

Parallelwelten

oder wie man in der Fliegerei über den Umgang mit Risiken denkt und ob die Welt der Alpinisten davon profitieren kann?



Der Blick über den Tellerrand hinaus tut gut. Auch beim Bergsteigen. Umso mehr, wenn es um Themen geht, mit denen wir uns – im Gegensatz zu anderen Menschen – erst seit Kurzem beschäftigen (möchten). Wie zB mit dem Thema „Verantwortung“ – uns selbst gegenüber und gegenüber unseren Freunden, Klienten oder unbekanntem Alpinisten. Doch benötigen wir hier weniger die Meinungen von pädagogisch gebildeten Referenten, welche selbst noch nie in ihrem Leben Entscheidungen in einem Risikoumfeld treffen mussten, sondern Erfahrungswerte und Beispiele aus der langjährigen Praxis anderer Risikobereiche. Deshalb freut uns, dass wir seit längerer Abstinenz als bergundsteigen-Autor Hans Peter Hartmann für einen Beitrag gewinnen konnten.

von Hans Peter Hartmann

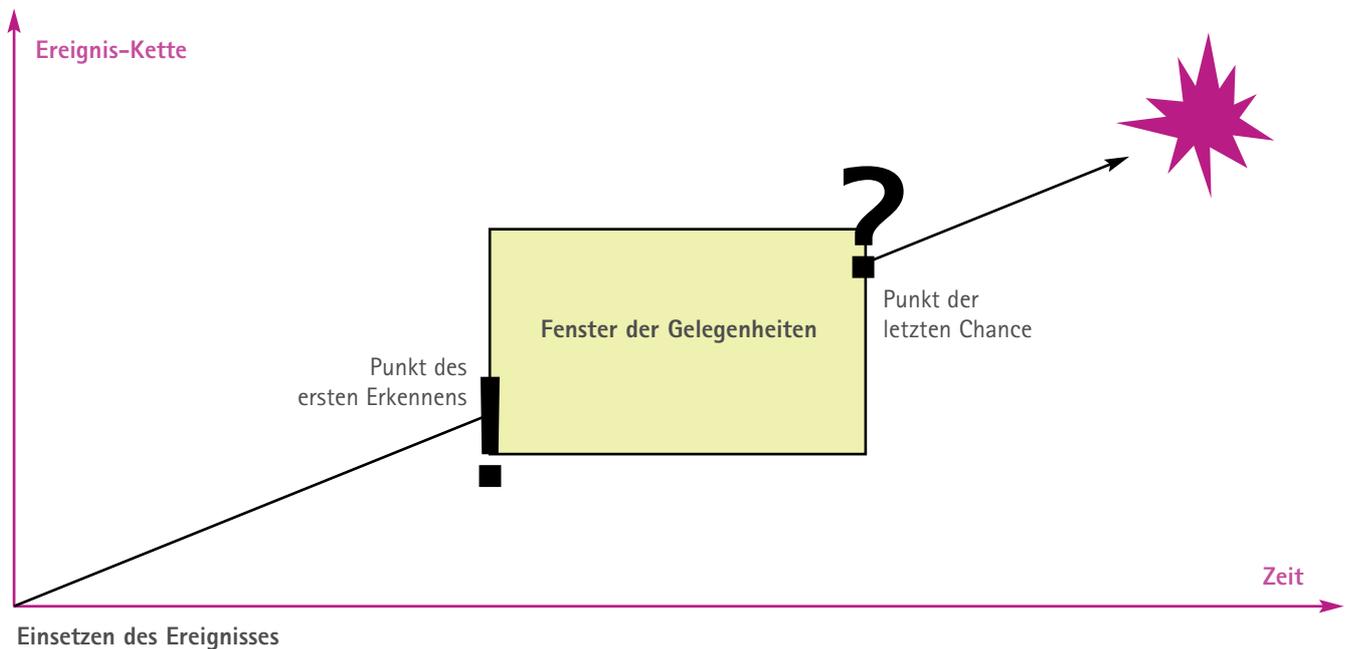
Als alten Schweizer Aviatiker freute es mich, zu einem Gastvortrag am Alpinforum 2012 eingeladen zu werden, obwohl ich nur dann auf Bergesgipfeln anzutreffen bin, wenn mich eine Seilbahn in die Höhe trägt. Peter Plattners Wunsch, meinen Vortrag für die Leserschaft von bergundsteigen zusammen zu fassen, folge ich gerne. Am Alpinforum hörte ich natürlich auch anderen Rednern zu und ich freute mich, dass unsere Welten in Fragen von Sicherheit und Verantwortung offensichtlich nicht so weit auseinander liegen.

