

Flash News!

Infos, die unter die Haut gehen!

Nr. 96

Ausgabe 4
Dezember 2001

1

FLIEGERÄRZTE:

Dr. Lahoda (Zell am See)

Tel.: 06542 – 7251

Dr. Bachmann (Kolbnitz)

Tel.: 04783 – 2375

NÄCHSTER ERSCHEINUNGSTERMIN:

29. März 2002

URHEBERRECHT:

Girstmair Bruno

ÖSTERR. AERO CLUB:

Tel.: ++ 43 - Ø 1 – 718 72 97

Blatt Gasse 6, A – 1030 Wien

DEUTSCHER HÄNGEGLEITERVERBAND:

++ 49 – Ø 8022 – 9675 0

Miesbacher Str. 2, D – 83701 Gmund a.
Tegernsee

0. IN EIGENER SACHE
1. UNFÄLLE & STÖRUNGEN
2. AIR TAXI OSTTIROL
3. GLOCKNER FLUG
4. TUCH PROBLEME
5. BASSANO – BRIXEN
6. VERSICHERUNG FÜR FREIZEITUNFÄLLE

7. REZESSION
8. SNOWFIGHTER
9. WORÜBER MAN SPRICHT
10. KLATSCH TRATSCH AM LANDEPLATZ
11. TERMINE UND EREIGNISSE
12. EINFACH ZUM NACHDENKEN
13. SICHERHEITSMITTEILUNGEN

TONBAND DIENST: 0900 – 91 15 66 06

PERSÖNLICHER AUSKUNFTSDIENST:

0900 - 970 940

METEO DATA LIENZ: Ø 4852 – 71 355

WETTER HOTLINE: 045 – 901 44 901

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

AUSTRO CONTROL: 01 – 17 03 – 0

00. IN EIGENER SACHE:

Quo Vadis – Aero Club: Interessenskonflikte:

Interessante Entwicklung in Greifenburg. Nach meiner Ankündigung, dass nächstes Jahr im August erstmals der PWC in Greifenburg statt finden wird, in der letzten Ausgabe der News, war nun von kompetenter Stelle zu erfahren, dass sich Himberger Josef - FAI - delegierter Bundessektionsleiter u.v.m. strikt dagegen ausgesprochen hat.

Laut Obmann des Greifenburger Clubs (Trattner Sepp) wäre der Club zu klein und überdies seien nur ganze 3 Mitglieder beim Aero Club gemeldet; mehr wollte dazu der Obmann nicht berichten.

Initiator und treibende Kraft aber ist Mandl Franz (Leiter des Flieger Camps)

Der Tourismusverband habe für die Bewerbung dazu schon AS 100.000.- locker gemacht, auch die Gemeinde und das Land Kärnten, also die ganze Region stehen voll hinter dem Projekt. Da es sich hier um keine Spielerei handelt, ist wohl allen Beteiligten klar, dass es ein für die gesamte Region bedeutender Wirtschaftsfaktor ist, welcher nicht mehr wegzudenken ist.

Viele verstehen nun die Fliegerwelt nicht mehr - da tut einer etwas, setzt Initiativen (die im Flugsport ja ohnedies spärlich sind) und dann werden einem solche Prügel vor die Beine geworfen. Auch die Ausrichtung der Damen WM mit Teilnahme der Starrflügelklasse für das Jahr 2004 wäre in Greifenburg durchgeführt worden – aber auch hier gab es eine klare Absage. Es geht noch weiter: auch die jährlich stattfindenden German Open sollen radikal eingeschränkt werden. Hier will der Aero Club nun überall mitbestimmen und nicht zu vergessen die Hand aufhalten (allein für die heurigen 3 Bewerbe flossen schöne Schillingbeträge in die Kasse des ÖaeC.)

Himberger beruft sich auf Fehler, die schon im Vorfeld passiert sind, wie z.B. dass die Jungs aus Greifenburg die Einreichung dafür in Slowenien selbst vorgebracht haben. Oder dass aus sportpolitischer Hinsicht schon gar nicht ein Deutscher eine Bewerbung vorbringen kann. Dass ein Verein mit nur 3 gemeldeten Aero Club-Mitgliedern nicht die fachliche Qualifikation mitbringen kann, um so eine Veranstaltung zu leiten bzw. zu organisieren, ist u.a. die fahle Argumentation vom Bundessektionsleiter.

Nach Rückfrage beim DHV wurde mir nun bestätigt, dass auf Druck des Verantwortlichen im Österr. Aero Club (Himberger J.) von einer Austragung der Bewerbe in Greifenburg Abstand genommen wurde. Wir tragen unsere Bewerbe nun in Frankreich aus, so die Antwort. Welchen Schaden dadurch die Region erleidet, lässt sich momentan noch gar nicht abschätzen, so der Initiator Mandl Franz.

Ich selbst erinnere mich an einen ähnlich gelagerten Vorfall. Posch Hans, ein gebürtiger Österreicher, lebt zur Zeit in den USA, wollte bei der letzten Drachen WM in Italien in der Klasse 2 für Österreich starten. Schließlich landete Hans bei den US - Nationals auf dem ausgezeichneten 3. Platz.

Auch hier hatte Sepp seine Finger mit im Spiel. Er sei kein Aero Club-Mitglied (Sportlizenz), oder seine Hauptlebensinteressen sind nun eben nicht mehr in Österreich etc. obwohl Posch Hans niemanden einen Platz streitig gemacht hätte, ganz im Gegenteil - das Kontingent wurde nicht mal ausgeschöpft und auch der österreichische Trainer bzw. das Team war voll für eine Teilnahme von Hans - so konnte auch hier Hans leider nicht an der WM teilnehmen.

Hier müssen dann dubiose FAI oder Aero Club-Regelungen für Erklärungen herhalten; eine objektive Rechtfertigung gibt es aber dafür sicher keine - ganz im Gegenteil: schnelles unbürokratisches Handeln ist gefragt, und alle Hebel sind in Bewegung zu setzen, um "gemeinsam" zu einem Erfolg zu kommen, im Sinne des gesamten Flugsportes.

Man möchte fast den Eindruck gewinnen, dass es sich um ein gewisses Neiddenken handeln könnte. Während in Kössen und in anderen sogenannten Mega Fluggebieten die Flugbewegungen stark rückläufig sind, nehmen sie in Greifenburg stetig zu. Es ist eine wohl einmalige Kombination vom Shuttledienst über Campingplatz, Badesee und idealen Streckenflugbedingungen, die Greifenburg von allen anderen Fluggebieten auszeichnet.

