

Vierteljährliche Information für die "Crème de la Crème"

Alles über den Drachen- & Paragleiterflugsport, Sicherheit, Neuerungen, Infos.

Die Flash News sind unbezahlbar und deshalb gratis.

Ausgabe Nr.141
Jän. Feb. März/2013
Jahrgang 34



AUFDECKEND - AUFWÜHLEND - AUFREGEND



Zum Saisonbeginn 2013 allen Piloten einen guten Start!



„Aufwind im Kopf“
Neues Gleitschirmbuch von Yvonne Dathe



Ein Tirol in einem gemeinsamen Europa



Hanggliding schaffte es auf die
Titelseite des Miami Herald

Titelbild: Randy the Kiteman - Showkite at Delray Beach

Fotos: Stefan Wimmer, Yvonne Dathe, Gerard Cohen, Bruno Girstmair, Tomy Oberrainer, Michael Hofmann



Nr. 141

Ausgabe 1

Jan. Feb. März
2013**FLIEGER ÄRZTE:****Dr. Lahoda** (Thumersbach) Tel. 0664 – 13 13 726**Dr. Kassl Bernd** (Villach) Tel. 0664 – 32 52 085**Dr. Edeltraud Lenhard** (Spittal) 0676 – 32 14 554**Dr. Lampersberger** (Hermagor) 0664 – 35 80 609**ÖSTERR. AERO CLUB: (BEHÖRDE)**

Tel.: ++ 43 – (0) 1 – 718 72 97 - 0

Blatt Gasse 6 A – 1030 Wien

NÄCHSTER ERSCHEINUNGSTERMIN: 28. Juni 13

Anzeigenschluss 14. Juni 2013

URheberRECHT UND INHALT: Bruno Girstmair

A – 9900 Lienz, Beda Weber - Gasse 4

Lienzer Sparkasse: BIC: LISP AT21 XXX**IBAN:** AT 98 20507 000 0400 87 28**DEUTSCHER HÄNGEGLEITER VERBAND:**

Tel. ++ 49 – (Ø) 8022 – 9675 - 0

Miesbacher Str. 2 D – 83701 Gmund Tegernsee

01. IN EIGENER SACHE	08. Jet Flughafen Nikolsdorf
02. UNFÄLLE & STÖRUNGEN	09. WORÜBER MAN SPRICHT
03. Zweite Flugschulleiter-Sitzung	10. KLATSCH & TRATSCH AM LANDEPLATZ
04. Flugpost - Skyout und das Ende	11. TERMINE & EREIGNISSE
05. Diesen Namen sollte man sich merken	12. EINFACH ZUM NACHDENKEN
06. Ist es ein Gleitschirm oder Drachen?	13. SICHERHEITS - MITTEILUNGEN
07. Über die Kunst des DHV ...	14. NACHRUF & TRAUERFÄLLE

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.at/wetterPersönlicher Auskunftsdienst: **0900 - 970 940****WETTER HOTLINE:** 0900 – 511 599**AUSTRO CONTROL:** 01 – 17 03 – 0**01. IN EIGENER SACHE**

Die Berichterstattung in den „Flash News“ ist nicht „käuflich“ - die sollte man einfach nur lesen!

EDITORIAL**Lieber Leser:**

Zur Information: Die hier wiedergegebenen und publizierten Gastartikel, bzw. Kommentare, geben nicht zwangsläufig die Meinung des Herausgebers der „Flash News“ wieder. Alle Schreiben, welche nicht gegen die guten Sitten verstoßen, werden deshalb auch unzensuriert und nur mit vollen Namen des Schreibers des Artikels veröffentlicht.

Noch etwas: Während die (3) noch verbliebenen HG + PG - Zeitschriften im deutschen Sprachraum (Swiss Glider, DHV bzw. das Thermik Magazin), dem Leser die Schönheit und Einfachheit des Flugsportes suggerieren, sind es einzig und allein aber die „Flash News“, die auch eine ganz andere Seite unseres Flugsportes aufzeigen.

Ich denke der mündige Leser hat – sofern er es auch will - ein Recht darauf, (fast) alles zu erfahren. Auch die Schatten, bzw. die nicht so erfreulichen Seiten unserer Fliegerei. Doch es sind nicht nur die vielen Unfälle und das unliebsame Aufzeigen von Seil-



und anderen dubiosen Machenschaften, es sind auch die Erlebnis und Reiseberichte und natürlich vieles zum Schmunzeln und Nachdenken, das die „Flash News“ von anderen Zeitschriften am Markt so markant abheben lässt. Übrigens dem Fliegermagazin „Skyout“ habe ich in dieser Ausgabe einen eigenen Artikel über das vorzeitige „AUS“ dazu gewidmet und das Flugmagazin des ÖaeC „Sky Revue“ ist nun mal in erster Linie eine Information's Blatt der Allgemeinen Luftfahrt.

– Wie heißt es so schön: Wo Licht ist, da ist auch Schatten –

Es gibt auch in dieser Ausgabe wieder viel Brisantes und Informatives aus der Szene zu berichten; vieles was sonst nie publiziert würde und somit wie vieles deshalb verborgen bliebe – das alles zusammen getragen, minutiös und entsprechend aufbereitet für die Leser der „Flash News“

Mit etwas kann ich auch in weiterer Zukunft nicht aufwarten - mit Hochglanzbildern oder mit einer topgrafischen Gestaltung der Ausgaben. Auch wird weiterhin die 1-Spaltigkeit beibehalten und die News werden auch nicht voll gepflastert sein mit diversen Einschaltungen und jeder Menge Werbung, um so auch weiterhin die Unabhängigkeit der Berichterstattung zu gewährleisten. Dafür gibt es aber wieder jede Menge an Zündstoff, damit jede Ausgabe von Neuem und das schon im Vorfeld mit viel Spannung erwartet wird. Das alles macht die Zeitschrift „Flash News“ so einmalig und so einzigartig zugleich. Also, viel Spaß beim Lesen dieser aktuellen Ausgabe und eines noch - Nimm dir vor allem die notwendige Zeit dazu!

Es war der Montag **07. Jänner 2013**

Ein absoluter Ausnahmetag in punkto Wettergeschehen, denn die

**Frühtemperaturen betrugen in Lienz sage und schreibe 9 Grad plus
und die Tageshöchstwerte beliefen sich auf 16 Grad plus!**

Zu verdanken ist dieses Wetterphänomen dem „Nordföhn“. Die Landschaft braun, zum Teil schon grün, Schnee gibt es überhaupt erst ab 1700 NN aufwärts – somit an und für sich ein ideales Flugwetter, wenn da nicht der starke bis stürmische Nordwind wäre.

Übrigens, die Null Grad Grenze stieg auf unglaubliche 3000 Meter hoch und so gab es den ganzen Winter über kein stabiles Hochdruckgebiet und war dazu noch der trübste.

Der HG + PG - Flugsport wird gesellschaftsfähig!

Ich denke schon, denn nach nun fast schon 40 Jahren Aufbauarbeit im Drachenfliegen und 27 Jahren im Paragleiten, sollte das nun schon langsam passiert sein. Hier ein kleiner Ausschnitt dazu. Klar - es gibt auch die negativen Schlagzeilen wo es Paragleiter oder Drachenflieger mit spektakulären Unfällen auf die Titelseite schaffen, hier aber das Gegenteil.

In der Ausgabe des „Miami Herald“ vom 27. Jänner 2013 kam unter anderem auch die Sportart Hanggliding“ vor – und genau diese Sportart schaffte es mit anderen sogar auf die Titelseite (siehe dazu das Foto auf der Umschlagseite). In der Ausgabe der Tiroler Tageszeitung vom März schaffte es ebenfalls ein Paragleiter Foto auf die Titelseite.

Auch der Ende Jänner in Torrey Pines (San Diego) stattfindende American Golf Cup war geprägt von Paragleitern, die im Hintergrund (im Vordergrund Golfprofi Tiger Woods) hin- und herflogen. Eine gute Werbung! Zu sehen war das in allen großen Fernsehstationen des Landes und dazu noch kostenlos. Das ist es, was unser Sport braucht. Seriosität und keine Draufgänger. Deshalb ist jeder von uns aufgerufen,



seinen Beitrag zu leisten, diese Aufbauarbeit auch konsequent weiterzuführen, bzw. umzusetzen. Zum Wohle unserer so einmalig schönen und leistbaren Fliegerei.

Tandem-Eingangstest für PG - nun in entschärfter Version:

Der DHV geht in die Offensive. Und der ÖaEC im Schlepptau, bzw. im Auftrag, sendet die E-Mail an alle Flugschulen im Lande. Es ist wie so vieles im HG und PG – Bereich wieder eine lange Geschichte, die es in sich hat. Hatte man bis vor einigen Jahren den Eingangstest zu Beginn des Tandemkurses noch bei der Auszubildenden Flugschule vor Ort direkt ablegen können, hat sich das aufgrund der vielen Unfälle im Tandembereich geändert. Der DHV mit Lehrteam kam dabei zu der Überzeugung, dass aus Gründen der Befangenheit der ausbildenden Flugschule (Fluglehrer) - und nicht zu vergessen auch aus Imagegründen („Wir tun auch etwas gegen die Entwicklung der vielen Unfälle“) - nicht mehr jede Flugschule selbst sondern nur mehr 4 auserwählte Flugschulen im Lande den Eingangstest ablegen dürfen.

Eine Groteske - so nebenbei bemerkt – deutsche Tandem-Piloten Anwärtler dürfen in Österreich keinen Eingangstest ablegen, sofern sie die Ausbildung dazu in Deutschland absolvieren – ohne Kommentar!

Des weiteren darf auch bei Abnahme des Eingangstestes besagte Flugschule selbst nicht die Ausbildung durchführen. Doch im Laufe der Zeit kamen zu diesen 4 Flugschulen weitere dazu, mittlerweile sind es schon 10 Flugschulen, die solche Eingangstest abnehmen dürfen. Dazu gibt es ein vorgefertigtes Formblatt, auf welchem die auszuführenden Manöver genau aufgeführt sind. Der Pilot nimmt dies mit seiner Unterschrift zur Kenntnis.

Ich will hier erst gar nicht näher auf diese Vorgangsweise eingehen; ich habe seinerzeit zu der Entscheidung schon meine Bedenken bzw. Zweifel dazu angebracht und es wieder einmal mehr als eine reine Ankündigungspolitik des DHV betrachtet. Nun Ende Jänner 2013 kam ein offizielles Schreiben des ÖaEC (FAA) an alle diesbezüglichen Flugschulen, woraus zu entnehmen war, dass ab sofort beim geforderten Eingangstest das Flugmanöver „Steilspirale“ nicht mehr ausgeführt werden darf.

Grund: Bei dem geforderten Manöver kam es bei 2 Piloten zu gefährlichen Zwischenfällen. Aus Haftungs- aber auch aus Sicherheitsgründen - so wird dies im Schreiben begründet - wird dieses Flugmanöver ab sofort ausgesetzt.

Ich möchte mir erlauben, anzumerken, dass bei den von mir abgenommenen Eingangstest nie das Flugmanöver „Steilspirale“ gefordert wurde. Hier lag das Augenmerk auf einer perfekt sanft ein- bzw. auszuführenden mit mindestens 60 Grad Querneigung Steilkurve. Wahrscheinlich hat von den Herren des DHV, bzw. des Lehrteams, die diese Entscheidung zu solch einem Manöver dazu trafen, selbst nie eine Steilspirale von über 20 m/sec sinken geflogen.

Das Lehrteam hat schon einige „Schnitzer“ in der Vergangenheit produziert (ZLPV / ZLLV etc.) – Herrscht hier etwa auch die Meinung vor **learning by doing?**

Wenn ich die Damen und Herren im DHV und ÖaEC daran erinnern darf, wie viele Piloten allein in den letzten Jahren bereits tödlich verunglückt sind, die aus einer Steilspirale - aus welchen Gründen auch immer - nicht mehr herauskamen, erübrigt sich eigentlich jeder weitere Kommentar dazu.



P.S.: Alle zukünftigen Tandem-Piloten Anwärter bitte ich diese Änderung im Eingangstest zur Kenntnis zu nehmen. Weiters auch die Tatsache, dass seit letztem Jahr (ZLPV 1. August 2012) dazu 2 Jahre nach Erhalt der Paragleiter-Berechtigung notwendig sind, weiters mindestens 200 Höhenflüge und nicht zu vergessen ein fliegerärztliches Gutachten, um mit der Ausbildung überhaupt in Österreich beginnen zu können.

Übrigens einen Eingangstest für Drachen-Tandem Anwärter gibt es in dieser Form gar nicht - warum wohl, liegt es am fehlenden Bedarf an Drachen Tandempiloten oder überhaupt an der Gefährlichkeit weshalb es hier keinen Eingangstest dazu braucht ???

„LFG – Novelle 2013:

Es geschieht, wie schon bekannt, wieder einmal alles smart im Hintergrund. Die immer so gepriesene Transparenz ist eben nur ein Schlagwort und nicht mehr. Wieso werden die Flugschulen und Vereine und andere mehr nicht informiert, dass eine Novelle zum LFG ansteht. Es wäre ein Mausklick – alleine die Tatsache, dass im Jahr im Schnitt maximal 5 offizielle Verständigungen von der FAA kommen, zeigt wohl die immer so gepriesene Transparenz. Liegt es womöglich an Profilierungssucht oder etwa an der mangelnden Fähigkeit der Zusammenarbeit oder lautet das Motto – zahlen Ja aber Mitentscheiden Nein.

Im Dezember letzten Jahres konnte ich dann über Umwege in Erfahrung bringen, dass eine Änderung des LFG ansteht und die Deadline dafür der 04. Feber 2013 sei. Hier soll z.B. im Bereich der gewerblichen Tandemfliegerei für HG + PG eine Außenabfluggenehmigung obligatorisch werden. Auch im Bereich der Anerkennung ausländischer Lizenzen brennt sprichwörtlich der Hut. Für mich Grund genug aktiv zu werden und alle möglichen Stellen darüber zu informieren, damit nicht der bewährte HG + PG – Erlass, welcher seit fast 40 Jahren (1974) angewandt wurde, von einem LFG nun ersetzt wird. Dass unserer motorlosen als auch motorisierten Fliegerei bei nicht genauer Kenntnis der Gesetzeslage damit großer Schaden zugefügt wird.

