kauf eines Quicksilver (Dreiachs- gesteuerter Hängegleiter) wurde dieser motorisiert. Hierzu wurden die Unterverspannungs- Seitenseile durch Rohre ersetzt und dort in der Mitte jeweils links und rechts ein Motor eingebaut. Dazu wurden ganz einfach Motorsägenmotoren verwendet. Da dieses Gerät nicht mehr zu tragen war, wurde es schlussendlich auf einen fahrbaren Untersatz gestellt – das erste Trike war damit geboren.

Um interessant zu sein, muss man mal erst interessiert sein.

Hans dritter Versuch war dann - nach Erwerb eines Wills Wing Drachen - die Befestigung des Motors erstmalig am Turm (Gewicht 10 kg mit 1 Zylinder und den Tank im Motor integriert)

Bei all diesen Experimenten kam Hans aber nie so richtig in die Luft, entweder war einmal die Leistung zu gering oder das Gewicht zu groß bzw. der Schwerpunkt nicht richtig justiert oder es hat die Trimmung dazu ganz einfach nicht gepasst.

Dann kam Hans der Geistesblitz: warum nicht den Motor im Schwerpunkt des Drachen einbauen und die Kraft mittels Kardanantrieb auf einen Zugpropeller übertragen, welcher vor dem Drachen montiert wurde. Denn - so Hans: um eine Karre zu schieben, muss man diese lenken, aber wenn eine Karre gezogen (Zugprop) wird, ist dies nicht mehr notwendig. Das „Nagl- System“ war somit geboren, weitere Kontakte mit Koryphäen aus der Flugzeug-Branche (Dornier) ließen Hans zur Erkenntnis kommen, dass ein großer (Durchmesser) Propeller mit geringer Drehzahl auskommt und dadurch auch noch weniger Lärm verursacht.

Hans konstruierte sodann seinen ersten motorisierten Hängegleiter, genannt das „Nagl System“, welches dann seinen Siegeszug begann, es wurden Geräte in England, Belgien, Luxemburg etc. gesichtet - sogar Anfragen aus China landeten auf seinem Schreibtisch.

Ihm zur Seite standen noch ein Wolfgang Blaim aus Innsbruck, welcher den Vertrieb übernahm aber auch ein Taurer Karl aus Kitzbühel und nicht zu vergessen unser Stocker Willibald aus Weisskirchen in der Steiermark, welcher die Propeller dazu verfeinerte.

Detail am Rande - kein Gerät gleicht dem anderen, denn es sind alle mitsamt mehr oder minder Unikate. Hans war und ist ein Tüftler, Entwickler und Bastler und nicht zu vergessen, ein Flieger aus Leidenschaft. Die Triebfeder war

immer, so Hans, mit dem gleichen Gerät (Hängegleiter) ohne großen Umbau und Auf - bzw. Zubau sowohl vom Hang zu starten als auch mit Motor von der Ebene aus und das ohne große behördliche Regelungen – auf gut Deutsch ein herkömmlicher Hängegleiter mit einem auf Bedarf zu nützenden Hilfsmotor ausgestattet.

Mit einem ersten großen Bericht im seinerzeitigen noch „Drachenflieger Magazin“ genannt im Jahr 1992 und auch einer Publizierung im Magazin „Flügel der Welt“ war der Erfolg bzw. Durchbruch gelungen.

Übrigens: die „Nagl Flieger Community“ waren und sind auch der harte Kern in der Arge Mot. HG + PG und sind somit die Akteure der ersten Stunde gewesen, welche die motorisierte, fußstartfähige Fliegerei in Österreich zum Leben erweckte und somit in weiterer Folge auch im Jahr 2004 letztendlich legalisierte.

Zwischenzeitlich hat Hans die Fliegerei aber aus gesundheitlichen Gründen im Jahr 2005 gänzlich an den „Nagel“ (Haken) gehängt, nichtsdestotrotz steht Hans auch weiterhin mit Rat und Tat allen Interessenten an seinem System zur Seite. Hans wünscht sich für die Zukunft, dass diese Idee bzw. System irgend jemand mal weiter trägt und somit der Grundidee der fußstartfähigen Drachen- Fliegerei zu neuen Höhen verhilft. Und wenn jemand etwa gar glaubt „Hans“ hat sich nun zur Ruhe gesetzt irrt hier gewaltig – denn Hans tüftelt in vielen Bereichen unentwegt weiter, so z.B. an einen Hängegleiter mit Elektroantrieb welcher sicher auch in unseren HG + PG Bereich Einzug halten wird u.s.w.

Hier eine von vielen Episoden am Rande: Beim Briefverkehr verwendete Hans immer vorweg die Initialen DR für = Drachenflieger Hans Nagl. So wurde beim späteren Briefwechsel dann daraus ein Dr. Hans Nagl. Bis eines Tages ein Mitarbeiter des Bundesamtes für Zivilluftfahrt persönlich auf Besuch in Wörgl vorbei kam und anfragte, wo wohnt denn hier ein gewisser Herr Dr. Nagl. Als dann Hans in blauer Arbeitsmontur erschien, klärte er das Missverständnis dann auf, trotzdem blieb diese Geschichte und Anrede noch bis heute ein Thema. So flatterten auch mehrere Verwaltungsübertretungen in's Haus, welche auch in weiterer Folge den Exekutor in's Haus brachte und dieser dann seinen VW in Verwahrung nahm – doch keiner wollte dieses Fahrzeug ersteigern und somit sorgte auch diese Episode wie immer für viel Gesprächsstoff.

P.S.: Ich möchte mich auf diesem Wege bei Hans für seinen Beitrag in der Entwicklung der Mot. HG Fliegerei recht herzlich bedanken. Unsere Gesellschaft lebt mit Sicherheit nicht von Bürokraten, Schreibtischtätern und ewigen Verhinderer, sondern von Personen wie Hans. Welche durch ihren unbändigen Pioniergeist etwas schaffen bzw. entwickeln, um wie z.B. beim „Naglsystem“ in die Luft zu kommen oder etwas auf die Beine zu stellen. Einfach der Traum, eben nur fliegen zu wollen und damit beizutragen, die Gesellschaft auch nachhaltig zu verändern. In diesem Sinne nochmals vielen Dank Hans für dein Lebenswerk, dass du vielen unter uns die Möglichkeit gegeben hast diesen faszinierenden Sport ausüben zu können.

Einschränkungen im Luftraum während der Euro 2008: Ich möchte euch bei der Flugplanung in Erinnerung rufen, dass heuer und das auch noch gerade in der besten Streckenflugzeit, im Zusammenhang mit der EURO 2008, es zu Luftraumsperrungen kommen wird. So gibt es nun dazu eine eigene Internetplattform, in der sich möglichst viele Piloten gegen diese Luftraumsperrung für HG und PG und auch Mot. HG + PG aussprechen sollen: <http://luftraumsperrung.at>



07. § 56 a ZUM NACHDENKEN :

Eine Strafverfügung ohne wenn und aber: Wer ohne eine vorherige Einwilligung des verantwortlichen Flugschulinhabers eine Gewerbliche Ausbildungstätigkeit oder auch nur geführte Höhenflüge etc. in einem anderen Flugschulbereich durchführt und das ohne Einwilligung des dort ansässigen Flugschulbetreibers, kommt dieser Fehler (Unwissenheit) unter Umständen teuer zu stehen.

Eine österreichische Flugschule zeigte deshalb einen Flugschulleiter (Kollegen) bei der Bezirkshauptmannschaft an und schon flatterte ein Strafbescheid von über Euro 1.480.- in's Haus, wobei das Höchstausmaß dazu über 20.000.- Euro wie zu erfahren war betragen kann.