Wir alle sind damit beschäftigt, den Flugsport weiter in der Gesellschaft zu etablieren bzw. auszubauen, jahrelange Aufbauarbeit sollte doch auch mal Früchte zeigen?

Doch das Gegenteil ist der Fall: sinkende Schülerzahlen bzw. damit verbunden ausgestellte Lizenzen, Firmen in der Para- und Drachenfliegerszene stehen vor dem Ruin, auch Flugschulen kämpfen sprichwörtlich um das nackte Überleben.

Neid, Missgunst, fehlendes überregionales sprich europäisches Denken und nicht vorhandenes gemeinsames Handeln führt zu einer Politik, in welcher der Karren "Flugsport" immer mehr den Bach hinunterzieht.

Ich selbst bin schon seit dem Jahr 1976 zahlendes Aero Club-Mitglied, außer von einem sicher verwalteten Millionenvermögen und einer 100-Jahr-Feier, welche den Aero Club mal in die zweite Seite von einer Tageszeitung gebracht hat, bleibt provokant betrachtet wahrscheinlich alles.

Wenn der Aero Club sich nicht grundlegend ändert, wird er weiter zu einem Schattendasein degradiert werden und schlussendlich in Bedeutungslosigkeit versinken.

Als sogenanntes Sprachrohr des Flugsportes in Österreich müssen sich die Verantwortlichen schon an den Vorgängen und den Wünschen der Basis orientieren, ansonsten kommt ein Ende wie bei der „SED“ in der ehemaligen DDR. Da streiten sich die verantwortlichen Personen dann nur noch mehr um die verbliebenen Millionen! Noch eins sei ins Stammbuch geschrieben - es sind unter anderem die Gelder der Mitglieder die den Funktionären und den Verantwortlichen des Aero Clubs damit einen Auftrag erteilt haben – nicht nur die Hand aufzuheben, sondern zum Wohle der Mitglieder zu arbeiten.

Schuldzuweisungen sind hier fehl am Platz, es ist nämlich nun höchste Zeit zum Handeln, um solche Vorgangsweisen in Zukunft zu vermeiden! Aufgaben dafür gibt es genug: Drohende Einführung einer Freizeitunfallversicherung, weitere Erhöhung der Promilleabgabe (Höchstbeitrag) durch die Tourismusverbände, HG und PG Erlassänderung, Änderung im LFG von einer gerätebezogenen zu einer personenbezogenen Haftpflichtversicherung u.v.m. Forcierung der motorisierten Hänge- und Paragleiter in Österreich, Vorantreiben des Europäischen Gütesiegels, Verwaltungsvereinfachung etc.

01. UNFÄLLE & STÖRUNGEN:

Es ist mehr als außerordentlich erfreulich euch mitteilen zu dürfen, dass es unter der Rubrik *Unfälle & Störungen* nichts zu berichten gibt, zumindest für den Einzugsbereich in Osttirol und Oberkärnten. Leider gab es aber im letzten Quartal gleich 2 weitere tödliche Paragleiterunfälle. In der Steiermark vergaß ein Paragleiterpilot die Beinschlaufen zu schließen und in Saalfelden verunglückte ebenfalls ein Paragleiterpilot beim Einrichten des Gurtzeuges tödlich.

02. "AIR TAXI OSTTIROL":

Man kann schon sagen, dass sich die Dinge schon regelrecht überschlagen. Denn im kommenden Jahr werden gleich drei neue Paragleiter-Tandemunternehmen in Kärnten und Osttirol ihren Betrieb aufnehmen.

Da wäre mal das „Air Taxi Osttirol“, geleitet von Hainzer Klaus. Dann Nössler Claus aus Wolfsberg, welcher vielen von uns ja bestens bekannt ist. Und nun die wirkliche Sensation schlechthin - Bucher Andre (ehemals Blue Angel Produzent) wird sich in Greifenburg niederlassen und dort mit einem Partner ein Tandemunternehmen mit Shop etablieren.

Es war schon lange überfällig: ein professionell geführtes Paragleiter-Tandem-Taxiunternehmen. Seit November ist es halbamtlich – Hainzer Claus aus Oberlienz, ansonsten auf Kirchtürmen zuhause, leitet das Unternehmen unter dem Namen „Air Taxi Osttirol“

Claus ist selbst ambitionierter Paragleiterpilot, erwarb im Jahr 1995 den Sonderpilotenschein und im Jahr 1997 die Paragleiter-Tandem Berechtigung und wagt nun den Schritt eine Marktlücke in Osttirol abzudecken.

Nach Erfüllung aller dafür erforderlichen rechtlichen Auflagen, wird die kommende Wintersaison erstmalig sozusagen zeigen, wie stark die Nachfrage wirklich sein wird. Die Vermarktung ist dabei ein wichtiger Faktor um an das Kundenpotential heranzukommen. Hier wurde bereits im Vorfeld intensiv die Werbetrommel gerührt.

Als Tandempiloten fungieren u.a. ein Lukasser Albert, Wibmer Martin, Keuschnig Franz, Walder Norbert und Mitterdorfer Thomas (letzterer brach seine Zelte in Fulpmes ab) um im Bedarfsfall den Ansturm bewältigen zu können.

Übrigens hat Claus in der Vergangenheit schon einmal versucht im Tandemgeschäft Fuß zu fassen, damals im Jahr 1999 mit Wibmer Martin, jedoch als Ableger der Flugschule Blue Sky Sillian. Diese Konstellation war aber nur von kurzer Dauer, diverse Meinungsverschiedenheiten etc. ließen diese Liaison frühzeitig platzen.

Es wird sicher eine Herausforderung werden, die zu meistern sicher nicht immer leicht werden wird. Vor allem wenn an einem Tag 20 Personen und mehr in die Luft zu bringen sind. Da ist jeder einzelne Tandempilot mehr als gefordert, Verantwortungsbewusstsein, Disziplin und Grundsätze zu haben etc. – das wird gefragt sein. Ich möchte dazu nur den letzten Tandemunfall in Ainet in Erinnerung rufen.

Wer also ein besonderes, sprich nicht alltägliches Geschenk (Gutschein) jemanden überreichen will, der wendet sich am besten gleich direkt an das „Air Taxi Osttirol“. Erreichbar ist Klaus unter der Mobilnummer: **0664 – 415 31 80** oder im Internet unter: www.airtaxi-osttirol.at oder E – Mail: kontakt@airtaxi-osttirol.at

In Wolfsberg hat mit Ende dieses Jahres Nössler Claus ebenfalls ein Tandemunternehmen gegründet. Klaus fliegt seit dem Jahr 1990 mit dem Drachen und seit 1996 Gleitschirm. Im Winter 1998 und 1999 absolvierte er die Fluglehrerausbildung. Im Herbst dieses Jahres gründete Claus ein Tandemunternehmen mit Sitz in Wolfsberg. Erreichbar unter Mobil: **0664 – 13 19 309** E – Mail: klausnoessler@gmx.at

In Greifenburg wird sich Bucher Andre niederlassen und dort Tandemflüge durchführen, wie zu erfahren war, läuft dies unter der Patronanz von der Flugschule Kärnten (Grabner Margit).