Hier ergeht nun einmal mehr der Apell an das Bmvt nebst dem Aero Club, die so oft gepriesene Transparenz auch in der Praxis wirklich walten zu lassen. Wenn man bedenkt welche Institutionen in der Verteilerliste des Bmvt aufgeführt sind, sollte auch hier mal ein Umdenken dazu einsetzen. Weiterhin ist auch aufgefallen, dass nicht nur der ÖaeC mit dem Verband der Flugschulen von unseren bundesdeutschen Vorbildern abkuppert, sondern sich auch das Bmvt selbst dazu an der Gesetzeslage in Deutschland orientiert.

Nebst einem Richard Wagner gibt es noch eine weitere Koryphäe im Lande. Ein Lob vorweg ergeht hier an Dr. Dr. Dr. Helmut Raffelsberger (UL- Verband), der ebenfalls einen maßgeblichen Beitrag zur Umsetzung des LFG für unsere Belange beitrug und das auch als nicht Aero Club Mitglied. Hier geht es beileibe nicht um Selbstbeweihräucherung, Clubmeierei und Taktiererei etc., sondern einzig um das Wissen und die Fähigkeit ein LFG zu bekommen, das auch für unsere Belange anwendbar und auch umsetzbar ist. Einzig und allein das ist es was zählt - Ich werde Helmut in einer meiner nächsten Ausgaben einen eigenen Bericht für seinen Einsatz im Sinne des HG + PG – sowie auch Mot. HG + PG - Sportes widmen, bzw. ihm dafür danken.

Außenabflüge /Außenlandungen für Motorlose und Mot. HG + PG:

Dass diese Causa sehr sensibel anzupacken ist, weiß jeder. Wer schon einmal so eine für Mot. HG oder PG erforderlich beantragt hat, kann ein Lied davon singen. Im Klartext heißt das, wenn dieses tatsächlich - wie von einigen Landeshauptmännern bereits seit Jahren gefordert - umgesetzt wird, dann geht es zurück zu den Anfängen. Damals in den 70iger Jahren gab es zum Beispiel in den Bundesländern Niederösterreich und Kärnten bereits so eine Regelung. Hier gab es genehmigte Bereiche (Reservate) worin geflogen werden konnte. In allen anderen Gebieten musste eine diesbezügliche Außenabflug Genehmigung beim Landeshauptmann Abt. Luftfahrt eigens beantragt werden. Auch hier ist es das LFG, welches diese Causa in Zukunft regeln wird.



Wir werden sehen, was das Bmvt aufgrund der sehr vielen diesmal Zeit gerechten dazu eingebrachten Stellungnahmen zum LFG tatsächlich beschließen wird. Da bei den Tandemunternehmen eine Zulassung über das BMVIT fallen wird, ist anzunehmen dass es hier dann in der Folge in die Kompetenz der Landeshauptmänner über gehen wird. Diese Entwicklung bedeutet für uns dann aber nicht's gutes. Eines ist klar, wir sind eine Minderheit und die Mot. HG + PG ist die Minderheit in der Minderheit, die eigentlich gar keiner will (auch in den eigenen Reihen gibt es Verhinderer) und wo man sich leicht abputzen kann. Wie schon gesagt, lassen wir uns überraschen mit welchem LFG 2013 wir nun konfrontiert werden im April wird es hoffentlich so weit sein.

Ausländische Hänge- und Paragleiterlizenzen sind in Österreich nicht gültig.

Seit Jahren mache ich darauf aufmerksam, dass es keine rechtsgültige Anerkennung ausländischer Lizenzen im Bereich Hänge- und Paragleiter und motorisierte HG/PG in Österreich gibt.

www.freiflieger-magazin.at/new/?id=auslaenderinoesterreich

Nach jahrelangen erfolglosen Versuchen, den ÖAeC endlich dazu zu bewegen, sich um die Legalisierung der Flüge unserer ausländischen Gäste zu bemühen, habe ich die im vergangenen Jahr neuerlich erfolgte Novellierung der Zivilluftfahrt- Personal-Verordnung (ZLPV) abgewartet. Leider ist in der neuen ZLPV dieses Problem aber wieder nicht gelöst worden.

Dr. Flatz (Landesverbandspräsident des ÖAeC in Vorarlberg) verweist in einer Obmännerkonferenz darauf, dass im Bereich der Fallschirmspringer durch einen von ihm herausgegebenen Lufttüchtigkeitshinweis (LTH) ausländischen Fallschirmspringerlizenzen Gültigkeit verliehen worden wäre. Gleichzeitig empfiehlt er Willibald Stocker, er solle die ausländischen Hänge- und Paragleiterlizenzen ebenfalls mit einem LTH "anerkennen". Er und der ÖAeC wissen also, dass ausländische HG/PG-Lizenzen in Österreich nicht gültig sind.

Am 12. Dezember vergangenen Jahres habe ich daher dazu eine Anfrage gem. Auskunftspflichtgesetz an die zuständige Bundesministerin gerichtet.

In der Antwort der Bundesministerin wurde mir mitgeteilt, Zitat: „*Ein Lufttüchtigkeitshinweis betreffend die generelle Anerkennung von ausländischen Hänge- und Paragleiterberechtigungen existiert nicht.*“

Die Verantwortlichen sollten sich darauf besinnen, dass sie Diener der Piloten sind und nicht Diener eines Vereines.

Völlig unabhängig davon, dass niemand mit einem LTH überhaupt ausländische Berechtigungen anerkennen könnte, heißt das, dass ausländische Hänge- und Paragleiterlizenzen in Österreich nicht gültig sind.

Der gesamte Artikel ist mit meiner Anfrage an die Bundesministerin, ihrem Antwortschreiben und meiner Stellungnahme im Freiflieger-Magazin unter www.freiflieger-magazin.at/new/?id=anfrage veröffentlicht.

Man kann einem Erich Klug ohne juristische Ausbildung keinen Vorwurf machen, wenn er glaubt, er könnte mit einer E-Mail ausländische Lärmmessverfahren anerkennen.

Bei Dr. Flatz liegt der Fall ganz anders. Er ist Jurist und schon für einen juristischen Laien ist aus der Überschrift des § 21 Luftfahrtgesetz erkenntlich, dass dieser § nichts mit der Anerkennung ausländischer Lizenzen zu tun hat. Da man dem Dr. Flatz als praktizierender Jurist und Richter sicher nicht vorwerfen kann, er könne Überschriften und juristische Texte nicht sinnerfassend lesen, bleiben nur zwei weitere Möglichkeiten:



Entweder er kennt die von unserer Verfassung vorgeschriebene Form und die Ermächtigten zur Normsetzung nicht, oder er setzt sich bewusst über grundlegende Prinzipien unserer Verfassung hinweg.
Walter Kepplinger

02. UNFÄLLE UND STÖRUNGEN:



Richtigstellung: In der letzten Ausgabe ist bei der Auflistung unter dem Punkt „Unfälle“ leider ein Fehler unterlaufen, denn laut Zeitungsartikel war der Paragleiterunfall in Mollis (Schweiz) ein tödlicher. Im Nachhinein stellte sich aber heraus, dass der Pilot dabei nicht ums Leben kam sondern sich schwere Verletzungen zuzog.

3. Oktober 2012 Schweiz

Flugunfall: Tödlicher Gleitschirm-Unfall bei Mollis (Quelle Blick CH)

MOLLIS - GL - Ein 38jähriger Gleitschirmpilot ist am Mittwochnachmittag während eines Ausbildungsfluges in der Nähe des Flugplatzes Mollis abgestürzt. Der Flugschüler zog sich unbestimmte, schwere Verletzungen zu. Die Rega flog ihn ins Universitätsspital Zürich. (Quelle Blick CH)

Mit der Bitte um entsprechende Kenntnisnahme.

Nachtrag zum Quartal IV - Jahr 2012

Grindelwald / Aargau:  Am 16. September startete der 52jährige Schweizer **Paragleiterpilot** Raimund Herold gegen 15.10 Uhr vom Startplatz Grindelwald First aus zu einem Flug. Der Pilot flog – wie die meisten anderen Piloten an diesem Tag – zur Waldspitz-Hütte. Dort kreisten bereits einige andere Piloten in der Thermik. Ohne sichtbaren Zwischenfall, wie z.B. einem Klapper, prallte Raimund beim Kreisen mit seinem Swing Mistral 6 (EN B) 8 in den Fels, stürzte im Gelände hinunter und verletzte sich dabei tödlich. Der Pilot blieb im felsigen Gelände liegen und konnte schließlich durch einen Hubschrauber der Gletscherluft (Air Glaciers geborgen werden.

Raimund wurde 52 Jahre alt, wohnte in Liestal BL, flog seit 1991 Gleitschirm, seit 1998 auch Biplane. Raimund war bei seinen Kollegen bekannt als bedachter und vorsichtiger Pilot. Kondolenzbuch: www.kun-tai-ko.ch

Gleitschirmfliegen ist als gefährlicher Extremsport jedes Jahr für dutzende Todesfälle verantwortlich.

Nidwalden / Aargau:  Am 21. Oktober startete der 61jährige Schweizer **Paragleiterpilot** Pius Koller gegen 13 Uhr vom Startplatz neben der Bergstation Haldigrat aus zu einem Flug. Der Wind blies in der Höhe zwar schwach aus Nord/Nordost, am Südhang gab es aber Intervalle mit thermischem Aufwind aus Süd. Deshalb starteten zahlreiche Gleitschirme und Deltas problemlos Richtung Süd. Auch Pius startete problemlos und der anschließende Vorbeiflug beim Restaurant Richtung Westen verlief ebenfalls ohne Probleme. Pius wurde beobachtet, wie er den Leuten auf der Terrasse zuwinkte. Daraufhin erfolgte ein rechtsseitiger Einklapper (Flugrichtung West, relativ tief entlang des Südhangs), nur unwesentlich grösser als 50 Prozent, aber mit einem sehr steilen Knickwinkel.



Auf einem Foto ist zu erkennen, dass seine Hand zum Klappzeitpunkt wieder an der Bremsschlaufe war. Wie oft bei Klappern mit steilem Knickwinkel (großer Flügeltiefe) drehte der Schirm sofort nach rechts weg. Noch bevor Pius seinen Schirm unter Kontrolle bringen konnte, kollidierte er mit dem Südhang. Es gibt unterschiedliche Zeugenaussagen über den Aufschlag – von 180° wegdrehen und Kollision, bis hin zu Steilspirale vor der Kollision. Deshalb kann nicht mit Sicherheit gesagt werden, wie viel der Schirm vor dem Aufschlag wirklich wegdrehte. Die sofortige Hilfe der anwesenden Piloten nach dem Unfall war vorbildlich, dennoch verstarb Pius. Er wohnte in Berikon AG, flog einen Skywalk Tequila (EN B) und flog seit zehn Jahren Gleitschirm. Beni Stocker

Davos / Schweiz: Am 17. November startete ein **Paragleiterpilot** vom Startplatz Jakobshorn aus zu einem Flug. In ca. 100 Metern Höhe fingen die Enden des Paragleiters an zu flattern. Der Pilot verlor daraufhin die Kontrolle über das Fluggerät und prallte mit dem Gesäß hart am gefrorenen Boden auf. Der Pilot erlitt dabei schwere Verletzungen (Beckenbruch) und wurde nach der Erstversorgung mit dem Rettungshubschrauber in das Kantons Spital in Chur (Graubünden) geflogen.

Granada / Spanien: Am 08. Dezember hatte ein **Mot. Paragleiterpilot** großes Glück. Der Pilot blieb in ca. 80 Metern Höhe am Kabel einer Hochspannungsleitung nebst einer dicht befahrenen Straße hängen. Der Unglückspilot konnte erst nach über 4 Stunden von einem eigens herbei geholten Spezialkran geborgen werden.

Wolfsberg / Kärnten: Am 13. Dezember startete eine 27jährige **Paragleiterpilotin** aus Graz vom Startplatz Wasserhang (Koralpe) aus zu einem Flug. Nach dem Start gewann die Pilotin ordentlich an Höhe und geriet ca. 4 Kilometer nordwestlich des Startplatzes im Bereich „Rieding“ in einen böigen Wind. Der Gleitschirm ließ sich nicht mehr steuern und die Pilotin wurde rückwärts fliegend gegen den Hang gedrückt. Die Pilotin stürzte in einer Seehöhe von ca. 1165 Meter auf eine Buche, wo sie schlussendlich im Geäst hängenblieb. 10 Mann der Bergrettung und 4 Retter der alpinen Einsatztruppe Wolfsberg nahmen schließlich die Suche auf. Nachdem die Pilotin ihren Freund mittels GPS-Sender die genauen Koordinaten mitgeteilt hatte, konnte der Polizeihubschrauber (Libelle Flir) die Suche aufnehmen und die unverletzt gebliebene Pilotin mittels Seilbergung in Sicherheit bringen.

Schöckl / Graz: Am 20. Dezember startete ein 45jähriger einheimischer **Paragleiterpilot** gegen 13.45 Uhr vom Startplatz Schöckl/Startrampe Südost aus zu einem Flug Richtung St. Radegund. Beim Landeanflug wurde das Fluggerät vom Piloten zu stark abgebremst und prallte schließlich aus einer Höhe von ca. 3 bis 4 Meter am gefrorenen Boden auf. Dabei erlitt der Pilot schwere Verletzungen an der Wirbelsäule. Ein zufällig vorbeifahrender PKW-Lenker verständigte die Einsatzkräfte. Der verunfallte Oststeirer aus dem Bezirk Weiz wurde nach der Erstversorgung in das LKH – Graz eingeliefert. **Wie in Erfahrung zu bringen war, handelte es sich hier um einen sehr erfahrenen Drachenflieger (Streckenflug-Profi) welcher hier verunglückte.**

Zettersfeld / Lienz: Am 24. Dezember gab es gegen 11 Uhr einen Suchflug des Rettungshubschraubers C 11 nach einem vermissten **Speedglider bzw. Minischirmpiloten** im Grossraum Zettersfeld. Wie sich aber später herausstellte, handelte es sich hier um einen Fehlalarm. Anlass dazu geben immer wieder Speedglider oder Minischirm-Piloten, welche in Boden, bzw. der Hangkontur entlang mit anormalen Flugmanövern dazu in das Tal fliegen.

