

CUMULUS



Fliegerclub WEISSE MÖWE WELS - Jahresrückblick 2015

www.wmw.at



Das Jahr 2015 in der WMW

Der neue PANTHER

Follow the next Generation!



PANTHER 4x4 und 6x6

Schneller. Stärker. Sicherer.

Der PANTHER von Rosenbauer hat den Feuerwehreinsatz am Flughafen weltweit revolutioniert. Mit innovativen Features überzeugt die nächste Generation des PANTHER mit maximaler Leistung und Funktionalität. Mit mehr Sicherheit durch optimierte Rundumsicht und crashtesterprobte Kabine. Noch bessere Fahrdynamik durch eine optimierte Schwerpunktlage. Mehr Bedienkomfort durch neugestaltetes Cockpit. Mehr Löschperformance durch leistungsstarke Werfer, Pumpe und optimiertes Zumischesystem.

www.rosenbauer.com

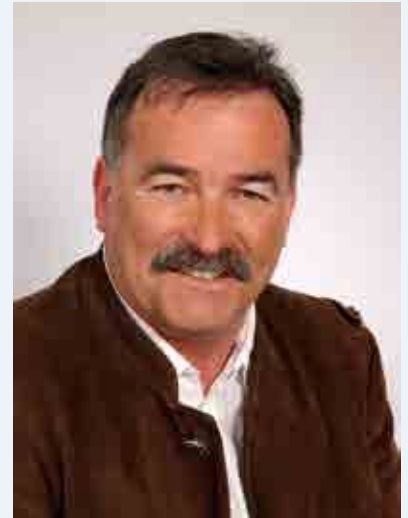
 **rosenbauer**



Editorial

Liebe Mitglieder!
Liebe Fliegerfreunde!

Wir können uns gemeinsam über das Erreichte freuen.



Präsident Ing. Ecker Josef - Fliegerclub Weiße Möwe Wels

Es war kein Aprilscherz: Am 1. April 2015 wurde unser schöner Flugplatz zum Naturschutz-Gebiet. Unsere Zusammenarbeit mit Naturschutzexperten und Verbänden trug also letztlich Früchte – das Zuhause von Brachvogel und Co hat seit heuer den Status eines Europa-Schutzgebietes. Der dazu notwendige Beschluss der oö Landesregierung erfolgte sogar einstimmig. Das Schöne daran: Wir, die Weiße Möwe Wels als Flugplatzhalter, können dieses Naturschutzgebiet, das schöne Flugplatzgelände, weiter uneingeschränkt nutzen.

Meine Bitte an jeden Flieger und Flugzeughalter: Passen wir auf das Erreichte auf, speziell vor der Wiesenmahd ab 15. Juli jeden Jahres. Das hohe Gras des Flugplatzes soll während dieser Zeit nicht betreten werden. Die wenigen überlebenden Bodenbrüter, die es in unserem Land noch gibt, ziehen hier ihre Jungen groß. Kiebitz, Feldlerche, Brachvogel und viele andere.

Natürlich sind wir nicht nur Naturschützer. Bei uns wird in erster Linie geflogen und 2015 war wieder ein Jahr ohne grobe Vorfälle. Für die Umsicht, mit der bei uns die Clubmitglieder handeln, herzlichen Dank!

Seit April 2015 ist unsere Motorflugschule eine „APPROVED TRAININGS ORGANISATION“ (ATO AT.ATO 158) in der Sparte Motorflug. Noch nach JAR FCL wurden 2015 bis jetzt acht Schüler fertig geschult. Drei weitere befinden sich in Ausbildung. Ein neuer Kurs, der erste in der neuen ATO, hat am 4. Oktober 2015 mit sechs Schülern begonnen.

Im Segelflug wurden in zwei Kursen zehn Schüler ausgebildet.

Es ist schon zur Tradition geworden, auf der Modellbaumesse Wels präsent zu sein. Den Organisatoren herzlichen Dank für die tolle Präsentation unseres Vereins auf dieser wichtigen Messe. Der Stand war, wie in den Jahren zuvor, Anziehungspunkt für Jung und Alt.

Eine für die Nachwuchsarbeit ungemein wichtige Sache ist die Arbeit mit den „AIR SCOUT`S“ (fliegende Pfadfinder). Sie zelten zwei Mal im Jahr am Flugplatz und werden in das „Pfadfinden in der Luft“ eingewiesen.

Dazu benötigen wir immer wieder Piloten, die Gratisflüge mit den jungen Fliegerfreunden durchführen. An alle Beteiligten ein aufrichtiger Dank! Und gleichzeitig die Bitte um erneutes Engagement im Jahr 2016, die künftigen Jungflieger haben es verdient.

Die Legislaturperiode des Vorstandes der WMW neigt sich dem Ende zu. Ich denke, wir dürfen auf das Erreichte stolz sein. Immer noch gibt es genug zu tun. Ganz dürfen wir uns noch nicht zurücklehnen. Im März 2016 stehen erneut Wahlen an. Der gesamte jetzige Vorstand hat sich bereit erklärt, zur Wahl für die kommenden 3 Jahre zur Verfügung zu stehen.

Im Namen des Vorstandes übermittle ich die besten Wünsche für die kommenden Festtage und das Jahr 2016. Auch ich, als Präsident der Weißen Möwe, wünsche gute, friedvolle Zeiten und jedem Mitglied viele schöne, unfallfreie Flüge!

Euer Sepp Ecker



5

Motorflug Sektion



12

WMW Katana 912 iS



50

Segelflug Sektion



66

Modellflug Sektion

ROTAX
AIRCRAFT ENGINES



Cumulus – Jahresrückblick 2015 | INHALT

Präsidentenworte	1	Sonnen Anfliegen.....	36
Einladung Generalversammlung	4	Tante Ju.....	38
Bericht Motorflug	5	Morgenstund.....	40
Selbstbehalt bei Kasko.....	7	Oldtimer Musger Mg19a.....	42
Fliegerschule.....	8	Belt-up Termine 2016	46
Lufträume	10	Shell-Event.....	47
Katana 912 iS.....	12	Pilot für einen Tag im Segelflug.....	48
Winterflugbetrieb	17	3 Nationen Ziellanden.....	50
Neuer Gastgarten	18	Ausbildung Segelflug.....	51
Vereinsausflug Pula	22	Streckenflug 2015.....	52
Flug nach Wien Schwechat.....	24	Motorsegler Kurzausflüge 2015.....	54
20. Jahre Aschl.....	28	Pfadfinder am Flugplatz.....	56
Flugplatzhonig.....	30	Impressionen über Wels und Linz....	58
Pilot für einen Tag	31	Bericht Sektion UL	62
PA 18 Treffen	32	Bau einer Vans RV12.....	64
Sicherheitslandung.....	34	Sektion Modellflug	66



38

JU-52 Rundflug

Link auf die Reservierungsseite



08.07.2016

- 13:30 Ankunft aus Dübendorf (CH)
- 15:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.
- 16:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.
- 17:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.

09.07.2016

- 10:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.
- 11:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.
- 14:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.
- 16:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.
- 17:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.

10.07.2016

- 10:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.
- 11:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.
- 12:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.
- 14:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.
- 15:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.
- 16:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.
- 17:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.