Weiters soll der bereits vorhandene Shop am Landeplatz wieder zum Leben erweckt werden, die Leitung soll ein Deutscher übernehmen. Seine Tätigkeit beim Skyclub Austria wird damit enden und wird somit sein Domizil in Greifenburg aufschlagen. Über Andre zu berichten erübrigt sich - erst kürzlich gab es etwas im Fly & Glide über sein Comeback zu lesen.

Ich wünsche allen Tandem Unternehmern einen erfolgreichen Start verbunden mit einem immer „Gut Land“!

03. GLOCKNERFLUG:

Am Samstag, dem 25. August, sah alles nach einem Hammertag aus. Werner, Manu und Peter verschwanden gerade hoch über der Schleinitz als Franz, Klaus und ich in einer starken Ablöse hinausstarteten. Wir hatten uns zum Ziel gesetzt, die Nordseite der Alpen zu erreichen, was Klaus und Ingo am Vortag schon geschafft hatten. Der erste Bart an der Schleinitzgrabenkante sah schon sehr vielversprechend aus.

Zum Auskurbeln aber blieb keine Zeit, denn das erste Ziel sollte vorerst Matriei sein, und jeder von uns wollte der Erste sein. Zu dritt ging es in einem starken Bart auf 3200m über die Schleinitz. Leicht beschleunigt und ein paar mal Höhe gemacht, trafen Klaus und ich am Laimingertor ein. Franz flog einen kleinen Umweg Richtung Schober, aber entschloss sich dann doch für das Vorerstziel Matriei. Peter und Manu sah man schon das Kalsertal entlang fliegen.

Wir kurbelten die Thermik, die schon sehr stark war, bis auf 3600m aus, betätigten knapp unter der Basis den Beschleuniger und querten das Kalsertal. Von Weitem sah man Werner schon über dem Goldried kreisen. Klaus und ich erreichten ... ungefähr 200 m unterm Gipfelkreuz. Kurz danach drehten wir Stabile an Stabile wie ein Zahnrad in einem 6 m Bart der Basis entgegen. Was da etwa den 4 Wanderern durch die Köpfe ging? Vielleicht: nur fliegen ist schöner? Nach diesem unvergesslichem Synchrokurbler, bei dem sich sogar noch eine Lagebesprechung ausging, gleiteten wir zu dritt. Werner hatte sich nun auch angeschlossen, mit ? 3 – 4 m steigen zum nächsten Gipfel Richtung Felbertauernportal. Jetzt hatte uns auch Franz trotz des Umweges in super Zeit eingeholt.

Nachdem wir ein paar mal Höhe machten, war nur noch eine Querung über ein Hochtal nach Salzburg zu überwinden. Hier verspürten wir einen leichten Nordwest und auf der anderen Seite des Tales sah man keine Wolkenbildung. In Hoffnung auf Blauthermik verließen Klaus und Werner den Bart und querten dieses Hochtal. Franz folgte ihnen und ich versuchte noch ein bisschen an Höhe zu gewinnen. Bis jetzt kannten wir scheinbar die Gefahr noch nicht, bei 3600 m abzusaufen! Ich befand mich gerade in der Mitte der Querung, als Werner und Klaus nach langem Kampf das Tal Richtung Matriei hinausflogen. Franz hatte es als Einziger geschafft und wartete auf der anderen Seite. Ich erkannte jetzt auch, dass ich auch nicht genügend Höhe hatte um den Einstieg sicher zu erreichen und fand zu meiner Rechten einen Grad mit leichter Wolkenbildung. Ich konnte mit Windunterstützung, mit einer letzten Höhenreserve und verzweifelter Suche in einem 1 m Bart einsteigen und langsam wieder Höhe machen.

Einem Freudenschrei folgend, an der Basis angelangt auf ungefähr 3800 m, tat sich jetzt eine wunderschöne neue Alternative auf – der Großglockner! Franz hatte ich leider aus den Augen verloren, als ich rechts Richtung Dorfertal flog. Nachdem ich noch mal erfolgreich Höhe machte, querte ich hinüber Richtung Glockner. Hier sah ich wie gerade Sigma Peter über den Glockner kurbelte. Vor dem Berg erkannte ich noch einen Schirm, einen roten Vertex – Albert, er startete etwas später als wir und schaffte es auch nun seinen Glocknertraum zu erfüllen.

Als Peter den Glockner verließ, bearbeitete ihn Albert noch ausgiebig, umkreiste ihn und folgte Peter das Kalsertal auswärts. Inzwischen erreichte ich das erste Mal die 4000 m, auch wenn die letzten 50 m in der Basis waren. Nun war es soweit – leicht beschleunigt flog ich den Glockner an. Der Anblick war gigantisch. Die Südseite glänzte schwarz – ein wirklich imposanter Berg. Ich verlor doch ein bisschen mehr Höhe als geplant und kam in Höhe Adlersruhe an. Hier konnte ich in einem butterweichem Aufwindband, bei 2 m steigen, konstant dem Gipfel entgegenschweben. Es war ein wunderschön überlegenes Gefühl in 10 m die Bergsteiger am Stüdlgrat zu überfliegen und die Freiheit in ihrer schönsten Form zu erleben! Kurz später feierte ich meinen ersten Glocknergipfelsieg, jodelte noch mal gescheit vor lauter Freude und trat den Heimweg an. Nun hatte ich 2 Möglichkeiten den Weg entlang des Kalsertales, Laiming und weiter, oder hinten rum um die Schobergruppe. Da das Letztere immer schon ein Traum von mir war, entschied ich mich dafür. Über diese wunderschönen 3000er war eine perfekte Wolkenstraße zu erkennen. Über dem erstem Gipfel kurbelte ich in einem etwas rupfigem aber starkem Aufwind bis zur Basis, die jetzt schon ziemlich dunkel war. Mit gutem Steigen ging es von Berg zu Berg und ich kam nie unter 3700 m. Die Aussicht, die sich mir hier bot, war gewaltig. Zur Rechten das Debanttal und die Schleinitz, unter mir der Wangenitz-See, und zur Linken Heiligenblut. Sollte ich nun zum Zetttersfeld queren oder gerade aus weiter Richtung Debantkante fliegen? Auf Höhe Roanaalm entschied ich mich für die Querung Zetttersfeld.