Sportgastein / Salzburg: Am 30. Dezember startete ein 30jähriger einheimischer **Paragleiterpilot** gegen 14 Uhr vom Startplatz Bergstation Goldbergbahn aus zu einem Flug. Unmittelbar nach dem Start stürzte der Mann aus bisher unbekannten Gründen (föhniger böiger Südwind) unterhalb der Bergstation in unwegsames Gelände ab. Dabei erlitt er



Verletzungen am Rücken. Der Verunfallte wurde nach der Erstversorgung mittels Tau geborgen und anschließend mit dem Rettungshubschrauber Martin 10 in das Krankenhaus Schwarzach geflogen. Die Polizei beschlagnahmte den Paragleiter für weitere Untersuchungen.

Quartal I - Jahr 2013

Kapstadt / Südafrika:  Am 10. Jänner startete gegen 15 Uhr der 50jährige deutsche **Paragleiterpilot** Frank Till vom unteren Startplatz Signal Hill (Lions Head) zu einen Flug. Der Pilot geriet kurze Zeit später infolge stark aufkommenden Windes in den Leebereich des Berges und verlor schließlich die Kontrolle über sein Fluggerät. Der Pilot stürzte daraufhin ab und schlug auf dem Garagendach eines Hauses in Bantry auf. Der Pilot erlitt dabei Lebensgefährliche Kopfverletzungen und verstarb kurze Zeit später an den Folgen seiner schweren Verletzungen.

Werfenweng / St. Johann im Pongau: Am 19. Jänner startete ein 30jähriger **Speedglider-Pilot** aus Salzburg mit seinem Minischirm vom Startplatz Bischlinghöhe aus zu einem Flug. Der Pilot kam während des Fluges bei einer Steilspirale zu nahe an die Baumwipfeln der Trasse der Ikarus Seilbahn in einer Höhe von ca. 1200 NN. Der Schirm verfang sich in den Ästen und der Mann stürzte ab. Er blieb in 15 Metern über Grund hängen. Skitourengeher beobachteten den Absturz und verständigten die Einsatzkräfte. Daraufhin startete ein Notarzhubschrauber, dieser konnte aber keine Seilbergung durchführen, da der Abwind des Heli den Piloten gefährdet hätte. So mussten Berg und Pistenrettung mühsam aufsteigen und konnten nach ca. 3 Stunden - gegen 16.45 Uhr den schwerverletzten (Beine) und leicht unterkühlten Piloten aus seiner misslichen Lage befreien und auf eine Lichtung bringen. Der Mann wurde nach der Erstversorgung mit dem Rettungshubschrauber in das Krankenhaus nach Schwarzach geflogen.

Wie sich im Nachhinein herausstellte, war derselbe Unglückspilot bereits am 25. Dezember 2012 in einen Unfall verwickelt, konnte sich aber damals selbst befreien.

Reischach / Brunneck: Am 31. Jänner startete gegen 16 Uhr ein 30jähriger **Paragleiterpilot** aus Reischach vom Startplatz Kronplatz aus zu einen Flug. In der Landephase zog der Pilot laut Bericht des Alto Adige die Steuerleinen zu früh durch, weshalb dieser aus einer Höhe von ca. 10 Meter Höhe in die Tiefe stürzte. Beim anschl. Aufprall zog sich der Pilot ein Wirbelsäulen Trauma zu. Der Verunfallte wurde nach der Erstversorgung durch die Einsatzkräfte in das Krankenhaus Brunneck eingeliefert.

Brixen / Südtirol:  Am 09. Feber startete der 49jährige deutsche **Paragleiterpilot** Adolf Landendinger vom Startplatz Skigebiet St. Andrä aus zu einem Flug. Der Pilot flog einen Swing Mistral 6 EN/B. Wie in Erfahrung zu bringen war verlor er die Kontrolle über seinen Schirm und stürzte aus mehreren Metern Höhe in die Tiefe. Der Mann wurde nach der Erstversorgung mit dem Rettungshubschrauber in das Bozener Krankenhaus eingeliefert und erlag schließlich seinen schweren Verletzungen. Die Todesursache dürfte vermutlich ein Herzinfarkt / Ohnmachtsanfall gewesen sein; die Untersuchungen laufen.

Werfenweng / St. Johann im Pongau: Am 12. Feber startete ein 21jähriger **Paragleiterpilot** aus Salzburg gegen 12 Uhr vom Startplatz Bischlinghöhe aus zu einem Flug. Der Pilot stürzte aus bisher unbekannten Gründen (Flugfehler) aus mehreren Metern Höhe ab und erlitt beim Aufprall Verletzungen im Beckenbereich. Er wurde nach der Erstversorgung mit dem Roten Kreuz in das Unfallkrankenhaus Schwarzach eingeliefert.



Neustift / Stubaital: Am 14. Feber startete ein 36jähriger einheimischer **Paragleiterpilot** vom Startplatz Elfer aus zu einen Flug. Wie in Erfahrung zu bringen war verlor der Pilot aus bisher unbekannten Gründen die Kontrolle über sein Fluggerät und stürzte daraufhin auf einen KFZ - Parkplatz. Dabei beschädigte der Pilot gleich mehrere Personenwagen, bis dieser schließlich auf einem Auto zum Stillstand kam. Der Pilot selbst erlitt bei diesem spektakulären Unfall nur leichte Verletzungen und wurde nach der Erstversorgung mit der Rettung in das UKH nach Innsbruck gebracht.

Walenstadt / Schweiz:  Am 03. März startete der 30jährige Österr. **Basejumper Pilot** Paul K. aus Graz wohnhaft in der Schweiz, vom Sprungpunkt „Sputnik“ aus zu einen Flug mit einen so genannten **Wingsuit**. Der Pilot kam in's Trudeln und verlor dabei die Kontrolle über sein Fluggerät und stürzte dabei in eine tiefe Schlucht. Nach mehreren Tagen der Suche und extremen Bedingungen hier kam auch eine Drohne zum Einsatz - bis Redaktionsschluss wurde der Vermisste noch immer nicht gefunden. Wie in Erfahrung zu bringen war, arbeitete Paul als Qualitäts Manager bei dem Schweizer Gleitschirm Hersteller "Paratech" im Appenzellerland.

Sichuan / China:  Am 03. März startete ein 70jähriger Chinesischer **Drachenfliegerpilot** Yi Ruilong gegen 18 Uhr zu einen Flug. Die Lokalen Behörden haben versucht den vermissten Drachenflieger nach einen Absturz in einen See zu finden, bisher jedoch vergebens.

Neustift / Stubaital: Am 10. März startete gegen 12 Uhr 40 eine 40jähriger Deutsche **Paragleiter** pilotin vom Startplatz Bergstation Elfer aus zu einen Flug. Nach einer Flugzeit von ca. 15 Minuten klappte aus bisher unbekannten Gründen die Hälfte des Schirmes ein. Daraufhin geriet die Pilotin in einen so genannten Spiralsturz und verlor dabei die Kontrolle über das Fluggerät. Ca. 50 Meter über Grund aktivierte die Pilotin das Rettungsgerät, konnte aber trotzdem einen Absturz nicht mehr verhindern Beim anschl. Aufprall auf einer Schipiste erlitt die Pilotin Verletzungen unbestimmten Grades im Bereich der Lendenwirbelsäule. Die Verunfallte wurde nach der Erstversorgung mit dem Rettungs Hubschrauber in das UKH – Innsbruck eingeliefert.

Rendsburg / Eckernförde: Am 12. März startete ein 48jähriger deutscher **Paragleiterpilot** in der Nähe von Stohl aus zu einen Flug. Der 48-Jährige zog sich nach Polizeiangaben mehrere Knochenbüche zu, als er aus fünf Metern Höhe auf den gefrorenen Boden krachte. Er wurde mit einem Rettungshubschrauber in ein Krankenhaus geflogen. Laut Polizei besteht keine Lebensgefahr. Gemeinsam mit anderen Gleitschirmfliegern hatte der Mann die gute Thermik genutzt und war an der Steilküste entlang geflogen. Die Unfallursache ist noch unklar.

Niedersill / Pinzgau: Am 13. März startete ein 29jähriger einheimischer **Paragleiterpilot** aus dem Pinzgau gegen Mittag zu einen Flug. Wie in Erfahrung zu bringen war, wurde der erfahrene Pilot von einer Windböe überrascht, dabei kippte der Schirm nach hinten weg. Der Pilot verlor dabei die Kontrolle über sein Fluggerät und stürzte aus ca. 10 Meter Höhe zu Boden, beim anschl. Aufprall erlitt der Pilot Verletzungen unbestimmten Grades. Der Verunfallte wurde nach der Erstversorgung mit dem Rettungs Hubschrauber in das UKH nach Salzburg gebracht.

Auf in die Flugsaison 2013

Die eigentliche Flug Saison steht erst vor der Türe und die ersten Unfälle aber auch Tödlichen Unfälle in diesem Quartal, lassen auch für das Jahr 2013 wieder nur schlimmes erahnen. Ich möchte hier zum Thema Unfall Prävention vorweg ein paar Stichpunkte zur Erhöhung der Sicherheit aufführen, mit der Bitte um Kenntnisnahme.



Nur wenige Piloten waren auch über die lange Winterpause hinweg fliegerisch aktiv oder waren zu diesem Zweck in südlichen Gefilden unterwegs. Für den Großteil der Piloten startet die neue Flugsaison wieder mit dem Beginn der Feiertage, wie z.B. Ostern, Pfingsten, usw. an. Und so abrupt wie die Saison aufgehört hat, so beginnt sie nun auch wieder – deshalb ein paar Tipps zum Umsetzen:

Der Pilot muss wieder lernen sich an die Gegebenheiten anzupassen – dazu zählt einmal mehr nach einer langer Pause: erstmal zurück auf den Übungshang. Mit ein paar Starts fühlt man sich dann gleich wieder besser.

**Die Mutter Natur schreibt ihre eigenen Gesetze –
verzeiht keine Fehler und nimmt auch keine
Rücksicht auf die Erfahrung jener Menschen die sich
in Ihr bewegen -**

- denn für Mutter Natur gibt es kein Wenn und Aber.

Dann die ersten Höhenflüge: Unbedingt bei ruhigen Verhältnissen und nur am Vormittag durchführen, damit das Selbstvertrauen und die Sicherheit wieder zurückkommen. Dann wenn es die Wind- und Wetterbedingungen zulassen kann man sich auch auf die ersten Thermik- oder Streckenflüge heranwagen.

Des weiteren sollte am Bodensimulator auch das Rettungsgerät simultan ausgelöst, dann der Beinstrecker bzw. das Gurtzeug passend eingestellt werden. Im Zweifelsfalle oder wenn du irgendwelche Hilfe brauchst, wende dich an eine Flugschule im Lande, die dir gerne mit Rat und Tat zur Seite steht.

Hierzu ein gewagter Vergleich - **Was sagt die (NRA) National Amerikanische Rifle Association zum zurzeit wieder einmal heißen Thema „Diskussion Waffenbesitz in den USA“ dazu:**

... nicht die Waffen sind das gefährliche, sondern die sie bedienen.

Deshalb noch einmal vom Neuem: Nicht der Gleitschirm oder Drachensport ist gefährlich (so Werner Pfändler), sondern der Pilot der ihn bedient! Dies muss dem Piloten auch einmal klar gemacht werden. Wenn uns diese tödliche Gefahr die davon ausgeht auch bewusst wird, werden die Unfallzahlen in Grenzen bleiben. In diesem Sinne allen Piloten einen guten Start und immer ein „Gut Land“!

Mit der erstmaligen Weiterleitung bzw. Aussendung von Unfallberichten des DHV seit vielen Jahren (vor einigen Jahren erfolgten diese noch durch Oswald Staud) hat nun der Landessektionsleiter des ÖaEC von Kärnten, Ewald Kaltenhofer, am 23. Jänner dieses Jahres alle Flugschulen im Lande mit diversen Links informiert. Wenn auch verspätet kommt nun doch zumindest ein wenig Bewegung in die Causa Unfälle. Auch der DHV sieht die Problematik und zieht nun abrupt die Notbremse. Wurde womöglich der Druck durch die anhaltende Berichterstattung über die vielen Unfälle die in den „Flash News“ aufgeführt werden doch zu groß?

Warum diese Aussendung nicht von der FAA als zuständige Behörde getätigt wurde, sondern als E-Mail einer Privatperson (Sektionsleiter ÖaEC Kärnten) bleibt letztendlich unerheblich, doch zeigt es dennoch die fehlende (Struktur) Trennung zwischen Behörde und Sportbereich im ÖaEC: Hier der aufgeführte Absender zur gelegentlichen Kenntnisnahme.

Ewald Kaltenhofer Österreichischer Aero Club

Sektion FAA Zivilluftfahrer Behörde 1 Instanz

Sachbearbeiter Hänge und Paragleiter





03. ZWEITE „FLUGSCHULLEITER SITZUNG 2012“:

Ein typisch österreichischer Weg ???

Da diese Einladung ja von seiten einer offiziellen Behörde kam, erlaube ich mir, diesen Artikel auch zu veröffentlichen. Nach über einer mehr jährigen Pause gab es 2011 erstmalig wieder eine Sitzung und am 29. November 2012 folgte eine zweite Auflage einer Zusammenkunft, wo zu fast 100% nur gewerbliche Betriebe (HG + PG - Flugschulen) teilnehmen dürfen und eine beliebige Behörde (ÖaEC) dazu einlädt ? Es kann wohl nicht (oder doch) Aufgabe einer Behörde sein, gewerbliche Flugschulen zu einer losen Zusammenkunft - oder besser gesagt – einem Informationsabend einzuladen. Hier kommt wieder einmal mehr als deutlich zum Vorschein, wie eng die Verquickung zwischen einer Behörde, bzw. deren Vertreter im ÖaEC und gewissen Flugschulen, bzw. dem Verband der Flugschulen bereits gediegen ist; und das ohne jeglichen Vorbehalt.