11.07.2016

- 09:00 Rückflug nach Dübendorf (CH)

Preise

Nostalgie-Rundflug 40 min.
 Preis pro Person EUR 230,--
 Flug Dübendorf-Wels oder
 Wels-Dübendorf, Flugzeit 120 min.
 Preis pro Person EUR 290,--

Buchung

Weißer Möwe Wels
 Marcus Schrögenauer
 Email: wmw@aon.at
 Tel.: +43/7242/26499-10
 Fax.: +43/7242/26499-12



78

Naturraum Welser Heide

82

Fallschirmsport Welser Heide

Bilder Modellbaumesse.....	68	Interview mit Hamader.....	74
PippiFuzz-Wettbewerb.....	69	Naturraum Welser Heide.....	78
Überraschung für den Präsidenten..	70	Fallschirmsport Welser Heide.....	82
Arbeitsbericht der Betriebsleitung...	71	Nikolaus am Flugplatz.....	86
Hamader ist 90.....	73	Impressum, Inserenten.....	88



EINLADUNG



**Der Fliegerclub Weiße Möwe Wels
lädt alle seine Mitglieder zur**

ordentlichen Generalversammlung

recht herzlich ein

Zeit:

Freitag, 11. 03. 2016

Beginn:

18.30 Uhr

Wenn satzungsgemäß weniger als die Hälfte der Mitglieder anwesend sind, neuerlicher Beginn: 19:00 Uhr

Ort:

Gasthaus Waldschänke,
Roithenstraße 2, 4600 Wels

Tagesordnung:

- 1) Begrüßung
- 2) Bericht des Präsidenten
- 3) Ehrungen
- 4) Rechenschaftsberichte:
 - a) Motorflug | b) Segelflug
 - c) Fallschirmsprung | d) Modellflug
 - e) Ultraleicht/Experimental
- 5) Bericht des Vorsitzenden des Flugplatzbetriebsausschusses
- 6) Bericht des Finanzreferenten
- 7) Bericht der Kassaprüfer und Antrag auf Entlastung des Vorstandes
- 8) Behandlung eingebrachter Anträge
- 9) Neuwahl des Vorstandes
- 10) Allfälliges

Wir freuen uns auf eine konstruktive und informative Generalversammlung und bitten um Deine verlässliche Teilnahme

Für den Vorstand
Ing. Josef Ecker
Präsident

Wels, ZVR-Zahl: 27828917

Flugstunden, Finanzen, Flugschule

Das erste Anliegen ist mir immer der Dank an die Mitglieder der Sektion, dass sie unsere Flugzeuge bewegen. Es gilt für die große sowie für die kleine Fliegerei, dass Flugzeuge in die Luft gehören. Dazu wurden sie geschaffen und nur dann verdienen sie Geld für ihre Selbsterhaltung. Im Vergleich zu vor 2006, wo man noch 25 Stunden in 2 Jahren fliegen musste und nicht wie heute die 12 Stunden in den letzten 12 Monaten vor Verlängerung der Berechtigung, konnte man als Verein leichter kalkulieren und seinen Flugzeugpark gezielter seiner Mitgliederzahl anpassen. Die Veränderung bei den gesetzlichen Erfordernissen hat vielen Vereinen zu schaffen gemacht. Wir konnten hier vergleichsweise gut eine gewisse Anzahl von Stunden halten. Das liegt sicherlich an unserer Größe und daraus folgend an unserem



» Omary Mohammad Bashir

breiten Spektrum an Möglichkeiten. So hatten wir heuer auch einige „Migranten“, die von anderen Vereinen zu uns gekommen sind, weil es bei uns einfach mehr Möglichkeiten gibt. Die Kapazitäten unserer Flugzeuge sind praktisch nie ausgeschöpft, es steht immer was zu Verfügung. Wegen unserer großen Anzahl von Schulungsmaschinen gibt es selten den Fall, dass ein Flugschüler, der seine Ausbildung vorantreiben will, zu kurz kommt.

Heuer wurde die rechtliche Form der Flugschule von einer RF (Registered Facility) in eine ATO (Approved Training Organisation) umgewandelt, die vielseitiger und zukunftssicher ist. Die Ausbildung in der Sektion Motorflug ist, wie für jede Sektion, eine wichtige Säule, sowohl finanziell, als auch existenziell für die Erhaltung unseres Mitgliederstandes.

Den Löwenanteil der Flugstunden machen natürlich die 2-Sitzer aus. Allen voran unsere beträchtliche Katanaflotte. Es scheint im Trend der Zeit zu liegen, dass 4-Sitzer weniger geflogen werden als früher. Wir unterhalten jedoch 3 Viersitzer, auch wenn diese nicht optimal ausgelastet sind. Ein Verein unserer Größe sollte auf jeden Fall zwei einfache „Volksviersitzer“ haben, mit denen man schnell mal einen Rundflug machen kann. Ein etwas komplexeres Modell mit IFR-Ausrüstung sollte auch zur Verfügung stehen, um für progressivere Piloten ebenfalls Möglichkeiten zu bieten.

Wir besitzen mittlerweile 5 Katanas, von der zur

Zeit 4 im Einsatz sind. Wer aus bestimmten Gründen nicht mit der Katana (z.B. Sitzposition, Verstellpropeller, Reichweite)



Christian Sixt mit Thomas Uhr

te) fliegen will, dem stehen im 2-Sitzer-Bereich noch die Tecnam 2002 sowie die Klassikerin Cessna 152 zur Verfügung, die auch gar nicht so wenig geflogen werden. Als Spaßflugzeug mit etwas erhöhter Anforderung an das Feingefühl kann unsere letztes Jahr gegen eine schönere ausgetauschte Piper Supercub hergenommen werden. Für die Kunstflieger gibt's die Christian Eagle.



Flugzeugpark

Wir haben in den letzten Jahren außerhalb des 2-Sitzer-Sektors verschiedene Versuche gestartet, auch im Mehrsitzer-Bereich Erneuerungen umzusetzen, aber es blieb eher studienhaft, weil der dominante Anteil eher im 2-Sitzer-Bereich liegt. Das hat vermutlich damit zu tun, dass man meistens alleine oder zu zweit fliegt und die Umstellung in den letzten Jahren von C-150/152 auf die leistungsfähigeren Katanas bei mehr oder weniger gleichem Preis die Performancewünsche besser zufriedenstellt. Andererseits ist



dikalere Modernisierung. Um hier jetzt eine möglichst sinnvolle Entscheidung zu treffen, verwenden wir verschiedene Instrumente: Mitgliedermeinung, Kostenabschätzung, Kalkulationen mithilfe der in der Vergangenheit geflogenen Stunden und natürlich den Blick in den Markt. Es zeichnet sich der Wunsch der Mehrheit in der Sektion ab, das Bestehende in diesem Zug einer Verbesserung bzw. Verschönerung zu unterziehen. Herbert Ortbauer hat hier im Bereich der Hochdecker etliche Angebote recherchiert. Klar ist uns, dass ein Viersitzer mind. 180 PS haben sollte, um nicht gleich mit der Performance bzw. Zuladung an der Grenze zu sein.

Unser Rücklagefond gegen den Selbstbehalt

Anlässlich des Landeschadens bei der Cessna 172 möchten wir wieder mal tunlich auf die Möglichkeit für die Piloten hinweisen, sich gegen den Selbstbehalt zu schützen. Es wird von einigen, aber nicht von allen genutzt. Dieser nicht unerfahrene Pilot nutzte diese Möglichkeit nicht und so wurde der Selbstbehalt für ihn fällig. Nützt dieses Angebot, es ist wirklich sehr günstig!

Die neue Katana 912is

Sehr spannend wird die Erfahrung mit der in Straubing umgebauten Katana, die

» Ein seltener Zufall: Die OE-DVE mit ihrer Schwester OE-DVD

es sicherlich auch ein Kostenproblem. Obwohl man auch sagen muss, dass pro Insasse und Flugstunde selbst eine Cessna 172 um fast 25 % billiger ist. Eine wesentlich schnellere, wenn auch in der Flugstunde teurere Piper Turbo-Arrow mit Einziehfahrwerk schlägt eine Katana beim Personenkilometer um ca. 25 %. Der Vorteil einer schnelleren Maschine ist auch, das die Streckenzeit gegenwindresistenter ist. Unsere Turbo-Arrow hat IFR-Ausrüstung (sagen wir IFR-light), ist aber auch bei den Sichtflugpiloten beliebt, weil sie sehr schön zu fliegen ist und man bei Streckenflügen um einiges früher ankommt. Sie hat auch einen wirklich erschwinglichen Stundenpreis. Mit ihrem 272-Liter-Tank besitzt sie eine gute Reichweite. Wir sind einmal Riga (Lettland) nach Wels nonstop in viereinhalb Stunden geflogen und hatten einen aus-

geliterten Stundenverbrauch von 46 Liter pro Stunde – nicht schlecht bei fast 270 kmh.