Gemäß Übertretung § 56 a Abs. 3 Luftverkehrsregeln 1967
§ 7 1. Fall VSTG iVm § 56 a Abs. 3 Luftverkehrsregeln 1967

Der Schock saß tief schon alleine wegen des hohen Zahlungsbescheides und das erstmalig wegen so einer Verwaltungsübertretung die eigentlich mildernd für den Betroffenen hätte ausfallen müssen. Wie heißt es aber so schön – Unwissenheit schützt vor Strafe nicht – ein teures Lehrgeld das hier bezahlt werden muß.

P.S.: Inwieweit diese Strafverfügung dazu beiträgt, das Klima untereinander zu verbessern, bleibt dahingestellt. Selbstverständlich können auch 2 Flugschulen im Bedarfsfall (Schlechtwetter, ungünstiger Wind etc.) neben- bzw. miteinander und das auch auf nur „einem“ Gelände sehr wohl auskommen. Leider geht's wie überall auch hier wieder um das liebe Geld und um ein Lager- und Platzhirsch- Denken und um ein wenig Macht aus spielen zu können etc. aber auch um nicht zu vergessen die Einhaltung von bestehenden Reglementierungen.

Seien wir realistisch, versuchen wir das Unmögliche!
(Spruch von Che Guevara)

Mit ein wenig gutem Willen von beiden Seiten können alle sich gegenseitig ergänzen und miteinander leben und nicht zu vergessen dabei auch etwas verdienen. In diesem Sinne aufeinander zugehen zum Wohle unseres Flugsportes und das vor allem aber unserer unbedarften Piloten / Kunden (Gäste) gegenüber, welche nur fliegen und Spaß haben wollen – und nicht mit Streitereien etc. konfrontiert werden bzw. darunter etwa sogar noch leiden müssen.

Das dieser § 56 a vom Geländehalter nicht zu Willkür Maßnahmen missbraucht werden sollte, liegt wohl auf der Hand. Der Hintergrund dieses Paragrafen liegt eigentlich darin, dass der verantwortliche Flugschulbetreiber auf „seinem“ Gelände während einer Ausbildungstätigkeit nicht durch „Massen“ von anderen Freiflieger- Piloten bei seiner Tätigkeit z.B. erster Höhenflüge etc. behindert bzw. die eigenen Flugschüler dabei nicht gefährdet werden. Es ist darüber hinaus durchaus vorstellbar, in Zukunft solche Paragrafen neu zu überdenken und auf entsprechende Sinnhaftigkeit und vor allem aber auf seine Rechtmäßigkeit hin zu überprüfen.



08. ERFAHRUNGEN - SO NICHT :

Sprichwörtlich auf sich allein gestellt: Ein österreichischer Flugschüler absolvierte einen Grundkurs im Paragleiten zur Erlangung der Schulbestätigung. Die Ausbildung erstreckte sich dabei über einen längeren Zeitraum, um auch die geforderten Voraussetzungen für die Erlangung der Lizenz letztendlich zu gewährleisten. Um für den späteren Kauf einer eigenen Ausrüstung auch gewappnet zu sein - denn gerade hier lauert überall die Gefahr, ist daher eine vorherige Aufklärungsarbeit unverzichtbar und auch enorm wichtig.

Bedingt aber durch persönliche Liaison des Piloten (Fliegerfreund) und zu geringe eigene Entscheidungskraft bzw. Durchsetzungsvermögen wurde dem Piloten eine komplette Ausrüstung (neu) verkauft und dann sprichwörtlich auf die Reise geschickt. Frei nach dem Motto - Geld rüber - Ware hin und dann ab und Tschüß -

Die gesamte Ausrüstung wurde dazu nicht einmal ausgepackt - weder einmal vom Händler eingeflogen, noch wurde der Pilot am Übungshang erstmalig dazu instruiert - noch die Daten an der Stückprüfplakette bzw. Typenschild eingetragen bzw. überprüft. Das Gurtzeug weder eingestellt noch auf passenden Sitz anprobiert, weiters wurde eine vorgeschriebene Kompatibilitätsprüfung auch nicht durchgeführt.

Der Pilot steht nun sprichwörtlich wie der "Ochs vorm Berg" da und ist nun zwar stolzer Besitzer einer tollen Ausrüstung und nicht zu vergessen dafür auch um eine ansehnliche Summe leichter. Von einer dazu gehörenden persönlichen Betreuung erst gar nicht zu sprechen. Gott sei Dank war der Pilot noch so vernünftig, nicht einfach auf einen Startplatz hoch zu fahren und einfach drauf los zu fliegen.

Klar, es ist sehr wohl in erster Linie ein Lapsus des Piloten, welcher nicht auf die vorgegebenen Punkte (Check Liste) wie gelernt vorgegangen ist und dies einfach ignorierte aber es ist beileibe auch die Pflicht eines jeden Händlers oder einer Flugschule, solche unbedarften Käufer nach bestem Wissen und Gewissen zu beraten und sie auf ihrem Weg zu unterstützen. Doch die Jungs (Verkäufer/Händler) wollen eben nur ein schnelles Geld machen und die damit verbundenen anfallenden Arbeiten (Zeitaufwand) werden dann schon andere übernehmen bzw. gerät eh dann früher oder später in Vergessenheit.

Was wieder übrig bleibt, ist mehr als ein ungueter Beigeschmack und noch etwas - dieser Vorfall ist beileibe kein Einzelfall sondern leider gang und gäbe und wer etwa gar glaubt dass sich diese Vorgangsweisen über die Jahre hinweg sich ändern würden täuscht sich (leider) – es kann wohl nicht sein dass ein Händler oder auch eine Flugschule keine Zeit hat eine Stückprüfplakette auszufüllen, ein Gerät einzufliegen, eine Kompatibilitätsprüfung vorzunehmen etc. Mit diesem Bericht möchte ich nochmals alle Piloten und Käufer daran erinnern, auf die dafür notwendige Vorgangsweise unbedingt zu bestehen, ansonsten keinen Kauf zu tätigen - diese Charakterstärke sollte so möchte man annehmen wohl ein jeder doch haben.

Kauf bei Ebay und deren Folgen: Es war im Sommer letzten Jahres, einer von vielen Gastpiloten landete ein und dabei fiel mir sofort seine ungewöhnliche Körperhaltung während des Fluges auf. Nach der Landung sprach ich den Piloten an, ob er es als richtig empfinde wie er so im Gurtzeug sitze und ob er sich dabei wohl fühle. Die Antwort kam prompt - ja - ist mir auch aufgefallen - ich weiß, aber was mache ich denn falsch, mehr als reinsitzen kann ich ja auch nicht.

Nach der Aufforderung, mal am Boden Simulator Probe zu sitzen, wurde gleich sichtbar wo der Fehler liegt bzw. lag. Denn es handelte sich um ein Gurtzeug welches in Insiderkreisen schon bekannt war dass es sich um einen Verschnitt handelt (Wulst) im Rückenteil etc. also schon bei der Herstellung passierte dieser Fehler.

Auf die Frage: warum hast du das beim Händler nicht gleich anprobiert auf richtigen Sitz bzw. Passform geachtet kam die Antwort prompt. Dieses habe ich günstig bei Ebay ersteigert, damit war für mich dann alles mehr als klar - der Käufer fest im Glauben ein Schnäppchen zu erwerben und der Verkäufer egal ob Privatperson oder Händler war froh, das Gurtzeug noch unters Volk zu bringen und dazu noch ein paar Euro dafür zu bekommen.

Doch einer bleibt dabei leider immer auf der Strecke und das wird ganz klar der Pilot (Käufer) sein, welcher das Gurtzeug schließlich im Keller verstauen oder beim Groundhandling noch einsetzen wird? Nach Anpassung eines neuen Gurtzeuges mit der dazu gehörenden Kompatibilitätsprüfung war der Pilot sichtlich "happy" und ließ verlauten: ich hätte wahrscheinlich das Fliegen gelassen, doch nun macht es wieder sichtlich Spaß.