Ich verließ die Schobergruppe und merkte, dass mir auch hier Nordwest zu gute kam. Mit wenigem Sinken und einer Geschwindigkeit von 43-45 km/h, erreichte ich auf 2900 m den Pepo ziemlich erschöpft, und heilfroh leitete ich eine Glücksspirale ein und baute meine Resthöhe erleichtert ab. Geschafft, gelandet und Frost hinter den

Nägeln nach einer Flugzeit von 4 Stunden und 30 Minuten. Hier standen schon Peter, Manu, Albert und Heli, der kurz vor dem Abgleiten war. Das Besondere daran war, dass wir alle im Halbestunden-Takt den Glockner erreichten und auch hier landeten. Nachdem wir noch kurz diesen einmaligen Flug beim Pepo mit einem Gläschen feierten, gleiteten wir mit unserem Paragleiter mit wiedereinmal starken Talwind dem Lienzer Talboden entgegen. Ich möchte mich für den von Kofler Daniel zur Verfügung gestellten Bericht recht herzlich bedanken.

04. TUCHPROBLEME

Statement von Nova bezüglich Porositätswerte. Oftmals wird von Piloten die Dichtheit eines Gleitschirmtuches, die ganz nebenbei erwähnt mit unterschiedlichen Geräten gemessen wird, als einziger Parameter für die Qualität herangezogen. Dazu ist Nachfolgendes festzustellen:

Die Dichtheit eines Gleitschirmtuches hängt von der Beschichtung ab und ist nur ein Qualitätsmerkmal von vielen. Die Beschichtung schützt in erster Linie das Gewebe vor direkter Sonneneinstrahlung. Modernste computergesteuerte Maschinen tragen diese Beschichtung in tausendstel Millimeter auf. Trotz dieser hohen Technologie treten Abweichungen in der Beschichtungsstärke auf.

Nova verwendet ausschließlich Tuchmaterial von bester Qualität, dennoch ist es möglich, dass es aufgrund dieser Abweichungen in der Beschichtungsstärke bei Gleitschirmtüchern zu unterschiedlichen Porositätsmessungen kommt. Es kann also durchaus vorkommen, dass Tücher vom selben Hersteller unterschiedliche Porositätsmessungen aufweisen. (z. B. das erste weist einen Neuwert von 220 Sekunden auf, das nächste 430 Sekunden)

Tuchhersteller stellen dazu fest, dass zwischen 100 - 200 Sekunden gemessen mit JDC Textiluhr ein Tuch dicht ist, bzw. dem Neuwert entspricht. Alle Werte die darüber hinausgehen, sind erstens ungenau und zweitens nicht relevant. Viel entscheidender als dieser Neuwert ist in welchem Zeitrahmen die Beschichtung an Dichtheit durch UV Strahlung verliert.

Die Porositätsmessung ziehen wir als Ist-Zustandsbestimmung neben vielen anderen Bestimmungsparametern heran, wobei wir uns selbst Mindestwerte auferlegt haben. Diese Werte muss ein Gleitschirmtuch mindestens haben, um den Lufttuchtigkeitsnachweis zu erhalten. Unter 10 Sekunden gemessen mit JDC verlängern wir den Lufttuchtigkeitsnachweis nicht. Natürlich wird der Schirm auch unter 10 Sekunden normal fliegen, vorausgesetzt die Trimmung stimmt, jedoch ist die Gefahr sehr groß, dass aufgrund der mangelnden Beschichtung das Gewebe durch UV-Einstrahlung an Reißfestigkeit verliert - und das wäre fatal. Bei Schirmen, die sich dieser Porositätsgrenze nähern, überprüfen wir zusätzlich die Reißfestigkeit des Tuches. Unser selbst auferlegter Wert liegt bei diesem Test bei 0,9 kg. Uns ist bekannt, dass unsere Mindestwerte in der Branche sehr hoch sind. Wir sind jedoch der Meinung, dass Sicherheit bei einem Flugsport an erster Stelle stehen muss. Die Musterprüfung ist weder in Deutschland noch in Österreich gefallen. In der Praxis wird alles so bleiben, wie es jetzt ist.

Mit freundlichen Grüßen – Wolfi

05. BASSANO UND BRIXEN:

Ausflug nach Bassano und Brixen:

Wie alle Jahre im November, ging es auch heuer wieder am 10. und 11. November zum Törggelen nach Brixen. In bewährter Tradition erfolgte die Unterbringung in St. Andrä oberhalb von Brixen. Diesmal wurde aber erstmals nicht der Allerheiligentermin forciert, sondern eine Woche später – Grund: die mit Touristen und Einheimischen überlaufenen Törggelenhäuser.

Es ist und bleibt immer wieder ein Erlebnis mit Flair, der das Törggelen zu einem Erlebnis der besonderen Art macht.

Eine Woche später stand dann Bassano auf dem Fliegerplan. Letztes Jahr musste ja schon nach drei Tagen die Heimreise angetreten werden, denn der andauernde Regen lies keine Flüge zu. Heuer fand die An- und Abreisereise bei wolkenlosem Wetter statt.

Unter der Woche hielt sich der Ansturm bedingt durch die Jahreszeit in Grenzen, doch am Wochenende hingen die Drachen- und Paragleiter wieder wie Trauben von den Bäumen herunter.

Die Situation an den Startplätzen ist dagegen aber alles andere als erfreulich. Dass hier die Gemeinde bzw. der Tourismusverband nicht schon lange gehandelt hat, um eine zufriedenstellende Lösung zu schaffen, ist nur mit der bekannt lässigen italienischen Einstellung zu erklären.

Um es auf den Punkt zu bringen: der Startplatz für die Paragleiter ist eine Zumutung - mal abgesehen vom Start am Monte Grappa.

Doch nach dem Start bleiben die irdischen Probleme hinter einem und wenn man glaubt oder annimmt, heute kann nichts gehen, doch die Hänge produzieren immer wieder Luftbewegungen nach oben - einfach unglaublich! Ansonsten gab es keine erwähnenswerte Neuigkeiten, mal abgesehen, dass Testprogramme von diversen Firmen, Piloten etc. nicht mehr über dem Landeplatz durchgeführt werden dürfen.

Am Wochenende Allerheiligen (Halloween) soll ja der Teufel los gewesen sein; an die 600 Piloten aus aller Herren Länder sollen sich dort aufgehalten haben.

