

"Flash News"

...die ganze Wahrheit!

Nr. 129

1

Ausgabe 1
März 2010

FLIEGER_ÄRZTE:

Dr. Lahoda (Thumersbach) Tel. 06542 -70 348

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

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: 30. Juni 10

Anzeigenschluss 15. Juni 2010

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.	EIN GRUFTI IN TIROL
1.	UNFÄLLE & STÖRUNGEN	9.	WORÜBER MAN SPRICHT
2.	PARAGLEITERPILOT UNTER TERRORVERDACHT	10.	KLATSCH UND TRATSCH AM LANDEPLATZ
3.	ALLTAG IM LIENZER KRANKENHAUS	11.	TERMINE UND EREIGNISSE
4.	JUSTITZ - IRRTUM	12.	EINFACH ZUM NACHDENKEN
5.	CHRISTIAN WOLKE - JOSEF HOFMANN	13.	SICHERHEITS MITTEILUNGEN
6.	SPEEDGLIDING ACTION PUR	14.	TIPPS UND TRICKS
7.	DHV - BERICHTERSTATTUNG / LIZENZEN VERSCHENKT	15.	ENDE GUT ALLES GUT

TONBAND DIENST: 0900 - 91 15 66 06

GPS LANDEPLATZ: N 46, 83 746 O 12, 78 493

METEO EXPERTS LIENZ: Ø 4852 - 62 511

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

PERSÖNLICHER AUSKUNFTSDIENST:

0900 - 970 940

WETTER HOTLINE: 0900 - 511 599

AUSTRO CONTROL: 01 - 17 03 - 0



00. IN EIGENER SACHE:

Strafmaß 18.500.- Euro für einen scheinbar illegalen Mot. Paragleiterflug

Es nicht etwa einem Schreibfehler zuzuschreiben, eine Verwaltungsstrafe in Höhe von 18.500.- Euro, sondern traurige Realität. Die Zustellung erfolgte darüber hinaus am 23. Dezember letzten Jahres, vermutlich gedacht als ein kleines Weihnachtsgeschenk der Bezirkshauptmannschaft. Der Hintergrund liegt wohl darin, dass beim Verstreichen der 14tägigen Frist (leicht passiert, speziell über die Feiertage), das Inkasso unwiderruflich wird.

Der betroffene Pilot - es gilt die Unschuldsvermutung - fiel aus allen Wolken, als dieser Strafbescheid ins Haus flatterte. Er war doch ein wenig verblüfft über die haltlosen Anschuldigungen und über das so hohe Strafmaß bei solch einem Vergehen, das sich nur auf Annahmen und Indizien berief und worüber überhaupt keine Beweise vorlagen.

Gegen diesen Bescheid musste innerhalb von 14 Tagen berufen werden, ansonsten würde dieser vollstreckt werden.

Wie in Erfahrung zu bringen war, liegt bei solch einer Übertretung der Strafrahmen normalerweise zwischen einer erstmaligen Abmahnung und einer maximalen Höhe von 150,- bis 300,- € Strafgeld; angesetzt nach Einkommen ist der so übliche Rahmen, der mir dazu bekannt ist.

Was hatte sich zugetragen? Ein Paragleiterpilot unternahm laut Polizeiangaben einen Flug mit einem Mot. Paragleiter, der einmal - laut Bescheid - keine Zulassung, ebenso keine Fluglizenz und zudem keine Außenabflug- und Außenlandegenehmigung hatte. Darüber hinaus gab es noch einen Verstoß gegen das Pyrotechnik-Gesetz wegen der Verwendung von Rauchpatronen, bzw. Feuerwerkskörpern während des Fluges.

Da die Angelegenheit noch läuft, kann ich erst nach Abschluss des Verfahrens weiter darüber berichten, ich bitte um Verständnis. Der Ausgang dieses Verfahrens könnte auch für viele unserer Piloten von Interesse sein, denn alleine vom Hinsehen und ohne konkrete Beweise kann noch lange kein Strafbescheid ausgestellt werden, das müssten auch Mitarbeiter der BH wissen.

Es bleibt die Sensationsmeldung im Jahr 2010:

Herstellerinformation - Erprobung von Luftsportgeräten in Deutschland. Für die Erprobung ist, wie bisher, der Hersteller alleine verantwortlich. Die bisherige Regelung der Erprobung mit Zustimmung der Prüfstelle nach der LTF NFL II 35/03 wurden nicht in die neue LTF NFL II 91/09 übernommen.

Die DHV-Technik als LBA-anerkannte Prüfstelle führt dementsprechend keine Regelungen für die Erprobung fort. In Zukunft wird die DHV-Technik weder Werkerprobungsausweise noch Breitenerprobungsausweise für die Piloten oder Breitenerprobungsfreigaben für die Geräte ausstellen.

Das deutsche Luftfahrtbundesamt hat dem DHV folgende Stellungnahme zur Erprobung von Luftsportgeräten übermittelt.

„Inbetriebnahme von musterprüfpflichtigen Luftsportgeräten, die im Betreff genannte Thematik wurde in unserem Hause auf Grund von Anfragen aus der Gleitsegelszene eingehend betrachtet und wir möchten Ihnen unsere Sichtweise zur Kenntnis geben:

Gemäß § 3, Abs. 3 der LuftBO ist ein Betrieb von z.B. Gleitsegeln nur nach abgeschlossener Musterprüfung zulässig. Für die Nachweisführung in Vorbereitung der Musterprüfung gemäß 1.1.10 der LTF ist allerdings fliegerische Erprobung beim Hersteller nötig. In diesem Zusammenhang ist es aus unserer Sicht notwendig, dass sich der Hersteller qualifizierter Piloten bedient, und dass für die fliegerische Erprobung zwischen dem Hersteller und dem Piloten haftungs- und versicherungstechnische Vereinbarungen geschlossen wurden.

Vor Antragstellung der Musterprüfung ist der Hersteller für eine Inbetriebnahme z.B. eines Gleitsegels im Rahmen der Nachweisführung zur Vorbereitung der Musterprüfung verantwortlich. Wenn der Hersteller einen Antrag auf Musterprüfung bei einer anerkannten Prüfstelle gestellt hat, ist auch die Prüfstelle in der Lage, im Rahmen der Musterprüfung Piloten der Prüfstelle mit der Inbetriebnahme der Geräte zu beauftragen.

Wir möchten noch darauf hinweisen, dass Lufttüchtigkeitsforderungen (LTF) die technischen Anforderungen an ein Luftfahrtgerät festlegen sollen. Die Regelung von betrieblichen Verfahren ist in den LTF fehl am Platze. Daher wurde eine Klarstellung in den LTF notwendig, welche wir nach wie vor als geboten ansehen.

Mit freundlichem Gruß im Auftrag
Heinz-Gerd Brunßen-Gerdes
Referat T 4 Luftfahrt-Bundesamt

Selbstverständlich führen wir gerne für Eure in der Erprobung befindlichen Geräte weiter Belastungstests, Leinenknickversuche oder Testflüge mit Videodokumentation durch, falls Ihr dies zu Eurer eigenen Absicherung wünscht.

Wettbewerbssport: Zu Eurer Information hier noch der Auszug aus einem Informationsschreiben des DHV-Sportreferat für die Wettbewerbspiloten:

Die Wettbewerbsordnung 2010 wurde jetzt veröffentlicht.

http://www.dhv.de/typo/fileadmin/userupload/aktuell_zu_halten/service/downloads/sport/wettbewerbsordnung.pdf

Die technischen Voraussetzungen für Gleitschirme findet Ihr dort im Kapitel III, Deutsche Meisterschaft im Gleitschirmfliegen, und dort im Abschnitt 3. Außerdem steht die Haftungs- und Teilnehmererklärung für DHV Wettkämpfe, die ab sofort benutzt wird, zum Download bereit.

http://www.dhv.de/typo/fileadmin/userupload/aktuell_zu_halten/service/downloads/sport/teilnehmererklaerung.pdf

Grundsätzlich neu in dieser Erklärung ist der Teil im Abschnitt 2. Risikobereitschaft, der sich auf Piloten bezieht, die einen nicht mustergeprüften Schirm im Wettkampf fliegen. Die alte Breitenerprobung gibt es nicht mehr, jedoch können Gleitschirme in Deutschland unter bestimmten Voraussetzungen erprobt werden. Dem trägt diese Pilotenerklärung Rechnung.

Hannes Weininger,
Referatsleiter DHV-Technik
Tel: 00498022967543
Mobil: 00491718813495

Fazit: Ich hoffe, dass bei uns die ZLLV 2009 zumindest noch im Jahr 2010 bald Inkraft tritt, um diesen vernünftigen und der heutigen Zeit entsprechenden Zustand, der jetzt in Deutschland gegeben ist, auch bei uns Wirklichkeit werden zu lassen. Wie ja bekannt sein dürfte, sind bei den motorlosen Hänge- und Paragleitern gemäß ZLLV 2009 keinerlei behördliche Tätigkeiten mehr notwendig - analog wie jetzt in Deutschland schon gegeben.

ZLLV 2009 lässt noch immer auf sich warten.

Es ist schon soweit, dass ich diesen Bericht gar nicht mehr unter „Aktuell“ bringe, denn zu lange wird hier Ankündigungspolitik betrieben. Die ZLLV 2009 lässt nun auch im schon angelaufenen Jahr 2010 weiter auf sich warten. Es ist - wie schon bekannt - die berühmte Ankündigungspolitik ohne dass etwas dabei herauskommt. Warum solch eine Hinhaltenaktik angewandt wird, ist ja eigentlich hinlänglich bekannt. Es liegt zum einen in unserer Mentalität und zum zweiten in der Inkompetenz und der fehlenden Entscheidungsfreudigkeit der verantwortlichen Personen. Darüber hinaus kann festgestellt werden - wenn man so die Sitzungstermine dazu anschaut, kommt man zum Schluss - im Parlament wird auch nicht unbedingt gerade fest gearbeitet. Was im Klartext heißen wird – zu Saisonbeginn 2010 wird es daher auch noch keine „ZLLV Neu“ geben.

„Der größte Feind guter Vorsätze war noch immer die Real-Politik.“

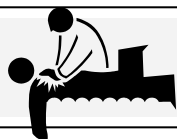
Bis zum Redaktionsschluss war noch immer kein genauer Termin zu erfahren, doch sollte nun nach der EU – Notification das endgültige „Ja“ folgen. Der Szene ist das ganze Debakel (ZLLV 2009) so oder mehr oder minder egal, denn die meisten tun ohnedies was sie wollen. Offen bleibt nach wie vor die Frage, ob die so genannten Experten im Ministerium nach einer so langen Arbeitszeit die ZLLV auch rechtlich auf einwandfreie Füße gestellt haben. Denn es wird mit Sicherheit nach dem Inkrafttreten, bzw. nach der Veröffentlichung alles sehr wohl auf die Waagschale gelegt. Dabei sind auch rechtliche Schritte nicht ausgeschlossen – also warten wir es ab!

BUNDESGESETZBLATT FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 2010 Ausgegeben am 10. März 2010 Teil II
80. Verordnung: Luftverkehrsregeln 2010 – LVR 2010

80. Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie sowie des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport über die Regelung des Luftverkehrs 2010 (Luftverkehrsregeln 2010 – LVR 2010) Auf Grund des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl. Nr. 253/1957, zuletzt geändert durch die Bundesgesetze BGBl. I Nr. 83/2008 und BGBl. I Nr. 3/2009, insbesondere der § 3 Abs. 2, § 4, § 5 Abs. 1 und 3, § 7 Abs. 3 und 4, § 8 Abs. 2, § 21 Abs. 1, der §§ 119 bis 121, der §§ 124 und 125, § 131 und § 145a Abs. 3 wird - hinsichtlich der §§ 67, 68, 70, 71 und § 74 Abs. 3 sowie der Anhänge G und H der Verordnung vom Bundesminister für Landesverteidigung und Sport im Einvernehmen mit der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie sowie - hinsichtlich der übrigen Bestimmungen der Verordnung von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung und Sport verordnet:

Achtung: Die neue LVR trat am 10. März 2010 in Kraft. Die gesamte Verordnung wird auf Wunsch auch zugesandt, sende mir dazu einfach eine E – Mail und das ist es auch schon.



01. UNFÄLLE & STÖRUNGEN:

Ramsau: Am 26. November startete ein 70jähriger einheimischer Paragleiterpilot vom Startplatz am Dachstein aus zu einem Flug. Der Pilot kam in der Startphase zu Sturz und verletzte sich dabei unbestimmten Grades. Der Verunfallte wurde nach der Erstversorgung in das DKH – Schladming geflogen. Bei dieser Unfallmeldung handelt es sich um einen Nachtrag aus dem letzten Quartal 2009.

Mayrhofen: Am 13. Jänner startete ein 32jähriger Paragleiterpilot aus der Steiermark mit einem Tandem-Paragleiter vom Startplatz Penken aus mit einer 25jährigen Passagierin aus Irland zu einem Flug. Kurz nach dem Start verlor der Pilot stark an Höhe und stürzte in der Folge mit seinem Fluggerät in die Baumkronen eines Waldes. Die alarmierte Bergrettung Mayrhofen wurde mit Hilfe des Hubschraubers "ALPIN 5" zur Unfallstelle geflogen, wo sie unter schwierigen Bedingungen die beiden Bruchpiloten unverletzt bei völliger Dunkelheit aus 25 Metern Höhe abseilen konnten.

Die Bergung des Gleitschirms gestaltete ebenfalls sehr schwierig, da sich die Schirmkappe in drei Baumgipfeln verfangen hatte.

Was bedeutet schon Geld?
Ein Mensch ist dann erfolgreich, wenn er zwischen Aufstehen und Schlafengehen
das tut, was ihm gefällt.

(Bob Dylan).

Götzens: Ende Jänner sind zwei Kadersoldaten aus NÖ bei einer Fallschirmsprungübung in Tirol unfreiwillig in den Bäumen gelandet. Grund dafür waren Windböen. Einer der Soldaten musste von einem Großaufgebot der Feuerwehr aus seiner misslichen Lage befreit werden.

Der unglückliche Vorfall ereignete sich während einer Fallschirmspringerausbildung im gebirgigen Gelände in Tirol. Die beiden jungen Kadersoldaten aus Wiener Neustadt wurden bei Übungssprüngen von einer Windböe erfasst und landeten mit ihren Fallschirmen in den Bäumen, blieben dabei aber unverletzt. Einer der beiden Soldaten konnte sich selbstständig befreien. Sein Kamerad musste hingegen von zwölf Feuerwehrleuten gerettet werden.

Nikolsdorf: Am 2. März sprang ein 28jähriger burgenländischer Fallschirmspringer im Rahmen einer Bundesheer-Übung (Jagdkommando Grundkurs) aus einer „Pilatus Porter“ ab. Dabei öffnete sich weder der Haupt- noch der Reserveschirm. Der Pilot erlitt beim Aufprall in der Nähe des Nikolsdorfer Flugplatzes tödliche Verletzungen.