Anmerkung: Daher nochmals der Aufruf an alle, egal ob bei einem Kauf über Ebay, Privat oder Händler bzw. Flugschule, ohne Probeflug bzw. Sitzanpassung und Kompatibilitätsprüfung keinen Kauf tätigen. Die Zeit muß dafür da sein, ansonsten - Nein Danke - oder eben wieder einmal Lehrgeld zahlen, es liegt wieder mal am Konsument sprich an dir allein!



09. WORÜBER MAN SPRICHT

Einen Fliegerärztlichen Sachverständigen gibt es nun auch in Lienz wieder: Durch Zufall bzw. auf Grund eines Gespräches wurde mir diese Information zugespielt. Denn wie zu erfahren war besteht bereits seit längerer Zeit nun auch in Lienz die Möglichkeit für alle Piloten, ein fliegerärztliches Gutachten zu erlangen. Dr. Wolfgang Wurdinger ist im

BKH – Lienz als Primar der Unfallambulanz beschäftigt, nebenbei auch Motorflieger- Pilot und Fluglehrer am Flugplatz in Lienz / Nikolsdorf.

Dr. Wurdinger ist berechtigt, sowohl vom Drachenfliegerpiloten bis hin zum Linien und Berufspiloten alle Fliegerärztlichen Untersuchungen der Kategorien I und II und D (AME Class 1) durchzuführen. Um für unsere Piloten Fahrtzeiten und unnötige Kosten zu sparen, hier nun die Telefon Nummer für eine dafür vorab notwendige Terminvereinbarung. Einmal im BKH – Lienz oder unter der Telefon Nummer - Mobil 0664 – 32 48 821

Anmerkung: Speziell für unsere Tandempiloten ist deshalb auch weiterhin eine 3 bzw. 2 Jährige ab den 50 Lebensjahr Fliegerärztliche Untersuchung obligatorisch, während unsere Solopiloten von dieser seit Juni 2006 befreit sind. Übrigens wie zu erfahren war geht unser Amtsarzt Dr. Kraler mit Juni dieses Jahres in Pension.

„Thermik“ Messe in Sindelfingen: Hier dazu ein paar ausgesuchte Messesplitter. Am Samstag den 8. Dezember 2007 fand in Sindelfingen bei Stuttgart für den Zeitraum von „nur“ einen Tag eine Paragleiter und Drachenflieger Messe statt. Nicht zu vergessen ist auch der Mot. Bereich HG + PG welcher hier auch stark vertreten war. Dann gab es noch die diversen Flugschulen (Salzburg Sobek Helmut) Stubaital (Eller Monika) Bregenzerwald (Jodok Moosbrugger) Blue Sky (Zorn Stefan), Flugschule Airsport (Gabric Radomir) viele Händler und Herstellerfirmen bis zu einem Stand welcher noch dazu von einer Frau betreut wurde, wo Urinalkondome für Streckenflieger etc. angepriesen wurden. Nicht zu vergessen der Stand des DHV, der Firma Parawing (Versicherungen), Fa. Levior (Helme) Fa. Airwave und noch einiger anderer mehr.

Wie zu Messeschluss bereits zu erfahren war, gab es erneut wieder einen Besucherrekord zu vermelden, es ist eine Messe wo sich die Szene trifft. Zu vergleichen ein wenig mit der Free Flight, wobei die Thermik Messe fast schon einen familiären Charakter hat, denn die meisten kennen sich mehr oder minder und sind daher Piloten die hier Info's aus erster Hand erhalten wollen, inwieweit hier Neukunden mit von der Partie waren entzieht sich meiner Kenntnis.

Nova Meeting 2008: Am Dienstag 26. Feber fand im Hotel Berghof in der Ramsau das alljährliche Nova Meeting statt. Wolfgang Lechner, verantwortlicher Leiter der Firma Nova, lud zu diesem Händlertreffen ein, zu welcher 10 Flugschulen im Lande anwesend waren. Anna Rehl von der ortsansässigen Flugschule Aufwind übernahm die Organisation dazu vor Ort.

Gleich zum Einklang – es war das zweitschlechteste Jahr in der Nova Geschichte. Denn der Verkauf blieb hinter den Erwartungen zurück – Grund: Probleme mit der Modellreihe „RA“, bedingt durch eine falsche Trimmung.

Wie weiters zu erfahren war, zählt die Firma Nova zu den drei weltweit größten Gleitschirm Herstellern. Die Verkaufszahlen liegen in einem guten Jahr bei annähernd 3000 und in einem schlechten Jahr bei ca. 2100 verkauften Gleitschirm- Einheiten. Mit einem komplett neuen Logo soll nun die Linie auf „jung, dynamisch, sportlich“ hin getrimmt werden und nicht als Rentnerverein dastehen.

Ein weiteres viel diskutiertes Problem sind die Verkäufe via Internet, Setpreise und nicht zu vergessen die teilweise üppigen Rabatte, welche bei Kauf eines Schirmes gegeben werden. Da der Verkauf der Produkte ausnahmslos über die Flugschulen erfolgt, wird hier verstärkt darauf geachtet dass die von der Fa. Nova vorgegebene Verkaufs Philosophie auch strikt eingehalten wird.

Nach einer Mittagspause ging es weg von der Theorie und rein in die Praxis, schließlich lud erneut ein traumhafter Wintertag ein zum fliegen. Schließlich sollten die mit gebrachten Testschirme auch zum Einsatz kommen. Am Dachstein war ein Fliegen nicht möglich, so wurde kurzerhand auf den Hochwurzeln ausgewichen. Unmittelbar nach dem Start ging es auch schon im Aufzug nach oben und alle anwesenden Nova Händler „smilten“ bei solch perfekten Flugbedingungen.

Möchte mich auf diesem Wege recht herzlich für die Einladung bei Wolfgang Lechner (Geschäftsführer der Firma Nova) bedanken. Leider sind trotz aller Versuche in der Vergangenheit, eine klare Struktur rein zu bringen nicht immer vom Erfolg gekrönt worden. Bleibt nur zu hoffen, dass die Händler selbst hier schlussendlich doch noch zur Vernunft kommen und auch kaufmännisch richtig agieren und das nicht nur bei der Nova Vertriebs Schiene.

Die Chefetage des Aero Club im Kreuzfeuer der Kritik: Hier eine Stellungnahme eines Aero Club Mitgliedes, welcher die Dinge beim Namen nennt.

Bei der Konferenz wurde uns gesagt, dass wir nicht schimpfen sollen sondern mitarbeiten. Wir seien der Club, und wenn man seine Standpunkte darlegt, kann der Aeroclub auch eine dementsprechende Gesetzesänderung erwirken. Soviel dazu.

Meine Frage, wer für die Gebührenfestlegung zuständig, ist ging auch ins Leere.

Wie gewinnt man neue Flugschüler? Genau, indem man z.B. hergeht und sagt flieg doch mal mit, und wenn's dir gefällt, machst einen Kurs. Doch es gibt fast keinen Club mehr wo noch jemand Tandem fliegt. Der Spaß wird zu teuer und umständlich. Wie sollen wir Leute zum Fliegen bringen? (Man hat uns gesagt wir sollen um Mitglieder schauen).

Ca. 14000 Sopi-Inhaber und 1700 Mitglieder zeigen ja wie interessant der Club ist. Was soll ich meinen Mitgliedern sagen wenn einer die Frage stellt was er für einen Nutzen hat ca 50 Euro im Jahr an einen Club zu zahlen der einem die Hacke ins Kreuz haut?

Bei uns ist der Clubbeitrag auch 50 Euro. Inkludiert ist eine Versicherung. Eine Clubmeisterschaft, Retterpacken, Ausflug (Spritkosten), 2 mal Abendessen und 2 Bier, Weihnachtsfeier, Vollmondfliegen ein Auge für sicheres Fliegen, Nicht zu vergessen die Arbeit an der Webseite und der Erhalt der Start und Landeplätze und die nette Gesellschaft.