Unsere Cessna 172 hat heuer einen Landeschaden abbekommen. Anlässlich des gegenwärtigen Zeitwertes und der anstehenden Reparaturkosten kamen wir zur Erkenntnis: Landemissgeschicke führen höchstwahrscheinlich zur Flottenveränderung. Hier könnte man einen Schritt in Richtung Flottenreinheit, z.B. eine zweite Piper Archer, machen oder auch modernisieren, z.B. DA-40 oder auch nur verschönern – die reparierte dabei gleich aufrüsten oder eine bessere und schönere finden. Wir haben in einem Newsletter die Piloten um ihre Kommentare gebeten und es hat die Mehrheit vermittelt, dass sie einen Hochdecker wollen. Ein kleinerer Anteil wünscht sich eine ra-



» Unter die Haube gebracht. Der 912is passt perfekt.



» Erster nächtlicher Probelauf in Straubing.



Martin Albrecht, Siegi Heer, Florian Schmela

von der herkömmlichen Vergaservariante auf den bei uns erprobten Einspritzmotor 912is umgebaut wurde. Sie hatte vor Kurzem ihren Erstflug. Zu Redaktionsschluss sind zwar noch kaum Leistungsdaten amtlich, aber eines darf verraten werden: Die Testpiloten waren begeistert. Es ist im Gespräch mal der Wert 120 Knoten gefallen. Auch die Firma Diamond hat ebenfalls eine Katana auf den Einspritzermotor umgebaut und ein Fact-Sheet herausgebracht. Dort wurde die Reisegeschwindigkeit mit 126 kts TAS bei 75 % in 8500 ft, mit 117 kts TAS bei 55 % in 13000 ft angegeben. Wir haben mittlerweile 5 Katanas. Eine der fünf wurde für den Umbau dieser ersten Katana abgestellt. Unsere Strategie, die wir vor ca. 2 Jahren festlegten, ist herauszufinden, ob die technischen/fliegerischen Vorteile dafürstehen, so eine Aufrüstung auch für die weiteren zu machen, wenn die Motoren ablaufen. Vielen Dank an diesem Punkt an Heer Siegi, der die Idee für dieses Projekt hatte und mit sehr großem Einsatz und Arbeitsaufwand zur Umsetzung beitrug. Er hat in diesem Cumulus einen eigenen interessanten Bericht verfasst.

Auch in der Ökologie täten wir Dienst, denn man braucht im Schnitt um 3,5 Liter weniger. Das ist auch ein Motto in Zusammenhang mit unserem Flugplatz. An diesem Punkt sei auch mal erwähnt, dass wir Kleinflieger nicht die großen Umweltsünder sind.

Ich bin einmal mit voll getanktem Flugzeug mit herkömmlichem 100-PS-Vergasermotor nach Mali Losin geflogen und habe dann wieder vollgetankt, und zwar 36 Liter. Ich glaube, ein Auto auf

dem Landweg hätte es schwer da mitzuhalten. Einen großen Vorteil sehe ich vor allem bei der Einspritzer-Katana für die Streckenflieger, denn dieser Motor hat nicht den exorbitant höheren Treibstoffverbrauch in größeren Flughöhen.

Nimmt man einen Flug nach Venedig (Lido, der Klassiker), so kann man sich das Auftanken des sauteuren italienischen Avgases sparen. Ich zahlte dort schon mal 3,30 Euro/Liter. Fliegt man keine großen Umwege, so wird man beim Rückflug in Wels wahrscheinlich noch mit einer knappen Stunde Reserve ankommen. Das erspart dem Piloten das teure Avgas und bringt unserer heimischen Tankstelle zusätzlichen Umsatz.

Vereinsausflüge

Wir haben heuer ein paar eher kürzere Ausflüge untergebracht. Die Distanz ist nicht das maßgebliche. Wichtig ist das Zusammensein und Zusammenhalten. Siehe auch den Bericht über Pula.

Neuwahl des Sektionsleiters

2016 ist schon wieder ein Wahljahr – die Zeit rast dahin. Alle Sektionsleiter werden in den Sektionsversammlungen sowie der Vorstand in der Generalversammlung gewählt. Die Sektionsversammlung Motorflug mit Neuwahl findet am 15. Jänner 2016 statt.

Ich wünsche Euch ein glückliches Weihnachtsfest und einen guten Rutsch in die Flugsaison 2016, bleibt flugtauglich.

DI Christian Sixt/Sektionsleiter Motorflug

Selbstbehalt bei der Kaskoversicherung

Der Selbstbehalt beträgt 2 % der Versicherungssumme, mindestens 2.000,-- Euro je Schadensfall beim Motorflug und 2.500,-- Euro bei Ultralight. Im Schadensfall muss der verantwortliche Pilot für diese Summe geradestehen. Um die Piloten gegen das Damoklesschwert des Selbstbehaltes zu schützen, betreiben wir nun seit ein paar Jahren den Einzahlungsfond „Rücklage gegen Selbstbehalt“.

Es gelten hier folgende Beiträge:

38,-- Euro für nur Motorflug-Mitglieder

48,-- Euro für nur UL-Mitglieder

58,-- Euro für Motorflug- und UL-Mitglieder

Wer diesen Betrag in den Rücklagefond einzahlt, ist im Schadensfall vom Selbstbehalt befreit.

Weitere Pflicht der Piloten: Einhaltung der Umschulungs- und Erhaltungsrichtlinien (die gelten ja sowieso). Bei Nichteinhalten würde der Selbstbehalt fällig!

Nütze diesen kostengünstigen Schutz, die paar Euro Investition sind nicht die Welt. Speziell Piloten, die wenig fliegen, lege ich diese Möglichkeit besonders ans Herz.

Weitere Infos erhältst du im Büro der Weißen Möwe bei Marcus Schrögenauer. Schreib einfach ein Mail.

office@wmw.at

AT. ATO. 158 FLIEGERSCHULE

Seit 1. April 2015 ist unsere Motorflugschule eine ATO.

Was verbirgt sich hinter dieser Abkürzung:

AT = Österreich,, ATO = APPROVED TRAININGS ORGANISATION, 158 = die laufende Nummer, die offizielle Bezeichnung der jeweiligen Schule.



EASA eine fast unendliche Geschichte, viele stöhnen schon unter der Regulierungswut. Es ergeben sich aber auch positive Effekte für unsere Schule. Wir können bei Bedarf Fluglehrer ausbilden, IFR Schulung installieren, etc.

Auch die Segelflugschule wird in eine ATO umgewandelt.

Damit ergeben sich wieder Wettbewerbsvorteile (Lehrerausbildung etc.).

Als HEAD OF TRAINING blicke ich auf eine unfallfreie Schulungsaison 2015 zurück.

Dank der professionellen Programmierung von Peter Rohn wird unsere Schule in Zukunft nahezu papierfrei. Sessionbücher und alle Übersichten werden elektronisch bearbeitet. Als neuer CHEFF FLIGHT INSTRUCTOR fungiert Ben Schusterbauer, er leistet in seiner Funktion wertvolle Arbeit.

Bei dieser Gelegenheit darf ich mich bei allen Fluglehrern recht herzlich für die geleistete professionelle Arbeit bedanken.

Ich darf Euch nun unsere Flugschüler vorstellen, welche 2015 die Ausbildung beendet haben. Die anschließend genannten Flugschüler sind gleichzeitig auch die neuen Mitglieder der WMW. Daher darf ich Sie im Namen des Vorstandes in unserer Mitte recht herzlich willkommen heißen.

Josef Ecker
HEAD OF TRAINING

MOTORFLUG



Bammer Günter



Götzinger Gerhard



Lidauer Jochen



Omary Mohammad Bashir



Ratzenböck Johann



Sonnhof Florian



Uhr Thomas



Wolkersdorfer Lukas

SEGELFLUG



Aigner Erwin



Antal Phillip



Gantze Peter



Hochleitner Wolfgang



Krenmayer Phillip



Lehner Max



Pausch Maximilian



Ausbildungsbetrieb WMW

**Zur Erinnerung
Die neuen Lufträume
rund um LOLW**



Luftverkehrsregeln

Im Dezember 2014 traten die neuen europäischen Luftverkehrsregeln SERA (Standard European Rules of the Air = Standardisierte Europäische Luftverkehrsregeln) in Kraft. Hierbei wurde einfach ein einheitliches Regelwerk über die

Luftverkehrsregeln für den EASA-Raum geschaffen, die unsere nationalen Luftverkehrsregeln (LVR) ersetzen. Es ist im Grunde genommen nichts Dramatisches, man findet darin uns ohnehin bekannte Regeln, wie z.B. Vorrangregeln, Flughöhen, Lichtsignale, Flugplanangelegenheiten, Wetterbedingungen, Lufträume,

Transponder, Notsignale, Abfangen, Bodensignale, Einwinkezeichen etc. – gültig für den EASA-Raum.