Übrigens die Küche in der Locanda Monte Grappa (Silvia) ist nach wie vor die beste weit und breit -sollte es mal wider erwarten nicht zum Fliegen möglich sein - lohnt es sich auf alle Fälle zumindest kulinarisch abzuheben.

06. VERSICHERUNG FÜR FREIZEITUNFÄLLE:

Eine Pflichtversicherung für Freizeitunfälle für Arbeitnehmer fordert die Sektion Gewerbe, Handwerk und Dienstleistung der WK Tirol. „Wir sind es leid, Woche für Woche für Folgen von Freizeit- und Sportunfällen der Arbeitnehmer zur Kasse gebeten zu werden“, so Sektionsobmann-Stv. Sebastian Gitterle. Bekanntlich zahlt jeder Arbeitgeber 1,4 % der Lohnsumme, um damit die Folgen von Arbeitsunfällen und Krankheiten abzudecken. „Es wäre daher nur recht und billig, auch für Arbeitnehmer eine Pflichtversicherung mit geringem Beitrag einzuführen“, so Gitterle. Damit könnten neben den Heilungs- und Rehabilitationskosten, die bisher die AUVA aus reinen Arbeitgeberbeiträgen abzüglich eines keinesfalls kostendeckenden Tagsatzes der Gebietskrankenkasse trägt, den Betrieben auch die Lohnfortzahlung bei Freizeit- und Sportunfällen rückerstattet werden.

Hier ergeht gleich ein Aufruf an unseren Bundessektionsleiter Himberger Josef bzw. allen anderen Vertretern des Flugsportes bei der Kammer dieser Entwicklung entschieden entgegen zu treten. Inwieweit dieß sich in der Praxis auch wirklich durchführen lässt ist zeigt die Tatsache dass Sepp sehr wohl auch als Vertreter des Flugsportes in der Kammer der Tiroler Wirtschaft sitzt. Da ist wirklich wiederum - wie so oft in einem Politikerleben Dasein „Winkeldiplomatie“ gefragt.

07. REZESSINON

Dieses Wort bedeutet stagnierende Wirtschaft !!!

Viele Firmen haben damit so ihr Problem, nie gab es so viele Konkurse als im heurigen Jahr, wo kleine von großen geschluckt wurden etc.

Wills Wing - lange Zeit brodelte die Gerüchteküche rund um Wills Wing Europe – die Firma hätte mit finanziellen Problemen zu kämpfen.

Die Frage war nun: wie geht es weiter und vor allem, wer übernimmt dann die Firma, welche erst kürzlich in Absam ihr neues Domizil (Shop, Werkstätte) eröffnet hat?

So wurde Rupert Plattner ins Gespräch gebracht. Rupi ist kein unbekannter in der Drachenflieger-szene. Er hat schon bei Villinger (ehemals Wills Wing Europa Importeur) unter Vertrag gestanden, wechselte dann aber das Lager und ging für kurze Zeit zu der Fa. ICARO nach Raubling. Doch weite Fahrtzeiten und andere Gründe ließen Rupi wieder in die Heimat nach Absam zurückkehren, wo er bei Jens Thomas einen neuen Arbeitgeber fand.

Doch der zugewanderte Hamburger verstand sich auch nach Jahren noch nicht so richtig mit den Einheimischen. Und so kam es dann, dass Wills Wing Europe Chef, Jens Thomas, sichtlich in Turbulenzen geriet, die gegen Ende Oktober bzw. Anfang November mit dem Abverkauf begannen.

Die Gerüchtebörse quellte sprich wörtlich über, als Mitte Oktober die Nachricht verbreitet wurde, "Rupi" übernehme nun Wills Wing Europa.

Doch auch Villinger Markus stand sogleich wieder im Gespräch, dass er interessiert sei, die Firma weiterführen zu wollen.

Tatsache bis dato ist, dass mit Mitte Dezember die Firma in Absam ganz offiziell geschlossen wurde. Zu erfragen war auch weiters, dass Villinger Marcus Wills Wing Europe wieder übernehmen wird und Plattner Rupert auch wieder bei Marcus unter Vertrag stehen soll.

Die Firma M2 – Gurtzeug Hersteller mit Moyes Vertretung für Österreich, schließt ebenfalls ihr Geschäft. Mitte November wurde kund getan, dass sich die Firma aus dem Para- und Drachenflieger-geschäft gänzlich zurückzieht. Wie zu vernehmen war, soll die Fa. Seedwings den Verkauf der Produkte übernehmen bzw. weiterführen.

Auch bei der Fa. Swing sind zwei Konstrukteure gegangen, um den Weg in die Selbständigkeit zu wagen. Sie wollen nun mit einer Eigenentwicklung Paragleiter an den Konsumenten bringen. Auch Stefan Hüglin, welcher bei der Fa. Firebird unter Vertrag stand, zieht sich aus dem Gleitschirm-geschäft gänzlich zurück.

Übrigens: die Ehe Gründhammer Marcus (Wings of Change) mit Villinger Marcus (Airwave) dauerte auch mal gerade ein Jahr. Gründhammer brachte nun seine eigene Schirmkollektion auf den Markt, unter den vielversprechenden Namen „Wings of Change“.

Irgendwie erinnert einen diese Vorgangsweise doch ein wenig an die Formel 1.

08. SNOWFIGHTER:

Wie in der letzten News Ausgabe bereits angekündigt, flatterte am 22. Oktober 2001 dann das offizielle Einladungsschreiben ins Haus. Ende November begann die Plakatierung und Ankündigung des Events in der Öffentlichkeit. Hier nun vorab die näheren Details zu diesen Bewerb.

Der Termin ist Samstag, der 16. Feber 2002, um 11 Uhr (Energieferienwoche).

Nun die Details: Streckenlänge

Tourenski ca. 5 Km

Paragleiter ca. 900 Meter Höhenunterschied und eine Laufstrecke mit ca. 500 Meter

Snowboard ca. 800 Meter

Nenngeld: € 45.- pro Team Preisgeld: 1. Rang € 1.453.- 2. Rang € 726.- 3. Rang € 363.-

Danach Siegerehrung mit Live Musik von „Soundless Guts“ im Zielbereich (Hochsteinbahn).

Anmeldungen sind erbeten an: Extrem Team Geiger Robert; Mobil: 0664 – 528 86 46

Wie zu erfragen war, hat bzw. wird dazu die Leitung des Paragleiterbewerbes Schusteritsch Sigi übernehmen. Die Stadtgemeinde wird die Veranstaltung großzügig finanziell unterstützen.