Salzburg – Aigen: Am 03. März startete ein 67jähriger Paragleiterpilot vom Gaisberggipfel aus zu einem Flug. Beim Landeanflug neben dem Schloß in Salzburg – Aigen blieb der Pilot aus bisher unerklärlichen Gründen in einem Baum hängen. Anschließend türzte er aus mehreren Metern Höhe zu Boden; beim Aufprall erlitt er schwere Verletzungen. Das Rote Kreuz brachte den Schwerverletzten nach der Erstversorgung in das Salzburger Unfall Krankenhaus.

Saisonstart 2010

Es ist eine Wohltat, dass unter der Rubrik „Unfälle“ in den Wintermonaten die Zeilen fast leer bleiben. Nicht erfasst werden natürlich die Unfälle, die unsere Piloten in südlichen Gefilden, also im Ausland ereilen. Und mit Saisonbeginn wird sich das alles wieder drastisch ändern, so oder so.

Gerade vor Saisonbeginn sollten diese Zeilen, mit freundlicher Genehmigung von Martin Pousek, Checkbetrieb und Campingplatzbetreiber in Spital am Pyhrn, aufmerksam gelesen werden. Was auch immer die ZLLV 2009 an Veränderungen mit sich bringen wird, die gesetzlichen Bestimmungen sind allemal so oder so einzuhalten. Es ist nun mal eine Tatsache, dass nicht unbedingt immer gesetzliche Regelungen und Bestimmungen herhalten müssen, um alles in richtige Bahnen zu leiten - es ist unter anderem auch die Eigenverantwortung, das eigene Tun, das hilft, Unfälle schon im Vorfeld auszumerzen.

Die Unfallzahlen in der Wintersaison erreichten neue Höhen – sind es in erster Linie die Schifahrer, Snowboarder und Tourengänger, die zur Risikogruppe Nummer Eins zählen – so sind es mit Beginn der Sommersaison unangefochten die Motorradfahrer, gefolgt von den Bergsteigern und unseren Flugsportlern. Letztere gelangen immer wieder durch die Aktualität und Popularität des Flugsportes auf die Titelseiten diverser Zeitungen. Es liegt also an jedem einzelnen von uns, diesem Trend entgegen zu wirken. Bleibt zu hoffen, dass die heurige Flugsaison 2010 sich auszeichnet durch viele leere Zeilen unter der Rubrik „Unfälle“.

Hier ergeht ein dickes Lob an Martin Pousek für die transparente Firmenpolitik zum Wohle und Sicherheit der Piloten. Diese Politik soll ein Vorbild für viele andere Betriebe und Flugschulen im Lande sein.

Aktuelles

Da uns die Sicherheit im Flugsport das größte Anliegen ist, und jeder Unfall einer zuviel ist, ersuchen wir um Kenntnisnahme folgender Richtlinien für unser  **Flugsport service.at**

1) Keine Überprüfungen von Gleitschirmen, Hängegleitern, Rettungsgeräten und Gurtzeugen ohne gültige Zulassung. Unter diesen Seiten könnt ihr nachsehen, ob es für euer Luftfahrzeug, Gurtzeug oder Rettungsgerät, eine gültige Zulassung gibt. Auch ein KFZ darf man ohne gültige Zulassung nicht in Betrieb nehmen, oder? Wir akzeptieren diesbezüglich auch keinerlei Argumente oder Ausreden.

[DHV-Deutscher Fachverband für Gleitschirmfliegen u. Hängegleiten](#)
[European Para Academy](#)
[DULV-Deutsche Ultraleichtflugverband](#)

2) Keine Überprüfungen von Gleitschirmen, Hängegleitern, Rettungsgeräten und Gurtzeugen, die älter als 20 Jahre sind.

3) Keine Überprüfungen für private Tandemgleitschirme ohne Vorweisen einer gültigen Tandemversicherung (Kopie bitte beilegen) – bei Schulen und gewerblichen Tandemunternehmen sehen wir diese gesetzliche Vorschrift als Selbstverständlichkeit an!

4) Keine Arbeiten wie Trimmung, Reparaturen etc. an Gleitschirmen ohne gültige Zulassung.

5) Rettungsschirme, die älter als 10 Jahre sind, werden von uns nicht mehr neu gepackt. Dasselbe gilt für Gurtzeuge, die den Sicherheitskriterien nicht entsprechen (z.B. ohne Protektor)

6) Wir können nicht bei jeder Gleitschirm- und/oder Hängegleiter-Überprüfung kontrollieren, ob dieses Luftfahrzeug eine gültige Luftfahrthaftpflichtversicherung hat. Daher machen wir hiermit unsere Kunden darauf aufmerksam, dass diese Versicherung in Österreich eine Pflichtversicherung ist. Ohne Versicherungsschutz darf ein Luftfahrzeug nach dem Gesetz nicht in Betrieb genommen werden.

Wir sind kein Versicherungsunternehmen und wollen auch keine Versicherungen anbieten oder verkaufen, sondern wir kümmern uns ausschließlich um die technische Sicherheit von Hängegleitern, Gleitschirmen und Zubehör. Es sollte sich aber jeder verantwortungsbewusste Pilot überlegen, dass er straftätig wird, wenn er sein Luftfahrzeug ohne gültigen Versicherungsschutz in Betrieb nimmt.

Hast du noch Zeit übrig, dann besuche diese Internetseite:
http://www.airandmore.at/index.php?option=com_content&view=article&id=173&Itemid=142



02. PARAGLEITERPILOT UNTER TERRORVERDACHT ???

Paragleiterpilot aus Österreich unter „Terrorverdacht“ verhaftet.

Für Schlagzeilen sorgte der aus Feldkirch in Vorarlberg stammende Paragleiterpilot Peter Nachbauer in Indien. Er wurde Ende Jänner im indischen „Dwarka“ sechs Tage lang festgehalten. Was war geschehen? Der motorisierte Paragleiterpilot war auf seiner 1400 km langen Route von Goa aus in Richtung Norden unterwegs. Durchschnittlich legte der Pilot dabei 120 km zurück. Doch am 26. Jänner 2010 am „Tag der Republik“ waren die Behörden besonders sensibel, denn sie rechneten mit Terroranschlägen; zu gut ist der letzte Anschlag in Erinnerung.

Genau an diesem Tag, unter höchster Alarmbereitschaft, rechnete der Geheimdienst mit einer massiven Bedrohung auch aus der Luft - und zu genau diesem unpassendsten Zeitpunkt plante unglücklicherweise der Pilot mit seinem Mot. Paragleiter in der indischen Pilgerstadt Dwarka einzulanden. Der Pilot wurde unter Hausarrest gestellt (mutmaßlicher Terrorist) und durfte das Hotel sechs Tage lang nicht verlassen.

Dazu der Pilot wörtlich: „Eine Autorität hat mich aus reiner Willkür festgehalten“. Peter Nachbauer weiter: „Dort ticken die Uhren anders, man hat sich enorm vielen Instanzen unterzuordnen – denn die Behörden spielen dort nach eigenen Regeln.“

Wie weiter in Erfahrung zu bringen war, wurde der Pilot bereits 2004 in Goa (Indien) schon einmal von einem Hubschrauber zur Landung gezwungen.

Schlussendlich konnte der Pilot die Behörden von Dwarka doch von seiner Unschuld überzeugen und verließ mit einem Bus die Stadt. Dazu der passende indische Wahlspruch:

„Allein die Wahrheit wird siegen“

Dieser hatte im Falle des passionierten Extremsportlers Recht behalten. Dazu ein Kommentar von Markus Kühne von der Flugschule „Flight Connection Arlberg“:

„Peter Nachbauer ist für seinen Eigensinn bekannt. Er lässt sich auch bei seinen Flugrouten in Vorarlberg nicht viel sagen. Es kommt schon vor, dass er in der Giesinger Au startet.“

Anmerkung: Aus dem in Englisch geschriebenen Zeitungsartikel geht dazu folgendes hervor -

Dwarka police found that Peter Nazbet's paragliding license had expired in 2005

Interessant dabei, einmal der nicht korrekt wiedergegebene Name und auch die Tatsache, dass die Lizenz abgelaufen ist.

P.S.: Auch im Großraum Wien gab es in der Vergangenheit einen Mot. Paragleiterpiloten, welcher in der Einflugschneise des Airports Schwechat herumflog, weiterhin über dem Stadtgebiet von Wien seine Runden zog und auch schon vom Polizeihubschrauber gegroundet wurde. Eine sehr ungute Vorgangsweise, die dem Mot. HG + PG Flugsport mit Sicherheit nicht dienlich ist. Was in Indien geschieht ist eine andere Sache, aber in Österreich ist so ein Flugverhalten einfach unverantwortlich und fügt unserer mühsam legalisierten Mot. HG + PG - Szene immensen Schaden zu.



03. ALLTAG IM LIENZER KRANKENHAUS:

Hallo Bruno, dieses Mail wird jetzt lang, vielleicht nützt es jemand in Zukunft. Wollte Dir schon lang davon berichten – ist ja evt. auch wichtig für Dich in der Zukunft.

Geht mir inzwischen wirklich gut, wie schon geschrieben. Da ist meine Physiotherapeutin auch der Meinung. Ist nur alles etwas sehr langwierig, weil die 2. OP gemacht werden musste und die Schultergelenkskugel schon ziemlich aus der Pfanne hing... Die wurde fixiert, der Stift herausoperiert, und eine t-förmige Platte implantiert, und es sollte eigentlich alles klappen. Nächsten Mittwoch gehe ich zur Nachuntersuchung, hoffe, dass alles passt.

Ja, im KH Lienz haben sie leider ziemlich gepfuscht (untertrieben). Schlechter Tag auf der ganzen Linie.

Die haben mir ja sofort nach der Einlieferung gesagt, dass ich, wenn ich will, sofort wieder nach Hause gehen könnte (ohne irgendein Röntgen!!!!!!), dass ich sogar selbst nach Salzburg fahren könnte, wenn ich ein Auto mit Automatikschaltung hätte (noch auf der RK-Tragebahre). Dass der linke Arm gebrochen war, haben ihnen schon die RK-Leute gesagt, das wurde so als gegeben akzeptiert.

Am Landeplatz hat jeder, auch Du natürlich, darauf geachtet, dass ich mich nicht bewege, die RK-Leute ebenfalls.

Im KH Lienz hätte man mich sofort von der Tragebahre des RK aufstehen (und heimgehen) lassen. Habe es versucht, aber mir ist beim Aufsitzen schwarz vor den Augen geworden. Darum bin ich auch dort geblieben. Bin am Abend ohne Unterstützung zur Toilette gegangen, muss wohl noch im Schock gewesen sein, denn die Schmerzen beim Gehen waren erträglich. Die nächsten 7 Tage wäre das unmöglich gewesen. Möchte mir nicht vorstellen, dass ich dabei umgefallen wäre und mein Becken noch mehr verletzt hätte!

Sie haben mir dann am Mittwoch den Oberarm operiert (einen Stift eingesetzt, der ihrer Meinung nach nicht unbedingt notwendig war), dass auch die Gelenkskugel betroffen war, hat man mir weder gesagt, noch irgendetwas diesbezüglich getan (ich glaube, die haben es nicht gecheckt). Meine Info war: einfacher Oberarmbruch, in 2-3 Wochen komplett verheilt. Ich bekam ja auch keine Halterung für den linken Arm, der hing die nächsten Wochen einfach nur runter, und die Gelenkskugel kam immer mehr nach vorne.

**Wo gearbeitet wird da passieren Fehler –
doch im Lienzer Krankenhaus passieren auffallend viele Fehler.**

Der Überwahnsinn meines Erachtens aber war: die haben mich, trotz großer Schmerzen im Rücken/Beckenbereich (konnte ich nicht so genau unterscheiden am 1. Tag) NICHT GERÖNTGT!!!!
Erst auf meine Forderung hin, wurde mir am Freitag dann die Wirbelsäule geröntgt. Man sah etwas, anschließend noch CT. Kein Befund. Aber jeweils riesige Schmerzen beim Umbetten.

Am Samstag dann, wieder auf meine absolute Anforderung: Beckenröntgen. Wieder dieselben Wahnsinnschmerzen beim Umbetten, 2x. Nach ein paar Stunden: CT, wieder Wahnsinnschmerzen, die Leute beim Röntgen haben schon mit mir mitgelitten und nicht verstanden, dass ich schon wieder da bin, und dass das alles nicht bei 1 Röntgen geklärt wurde.

Nach ein paar Stunden erklärte mir ein Arzt, dass ich Einbrüche im rechten Beckenbereich hätte. Ob die Schmerzen im rechten Beckenbereich denn auch die Schlimmeren wären? (Hatte mich vorher niemand gefragt, und ich dachte ja, dass mein komplettes Becken geröntgt würde). Ich sagte nein, links hätte ich die schlimmeren Schmerzen.

(Quizfrage: Da stürzt jemand aus ein paar Metern ab, bricht sich den linken Arm, ist da eher die rechte oder die linke Beckenseite auch geschädigt...?)

Die hatten nur meine rechte Beckenhälfte geröntgt und CT-t, aber nicht das ganze Becken! Also nochmals dasselbe, umbetten, Röntgen, CT von der linken Seite, mit denselben Wahnsinnschmerzen. Es stellte sich heraus, dass ich links nicht nur Beckeneinbrüche hatte, sondern auch einen Einbruch in der Beckenschaukel.

Kommentar des Chefarztes einen Tag danach: da sind Sie wohl froh, dass Sie nicht sofort nach Hause gefahren sind!

Kein Kommentar von mir; zu einem qualifizierten war ich zu diesem Zeitpunkt noch nicht fähig, ich hätte ihn nur... beschimpfen können. Eigentlich undenkbar in unseren Breiten, aber es geschieht.

Was ich noch weniger verstehe: die im KH Lienz haben doch oft Kontakt mit Bergunfällen, Paragleitunfällen etc.

Wie können die jemanden, der einige Meter herunterfällt und über Rücken/Beckenschmerzen klagt (hoffte zuerst auch, dass es nur Prellungen wären, habe aber immer gesagt, dass ich große Schmerzen in diesen Bereichen habe), nicht röntgen??? Geschweige denn, denjenigen sofort – ohne irgendwelche Untersuchung - sofort gehen lassen (außer es wird einem schwarz vor den Augen und man bleibt, wie ich).

Im UKH Salzburg haben sie mir schon nach der Erstuntersuchung gesagt, dass es sehr wahrscheinlich ist, dass der implantierte Stift nach oben wandert. Und auch direkt durchblicken lassen, dass es Pfusch war.