Aufgrund der seinerzeitigen Initiative von Sepp Himberger alle Flugschulen in gewerbliche umzuwidmen, gibt es nun nur mehr 2 Vereinsflugschulen im Lande. Alle anderen wurden in den 90iger Jahren sukzessive in gewerbliche Flugschulen umgewidmet – so ist diese Vorgangsweise der FAA - Behörde 1. Instanz sehr suspekt. Schon alleine dieser Grund stimmt mich nachdenklich, dass eine Behörde gewerbliche Flugschulen sozusagen einfach nur so zu einem losen Informationsaustausch einlädt. Die Erklärungen dafür gibt es wahrscheinlich auch – ein Beispiel dazu:

Es gibt kein Fahrt- und Spesengeld seitens der Behörde (ÖaEC), welches sonst üblich geltend gemacht werden kann. Laut Vorsitzenden ist das ganze eben „nur“ ein loses Treffen und sonst nichts. Daher ist eine Teilnahme auch nicht rechtlich vorgeschrieben, bzw. bindend, also bleibt wieder einmal mehr viel Raum für Spekulationen.

Im Hintergrund arbeitet der Verband der Österreichischen Flugschulen, der hierzu die Behörde (ÖaEC) als Mittel zum Zweck nützt, um seine Position offiziell zu stärken. Schließlich ging die Einladung ja ganz offiziell von der FAA als Behörde in schriftlicher Form hinaus und das an alle Flugschulen im Lande.

Mit von der Partie als verantwortlicher Leiter Dr. Reinhard Flatz, neuer Generalsekretär des ÖaEC Mag. Manfred Kunschütz, Sektionsleiter (ÖaEC Kärnten), Ewald Kaltenhofer, Sekretariat ÖaEC, Frau Brigitte Kari und als Gastvortragender seitens des DHV Karl Slezak. Weiters war anwesend Manfred Neugebauer, der im Namen des ÖaEC über die Unfallthematik im Lande referierte und Richard Wagner über Außenabflüge und Außenlandungen. Insgesamt kamen an die 30 Flugschulleiter in das „Airrest“ am Salzburger Flughafen; schließlich hatte ja eine Behörde offiziell dazu eingeladen, doch erst im Nachhinein stellte sich dann heraus, es war ja alles „nur“ ein loses formloses Treffen, so der verantwortliche Leiter Dr. Flatz auf meine Anfrage hin in einem Statement.

Wie lautet dazu der Wortlaut in der Ausschreibung / Einladung – die Übernahme von Kosten für die Anreise und Anwesenheit der Teilnehmer durch die Behörde ist aus budgetären Gründen nicht möglich.

Offen bleibt aber die Frage, wer kommt für die Kosten des Veranstaltungsraumes, der zu zahlenden, bzw. nicht bezahlten Getränke, aber vor allem der Fahrtspesen und Sitzungsgelder der Behördenvertreter seitens des ÖaEC auf? Immerhin waren es gleich 5 Personen, die eigens dazu aus Wien anreisten um zu einer losen Sitzung nach Salzburg zu kommen?

Die Punkte, die hier diskutiert wurden, will ich deshalb nur ansatzweise anschneiden, denn zuviel Brisanz ist hier dahinter verborgen und droht der gesamten Szene wirklich nur zu schaden. Über viele Jahrzehnte hinweg bewährte Regelwerke werden plötzlich juristisch und rechtlich infrage gestellt; mag juristisch auch stimmen, damit bekommt der Aero Club nun die Rechnung über jahrelange „Wurschtelei und Passivität“ präsentiert.



Hier ein kurzer Ausschnitt dazu:

- Anerkennung der Lizenzen zwischen Österreich/Deutschland und der Schweiz steht mehr Recht als Schlecht auf sehr wackeligen Beinen.
- Für alle anderen ausländischen Lizenzen von Piloten, welche in Österreich fliegen, besteht überhaupt kein Rechtsabkommen.
- Die IPPI – Card ist besser, als man hat gar nichts in der Hand - sieht gut aus und das ist es aber auch schon gewesen.
- Außenlandungen ja, aber bei den Außenabflügen da hapert es gewaltig und Gefahr ist hier in Verzug.

Wenn der Wind des Wandels weht, bauen die einen Schutzmauern, die anderen bauen Windmühlen?

- **(Chinesische Weisheit)** Deshalb baue ich lieber „Windmühlen“ als „Schutzmauern“.
- eine europäische Unfalldatenbank ist im Aufbau begriffen, die später mal auch weltweit erweitert werden sollte.
- Ein digitales Flugbuch ist ebenfalls im Kommen.
- Das immer wieder von Neuem ins Leben gerufene Lehrteam hat - wie zu vernehmen zu erwarten war - zu in der letztjährigen Arbeitsperiode nicht wirklich effizient gearbeitet.
- Performance Flugschulen des DHV in Deutschland und Österreich, werden nun umgetauft, weg vom Leistungsdenken in allen Bereichen etc. ist nun angesagt.
- Die meisten Unfälle passieren laut Unfall Referent Manfred Neugebauer in Kössen.
- In Deutschland alleine gibt es über 100 Flugschulen, dazu kommen weitere 40 Flugschulen in Österreich – der Markt ist noch immer nicht gesättigt - denn weitere Schulen kommen?
- Der so bewährte Hänge- und Paragleiter-Erlass ist laut der Juristen des ÖaEC seit 1974 eine tickende Zeitbombe.
- Die LVR = Luftfahrt Verkehrs Regeln müssen dringend geändert werden, im Speziellen der Paragraph § 59 Abs. 3 in den LVR (Luftraumsperre) etc.
- Bei der Fluglehrer-Ausbildung herrschen zwischen Österreich und Deutschland wie in Erfahrung zu bringen war große Diskrepanzen.
- Die Anträge zur Ausstellung (ÖaEC) bzw. Erweiterung von Berechtigungen etc., können wie die Flugschüler oder die zukünftigen Piloten nun selbst vornehmen, was natürlich weniger Bürokratie für die Flugschulen bedeutet.

Abgesehen von einer halben Stunde Verspätung des Vorsitzenden gibt es hierzu nicht wirklich viel Interessantes zu berichten. Es war einmal mehr eine gute Möglichkeit sich kennenzulernen, mit nur noch wenigen Urgesteinen aus der Szene (Ganahl Elmar, Franz Voithofer, Hans Poscher und anderen mehr) zu plaudern. Das war es auch schon.

Fazit: Alle stehen mehr oder minder neben den Schuhen (juristisch) und es wird wie in Österreich üblich weiter gewurschtelt. Der DHV hat nach wie vor den ÖaEC und Fachverband der Flugschulen an der Leine. Was tatsächlich fehlt, ist ein starker, kompetenter und verlässlicher Verhandlungspartner im (ÖaEC)



Behörden mit entsprechenden Know How im HG + PG - Bereich (Gesetzeslage), der in erster Linie die Interessen der Piloten im Lande objektiv gegenüber dem Bmvi und dem DHV etc. im In- und Ausland vertritt. Die bestehende Konstellation eines Mixes aus Sportbereich, beliebiger Behörde und den Flugschulen im Lande wie bisher, hat nie eine Zukunft gehabt und macht sich damit selbst unglaublich wie die getätigten Erfahrungen in der Vergangenheit ja bereits gezeigt haben. Die Folgen daraus sind noch gar nicht abzusehen.

Für eine lose Sitzung (Zusammenkunft) braucht es natürlich auch ein Protokoll, das ca. 3 Wochen später zugesandt wurde. Wie auch immer, dass ein Dr. Reinhard Flatz, welcher eigentlich im Fallschirmspringer Segment des ÖaC beheimatet ist und hier im HG + PG - Bereich die Leitung überhat, kann ich bei allem Verständnis nicht nachvollziehen – wie heißt es so schön - doch einer muss denn Job ja tun!

Eines ist aber sicher: es wird eine weitere Schulleitersitzung, zu welcher der **Aero Club als beliebige Behörde** einladen wird, auch nicht mehr geben. Denn so eine Vorgangsweise ist mehr als einmalig und entspricht nicht dem gesetzlichen Auftrag, bzw. den Verpflichtungen, welche einer beliebigen Behörde unterliegen. (Quo Vadis Austria)

04. SKYOUT - UND DAS ENDE ?



Aufstieg der „Flugpost“ und Niedergang der „Skyout“

Es war im Jahr 2009 als seinerzeit ein Versuch gestartet wurde, damals noch von Klaus Nössler (Flugschule Skyvalley) in Wolfsberg / Kärnten, mit der Neuauflage eines Folders genannt **„Flugpost“** im Drachen- und Paragleiter-Segment Fuß zu fassen. Bereits hier war schon ein Daniel Großmann im Hintergrund mit der grafischen Gestaltung am Werk, doch Klaus musste bereits nach der 3. Auflage erkennen, dass wird eine Nummer zu groß und übergab dann die gesamte Idee an Daniel Großmann weiter, der diese Aufgabe als die große Herausforderung ansah.

Dieser führte die Flugpost noch unter demselben Namen 3 Ausgaben lang weiter, als schließlich im Frühjahr 2011 die neue „Skyout“ ins Leben gerufen wurde. Hiervon gab es schließlich insgesamt 5 Ausgaben. Doch bereits im Frühjahr 2012 war die Papieraussage längst überfällig und erst über Umwege erfuhr ich schließlich vom endgültigen „Aus“ der Zeitschrift „Skyout“.

„...denn mit jedem Aus einer Zeitschrift wird auch ein Stück „Demokratie“ zu Grabe getragen!“

Ein Hinweis auf die nächste Ausgabe war im ersten Halbjahr 2012 auf der Homepage www.skyout-online.com lange Zeit zu lesen, nach näheren Recherchen wurde klar, kein Anruf, keine Stellungnahme, keine Rückantwort rein gar nichts.

Das Warten hat sich aber gelohnt, denn am 12. Juli 2012 flatterte schließlich die erste Papieraussage für das Jahr 2012 ins Haus. Spät aber doch. Es gab für die lange Abstinenz weder eine Erklärung noch ein Vorwort etc. Dafür aber viele Bilder und wenig Text.

Dann war wieder Ruhe bis Anfang Februar 2013 bis die schriftliche Bestätigung vom endgültigen „Aus“ erfolgte. Skyout – ist nun Geschichte.



Der Leitspruch der „Flugpost“ lautete einmal:

... im Vordergrund steht die von uns abgrundtief geliebte Fliegerei und das, was bei uns so abgeht.

... wir lassen uns nicht beeinflussen und machen das, was wir lieben.
Wir gleiten durch die Lüfte und durch diese „Flugpost“ teilen wir unsere Eindrücke und Erlebnisse mit allen, die es wissen wollen.

Zu erwähnen wäre noch folgendes: Daniel Roßmann gelang darüber hinaus der geschickte Schachzug, den Österreichischen Aero Club mit ins Boot zu nehmen, zu einem sehr hohen Preis, nämlich der linienkonformen Berichterstattung. Dafür gab es die Adressen aller HG + PG – Aero Club Mitglieder - immerhin fast 2500 Anschriften - was letztendlich zu einer Gesamtauflage von ca. 4000 Stück führte. **Linienkonforme Berichterstattung, ein Logo auf der Titelseite und finanzielle Unterstützung durch den ÖaEC - geholfen hat aber auch das nicht.**

... hat der Aero Club wieder einmal mehr auf das falsche Pferd gesetzt?

Wie man sieht - denn weder die Liaison mit dem Aero Club noch die hohe Auflage - auch nicht die wunderschönen Farbbilder und die Top-Grafische Gestaltung und einige wenige Sponsoren. Eigentlich doch schade, doch was auch immer die Erklärung dazu sein mag, der Markt regelt so ein Geschäft knallhart und das ohne Wenn und Aber. In diesem speziellen Fall ist es aber nicht der Markt gewesen, hier hat Daniel tatsächlich eine Nummer zu hoch gepokert.

Nach dem **Drachenflieger Magazin, Gleitschirm, Fly & Glide, Schlechtfieger Magazin**, gab auch noch weitere Heftchen welche kurzzeitig am Markt Fuß fassen wollten. Alle versuchten in der PG + HG – Szene mit zu mischen, die Verweildauer war aber nur kurzzeitig. Nun ist nach nicht einmal 3 Jahren auch „Flugpost“ und „Skyout“ schon wieder Geschichte – eine schnelllebige Zeit wie ein jeder sieht.

Übrigens, Daniel Rossmann war von Anfang an nebst Klaus Nössler die treibende Kraft im Hintergrund. Er war Autor, er hatte die Idee und er lieferte das Design und das von der ersten Flugpost bis zur letzten Ausgabe der Skyout.

Warum Daniel Rossmann als Chefredakteur der Skyout einfach in den Untergrund abgetaucht und erst wieder Anfang Feber 2013 mit einem Schreiben das Ende der „Skyout“ bestätigte, lässt natürlich wieder viel Raum für jede Menge an Spekulationen offen.

Möglicherweise hat der Herausgeber hier das Ausmaß an Arbeit und dem enormen Zeitaufwand bzw. der anfallenden Kosten doch ein wenig unterschätzt und dann die Rechnung präsentiert bekommen. Ein Ende dieser kurzen Ära hätte ich mir doch anders vorgestellt - schließlich hat der Leser als zahlender Abonnent doch ein Recht dazu gehabt.

Ich wünsche Daniel Roßmann auf seinem weiteren Lebensweg alles Gute und als Drachenflieger immer ein „Gut Land“

P.S.: Für künftige Interessenten, die beabsichtigen mit einer weiteren Zeitung im HG + PG – Bereich Fuß zu fassen, sei gesagt - dass es dazu mehr braucht, wie z.B. Zielstrebigkeit, Hartnäckigkeit und sehr viel Ausdauer und Durchhaltevermögen, denn es ist eben ein harter Job, der bereits vorher gut überlegt sein muss.



05. DIESEN NAMEN SOLLTE MAN SICH MERKEN ?



Hans Poscher – TERNBERG

Eine Flugschule sei kein Massenbetrieb, sagt Hans Poscher (54). Dennoch kommen Schüler aus ganz Oberösterreich nach Ternberg. Vor zehn Jahren war Felix Baumgartner bei ihm zu Gast.