09. WORÜBER MAN SPRICHT:

Gleitschirmflieger "landete" auf Freiheitsstatue: Hohe Strafe

New York (dpa) - Ein Franzose, der sich im August mit seinem motorisierten Gleitschirm auf der Freiheitsstatue in New York "verfangen" hatte, muss 7000 Dollar (14 840 Mark/7570 Euro) Strafe zahlen. Ein Bezirksrichter der Stadt entschied nach Medienberichten vom Samstag außerdem, dass der 41-Jährige drei Jahre lang nicht ohne Extra-Genehmigung ein ähnliches "Flugobjekt" in den USA benutzen darf.

Thierry Devaux aus Chamonix hatte nach eigenen Angaben die Freiheitsstatue umkreisen wollen, sich dann aber am Arm von "Lady Liberty" verheddert. Nach einer halben Stunde wurde er von der Polizei gerettet. An der Statue entstanden geringe Schäden. Der Richter nannte das Verhalten des Franzosen "äußerst leichtfertig". Ein Danke ergeht an Diana N. die diesen Bericht aus L.A. zugesandt hat

Neue Sachverständige:

Ich möchte euch darüber informieren, dass am 05.10.2000 Hans Peter Eller und Andi Pfister am Oberlandesgericht Innsbruck erfolgreich die Prüfung zum allgemein beeideten und gerichtlich zertifizierten Sachverständigen für den Bereich HG/PG abgelegt haben. Ich darf den beiden im Namen der österr. Flugsportszene zu diesem Erfolg gratulieren.

Strafausmaß:

Wer ohne Schein fliegt, der wird unbarmherzig zur Kasse gebeten - diese Erfahrung machen immer wieder Piloten, die sich denken, es geht auch ohne.

Wie ein jeder weiss, mahlen die Mühlen des Landes langsam, aber sicher. Interessant dabei ist aber die Feststellung bzw. die Festlegung des Strafausmaßes. So wird z. B. die Anzahl der illegalen getätigten Flüge erhoben, dann noch wie lange die Flugzeiten der einzelnen Flüge dauerten! Wie dabei die Beamten der Landesregierung an die nötigen Informationen kommen, wenn kein Flugbuch oder ähnliches vorgefunden wird, bedarf noch einer Aufklärung.

10. KLATSCH UND TRATSCH AM LANDEPLATZ:

Wußtet ihr schon, dass ...

- das Moyestreffen in Marquartstein, welches von Wolfgang Genghammer am 30. September organisiert wurde, eine tolle Sache war? Vier Motordrachen zum Schleppen, Lagerfeuer, Videoleinwand, Zelt und jede menge Leute.
- ein Deltapilot am Landeplatz folgendes Statement von sich gab: " Ich weiss noch nicht, ob ich mir nächstes Jahr einen steifen zulege oder weiter auf einem flexiblen bleibe." ?(gemeint ist hier natürlich ein Starrflügler)
- der Österr. Aero Club den Mitgliedsbeitrag von AS 600.- auf AS 646,73 angehoben hat? Die einen sparen und die anderen heben die Beiträge an, auch eine Politik, welche Erfolg verspricht?
- Die Fa. Aerosport seit Oktober dieses Jahres den Vertrieb von Gin Gliders übernommen hat? Und die Fa. Swing nun auch den Vertrieb von Gleitschirmen der Fa. Flight Design übernahm?
- am 13. Oktober in Prägraten das Pebell Fliegen stattfand? Insgesamt nahmen daran 15 Piloten teil. Davon 10 „Prägratner“ und der Rest kam vom Partnerclub (Ultra Brutal) aus Hopfgarten.
- ab nächsten Jahr der Tourismusverband als Pächter (Flugplatz Nikolsdorf) gegenüber dem Grundstückseigentümer (Astner) auftreten wird? Die Fluggemeinschaft wurde dazu aufgelöst und die einzelnen Vereine pachten vorerst für fünf Jahre vom Tourismusverband.
- am Sonntag, den 14. Oktober 2001, ein Paragleiterwettbewerb in Kitzbühel stattfand? Mit dabei auch Vertreter aus Osttirol, wovon einer sogleich den Sieg einheimste! (Gratulation an Gritzer Oskar)
- für das diesjährige "Kirchtagsfloign" in Sexten, welches am 6. Oktober 2001 stattfand, nicht einmal eine Einladung ausgesandt wurde?
- Jo am 28. Okt. beim Landeanflug dafür sorgte, dass dem anwesenden Publikum Action pur geboten wurde? Wahrscheinlich hinterließ dieser Flug auch einen bleibenden Eindruck bei Jo selbst zu hoffen wäre es allemal.
- Gründhammer Markus nun zusammen mit einem Südtiroler seine eigenen Gleitschirmentwicklungen auf den Markt bringt?

- ab nächsten Jahres ein Büffet am neuen Startplatz in Greifenburg eröffnet wird? Die Leitung dazu übernimmt der fliegende Wirt von der Emberger Alm - Sattlegger Wolfgang.
- immer mehr Piloten vermehrt von HighTech-Varios auf einfache zurückgreifen? Aussage eines Piloten: " Ich will nur einfach einschalten müssen und dann losfliegen!"
- unsere Jungs aus der Fliegerszene folgendes Statement von sich gaben: " Gleitflüge interessieren mich schon lange nicht mehr."
- am Mittwoch, den 5. Oktober 2001, Air Taxi Osttirol beim Nikolausfliegen in Oberlienz vertreten war? Mit dabei auch das „Tirol Heute TV“ – Team. Als Nikolaus kam Schusteritsch mit einem Engel als Passagier vom Himmel herabgeschwebt.
- sogenannte „Fun Parks“ die Renner in der Zukunft sein werden. So einen Schritt setzte die Gemeinde Piesendorf im Pinzgau, hier wird Paragleiten, Skifahren, Snowboarden etc. alles an einem Platz angeboten?
- mit Ende November (Fly Market) Pepi Gasteiger nun seine Bastion in Sillian (Almdorf) endgültig geschlossen hat? In Zukunft wird das gesamte Business von Kössen aus verwaltet.
- mit der Saisonöffnung der Lienzer Bergbahnen auch die Paragleiterpiloten mit von der Partie waren. Wenn man bedenkt welche Temperaturen am Samstag den 15. Dezember herrschten plus Windfrost – nur Eisbären fliegen –
- die Ratrafcfahrer der LBB den Auftrag erteilt bekommen haben, den Startplatz am St. Mandl zu präparieren bzw. abzugrenzen gegenüber den ebenfalls anwesenden Schifahrern.