Aber eine Krähe hackt der anderen ja kein Auge aus, darauf direkt angesprochen gibt es dann Ausreden wie: der Kollege hat es vielleicht anders gesehen..., es ist anders weitergegangen als vorhergesehen... Mit einem guten Anwalt und dem nötigen Geld dafür könnte man sicher was herauschlagen, aber nur damit. Ich habe sogar noch die CD vom KH Lienz, die gaben sie mir in Salzburg zurück, da kann sogar jemand wie Du und ich sehen, dass irgendwas nicht stimmt.

Will es jetzt nur mehr abhacken, aber ich bin froh, dass ich Dir diese Details auch mitgeteilt habe. Vielleicht trifft es noch eine/n anderen so blöd.

Bei mir ist es jedenfalls nur eckig gelaufen, was die Ärzte betrifft. Das Personal war ok. Mich haben sogar schon die Pfleger und die Personen, die mich wieder zum Röntgen gebracht haben, angesprochen, was denn da los sei.

Freue mich auf ein paar Tage in Lienz, inzwischen auch liebe Grüße an die Familie, vor allem Rosa. Angela



04. JUSTIZ IRRTUM :

Paragleiter und Fallschirmspringer (Justizirrtum)

Eine brisante Angelegenheit, deren Inhalt von Justizirrtum bis zur Dokumentenfälschung, Selbstmordversuch und zu guter Letzt auch noch um die Vize-Präsidentin des Landesgerichtes Feldkirch (Cornelia Ratz) handelt, die hier involviert ist. Und das bei einer vorläufig geschätzten Schadenssumme von weit mehr als 2 Millionen Euro. Dazu in einer Stellungnahme ein Pressesprecher vom Gericht (Dr. Reinhold Flatz) und ein Abteilungsleiter Gerichtsbeamter (Werner Burger). Und nun kommt die berechtigte Frage: Was hat das alles mit der Fliegerei zu tun. Richtig erkannt, im ersten Moment gesehen gar nichts, doch wenn man ein wenig hinter die Kulissen blickt, dann öffnen sich völlig neue Perspektiven und daher ist es auch wert und notwendig, den Lesern der „Flash News“ diese brisanten Informationen nicht vorzuenthalten.

Denn Dr. Reinhard Flatz ist nicht nur Richter am Landesgericht in Feldkirch, sondern auch Chefverhandler zwischen ÖaeC und dem Verkehrsministerium in Sachen ZLLV, darüber hinaus auch Landesverbandspräsident des ÖaeC für Vorarlberg und zuständig im Landesverband des ÖaeC Vorarlberg für Fallschirmspringer.

So ist Werner Burger als Mitarbeiter am Landesgericht Feldkirch, bzw. Bezirksgericht in Bludenz beschäftigt, und Werner ist in der Freizeit auch Paragleiter- und Tandempilot und auch Mot. PG – Flieger.

Dr. Flatz in einer Stellungnahme

Gerichts-Pressesprecher Reinhard Flatz räumt ein, dass die Suspendierung eines Mitarbeiters, der eine Urkunden-Manipulation am Bezirksgericht Bludenz aufgedeckt hat, "nicht angemessen" war. Auch der Justiz könnten Fehler passieren, so Flatz.

Weiter: Die Suspendierung sei inzwischen aufgehoben. Die Suspendierung des Bezirksgericht-Mitarbeiters Werner Burger hinterlasse eine schiefe Optik, sagt Flatz gegenüber Radio Vorarlberg. Sie sei keine angemessene Reaktion auf das Verhalten des Mitarbeiters gewesen.

Allerdings habe Burger eine langjährige Vorgeschichte, das Nichteinhalten des Dienstweges beim Aufdecken der Urkunden-Manipulation habe das Fass nur zum Überlaufen gebracht.

Die Suspendierung musste inzwischen wieder aufgehoben werden. "Kein Zusammenhang mit Testamentsaffäre". Flatz legt größten Wert darauf, dass der Fall Bludenz in keinem Zusammenhang mit den Testamentsfälschungen in Dornbirn steht. In Dornbirn handle es sich mutmaßlich um ein schweres Verbrechen, bei dem Leute geschädigt worden seien und mit erheblicher krimineller Energie gefälscht worden sei, um sich selbst zu bereichern. In Bludenz handle es sich lediglich um einen dienstinternen Vorgang, der überhaupt nicht vergleichbar sei.

Eine Gerichtsmitarbeiterin soll einen Grundbucheintrag gefälscht haben. Burger hatte dies angezeigt. Der nachträgliche Urkundeneintrag hat - laut Flatz - an Sinn und Inhalt des Vertrages nichts geändert und wäre - nachträglich betrachtet - gar nicht notwendig gewesen für die ursprünglich beabsichtigte Grundbucheintragung.

Dazu der leitende Oberstaatsanwalt aus Innsbruck Dr. Kurt Spritzer
Das Ausmaß der ganzen Testaments-Affäre ist schrecklich!

Die ganze Angelegenheit ist äußerst brisant, schließlich geht es hier nicht um Peanuts, sondern um Schäden in Millionenhöhe und zu guter Letzt um den Ruf einer so genannten unabhängigen Justiz im Lande. Der Schaden für das Ansehen dieser Justiz ist sehr groß, zumal nun auch eine aktive Richterin und ein pensionierter Staatsanwalt mit im Spiel ist. All diejenigen, die glauben, dass dies der einzige Fehltritt der Justiz ist, irrt wieder einmal gewaltig. Tatsache ist z.B., dass Tatverdächtige bereits in Untersuchungshaft sitzen, Aufdecker suspendiert werden und eine verdächtige aktive Richterin noch immer im Dienst ist – misst die Justiz hier mit unterschiedlichen Maßstäben?

Wie heißt es so schön - vor dem Gesetz sind alle gleich nur manche sind eben gleicher!

So musste nun selbst Wien (Ministerium) eingreifen, um vorerst eine Schadensbegrenzung zu erreichen. Übrigens, die Testamentsfälschungen am Bezirksgericht Dornbirn beschäftigen bald auch den Nationalrat in Wien. Grünen-Abgeordneter Harald Walser will in einer Anfrage an Justizministerin Bandion-Ortner wissen, gegen wieviele Personen ermittelt wird.

Doch mittlerweile gelangen laufend weitere Verdachtsfälle an die Öffentlichkeit und wie es scheint, findet sich wieder einmal ein Fass ohne Boden. Die Methoden, die hier angewandt werden um Leute zum Schweigen zu bringen, erinnern einen schon an Mafia-Methoden – denn die Wahrheit will wie schon hinlänglich bekannt ja gar keiner wissen. Am wenigsten die Betroffenen selbst?

Hier wird nämlich ganz einfach versucht, einen verdienten Gerichtsmitarbeiter, der nur der Wahrheit Rechnung tragen will, das Leben schwer zu machen. Ohne wenn und aber. Da die ganze Angelegenheit noch immer im Laufen ist und sich alle Betroffenen dazu bedeckt geben, bzw. zu keiner Aussage bereit sind, (alle verstecken sich hinter irgendwelchen Verschwiegenheitspflichten), zeigt diese Causa klar auf, in welches Wespennest hier gestochen wurde.

Wie ich immer wieder sage - die Republik ist gut, aber die Personen auf die sie baut, bzw. die sie vertreten, sind eben auch nur Menschen - mit allen Stärken und Schwächen. Wenn aber eine so wichtige Säule im Staat wie die Justiz nicht mehr funktioniert, ist der Weg in die Anarchie nicht mehr weit.

P.S.: Somit wird nun wohl die „**Black und Watch List**“ am Landeplatz um eine weitere Rubrik erweitert werden müssen.



05. "CHRISTIAN WOLKE" „JOSEF HOFMANN“:

„Christian Wolke“ Pilot und Fluglehrer weilt nicht mehr unter uns.

Erst gegen Ende Dezember erfuhr ich vom Ableben von Christian, der am 02. Dezember 2009 im Alter von nur 38 Jahren verstarb. Wie in Erfahrung zu bringen war, wurde bei einer Routineuntersuchung im Feber 2008 Hautkrebs im fortgeschrittenen Stadium diagnostiziert. Entgegen aller Erwartungen hat Christian beinahe zwei Jahre gelebt und im Sommer 2009 schien es sogar als ob er diesen Kampf gewonnen hätte ...

**Freundlich wehn die Abendwinde,
schimmern Mond und Sterne;
Und das Schiff, so leicht und linde,
trägt mich in die Ferne.**

(Nikolaus Lenau)

Dieser Text wurde entnommen aus dem Partezettel mit Bild; dieses wurde aufgenommen aus einer Pilotenkanzel während eines Fluges.

Am 02. Dezember 2009 verstarb Christian Wolke, ein begeisterter und zugleich auch begnadeter Flieger. Dies war seine Passion. Christian war Leiter der Flugschule bei der Fa. „AIR LINK“ in Salzburg, die im Business-Charter Bereich tätig ist und Christian war hier mit Leib und Seele Fluglehrer. Sein Motto war es, es den zukünftigen Piloten leichter zu machen, als es für ihn selbst war, um überhaupt in der Fliegerei Fuß fassen zu können.

Christian begann 1995 mit dem Drachenfliegen und im Jahr 1998 auch in der fußstartfähigen Mot. HG Fliegerei. Hier war er mit dem System „Nagl“ unterwegs, zu dem er unter anderem auch das Handbuch schrieb. Darüber hinaus war er auch als Testpilot tätig. Doch es zog ihn wohl zur richtigen Fliegerei, denn vor 3 Jahren nahm er Abschied von der Drachenfliegerei. Beruf und Familie ließen sich nicht mehr zusammen vereinbaren. Im blühenden Alter von nur 38 Jahren musste Christian nun Abschied nehmen, voll sprießend mit Lebensenergie und vielen Zielen und Plänen für die Zukunft. Christian hinterlässt seine Frau mit 2 Kindern und eine große Lücke, die nicht aufzufüllen ist.

**Den Wert eines Menschenlebens bestimmt nicht sein Alter
sondern das, was er in seinen Leben erreicht und getan hat.**

MMag. Dr. Josef Hofmann verstarb im Alter von nur 43 Jahren:

Ein weiterer Todesfall erreichte mich Anfang Feber. Hier handelt es sich ebenfalls um einen ehemaligen Drachenfliegerpiloten aus Sillian, und das Erschütternde dabei ist wohl: der Verstorbene war wie Christian Wolke nicht einmal 43 Jahre alt geworden. Josef Hofmann verstarb am 28. Jänner 2010 in München nach langer schwerer Krankheit an einem Krebsleiden. Josef war auch ein begeisterter Drachenflieger und Mitglied im Sillianer Drachenflieger Club. Hierzu ein Nachruf vom Obmann des SDFC.

**Fragt man das Schicksal:
Warum, warum?
Schicksal gibt keine Antwort.
Schicksal bleibt stumm.**

Hier ein Nachruf vom Obmann des SDFC: Ende Jänner erreichte uns die schmerzhafteste Nachricht vom Tod unseres langjährigen Vorstandsmitgliedes und Freundes Josef Hofmann vlg. Wirts Pepe. Pepe starb im Alter von 43 Jahren viel zu früh nach einer kurzen, aber umso heimtückischeren Krankheit.

Pepe begann im Jahre 1986 mit dem Drachenfliegen, zusammen mit weiteren jungen Piloten, die dem SDFC wieder neues Leben einhauchten. Er war einer unserer talentiertesten Drachenflieger und beim Gewinn der Gesamtwertung des Pustertalcups Anfang der 90er Jahre die tragende Säule. Pepe war über viele Jahre mit großer Begeisterung dem Fliegen und dem Clubleben des SDFC verbunden. Als Mitglied des Vorstandes ist er neben dem Urgestein und Langzeitpräsidenten Franz Hofmann ganz entscheidend auch für die aktuelle Basis und Infrastruktur des Vereines verantwortlich. Pepe wird uns mit seiner Originalität und seinem Geist ewig in Erinnerung bleiben.

Die beiden Todesnachrichten haben mich tief erschüttert! "Das Leben hat ihnen keine Chance gegeben." "Es war für beide ein aussichtsloser Kampf!" Diese bittere Erkenntnis ist für mich Ansporn zu danken. Jeder Tag ist mehr als ein Geschenk. Aufrichtige Anteilnahme den Hinterbliebenen!



06.

SPEEDGLIDING ACTION PUR :

Speedgliding zum Nachdenken: Es sind sehr kleine Schirme, teilweise gehen die m^2 an Stoff schon an die magische Zahl 7 heran. Experten aus der Szene sprechen schon davon, dass es sogar möglich sei, mit nur bis zu $4 m^2$ an Fläche zu fliegen. Es ist schon spektakulär, diese gekonnten Einlagen der Profis, mit welcher Wendigkeit die Schirme spielerisch um alle Achsen gelenkt werden. Besonderen Nervenkitzel aber bietet der Konturenflug entlang des Geländes. Hautnah, da passt kein Blatt Papier mehr dazwischen. Ob zwischen den Bäumen hindurch oder mit einen „touch and go“ schießen sprichwörtlich die Piloten im Hochgeschwindigkeitsrausch dem Landeplatz entgegen.

Am 25. August gab es „Speedglider-Alarm“, denn irgendjemand („Wanderer/Fußgänger“) hatte die Rettung alarmiert. Ein Paragleiter sei abgestürzt, so die Annahme. Mit Blaulicht kam schließlich die Rettung an das Landeplatz-Areal, doch es gab - wie zu erfahren war - keinen Verletzten und auch keinen Absturz zu vermelden. Was war tatsächlich geschehen?

Ein aufmerksamer Spaziergänger, und davon gibt es sehr viele in dieser Gegend, verfolgte die Flugmanöver eines hier agierenden Speedgliderpiloten. Für einen Piloten ist es schon sehr schwer auszumachen, ob die Manöver kontrolliert, bzw. doch unkontrolliert ablaufen; für einen unbedarften Spaziergänger ist es allemal ein (fast) Absturz.

Da auch in unmittelbarer Bodennähe die spektakuläre Akrobatik noch weiter ging, kann es dann schon passieren, dass bei einer ungunstigen Einsicht (Mais etc.) eines Spaziergängers auf das Landeplatz-Areal dieser dann annimmt, dass der Pilot gerade abgestürzt sei. Folge: sofort wird die Rettung verständigt, die dann auch unmittelbar losdüst.

Die Rettungskräfte suchen nun vor Ort nach einem Verletzten, und - da die Positionsangaben sehr unterschiedlich ausfallen - immer verzweifelter. Es wird herumgefahren und gesucht / gefragt / telefoniert usw., doch der vermeintlich abgestürzte Pilot hat zwischenzeitlich seinen „Minischirm“ schon längst verstaut und versteht die Welt, bzw. den ihm geltenden Rettungseinsatz nicht. Beileibe kein einmaliger Vorfall und sollte daher auch entsprechend aufgearbeitet werden. Nachdem die Rettungskräfte wieder abgezogen waren und sich davon überzeugt hatten, dass es hier tatsächlich nichts zu tun gab (abgebucht unter der Rubrik Fehlalarm / Einsatz), gilt es nun diesen Vorfall zu analysieren.