Beim Aeroclub findet man lediglich das Argument, dass man eine Karte braucht zum Bewerbfliegen, sonst nix.

Wir dummen füttern ja nur die Lobby der „hohen Herren“ in Wien.

Genauso sinnlos ist die Sky Revue, die ohne hineinzuschauen zum Altpapier geht, weil ja eh nix drin ist.

Anmerkung: Das sind Stimmen aus der Basis und die sollte man nicht einfach ignorieren, sondern sehr wohl ernst nehmen. Denn die Zeiten werden härter und das Geld sitzt bei weitem nicht mehr so locker im Geldbörserl wie es vielleicht früher einmal war. Es ist daher an der Zeit (längst überfällig), die Zeichen der Zeit zu erkennen und die Probleme welche die Mitglieder an der Basis beschäftigen zu erkennen und dementsprechende Handlungen zu setzen – ansonsten droht ein noch weiteres Auseinanderdriften.

Siebenter Snowfighter 2008: Am 09. Feber gab sich wieder die Elite bestehend aus einem Tourengeher, Paragleiter und Snowboarder in Lienz ein Stell dich ein. Hannes Dreer, verantwortlicher Leiter, lud ein um zu ermitteln wer ist der Beste in der Zunft. Traumhafte Wetterbedingungen und wahrscheinlich angelockt vom hohen Preisgeld ließen dazu an die 30 - davon 2 Frauentams - anreisen.

Bei den Tourengeher gab es gleich einen neuen Streckenrekord mit einer Zeit von 54,51 Minuten für ganze 1400 Höhenmeter. In der Paragleiterszene setzte sich Christian Amon klar durch und gewann mit einer Minute Vorsprung klar.

Somit wurde die Siegesserie von Airtaxi Osttirol nach sieben Siegen in Reihe unterbrochen aber immerhin mit dem beachtlichen 3. Rang belohnt. Der erste Platz ging diesmal an Heinz Verbnjak, Christian Amon, Stefan Lassnig.

Die Zuschauer blieben im Zielbereich gänzlich aus, einzig im Bereich Moosalm gab es einige Interessierte (Angehörige der Teilnehmer) zu sehen, die wohl auf spektakuläre Landeanflüge (Flugeinlagen bzw. Landungen) gewartet haben und auch einiges dann geboten bekamen - siehe dazu unter der Rubrik Unfälle und Störungen. Erwähnenswert auch die beiden teilnehmenden Paragleiterpilotinnen. Helga Rainer sie ist übrigens die Freundin von Hainzer Klaus (Airtaxi Osttirol) und Susanne Jeller sie ist die Frau von Stefan Zorn (Flugschule Blue Sky) Gratulation zur Teilnahme in einer von fast 100 % von Männern beherrschten Szene. Bewundernswert sind die beiden Damen aber allemal, für ihren Mut in diesen von Machos dominierenden Wettkampf überhaupt teilzunehmen.

Eine tolle Veranstaltung, die als Gegenstück zu dem im September statt findenden Dolomiten Mann verstanden werden soll, war gut organisiert mit tollem Preisgeld aber leider mit zu wenig Interesse aus der Bevölkerung konfrontiert. Bleibt nur zu hoffen, dass im kommenden Jahr die Werbestrategen im Hintergrund neue Impulse setzen um ein wenig mehr Akzeptanz dafür in der Bevölkerung zu bekommen.



10. KLATSCH UND TRATSCH AM LANDEPLATZ

Wußtet ihr schon, dass ...

- laut Aussendung der WKO – Tirol für das Jahr 2007 im Bereich Para und Hängegleiten alleine in Tirol ein Handelsumsatz von € 9 Millionen erzielt wurde. Weiters gab es 10.000 Passagierflüge und rund 1.700 Flugschüler.
- Adi Geisegger Paragleiterpilot aus Stans (Tirol) beabsichtigt, mit seinem motorisierten Paragleiter vom Brenner aus bei ca. 160 bis 180 kg Abfluggewicht in ca. 14 bis 16 Stunden bis nach Sizilien (1218 KM) zu fliegen. Der bisherige Weltrekord, aufgestellt von einem Spanier mit 1108 KM, will Adi nun überbieten. Übrigens: Adi fliegt im Jahr ca. 1400 KM und genau diese Strecke will Adi nun in einem Tag hinter sich bringen.
- in der Jänner Ausgabe der Zeitschrift "Wiener" ein 4 seitiger Farbbericht über das "Speedgliden" abgedruckt ist. Unsere beiden wilden Überflieger (Daniel Kofler und Tomy Oberrainer) sind hier die Macher und Akteure und geben somit dem Sport eine neue Facette.
- ein Urgestein in der Drachenfliegerszene Gottfried Smole aus Wolfsberg nun sein Amt, als offizieller Trainer der Österreichischen Drachenflieger Liga an seinen Nachfolger Martin Pfeffer übergab.
- bereits seit dem Juli 2007 in Österreich ein längst überfälliges "Anti Doping Gesetz" in Kraft getreten ist. Ich bin der Meinung die Vorfälle in der Vergangenheit haben dem Sport mehr als nur beträchtlichen Schaden zu gefügt. Wie beim Rauchen ist auch im Dopingbereich die Vorgangsweise der Bundesregierung mehr als fragwürdig???
- der ÖaeC an alle Jugendlichen bis zum 19. Lebensjahr, welche das Paragleiten oder Drachenfliegen erlernen und eine Lizenz dazu erwerben € 150.- ausbezahlt werden.
- Villinger Markus seit geraumer Zeit auch ein Rettungsgerät für Personen vertreibt, welche als einzigen Fluchtweg bei Hochhäusern der Sprung in die Tiefe ist. e – vest macht das nun auch möglich, interessiert dann schau mal auf die Homepage www.conceptsafety.com oder schreib an villinger@conceptsafety.com
- am 12. Dezember 2007 das Gasthaus unseres ehemaligen Drachenfliegerpiloten Ingruber Paul aus Schlaiten, durch einen Großbrand arg in Mitleidenschaft gezogen wurde.

Einer alleine bewegt gar nicht's aber viele, so heißt es, bewegen alles.

- unser langjähriger Shuttle Taxidienst Partner zu den Startplätzen hoch, aber auch bei vielen anderen Fahrten, wie Dolomiten Hütte oder zur Embergeralm etc. „Taxi Xander“ Ende Jänner in den Konkurs schlitterte. Informationen über alle Insolvenzverfahren in Tirol, wie Konkurseröffnungen oder Aufhebungen etc. findest du im Internet unter www.edikte1.justiz.gv.at , die aktuellen Veröffentlichungen der Gerichte.
- wie zu erfahren war es zahlreiche Anzeigen gibt wegen illegaler Luftfahrt Veranstaltungen von Hänge und Paragleitern im Lande zu berichten. Hier wird nun verstärkt ein Auge darauf geworfen nicht zu vergessen auch bei den vielen Speedglider Events im Lande.
- es Anfang Feber eine Beschwerde vom Flughafen Wien gab. Grund ein Mot. Paragleiter fliegt im Anflugbereich der Airliner und das ohne Kennzeichen und vor allem ohne Ahnung der Folgen so einer Aktion.
- das Bundesministerium für Finanzen die festen Gebührensätze ("Stempelgebühren") gemäß Gebührengesetz erhöhte. Das bedeutet nun, pro Antrag werden jetzt **EUR 13,20** eingehoben.