Gott sei Dank gibt es diese in mehreren Sprachen, also auch auf Deutsch und ihr findet sie folgendermaßen: Googelt mit „EASA SERA 923/2012“, klickt das erste an und wählt unter Downloads das Feld



„DE“ dann kommen 66 Seiten europäische Luftverkehrsregeln. Druckt sie aus oder speichert sie auf dem Tablet oder Laptop.

Lufträume

Im Dezember 2014 änderte sich die Luft-

raumstruktur (Newsletter wurden gemacht), das heißt für uns, aktuelle Karten besorgen und diese für das „Wunschgebiet“ genau anschauen.

Neue Karten können in der Betriebsleitung gekauft werden.

Informationen über den Flugplatzbereich findet man auf der Austrocontrol-Homepage in der AIP, Abschnitt AD (Aerodromes).

Das Wichtigste in Kürze in und rund um Wels:

Welser Luftraum:

Bei Abflug auf Piste 09 über Sektor X muss das Eck sauber ausgeflogen werden, also nicht zu bald eindrehen. Dies dient in erster Linie der sicheren Separation zwischen Segel- und Motorfliegern, die ja auf unterschiedlichen Frequenzen arbeiten. Außerdem ist das wesentlich besser für die Lärmimmissionen für die Häuser im Sektor X (Schleißheim), weil man früher eine Höhe von 2300 Fuß erreicht und früher Leistung reduzieren kann. Gleiches gilt sinngemäß für den Einflug über diesen Sektor.

Linzer Luftraum:

Im Osten und Westen entfällt die Abstufung von 3500 auf 2500 Fuß bei der Untergrenze der SRA und ist jetzt nur mehr 2500 Fuß, also dort besonders aufpassen!!! Weiters ist die SRA nach Süden hin ausgeweitet, also nicht bei Sattledt zu Ende, sondern ein bisschen weiter im Süden, also auch dort aufpassen. Am besten unter 2500 MSL fliegen, wenn man nach Wels unterhalb des Linzer Luftraumes fliegt.

Außerhalb des Linzer Luftraumes rund um Wels:

Der freigabepflichtige Luftraum beginnt jetzt nicht mehr bei FL 125, sondern bei 9500 Fuß.

Achtung bei der Seen-Runde und Flügen nach Ried:

Für Salzburg hat man einen neuen freigabepflichtigen Luftraum in Richtung

Osten errichtet. Dieser beginnt ca. eine Meile westlich des Westufers des Attersees bzw. 3 Meilen südlich von Ried (Karte studieren!) in 6500 Fuß.

Zeltweg wurde ausgeweitet:

Ein gutes Hilfsmittel, einen für den Tag gültigen Überblick über die militärischen Lufträume zu erhalten ist der Menüpunkt „AUP- current“ im Selbstbriefing der Austrocontrol. Dort sind auf einer A4-Österreichkarte die für diesen Tag gültigen Gebiete eingezeichnet und eine Legende mit Zeiten und Höhenangaben angefügt.

Es ist im Grunde genommen nichts Schwieriges dabei, aber man muss es sich anschauen. Die Einhaltung der Regeln liegt im Verantwortungsbereich des verantwortlichen Piloten. Luftraumverletzungen hatten wir in den letzten Jahren wenig und das soll auch so bleiben, also bitte die Dinge anschauen, es ist nicht viel Aufwand.

Vielen Dank an die Firma Rogersdata, die uns erlaubt hat, einen Teil ihrer Karte in diesem Magazin abzdrukken. Zu bemerken ist, dass in dieser Karte z. B. auch die Naturschutzgebiete und die TRA's (Temporary Reserved Areas) eingezeichnet sind. Gut sind auch die großen Kompassrosen um die VOR's, mit denen man ohne Winkelmesser eine Standlinie ziehen kann und sich da insbesondere bei Kreuzpeilungen leichter tut.



„EASA SERA 923/2012“

DI Christian Sixt



Katana 912iS

Siegi Heer

»» Vergaser-Motor raus, 912iS hinein. Ab jetzt erfolgt die Neuinstallation.

Bei meiner Frage, wie das mit dem Einbau von statten ging, bekam ich die Antwort: »Weißt Wolf ich habe schon bei fünf verschiedenen Mustern den iS eingebaut. All die Erfahrung steckt nun hier in diesem Einbau.«



ROTAX





»» Der Motor Ausbau und die Reinigung erfolgte bei der Firma Rieger in Straubing.

rem Flugzeugpark und werden immer weiter in diese Richtung ausgebaut. Ein logischer Beitrag ist es, in den Katanas den Rotax-Vergasermotor gegen einen umweltfreundlicheren Rotax-Einspritzer auszutauschen. Denn eine gehörige Kraftstoffeinsparung bei gleichzeitiger Höhenleistungs-Steigerung ist ein Beitrag zur Umweltentlastung.

Wie war das?

Mein Traum ist eine Rotax 912iSc Katana

„Wenn einer allein träumt, ist es nur ein Traum. Wenn viele gemeinsam träumen, ist es der Anfang einer neuen Wirklichkeit.“ (Dom Hélder Câmara)

Flotte in Wels.

Am Anfang stand die Idee, ein Standard Supplemental Type Certificat (STC) für die Rotax 912iSc Umrüstung der Diamond Katana DA20 zu entwickeln. Es fliegen einige 100 Katanas, deren Vergasermotoren über kurz oder lang ohnehin getauscht werden müssen. Die Umrüstung auf 912iSc wertet die robuste Katana-Flotte auf.

Für die STC-Entwicklung konnten wir folgende Partner gewinnen: die WMW mit dem Flugzeug, Rotax mit

den Motoren, MT-Propeller mit Propeller und Zulassung, Fa. Rieger mit Umbau und RS-Aerotech für die Motoranzeigen.

Doch zurück zur Geburts-geschichte.

Hmm, welche der Katanas wählen wir als erste? Es ist die D-ERCM, die ohnehin einen neuen Motor benötigt, die wir für den STC-Umbau nach Straubing flogen. Ab nun ging's los. Nach planmäßiger Flugzeugwägung und Flugleistungs-Performance mit dem 912er Vergasermotor kam der alte Motor und die nicht mehr benötigten vergaserspezifischen Instrumente raus.

Die STC-Entwicklung beginnt und endet mit Papierkram. Das Umbauprojekt wurde bei der EASA/LBA eingereicht. Nach und nach mussten wir die einen oder anderen ans Tageslicht kommenden Schäden reparieren, da waren Motorträger zu entrostern und neu zu lackieren und dort sind die Radverkleidungen total erneuert worden.

Der einfachste Umbau wäre der Bastlerweg, einfach alles irgendwo "anzuspaxen", aber so kann kein serienmäßiges STC aussehen, darum entschlossen wir uns zum finalen Einbau aller Bauteile erst nach dem 5. Musterbau, der allen techni-

Die WMW steht für den Einklang von Natur, Naturschutz und Fliegen. Dazu wurden Lärm, Schadstoff und Kraftstoffverbrauch senkende Maßnahmen getroffen. Segelfluggstarts mit der Winde gehören bei uns am Flugplatz zum Alltag. Die hocheffizienten Rotax-Motoren in aerodynamisch guten Flugzeugen gehören seit 2000 zu unse-



» Das Bild entstand im Sommer bei MT-Propeller in Straubing. Zu dieser Zeit wurde die Cowling an den neuen Motor angepasst sowie die gesamte elektrische Installation ausgeführt.



schen Erfordernissen entsprach. Dieser Einbau erlaubt, OHNE ein einziges Loch in die Firewall zu bohren, den 912iS in die Zelle zu integrieren. Warum ist das so wichtig? Weil damit kein struktureller Änderungsnachweis erforderlich ist.