„Er hat bei mir einen Schnupperkurs im Drachenfliegen gemacht“, erinnert sich Poscher. Vom Stratos-Projekt des Abenteurers ist der Fluglehrer begeistert: „Es ist bewundernswert. Leute wie er sind verspielte, aber genau kalkulierende Menschen. Je weiter ein Mensch an die Grenze geht, desto genauer muss er rechnen.“

Der gebürtige Gmundner Hans Poscher war ursprünglich Kajakfahrer. „Wasser ist in etwa 800 mal schwerer als Luft“, sagt der heutige Flugschulleiter, Fluglehrer und Tandempilot. Das Bewegungsverhalten im Wasser sei dem in der Luft sehr ähnlich. „Da die Luft aber viel feiner ist, kann man viel besser mit ihr umgehen. Deshalb habe ich mich auch für den Flugsport entschieden.“

Bekannt durch die Soko Donau

Seit 1976 ist der 54jährige mit Paragleitern und Hängegleitern in der Luft unterwegs. Seit 20 Jahren leitet Poscher seine Flugschule in Ternberg und mehr als 800 Schüler haben in dieser Zeit bei ihm das Fliegen erlernt. Zwischen 50 und 100 Flüge absolviert er jährlich, Tandemsprünge nicht eingerechnet. „Die meiste Zeit als Fluglehrer verbringe ich aber auf dem Boden“, erklärt Poscher.

Österreichweit bekannt wurde seine Flugschule in der Krimiserie „Soko Donau“. „Da habe ich Schauspieler gedoubelt. Die Produktionsfirma hat einen riesigen Aufwand betrieben“, erinnert sich der Flieger. Ein motorisierter Hängegleiter habe ihn zuerst zu der Stelle gezogen, wo ihn der Regisseur haben wollte. „Ich bin einige vorgegebene Manöver geflogen und zum Abschluss in die Enns gestürzt. Beim Film muss eben immer etwas passieren.“ Im Krimi sei die Enns noch dazu zur Donau gemacht worden.

Über Morgen mache ich mir Gedanken, wenn das Heute Gestern ist. "

Im realen Leben als Flieger versucht Poscher freilich, gefährlichen Situationen aus dem Weg zu gehen. „Ich bin jetzt 54 Jahre alt und möchte weiterhin aufrecht gehen können.“ In manchen Situationen spielt aber auch beim erfahrenen Fluglehrer die Angst mit. „Man kann beim Fliegen nicht einfach aussteigen. Bei größeren Turbulenzen weiß

man, dass es – wenn es noch unangenehmer wird – an die Grenzen gehen könnte.“

Erlernt hat Poscher sein Handwerk in Micheldorf. „Meine erste Freundin hat damals ganz in der Nähe des Landeplatzes gewohnt.“ Im Nu war der erste Hängegleiter gekauft und der damalige Kajak- und Skilehrer mit dem Fliegervirus infiziert. Vor 20 Jahren zog es ihn schließlich ins Ennstal. „Hier ist das Gelände bestens geeignet, und Jäger, Förster und Grundbesitzer sind mit den Aktivitäten einverstanden.“ Vom Brandkogel, vom Herndleck oder vom Schoberstein startet er bevorzugt seine Flüge.

Hans Poscher hat die Flugleidenschaft auch an den jüngeren seiner beiden Söhne vererbt. Mario Poscher (19) fliegt seit seinem 14. Lebensjahr mit Paragleitern. Im kommenden Jahr wird er die Fluglehrerausbildung absolvieren.

Fliegen in Ternberg

Von Anfang April bis Ende Oktober bietet die Flugschule Ternberg von Hans Poscher Unterricht an. Empfohlen wird zum Start ein Schnuppertag (60,- €), an dessen Ende bereits die ersten Gleitflüge in geringer Höhe absolviert werden können. Neben dem Grundkurs und dem Höhenflugkurs führt die



Flugschulen auch die Ausbildung für den Paragleiterschein, die Überlandberechtigung, Performance Trainings und Sicherheitstrainings durch.

Quelle **Oberösterreichische Nachrichten**

06. ... IST ES EIN GLEITSCHIRM ODER DRACHEN ?



„Neuigkeiten aus Florida“:

Unter diesem Slogan hier ein Bericht, gesehen unter online.at tip Für Naturliebhaber bieten die Florida Keys am Strand von Islamorada heuer zwei neue Ausflugs Pakete an. Die Exkursionen Over / Under und Fly-n-Dive kombinieren ein Flug- mit einem Unterwassererlebnis. Die Ausflüge starten per Tandemflug mit Gleitschirm vom offenen Meer aus. Ein Boot zieht den Gleitschirm mit Lehrer und Schüler in die Luft. Der Freiflug beginnt nach Erreichen einer Höhe von über 460 oder wahlweise 760m. Aus der Vogelperspektive genießen die Teilnehmer die Aussicht auf Meer und Küste.

Anschließend an den Gleitschirmflug folgt der Wechsel der Perspektive: Die Teilnehmer begeben sich nun unter Wasser. Bei der Over/Under-Tour steht Schnorcheln auf dem Programm, dabei sind Begegnungen mit den Meeresbewohnern und der Ausblick auf bunte Korallenriffe garantiert. Die kombinierten Ausflüge werden je nach Wetterlage mehrmals täglich angeboten und kosten ab 176,- € pro Person. (Quelle online.at tip- (red) Autor Kristine Tauer

Hier nun die tatsächlichen Gegebenheiten ein wenig nachrecherchiert.

„Man's oldest dream is to fly like a bird“

so lautet der Slogan des Hängegleiter-Tandem-Unternehmens auf Islamorada.

Zum vorhergehenden Beitrag wäre noch folgendes anzuführen: Diesen Bericht schrieb eine Frau Kristine Tauer.

Leider ist hier der Redakteurin einmal mehr ein klassischer Fehler unterlaufen, denn hier handelt es sich nicht um einen Tandem-Gleitschirmflug, sondern um einen Tandem-Drachenflug. Möglicherweise war die Redakteurin so begeistert vom Flug und dem Ausblick, dass dieser Fehler passierte. Die Basisstation liegt in „Whale Harbour“ wenn man von Norden (Miami) kommt, gleich hinter der berühmten „Tiki Bar“ nach Passieren der Brücke noch am Beginn von Islamorada auf der Atlantikseite. Der Drachen wird mit Passagier und Pilot am Boot auf einer Plattform befindlich in den Golf von Mexico gefahren, der Grund dafür ist, weil dort eine meistens glattere Wasseroberfläche vorherrscht als auf der Atlantikseite. Es stehen dazu 2 Starthöhen zur Auswahl:

1,500 Foot kosten \$ 149.-

2,500 Foot kosten \$ 199.-

In Flight HD – Video kostet \$ 40.-

Die Landung erfolgt auf der Atlantikseite mit Schwimmer an der Basis befestigt. Bist du an weiteren Infos interessiert, dann gehe auf die Website von – www.paradiseganggliding.com

oder unter der Telefon Nummer 1- 800 - 888 – 4735

„Nullis amor est, medicabilis herbis!“ **Die Liebe ist durch keine Kräuter heilbar.**

Publius Ovidius Naso (43 v. Chr. – 17 n. Chr.) römischer Dichter

Weiters konnte ich in Erfahrung bringen, dass die Tandem-Drachenflug Schleppbasis in der Nähe des Miami Hafengeländes den Betrieb gänzlich eingestellt hat. Bleibt noch die „Wallaby Ranch“ in



Davenport übrig; dieser Ort liegt in der Nähe von Tampa genau in der Mitte der Halbinsel. Hier ist alles vorhanden, was das Fliegerherz höher schlagen lässt – einzig was fehlt ist das Meer und die Berge. Interessiert, dann schau mal auf die Website www.wallaby.com. Es gibt noch im Norden Floridas Cypres Gardens in Höhe Orlando gelegen, wo die Wiege der Drachenfliegerei lag bzw. alles begann.

Übrigens im April 2013 feiert die Firma „Wills Wing“ Drachenbau ihr 40 Jahr Jubiläum nicht etwa wie man vermuten könnte in Los Angeles Orange (Sitz der Firma) Kalifornien – sondern im Sunny Florida und hier wie nicht anders zu erwarten im Flieger Eldorado „Wallaby Ranch“ interessiert dann besuche www.willswing.com der Event startet Anfang April.

Einen spektakulären Flugunfall mit einem motorisierten Tandem-Drachen, der in einem Kanal in Höhe Miami unterging, gab es am 09. Feber zu berichten. Wie in Erfahrung zu bringen war, überlebten sowohl die Passagierin als auch der Pilot selbst diesen spektakulären Unfall im Wasser.

Randy the „Kiteman“:

Das Titelbild dieser Ausgabe ist dem Kite Hersteller „Randy“ gewidmet. Zuhause ist Randy auf der Delray Beach in Florida, wo er seine Produkte am Strand im stetig laminaren Wind zur Schau stellt. Besonders herausragend aber ist sein Meisterstück, die „Meeresjungfrau“, die weithin für alle gut sichtbar ist, aber auch der Preis für dieses Sonderstück ist herausragend. Er beträgt immerhin stolze 6.000.- US-Dollar. Was Randy sonst noch alles Außergewöhnliches produziert, findet ihr auf der Homepage -

www.randythekitman.com

Tel. 001 – 781 – 799 – 9261 E – Mail: thekiteman1@gmail.com

Bestellungen nimmt Randy gerne entgegen.

07. ÜBER DIE KUNST DES DHV, MIT WAHREN ABER UNVOLLSTÄNDIGEN ANGABEN 35.000 MITGLIEDER ZU TÄUSCHEN



Der DHV muss seinen 35.000 Mitglieder im Info 179 irgendwie erklären, weshalb vom 2,9 Mio. € Etat 1,12 Mio. €, also 39 % allein für Gehälter ausgegeben werden, während z.B. der französische Verband mit 40.000 Mitgliedern und einem Etat von 3,3 Mio. € keine 300.000 € (9 %) für Gehälter aufwendet!

Daher werden in DHV-Info 179 neben der Lohnsumme ca. 60 Mitwirkende abgebildet (jedoch nur 35 verschiedene!). So wird suggeriert:

Seht her, wer alles für so wenig Gesamtlohn arbeitet!

Wer etwas oberflächlich liest, rechnet $1.119.553,-€ \div 35\text{Pers} \div 12\text{Monate} = 2.666,-€$. Scheinbar alles im Rahmen - die Täuschung ist gelungen.

In Wirklichkeit sind alle auf Seiten 63 und 73 doppelt genannten Vorstandsmitglieder ehrenamtlich tätig, zumindest offiziell. Wie viele andere noch ehrenamtlich tätig sind, bleibt offen. Ebenso, wie viele freie Mitarbeiter sich die - in der oben genannten Lohnsumme noch gar nicht enthaltenen - zusätzlichen 111.000,-€ teilen. Und wer Vollzeit, bzw. Teilzeit angestellt ist, steht schon gar nicht da. Damit werden alle Spuren effektiv verwischt.

Warum betreiben die DHV-Funktionäre eine solche Geheimpolitik gegenüber ihren Arbeitgebern, also den DHV-Mitgliedern, von denen sie bezahlt werden? Weil sonst eine Welle der Empörung durchs Fliegervolk laufen würde!

So lange der DHV die Zahlen nicht offen legt, können wir nur großzügig schätzen:



4 Vollzeitstellen:	4 x 50.000,- €
6 Halbzestellen:	6 x 25.000,- €
6 400-Euro-Stellen:	6 x 6.300,- €
SUMME:	387.800 €

Für die Top-Funktionäre bleiben damit stolze 1.119.553,- € - 387.800,- € = 731.753,- € für standesgemäße "Ministergehälter" übrig.

Es ist unerträglich, dass diese nicht einmal gewählte Führung ihre 35.000 Arbeitgeber-Mitglieder für unmündig erklärt und ihnen vorenthält, was sie sich unter größter Geheimhaltung großzügig gönnt!

Zum ehrenamtlichen Vorsitzenden: Charly Jöst ist nur vordergründig ehrenamtlich tätig. In Wirklichkeit bezieht er undurchsichtig in verschiedenen Ressorts zugewiesene Videoproduktions-Honorare für seine Firma www.joestmedia.de.

Handelt es sich hier um denselben Interessenkonflikt wie beim ehemaligen Technikleiter Jürgen Rüdinger, der den Dragonfly in Deutschland importiert und seine Position beim DHV förderlich nutzte? Zumindest hat er inzwischen dezent und unauffällig seinen Hut genommen.



Es ist meines Erachtens ein Skandal, wenn unser Verband* einen „ehrenamtlichen“ Vorsitzenden mit geschätzten 6-stelligen Honoraren inkl. Nebenkosten für Videoproduktionen beglückt, die nirgends deutlich ausgewiesen sind! Wie soll ein solch abhängiger Vorsitzender Tätigkeit und Bezahlung seiner Funktionäre hinterfragen, die ihm so großzügig Aufträge geben?

Wozu braucht im übrigen der DHV einen vollzeitbeschäftigten „Geschäftsführer“ mit einem 6-stelligen Gehalt? Was Klaus Tänzler auch tut, eine Vollzeitstelle füllt er nicht und der 6-stellige Lohn ist überall effektiver untergebracht.

Z.B., um das bei den Winden dringend benötigten Regelmodul zu fördern, das besser als jeder Windenführer in der Lage ist, Lockouts zu verhindern?

Diese Kalkulation werden die DHV-Mitglieder nicht nur im DHV-Info 179 nicht finden, sondern in gar keinem Heft dieses Selbstbeweihräucherungs-Organs, das die übrige Freiflieger-Presse fast gänzlich vom Markt verdrängt hat.

Die Kunst, mit wahren Angaben 35.000 Mitglieder zu täuschen - der DHV beherrscht sie. **Gérard Cohen**

* Ich nenne ihn „unseren Verband“, auch wenn mir beim Clubwechsel die übliche Mitgliedschaftsfortsetzung verweigert wurde

Geheimniskrämerei im ÖAeC

Wie Gerard Cohen oben schreibt, versorgt der DHV seine Mitglieder mit Zahlen, die mehr verschweigen als sie tatsächlich offenlegen. Beim ÖAeC sind Informationen in dieser Richtung überhaupt nicht vorhanden.