Mal ganz abgesehen vom rechtlichen Stand: Keine Zulassung – kein Versicherungsschutz – verbotener Kunstflug (Acro) - keine Lizenz, sollten schon aus Vernunftgründen jegliche anormalen Flugmanöver unter einer Höhe von 100 bzw. 200 Meter über Grund nicht mehr durchgeführt werden.

Nicht auszudenken wenn wirklich mal ein Unfall passiert und aufgrund von Unkenntnis der tatsächlichen Sachlage wird keine Rettung alarmiert! Es ist sehr von Vorteil wenn Wanderer / Fußgänger / Bergsteiger solche Vorfälle sofort melden. Es gibt genügend Unfälle in der Vergangenheit, wo abgestürzte Piloten (Paragleiter / Drachenflieger) froh waren, dass aufmerksame Personen einen Unfall gemeldet und somit tatsächlich schnell geholfen haben.

Auch der Pilot selbst ist gefordert, neben einem moderaten Flugstil, die Initiative zu ergreifen und bei Polizei, bzw. Rettung nachzufragen, ob irgendwelche Meldungen eingegangen sind, bzw. dass kein Unfall vorliegt. Dies würde helfen, solch unnötigen Einsätze in der Zukunft zu vermeiden.

Eines muss klar sein: eine logische Folge ist auch immer wieder die Frage der angefallenen Kosten. Wer bezahlt solche Leereinsätze, wie z.B. von Bergrettung, Hubschrauber, Rettung etc.? Nicht zu vergessen auch die Polizei, die bei solch einem Einsatz immer wieder in Aktion ist.

Fazit daraus: Keine anormalen Flugmanöver in Bodennähe! Das gilt nicht nur für Speedglider, sondern für alle Paragleiter (Acro) und nicht zu vergessen auch Drachenfliegerpiloten. Speziell die vielen Unfälle in der Vergangenheit sollten einem solche Hinweise eigentlich überflüssig machen. Was muß noch alles geschehen um ein Umdenken einzuleiten?



07. DHV-BERICHTERSTATTUNG / LIZENZ VERSCHENKT

Eins, zwei, drei – losrennen!

Biwakfliegen wandern in die Berge hoch, heben mit dem Gleitschirm ab und schlafen im Freien. Worldcup-Sieger Oliver Rössel hat unseren Autor Marc Bielefeld zum Tandemflug über die Alpen mitgenommen.

So lautete die Überschrift! Die „Zeit“ ist eine sehr renommierte Wochenzeitschrift und diese veröffentlichte am 17. September 2009 in einem Artikel unter Reisen auf Seite 77 folgende Story. Hier auszugsweise ein paar erwähnenswerte Textpassagen, um sich selbst ein paar Gedanken darüber zu machen.

Es fängt an mit einem großen Farbbild mit ca. 1/3 Seite und folgenden Text dazu:

Lapsus 1: Oberhalb von Lienz startet Oliver Rössel zum Probeflug

– Tatsächlich aber ist hier weit und breit nichts von einer Lienzer Gebirgskulisse oder den Lienzer Dolomiten zu sehen, bzw. zu erkennen. Hier handelt es sich tatsächlich um einen ganz anderen Startplatz und so etwas sollte einem Profi-Redakteur einer so renommierten Zeitung nicht passieren.

Lapsus 2: Bei der Frage ob dieser Sport nicht gefährlich sei, wiegeln die Drei ab. Gleitschirmfliegen gelte als äußerst sichere Flugsportart. Rund 28.000 aktive Paragleiter seien in Deutschland gemeldet, weltweit verunglückten 2007 und 2008 (acht) Deutsche beim Fliegen unterm Schirm.

Diesen Aussagen ist nichts mehr hinzu zufügen. Die Realität sieht ganz anders aus! Die tatsächliche Opferbilanz für die Jahre 2007 und 2008 liegt natürlich weit höher. Grund: Keiner will gerne von den tatsächlich ereigneten Unfällen sprechen, weder der DVH noch Oliver Rössel. Möglicherweise wissen die Herren von den tatsächlich ereigneten Unfälle auch gar nichts? Hier ein weiteres Beispiel von Schönfärberei und Manipulation par Excellence vollzogen vom DHV.

Lapsus 3:

Im DHV – Magazin Nr. 161 ist der ganze Bericht aus der Zeitschrift „Zeit“ eins zu eins übernommen worden. Liest man aber den Text genauer, so gab es unter dem oben angeführten Aussagen plötzlich gravierende Unterschiede zu erkennen. Hier steht dann auf Seite 42 folgendes zu lesen.

Rund 28000 aktive Gleitschirmflieger sind in Deutschland gemeldet, in den letzten beiden Jahren kam hier jeweils nur (einer) ums Leben beim Fliegen unterm Schirm. Weltweit verunglückten 2007 und 2008 dagegen jeweils sechs Deutsche beim Fliegen unterm Schirm.

Unglaublich aber wahr, hier hat nicht etwa der Druckfehlerteufel zugeschlagen, sondern es wurde einfach wieder ganz bewusst retuschiert und mit Zahlen manipuliert, um den Lesern (Mitgliedern) des DHV eine intakte Fliegerwelt, bzw. eine geschönte Berichterstattung vermitteln zu können. Es kann sich jeder selbst ein Bild machen über die so genannte objektive und transparente, vor allem aber der Wahrheit entsprechende Berichterstattung des DHV. Eigentlich schade, dass so eine wichtige Institution / Einrichtung wie der „DHV“ ein solches Niveau an den Tag legen muss.

Abschließend festgestellt: Ein schöner Bericht, der ohne die Retuschierung / Schönfärberei eine tolle Bereicherung für die Szene sein kann und auch ist. Und das dazu in einer so

renommierten Zeitschrift im deutschsprachigen Raum wie der „Zeit“. Trotzdem Glückwunsch an all diejenigen Personen im Hintergrund, die diese Konstellation bewerkstelligten. Ein wichtiger Schritt zu einer weiteren Etablierung des Sportes in der Gesellschaft, nur sollte weder etwas beschönigt noch vertuscht werden. Nur die „ganze Wahrheit“ ist einfach angesagt.

Spruch:

Ein Tag ohne Fliegen - ist wie ein Tag ohne Sonne!

Werden in Zeiten der Wirtschaftskrise nun Lizenzen schon verschenkt:

Gesehen auf einem Newsletter einer großen deutschen Flugschule mit folgenden Inhalt.

Motorschirm-Interessenten aufgepasst: Alle Piloten, die sich bis spätestens 31.12.2009 zu einem [Motorschirmkurs 2010](#) anmelden, bekommen nach Erhalt ihrer UL-Motorschirmlizenz auf Wunsch auch die **Gleitschirm-B-Lizenz** ohne weitere Prüfung vom DHV ausgestellt. Diese Regelung gilt nur für Piloten, deren Ausbildungsmeldung noch 2009 erfolgt!

Man könnte annehmen hier geht es nicht mit rechten Dingen zu, denn gerade die Überlandberechtigung ist ein wichtiger Teil der Ausbildung, um die Kenntnisse weiter zu perfektionieren und um, wie in Österreich gehandhabt, schlussendlich überhaupt erst mit der Mot. Ausbildung beginnen zu können.

Früher einmal (vor 1995) war bei der Ausstellung des Sonderpilotsenscheines die bis dato in Österreich noch unbekannte Überlandberechtigung bereits integriert, doch mit der Harmonisierung zwischen DHV und ÖaEC wurde auch in Österreich die Einführung der Überlandberechtigung obligatorisch eingeführt. Doch die Ausstellung dieser Berechtigung blieb weit hinter den Erwartungen zurück, und man (Flugschulen) versuchte, mit all möglichen Tricks die Piloten dazu zu animieren, diesen Ausbildungsschritt zusätzlich zu tätigen. Schließlich ging es hier doch auch darum, eine weitere Einnahmequelle zu erschließen.

Gerade für Flachlandflieger, Windenschleppinhaber und Voralpenflieger etc., ist der Erwerb gerade dieser Berechtigung mehr als notwendig. Doch manche (Flugschulen hüben wie drüben) nehmen und nahmen es damit auch in der Vergangenheit nicht wirklich ernst und das ist dann das, was bei so einer Geschäftspolitik rauskommt.

Oder ist das Angebot der Flugschule mit Einverständnis des DHV etwa nur eine reine Kundenfängerei, ein guter Werbegag um der brach liegenden Flugsportszene ein wenig Leben einzuhauchen. Für Außenstehende kann hier der Anschein erweckt werden, dass der DHV die Lizenz nun gar schon verschenkt.

Anmerkung: Es ist auch in Österreich eine sehr wohlbekannte Unart, aber vor allem eine nicht den Ausbildungsbestimmungen entsprechende Vorgehensweise, dass Flugschulen die Überlandberechtigung - die ja als Voraussetzung dient um überhaupt mit der Mot. HG + PG – Ausbildung beginnen zu können - ebenfalls im Mot. HG PG Kurs mit zu inkludieren. Ebenso ist die Überlandberechtigung ein Muss - genauso wie die dafür notwendige Sportlizenz - für die Teilnahme an offiziellen nationalen und internationalen Wettbewerben.



08. EIN GRUFTI IN TIROL :

Ein Grufti in Tirol

Nachdem ich – freiwillig, mit knapp 61 Jahren - aus meinem Beruf ausgeschieden wurde, und mich das Schicksal an den Chiemsee verschlagen hatte, stellte sich die Frage, was mache ich nun.

Möglichkeit 1: Ich kaufe mir einen Krückstock und setze mich mit Gleichaltrigen ins Cafe und beklage alle Krankheiten, die ich noch nicht hatte und zum Zeitvertreib hoffentlich bald kriege!

Möglichkeit 2: Ich lerne bei der ortsansässigen Flugschule das Gleitschirmfliegen. Ich war in meinem Leben für alle Herausforderungen ziemlich offen, also wäre das ja die richtige Wahl. Und wie heißt doch der Spruch: Wer nach allen Seiten offen ist, kann nicht dicht sein! Ich habe mich für die 2. Wahl entschieden.

Nachdem die dortigen Fluglehrer bei meinem Anblick und Ansinnen ihren Schock überwunden hatten, ging es dann los, mit allen Höhen und Tiefen. Erstaunlicherweise war ich am Übungshang zwar der Älteste, aber lange nicht der mit dem meisten Rost in den Knochen. Beim Anblick meiner jungen Mitschüler(+ innen) fühlte ich mich manchmal schon als Teenager. Wenn mir der ganze Hang dann auch noch zurief „Hallo Heinz“, dann wollte ich, betreffend Alter, den Personalausweis wegwerfen und mich für den Flugschein neu schätzen lassen. (Das hätte allerdings auch nach hinten losgehen können, also ließ ich es sicherheitshalber sein.)

Nach überstandener Krise beim Höhenttraining (Seitenwind und ruppige Turbulenzen), erreichte ich doch - wider Erwarten – den A-Schein und beendete die Ausbildung stolz und erfolgreich. Dann war man plötzlich allein, ohne Funkunterstützung, mit viel Theorie und wenig Praxis. Die kam dann aber schnell. „Mein Freund der Baum!“. Ich hatte mehrere dieser Freunde, allerdings alle „rücksichtsvoll, mitfühlend und nicht gesundheitsschädlich“. Wichtig: Der persönliche Schutzengel muss besser fliegen können, als man selbst! Nach ca. 60 Flügen reifte dann die Erkenntnis, dass als Vorbereitung für den B-Schein ein Sicherheitstraining kein Luxus wäre.

Gesagt, getan! Bei den Übungen in Slowenien (Rollen, Nicken, Spirale usw.) hatte ich wenig Probleme; nur die „Innere Sicherheit“, aufgrund fehlender Flugmöglichkeiten am Chiemsee, wollte sich nicht so richtig einstellen. (Fliegen lernt man durch fliegen!)

Beim üblichen „Jägerlatein“ im Rahmen des Sicherheitstrainings schwärmte ich u.a. auch von Osttirol als idealem Fluggebiet. Zum Betreuerstab gehörte damals auch Daniel Kofler, Lokalmatador und Speedflyer aus Lienz. Der meinte dann: „Pack deine Klamotten ein und komme runter, Zimmer, fliegen und alles andere regeln wir schon. Wir helfen dir!“

Im darauffolgenden Frühjahr packte ich dann Fluggerät, Fahrrad, Klamotten und Klo-Rollen ein und fuhr nach Lienz (mobiler Rentner). Die Hilfe durch Daniel und Bruno, bei dem ich „gelandet“ war, war und ist wirklich ungewohnt, vorbildlich und einmalig. Das Tourismusbüro in Lienz war ebenfalls sehr freundlich und bemüht, stellte mich in das städtische Infosystem ein und ich kam innerhalb eines Tages bei einer enorm freundlichen und herzlichen Familie unter, die „Chemie“ stimmte auf Anhieb!

Am zweiten Tag in meiner neuen Wohnung konnte ich schon folgenden Fernsehspot erleben (ORF!):

Ein junger Mann kommt mit den Worten zu seiner Freundin:

Das ist unser drittes Date, ich habe Blumen mitgebracht.

Sie: Da muss ich jetzt wohl die Beine breit machen.

Er: Warum, hast du denn keine Vase?

Ich habe das meinen Verwandten geschrieben, die meinten dann: „Wo bist Du denn da hin geraten?“

Wenn es auf der Homepage von Bruno heißt: „Warum denn weiter fahren, besser wird es nicht mehr!“, dann ist das wörtlich zu nehmen. Dieses Gebiet ist einfach das Eldorado für Gleitschirmflieger. Traumhafte Landschaft, ein gebührenfreier Landeplatz bei Bruno, stressfreie Startplätze, erschwingliche Bahn zum Steinerntal in 2100m, zahllose Fluggebiete in nächster Umgebung (Greifenburg, Silian u.v.a.m), große Ruhe und Gelassenheit und sagenhaft herzliche und freundliche Menschen. „Heimat ist da, wo einen die Menschen lieben“. Danach müsste ich eigentlich für immer da bleiben!

Zusätzlich sagenhafte Radwege (270 km, 3 Länder), wandern, fotografieren, Rafting und eine schnuckelige Kleinstadt mit italienischem Einschlag. (siehe dazu meine Bilder auf www.lienz.at Fotogalerie/Usergalerie). Für mich erfreulich: Kein ausschweifendes Nachtleben etc., keine stressige Action. Ich liebe dieses letzte Stück Paradies (bevor ich in die Hölle fahre, vielleicht auch fliege).

Fliegen: Bei Bruno gibt es 2 Startplätze ca. 1300 m, Höhendifferenz ca. 650 m, mit dem Auto zu erreichen. Und dann natürlich der Steinerntal auf 2100 m. Ab Ende Juni mit der Bahn erreichbar (Sommerfahrkarte ca. 90,-€). In 2009 war hier die German Open.