Safety first! Ach ja?

Natürlich begibt man sich als Flieger aufs Glatteis, wenn man hinter den Slogan „Safety first“ ein Fragezeichen zu setzen wagt. Schließlic ist in der Aviatik die Sicherheit höchste Maxime. Trotzdem passieren immer wieder Unfälle. Oft scheint es unverständlich, ja unfassbar, wenn grobe menschliche Fehlleistungen zum Geschehen beigetragen hatten. Es erheben sich dann sofort die Stimmen, die fragen: „Wie ist so etwas nur möglich?“

Das frage ich mich auch, wenn ich in der Zeitung lese, wie viele Schifahrer wieder ihr Leben in einer Lawine verloren hatten, dazu noch in gesperrten Hängen. Was war im Spiel? Verantwortungslosigkeit? Leichtsin? Fehlende Kenntnisse? Die Frage nach den Ursachen scheint mir legitim zu sein.

Nun bin ich zugegebenermaßen nicht die richtige Instanz, über den Sinn von Abenteuern aller Art zu urteilen. Bestimmt braucht es den Wagemut eines Roald Amundsen, eines Sir Edmund Hillary oder eines Charles Lindbergh oder Reinhold Messners, damit sich neue Entdeckungen machen und frische Erkenntnisse gewinnen lassen.



Ich verstehe auch, dass reine Freude an der Natur, den Bergen und der sportlichen Leistung einen Menschen ins Gebirge treiben kann, und kapiere auch – wenigstens ansatzweise – dass ein Adrenalinkick süchtig machen könnte. „Der Genuss des Risikos“ nannte es der Soziologieprofessor Urs Stähelin in einem Artikel der NZZ vom 8. November 2008.

Naserümpfen gilt nicht

Es liegt mir aber fern, die Nase zu rümpfen, das steht mir auch gar nicht zu. Schließlich müssen wir in der Fliegerei auch immer wieder vor der eigenen Türe wischen: Wenn ich auf meine Karriere zurückblicke, habe ich in meinen 19.700 Flugstunden natürlich nicht nur Glanzstunden erlebt. Klar, auch ich habe meine „Böcke geschossen“, kleinere und größere, und ich war immer froh, wenn ich es rechtzeitig merkte.

Richtig dankbar war ich aber jeweils, wenn mich der Copilot, der Kontrollturm, ein Mechaniker oder ein Flight Attendant rechtzeitig warnte, wenn etwas nicht stimmte. Und dann bedankte ich mich auch gebührend für die Hilfe und Umsicht. Daneben gab es natürlich auch Risiken, welche der Operation per se innewohnten, bei technischen Problemen zum Beispiel oder bei unberechenbarem Wetter. Manchmal war es auch die Art der Operation, welche ein erhöhtes Risiko barg. Während des Yom-Kippur-Krieges waren die Flüge als Pilot der UNO Waffenstillstandskommission in Palästina teilweise schon etwas heikel. Später, als Chefpilot eines Polizeiflugzeuges war es die „Zielfaszination“, die es im Zaume zu halten galt: Der Drang, zum Erfolg zu kommen, die Zielperson um jeden Preis zu finden, konnte schon übermächtig werden. Unversehens hatte man sich zu weit vorgewagt. Diese „Zielfaszination“ wird immer dann problematisch, wenn sich Tatendrang mit Ehrgeiz paart und man sich zu