Von all den Teilen, Schläuchen, Kabeln und Haltern gibt's nun Zeichnungen und Stücklisten samt Arbeitsanweisung. Die Umrüstung weiterer Katanas

» Hier siehst Du den finalen Musterbaustand. Damit wurden Serienzeichnungen erstellt. Für weitere Katanaumrüstungen auf den Rotax 912iSc Sport.



» Hier ist das finale Cockpit abgebildet. Es ist ein vertautes Cockpit. Du als Katanapilot findest Dich sofort zurecht.

geht damit einfach und schnell, weil es einen Bauplan gibt, dem zu folgen ist.

Die Motorsteuerung, der Sicherungskasten samt Kabelbaum, sind auf einem extra Tischchen montiert.

Nach 2 Mustereinbauten konnten wir die Kraftstoffschlauch-Verlegung fixieren, das Benzinpumpen-Modul befestigen, die wartungsfreien Teflon-Hochdruckschläuche vom und zum Tank einbauen. Beim Einbau wurde auf Servicefreundlichkeit geachtet, jeder Wart wird für die Zugänglichkeit der Bauteile danken. Ständige Beratung mit Piloten, die bereits Flugzeuge bauten, und das 4-Augen-Prinzip münden in einem technisch sauberen Aufbau. Auch die Wartungszugänglichkeit des Kraftstoffhahns wurde gegenüber dem Serienstand verbessert.

Zum Einbau der Elektrik klebten wir die Schaltpläne auf beide Tragflächen.

Den oftmaligen Klagen wegen fehlender USB-Ladesteckern trugen wir mit nun zwei eingebauten Anschlüssen für Tablet-User Rechnung.

Der 912iS ist so einfach einzubauen, der vorgefertigte Kabelbaum ist nur noch an den einzelnen Punkten des Flugzeugs

einzubinden. Die Versorgung der 7 Motorinstrumente (Vergaserversion) wird durch 4 Einzeldrähchen ersetzt. Dank 912iSc CAN Bus Technologie werden hunderte Werte im Motoranzeige-Instrument verarbeitet.

Der Generator liefert an der gleichen Stelle den Strom ins Cockpit wie der 912er-Vergasermotor, also wo ist der Unterschied?

Auch die Benzinpumpen-Ansteuerung, der Schüsselschalter, zeugen von sorgfältig durchdachter Logik und sind in Windeseile verkabelt.

Bei all den Arbeitsschritten werden Fotos zur Dokumentation gemacht.

Das alles dauert, manchmal arbeiten wir unter der Woche, manchmal am Wochenende.

Der E-Power-ON-Tag kommt, wir gehen jede Verbindung durch. Der erste Test wird zur Sicherheit mit einem Netzgerät als Batterieersatz ausgeführt. Alles funktioniert wie geplant. Da und dort werden noch Kabel aufgeräumt und im Nu die Batterie eingebaut.

Scharfes E-Power-ON machen wir draußen, am Vorfeld. Sicher ist sicher.

Feuerlöscher raus und nun die Batterie anklammern, das Startrelaiskabel und die Benzinpumpen werden für den ersten Test abgesteckt: So weit, so gut, alles funktioniert, für heute gehen wir auf ein Bier.

Zwischendurch arbeitet Florian am Cowlingoberteil, um den Einspritzdüsen etwas mehr Platz zu geben. An der fertigen Cowling muss man schon genau schauen, dass man den Unterschied sieht, ob es sich um eine 912iS oder eine normale 912 S3 Katana handelt. Für das Cowlingoberteil gibt es nun eine eigene Urform, das Cowlingunterteil bleibt unverändert.

Nun prüfen wir das Kraftstoffsystem. Um aus einem externen Benzinkanister saugen zu können, verlängerten wir die Kraftstoffschläuche. Benzinpumpen anstecken und los geht's, Benzinpumpen einschalten. Alle Schlauchverbindungen sind dicht, dem Motorlauf kommen wir immer näher. Die Kühlwasser-Verschlauchung, die Frischluft-Ansaugung mit Alternat Air und der Ölkreislauf kosten uns noch einige Tage Musterbau.



» Pünktlich zum ersten befeuerten Motorstart flog Christian Sixt nach Straubing.



» Siegi Heer, zufrieden mit Florian Schmela nach dem funktionierenden Motortestlauf.

Den Forderungen nach "gleicher Bedienbarkeit wie 912 Vergasermotor" konnten wir nach vielem Tüfteln gerecht werden, eine Herausforderung, deren Lösung ein gutes Stück Zeit brauchte und nun in der Praxis perfekt funktioniert.

Das erste Mal Motor anlassen stand bevor, C. Sixt und C. Wilfling wollten an dem bewegenden Tag dabei sein und halfen mit, die letzten Handgriffe auszuführen.

Der Tank bekam 5 Liter Benzin, die Maschine wurde am Vorfeld platziert und flankiert von beiden Christians, gewappnet mit je 2 Feuerlöschern, gingen wir unser definiertes Prozedere durch, was passiert wenn – ja, ich weiß, man kann nicht genug aufpassen.

Florian hatte den Vortritt am Pilotensitz, ich setzte mich daneben in die Katana, deren Systeme alle funktionierten. Aircraft Power ON, Schlüsselschalter von 0 auf 1, die erste Stellung, die das Engine Display und damit das Anlassen freigibt. Weiterdrehen auf A, die MAIN Benzinpumpe läuft, die Zündung A meldet sich am Engine Display. Weiterdrehen auf B, Umschaltung von MAIN Benzinpumpe auf AUX Benzinpumpe gleichzeitig wird auch von Zündung A auf Zündung B umgeschaltet. Das alles lässt sich am Engine Display verfolgen. Weiterdrehen auf AB, die MAIN Benzinpumpe läuft wieder, beide Zündsysteme sind grün, die

Warnlampen erloschen, das Engine Display schlägt eine Gashebelstellung für das Kaltstarten vor, den ich auch grob einstelle, und nun geht's zu Start. Weiterdrehen auf Start. WOW nach kurzem "Rumsms" ist der Motor da.

... vorm Abfliegen den Zündungscheck AB-B-A-AB, Benzinpumpe noch einschalten und ab geht's ... nein, so weit sind wir noch nicht, außerdem ist es stockfinster vor dem Hangar.

Der Rest ist Geschichte, nach ausgiebigem Groundtest und einem Erstflug kamen in den nächsten Tagen immer wieder neue Flüge hinzu.

Kommentare wie "Na, wir san schon überzeugt von eichern Einspritzapparat" sind die Lorbeeren einer langen, zukunftsweisenden und verantwortungsvollen Arbeit.

Erste Flugeindrücke bestätigen auch hier die enorme Kraftstoffeinsparung,

wie wir sie aus dem Flugbetrieb mit der D-MOMT, D-MFIA und anderen 912iS Flugzeugen her kennen.

Im Reiseflug steckt noch Leistungspotential drin, denn an den motoreigenen Messdaten – die übrigens jeder Pilot einsehen kann – des 912iSc erkennt man, dass beim Leveloff der Luftdruck beim Luftfilter um einige mbar absinkt ... aber das ist bei Katanas schon immer so und bietet Tuningpotential.

Ausblick:

Bis Weihnachten 2015 wird die 912iS Katana hier in Wels für vorerst ausgewählte Piloten zum Fliegen bereitstehen, im Frühling dann für alle.

Wer fliegen will, meldet sich bei C. Sixt oder mir.

Übrigens, die Maschine lasse ich nicht aus den Augen, tägliche Prüfung aller Systeme sind selbstverständlich und unser Beitrag zur Flugsicherheit.



» Florian Schmela
Co-Pilot auf der ersten
WMW-Katana-912iS.