- am Mittwoch den 23. Jänner sich die weltbesten Speedgliderpiloten vom Mattunjoch am Arlberg in die Tiefe stürzten. Frei nach dem Motto: Voller Speed mit wenig Stoff oder schnell, schneller Speedflying. Eine Melange aus Mini Gleitschirm und Skifahren und gewinnen wird – wer am spektakulärsten fliegt. Beim Red Bull Speedride gab es einen Favoritensieg hier konnte der Franzose Antoine Montant nach zwei perfekten Läufen die höchste Punktezahl erreichen und gewinnen. Erfreulich aus Sicht der Österreicher. Platz vier und fünf bei immerhin 16 Teilnehmern gingen an den Lokalmatador Simon Penz (Flugschule Arlberg) und Daniel Kofler (Thermik Net).
- am Samstag den 11. Jänner der Para und Drachenflieger Club „touch heaven“ Obmann Hainzer Markus anlässlich des 20 Jährigen Bestehens des Club's zu einem Fliegerball im Gasthof „Mosmair“ in Oberlienz eingeladen hat.
- es in Virgen (Osttirol) einen Paragleiter Club (GFC Ultra Light) gibt welcher bereits über 80 Mitglieder zählt, davon üben alleine an die 50 Personen den Sport dazu aktiv aus. Bezogen auf die Einwohnerzahl (2.128) heißt das – jeder vierzigste im Ort fliegt mit einem Paragleiter.
- "Wer bei AXA landet, kann sicher starten!" Unsere Versicherungsangebote für den Flugsport: www.flugschulen.at/axa - bleibt nur zu hoffen dass der Slogan in der Praxis auch hält was er verspricht.
- Flo Örley ein Magister im Sportmanagement in der Freeride World Tour führt. Flo ist nicht nur ein passionierter Snowboarder sondern auch ein aktiver Drachenflieger und Wellenreiter.
- es seit Mitte Feber nun in Österreich einen neu gegründeten Flugschulen Verband gibt. Vorsitzende dazu ist wie zu erfahren war, Frau Anna Rehr von der Flugschule Aufwind (Ramsau)
- Ende Feber Andy Pfister (Airliner Pilot) völlig überraschend seinen Rücktritt als Behördenvertreter im ÖaeC (Bereich HG + PG Flugschulen) bekannt gab. Übrigens Andy Pfister ist bereits schon einmal zurückgetreten, im Frühjahr 2006, und zwar aus der Arbeitsgruppe der „HG + PG - Flugschulen“. Wir werden sehen was die Zukunft noch so alles bringen wird.
- in Rio (Brasilien) die Baywatch = Rettungsschwimmer mit Mot. Paragleiter die Küste abfliegen, um so in Not geratenen Schwimmern sofort Erste Hilfe leisten zu können.
- die Fluglinie Ryanair bei Föhn oder Sturm oder anderen Wetterbedingungen den An und Abflug auf den Innsbrucker Fughafen einstellt. Im Gegensatz zum Airliner Sky Europe welche auch bei Föhn und Sturm unbeirrt weiter fliegt so zu lesen in einer Pressemitteilung.
- nun 20 Monate nach dem spektakulären Hubschrauberabsturz in Salzburg der 35 Jährige M. Nussdorfer bei einem erneuten Hubschrauberabsturz (Crash mit Tragseil) und sein Begleiter am 09. Feber im Toten Gebirge tödlich verunglückten.
- der Orkanartige Sturm welcher am Sonntag den 26 Jänner über Lienz hinweg fegte einmalig war. Denn seit es Aufzeichnungen gibt gab es bis dato noch nie so einen heftigen Wind über einen solch langen Zeitraum wie es "Paula" war. Bleibt nur zu hoffen, dass dieser Sturm wirklich einmalig war und auch in der Zukunft bleibt.

Der Spruch aus dem Leben.

Man hört immer von Leuten, die vor lauter Liebe den Verstand verloren haben. Aber es gibt auch viele, die vor lauter Verstand die Liebe verloren haben.

- Hans Fischer (C 7 Helipilot) seit Donnerstag den 13. Dezember wieder fliegt. Zu lesen gab es diese Schlagzeile / Neuigkeit in der Kleinen Zeitung. Denn Hans mußte sich am 21. August im Burgenland einer komplizierten Schulteroperation unterziehen und war somit nicht einsatzfähig.

- bei der erstmaligen Wahl des Tourismusverbandes "Gesamt Osttirol" am 20. Feber in der Stimmgruppe III unter dem Wahlvorschlag Werner Frömel auch ein Hainzer Klaus (Airtaxi Osttirol) aufgeschienen ist.
- in der Zeit vom 23. bis 27. Jänner 2008 eine temporäre Flugverbotszone im Westen von Österreich gegeben hat (Weltwirtschaftsforum in Davos) Dennoch vermeldete das Heer stolz mit speziellem Auftrag versehen "Dädalus 08": Es wurden gleich sieben Kleinflugzeuge abgefangen welche die Hoheitsrechte verletzen. Wie zu erfahren war befand sich hier aber kein Mot. HG + PG darunter.
- der Begriff NOTAM von unseren Fliegern auch als "NOT ARM" verstanden bzw. gedeutet wird.
- in der Nacht vom Sonntag den 17. auf Montag den 18. Feber wieder einmal die Frechheit gesiegt hat. Unbekannte platzierten mitten am Abbauplatz (Rasen) ganz einfach ein Lagerfeuer. Schon eindrucksvoll mit welcher Kaltschnäuzigkeit die Jungs hier vorgehen.
- Helmut Walder von der Flugschule „Wildschönau“ am Montag, 3. März, auf Radio „Antenne Tirol“ sich als Wetterexperte vorstellte.
- laut Statistik die Extremsportarten wie „Freeklimmen“ bei weitem nicht so gefährlich ist, als die Haushaltsunfälle.
- die Acro WM in Voss (Norwegen) wegen Sponsormangel tatsächlich abgesagt werden musste.
- Wills Wings Drachen in Deutschland, Österreich und Italien von Airwave vertrieben werden. Bautek ist eine Kooperation mit Wills Wings und dem holländischen Vertriebspartner Seagull Aviation eingegangen. Seagull vertritt die Niederlande, Belgien und den Norden Deutschlands mit WW - Geräten.



11. TERMINE UND EREIGNISSE:

Europa Meisterschaft (Para)

03 bis 10 August 2008 (Niska)

16. Europa Meisterschaft (Delta)

07 bis 21. Juni 2008 (Greifenburg)

Paragleiter Staatsmeisterschaft (Para)

17 bis 20. Juli 2008 (Bramberg)

Osttirol Open (Para) 15. bis 17. August 2008

15 bis 17 August 2008 (Lienz)

Trofeo Monte Grappa (Para & Delta)

01 April 2008 (Borso del Grappa)

Alpen Open (Para & Delta)

30 Mai bis 01 Juni 2008 (Gnadenwald)

Mot. Hänge und Paragleiter Treffen in Scharnstein: Am Wochenende 05 und 06. April 2008 findet am Scharnsteiner Flugplatz wieder unser alljährliches Frühjahrstreffen statt. Nähere Details findest du auf unserer Arge Homepage http://members.ainet.at/mot_hgpg



12. EINFACH ZUM NACHDENKEN

Sensationspresse: Die Kleine Zeitung schreibt in ihrer Ausgabe vom 10. Jänner auf Seite 13 Ballon mußte notlanden.

Spektakel. ungünstige Thermik zwang einen Ballonfahrer gestern zu einer Notlandung in einer Siedlung in Nussdorf Debant. Der 26 Jahre alte Pilot aus Belgien ist Teilnehmer einer Ballonwoche und war mit Kollegen in Toblach gestartet. Der Zwischenfall zog viel Schaulustige an.

Anmerkung: Hier handelt es sich ganz klar um keine Notlandung, sondern um eine kontrollierte klassische Aussenlandung welche der Pilot vornahm, um ganz einfach hier einzulanden was sonst. Schließlich war es auch schon Nachmittag (14 Uhr) und somit stand der Entschluss des Ballonfahrers fest, weder wieder anheizen und irgendwo anders einlanden oder eben den getroffenen Entschluss zu Ende bringen und hier landen. Da der Lienzer Talboden schon seit Wochen fest in einer Inversions Wetterlage gerade zu dieser Zeit liegt, stand der Entschluss fest – landen was sonst?? Von ungünstiger Thermik speziell zu dieser Jahreszeit zu sprechen ist eben reine Effekthascherei.