sehr auf etwas fixiert hat, und zwar egal, bei welcher Beschäftigung. Das könnte ja auch der Berggipfel dort oben sein, der lockt. Nicht wahr? Das gleiche gilt bei vielen Arten der Ausbildung, egal ob es sich um eine Flug-, Bergführer-, Gleitschirm- oder Rettungsschulung handelt: Da möchte man den Novizen beibringen, wie sie mit Gefahren umgehen können, und unmerklich wurde eine gut gemeinte Übung gefährlicher, als einem lieb war. Auch deshalb gibt es immer wieder Unfälle bei Notlandeübungen mit Hubschraubern, bei Alpeneinweisungsflügen oder bei Rettungsübungen. Wenn hier Fehler passieren, geschieht das meist aus gutem Willen heraus und nicht, weil man sich um allgemein gültige Regeln pfeift. Auch Alpinisten werden das kennen: Es beginnt alles ganz harmlos und schleichend, unbemerkt kippt die Situation und plötzlich realisiert man, wie prekär die Lage bereits geworden ist.

Das Fenster der Gelegenheiten

Der amerikanische Spezialist für Crew Resource Management Tony Kern hat dazu in seinem Modell „The Window of Opportunities“ (Abb. 1) Folgendes festgehalten: „Fast jeder Unfall beginnt unbemerkt. Das Geschehen schreitet voran, bis man plötzlich realisiert, dass etwas nicht wirklich in Ordnung ist.“ Kern nennt diesen Augenblick den „Punkt des ersten Erkennens“. Lässt man den Dingen weiter ihren Lauf, kommt dann irgendwann der „Punkt der letzten Chance“. Dazwischen liegt das „Fenster der Gelegenheiten“.

In diesem Zeitraum lässt sich die Situation noch begradigen, hier kann man die Situation analysieren, Entscheidungen fällen, Gegenmaßnahmen treffen. Zum Beispiel umkehren und sich aus der Gefahr hinausbegeben. Verpasst man aber den Moment der letzten Chance, liegt es nicht mehr in unserer Hand, das

Abb. 1 Das „Fenster der Gelegenheiten“ öffnet sich zwischen dem „Punkt des ersten Erkennens“ und dem „Punkt der letzten Chance“. Hier kann man noch eingreifen und agieren, die Ereigniskette wieder „auf Kurs bringen“ und Entscheidungen umsetzen – danach wird man Passagier.

Schicksal nimmt seinen Lauf! Die Krux ist nur, dass wir nicht wissen können, wann dieser Punkt erreicht ist. Die Geschichte zweier Flugunfälle in der Schweiz zeigen eindrücklich, was Kern mit seinem Modell sagen will:

#1 Jagd nach Rekorden

Während Jahren hatte Flugkapitän S. ohne Fehl und Tadel Langstreckenjets um die Welt geflogen. Der ausgezeichnet qualifizierte Pilot galt als pflichtbewusst, gewissenhaft, zuverlässig und kameradschaftlich und „Safety First“ war für ihn Leitbild seiner Arbeit. Nach seiner Pensionierung widmete er sich mit Begeisterung der Kleinfliegerei und der Jagd nach fliegerischen Rekorden. Im Jahr 2000 umkreiste er mit seiner selbst gebauten Long-Ez zweimal die Erde und brach dabei gleich einige Weltrekorde. Zuerst flog er in östlicher Richtung – wrummm – um die Welt. Nur wenige Tage später ging es – wrummm – in entgegengesetzter Richtung gerade noch einmal um die Erde. Nach seinen Schilderungen hatte er dabei einige sehr kritische Momente zu überstehen. Auch dank seiner Kühnheit und seinem Ehrgeiz brach er insgesamt 164 Flugrekorde.

Nun hatte er noch verwegener Pläne: Wieder wollte er die Erde gleich zwei Mal umrunden, doch diesmal über den Nord- und den Südpol hinweg. Er baute sich nun ein Flugzeug vom Typ Extra 2000 und versah es für die geplanten Ultra-Langstrecken mit einem riesigen Rumpftank. Das Projekt verschlang natürlich viel Geld. Im Sommer 2007 nun plante er, sozusagen als Generalprobe, einen Nonstopflug nach Oshkosh/Wisconsin, wo jährlich die größte Airshow für Leichtflugzeuge stattfindet. Eine Woche lang im Jahr ist Oshkosh Mekka für über 16.000 Flugzeuge und 600.000 Besucher. Mit einem Paukenschlag wollte er dort eintreffen: Ein neuer Weltrekord mit dem Namen „Charles

Lindberg-Memorial-Flug“ sollte es werden. Er hoffte, die Aufmerksamkeit der Medien würde auch das Interesse weiterer Sponsoren wecken. Doch laufend stellten sich technische Rückschläge ein, die Zeit wurde knapp, das Zeitfenster für den Start immer kleiner. Es herrschte also Zeitdruck.