VIEL SPASS

WINTERFLUGBETRIEB

**Tolle Fernsicht!
Unser Flugplatz
ist gerüstet für
die Wintersaison**

1. Flugvorbereitung

- a.) SNOWTAMS (Pisten gesperrt)
- b.) NOTAMS
- c.) MET-Briefing
- Ad c.) „White Out“ – Bei geschlossener Schneedecke und wenig markanten Geländemerkmale sowie geschlossener Wolkendecke (Hochnebel) ist das Wahrnehmungsvermögen ohne Blindflugausrüstung stark beeinträchtigt.

Bei Flügen im Gebirge und niedrigen Temperaturen zeigt der Höhenmesser zu hoch, daher das Sprichwort „Im Winter sind die Berge höher“

2. Am Flugzeug

- a.) Schnee- und eisfrei!
Bereits im Freien stehende Flugzeuge können durch Sonne und Schatten auf einer Seite eisfrei sein und auf der anderen nicht (schwerer Unfall in Zell am See).
- b.) Der Raureif beeinflusst die Strömung am Flügel enorm.
- c.) Windschutzscheibe braucht länger, bis sie frei wird.
- d.) Das Triebwerk genügend lange vorwärmen. Pilot muss beim Vorwärmgerät bleiben. Es dauert ungefähr 15 min. Unmittelbar danach ist das Flugzeug in Betrieb zu nehmen (z. B.: Außencheck, Betankung, usw. vor der Vorwärmung).

3. Flugbetrieb

- a.) Achtung auf Schneewälle und Eis (Motorsegler Spannweite, Bremsweg).
- b.) Längere Warmlaufzeiten des Triebwerks.
- c.) Magnetcheck: Es ist eine eis- und schneefreie Stelle (z. B.: schon lange vor dem Rollhalt) zu suchen, um ein unbeabsichtigtes Wegrollen zu verhindern.
- d.) Bremsweg bei Schnee und Eis wesentlich länger, es gibt links und rechts möglicherweise unterschiedliche Bremswirkung – Ausbrechtendenz.
- e.) Schneematsch: Bei längerem Rollen im Matsch sind die Brems- und Radverkleidungen vor dem Start zu reinigen (Rollhalt), da es sonst bei der Landung zum Blockieren der Räder führen könnte (Eisbildung).
- f.) Gesamte Pistenlänge für den Start verwenden, erhöhter Rollwiderstand bei Schnee und Matsch.
- g.) Bei der Landung auf schneebedeckter Piste ist die Höhe über der Piste schwer abzuschätzen. Der Bremsweg kann sich verlängern und es kann unterschiedliche Bremswirkung auftreten (li, re). Weiters ist die Beschaffenheit des Untergrundes nicht erkennbar (z. B.: Eis unter Schnee). Keine Pistenlänge verschenken.
- h.) Beim Rollen zur Abstellfläche genügend Abstand zu anderen abgestellten Luftfahrzeugen halten – Bremsweg!
- i.) Generell langsam rollen!

Ecker Josef / Rohn Peter



» Gabi und Harald Taibl

Das passiert, wenn die Wirtsleut und die WMW anpacken.

Die wunderbare Veränderung des Gastgartens - und alles deshalb möglich, weil unsere Wirtsleut so tolle Menschen sind und ihre Gastfreundlichkeit und ihre Speisen nicht mehr wegzudenken sind aus unserem Fliegerleben.

Es gibt den Spruch »Bilder sprechen mehr als tausend Worte«, großartig wie unsere Piloten hier mit ihrem Know-how diese Holzkonstruktion entstehen ließen.

Vielen Dank auch von Seiten des Vorstandes, wir sind beeindruckt, was wir gemeinsam leisten können.



» Der Gastgarten jetzt, im Frühjahr wird fertig gemacht.



» Tobias und Siegi bei der Demontage.



» Sie hat uns lange begleitet.



» Lars und Christoph sind fürs Grobe zuständig.

» Kameradschaft in der WMW seit über 65 Jahren.
Aufstellung der Werkstatt-Baracke, 1950.



» Alex Pucher, Peter Gantze großartige Leistung



» viele halfen mit – das sind wir WMWler



» Uli Ertl und Andi Grosch auf der Baustelle.



» Peter Rohn der Alleskönner

FREIHEIT WELTWEIT

UM GRENZENLOSE FREIHEIT ZU GENIESSEN,
BRAUCHT MAN STARKE PARTNER.
WIR SIND DA, WO SIE UNS BRAUCHEN. WELTWEIT.



TOTAL ist Marktführer bei AVGAS 100 LL. Auf unseren Turbinenkraftstoff Jet A-1 vertrauen mehr als 100 Fluggesellschaften weltweit. Wir betanken mit Energie.

TOTAL AUSTRIA GmbH

Otto Probst-Straße 36/II, A-1100 Wien

Tel.: +43/1/616 46 11-0; Fax: +43/1/616 46 11-24

E-Mail: sm.speenco-office-at@total.com; www.total.co.at



TOTAL

Vereinsausflug **WMW PULA-LDPL**

Ausflugsziel

Dieses Jahr führte uns der Vereinsausflug bei bester Fernsicht und sehr sommerlichen Temperaturen nach Pula LDPL. Wir Piloten treffen uns bereits am Donnerstagabend, den 2. Juli, am Flugplatz, um die Planung des Fluges sowie die Reservierung der Zimmer vorzunehmen. Die Suche eines Hotels mit drei Doppelzimmern und zwei Einzelzimmern inklusive

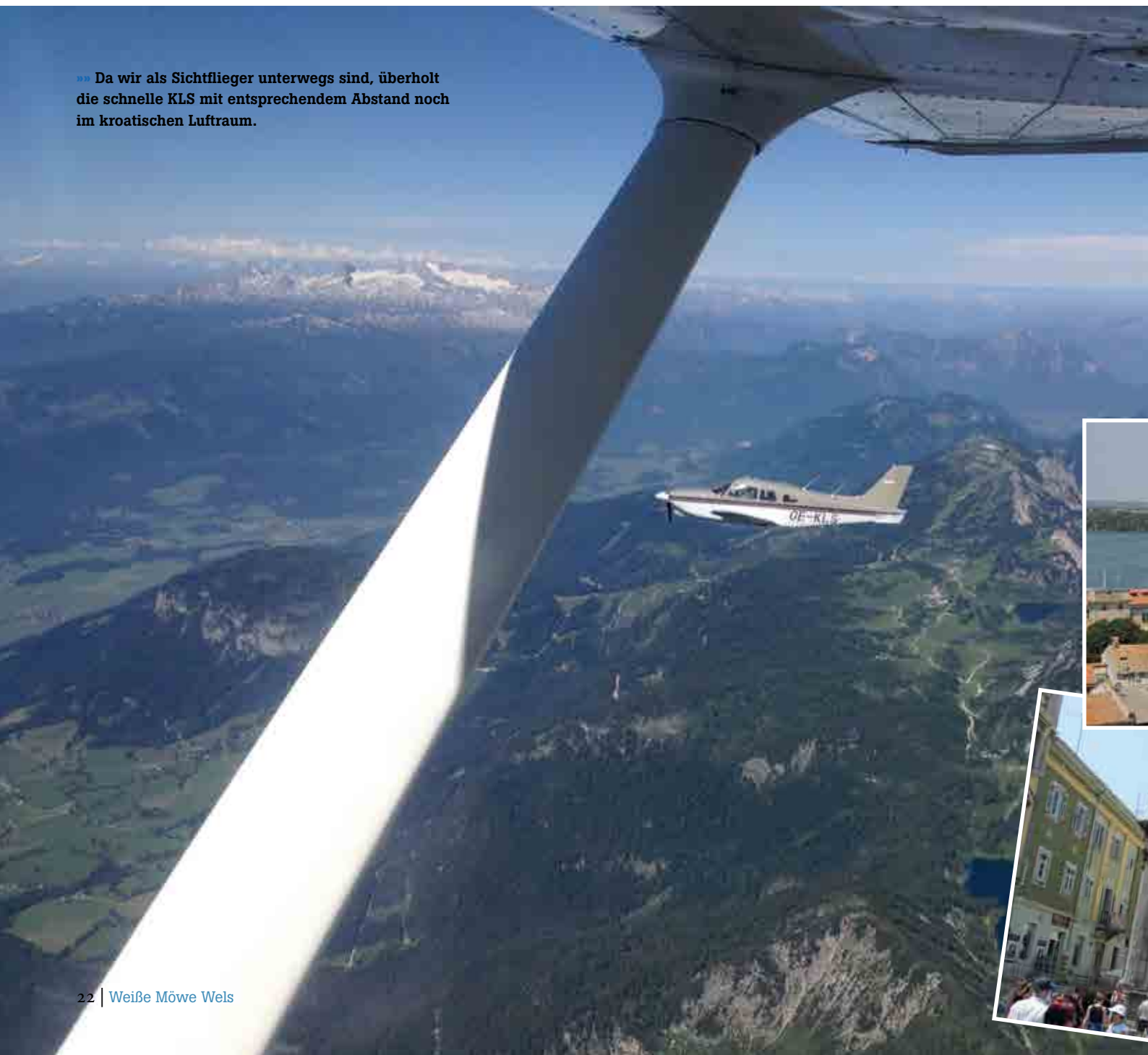
Meereszugang und Halbpension stellte sich mittels Booking.com als einfache Übung heraus. Als Nächstes zückt Christian S. sein Handy und kündigt uns beim Flughafen Pula an. Alles klar, es ist keine extra Anmeldung, kein Slot etc. notwendig und vor allem, wir sind sehr willkommen.