Ich bin ein absoluter Genussflieger und vergleiche es immer mit dem Spirit des Fotografierens: Eintauchen in eine andere, noch heile, bewundernswerte Welt. Abflug vom Steinerntal in die 3. Dimension, traumhafte Landschaft,

schweben über alle menschlichen Probleme, begleitet von einem Falkenpaar. Auch nach 180 Flügen in 2009 immer noch irgendwie unwirklich, realitätsfremd und unbegreiflich. Da steht man auf dem Berg, schaut nach Lienz, ein kurzer Ruck an ein paar Schnüren und man schwebt unter einer Tüte über Berge, Täler und Städte in absoluter Ruhe, nur mit sich selbst und der Natur. Wenn ich mit Kollegen mit der Bahn hochfahre, die Murmeltiere begrüße und nach Lienz herunterschaue, sage ich immer noch völlig ungläubig: Da gibt es ein paar Verrückte, die sich an einem Stück Plastik da herunterstürzen. Kurze Zeit später bin ich dann selbst in der Luft.

Alt ist man dann, wenn man an der Vergangenheit mehr Freude hat, als an der Zukunft.
(Johannes Heesters)

Getoppt wird das Ganze dann aber, wenn man sich bei Bruno am Frühstücksfliegen beteiligt. Ein ganz besonderes Erlebnis: Nach dem Frühstück auf der Hütte, schwereloses Gleiten in die aufgehende Sonne. Unbeschreiblich für Nichtflieger. Fliegen ist eine Sucht, wer sagt denn so einen Mist! Verdammt, der hat ja recht!!
Wetter: Man kann fast immer fliegen (von Bruno gelernt). Ziemlich sichere und zuverlässige Vorhersage: Zum Fenster raus schauen und dann zum Startplatz fahren.

Aber Vorsicht, Gleitschirmfliegen ist gefährlich. Beweis: Nach meiner Schätzung in Lienz 2009 mindestens 20.000 Starts. 2 ernstzunehmende Unfälle, d.h. ca. 0.01% Unfälle.

An einem Sonntag bin ich mit Fahrrad nach Oberdrauburg gefahren, ich habe 5 weitere Radfahrer getroffen. Ein Grufti (noch schlimmer als ich) hat mich in Oberdrauburg auf öffentlicher Hauptverkehrsstraße fast vom Rad geholt (weil vermutlich nicht mehr fahrtüchtig) und fiel selber auf dem Fußweg (ohne sichtbare Folgen).

Unfallwahrscheinlichkeit also 20 %. Ich will die Gefahren des Fliegens nicht verniedlichen. Man sollte aber alles auch etwas differenzierter sehen und die einzelnen Flieger, ihre Erwartungen, Ziele, Ansichten, Einsichten, Leichtsinn, Selbsteinschätzungen, kalkuliertes und akzeptiertes Risiko, berücksichtigen. Selbstmörder und Wahnsinnige etc. gehen auch noch in die Unfallstatistik ein.

Wie sagte schon Albert Einstein sinngemäß: Wenn man mit einem Mädchen 5 Minuten im Park auf der Bank sitzt, vergeht die Zeit relativ schnell. Wenn man aber 5 Minuten mit dem Hintern auf einer heißen Herdplatte sitzt, vergeht die Zeit relativ langsam. Es ist eben alles relativ!

Was stört mich eigentlich in Lienz. Nun für mich überzeugten Antialkoholiker (ich habe vor fast 50 Jahren das Komasaufen erfunden) und Nichtraucher ist schon erschreckend, wenn 12jährige Mädchen im Beisein ihrer Eltern in 15 Minuten 3 Zigaretten durchziehen. Es gibt keine Pflasterfuge in Lienz, die nicht völlig mit Kippen belegt ist. Alkohol ist sicher auch ein Thema. Hier hinkt Österreich international gewaltig hinterher. Es ist folgendes Szenario durchaus denkbar:

Ein Polizist spricht einen Knirps in Lienz an: Rauchst Du schon lange?

Der Knirps: Ja, schon seit meinem ersten Geschlechtsverkehr.

Polizist: Da hast Du aber sicher nicht viel davon gehabt!

Der Knirps: Nein, da war ich ja auch stockbesoffen!

Mit hoher Wahrscheinlichkeit werde ich auch 2010 wieder von April bis September in Lienz wohnen, extrem introvertiert und im Einklang mit mir selbst. Meine Wünsche sind Thermikfliegen, fotografieren, wandern, Rad fahren und alles was mir Spaß macht, im Einklang mit Mensch und Tier, Natur und Umwelt (und den Kühen am Startplatz).

Ich wünsche allen Menschen die mich kennen, Flugkollegen und Gleichgesinnten, Gesundheit und alles Gute im Jahr 2010. Heinz



09. WORÜBER MAN SPRICHT:

VERSICHERUNGEN:

Wie ein jeder weiß, bin ich sehr interessiert daran für unsere Piloten die besten Angebote ausfindig zu machen. Jedoch soll letztendlich den Piloten die Entscheidung überlassen werden, für welche Versicherungsagentur sie sich schlussendlich entscheiden. Hier sind wieder ein paar Informationen, bzw. Details:

Eine Stellungnahme von der Versicherungsagentur Parawing:

Hy Bruno, gerne lese ich immer wieder Deine Newsflash. Deine unverwüsthche Berichterstattung ist ja schon spektakulär und legendär.

Ich finde unsere Produkte für Flieger immer noch der Renner. An uns hat sich immer die Konkurrenz gemessen! Und das nun seit fast 15 Jahren!

1. Würzburger ist in Österreich zugelassen. Wir bewegen uns 100% auf legalem Boden.
2. Unsere Unfallversicherung ist doch immer noch besser als die von Dir geworbene Unfallversicherung von Fly and more. Z.B. Gruppe 2 Tarif A 30.000 Euro Mehrleistung bei Vollinvalidität; 17 Euro günstiger!
<http://www.parawing.de/htasp/unfall.html>
3. Wir bieten Versicherungsschutz unabhängig von Verbandsinteressen an, und dies nun schon seit 1996!
4. Wir bieten Versicherungsschutz mit vorläufiger Deckung ab Antragseingang in unserem Büro per Fax.
(Sendebericht drucken lassen)
5. Wir können in Österreich abbuchen lassen.
6. Wir haben keine Gesundheitsfragen da Gruppenvertrag. (ausgeschlossen gelten Vorerkrankungen)
7. Handwerklich tätige Personen sind zum supergünstigen Tarif versichert (Wir haben keine Zuschläge für Handwerker!)

GFF-Card. Halterhaftpflicht

1. jährlich wechselnde Gff-Card mit super Flugmotiven
2. Deckungssumme 1.5 Mio inkl. Flugunfalluntersuchungskosten für 45 Euro!

Wenn einer mit Motor fliegt: wir machen die Versicherung auf sein Kennzeichen, darüber hinaus ist er personenbezogen mit allen nicht motorisierten Luftsportgeräte versichert (GL + Drachen); und dies für 100 Euro!

Harald Schöll Kesslerstr. 17 71032 Böblingen 07031- 233007
info@parawing.de privat zu Hause: info@fly-in-sa.de

P.S.: Sehenswert ist auch eine Seite fürs Trike-Safari Fliegen in Südafrika. www.fly-in-sa.de

Bergrettung: Wichtig - unbedingt auch immer das Kleingedruckte lesen?

Inkludiert sind Hilfeleistungen auf Pisten und bei Flugsportarten (keine Rückholkosten) bei der Bergrettungs Versicherung.

Nach Rückfrage gab es zu diesem Punkt folgende Stellungnahme: Jeglicher Rücktransport vom Unfallort - als Beispiel von Italien nach Österreich mit dem Heli oder einem Air Ambulance Flieger etc. - ist hier nicht inkludiert. Der Transport direkt von der Unfallstelle mit dem Heli zum nächsten Krankenhaus, bzw. ins Tal ist sehr wohl mit versichert. Bitte um entsprechende Kenntnisnahme. Hier noch dazu eine Erklärung der Bergrettung „Tirol“.

Sehr geehrter Herr Girstmair, wie gestern besprochen, teilen wir Ihnen mit, dass in unserer Versicherung nur die Kosten für Suche und Bergung im alpinen Gelände beinhaltet sind - vom Berg ins Tal oder ins nächstgelegene Krankenhaus. Nicht enthalten sind Rückholkosten aus dem Ausland (siehe Anlage). Mfg/ÖBRD-Geschäftsstelle

VfGH verlangt Klarheit von der Austro Control:

Im Streit um die Rettungsflüge der Pongauer Heli-Firma Knaus verlangt jetzt der Verfassungsgerichtshof rasche Klarheit. Die Austro Control muss Auskunft über die gesetzliche Grundlage der neuen Bestimmungen geben. Richter wollen dazu eine Auskunft von Ministerium, denn seit 1. Jänner müssen die Rettungshubschrauber von Roy Knaus auf dem Boden bleiben. Die Verfassungsrichter wollen jetzt herausfinden, warum das eigentlich so ist.

Konkret wollen die Richter nun wissen, ob das Flugverbot für die Knaus-Maschinen tatsächlich zutrifft, weil sie den geltenden Sicherheitsbestimmungen nicht entsprechen. Außerdem wollen die Richter vor allem auch wissen, auf welcher gesetzlichen Grundlage die Austro Control ihre neuen Regeln Ende Dezember im Internet veröffentlicht hat.

Damit wurde die Zulassung für Rettungsflüge nämlich auf drei Hubschraubertypen eingeschränkt und die Heli Austria von Roy Knaus darf deshalb jetzt nicht fliegen.

Die Verfassungsrichter haben es sehr eilig. Die Austro Control und Verkehrsministerium haben nur vier statt der üblichen acht Wochen Zeit, um zu antworten.

Die „Austro Control“ von Grund auf erneuern, fordert dazu „Anton Bucek“ aus Salzburg:

Die Vorgangsweise der ACG ist nun endlich auch zu einem Thema der Politik geworden. Zu verdanken ist das dem Hubschrauberunternehmer „Roy Knaus“, der sich dazu an die Öffentlichkeit gewandt hat. Denn erstmals hat die Landesregierung von Salzburg mit Unterstützung aller im Landtag vertretenden Parteien in Sachen ACG den Weg zur Staatsanwaltschaft angetreten.

Wenn man die Ziele nicht kennt
– dann ist kein Weg der richtige.

Neuer UL und Micro Light Verband in Österreich aus der Taufe gehoben:

Es war schlichtweg als eine kleine Sensation zu werten, als ich am 15. Dezember letzten Jahres aus Insiderkreisen erfuhr, dass ein neuer UL – Verein gegründet wurde. Da jeder Österreicher laut Statistik gleich in 7 Vereinen ist, so war in Erfahrung zu bringen, dass es darüber hinaus auch mehr als genug gemeldete Vereine im Lande gibt; dann kann man zu Recht denken: hier kommt es tatsächlich auf einen mehr oder weniger nicht mehr an! Das ganze erinnert einen schon sehr an unser sehr ausgeprägtes Lagerdenken und die Politik lebt e ja einen vor.

An und für sich schreibt sich ja der „Aero Club“ auf seine Fahne, der Interessensvertreter der Flugsportler in Österreich zu sein. Warum braucht es dann dazu noch einen weiteren parallelen Interessenvertreter? Darüber hinaus gibt es ja auch noch die ARGE Mot. HG und PG, die ebenfalls schon seit vielen Jahren als Wegbereiter in der Mot. HG + PG Szene in Österreich in die gleiche Richtung arbeitet.

Also könnte das Motto hier ganz einfach lauten - getrennt marschieren und vereint zuschlagen.

Für die Gründung des UL – Verbandes zeichnet ein DDr. Mag. Helmut Raffelsberger aus Seewalchen, seines Zeichen UL – Flieger, verantwortlich. Wie weiter in Erfahrung zu bringen war, hat der neu gegründete Verein keine Intention als Gegenpart etwa gar zum „Aero Club“ aufzutreten. Übrigens, Obmannstellvertreter ist ein besonders stark engagierter Mot. PG – Flieger, nämlich kein geringerer als Richard Wagner aus Niederösterreich.

Die Zukunft aber wird zeigen, inwieweit diese Vereinsgründung auch eine nachhaltige Veränderung in der Szene nach sich ziehen wird. Es sind schließlich die Jahre, in denen man schlussendlich erkennen kann, was tatsächlich erreicht, bzw. verändert / bewegt wurde. Ansonsten gibt es wie bei den meisten Vereinen eine alljährlich vorgeschriebene Vollversammlung (Gesetz), mit Meldung an die BH und das war es auch schon.



10. KLATSCH UND TRATSCH AM LANDEPLATZ

Wusstet ihr schon, dass ...

- der smarte Ausspruch „Wohnzimmer der Paragleiter-Szene“ auf das Mikroklima des Stubaitales zutrifft, so zu vernehmen von Experten aus dem dortigen Fliegereldorado.
- im Eingang zum Ötztal auf einem Areal von 66.000 m² ein gigantischer Spielplatz für Outdoor-Fans entsteht. Genannt wird dieser Park „Area 47“, ob im Angebot auch das Drachenfliegen und Paragleiten (Tandemflüge / Schnupperkurse) dabei sind, geht aus der Presseaussendung leider nicht hervor.
- die Fachgruppen in der WKT von 92 auf 65 gesenkt wurden. Unter dem Motto „mehr Schlagkraft mit weniger Fachgruppen“. Nicht erwähnt wurde dabei, dass die Luftfahrt als Anhängsel nun bei den Autobussen und der Schifffahrt angegliedert wurde.
- der Verband der österreichischen Flugschulen (FVA) vor über einem Jahr gegründet wurde. Der FVA sieht sich als Service und Anlaufstelle für Gleitschirm- und Drachenflieger und hat sich zum Ziel gesetzt, den Paragleiter- und Hängegleiter-Sport in Österreich zu fördern. Interessiert, dann besuche die neue Homepage des FVA (www.fva.at)
- der Startplatz am Tschiernock (Hansbauer) in Spittal an der Drau seit Mitte letzten Jahres für alle Hänge- und Paragleiterpiloten gesperrt wurde. Grund, wie in Erfahrung zu bringen war, sind verbale Ausrutscher (Streitereien), die den Besitzer zu solchen Maßnahmen greifen ließen.
- seit dem 26. Dezember 2009 die Hochstein Hütte wieder geöffnet hat. Nach einem fast fertig gestellten Umbau, hat nun Reinhard Hainzer die Pacht dazu übernommen. Mehr Informationen dazu unter der E Mail Adresse: zugast@hochsteinhuetten.at oder unter der Mobil Nr. 0664-498 10 66
- Thomas Lederer, Paragleiterpilot aus dem Mölltal (Kärnten), auch Filmproduzent bzw. Kameramann ist. Seine neueste Produktion heißt „Revenge“ und wurde am 12. Dezember 2009 im Lienzer Kino CineX erstmals aufgeführt. Im Film gibt es auch eine Sequenz mit einem Paragleiter zu sehen. Fazit: Empfehlenswert!