Lienz war speziell an diesen ersten Jännertagen vermehrt ein Landeplatz für einige dieser Ballone welche im Lienzer Talboden ganz einfach verstreut, wo auch immer einlanden mussten. Das machen die Jungs nicht aus Lust und Tollerei sondern aus der Tatsache resultierend, dass die Höhenwinde welche die Ballonfahrer üblicherweise nutzen um auf Strecke zu gehen ganz einfach nicht vorhanden waren bzw. diese nicht nutzen konnten.

Fazit: Wieder einmal reine Sensationspresse - mangelhaft recherchiert und damit ab in's Reich der Märchen.

Per Adler ins Tal: Pilotenweste anziehen, anschnallen und los geht's. Mit dem sogenannten „Skyglider“ dem Adler der Airrofan, der neuen Attraktion der Achensee Region. Die Passagiere des Skygliders hängen an einem 28 mm starken Seil und fliegen gen Tal. Das Fluggerät, das gewissermaßen einem Delta – Drachen ähnelt und vier Wagemutige aufnimmt, beschleunigt schnell und rast mit bis zu 85 km/h vom Gschöllkopf und landet sicher bei der Zielstation 200 Höhenmeter und 600 Meter später. Wer einmal mit diesem Ding geflogen ist, will bestimmt noch einmal – schwärmt Testpilot Ulrich Graf Goessenzenberg nach der Jungfernfahrt.

P.S.: Neben dem „Fisser Flieger“ ist nun der „Skyglider“ eine weitere Attraktion welche scheinbar im Lande Tirol nun Schule macht.

Wie ein Vogelmensch ohne Fallschirm sicher landet: Wer ist der erste Mensch, der ohne Fallschirm in fast 1000 Meter Höhe aus einem Hubschrauber hüpfte und wieder unverletzt am Boden landet. Hier liegt das größte Problem bei der Landung. Der Kalifornier Jeb Corliss sieht aus wie ein Eichhörnchen, wenn er mit seinem Flügelanzug herunter geschwebt kommt. Mittlerweile ist ein richtiger Wettbewerb entbrannt, vergleichbar mit der Erstbesteigung des Mount Everest. Die Idee dabei ist, in einem möglichst kleinen Winkel die Bahn anzusteuern die einer Skisprungschanze gleicht, um so die Wucht des Aufpralles zu verkleinern. Selbst bei einer Anfluggeschwindigkeit von 190 Km/h passiert nicht's so der Amerikaner.

P.S.: Schauen wir deshalb gespannt in die Zukunft – wie heißt es so schön, viele werden diesen waghalsigen „Stunt“ zwar versuchen und wahrscheinlich nur einer wird es überhaupt schaffen bzw. auch überleben.

Aufgefangen – die Preise steigen: Das heißt für die Ausstellung als Beispiel einer HG oder PG – Berechtigung lohnt unsreiner nebst dem zu entrichtenden Kursendgeld alleine an reinen Abgaben an die Behörde (Gebühren) etc.

62,50.- Aero Club Gebühr
13,20.- Bundesstempelmarke
3.- Portogebühr

78,70.- Euro gesamt - dem ist nichts mehr hinzu zu fügen. Die Preisspirale geht munter und vor allem unaufhaltsam weiter nach oben - ohne ein Ende in Sicht.

Wetterkapriolen: **Orkanartiger Sturm mit über 100 km/h fegte über Lienz hinweg:**

Es sollte eigentlich ein ruhiger Sonntag werden der 27. Jänner 2008 war doch der Samstag noch gekrönt von schönsten Flugwetter. Doch bereits am frühen Morgen vernahm ich schon sehr laute Windgeräusche welche sich aber diesmal gänzlich anders anhörten als sonst üblich und das schließlich den ganzen Tag über.

Ich hielt Nachschau und sah sofort das Ausmaß dieses Sturmes genannt „Paula“, abgedeckte Ziegel am Futterhaus, Blechdächer in der Nachbarschaft abgedeckt, die Feuerwehr im Dauereinsatz, gesperrte Strassen, entwurzelte Bäume und selbst die LBB (Seilbahn) stellte ihren Liftbetrieb ein.

Doch was ist wohl los am Landeplatz war die nächste Frage und es können keine gute Nachrichten sein denn die Stärke des Windes ließ nichts gute erahnen. Schließlich wurde das ganze Ausmaß der Zerstörung sichtbar. Das Terrassendach zur Hälfte abgedeckt, Teile des Trapezblechdaches abgedeckt und das Plexiglas im hohen Bogen zum Hang hin geschleudert. Die tragenden Teile aufgehoben und verkanteten sich dabei, die Ausschankhütte wurde gänzlich umgeworfen (siehe Bild) und selbst der Flughafen Windsack fand sich in Höhe des Franzosen Kreuzes also 400 Meter weiter östlich entfernt in einem Zaun wieder.

Der dabei entstandene Schaden ist beträchtlich, bereits am gleichen Tag wurde mit den ersten Aufräumarbeiten begonnen zogen sich schlussendlich doch über einen längeren Zeitraum hinweg. Ein Dank ergeht hier an Walter Salcher und Thomas Achorner für die tatkräftige Unterstützung. Übrigens Sturm „Emma“ welcher am Wochenende 01 und 02 März angekündigt wurde, hatte in Osttirol keine größeren Auswirkungen gehabt.

Wetterkapriolen am Tauernkamm: In Lienz lacht die Sonne, am Felbertauern schneit es. Wind heftiger Schneefall glatte Fahrbahn und Minusgrade am Südportal des Felbertauern Tunnels in Matrei. Am Tauernhauptkamm klettert die Schneehöhe rapide nach oben. Blauer Himmel und Sonnenschein sowie Plusgrade in Lienz und im Oberland. Die Schipisten für das Damen Weltcup Rennen am 28 und 29. Dezember rinnen am Hochstein talwärts. Das Wetter spielt kurz vor Weihnachten in Osttirol total "verrückt"

Dass war zu lesen in einer renommierten Tageszeitung und tatsächlich ein Winter wie im Bilderbuch erst Mitte Jänner kam ein wenig Schlechtwetter in's Land, mit Schnee in den Höhen und viel Regen im Tal. Milde Temperaturen im Jänner (Westwetterlage) und kein Schnee weit und breit in Sicht. Auch im Monat Feber weiterhin kein Schnee in Sicht und ganz im Gegenteil Frühsommerliche Temperaturen bis zu 20 Grad. Im Monat März dann erstmalig ein wechselhaftes Wetter aber Schnee in Tallagen und bis einer Höhe von 1400 NN ist jedoch nach wie vor Mangelware bzw. nicht in Sicht. Somit gibt es wieder eine Winter zu vermerken, der eigentlich gar keiner war.



13. SICHERHEITS MITTEILUNGEN:

An einem **OZONE Magnum** brach bei einer starken Steilspirale mit hoher Last der Metallring am Tragegurt zwischen der B- und C- Ebene. Der Schirm geriet daraufhin außer Kontrolle, der Pilot löste den Rettungsschirm aus.

Bei Bremsgriffen des Typs **PARATECH «Evolution»**, die nach dem 1. Mai 2007 ausgeliefert wurden, gibt es einen Produktionsfehler des Wirbels: Die beiden Bohrungen sind bei diesem Wirbel schlecht ausgerundet und entgratet.

Da die Leinenschlösser bei **Gradient-Gleitschirmen** nicht mittels Gewindekleber oder sonstiger Maßnahmen gesichert sind, ist eine Lockerung der Mutter und ein Öffnen der Verschraubung im Laufe der Gebrauchsdauer nicht auszuschließen.

Lufttuchtigkeitsanweisung: Gleitschirm **Nova Ra M** DHV GS-01-1571-06 Bei einem Nachttest eines RA M durch den DHV am 16. Juni 2007 hat sich abweichendes Flugverhalten im Vergleich zum DHV-geprüften Muster ergeben. Grund ist eine fehlerhafte Trimmung aufgrund falscher Leinenlängen.