So wird auch verschwiegen, dass man über 4 Jahre keinen Generalsekretär hatte und was mit dem so eingesparten hohen sechsstelligen Eurobetrag gemacht worden ist.

Nachdem man über 4 Jahre ganz gut ohne Generalsekretär ausgekommen ist, stellt sich die Frage, ob man im ÖAeC überhaupt einen Generalsekretär braucht. Zumal der seit einem Jahr „tätige“ Generalsekretär



Manfred Kunschitz ohnehin nur mit inhaltsleerem Geschreibe im ÖAeC - Selbstbeweihräucherungsorgan „Sky-Revue“ in Erscheinung tritt.

Nebenbei mischt er sich noch in rechtswidriger Weise in behördliche Verfahren ein, wie im Freiflieger-Magazin unter <http://www.freiflieger-magazin.at/new/index.php?id=amtsanmassung#2012-12-16>

nachzulesen ist.

Auch wird verschwiegen, dass beim letzten Luftfahrertag im November die Wahl eines neuen Präsidenten in einem Fiasko geendet hat, bei dem verständlicherweise auch Dr. Schmutzter keine Stimmenmehrheit erreichen konnte.

Das Freiflieger-Magazin berichtete hier: <http://www.freiflieger-magazin.at/new/?id=wahldebakel>. Dass nun beim neuen Luftfahrertag am 13. April wieder eine Wahl stattfindet, ist auf der HP des ÖAeC veröffentlicht. Nicht veröffentlicht ist, wer sich der Wahl zum Präsidenten stellen wird oder welche sonstigen Organe dort noch gewählt werden sollen.

Das heißt, die zahlenden Mitglieder wissen nicht einmal, für wen dort ihre - durch Stimmberechtigte vertretenen- Stimmen verwendet werden.

So wählt man in Nordkorea oder China.

In den Satzungen des ÖAeC steht in § 1, Zitat: „Der ÖAeC ist ein unpolitischer, nicht auf Gewinn berechneter, gemeinnütziger Verein auf demokratischer Grundlage.“

Wie demokratisch ist ein Verein, bei dem die Mitglieder zwar zahlen dürfen, von demokratischen Entscheidungsprozessen aber völlig ausgeschlossen werden?

Walter Kepplinger

08. JET FLUGHAFEN NIKOLSDORF IN SICHT ?



Hier ein Schreiben über die weitere Entwicklung des Flugplatzes Lienz / Nikolsdorf, der nun vom Dornröschenschlaf scheinbar erwacht. Die Spatzen pfeifen es schon von den Dächern, der TVBO hat zwar kein Geld für ein neues Hallenbad oder andere dringend notwendige Baumaßnahmen z. B. einer Kletterwand etc., aber scheinbar Geld genug (bzw. es wird dazu vom Land gefordert) für einen Jet Flugplatz. Übrigens einen 4-seitigen Bericht dazu gab es auch in der Ausgabe der Zeitschrift „Echo“ vom 1. März 2013, oder unter www.echoonline.at hier ein kurzer Auszug dazu.

Dabei hat der Flugplatz des Tourismusverbandes eh schon genug mit seinen Altlasten zu tun. Diesen Altlasten auf den Grund zu gehen und die vielfach in Frage gestellte, mehrfach kritisierte und nie eingehend beleuchtete Geschäftsgebarung am Flugplatz professionell durchleuchten zu lassen, galt der Beschluss der TVBO-Aufsichtsrates vom Mai 2012. In den Sitzungen des TVB, in welchen diese externe Prüfung behandelt wurde, hatten sich TVB-Aufsichtsratschef Werner Frömel und Obmann Theurl massiv dagegen ausgesprochen. „Diese Abwehrschlacht ging bis Mitte Juni, Frömel und Theurl wollten partout, dass die Prüfung durch den verbandseigenen Kontrollausschuss durchgeführt wird“, wusste Josef Kreuzer, ehemaliges Aufsichtsrats-Mitglied des Verbandes im Sommer 2012 zu berichten.

Trotz der Abwehrschlacht wurde die externe Prüfung beschlossen. Die Aufsichtsräte erhofften sich erhellende Einblicke in die Geschäftsgebarung, die für derart viel Aufsehen gesorgt hatte und zum Sinnbild der mangelnden Transparenz im Tourismusverband wurde. „Die Prüfung der Osttirol Werbung durch ein unabhängiges Expertenteam wird ebenso folgen müssen, wie die Prüfung der undurchsichtigen Vorgänge am Hochstein, wo 12 bis 13 Millionen Euro investiert wurden und weder der Aufsichtsrat noch die Bevölkerung je eine Anrechnung gesehen haben“, witterte Kreuzer damals gegenüber ECHO Morgenluft für seinen Kampf um Transparenz und Aufklärung.

Der Prüfbericht, welcher von der KWT - Klagenfurter Wirtschaftstreuhand & Steuerberatung KG verfasst und am 21. November 2012 an Werner Frömel und Franz Theurl als Entwurf übermittelt wurde, begräbt die Hoffnungen Kreuzers und degradiert die anfängliche Gegenwehr der TVB-Chefs zur unbegründeten



Farce. Denn der Berichtsentwurf, der ECHO anonym zugespielt wurde, liest sich wie eine sanfte Auflistung jener Belege, die den Prüfern zur Verfügung gestellt worden waren. Im Bezug auf die zahlreichen Vermutungen aus den Reihen des TVB-Aufsichtsrates, wie etwa jener, dass der Flugplatz ein mit TVB-Geldern finanzierter Privatflugplatz sei, bleibt das Gutachten alle Antworten schuldig. Auffallend ist, dass ausgerechnet jene Personen, die ursächlich mit den über Jahre hinweg vermuteten Verfehlungen in Verbindung gebracht wurden, Ansprechpersonen für die Prüfer waren. Neben Frömel, Theurl und TVB-Geschäftsführerin Barbara Nussbaumer standen lediglich Klaus Blätterbauer, Andrea Moser und Hubert Moser als Auskunftspersonen zur Verfügung. Ersterer wird als Generalbevollmächtigter für den Flugplatz bezeichnet, ist Onkel der Zweitgenannten, die Betriebsleiterin am Flugplatz ist und Tochter des Drittgenannten, der als stellvertretender Betriebsleiter genannt wurde.

Kann eine Prüfung, bei dem sich die Prüfer fast ausschließlich auf die Aussagen von Personen stützen, denen die Prüfung per se Unannehmlichkeiten verspricht, als objektiv bezeichnet werden? Darf eine derartige Prüfung als Grundlage für weitere Entscheidungen dienen? Auf Seite 27 erhebt der verantwortliche Wirtschaftsprüfer selbst den diesbezüglichen „Wert“ des Berichtes, indem er schreibt: „Da mein Bericht ausschließlich im Auftrag und im Interesse des Auftraggebers erstellt wird, bildet er keine Grundlage für ein allfälliges Vertrauen dritter Personen auf seinen Inhalt. Ansprüche dritter Personen können daher daraus nicht abgeleitet werden. Dementsprechend darf dieser Bericht weder gänzlich noch auszugsweise ohne mein ausdrückliches Einverständnis an Dritte weitergegeben werden.“ Die Geheimhaltungsverpflichtung macht genauso stutzig, wie die Zurückhaltung.

Von ECHO auf ebendiese Punkte angesprochen und auch nach dem Wert des Berichtes befragt, teilt Carola Greyer im Namen der KWT mit, „dass aufgrund unserer beruflichen Verschwiegenheitsverpflichtung, von der wir von den Auftraggebern nicht entbunden wurden, jegliche weitere Auskunftserteilung nicht möglich ist.“ Was bleibt, sind Zweifel, all die weiterhin offenen Fragen und die Gewissheit, dass die Hoffnung jener, die sich erstens Transparenz und zweitens Konsequenzen durch die TVB-Führung erwartet hatten, nicht erfüllt wurde. Es geht weiter im Takt. Darum bleibt es lohnenswert, weiter hinter die Kulissen des Osttiroler Treibens zu blicken. Um aufs Ganze zu schließen.

Alexandra Keller

Wahrscheinlich wird hier versucht durch Lukrierung von öffentlichen Geldern den Schuldenberg, egal ob TVBO / Fluggemeinschaft / Grundeigentümer, bzw. der anfallenden Investitionen in den Griff zu bekommen. Das hier gerade ein Dölsacher Bürgermeister sich dazu berufen fühlt, sich für private Interessenten, die smart im Hintergrund operieren, stark zu machen, verwundert einen schon sehr. Der TVBO unter der Leitung von Alt- und Neu-Obmann Franz Theurl ist so nebenbei auch Direktor der Bank Austria als Kreditgeber und selbst mit der Seele dem Flugplatz Nikolsdorf verbunden. Er ist nun mal die Schlüsselfigur in dieser Causa.

Es ist auch nicht die Aufgabe eines TVB als Flugplatzbetreiber zu fungieren. Warum doch - dazu muss man ein wenig in der Vergangenheit stöbern. Finanzielle Unterstützung je nach Bedarf (Tourismus) „Ja“ - aber Vereine und Privatpersonen (Unternehmen), die ihren Hobbys nachgehen „Nein“ – vielmehr sollten sich die Mannen des TVBO um das Eingemachte kümmern, wie eine seit vielen Jahren von mir geforderte und längst überfällige Änderung des Tiroler Tourismusgesetzes (Kurien Wahlrecht / d'Hondtsche Wahlsystem etc.). Sehr verwunderlich, dass ein so undemokratisches Wahlverfahren überhaupt noch angewandt werden darf und warm gibt es hier noch keine Klage?

Wo dabei die Probleme für den Drachen- und Paragleiter-Flugsport tatsächlich liegen, darüber gibt es in der nächsten Ausgabe Aufklärung, für Spannung ist also gesorgt.



09. WORÜBER MAN SPRICHT**Neues aus dem Mot. HG + PG . Bereich:**

Wie in Erfahrung zu bringen war – dies ist auch ersichtlich auf der Homepage des ÖaeC Technik Referates, hat die „Flugschule Aufwind“ Ramsau keine Ausbildung von Mot. HG + PG – Piloten mehr in Ihrem Programm. Wahrscheinlich wurde dies durch die Eröffnung einer weiteren Flugschule im Murtal (November letzten Jahres) durch Ralf Kahr Reiter und Hans Moitzi „Airsthetik“ und bedingt durch den Wegfall der Gelände verursacht.

Da die Flugschule „Airsthetik“ auch Mot. PG Ausbildung anbietet, wird es wahrscheinlich nun am fehlenden Gelände der Flugschule Aufwind liegen, da diese nun auf der offiziellen Seite des ÖaeC nicht mehr aufgeführt wird. Interessant ist wie immer - die Geheimniskrämerei des ÖaeC, die solche Informationen nicht wie immer gerne verlautbart wird dazu auch veröffentlicht – erneut wieder ein Beweis der so groß gepriesenen Transparenz des ÖaeC. Die Politik ist klar - es kommt wirklich nur das an die Öffentlichkeit was eben in's Konzept passt.

Starke Ankündigung.

Alle Mot. HG + PG – Piloten welche die Nachprüffristen Ihrer Geräte nicht einhalten, werden demnächst mit einem Ermittlungsverfahren zwecks Aberkennung der Zulassung gemäß "Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz" konfrontiert werden. So zu entnehmen auf der offiziellen Homepage des ÖaeC Technik Referat.

Mag Rechtlich laut ZLLV § 45 zwar stimmen, doch sollte so eine Ankündigung erst dann wirklich ausgesprochen werden wenn - über einen gewissen Zeitraum und auch erst nach Schriftlicher Aufforderung / Kontaktierung keine Antwort mehr kommt. Wie heißt es so schön - der Ton macht die Musik, hier nun das ganze ein wenig feiner formuliert - in diesem Sinne sind alle Mot. HG + PG – Piloten aufgefordert Ihrer Gesetzlichen Verpflichtung (Periodischen Nachprüfung) umgehendst nachzukommen.

Bitte nicht vergessen: Die Nachprüfung dazu beim Aero Club (Blatt Gasse 6) beantragen und gewünschten Prüfer dazu angeben. Es gibt hierzu sieben Mot. HG + PG – Prüfer im Lande – wie ein - Andreas Wingelmayer, Erich Klug, Hans Ecker, Andreas Stoifl, Walter Holzmüller, Willibald Stocker und Bruno Girstmair.

Nach dem Eingang der Unterlagen beim Prüfer durch den ÖaeC, wird sich der jeweilige Prüfer dann direkt mit dem Antragsteller zwecks Terminvereinbarung dazu in Verbindung setzen. Bei irgendwelchen Unklarheiten und Fragen bitte immer gleich direkt an das Technik Referat des ÖaeC wenden.

Mot. HG + PG – Versicherung:

Anfang März konnte ich aus der Szene vernehmen dass die Fa. Air & More ab sofort Para bzw. Drachentrke's nicht mehr versichert. Nach Rücksprache mit der Chefetage kamen einige Ungereimtheiten zu Tage, verursacht durch Piloten die versuchen mit Trick's billigere Prämien zu bekommen, 2 oder 3 Geräte mit einer Versicherungs Polizze zu betreiben, oder gar ohne Zulassung zu fliegen, oder verhandeln über einen Startbeginn erst im laufe des Jahres um eben an eine billigere Prämie zu bekommen usw. Selbstverständlich werden auch weiterhin alle Mot. HG + PG bis 120 kg egal ob mit Rucksackmotor oder auf Mini Trike Basis versichert.

Einfacher geht's nicht zur Erinnerung:

Antrag downloaden www.airandmore.at in Blockbuchstaben ausfüllen - OE – 6 _ _ _ weilers Seriennummer, Baujahr und Type einmal von Fluggerät bzw. Motor eintragen, unterschreiben und absenden. Das kann auch alles direkt online durchgeführt werden. Nach Eingang der Zahlung erhältst du die Deckungsbestätigung zugesandt. Hier nun ein Schreiben der Fa. Air & More zur Kenntnisnahme.