Wer nach allen Seiten offen ist – kann selbst nicht dicht sein ???

- bereits seit Mitte Jänner der Run auf die Tickets für den 23 Dolomitenmann begonnen hat. Zwischenzeitlich laufen auch die Vorbereitungen für den Dolomitenmann in China (Provinz Guizhou), der 2011 stattfinden soll.
- AEROSPORT.at ONLINE ist: „Weniger ist oft mehr – unter diesem Motto vieler guter Designer hat Aerosport.at versucht, den Besuchern seiner Seite etwas Besonderes zu bieten. Schaut einfach mal rein und lasst Euch überraschen!“
- Sepp Himberger (Flugschule Kössen und AXA Frontman) bei seinem alljährlichen Winteraufenthalt in Australien, von einem „Rochen“ gestochen wurde; gesehen in einen Artikel in der Tiroler Tageszeitung.
- am 26. Dezember 2009 die Jahreshauptversammlung des Sillianer Drachenflieger Clubs stattfand. Hier kam es zu einem sensationellen Generationenwechsel. Urgestein in der heimischen Drachenszene Hofmann Franz übergab die Führung nun in jüngere Hände. Neuer Präsident (Obmann) ist nun Hofmann Michael.
- in Lauterbrunn (Schweiz) erneut wieder ein 37jähriger Brite auf der Basejumping Rampe ausgerutscht ist und dabei ums Leben kam. Das war bereits der 7 Tote alleine im Jahr 2009.

- im Bundesland Kärnten die zuständige Abteilung für Luftfahrt (Ing. Harms) nun die Auswüchse im gewerblichen Tandem Segment unter Kontrolle zu bringen versucht. Dazu soll für die Ausübung dieser Tätigkeit zusätzlich eine Kommissionierung des Geländes durch das Land Kärnten vorgeschrieben werden.
- Diamond Aircraft ist wieder im Aufwind. Österreichs einziger Flugzeughersteller mit Sitz in Wr. Neustadt, sieht sich wieder im Aufwind: Anfang des Jahres 2009 wurden noch Hunderte Mitarbeiter gekündigt, 2010 will Diamond den Mitarbeiterstand erhöhen.
- das Sigi Grabner (Snowboard Ass) am 21. Dezember letzten Jahres im Casino Velden zum Sportler des Landes Kärnten gewählt wurde und das vor Thomas Morgenstern. Übrigens – in seiner Freizeit frönt Sigi auch dem Paragleitersport.
- der Airliner „Welcome Air“ mit Sitz in Innsbruck nun die marode Südtiroler Fluglinie „Air Alps“ übernommen hat. Übrigens hinter der „Welcome Air“ steht seit ca. 1 Jahr eine Schweizer Investorengruppe.
- es sich nur die AUA erlauben kann, die Bundesländer mit ihren Flughäfen aufzufordern die Verlustabdeckung zu tragen, ansonsten werden diese Flughäfen nicht mehr angeflogen. Das heißt im Klartext, von immensen Steuergeldern an die Lufthansa verschenkt, fließen nun erneut wieder Steuergelder ohne ein Ende in Sicht.
- ab 1. Jänner 2010 hat die Austro Control ein Flugverbot für die Rettungs- Hubschrauber Flotte von Heli Austria (Roy Knaus) ausgesprochen. Hier gibt es viele Ungereimtheiten, so sollen Mitarbeiter der ACG bei der ÖamtC – Rettungs-Hubschrauber Flotte tätig sein oder die Hubschrauber seien nach AOVC zugelassen und erfüllen daher den geforderten Standard. Auf jeden Fall geht Roy Knaus bis zum Verwaltungsgerichtshof, um sein Recht einzuklagen.

Flugschule „Flight Track“ in Konkurs:

Die Flugschule Flight Track auf dem Salzburg Airport ist bankrott. Das Unternehmen hat Freitag den 12. März den Konkurs angemeldet, das teilt der Alpenländische Kreditorenverband mit. Demnach hat die Firma fast zwei Mio. Euro Schulden. Viele Flugschüler könnten jetzt um ihre Ausbildung und ihr bereits bezahltes Geld umfallen.

- Steirische Fluglinie „Robin Hood“ ebenfalls insolvent ist. Die Regionalfluglinie Robin Hood muss Insolvenz anmelden, denn laut den Kreditverbänden beträgt die Überschuldung 3,3 Mio. Euro.
- die AUA im Jahr 2009 erneut wieder sage und schreibe 325 Mio. Euro Verlust einflog. Übrigens der Umsatz brach um ein Fünftel ein.

- der Bewerb Snowfighter, der im Monat Feber immer zum Austragen kam, wurde nun endgültig zu Grabe getragen. Auch der von Werner Grissmann im letzten Jahr (wirklich) aus dem Nichts ins Leben gerufene Gegenstück zum Dolomitenmann im Sommer (Dolomiten-Tour) gibt es nicht mehr. Er galt auch als Lückenfüller im Monat Feber für den weggefallenen Snowfighter Bewerb. Beim Snowfighter fehlte es schlussendlich am Geld (Tourismus Verband / Stadtgemeinde). Dieses war sehr wohl beim (Dolomiten Tour Bewerb) vorhanden, aber schlussendlich doch auch nicht zum Erfolg führte. Dazu ein Abschluss Statement gesehen im World Wide Web

2010 wird KEINE Winter-Dolomiten-Tour stattfinden! Wir haben uns gemeinsam mit unseren Sponsoren dazu entschlossen! Wir danken jedoch allen, die als Sportler, Zuseher oder Mitarbeiter 2009 dabei waren.

- Bergretter Gerhard Berger aus Virgen, ehemaliger Paragleiterpilot, sein Amt als Vize zusammen mit Hubert Obrist, Obmann der „Bergrettung Osttirol“, zurückgelegt hat. Grund sind - wie in Erfahrung zu bringen war - interne Zwistigkeiten und Meinungsverschiedenheiten.
- es einen Markenstreit zwischen der Fluglinie Austriair und der AUA gibt. Die Linienflugfirma MAP will im Airliner Geschäft kräftig mitmischen. Doch Wortlaut und der geplante Schriftzug sind aber der AUA angeblich ein Dorn im Auge. Sie will den Namen Austriair mit sofortiger Wirkung verbieten lassen.
- Anfang Feber der Übungshang durch großzügige Holzschlägerungen wieder viel an Freiraum dazu gewonnen hat.

- Bruce Goldsmith als Chefentwickler von der Fa. Airwave nun zu der renommierten Schweizer Gleitschirmschmiede Advance wechselte. Übrigens auch ein Richi Edlinger (gebürtiger Lienzer) steigt in der Firmen Hierarchie von Airwave immer höher.
- bei der letzten Wirtschaftskammerwahl Anfang März die Wahlbeteiligung in Tirol von 41,8 auf 36,3 % gesunken ist. Hier handelt es sich um ein historisches Tief an Nichtwähler. Eine klare Antwort der Unternehmer im Lande zur Politik der Wirtschaftskammer. Übrigens der Bereich Luftfahrt in der WKO ist der Kammerreform gänzlich zum Opfer gefallen.
- es heuer bei der Fa. Nova erstmals kein, wie in den letzten 20 Jahren gehandhabt, „Nova Meeting“ mehr geben wird. Dafür wird viel mehr der Chef selbst (Wolfgang Lechner) persönlich alle Flugschulen im Laufe des Frühjahres besuchen, um ein Ohr für die Probleme im Vertrieb zu haben, oder Hilfestellung zu geben.
- einen neuen Service offeriert Nova unter dem Motto „Toni on Tour“. Du vereinbarst ganz einfach einen Termin und Toni Bender kommt mit Sack und Pack bei dir vorbei – mehr dazu unter www.nova-wings.com
- die CIVL nun beibehalten hat, was die PMA eigentlich entschieden ablehnt. Damit gibt es keine eigene Wettbewerbsklasse für Geräte mit Versteifungen etc., und somit bleibt alles wie bisher. Die zu erwartenden Folgen in der Zukunft kennt keiner.
- Robert Edlinger Paragleiterpilot aus Lienz bei der Gemeinderatwahl vom 14. März 2010 auf der ÖVP Liste als Kandidat aufschien.
- der Gleitschirmmarkt im Jahr 2009 um ca. 15 % eingebrochen ist, die Verkaufszahlen liegen bei den 3 Marktführern pro Firma so um die 2000 verkauften Gleitschirme im Jahr.
- bei der Flugschule „Blue Sky“ in Sillian sich nun dunkle Wolken zusammenbrauen. Wie in Erfahrung zu bringen war, sollen sich die Paragleiter - Hersteller dazu aufgerafft haben, Blue Sky in Zukunft nicht mehr zu mit Waren zu beliefern. Diese Initiative geht von diversen Flugschulen aus, allen voran Helmut Sobek von der Flugschule Salzburg. Helmut ist auch Vizeobmann des Verbandes der Flugschulen in Österreich.



11. TERMINE UND EREIGNISSE:

Film Nacht (Vorführung) Juni 2010 (Lienz)	Frühjahrs Treffen (Delta) 17. bzw. 18. April 2010 (Lienz)
Aero Messe (Para + Delta) 08. bis 11. April 2010 (Friedrichshafen)	Drachen Weltmeisterschaft (Delta) 08. bis 22. Mai 2010 (Füssen)
Hanggliding World Masters (Delta) 11. bis 17. Juli 2010 (Wolfsberg)	Sicherheits Training (Para + Delta) 27. Juni 2010 (Millstätter See)
35 Jahr Feier Falken Club Ahrntal (Para + Delta) 17. bis 19. Sept. 2010 (Sand in Taufers)	Europa Meisterschaft (Para) 25. Mai bis 05. Juni 2010 (Abtenau)
WM im Drachenfliegen (Delta) 16. bis 30. Juli 2010 (Monte Cucco)	2 Paragliding Festival (Para) 13. bis 16. Mai 2010 (Kössen)
Mot. HG + PG „Frühjahrs Treffen“ in Sequals (Meduno)	

Am Wochenende 24. und 25. April 2010 findet in Sequals wieder unser nächstes Mot. HG + PG Frühjahrstreffen statt. Weitere Info folgen dazu in einer schriftlichen Einladung.



12. EINFACH ZUM NACHDENKEN

Die „Flugpost“ wechselte den Herausgeber:

Bereits schon nach der 3. Auflage der im letzten Jahr neu erschienenen Zeitschrift „Flugpost“ durch Herausgeber Klaus Nössler (Flugschule Skyvalley), hat sich nun ein Wechsel an der „Führungsspitze“ ergeben. Denn Klaus Nössler, als seinerzeitiger verantwortlicher Herausgeber, wurde nun durch Daniel Rossmann abgelöst. Abgesehen von der Logo- bzw. der Änderung des Impressums, blieben Stil und Gestaltung, bzw. Aufmachung die gleiche. Dazu eine Stellungnahme von Daniel Rossmann, Herausgeber der nun neuen „Flugpost“.

Jeder Fliegerclub und jede Flugschule in Österreich und Deutschland erhalten mindestens ein Exemplar pro Ausgabe. Auf dem Cover war vor der Übernahme das Logo der Flugschule Skyvalley und auch der Inhalt war von Berichten im Zusammenhang mit der Flugschule geprägt. Andere Flugschulen sehen das nicht gerne und hätten die Flugpost wahrscheinlich im Papierkorb verschwinden lassen. Im Grunde hätten sie indirekt Werbung für eine andere Flugschule gemacht. Da haben ich und der ehemalige Herausgeber Klaus Nößler beschlossen, dass die Flugpost unabhängig werden muss. Ab dem Tag der Übernahme hat sich der Horizont der Flugpost erweitert und die Rückmeldungen der Leser sind überwältigend.

Jetzt kann ich ohne weiteres mit anderen Flugschulen zusammenarbeiten. In Zukunft wird es einen Bereich in der Flugpost geben, wo man erfährt, bei welcher Flugschule man die Flugpost erhält, wie zum Beispiel bei der Flugschule Human Eagle im Stubaital. Auch bei Unternehmen wie den Versicherungsprofis von Air&More bekommt man die Flugpost natürlich kostenlos. Mein Ziel sind 28-32 Seiten pro Ausgabe und das sechsmal im Jahr. Die Flugpost wächst Schritt für Schritt und deshalb braucht es bis dahin noch Zeit. Ein kostenloses Abo kann sich jeder unter www.dieflugpost.at holen. Einfach das Kontaktformular ausfüllen und abschicken. Bis zur nächsten Ausgabe

Daniel Roßmann

Snowkiten:

Snowkiten – eine Mischung aus Snowboarden und Paragleiten boomt.

Das Gesetz der Schwerkraft zu überwinden ist für den amtierenden 23-jährigen Weltmeister Oliver Palmerscheinbar kein Problem. Denn Snowkiten ist eher vergleichbar mit Radfahren, weil die Steuerung ähnlich aufgebaut ist. Bis zu 100 Meter schweben die Kiter über den kalten Untergrund, da ist ein Vergleich mit Drachenfliegen und Paragleiten wohl zulässig.

„Am Anfang bekommt man es mit der Angst zu tun, aber mit der Zeit ist es einfach nur Spitze“, so Oliver. Die größte Sorge gilt dem Materialbruch und der Laune des Windes. Das wäre fatal, meint der Niederösterreicher, doch dieses Risiko nimmt Oliver gerne und bewusst in Kauf.

Der Begriff Extremsport ist eine etwas unglückliche Kreation:

Denn alles was vermeintlich extrem ist, bedarf akribischer Vorbereitung. So zum Beispiel Canopy Groundlaunch. Wolfgang und Bernhard Steiner, Michael Uhmann, Dominic Rithmair gründeten ein Team, das sich auf Bodenstarts mit Fallschirmen spezialisiert hat. Lieblingsspielwiese sind dazu Starts vom Hafele Kar mit einer Landung auf Höhe der Arzler Alm. Dazwischen liegt ein Flug mit 100 Stundenkilometern und stets nur Meter vom Hang entfernt. Im Winter hingegen donnern die vier mit Vorliebe im Pitztal mit Skiern talwärts. Eine weitere Variation ist das Mountain Swooping, das sind konventionelle Flugzeugabsprünge. Der Kick dabei ist, den Schirm am darunter liegenden Berg – immer am Profil entlang - zu fliegen

Sky Car – Das Fliegende Auto:

In Mere, südlich von Bath in der Grafschaft Wiltshire, gibt es die Fa. Parajet Automotive. Diese Firma produziert eine Art „Strand Buggy“ mit einem dazu gehörigen Paragleiterschirm. In die Schlagzeilen der Weltpresse geriet diese

Firma mit dem Flug von über 4000 km von London nach Mali. Nun geht die Firma in die Serienfertigung des „fliegenden Autos“; scheinbar gibt es schon einige Interessenten, die bereits 11.000.- Euro angezahlt haben.