14. TIPPS UND TRICKS:

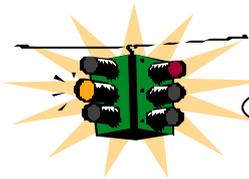
Fliegen mit Elektroantrieb – ein Zukunftstraum oder schon Wirklichkeit ?

Seit der Entwicklung des Nagel-Motors für Hängegleiter und darauffolgend des Rucksackmotors für Paragleiter kämpfen wir in erster Linie mit dem Problem Lärmentwicklung, das unseren schönen Sport angreifbar und für viele unsympathisch macht. Kein Wunder also, dass die Techniker schon seit Jahren vom Einsatz des Elektromotors als Antriebsquelle träumen. Er ist nicht nur geräuscharm, hat ein kleines Bauvolumen und ein hohes Drehmoment in allen Drehzahlbereichen, er hat vor allem einen deutlich besseren Wirkungsgrad als jeder Verbrennungsmotor. Die bisher scheinbar unüberwindliche Hürde im mobilen Einsatz war das Mitführen von gespeicherter Elektro-Energie. Fast ein Jahrhundert lang war man für den netzungebundenen Betrieb von Elektromotoren an „bleischwere“ Akkumulatoren gebunden, aus denen ein sehr begrenztes Leistungspotential herauszuholen war. Da war die Entwicklung der Nickel-Cadmium- und Nickel-Metallhydrid-Zellen in den letzten Jahrzehnten schon ein beachtlicher Fortschritt, wenngleich auch hier die verwendeten Metalle und Elektrolyte keine weltbewegende Gewichtseinsparung brachten.

Erst ein bedeutender Wirtschaftsfaktor unserer Zeit, die Einführung des Mobiltelefons, bewirkte den entscheidenden Durchbruch: die nicht zu sättigende Nachfrage nach immer längeren Betriebszeiten der Handys brachte den großen Schub in der Forschung und damit die Erfindung der Lithium-Ionen- - und als Steigerung - der Lithium-Polymer-Zellen. Was ist nun das Revolutionäre an diesen neuen Akkumulatoren? Nun, neben einer fast vielfachen Speicherkapazität ist es das für uns Flieger so entscheidende geringe Gewicht! Lithium ist das leichteste Metall der Erde und „besichert“ uns Zellenspannungen von 3,7 Volt, die die alten Akkus der „Nickelfamilie“ mit ihren bescheidenen 1,2 V ins Museum verbannt. Der Wermutstropfen an diesen neuen Wunderzellen ist allerdings, dass eine derartige Energiedichte einen sorgsamsten Umgang erfordert, können doch beschädigte Batterien (Absturz) zu einem wahren Feuerwerk führen!

Als ideale Ergänzung zu dieser neuen Technologie kommt uns die Einführung der neuen „Brushless“-Elektromotoren gerade recht. Moderne Elektronik ermöglicht es, die zum Einsatz kommenden Gleichstrom-Motoren mit Drehstrom zu speisen (daher 3 Zuleitungen) und so rotierende Magnetfelder zu generieren, die das bis dahin notwendige Umpolen des Gleichstroms über Bürsten und Kollektoren erübrigt (daher „bürstenlos“ = brushless). Auf diese Weise konnte der Wirkungsgrad von E-Motoren von bisher bescheidenen 50-60 % auf 90% (!) gesteigert werden. Die ersten Prototypen der Elektro-Rucksackmotoren, die nicht schwerer als die traditionellen Verbrennungsmotoren sind, erzielen bereits Flugzeiten von über einer halben Stunde, was zum Einstieg in eine Thermikzone genügen sollte. Allerdings - über den Preis herrscht noch vornehme Verschwiegenheit. Die Zukunft des Elektrofluges, das leise Fliegen nach ökologischen Leitlinien, ist in greifbare Nähe gerückt.

Gerhard Sellner



Betreff: Lienzer Bergbahnen.

Lienzer Bergbahnen weiterhin im Blickfeld: **Ingo Karl Obmann ist der Bundessprecher der Seilbahnwirtschaft in Österreich und Chef der Fachgruppe der Seilbahnen: Ingo spricht dazu:**

Die Seilbahnen investieren 60 % ihres Umsatzes das sind 335 Millionen Euro soviel Geld wie nie zuvor. In Tirol gibt es keine Branche, die auf so geringer Fläche in so hohen Maße für den Wohlstand des Landes und seiner Bevölkerung Sorge trägt.

Der Obmann weiter „wir wollen keine öffentlichen Subventionen. Wir können aber auch keine karitative Organisation sein. Wir wollen und müssen vielmehr unsere Kosten decken, um Insolvenzen etc. zu vermeiden.“

Wahrscheinlich hat Ingo Karl noch nichts von der Subventions und Querfinanzierungspolitik der Lienzer Bergbahnen durch die Stadtgemeinde Lienz und dem nun neu gegründeten gesamt „Tourismusverband Osttirol“ gehört. Wenn ja dann ist das wieder einmal eine reine Ankündigungspolitik gewesen - wenn Nein – dann sollte Ingo vorweg mal besser recherchieren.

Persönliches Leistungsprofil für Schifahrer:

Mit dieser Schlagzeile werben seit geraumer Zeit die beiden nun zusammen kooperierenden Schigebiete Lienz und Defreggen um Kunden. Denn die Nummer des Schipasses ist der Schlüssel zur persönlichen Leistungskurve des Tages so gesehen in einer Presseaussendung der LBB. Übrigens dass ein Liftbenützer mit einer in Skigebiet Defreggen gekauften Karte in Lienz bzw. auch umgekehrt nicht benutzen darf,, ist eine Ironie am Rande.

Das damit auch Missbrauch betrieben werden kann liegt klar auf der Hand, wird aber nicht weiter hervor gehoben. Denn mit dem Erwerb des Skipasses z.B. Wintersaisonkatze etc. wird auch der Name sichtbar und somit kann ein jeder ein Profil über die jeweilige Person erstellen. Das heißt wo wurde gefahren, wie oft und vor allem wann wurde die Karte benutzt, diese Daten mit anderen vernetzen bzw. auch weiter zu geben ist nicht ausgeschlossen bzw. wird zwar entschieden verneint und ist somit ein weiterer Eingriff in die Privatsphäre bzw. dem Datenschutz.

Wie zum Beispiel ein Fall aus der Praxis zeigt – eine Person "X" ist im Krankenstand oder Arbeitslos etc. der Arbeitgeber oder auch andere Institutionen wie Krankenkassen, Polizei, Staatssicherheit etc. bedienen sich nun der EDV und vergleichen ganz einfach die Daten und schon werden sie fündig. Dass an den Einstiegsstellen die Bilder mit dem Skipass verglichen werden ist ja schon seit einigen Jahren Gang und Gebe und die Videoüberwachung schreitet nicht nur in den Städten und Bahnhöfen und anderer Plätze von Jahr zu Jahr unweigerlich voran, sondern auch auf den Skipisten.

Inwieweit die erfassten Daten auch anderweitig verarbeitet (missbraucht) werden entzieht sich meiner Kenntnis, jedoch steuern wir auf eine mehr oder minder totale Überwachung im Lande zu und das unter dem nicht mehr zum nachvollziehenden Motto „Kampf gegen den Terror“

Lienzer Bergbahnen: Die unendliche Geschichte der LBB geht weiter, dass gerade die Causa LBB der Stadtgemeinde Lienz und auch dem neuen Tourismusverband Osttirol wird auch weiterhin viel Kopfzerbrechen und vor allem aber ein riesiges Loch in das Budget reißen, ist und bleibt eine Tatsache.