11. TERMINE UND EREIGNISSE:

Free Flight (Para + Delta)

20. März 2002 Garmisch

Jahersabschluss Fliegen (Para + Delta)

31. Dezember 2001 Lienz

Fly – Fun – Techno (Para + Delta)

29. und 30. Juli 2002 Lienz

Snowfighter (Para)

18. Feber 2002 Lienz Hochstein

Stubai Cup (Para)

11. bis 13. Jänner 2002 Fulpmes

Ausflug (Para + Delta)

4. bis 11. Jänner 2002 Teneriffa

12. EINFACH ZUM NACHDENKEN:

Fahrten zum Startplatz „Steiner Mandl“:

Der wohl einmalige wunderschöne Herbst in diesem Jahr, mit den dazu gehörenden super Flugbedingungen, sowohl für Drachen- als auch Paragleiterpiloten, bot diesmal einen krönenden Abschluss dieser Flugsaison. Da ist ein kleiner Wermutstropfen, welcher zu erwähnen wäre, der schon weithin bekannte (aber nicht zu verstehende) Stillstand der Lienzer Bergbahnen. Trotz der Startmöglichkeiten im Bereich Ebnerfeld ist ein Start auf 2200 NN auch oder gerade in dieser Jahreszeit wohl ein einmaliges Erlebnis.

In diesen Wochen konnte ein reger Ausflugsverkehr beobachtet werden, welcher sich Richtung Zetttersfeld Zentrum wie auch Faschingalm nach oben bewegte. Ob Wanderer, Biker, Jäger etc. so waren auch die Drachen- und Paragleiterpiloten verstärkt unterwegs in Richtung St. Mandl, Faschingalm und Hochstein.

Die Probleme, die sich dabei auftun, sind daher von vielfältiger Natur:

- mit welchem Auto fahren wir (Drachentransport) etc.?
- wer fährt oder stellt das Auto wieder zurück zum Landeplatz?
- Kosten der Maut sowohl auf der Zetttersfeld als auch auf der Hochsteinstrasse?

- Fahrverbot für PKW vom Zettlersfeld aus in Richtung St. Mandl Startplatz?
- extrem starke Steigung für PKW ohne Allrad; ein Problem im Bereich „Goldener Pflug“?

So sieht man dann diverse Autos von Piloten, die sich die Strasse hocharbeiten, und jeder, der sich eine Mitfahrgelegenheit ergattern konnte, kann sich darüber glücklich schätzen. Schliesslich wird das Auto durch solche Fahrten sicher nicht besser?!

Doch es gibt auch Alternativen, die eigentlich verstärkt in Anspruch genommen werden sollten. Die Fahrt mit dem Taxi zu den Startplätzen. Die Fa. Xander bietet dazu einen nagelneuen Allrad VW – Bus an, in welchem 8 Piloten (Para) mit kompletter Ausrüstung Platz haben, und das zu einem kulanten Preis von AS 100.- pro Person exkl. Maut mit Transport bis zum Startplatz St. Mandl.

Wenn man bedenkt, dass eine Auffahrt mit der Seilbahn im Sommer immerhin schon AS 140.- kostet, ist das wohl ein Superangebot, das von den Piloten verstärkt angenommen werden sollte. Sich ein bisschen zusammen reden, sollte doch noch möglich sein und schon sind viele Probleme gelöst – so einfach kann es gehen - wenn man nur will. Hier nun die Telefonnummer der Fa. Xander in Lienz – 04852 – 65 3 65

Wanderer ließen abgestürzten Paragleiter (24) einfach liegen

Schlagzeile in der Dienstagausgabe der „Krone“, vom 16. Oktober 2001. Das schöne Herbstwetter trieb am Wochenende auch viele Paragleiter in die Lüfte. Für drei Sportler endete der Ausflug jedoch im Krankenhaus. Unfassbar die Reaktion einiger Wanderer bei Tannheim:

Wanderer, die sich in der Nähe aufhielten, ließen den Bewusstlosen einfach liegen und gingen weiter. Erst ein Alpingendarm und ein zufällig vorbeikommender Arzt eilten dem verletzten Burschen zu Hilfe.

Quattrothlon in Ellmau:

Wieder luden die Kaiseradler aus Ellmau zur Teilnahme am 11. Intern. Quattrothlon ein. Diesmal fand der Bewerb nicht am Sonntag statt, sondern wurde erstmalig auf den Samstag vorverlegt. Insgesamt waren 13 Teams vertreten, leider ein Rückgang in punkto Teilnehmer. Das einzige Team aus Osttirol setzte sich folgendermaßen zusammen: Bergläufer (Rieder Alexander), Drachenflieger (Nössler Claus), Mountainbiker (Lakata Alban) und Paragleiter (Hainzer Claus).

Bei der erstmaligen Bekanntgabe der Ergebnisse landeten wir noch auf einem ausgezeichneten 2. Platz. Doch dann musste unser Teamleiter Claus zur Kenntnis nehmen, dass es nur mehr für einen dritten Platz gereicht hat. Sieger wurde dann das Team „Red Bull“ mit Markus Kröll, Rupert Plattner, Roland Stauder und Alfons Hörhager. Auf Platz 2 kam Manfred Rauch, Sigi Obleitner, Hans-Jörg Draxl und Walter Holzmüller.

Fazit am Rande: Nur wenn die Jungs dort so weiter machen, werden sie bald keine Teilnehmer mehr haben. Es ist so ein schöner Bewerb, aber die Planung war nicht sehr gut. Verspäteter Anfang, eine zu späte Siegerehrung und dann noch die falsche Wertung - ist zuviel, zumindest für Holzmüller Walter, so die Stellungnahme unseres Teamleaders Claus Nössler.

Anmerkung. Eine persönliche Stellungnahme eines Verantwortlichen dazu, blieb bis dato leider aus, trotz mehrmaliger Anforderung?

13. SICHERHEITS MITTEILUNGEN:

Gleitschirm Gurtzeug BI - Evasion von Sup Air:

Bei mehreren Tandemgleitschirmgurtzeugen mit integriertem Rettungsschirmcontainer auf dem Rücken, wurde festgestellt, dass ein Öffnen nur gegen erhöhten Widerstand möglich ist. Die Fa. Aerosport in Brannenburg ordnete daher eine Nachprüfung an. Alle Gurtzeuge mit dem Stückprüfsdatum zwischen dem 30.12.99 und 16.08.01 sind davon betroffen.

Informationen dazu gibt es bei der Fa. Aerosport Tel. ++ 49 – 8034 - 1034



Sicherheit: Nie ohne Helm?