Übrigens, der Preis beläuft sich in der Serienfertigung auf 56.000.- Euro, abhängig von den diversen Extras. Nach Wortlauten des Firmen-Chefs kann man mit dem Sky Car auf jedem Feld einlanden und dann gleich weiter fahren. Alles was man dazu braucht ist ein Führerschein und eine Paragleiter-Lizenz. Das sind 6 Tage Kurs und 20 Flugstunden.

P.S.: Es bleibt abzuwarten wie sich das „Skycar“ in der Praxis bewähren wird, auf jeden Fall wäre es eine tolle Attraktion für unser nächstes Mot. HG + PG – Treffen.

Mot. HG + PG mit Elektroantrieb:

Am 30. September 2009 hat das BAZL eine erste Antwort betreffend Antrag vom SHV für die Zulassung der Elektroantriebe für Hängegleiter geschrieben. Der SHV wurde in diesem Schreiben informiert, dass die BAZL-Amtsleitung voraussichtlich bis Ende 2009 entscheiden wird, ob und wenn ja mit welcher Priorität und mit welchem Ressourceneinsatz, das Verfahren für die Zulassung von Elektroantrieben für Hängegleiter in Gang gesetzt wird.

Wegen der Weihnachtsferien gehe ich davon aus, dass die Antwort der Amtsleitung erst im ersten Quartal des neuen Jahres kommen wird. In Bezug auf die Zulassung bin ich informiert, dass das BAZL verschiedene Optionen überprüft. Mehr Informationen dazu, wenn die Entscheidung bekannt ist.

Schauen Sie das Video, das man unter

<http://www.geigerengineering.de/avionik/anwendungen-fotogalerie/> (Link: [Video abspielen](#)) herunterladen kann.

Delta- und Starrflügler-Piloten werden rasch merken, warum die Zulassung der Elektroantriebe in der Schweiz so wichtig ist. Nicht als Letztes könnten die Elektroantriebe die Deltaszene wieder in Schwung bringen und für Nachwuchs sorgen.

Spruch aus dem Leben:

Die beste Antiquität, die man im Leben haben, kann ist ein guter Freund.

Das Video ist sehr empfehlenswert. Gute Vision!

Interessierte können in St. Gallen ab Januar 2010 eine vollständige Einheit „Elektromotor/Trike“ für Gleitschirme anschauen. Mehr Details dazu findet man unter der Adresse:

www.wildblumenburri.ch/ulflugzeuge/elektroantrieb_trike.htm

Die in Horw ansässige Firma Flytec hat mit der Firma Geiger Engineering aus Deutschland einen Lizenzvertrag unterzeichnet, mit dem es der Firma möglich geworden ist, die Serienfertigung der bekannten Eck-Geiger Antriebe **in grösseren Stückzahlen** zu realisieren.

Die Firma Flytec ist Weltmarktführer in der Herstellung von Fluginstrumenten für die Leichtfliegerei. Mit dieser Zusammenarbeit wird es dann möglich sein, dass mit dem Fluginstrument der Elektromotor zugeschaltet oder abgeschaltet wird, wenn es die Flugstrategie erfordert. Auf diese Weise ist ein sehr sparsamer Energieverbrauch vom System her programmierbar. Lecoultré André hat vom BAZL die Autorisierung erhalten, selbstgebaute Prototypen in der Schweiz zu testen. Sein Modell basiert auch auf einem interessanten Ansatz. Interessierte finden die Photos unter www.feelok.ch/elektro/konstrukteure.asp (ungefähr in der Mitte des Dokumentes).

Neue spannende Entwicklungen für die Hängegleiter mit Elektroantrieben...

Ulli Schmottermeyer, DHV-Vorstandsmitglied und Beauftragter für Elektroflug im DHV, hat uns darüber informiert, dass die Bund-/Länderkommission der Luftaufsichtsbehörden für Deutschland, den DHV mit der Regelung für die neue Startart "Elektrostart" für Drachen mit der üblichen Probezeit von 1 Jahr beauftragt hat.

Die Beauftragung für Gleitschirme wird nach Verfügbarkeit geeigneter thermiktauglicher Antriebe nachgezogen. Damit ist die Entscheidung für eine Sonderregelung (Startgelände, Ausbildung) für leise und energiemengenbegrenzte Elektroantriebe für Drachen und Gleitschirme in Deutschland grundsätzlich gefällt.

„Welcome Air“ übernimmt „Air Alps“

Die heimische Fluggesellschaft Welcome Air streckt ihre Flügel in Richtung Südtirol aus, und hat die finanziell schwer angeschlagene Regionalfuglinie "Air Alps Aviation GmbH" übernommen. Vorteile durch den Zusammenschluss: Die Welcome Air übernimmt 76 Prozent der mehrheitlich auf den italienischen Markt ausgerichteten Air Alps Aviation. Beide Firmen hätten dadurch große Vorteile, so der Geschäftsführer Welcome Air Helmut Wurm.

Damit dürfte auch die Zukunft der finanziell angeschlagenen Air Alps gesichert sein. Unter dem Dach der "Welcome Aviation Group" - soll sie sich konsolidieren. Denn wie berichtet, meldete die Air Alps dieses Jahr den Ausgleich an, den zweiten in der Geschichte der kleinen Fluglinie. Südtiroler bleiben an Bord Haupteigentümer, der Air Alps war bisher ein Investorenverbund, der vom Südtiroler Speckunternehmer Franz Senfter angeführt wurde. Die Südtiroler halten 16 Prozent, denn man wolle weiterhin ein starker Partner für Südtirol sein, so die Welcome-Verantwortlichen.

Damit ist die Welcome Air, die im Jänner dieses Jahres ihrerseits von der Schweizer Lions Air Group gekauft wurde, mit der Air Alps die drittgrößte Fluggesellschaft Österreichs.

Nova geht andere Wege!

Die meisten Firmen ziehen es vor, vom Land in die Stadt zu gehen. Grund dafür sind bessere Straßenanbindungen, (Autobahn, Bus und Bahn), kürzere Wege, leichtere Erreichbarkeit etc. Doch bei der Firma Nova lautet das Motto – weg von der Stadt (Kellerabteil) und damit zurück aufs Land.

Denn Nova geht hier bewusst andere Wege und zieht von der Stadt (Innsbruck) auf das Land (Terfens) um. Diese Umsiedelung geschah bereits über die Weihnachtsfeiertage. Wenn man dazu von Osten (Autobahn Kufstein) kommend über die Autobahnabfahrt (Vomp) anreist, hat man den Eindruck, in eine Schottergrube zu fahren – bis einem schlussendlich die ländliche Idylle förmlich erdrückt. Dann fährt man durch den ganzen Ort Terfens hindurch und erreicht wieder, auf Talboden Niveau, das Gewerbegebiet, wo die Fa. Nova beheimatet ist.

Schöne ruhige Lage, situiert im ersten Stock einer darunter befindlichen Tischlerei, auf einer Fläche von ca. 650 m², unterteilt in: Arbeiten im Hardware Bereich, Empfangsraum, Chefbüro eingerichtet im Tiroler Stil, Konferenzraum, großzügiges Lager und Anfahrtsrampe mit Abstellraum. Dazu kommen Küche und WC- Räumlichkeiten. Ein lange überfälliger und vor allem notwendiger Schritt, raus aus dem Kellerloch und rein in helle freundliche große Räume. Wie in Erfahrung zu bringen war, wird es voraussichtlich noch im Frühjahr eine große Einweihungsfeier geben.

Fazit: Wahrscheinlich wird hier dem Paragleiter Flugsport ein wenig Rechnung getragen. Wohlfühl-Umgebung, die Nähe zum Achensee, Landeplatz vor der Türe (CTR) und dies in einem entsprechenden Ambiente. Ruhige Lage, wie immer nettes Personal, aber meines Erachtens doch ein bisschen zu weit weg vom Nabel der Welt. Wie auch immer hier nun die neue Anschrift:

Fa. Nova Au Weg 14 A- 6123 Terfens, Tel. ++43 – (0) 5224 – 660 26

Staatsanwalt ermittelt gegen Airline - Chef

Die Regionalfuglinie Robin Hood dürfte in finanzielle Schwierigkeiten geraten sein. Gegen Airline-Gründer Georg Pommer laufen laut Staatsanwaltschaft Ermittlungen wegen betrügerischer Krida. Zu angeblichen Zahlungsschwierigkeiten bei den Gehältern und der Flughafengebühren soll es bei Robin Hood zuletzt gekommen sein, berichtet das Nachrichtenmagazin "profil".

Der Sprecher der Staatsanwaltschaft Graz, Hansjörg Bacher, bestätigte zudem am Sonntag, dass Ermittlungen gegen den Airline-Gründer eingeleitet wurden. Pommer bestreitet alle Vorwürfe. Er sprach in einer Aussendung von "böswilligen Unterstellungen" und vermutet hinter den Anschuldigungen ehemalige Mitarbeiter, die Firmenunterlagen weitergegeben hätten, aus denen "mit böser Absicht Verfehlungen zusammengereimt" wurden. Bei den von "profil" genannten elf arbeitsrechtlichen Fällen früherer Mitarbeiter, handle es sich zum Teil um solche, die die Firma "wegen gravierender Verfehlungen verlassen mussten". Man habe bereits Anzeige erstattet, so der Airline-Chef. Die Vorwürfe seien "haltlos". Pommer konterte mit der Ausweitung des Robin Hood - Streckennetzes.



13. SICHERHEITS MITTEILUNGEN:

Sicherheitsmitteilung free*spee 2.0 Fuß-Beschleuniger

Betrifft nur ca. 50 Fuß-Beschleuniger des Modells free*spee - Version mit Edelstahldurchführung der Beschleuniger-Leinen an den beiden Enden der Speedbar (Bild 1). Diese Version des Beschleunigers wurde von der free-spee GbR ausschließlich im Oktober 2009 vertrieben, davon der überwiegende Teil auf der Free-Flight Tegelberg 2009.

Betroffen sind dabei UP – Pico UP – Summit und den Trangos 3 alle Geräte.

Die betroffenen Gleitschirmmodelle sind im Galeriebereich mit Dyneemaleinen der Liros DC-Serie ausgerüstet. Im Laufe der Zeit mussten wir nun feststellen, dass es unter gewissen Umständen zu Leinenverkürzungen (besonders im C + D Bereich) der Galerieleinen kommen kann. Dies betrifft insbesondere Schirme, die großer Hitze ausgesetzt waren (z. B. Auslegen auf stark aufgeheiztem Untergrund) und mit wenig Last geflogen werden (kleine Größen). Als Folge der Leinenverkürzung sind verschlechtertes Startverhalten (Hängenbleiben) und reduzierte Fluggeschwindigkeit zu beobachten.

Sicherheitsmitteilung Hängegleiter ICARO

Bei einem Turmdrachen von ICARO 2000 ist die Haupt-Turmaufhängung gebrochen. Verursacht wurde dies durch eine scharfe Kante in der Öse des Aufhängungsbeschlags. Das Problem, das während eines Flugs mit einem ICARO 2000 Laminar Easy Drachen bei einem deutschen Piloten aufgetreten ist, hatte keine weiteren Konsequenzen, weil natürlich sofort die Sicherheitsaufhängung zum Einsatz kam.

Sicherheitsmitteilung UP - Kantega

Bei den Leinenschlössern der Fa. King Snap, die zum Teil beim UP Ascent 2 und Kantega XC verwendet wurden, kann es zu Problemen kommen. Durch erhöhten Kraftaufwand beim Zudrehen des Leinenschlosses ist es möglich, die Gewindemutter nach oben hin zu überdrehen, wodurch die unteren Gewindegänge freiliegen. Im schlimmsten Fall kann es passieren, dass das untere Gewinde nicht mehr greift und der Schäkel unter Last aufgebogen wird.



14. TIPPS UND TRICKS:

Mäuseschirm:

Als ich Ende Feber nach längerer Abwesenheit wieder am Landeplatz den Betrieb aufnahm, wurden auch wieder die im Lager befindlichen Ausrüstungsgegenstände hervorgezogen. Die Schirme und Gurte liegen oder stehen auf einem Holzboden trocken und gut durchlüftet gelagert. Da ich Gurtzeug und Schirm zusammen zur Auffahrt zum Starplatz dazu verpacken musste – war es notwendig den Packsack dazu zu öffnen und siehe da – hier ist etwas passiert. Nach genauerer Durchsicht kam das wahre Ausmaß des Schadens zum Vorschein.

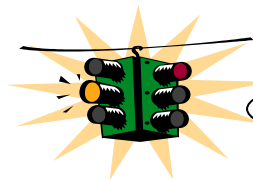
Es ist fast unglaublich aber wahr, denn eine oder mehrere Mäuse fraßen sich durch den Packsack und durch den Kompressionssack hindurch zum eigentlichen Gleitschirm. Dort angekommen verrichteten sie ganze Arbeit (siehe Foto auf der Umschlagseite). Die Mäuse zerfraßen einen Durchmesser von ca. 7 cm und einer Tiefe von ca. 5 cm komplett den Schirm – auch Leinen blieben dabei nicht verschont und es waren nur mehr winzige Teilchen übrig geblieben. Auffallend dabei, dass kein Kot zu finden war, und die Tatsache, dass die Schnüre zum Verschließen des Packsackes und des Kompressions-Sackes zum Teil herausgezogen waren. Einfach unglaublich und eine sachliche Erklärung dazu fehlt mir nach wie vor.

Weiteres Phänomen: Es standen insgesamt ca. 12 Schirme in Reih und Glied nebeneinander am Boden aufgestellt. Die verschiedensten Fabrikate und Firmen waren dabei, aber genau bei einem Nova Primax machten sich die Mäuse schließlich an die Arbeit. Bei keinem der anderen gelagerten Schirme oder Drachen wurde irgendeine Beschädigung festgestellt. Das gleiche ereignete sich auch bei den Gurtzeugen. Hier kam ein Airwave-Gurtzeug zum Handkuss, wo die Mäuse ganze Arbeit leisteten. Der Gesamtschaden beläuft sich auf immerhin mehr als 700,- €.

Es kann also nur am Tuch liegen (Gelvenor), das durch irgendwelche Duftstoffe, nur für Mäuse riechbar, dazu einlädt zu nagen und zu knabbern. Denn der Packsack wies nur ein Loch von 3 cm Durchmesser auf, hingegen der Kompressionssack war großflächig zerfressen. Dass dieses Tuch gefressen wird, ist nicht anzunehmen, eher erfolgt ein Schärfen der Zähne, oder es werden - wie auch bei Kühen an Windsäcken schon erlebt – die Tücher gekaut, solange, bis dieser keine Duftstoffe oder andere Substanzen mehr von sich gibt. Auch ein Nestbau im Schirm über die Wintertage ist nicht ausgeschlossen.