Der Unfallflug

Am 23. Juli war auf dem Flughafen Basel allerhand los. Freunde und Bekannte waren da, um ihn abfliegen zu sehen, die Medien berichteten live vom bevorstehenden Abenteuer, doch verzögerten Probleme und technische Unstimmigkeiten den Abflug. Zuerst überlief der Tank, in welchen 1600 Liter Treibstoff gefüllt wurden, dann wieder kippte die Maschine auf das Heck und wieder machte sich Zeitdruck breit. Geplant war Start nordwärts in Richtung Elsass. Dort ist das Gelände hindernisfrei und Gegenwind hatte es auch. So wäre es wohl richtig gewesen und vernünftig. Er aber wollte nach Süden starten. Doch dort liegt die Stadt Basel mit ihren Häusern, Fabriken und anderen Hindernissen und etwas Rückenwind hatte er nun auch. Was aber brachte ihn dazu, die unsicherere Variante zu wählen? Waren es die Fotografen und Fernsehleute, die am südlichen Pistenende standen und dort den Start zum Rekordflug festhalten wollten? Aus dieser Position war auch das Licht für die Aufnahmen besser. Das Flugzeug war für diesen Flug zünftig überladen. Ein großer Teil des Übergewichts war eingerechnet und bewilligt worden. Aber eben nur ein Teil. Auch der Schwerpunkt der Maschine lag etwas außerhalb der Limits. Ein Experte für Experimentalflugzeuge redete ihm ins Gewissen: „Wenn du nach 700 m nicht in der Luft bist, musst du den Start abbrechen!“ – Er war nicht in der Luft, er hat den Start nicht abgebrochen. Erst kurz vor dem Ende der 3900 m langen Piste kam das Flugzeug taumelnd in die Luft. Doch der „Punkt der letzten Chance“

P S O B A K

war bereits vorbei. 3,8 km hinter der Piste stürzte das Flugzeug in Basel auf ein Wohnhaus. Es gab eine Explosion, der Rumpf des Flugzeugs verbrannte im Dachstock, einer der Flügel donnerte mit dem Fahrwerk auf die Straße. Der brennende Motor und die Leiche des Piloten stürzten hinter dem Haus in einen Robinsonspielplatz, auf dem zwölf Kinder mit ihren Betreuern spielten. Wie durch ein Wunder wurde auf dem Spielplatz niemand verletzt; zwei Hausbewohner erlitten nur leichte Verletzungen.

Fragen über Fragen

Warum ging das Sicherheitsdenken dermaßen über Bord? Warum wurden vorher festgelegte Ankerpunkte einfach beiseitegeschoben? Wo blieb das Verantwortungsbewusstsein? Hatte das alles mit so einer Ziel-Faszination zu tun? Mit Nicht-aufgeben-Wollen? Sollte die Schmach einer Niederlage vermieden werden? Und wenn ja, von welcher Niederlage und welcher Schmach reden wir denn eigentlich? Wäre es nicht eher ein Zeichen von Größe, wenn man in einer solch verworrenen Situation den Mut hätte zu sagen: Das Ganze halt!? Zweifelsohne stand der Pilot unter (selbstgemachtem?) Druck. Das kann mit uns allen geschehen, und unter solchen Umständen schiebt man Warnsignale gerne und schnell zur Seite. Man vergisst leicht, dass unter Druck Überblick und Wahrnehmung leiden. Schon deshalb sollte man sich dann die Frage stellen: Wie viele Warnungen brauchst du noch, bis du die Waffen streckst? Eine? Zwei? Drei? Dabei könnte bereits die zweite Warnung die „letzte Chance“ sein. Nun war der Pilot ja alleine im Cockpit. Doch was wäre wohl gewesen, wenn S. noch einen Copiloten dabei gehabt hätte? Hätte der es gewagt, den großen Crack einzubremsen, ihm ins Steuer zu fallen, den Gashebel in den Leerlauf zu ziehen und den Start abubrechen? So eine Aktion erfordert aber Mut, Entschlossenheit und Bestimmtheit.