NEW's für motorisierte Para- und Hängegleiter:

Leider kommt es immer noch vor, dass mot. Para- und Hängegleiter mit illegalen „schwarzen Systemen“ unterwegs sind. Immer wieder ist zu hören:

„Ich weiß nicht, was ein OE 6 _ _ _ Kennzeichen sein soll, das weiß auch kein anderer Paragleiter der mit Motor fliegt.“

„Wir fliegen laufend mit verschiedenen Motoren auf dem „Buggel“ und auch mit verschiedenen Gleitschirmen, die mit Motor zugelassen sind. Da besitzt weder ein Motor noch ein Gleitschirm ein Kennzeichen.“

In Österreich unterliegen die mot. PG & HG der Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgeräteverordnung/ ZLLV 2010 mit Kennzeichnungspflicht siehe Abschnitt B ab § 11 ZLLV 2010 und unter www.ris.bka.gv.at.

Das heißt, jeder mot. PG & HG braucht in Österreich eine Zulassung. Man kann es mit einem Pkw vergleichen, auch dieser muss für den öffentlichen Verkehr zugelassen werden und bekommt dann ein polizeiliches Kennzeichen. Motorisierte Para- und Hängegleiter unter 120 kg bekommen eine OE-6 _ _ _ Kennung.

Die Zulassung erfolgt ganz einfach über den ÖAeC ; das Team unter der Leitung von Herrn Willibald Stocker steht euch gerne mit Rat und Tat zur Seite und weißt auch über die Homepage www.technik-hgpg.at immer wieder darauf hin, dass ein motorisiertes Fliegen mit einem Hänge- oder Paragleiter ohne den gesetzlich vorgegebenen Bestimmungen eine Verwaltungsübertretung darstellt und es im schlimmsten Falle bei einem Unfall die Existenz kosten kann. Beispiele findet Ihr auf deren Homepage.

Blue Sky - Flugschulleiter geht in die Tourismuspolitik:

Am 17. Dezember 2012 fand in Lienz eine ordentliche Jahreshauptversammlung mit Neuwahlen des Tourismusverbandes Osttirol statt, wie alle 5 Jahre. Im Vorfeld gab es dazu 2 wahlwerbende Listen, Bezirksliste und das Team Osttirol. Vorweg - abgesehen davon, dass sich der alte Vorstand wieder etabliert hat - hat sich nicht wirklich viel geändert.

Doch zwischen den Zeilen gelesen gab es doch einige Neuigkeiten zu erfahren, wie z.B. dass der Flugschulleiter von „Blue Sky“ in Sillian, Stefan Zorn, auf der Liste (Team Osttirol) gesichtet wurde. Stefan wagt nun erstmalig den Schritt in die Tourismuspolitik, ob passiv oder aktiv wird wohl die Zukunft zeigen. Stefan wurde in der Stimmgruppe III im „Team Osttirol“ als Kandidat aufgestellt, ebenso wie Senfproduzent, Unternehmer und Paragleiterpilot Bernd Troger aus Defreggen. Inwieweit es sich hier nur um **Lückenfüller** handelt oder ob sie das Engagement tatsächlich auf bringen werden wird wie immer die Zukunft zeigen.

Einen überaus großen Achtungserfolg erzielte Gernot Madritsch (Pensionist) und Paragleiterpilot aus Lienz. Seinem unermüdlichen Einsatz, seiner Hartnäckigkeit und Zielstrebigkeit ist es zu verdanken, dass er es schaffte, nun auch Gelder vom TVB zu lukrieren und seinen 360 Grad Rundwanderweg Osttirol in die Praxis umzusetzen. Dazu gab es anlässlich der Sitzung auch lobende Worte vom Alt- und Neu-TVB - Obmann Franz Theurl, und das, obwohl sich beide schon bereits vor Gericht duellierten.

Übrigens - Vorbesitzer der Flugschule in Sillian (Pepi Gasteiger) war sogar mal Tourismusverbands-Obmann und Vizebürgermeister der Marktgemeinde Sillian, doch Querelen und Grabenkämpfe ohne Ende beendeten schließlich diese Karriere abrupt.



Aufwind im Kopf! – Sicherer und besser fliegen mit mentalem Training

Yvonne Dathe, dreifache Deutsche Meisterin im Gleitschirmstreckenfliegen und Mentaltrainerin, zeigt in ihrem Buch „Aufwind im Kopf!“ praxisnah und mit zahlreichen Beispielen, wie jeder, egal ob Einsteiger oder Experte, von den Methoden des mentalen Trainings profitieren kann. Am Ende des Buches finden sich zudem noch einige Interviews mit Top-Piloten. Das Buch ist ab sofort unter www.winmental.de für 14,95 € zu bestellen.

10. KLATSCH UND TRATSCH AM LANDEPLATZ



Wusstet ihr schon, dass ...

- „Bruce Goldsmith Design“ eine neue Paragleiter-Herstellerfirma sich nun am Markt etabliert hat? Der Sitz befindet sich in Wolfsberg in Kärnten wie dazu in Erfahrung zu bringen war. Hier ist auch ein großzügiger Sponsor für Bruce zuhause - mehr dazu unter www.flybgd.com oder 0043/4352 35 676
- es nach wie vor nicht möglich ist, im Skigebiet „Glockner Resort“ Kals oder Mauterndorf in Osttirol nur eine Einzelfahrt nach oben (Bergstation) zu lösen? Ohne einen gleichzeitigen Kauf einer Talfahrtkarte ist eine Auffahrt zur „Adler Lounge“ nach wie vor nicht möglich.
- seit Anfang diesen Jahres die Fa. Nova und die Fa. Advance nun eine Kooperation eingegangen sind? Die Schlagwörter lauten dazu Synergien nutzen und Kräfte bündeln.
- Josef Burger vormals WKO-Vorsitzender (Luftfahrt) seit geraumer Zeit Vorstand der Kitzbühler Bergbahnen ist und seit Dezember 2012 auch im Vorstand des Tourismus Verbandes Kitzbühler sitzt?
- **der Absturz eines zweisitzigen Kleinflugzeugs in den Bodensee im März vergangenen Jahres vom Passagier mutwillig herbeigeführt worden ist?** Wie nun die fast einjährigen Ermittlungen ergaben, dürfte der 21jährige das Flugzeug über seinen Steuerknüppel in den Sturzflug gebracht haben. Der 55 Jahre alte Pilot versuchte zwar gegenzusteuern, konnte den Absturz aber nicht verhindern, teilten die Ermittler Stefan Schlosser und Bertram Walser am Freitag in einer Pressekonferenz in Bregenz mit. **Quelle orf.at**
- am 28. Dezember in Ainet ein Vortrag über die Weltcup Teilnahme der beiden Osttiroler Wettkampfpiloten Sigi Schusteritsch und Thomas Weingartner stattfand?
- **ein fast über 4 Jahre andauerndes Gerichtsverfahren nun seinen Abschluss fand?** Das Verfahren gegen den Leiter des Sicherheitstrainings am Hallstätter See, Walter Schrempf, bei dem am 28. September 2008 ein Teilnehmer ertrunken ist, wurde nun mehr mit einem Freispruch des Leiters des Sicherheitstrainings rechtskräftig beendet.
- beim nächsten X – Alps im Juli 2013 gleich 2 Piloten aus Südtirol teilnehmen. Das ist einmal Peter Gephard 27 Jahre alt aus Gröden und Amon Durogati 26 Jahre alt aus Meran. Übrigens Gerald Ameseder Streckenprofi aus Oberlienz wird beim diesjährigen X – Alps Event nicht teilnehmen.
- am Samstag, den 15. Dezember 2012, in Mayrhofen ein Staffelnwettbewerb (Rise and Fall) stattfand? Resümee daraus: „Super Bewerb – top organisiert“ oder „Das könnte zum winterlichen Pendant des Dolomitenmanns werden“ waren nur zwei von vielen Lobesworten, die Top-Athleten wie Alban Lakata,



Markus Kröll oder Harald Totschnig für Christoph Ebenbichlers Bewerbskonzept und die Veranstalter (TVB und Mayrhofner Bergbahnen) übrig hatten.

- das Panorama Restaurant am Startplatz St. Mandl zur Neuverpachtung ausgeschrieben wurde? Ab der Sommersaison 2013 sollte ein neuer Pächter dieses beliebte Ausflugsziel betreiben. Diesbezügliche Anfragen hierzu bitte an den Obmann Herrn Alois Lugger 0043 - 664 - 50 35 486 richten.
- am 11. Feber ein Paragleiterpilot in Bezau / Vorarlberg während eines Fluges durch Zurufe 2 deutsche Skifahrer vor einer Weiterfahrt warnte, da sie sich unmittelbar vor einem 250 Meter tiefen Abhang befanden. Daraufhin setzten die beiden einen Notruf ab und wurden schließlich mit dem Heli mittels Tau geborgen.
- während den Skiweltcuprennen vom 11. bis 13. Jänner sind in Adelboden zahlreiche Photo / Filmdrohnen über dem Weltcupgelände in der Luft. Das Überfliegen des Start-/ Renn-/ Zielgeländes ist an diesen Tagen strikt zu unterlassen.

Wenn jeder vor seiner eigenen Türe kehrt, ist überall gekehrt.

- die ehemalige Fluglinie „Lauda Air“ nun nurmehr in den Geschichtsbüchern zu finden ist? Der National Airliner AUA, welche die Lauda Air vor einigen Jahren übernahm, ließ diese über die Klinge springen.
- am 12. Jänner mit gleich über 104 Starts und ebenso 107 Landungen am Flughafen Salzburg die Schallmauer durchbrochen wurde? Die Anrainer gehen nun auf die Barrikaden und reichten eine Anzeige gegen den Flughafen Salzburg ein.
- es Ende Jänner wieder einen Wirtschaftsgipfel in Davos gab, daraus resultierend wie schon allseits bekannt eine Flugverbotszone im Westen Österreichs, welche auch für HG + PG – Piloten galt?

Flugverbotszone neunmal verletzt

Die Luftraumüberwachung durch das Bundesheer wurde im Laufe des Samstags 26. Jänner 2013 beendet. Dafür standen 25 Flugzeuge und Hubschrauber und insgesamt 1.100 Mann im Einsatz. Die Flugverbotszone, die während des Weltwirtschaftsgipfels in Davos eingerichtet worden war, wurde dieses Jahr neun Mal verletzt, teilte das Bundesheer am Sonntag mit.

Alleine am Samstag, den 26. Jänner, war es zu sechs Luftraumverletzungen gekommen. Drei kleine Passagierflugzeuge mussten abgefangen werden – zwei im Raum Arlberg und eines in Nenzing.

Bei den restlichen Fällen handelte es sich um Paragleiter – einzeln oder in Gruppen – in Ischgl, Dalaas und Schruns. Grund der Luftraumverletzungen war in allen Fällen Unachtsamkeit der Piloten. Ihnen droht eine hohe Verwaltungsstrafe durch die jeweils zuständige Bezirkshauptmannschaft. **Quelle (APA)**

- wie in Erfahrung zu bringen war es nun kein „Happyend“ für die Fallschirmspringer, die vom Flugplatz Klagenfurt auf den Flugplatz St. Marein (Wolfsberg) wechselten gibt. Die vielen Sprungbewegungen (Pilatus PC -6) und die damit verbundenen Lärmbelästigung trieben die Anrainer auf die Barrikaden. Nach vielen Gesprächen lautet nun die Lösung „Aus“ für die Fallschirmspringer.



11. TERMINE & EREIGNISSE

Aero Messe (Para + Delta)

24. bis 27. April 2013 Friedrichshafen

Tag der offenen Tür (Para + Delta)

07. Juli 2013 Landeplatz Postleite

Red Bull X – Alps (Para)



Outdoor Trophy (Para)



07. Juli 2013 Salzburg /Monaco

17. August 2013 Lingenau

Airpower (Flugshow)

28. und 29. Juni 2013 Zeltweg / Flugplatz

Dolomiten Man (Para)

07. September 2013 Lienz

Mot. HG + PG – Frühjahrs Treffen 2013

Unser nächstes Mot. HG + PG – Treffen - findet diesmal vom 27. April bis 01. Mai 2013 in Ungarn (Meidl Airport) statt. Die Einladung dazu erfolgt für alle Mot. HG + PG – Flieger rechtzeitig in schriftlicher Form.

**Mein Weihnachtswunsch und Apell fürs neue Jahr:
Gefährden wir nicht mit völlig unnötiger Wahltaktik unsere herzeigbare Zusammenarbeit im
Flugsportfach Verband - dem Österreichischen Aero Club.**

Daher gibt es nun am **13. April 2013** einen außerordentlichen Luftfahrertag, um eine Veränderung an der Führungsspitze des ÖaEC durchführen zu können. **Präsident Alois Roppert**

Bei dem anstehenden Führungswechsel im ÖaEC – so wird gemunkelt wird der bisherige Vize Obmann des ÖaEC Dr. Peter Schmutz als Favorit gehandelt.

12. EINFACH ZUM NACHDENKEN



Mit Hubschrauber auf Gleitschirmsuche:

Am 15. Dezember suchte ein großes Aufgebot an Rettungskräften nach einem Gleitschirmflieger. Zunächst ohne Erfolg, die Suche wurde schließlich abgebrochen. Wie die Polizei mitteilte, hatte ein Passagier eines Regionalzuges von Ulm nach Stuttgart Alarm geschlagen. Er war zusammen mit Bekannten um 13.10 Uhr in Ulm in den Regionalzug nach Stuttgart eingestiegen. Kurz vor Westerstetten sah er aus dem Zugfenster auf einem freien Feld einen orangenen Gleitschirm mit blauen Streifen im Wind wehen. Am Boden im Schnee lag seinen Schilderungen nach eine leblose Person. Andere Zugpassagiere bestätigten der Polizei zufolge diese Beobachtung.

Beim Test eines Gleitschirm-Motors kam ein Mann mit seinem Arm in den Rotor.