Der Schirm wurde zur Reparatur eingeschickt und auch im Checkbetrieb herrschte große Verwunderung, übrigens diese Reparatur belief sich auf fast 600,- €.

Fazit: Da soll noch einer sagen, Mäuse sind keine intelligenten Tiere.



Betreff: Lienzer Bergbahnen.

Es war die Schlagzeile im Dezember – die St. Jakober Bergbahnen sind pleite:

Ein Geschäftsführer, zwei Bergbahnen. So lautete einst der Slogan der Verantwortlichen und besonders die St. Jakober Bergbahnen laufen bestens, so war es mal zu vernehmen. Was dabei herauskommt; hierzu eine kleine Erläuterung.

Hier stellt sich für mich die berechnete Frage, ist womöglich der Geschäftsführer der LBB und der St. Jakober Bergbahnen mit der Bewältigung dieser Aufgaben überfordert und hat er darüber hinaus auch die Voraussetzung, diese Arbeit noch weiter fortzuführen? Nein – denn der Geschäftsführer ist ein Getriebener der Politik, er hat gar keine andere Wahl. Schonungslos alles aufzeigen und gegangen werden bzw. gehen, oder eben stillhalten und schweigen. Letzteres ist schlussendlich der Preis, der zu zahlen ist für sein eigenes wirtschaftlichen Überleben / Absicherung, bzw. Fortkommen. Die St. Jakober Bergbahnen werden voraussichtlich bis zum Saisonschluss von einem Masseverwalter weitergeführt. Die Verbindlichkeiten belaufen sich hierbei auf 6 Millionen Euro.

Wenn ein Unternehmen insolvent ist, dann ist das nicht die Schuld der Bank, sondern jener, die für die Geschäfte verantwortlich sind.

Warum wurde nicht schon viel früher die enorme Verschuldung kundgetan (Steuerberater, Geschäftsführer, Aufsichtsräte, Bürgermeister etc.), um frühzeitig eine für alle akzeptable Lösung zu erreichen. Es ist ein offenes Geheimnis, und ich weise auf diese eklatanten finanziellen Missstände bei der LBB schon seit ewiger Zeit immer wieder hin.

Was ist die Folge, die Geschäftsführer werden ausgewechselt wie warme Semmeln, die Bilanzen von eigenen Personen - zwar räumlich ausgelagert - geprüft, die Riesen-Finanzlöcher mit Unsummen an Steuer- und Zwangsbeiträgen immer von Neuem über viele Jahre hinweg gestopft. Die Mitglieder des Gemeinderates und des Aufsichtsrates der LBB, bzw. des Tourismusverbandes sind sich der Tragweite ihrer Entscheidungen gar nicht bewusst, ansonsten würde es nicht zu solchen eklatanten Fehlentscheidungen kommen. Man nennt solch eine Politik ganz einfach „Schadensbegrenzung“. Man rettet sich so von Jahr zu Jahr und keiner weiß eine wirkliche Lösung. Hier mitverantwortlich ist der Aufsichtsratsvorsitzende der LBB, Dr. Peter Zinell, der auch mal eine Steuerberatungskanzlei innehatte und der smart im Hintergrund die Fäden zieht.

Dipl. Kaufmann Peter Zinell als Aufsichtsratsvorsitzender der LBB, zieht nach wie vor und das schon seit vielen Jahren smart im Hintergrund operierend die Fäden.

Es ist immer wieder die Politik, die die Finger mit im Spiel hat. Wirtschaftler mit Visionen und Ideen für solche Jobs werden erst gar nicht eingestellt; man braucht Handlanger der Politik. Und Letztere gibt es ja genug, denn diese Jobs werden auch gut dotiert und es zählt in erster Linie das Geld und nicht wirtschaftliche Überlegungen, die für so ein Unternehmen enorm wichtig wären. Schweigen – bis es einfach nicht mehr geht - zahlt sich sehr wohl aus, siehe dazu die Entwicklung der St. Jakober Bergbahnen.

Ganz klar, die LBB sind schon seit vielen Jahren am Ende, sprich zahlungsunfähig. Es ist einzig die Stadtgemeinde Lienz und der nun seit einem Jahr neu gegründete Gesamt-Osttiroler-Tourismusverband (vormals nur Tourismusverband Lienzer Talboden), der eine Insolvenz einfach nicht zulässt. Damit aber der Gesamtverband keinen Zugriff hat wurde sogar ein eigener Verein gegründet mit den Namen – Freunde der Lienzer Bergbahnen.

Parallelen zur verstaatlichten Industrie tun sich hier auf. Hier wurden aber und aber Milliarden an Steuergeldern hineingepumpt und trotzdem war/ist eine wirtschaftliche Führung nie zustande zu bringen. Ebenso verhält es sich bei den LBB – immer neue verlorene Aktienzeichnungen und weitere Subventionen werden getätigt. Ich erinnere mich hier noch genau an die Aussage des Altbürgermeister von Lienz, Hubert Huber. Das ist nun die letzte Subvention und wir werden nie mehr als 49% der Aktienanteile zeichnen - das war Ende der 80ziger, Anfang der 90ziger Jahre.

Nichts hat sich geändert, ganz im Gegenteil. Die Forderungen der LBB werden immer dreister. Die Aktienanteile sind zwischenzeitlich schon auf über 60% hochgeschwungen und ohne jährliche Subventionen geht rein gar nichts mehr. Dazu der ehemalige ÖVP-Vizebürgermeister (Stangl) wörtlich: das müssen uns die Bergbahnen schon wert sein.

Stellt sich die Frage, wohin verschwinden / versickern die Gelder, oder besser gesagt, wer verdient eigentlich dabei. Es sind einmal die (gewisse) Banken, die Kredite und Darlehen für Tourismus-Verband, Gemeinde und LBB bereitstellen; sie sind die Nutznießer schlechthin, der Skiclub, der ohne die LBB, Gemeinde und Tourismus-Verband im Hintergrund ein Schattendasein führen würde. Weiters die Agrar- und Alpgemeinschaften, Bedienstete der LBB und Maschinenring (Leiharbeiter), heimische Firmen, voran Linientreue - denn eine Hand wäscht die andere –.

In den vergangenen Jahren hat das Unternehmen (St. Jakober Bergbahnen) aus dem operativen Geschäft Bilanzverluste von über 3,7 Mio. angehäuft. Trotz massiver Investitionen, sei es nicht gelungen, die Umsätze entsprechend zu erhöhen. Durch die hohen Bankverbindlichkeiten sind - neben dem operativ negativen Ergebnis - auch noch enorme Aufwandszinsen angefallen, teilte der Kreditschutzverband mit.

Von der Insolvenz betroffen sind insgesamt 65 Gläubiger und 19 derzeit beschäftigte Dienstnehmer. Aufgrund der Tatsache, dass die Wintermonate die ertragreichsten für eine Liftgesellschaft sind und überdies alle Gesellschafter aus volkswirtschaftlichen Gründen an einem Fortbetrieb dieser Lifte interessiert sein dürften, wird eine Betriebsfortführung bis zum Wintersaisonsende voraussichtlich keine Probleme aufwerfen, heißt es dazu.

Die Verbindlichkeiten belaufen sich laut Kreditschutzverband auf 6 Mio. Euro. Ohne Kapitalzufuhr sei ein Fortbestand nur schwer möglich.

Diverse Grundeigentümer für die Bereitstellung von Grund und Boden, Lift- und Schneekanonen-Hersteller, nicht zu vergessen das Städtische Wasserwerk, das Wasser für die Schnee-Erzeugung (Hydranten) bereitstellt - dazu kommen noch die Füllung von 3 Speicherseen, die Elektroanschlüsse (Elektranten) für die Schneekanonen, bzw. Lanzen, Liftneubauten und Pisten-Umbauungen, Erhaltung der Anlagen, Pistenpräparierungen, nicht zu vergessen, die vielen Freikarten, die ausgegeben werden an verschiedenste Personen. Diverse Investitionen in mehr als fragwürdige Projekte, die der Öffentlichkeit nicht bekannt sind. Letztes Beispiel dazu ist nun der Bau einer Ganzjahres-Rodelbahn am Hochstein, genannt „Alpin Coaster“, welche heuer noch fertiggestellt werden soll. Hier zeichnet sich bereits das nächste finanzielle Desaster ab. In der Fachsprache nennt man dann so etwas einfach einen Betriebsunfall und anschl. geht man dann wieder zur Tagesordnung über.

Eine unverantwortliche Politik, die sich vor keinen Folgen fürchten muss. Auch bei den St. Jakober Bergbahnen gibt es keine Konsequenzen aus der Pleite. Hier wäre sofort eine Prüfung der letzten 7 Jahre angesagt um dann festzustellen, dass hier vorsätzlich gehandelt worden ist. Zugleich gehört Anzeige erstattet und die dafür

Verantwortlichen sollten sich einem ordentlichen Gericht stellen, das in einem Urteil befindet. Solche Vorgehensweisen würden viele Verantwortliche aufhorchen, bzw. aufschreien lassen.

Es kann wohl nicht sein, dass nun wieder ein alter/neuer Geschäftsführer ohne irgendwelche Folgen das Ruder in die Hand nimmt, oder etwa gar ein neuer Investor die St. Jakober Bergbahnen um einen Euro erwirbt, und alles geht wieder weiter, als wäre überhaupt nichts geschehen. Weil die Verantwortlichen dieser Misere auch keine Haftung oder auch keine Anklage erwarten müssen, läuft alles munter weiter.

Das „Einfach-nicht-sparen-wollen“ auf der Ausgabenseite und die fehlende Bereitschaft alle Anstrengungen zu unternehmen um wirtschaftlich zu arbeiten; es wird alles versucht, die Wahrheit perfekt zu verschleiern. Irgendwann droht das komplette Chaos. Was dann? Die Verantwortlichen verschwinden mit satten Tantiemen, Abfertigungen, Pensionen und nichts passiert. Es scheint zumindest so als sei es ein System, dass solche Vorgehensweisen ganz einfach legitimiert.

Übrigens, auch die Verschuldung der Gemeinden geht munter weiter und irgendwann geht auch unserer Gemeinde, bzw. dem Tourismusverband die Luft aus. Denn viele Tiroler Gemeinden stehen vor der Pleite. Wie in Erfahrung zu bringen war, sind rund 40 Tiroler Gemeinden voll verschuldet, doppelt so viele sind schwer verschuldet. Die Gesamt Verschuldung der Tiroler Gemeinden beträgt bereits € 800 Millionen.

Immer mehr Skiliftbetreiber geben auf: 20 Skilifte bereits eingestellt

Denn für viele Liftbetreiber lohnt sich das Geschäft nicht mehr und die Hoffnung alleine ist zu wenig. In den vergangenen drei Jahren wurden alleine in Niederösterreich 20 Skilifte eingestellt. Die Gründe: Höhere Sicherheitsauflagen und die unsichere Schneelage. Viele haben die Hoffnung aufgegeben, denn das Weihnachtsgeschäft war schlecht. Erst Anfang Jänner ist in den Skigebieten der lang ersehnte Schnee gefallen. Die Liftbetreiber hoffen jetzt auf viele Gäste und gute Umsätze in den Semesterferien.

Simonhöhe: Liftgesellschaft in Konkurs - Die Skilift-Gesellschaft auf der Simonhöhe ist pleite, hier wurde ebenfalls Konkurs angemeldet. Die Lifte gehören zum Großteil der Gemeinde, ein Zwangsausgleich wird angestrebt. Bis Saisonende soll der Betrieb jedoch gesichert sein.

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.flash-news.at

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!



Ich möchte mich bei allen Freunden und Gönnern für Ihre Treue recht herzlich bedanken. Anbei die „Flash Member Card“ für das Jahr 2010.

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.



Was wäre wohl die Fliegerwelt ohne das „Szene Blatt“

www.flash-news.at

Mag. Walter Kepplinger gegen Aeroclub:

Diese Zeilen wurden im Zeitraum 18. Feber bis 5. März 2010 auf der Aero Club Homepage (Mot. HG + PG Technik) veröffentlicht. Hier dazu ein Auszug mit der Bitte um entsprechender Kenntnisnahme.

Auf unserer Homepage wurde Mag. Walter KEPPLINGER, bzw. dessen Veröffentlichungen im März 2009 als dümmlich und trottelhaft bezeichnet. Wir entschuldigen uns hierfür und ziehen diese Ausdrücke mit Bedauern zurück.

Im Sinne der Transparenz und Informationspflicht:

Am 17. Feber 2010 fand am Landesgericht Leoben eine Verhandlung wegen einer Übertretung nach dem Mediengesetz statt. Kläger war Mag. **Walter Kepplinger** aus Salzburg.

Angeklagt war der Präsident des ÖaEC Nat.a.D. **Alois Roppert** und der Leiter der Technik HG + PG und Technik Mot. HG + PG im ÖaEC **Willibald Stocker**.

Die Verhandlung endete nach einer zweieinhalbstündigen Sitzungsdauer mit einem von beiden Seiten akzeptierten Vergleich. Weitere Details dazu wie z.B. entstandene Kosten etc. unter **www.freiflieger-magazin.at**

Chalet Stella Alpina *:**

Der Bericht über die Abzocke im Fluggebiet „Bassano“ in der Dezember Ausgabe hat wieder etwas bewegt bzw. bewirkt. Denn, so war nun in Erfahrung zu bringen, soll noch in diesem Frühjahr ein weiterer Startplatz „Chalet Stella Alpina“ geöffnet werden. Seit ca. 2 Jahren gibt es auf der Auffahrt zu den Startplätzen auf ca. 800 Meter Seehöhe gelegen ein nicht zu übersehendes Restaurant mit großzügigem Parkplatz und großer Terrasse.

Die Fliegerische Situation in Bassano, speziell aber am Paragleiter-Startplatz ist untragbar und das dafür eingehobene Entgelt schon gar nicht wert. Hier ist ein dringender Handlungsbedarf gegeben, deshalb wurden diese von mir aufgezeigten Missstände auch schon an die kompetenten Stellen vor Ort weitergegeben.

Übrigens, das oben aufgeführte Restaurant „Chalet Stella Alpina“ auf nun neuer Startplatz-Höhe vermietet auch Zimmer an Piloten zu speziell günstigen Preisen. Des Weiteren gibt es eine gute Küche, ein spezielles einmaliges Ambiente, einen schönen Panoramaausblick über die Ebene von Venetien und nicht zu vergessen viel Ruhe. Interessiert? Infos dazu unter www.chaletstellaalpina.it oder info@chaletstellaalpina.it Tel. 0423 – 199 52 24 Mobil 392 – 118 92 67 Vorwahl Italien 0039