#2 Samedan, 6. Januar 2009

Es schneite im Engadin, die Berge waren wolkenverhangen, als ein Privatjet aus Wien seinen Weg zum Flughafen Samedan suchte. In verwegenen Kurven kurvte er zwischen Wolken und Bergen ins Tal hinunter. Schließlich befanden sich die beiden Piloten über dem St. Moritzersee und damit im Anflug auf die Piste. Doch zwischen dem See und dem Flughafen herrschte dichter, heftiger Schneefall, in dessen undurchdringlichen Vorhang das Flugzeug nun eintauchte. Und hier, mitten im Schneetreiben, fragte einer der Piloten: „Siehst du die Piste?“ – Nein, der andere sah sie auch nicht. Etwa zwölf Sekunden später waren sie tot. Diese Frage: „Siehst du die Piste!“ macht stutzig. Was war das nun? Eine simple Frage oder ein verkappter Hilferuf? „Mir ist nicht mehr wohl! Ich habe Angst! Lass uns durchstarten, abhauen!“ Einmal mehr: Naserümpfen gilt nicht. Statt sich zu wundern, warum da nicht Klartext geredet wurde, müssten wir uns vielleicht selber bei der Nase nehmen. Haben wir nicht auch schon ein Unbehagen oder eine Unsicherheit mit nonchalanten Bemerkungen zu verschleiern versucht? Und damit sind wir wieder beim Alpinismus. Ich würde nämlich fast wetten, dass solche Fragen auch gestellt werden sollten, wenn es um die Aufarbeitung von Bergunfällen geht und man daraus Lehren ziehen könnte.

Wo sind die Grenzen?

Mir geht da noch etwas anderes durch den Kopf: Wie steht es um die Verantwortung? Wo liegen eigentlich die Grenzen der persönlichen Freiheit, am Berg, im Cockpit, im Wildwasser? Einiige sagen, schlussendlich sei jeder des eigenen Glückes Schmied und dass jede(r) das Leben nach eigenem Gusto gestalten dürfe.

Abb. 2 Das PSOBAK-Modell führt eine Gruppe - und auch eine Einzelperson - durch einen Entscheidungsprozess und hilft, zu einer guten Entscheidung zu kommen - ohne wichtige Parameter auszulassen.

P = Problem erfassen/formulieren

S = Sofortmaßnahmen

O = Optionen suchen und werten

B = Beschluss fassen

A = Ausführung

K = Kontrolle

Auch, wenn er dabei zu Tode kommen kann. Doch greift das nicht etwas zu kurz? Ich meine, es gibt sehr wohl Grenzen. Dort nämlich, wo die Gefährdung weiterer Menschen nicht auszuschließen ist. Dieses Verantwortungsbewusstsein müsste spätestens dann einsetzen, wenn ich eine Lawine bis ganz dort unten in den Schlittelhang mit den vielen Familien auslösen könnte. Und wie steht es um die eigenen Angehörigen, welche meine Abenteuerlust ins Elend stürzen würde? Auch der Pilot S. hinterließ eine Frau und zwei Söhne ...

Soll ich meines Bruders Hüter sein?