Mit der von oben (Landesregierung) verordneten Zwangsfusionierung (Verordnung = Diktat) werden nun erneut wieder auch die Lienzer Bergbahnen zum Thema, denn das Unternehmen LBB welches Unsummen von Geldern verschlingt wird nun Spielball im Gesamtverband "Osttiroler Tourismusverband". Denn ein Seilbahner wie Schulz oder andere kritische Personen (Mitglieder) werden dieser Verschwendungspolitik wie sie hier in Lienz in der Vergangenheit getätigt wurde, wohl den „garaus“ machen.

Doch die Verantwortlichen haben auf Grund dieser Befürchtung schon vorgebaut, damit es erst gar nicht zu so einem Szenario wie o.a. geführt kommen kann. Dazu haben die "Macher" bei der Ordentlichen Sitzung des noch alten „Tourismusverbandes Lienzer Talboden“ vom 13. Dezember 2007 dazu einfach einen eigenen "Pseudoverein" genannt „Freunde der Lienzer Bergbahnen“ gegründet und lagern somit die Bergbahn innerhalb des zukünftigen entstehenden „Tourismusverbandes Osttirol“ ganz einfach aus - so leicht geht das. Der neue Tourismusverband ist noch nicht einmal aus der Taufe gehoben - schon werden neue dubiose Konstellationen erstellt, um sich so den Zugriff der restlichen des im Monat Feber erst zu gründenden Gesamt Osttiroler Tourismusverbandes und deren Mitglieder gänzlich zu entziehen können.

Es werden Beitrittserklärungen direkt vor Ort (Sitzungssaal) ausgegeben für einen Verein, der zu diesem Zeitpunkt nicht einmal Statuten hatte. Weitere Informationen dazu gibt es nicht und so nicken alle anwesenden Mitglieder fleißig ein und damit geht es gleich zum nächsten Tagesordnungspunkt. Interessantes Detail am Rande – zahlen müssen in Zukunft alle die weiteren Geldflüsse zu den Bergbahnen aber entscheiden darüber bleibt dem Club der Freunde der „Lienzer Bergbahnen“ vorbehalten. Für wahr eine Politik die seinesgleichen nicht so schnell irgendwo zu finden sein wird.

Der Wechsel im Vorstand der LBB vom Oktober letzten Jahres ist sicher ein erster kleiner Ansatz einer Verbesserung und ist daher auch zu begrüßen. Ich bin sogar der Meinung, dass dies selbst betriebsintern schon zu einer sichtbaren Verbesserung geführt hat.

Freunderlwirtschaft und andere Bevorteilungen, bedingt durch parteipolitische Liaisonen bzw. Einflussnahmen haben vorerst mehr oder minder mal ein Ende gefunden - bleibt nur zu hoffen, dass ein neuer Besen wirklich besser kehrt und das dieser Spruch auch hoffentlich stimmen mag - warten wir's ab und schauen wir was die Zukunft so bringen wird.

So war zu erfahren, dass am Sonntag 26. Jänner, die Lifte den ganzen Tag geschlossen blieben (bedingt durch einen orkanartigen Sturm). Tags darauf gab es in einer Pressekonferenz folgendes zu hören.

Hier spricht der kaufmännische Leiter von einer Schadenssumme alleine bei den Betriebskosten von € 10.000.- und einem Ausfall beim Ticketverkauf von ca. 20 bis 25.000.- Euro pro Tag - das wären ca. 600 Tageskarten bei angenommenen ca. € 30.- pro Tageskarte.

Wenn man dazu die Frequenzen auf den Liften und Skipisten am Hochstein und Zettlersfeld Skigebiet speziell Ende Jänner ansieht, meint man, eher verlassen auf weiter Flur unterwegs zu sein. Woher diese Zahlen stammen - muß sicher noch hinterfragt werden. Dass dann bereits wieder 2 Wochen vor Ostern das Skigebiet Hochstein seinen Liftbetrieb komplett einstellt und das obwohl Ostern heuer gleich mal 4 Wochen früher liegt (erst 2160) und zugleich erstmalig am Karsamstag tatsächlich eine geschlossene (wenn auch nur für Stunden) Schneedecke im Talboden vorzufinden war zeigt - wie flexibel und wirtschaftlich denkend die Verantwortlichen der LBB tatsächlich sind.

Das Titelbild dieser Ausgabe ist eine Hommage an den Film die „Piefke Saga“ wo bereits vor über 20 Jahren gerade dieses Szenario prophezeit wurde. Braune Hänge und Berge wo auf künstlich von Schneekanonen geschaffenen weissen Streifen – dann die Schifahrer in's Tal abfahren. Das Bild auf der Umschlagseite gibt hier unverblümt die tatsächlichen Winterimpressionen im Bereich der Stadt Lienz wieder. Die Aufnahme dazu wurde am Montag den 10. März 2008 getätigt.

Traurig aber wahr - doch in Lienz bereits seit vielen Jahren tatsächlich Realität – nur unsere Verantwortlichen in Politik und Tourismus verschließen davor noch immer ihre Augen und investieren immense Summen an Steuergelder und Zwangsbeiträgen unaufhörlich munter weiter, in einen Wirtschaftszweig welcher in Lienz zumindest in ein Fiasko führen wird – wie lange geht solch eine Politik noch gut ist hier die Frage. Schade dass die Verantwortlichen dieser verfehlten Politik nicht zur Haftung heran gezogen werden können. So ziehen einige wenige halt ihre Vorteile daraus, denn es muss bzw. soll ja schließlich auch ein paar Gewinner solch einer Tourismuspolitik geben. Wer diese wohl sein werden kann sich eine jeder selbst ausmalen...

Du weißt ja ... fly now – work later

no love, no work, no money, no future

but time to fly!



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



www.girstmair.net 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!

Du weißt ja ...
"Starten musst du nicht - Landen aber schon."

wie immer ein "Gut Land" wünscht dir
 Bruno

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

"Flash News" -> Informationen zum Lesen, weiter geben und Sammeln.

Hast du noch Zeit übrig, dann besuche diese Internetseite: www.tauernwind.at



Was wäre wohl die Fliegerwelt ohne das „Szenen Blatt“

„Flash News“

Ein neuer Schirm zum halben Preis für alle nationalen Meister sowie für die Sieger beim deutschen XCCup 2007 und XCCup 2008 !

Airwave gehört zu den erfolgreichsten Firmen im Wettkampfsport und wir glauben, dass es nicht fair ist, wenn Hersteller nur wenige "Top"-Piloten im Wettbewerb unterstützen und sponsern. Deshalb hat sich Airwave zur Feier des neu erreichten Weltmeistertitels entschlossen – neben einem professionellen Wettbewerbs-Team - auch Erfolge von anderen Piloten zu honorieren und diese im Wettbewerbssport zu unterstützen, und zwar weltweit!

Airwave bietet jedem Paragleiterpiloten – männlich oder weiblich - welcher nationaler Meister im Jahr 2007 geworden ist sowie den Gewinnern der Gleitschirm Geräteklassen des XCCup 2007 und 2008 , einen neuen Airwave Schirm zum halben Preis an! Das heißt, ein neuer Airwave Schirm für nur 50% des Verkaufspreises! Um das Angebot einlösen zu können, muss der Wettbewerbserfolg von offizieller Seite schriftlich bestätigt werden.

Bei Fragen wendet Euch bitte an: markus@airwave-gliders.com

**Der verlorenste Tag im Leben ist wohl jener,
 an dem du nicht geflogen bist.**

P.S.: Weitere brisante Beiträge können wegen Platzmangels in dieser Ausgabe nicht mehr veröffentlicht werden. Denn 24 Seiten an Information sind so denke ich, mehr als ausreichend. Bei nämlich 28 Seiten und der Formatgröße in DIN A 5 gibt es bei vielen Lesern bereits Probleme. Aus diesem Grund ist ein warten auf die Juni Ausgabe der Flash News angesagt, es lohnt sich allemal - denn nur hier erfährst du nämlich die ganze Wahrheit.