Das hätte auch richtig schief gehen können: Am Sonntag, 10. März, wollte ein 48-jähriger Mann aus Tacherting um 16.30 Uhr seinen Gleitschirmmotor im Garten seines Hauses zu einem Probelauf starten. Da er jedoch das Standgas festgestellt hatte, als der den Startvorgang durchführte, drehten sich die Propeller des Sportgerätes auf Antrieb so schnell, dass es den Mann umdrückte. Beim Kontakt der rotierenden Propeller mit seinem Arm zog er sich eine Fleischwunde zu, die aber glücklicherweise nicht lebensbedrohlich ist. Der sofort alarmierte Notarzt ließ den Verletzten in die Kreisklinik Traunstein fliegen. An dem Motor entstand ein geschätzter Schaden von 2000 Euro. **Autor: pm / Jürgen Unterhauser**

PARAGLEITER-STREIT: KOMPROMISS IN WERFENWENG

Im hochemotionalen Streit zwischen Jägern und Paragleitern in Werfenweng (Pongau) bahnt sich eine Lösung an. Mit einem Aufklärungs-Folder und freiwilligen Flug-Verzichtszonen soll der Konflikt entschärft werden.



Die Jäger in Werfenweng stören Paragleiter, die zu nah an die Felsen heranfliegen. Der bunte Schirm, der dunkle Schatten jagen das Wild in die Flucht, sagen sie.

Deshalb steht auf dem Bischling-Gipfel am Startplatz nun eine Tafel, die zeigt, wo man unbeschadet fliegen kann und welches Gebiet zu meiden ist. Unten an der Talstation der Seilbahn bekommt der Gleitschirmpilot eine Broschüre in die Hand gedrückt, mit Argumenten, die Grenzen zu respektieren. Illegale Startplätze sind gekennzeichnet. Was ist aber, wenn sich Paragleiter dennoch nicht an die Regelung halten? „Wenn sie's eh gewusst haben und trotzdem gehen, dann versuchen wir ihnen halt klarzumachen, dass sie damit eigentlich den gesamten Sport nicht nur für unseren Klub, sondern für alle, die nach Werfenweng kommen wollen, gefährden“, sagt Martin Wautischer vom Paragleiterclub.

Jäger fordern Strafen, Landes-Initiative dagegen

Aufklärung allein ist Jagdleiter Sepp Seidl aber zu wenig: „Der kleine Teil, der da übrigbleibt und das ignoriert, muss eigentlich abgestraft werden - anders wird es nicht gehen. Nur mit Aufklärung geht es sicher nicht.“

An Strafen sei aber nicht gedacht, betont Hubert Stock von der Initiative „Respektiere deine Grenzen“ des Landes-Naturschutzressorts: „Das widerspricht eigentlich komplett dem Prinzip der Initiative ‚Respektiere deine Grenzen‘. Wir wollen aufklärend wirken und sind auch überzeugt, dass wir auf diese Weise viel mehr erreichen als mit Strafen.“ Nächsten Herbst wird man schauen, ob die Aktion genützt hat. **Quelle orf.at**

„Airsthetik“ diesen Namen sollte man sich merken:

Seit dem Herbst (November) letzten Jahres gibt es eine weitere Flugschule im Lande, genannt „Airsthetik“ - dahinter stehen 2 bekannte Namen aus der PG – Szene, wie ein Ralf Reiter Kahr und Hans Moitzi.

Ralf Reiter Kahr kommt aus dem Segment Gleitschirm-Reisen und Sicherheitstraining bzw. Acroflug und Hans Moitzi war vorher - wie auch Ralf Kahr - bei der „Flugschule Aufwind“ als Fluglehrer und in anderen Bereichen tätig, bevor diese den Weg in die Selbständigkeit gingen. Hauptaugenmerk wird der Bereich auf Sicherheitstraining, Flugreisen, Grundschulung aber auch die Mot. Ausbildung legen – siehe dazu auch unter neues aus dem Mot. Bereich.

Fazit: Mit über 100 Flugschulen alleine in Deutschland und über 40 in Österreich sollte der Bedarf eigentlich gedeckt sein, doch die freie Marktwirtschaft sorgt dafür, dass der Wettbewerb aufrecht bleibt. Bei laufend zurückgehenden Scheinausstellungen stellt sich die Frage, wie viel Platz gibt es noch für weitere Flugschulen im Lande? Doch die Verlockung ist einfach zu groß und spätestens im täglichen Alltag / Schulungsleben über die Jahre kommt dann die Ernüchterung. Dasselbe Dilemma gibt es auch im Tandem Segment, auch hier unterliegen viele der Verlockung das schnelle große Geld zu machen, auch hier werden alle von der Realität früher oder später eingeholt.

**Freier Wettbewerb
ja natürlich aber wie
hoch ist der Preis
der dafür zu zahlen
ist in der Praxis.**

Bleibt nur zu hoffen, dass bei diesem starken Verdrängungswettbewerb die Qualität und - das wohl wichtigste - die Sicherheit der auszubildenden Schüler / Piloten nicht darunter leiden. Ich wünsche beiden viel Erfolg auf ihrem Lebensweg in die Selbständigkeit, viele Kunden und möge der Leitspruch von Airsthetik auch immer umgesetzt werden und das zum Wohle der zukünftigen Schüler.

Das Motto von Airsthetik lautet:

Qualität statt Quantität – kleine Gruppen mit viel Zeit für jeden einzelnen Teilnehmer.



13. SICHERHEITS - MITTEILUNGEN



Baldige Anpassung der Flugtestnormen in Aussicht Kategorie: Front, Sicherheit

Periodische Revision der EN Flugtestnorm

Bei der letzten Sitzung der europäischen Arbeitsgruppe WG 6 wurde die Revision der EN Flugtestnorm abgeschlossen. Die wichtigsten Neuerungen daraus sind hier kurz aufgelistet:

- **Steilspirale:** Sowohl das Testverfahren wie auch die Bewertung der Steilspirale wurde deutlich verschärft. Wurden früher Testspiralen immer bei 14m/s bewertet, müssen neu 2 volle Umdrehungen ab dem Moment, wo der Schirm in die vollentwickelte Spirale fällt, ausgeführt werden. Dies egal, ob der Schirm dann 12, 14 oder über 20m/sec Sinken hat. Wenn Schirme schnell und aggressiv auf die Nase gehen, wird dies Spirale und Ausleitverhalten negativ beeinflussen und sich in der Bewertung niederschlagen. Zahlreiche Versuche des neuen Manövers zeigten, dass damit problematische Schirme viel besser erkannt werden können.
- **Faltleinen:** Faltleinen dürfen in Zukunft lediglich für Schirme der Klasse D verwendet werden. Für die Klassen A-C sind Faltleinen nicht mehr zulässig.
- **Messfeld Seitenklapper:** Wie in der LTF werden neu auch in der EN die Seitenklapper mittels Messfeld definiert
- **Frontklapper:** Die Flächentiefe muss mindestens 50% betragen (bisher 30%)
- **Startverhalten:** wird differenzierter bewertet

Die Resultate der WG 6 wurden danach formell allen teilnehmenden europäischen Ländern zur Einsicht/Zustimmung unterbreitet. Das Inkrafttreten der revidierten EN Flugtestnorm wird nicht vor Frühjahr 2013 erwartet.

Die Revision wurde von allen Teilnehmern konstruktiv mit Fokus auf Sicherheit gestaltet. Für den SHV wurden die Meetings durch Alain Zoller und Beni Stocker begleitet.

14. NACHRUUF & TRAUERFÄLLE



Karl Pichlmann: verstarb am Heiligen Abend, den 24. Dezember 2012 nach längerer schwerer Krankheit im Alter von 79 Jahren. Karl hatte im Juni 1987 im Alter von 54 Jahren bei der 1. OÖ Paragleiter-Flugschule Garstnertal (Norbert Brodnig) unter Fluglehrer Martin Pousek mit der Ausbildung begonnen.

Bereits im August 2001 konnte Karl seinen 2000. Flug feiern und das vom Startplatz Zettersfeld aus. Karl verbrachte über viele Jahre hinweg und das seit 1988 regelmäßig seinen Sommerurlaub mit Gattin und Fliegerkollegen Hans Dopf in Lienz und war wie viele begeistert vom Fluggebiet Lienz / Zettersfeld. Zweimal verbrachte er eine Woche in Spanien (Herradura), wo ihn besonders das Fliegen über dem Meer beeindruckte.

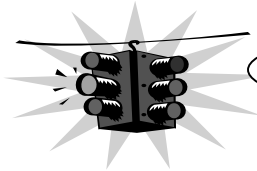
geb. am 27. April 1933, verstorben am 24. Dezember 2012

Doch nach über 20 Jahren zwangen ihn gesundheitliche Probleme zum Aufhören. Karl absolvierte insgesamt 2261 Flüge und seinen letzten tätigte er am 22. Feber 2008 im Kremstal (Kronbauer). Auch ein



Flug vom Traunstein über den Traunsee nach Traunkirchen ist in seinem Flugbuch als besonderes Erlebnis verzeichnet.

Karl wurde am 28. Dezember 2012 in der Friedhofskirche in Lambach verabschiedet – die Urnenbeisetzung erfolgte zu einem späteren Zeitpunkt im engsten Familienkreis.



Betreff: Lienzer Bergbahnen.

Die Lienzer Bergbahnen „Subventionen nun schon auf Umwegen“:

Die LBB versucht es nun mit neuen Tricks - so zu vernehmen anlässlich einer Gemeinderatssitzung, die am 18. Dezember 2012 in Lienz stattfand. Der auferlegte Sparkurs nach dem Fiasko „Osttiroler“ treibt seltsame Blüten, so z.B. tritt die LBB nun an die Banken heran, die Zinsen für laufende Kredite zu senken. Darüber hinaus beantragte sie nun bei der Stadtgemeinde (Hauptaktionär nebst Tourismusverband) die Halbierung der Wasserzinskosten für den Hochstein. Geht es den LBB nun auch im Winterbetrieb so schlecht, dass sie zu solchen Maßnahmen greifen muss? Da ja nicht mit offenen Karten gespielt wird, kann man nur warten, bis die nächste Tranche wieder zu zahlen fällig wird.

Wie schlecht es der LBB tatsächlich geht, zeigt wohl mehr als deutlich dieses Beispiel. Inwieweit laufende Darlehen überhaupt noch getilgt werden können, das wissen wohl nur Insider. Es handelt sich hier wieder wie sooft um kosmetische Operationen, die hier durchgeführt werden. Auf den Punkt gebracht, zahlen tut alles wieder einmal mehr der Steuerzahler. Es wird mit Zahlen am Papier hin und her jongliert und die Bevölkerung als Finanzier lasst man dumm sterben.

Das wir uns nicht noch als „Zusperr Tirol“ einen Namen machen.

Die Bürgermeisterin brachte es in einer bei diesen Thema emotional geführten Sitzung auf den Punkt. Bei den Verhandlungen mit der LBB wird es in Zukunft keine Zugeständnisse mehr geben. Das heißt im Klartext, kein

Wegerl dort, keine Freikarten da, keine Arbeitsleistung hier und so weiter. Aber auch diese frommen Vorgaben werden den Niedergang der LBB nicht stoppen, sondern nur noch verzögern können. Wie schließlich der finanzielle Supergau aussehen wird, kann ich nicht sagen.

Es gibt auch mal etwas Positives zu berichten, denn der Haidenhof-Lift wurde bedingt durch einen ausreichend vorhandenen Naturschnee seit langem wieder einmal aufgesperrt. Obwohl die Kosten für die Bereitstellung der Arbeitskraft wieder von der Gemeinde zu tragen ist - es ist und bleibt eine reine Kosmetik, denn es ist nur eine Frage der Zeit, wann der nächste Tranche fällig ist.

In die Schlagzeilen der gesamten Presse kamen die Lienzer Bergbahnen nun Anfang März 2013. Denn bei den schwierigen Verhandlungen mit der Alp Gemeinschaft Patriasdorf (Grundeigentümer) über die Vergrößerung des Speicherteiches am Zetttersfeld (Lackenboden). Ein Dilemma die seinesgleichen sucht wenn wieder einmal mehr die Parteipolitik die Hand im Spiel hat und die Agitatoren nicht wissen wo ihre auferlegten Grenzen sind, ein gefundenes Fressen für die Presse.



Das „Szene -Blatt“ zeigt auf - wo andere zu decken.

... alles hat seine Zeit - www.flash-news.at

Für alle Gönner und Unterstützer der „Flash News“ Anbei findest du nun die Flash Member-Card mit der Bitte, meine Arbeit der freien und vor allem aber nicht zensurierten Berichterstattung im Lande auch weiterhin zu unterstützen - vielen herzlichen Dank dafür !!!





Kameradrohne im Einsatz in Hamata/Ägypten. (siehe Schatten)



Tandem Drachen Motorbootschlepp
auf Isla Morada, Florida Keys



...er wartet schon auf dich!



Karl Pichlmann
geb. 27. April 1933 - gest. 24. Dez. 2012

Starten musst Du nicht - landen aber schon!



Hängegleiten



Paragleiten



Mot HG und PG



V.I.P Lounge Postleite



QR-Code



Teufel & Sämann (Albin Egger, Lienz)

Du weißt ja... fly now - work later!

Flugschule

- Drachen- und Paragleiterausbildung
- Schnupper- und Fortbildungskurse
- Sicherheitstraining
- Tandemkurse
- Windenschlepp
- Kurse für Mot HG und PG
- Flugsimulator

Tandemtaxi

- Paragleiter- und Hängegleiter
- Gleit- und Thermikflüge
- Schnupperflüge
- Geschenkgutscheine
- Einweisungsflüge
- Tandem Eingangstest

Bruno Girstmair
Herausgeber und für den Inhalt verantwortlich

Anschrift: Beda Weber – Gasse Nr. 4
PLZ + Ort: A – 9900 Lienz / Tirol

Tel. + Fax: ++ 43 (0) 4852 – 655 39
E - Mail: bruno@girstmair.net

Mobil: ++ 43 (0) 676 – 477 578 3
Internet: www.flugschule-lienz.at
www.flash-news.at

IBAN: AT – 98 – 20507 – 0000 – 400 87 28
BIC: LISPAT21XXX



Hang loose



You Tube



www.facebook.com/
bruno.girstmair



Twitter