Mir ist, als hätte ich diesen Vers seinerzeit im Religionsunterricht gehört. War das nicht die Geschichte von Kain und Abel? Wie ist das nun? Sollte sich vielleicht auch ein Bergfreund als „des Bruders Hüter“ verstehen? Wenigstens ansatzweise? Ich erinnere mich an das, was mir ein Südtiroler Bergführer bei einem Kurs in Brixen erzählt hat: Oft hätte er mit seiner Seilschaft umgedreht, weil es schlicht zu gefährlich wurde. Dann seien andere in Turnschuhen an ihnen vorgestiegen und hätten gefrotzelt: „Na, was ist denn mit euch los? Weicheier, oder was?“ Dann sei es schon schwierig, der eigenen Seilschaft den Abbruch zu verkaufen, und das im Angesicht des Gipfels. Ich fand bewundernswert, dass er sich nicht unter Druck setzen ließ, und fragte ihn, ob er in so einer Situation jeweils etwas sagen würde. „Ja weißt du,“ sagte er, „irgendwann mag ich gar nicht mehr reden.“ Aus Erfahrung hat der alte Aviatiker hier eine Bitte an dich, den Berggänger: Doch, bitte, sag' etwas! Deine Intervention könnte entscheidend sein und ein Umdenken auszulösen. Es könnte zumindest jenen in der anderen Seilschaft den Rücken stärken, die sich (noch) nicht zu sagen trauten: „Halt, zurück, mir ist nicht mehr wohl bei der Sache“.

Entscheidungen

Ob man wirklich umkehren müsste, ist damit noch nicht entschieden. Doch könnte es Anlass sein für einen Marschhalt und eine gemeinsame Analyse und weiter zu einem Konsens über das weitere Vorgehen. Nicht, dass jeder Entscheid am Berg oder im Cockpit demokratisch gefällt werden soll. Bei Notfällen im Cockpit, bei Unfällen am Berg, bei Polizeieinsätzen brauchte es in den meisten Fällen einen Capo, der die Gruppe führt und leitet. Was nicht heißen soll, dass er einsame Entscheide fällt. In der Fliegerei und zunehmend auch in der Medizin gibt es verschiedene Entscheidungsmodelle. In bergundsteigen 3/06 habe ich eines bereits vorgestellt, dessen aktuelle Fassung ich hier wieder einmal in Erinnerung rufen möchte:

PSOBAK

Das PSOBAK - Entscheidungsmodell (Abb. 2) führt uns in folgenden Schritten durch einen Entscheidungsprozess:

P = Problem erfassen/formulieren

S = Sofortmaßnahmen

O = Optionen suchen und werten

B = Beschluss fassen

A = Ausführung

K = Kontrolle (entspricht das Resultat den Erwartungen?)

Wenn Sie sich nun ein Szenario aus Ihrem Tätigkeitsbereich vorstellen, können Sie die verschiedenen Stufen bestimmt nachvollziehen.

P Problem erfassen: Worum geht es eigentlich? Ohne Zweifel lohnt es sich, zuerst erst einmal Klarheit über die



Hans Peter Hartmann ist seit über 50 Jahren in der Fliegerei tätig, davon 35 Jahre im Cockpit. Seit seiner Pensionierung als Langstreckenkapitän leitet er Securitykurse und Crew Resource Management (CRM) Seminare, bei denen es um den „Faktor Mensch“ im Flugzeug, in Operationssälen, der Industrie und bei Polizeieinheiten geht.



Abb. 3 Es genügt nicht, die Gefahr zu erkennen, mehr ist gefragt: Intervention und Aktion!

Situation zu gewinnen. Die Erkenntnisse aus dieser Analyse sind dem Team offenzulegen.

S Sofortmaßnahmen

Welche Sofortmaßnahmen drängen sich auf? (Sicherungsmaßnahmen, Erste Hilfe oÄ)

Brauchen wir zusätzliche Ressourcen? (zusätzliches Material, personelle Verstärkung, oÄ)

O Optionen / Lösungen suchen

Das Vorgehen könnte einfacher nicht sein. Ich brauch' ja bloß das Team zu fragen: „Was meint ihr dazu?“ Und schon werden Ihnen die unterschiedlichsten Vorstellungen angeboten.

Optionen sammeln

Wichtig in der Phase der Entscheidung scheint mir:

■ Möglichst viele Ideen sammeln, keine bereits in dieser frühen Phase verwerfen. Möglicherweise birgt gerade die verrückteste Vorstellung den zündenden Ansatz zur Lösung.

■ Nicht bereits auf die erstbeste, plausible Lösung aufspringen.