Beim Rückflug hatten wir noch die Gelegenheit mit dieser netten Dame beim

GAC zu sprechen und wissen jetzt ganz bestimmt, dass alle Welser Piloten auf diesem Flugplatz herzlich willkommen sind!

Am frühen Vormittag geht's für die OE-KLS und die OE-DVE Richtung Süden. Peter und Elisabeth kommen mit der OE-ANZ erst am späten Nachmittag nach. Im Hotel werden wir sehr gastfreundlich

» Da wir als Sichtflieger unterwegs sind, überholt die schnelle KLS mit entsprechendem Abstand noch im kroatischen Luftraum.



begrüßt. Die Koffer finden schnell ihren Platz in den Zimmern und ab geht's an die Strandbar für ein kühles Bier und kurz darauf geht's ins Meer.

Was für eine Freude! Am Abend stoßen dann Peter und Elisabeth zur Gruppe. Beim Abendessen tauschen wir die gewaltigen Eindrücke aus. Es war ein toller Flug!

Samstag 4.7.2015

Nach der Morgengymnastik (Schwimmen) und dem Frühstück bringt uns der Stadtbus direkt ins Zentrum von Pula.



Liebhaber der Geschichte kommen in dieser Stadt ganz bestimmt nicht zu kurz. Bis 1918 war Österreich eine Seemacht – zumindest in der Adria. Auch das Kolosseum zieht uns wegen der vielen schattigen Plätze wie ein Magnet an.

Dann flanieren wir von einer Gasse in die nächste, bleiben mal da, mal dort in den Cafés hängen und genießen die Zeit in Pula. Eilig haben wir es nicht, ist ja Urlaub!

Beim Abendessen auf der hoteleigenen Terrasse blicken wir auf die rötlich untergehende Sonne. Herz, was willst du mehr:-)

Sonntag 5.7.2015

Das Wetter zeigt sich auch heute von der schönsten Seite. Das Taxi bringt uns so gegen 10:00 h auf den Flughafen Pula. Wir werden wie VIPs zu unseren drei Fliegern gefahren. Das Handling war mehr als einfach, die Gebühren für die DVE, ca. 50 €, auch sehr günstig. Die Mitarbeiter sind bemüht und unkompliziert, man kommt schnell voran.

Nach etwas mehr als zwei Stunden sind alle wieder gut in Wels gelandet.

Wie zu erwarten, freuen wir uns schon auf den nächsten Ausflug!



» Christian und Regina Wolfslehner
Peter und Elisabeth Vorstandlechner
Heinz Preuer mit Regina
Alois Teufelauer, Christian Sixt

Flugplanung und Informationsbeschaffung

Die Telefonnummer +385 52 530111 der Flughafenverwaltung und weitere nützliche Infos findet ihr unter folgendem Link:

http://www.crocontrol.hr/UserDocImages/AIS%20produkti/VFR_pirucnik/index.html



JeppView, der in unserem Briefingraum zur Verfügung steht, bietet im Menü „Text“ die Informationen zum Fliegen in Kroatien bzw. Slowenien sowie die Details zum Flugplatz (z. B. Öffnungszeiten) im Airport Directory an:

Die Flugdauer betrug beim Hinflug ca. 01:50 h und beim Rückflug 02:01 h (OE-DVE). Die Flugstrecke im Flugplan wurde neben den üblichen Angaben mit den Grenzüberflugszeiten (Punkt 18) ergänzt:

Hinflug LOLW -> LDPL

NIPEL BUGEV 4

18: EET/NIPEL0100 BUGEV0130

Rückflug LDPL -> LOLW

W4 BUGEV NIPEL

18: EET/BUGEV0035 NIPEL0110

ATC in Kroatien und Slowenien ist sehr klar und hilfsbereit. Der kontrollierte Flugplatz Pula ist ein Flugplatz, der alles hat, was man braucht (z.B. Zoll, Sprit, normal offen bis 22:00), wo aber nicht viel los ist. Anflug und Funk sind einfach. Die Piste ist ewig lang. Ein Flug nach LDPL bei entsprechendem Wetter und Vorbereitung ist für einen, der das erste Mal ins nicht deutschsprachige Ausland fliegt, empfehlenswert.

Wien Schwechat mit der OE-ATA



Alexander Mitter

Internationale Flughäfen sind allein schon aufgrund der hohen Gebühren nicht das typische Ziel eines Privatpiloten, aber auch die erhöhte Komplexität der Anflugblätter und Funkkommunikation ließen mich lange davor zurückschrecken. Als sich aber aufgrund der knappen Zeitplanung eines Geschäftspartners die Möglichkeit bot, mit unserer OE-ATA nach LOWW zu fliegen, war der Tag gekommen, die Herausforderung anzunehmen.

Die Vorbereitung

Jeder von uns kennt wohl den immer dichter werdenden Ring an verschiedenen Lufträumen rund um Schwechat. Um diese unübersichtliche Luftraumdarstellung zu entschlüsseln, machen sich die

Vorzüge der modernen Technik voll bezahlt: Das gesamte österreichische Luftfahrthandbuch („AIP“) ist unter <http://eaip.austrocontrol.at/> online. Ein Klick auf „Aktuelle Version“ bringt das weltweit standardisierte Inhaltsverzeichnis zum Vorschein. Part III – AD beschäftigt sich mit allen österreichischen Flugplätzen und -häfen. Auf hier gibt es wieder eine Struktur: Part III – AD 1 beschreibt allgemeine Informationen, AD 2 beschäftigt sich mit jedem einzelnen Flugplatz/-hafen und AD 3 listet alle Heliports im Land. Für den Anflug auf Wien interessierte mich also der Teil „AD 2 LOWW“. Auf 40 Seiten wird hier in gut verständlichem Deutsch jedes Detail zum Betrieb des Flughafens erläutert. Punkt 4 beschäftigt sich mit VFR-Flügen und erklärt zum Beispiel gleich in der ersten Zeile, dass die

Sichtflugkarte AD 2.24-9 zu beachten ist. Auch benötigt man normalerweise einen Transponder und alle Anflüge enden zuerst einmal in einer Warterunde. Punkt 4c weist bereits auf den Anflug meiner Wahl hin: „Anflüge entlang der Strecke KLOSTERNEUBURG – DONAUTURM – FREUDENAU sind über dem Hauptstrom der Donau durchzuführen.“

Es gibt also eine Anflugroute, die in niedriger Höhe über der Donau quer durch die Wiener City führt! Also ab zu AD 2.24-9! Hier wird im Maßstab 1:250000 jedes noch so kleine Detail des Luftraums um Wien dargestellt. Per PDF-Zoomfunktion lässt sich die Route aus dem Nordwesten genau verfolgen: Bis zum Pflichtmeldepunkt KLOSTERNEUBURG kann sich VFR Verkehr unkontrolliert an Wien annähern. Hier gilt es vor allem, die Höhe



nicht zuletzt die zugewiesene Parkposition zu finden. Auch hier sind alle Informationen in der AIP zu finden. Nach detailliertem Studium der Unterlagen – rund 2 Stunden konzentrierte Arbeit – schloss ich meine Flugvorbereitung mit einem kurzen Anruf am Flughafen Wien ab: Der Herr am anderen Ende der Leitung gab mir freundlich Auskunft über die aktuellen Landerichtungen, die voraussichtlich Anflugroute und sogar die wahrscheinliche Parkposition. Dass ich zu diesem Zeitpunkt bereits die schriftlichen Informationen verinnerlicht hatte, machte das Telefongespräch umso wertvoller. Danach gab ich im Wissen um die genaue Route und Situation am Ziel einen Flugplan über Homebriefing auf, der innerhalb von Minuten per SMS rückbestätigt wurde.