Fliegen ohne Helm ist scheinbar noch immer „in“, zumindest für einige Piloten unter uns. Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass diese Unart von einigen Piloten im Zunehmen ist. So wurde am Staatsfeiertag Gritzer Oscar dabei beobachtet – frei nach dem Spruch:

" Hier kommt Kurt - ohne „Helm und ohne Gurt"

– nicht nur in Lienz, auch in Virgen gibt es noch Piloten, die es für "in" halten ohne Helm unterwegs zu sein. Stimmt nicht ganz, denn Stirnbänder oder Mützen haben sie sehr wohl aufgesetzt. Aber auch ein Wibmer Martin, der bei einem Tandemflug lieber eine coole rote Mütze aufsetzt als einen Helm, schlägt in diese Kerbe. So gesehen im Ostt. Boten (Ausgabe vom 29. Nov. 2001)

Über den Sinn des Tragens eines Helmes zu diskutieren, steht für alle (oder die meisten) von uns wohl außer Frage. Hinterfragt werden sollte, warum tragen gewisse Piloten vorsätzlich keinen Helm?

Hier liegt wohl an vorderster Stelle die dabei ausgestrahlte "Coolness", die grenzenlose Überlegenheit einfach so perfekt zu sein, alles voll im Griff zu haben – Nach dem Motto:

„Mir kann ja sowieso nichts mehr passieren!“

Auch die Tatsache, dass einmal bei einer Auffahrt der Helm vergessen wurde, ist nicht auszu-schließen. Aber der Hauptgrund bleibt aber meistens die Suche der grenzenlosen Freiheit näher zu kommen, auch das Imponiergehabe (z.B. die Frisur wird dabei kaputt) verbunden mit Lässigkeit. Die megacoolen Stirnbänder mit ihren frischen frechen Farben vermitteln natürlich einen besonderen „Touch“ – frei nach dem in der Szene schon so bekannten Motto:

„Das Auge fliegt immer mit“.

Ich will schwer hoffen, dass es sich hier wohl nur um einen einmaligen Ausrutscher gehandelt hat. Von einer Vorbildwirkung möchte ich erst gar nicht reden, geschweige denn von den zu erwartenden Auswirkungen bei einem eventuellen Unfall. **Deshalb: niemals oben ohne!!!**

AustriAlpin GS - Karabiner:

Es ist in letzter Zeit viel über den Stubai Karabiner kolportiert worden, was dabei übrig geblieben ist, ist eine große Unsicherheit für den Piloten. Ich will mich beileibe nicht in die Diskussion einklinken und schon gar nicht technische Statements abgeben; dafür gibt es ja ein Sicherheits- und Technikreferat. Meine Empfehlung an unsere Piloten, welche o.a. Karabiner verwenden: " Investiert einfach € 20.- in 2 neue Karabiner und behaltet die alten einstweilen in Reserve. Sollte mal tatsächlich ein Abschlussbericht erfolgen, kann man die Karabiner immer noch einsetzen bzw. verwenden. Ansonsten war es ohnedies die richtige Entscheidung - Have Fun and less Risk!!!

Alkohol und Fliegen: (Volksdroge Nummer 1)

Gerade die kalte Winterzeit lädt sprichwörtlich dazu ein, mal ein wenig weiter ins Glas zu schauen bzw. daraus zu trinken, als sonst üblich. Überall in den Hütten und Gasthäusern gibt es Apre Ski Partys, Siglus, die auch nur eines im Sinn haben – harte Getränke unter das Volk zu bringen. Aber es ist auch der Konsument selbst, der dieser überall lauernden Versuchung (Gefahr) nicht, oder nur schwer, widerstehen kann.

Davon verschont ist und bleibt auch nicht der Para- & Drachenpilot. Möchte deshalb nicht wissen, wie viele Flieger schon mit einem sprichwörtlichen „Über Flieger“ drauf in die Luft gegangen sind. Deshalb kann das Motto nur lauten:

„don't drink and fly“

Ich würde gerne in diesem Zusammenhang nicht unerwähnt lassen, dass auch ein Fliegen unter Einfluss von Drogen ebenfalls nicht erlaubt bzw. verboten ist.

Du weisst Ja... **no love, no work, no money, no future**

but time to fly?

Was wäre die Fliegerwelt ohne „Flash News“

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

Ciao Euer - Bruno

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

www.girstmair.com dann Link zu „Flash News“ und gewünschte Ausgabe auswählen!

Da bist du mit dabei, bei den aktuellsten und neuesten Informationen aus der heimischen Fliegerszene, immer wieder alle **3 Monate** neu!

Hast du noch übrige Zeit, dann besuche mal die Internetseite: www.reise-preise.de

WÜNSCHE EUCH FROHE FESTTAGE
JAHR, ALLEN UNSEREN AKTIVEN
ALLEM STRECKENREICHES



UND EINEN GUTEN RUTSCH IN DAS NEUE
PILOTEN EIN UNFALLFREIES UND VOR
FLUGJAHR 2002.

Wie die Blume das Wasser, so brauchen wir auch deine Unterstützung!

Es ist kaum zu glauben, denn schon wieder neigt sich ein Kalenderjahr dem Ende zu. Viel wurde geschaffen, erreicht und getätigt.

Für einige Wenige unter uns (es sind die Ausnahmen), ist die Bereitstellung und Benützung von Start- und Landeplatz mit dazugehöriger Infrastruktur und allen anderen zu erbringenden Leistungen, einfach eine Selbstverständlichkeit!

So wird auch weiterhin die Erhaltung von Start- und Landeplatz die Priorität Nummer „Eins“ bleiben. Denn die Vorgänge rund um den Flugplatz in Nikolsdorf lassen selbst bei den größten Träumern unter uns die Alarmglocken schlagen.

Wie überall anders, fallen auch bei uns Kosten und Verbindlichkeiten an, welche getätigt und erledigt werden müssen - so oder so!

Deshalb würde ich mich freuen, auch im nächsten Jahr wieder mit deiner Unterstützung, in welcher Form auch immer, rechnen zu dürfen. Je mehr Personen sich für den Flugsport einsetzen, desto erfolgreicher kann er in der Praxis umgesetzt werden. Ich freue mich darauf, dir weiter über die getätigten Leistungen und Neuigkeiten im Vierteljahrhythmus berichten zu dürfen.

Beiliegend findest du einen Zahlschein, mit der Bitte, um eine gelegentliche Überweisung. Allen Gönnern und Unterstützern möchte ich mich auf diesem Wege für die Hilfe und das entgegengebrachte Vertrauen schon vorab recht herzlich bedanken!

P.S.: Der Jahresabschluss mit Glühwein und Gebäck findet am **Montag, den 31. Dezember 2001**, am Landeplatz statt. Beginn gegen Mittag (12 Uhr) – ich hoffe du bist auch mit dabei!