■ Lassen Sie dem Team etwas Zeit! Ich weiß von mir, dass ich zu schnellen Hüftschnüssen neige. Deshalb versuche ich auch, mich bewusst einzubremsen und diese Phase nicht zu früh als beendet zu erklären. Bewusst räume ich den Bedächtigeren etwas mehr Zeit zum Überlegen ein. Als Bonus für meine Geduld kommt dann häufig noch ein ganz anderer Blickwinkel zum Vorschein und sehr Durchdachtes auf den Tisch.

Erst jetzt kommen wir zur nächsten Stufe:

Optionen werten

Nun liegen verschiedene Optionen auf dem Tisch, nun werden sie gegeneinander abgewogen. Bei der Beurteilung sind Zeitfak-

tor, Umstände und materielle Mittel zu berücksichtigen. In diese Beurteilung der einzelnen Optionen ist auch darauf zu achten, dass das eigentliche Ziel der Aktion im Fokus bleibt und ob ich mir nicht neue Probleme einhandle. Sie kennen ja den Spruch: Operation gelungen – Patient gestorben.

Die beschriebenen Stufen tönen nach langfädigem Palaver. Ist es nicht, wenn systematisch vorgegangen wird und die Gruppe zielgerichtet gecoached wird. Einer redet, die anderen hören zu, kein Dazwischen-Gequatsche. Wird einer ausufernd und langfädig darf man ruhig unterbrechen: „Komm auf den Punkt!“ Manchmal braucht es eine straffe Führung des Prozesses.

B Beschluss

Erst jetzt ist der Zeitpunkt der Entscheidung gekommen. Oft wird es nun der Chef, der Bergführer, der leitende Arzt oder der Kapitän sein, der den Entscheid trifft. Das hängt von der zur Verfügung stehenden Zeit ab, den Umständen, aber auch davon, wer die Verantwortung trägt. Ein Lawineneinsatz, eine gefährliche Panne auf der Seilbahn oder ein Bergunglück lässt kein Jekami („jeder kann mitmachen“) zu. In anderen Situationen kann ein demokratischer Entscheid richtig sein. So oder so: Die Menschen im Team werden einen so gefällten Ratschluss eher mittragen als einen einsamen, unergründlichen Entscheid. Diese Art von Entscheidungsfindung wird in der Fliegerei systematisch geübt – dort ist die Zeit der einsamen Entscheide vorbei.

A Ausführung

Aufgaben sind verteilt/verstanden, die Ausführung kann beginnen.

K Kontrolle

Wichtig ist, dass man immer wieder hinterfragt, ob das Vorge-



hen nach wie vor richtig ist. Vielleicht haben sich ja mittlerweile die Gegebenheiten geändert: Das Wetter hat sich verschlechtert, das Team muss um- oder die Arbeiten neu verteilt werden. Sollten sich wesentliche Parameter geändert haben, kann das Ganze wieder beim ersten Punkt beginnen: Problem erfassen. Natürlich ist es nicht nötig, stets ein PSOBAK-Kärtchen mitzuführen, um es im Notfall hervorzuzaubern. Es genügt, über die einzelnen Schritte immer wieder nachzudenken und sie dann sinngemäß anzuwenden, wenn die Situation nicht eindeutig und klar ist.

Ich weise gerne nochmals darauf hin: Besonders wichtig ist es, nicht gleich auf die erste, halbwegs plausible Lösung aufzuspringen: Es ist wirkungsvoller, etwas länger um die Entscheidung zu ringen, als hinterher den eigenen „Murks“ flicken zu müssen.

Der rote Faden

Durch die ganze Thematik um Sicherheit führt ein roter Faden, genannt Eigenverantwortung. Natürlich ist es wichtig, auf das „Zwacken im Bauch“ zu achten, Gefahren wahrzunehmen und zu interpretieren, Ungereimtheiten zu bemerken.

Doch das genügt nicht. Letztlich ist nämlich mehr gefragt: Intervention und Aktion (Abb. 3).

Und zwar klar, bestimmt und deutlich!

Fotos: Max Largo



SPORT SCHWAIGHOFER

Beratung bis zum Ziel

www.sport-schwaighofer.com

INNSBRUCK

Tel.: +43 512 364015

BRIXLEGG

Tel.: +43 5337 63495



MONTURA[®]
The Ergonomic Equipage