Der Flug

Nach dieser spezifischen Vorbereitung folgte natürlich noch die „normale“ Planung vor jedem Flug: Wetter, Sprit, Weight & Balance, Bordbuch und nicht zuletzt das Flugzeug selbst. Mit der OE-ATA beträgt die Flugzeit nach Wien rund eine Stunde und dank ihrer hohen zulässigen Zuladung ist das Fliegen zu zweit mit ausreichend Treibstoff kein Problem. Die Navigation nach Wien ist keine große Herausforderung: Einfach der Autobahn nach! Also raus nach Süden über Sektor Xray und nach dem Queren der Autobahn „links“ abbiegen. Kurz auf 119,7 Mhz abmelden und schon wird 124,4 Mhz gerastet. Wien Information hatte meinen Flugplan bereits am Schirm, begrüßte mich per „identified“ und unterstützte mich bei der Luftraumüberwachung.

Etwas westlich von St. Pölten beginnt die TMA Wien und damit wechselt die Zuständigkeit für VFR-Flüge vom Wien Information Flight Information Center („FIC“) 124,4 Mhz zu Wien Information Terminal Flight Information („TFI“) auf 118,525. Wichtigster Unterschied in meinen Augen ist, dass das TFI bereits im Tower von Schwechat angesiedelt ist, wäh-

rend 124,4 Mhz von Austrocontrol in der Schnirchgasse aus betreut wird.

Meine Route führte mich über den Flugplatz Völtendorf südlich von St. Pölten über den Wienerwald nach Klosterneuburg. Dabei achtete ich peinlichst genau darauf, keine Lufträume zu verletzen, genoss aber bereits die Aussicht über Wien. Kurz vor Klosterneuburg erhielt ich die Anweisung Wien Turm zu kontaktieren.

Die Frequenz war zwar gut gefüllt, aber auch nicht mehr als unsere 119,7 an einem sonnigen Wochenende. So kam gleich nach meinem Erstanruf ein „identified“ und die Freigabe bis zur Holding November. Damit startete der aufregendste Teil des Flugs: unter 2500 Fuß entlang der Donau quer durch unsere Hauptstadt. Die Holding November befindet sich genau über der Donauinsel mitten in Wien, etwas nördlich des IFR-Anflugs von Schwechat. Dort angekommen setzte ich eine Positionsmeldung ab und begann Kreise zu ziehen. Nach nur zwei Turns ertönte es aus dem Headset (sinngemäß): „OE-ATA, sehen sie anfliegenden Airbus A320 auf ihrer 4-Uhr-Position?“ Ich blickte über meine rechte Schulter und sah den Vogel sofort: „Affirmative!“ „OE-ATA, folgen sie hinter landendem Flugzeug dahinter, EXPEDITE!“

Jetzt gings los: Gas rein und einordnen hinter dem A320. Um Wirbelschleppen zu vermeiden, flog ich stets deutlich über dem Gleitpfad des Verkehrsjets und verlegte meinen gedachten Aufsetzpunkt ebenfalls großzügig in Richtung Mitte der scheinbar unendlich langen Landebahn 11. Erst kurz vor dem Endanflug verringerte ich die Leistung und setzte nach dem erwarteten langen Ausschweben sanft in Wien Schwechat auf. Irgendwie kam ich mir vor wie eine Ameise auf einer Autobahn. Also rollte ich schnell ab und brachte unsere ATA bei der Haltelinie des Rollwegs A6 zum Stehen. Sofort erhielt ich die Anweisung zum Frequenzwechsel und dort die Aufforderung über Rollweg Lima zur Abstellfläche General

zu beachten. Die Kontrollzone Tulln im Westen ist nicht immer aktiv. Der tägliche Status lässt sich im Homebriefing und natürlich auf Wien Information erfahren. Es empfiehlt sich in jedem Fall, möglichst früh Wien Information zu kontaktieren. Ab KLOSTERNEUBURG muss man sich peinlich genau an die Route zum Punkt DONAUTURM halten. Weiter geht es zum Punkt FREUDENAU und dann ab in die Holding „NOVEMBER“. Dort endet die Route und ab hier wird gekreist, bis Wien Turm etwas anderes erlaubt. Nach dem Anflug folgten im Idealfall die Landung und das Abrollen. Auch hier unterscheidet sich ein großer Verkehrsflughafen wesentlich von einem reinen VFR Platz. Es gilt, auf den richtigen Funkfrequenzen zu kommunizieren, die richtigen Rollwege einzuschlagen und



Mir hat dieser Ausflug schlicht die unbegründete Angst vor dem Kontakt mit Verkehrsflughäfen genommen: Die Controller waren höchst professionell, alle Funksprüche gut verständlich und der Ablauf bestens koordiniert. Selbst die unterschiedlichen Frequenzen am Flughafen stellten kein Problem dar, da man ja laufend weitergereicht wird und nicht mit allen auf einmal spricht. Dieses Wissen kann sich beispielsweise in Not-situationen bezahlt machen, wo ich in Zukunft gerne einen Verkehrsflugplatz mit hervorragender Infrastruktur als Alternative wählen werde, wenn das die sicherste Variante ist.

Linksammlung:

E-AIP Österreich mit allen Informationen zu Flughäfen inklusive Kartenmaterial als PDF:

<http://eaip.austrocontrol.at>



Alles zu Wien Information 124,4 und TFI 118,525:

https://www.austrocontrol.at/piloten/wien_information



Aviation OST zu rollen. Am designierten Abstellplatz angekommen, erbat ich „Verlassen der Frequenz“ und erhielt prompt ein „Genehmigt“ zurück. Elektronik aus. Motor aus. Durchatmen. Glücklich.

Die Formalitäten im GA Terminal waren wenig aufregend, die Rechnung von gesamt 250 € schon mehr, aber vorhersehbar. Der Rückflug gestaltete sich fast so einfach wie eine Abendrunde in Wels: Erstanruf auf der Bodenfrequenz, Motor-Start Freigabe, Rollfreigabe, Abflugfreigabe (raus über Sektor Sierra). Beim Rollen hatte ich einen kurzen Glücksmoment, als mir eine entgegenkommende Dash Turboprop der Austrian vom Tower geführt „auswich“, anstatt mich dazu zu zwingen. Als ich die halbe Startbahn entlanggerollt war, erhielt ich die Frage: „OE-ATA, benötigte Startstrecke?“ Ich war allein im Flugzeug und die Tanks waren bereits halb leer, also weit unter MTOW. Daher

antwortete ich wahrheitsgemäß „Weniger als 300 m!“ Als Reaktion erhielt ich die Freigabe, über den nächstmöglichen Rollweg auf die Bahn zu rollen, und nach erfolgreichem Run-Up-Check – wieder einmal – EXPEDITED zu starten. Den Gefallen tat ich dem Tower dank rund 1500 m Startbahn vor mir gerne. Und so ging es wieder ab ins heimatische Wels – dem Abendrot entgegen.

Die Quintessenz dieses Berichts ist, dass Flüge zu großen Verkehrsflughäfen für PPL Piloten absolut möglich sind. Man unterbricht durch die langsamere Anfluggeschwindigkeit zwar den IFR-Verkehr etwas, allerdings kann man mit guter Planung, vorhergehender telefonischer Abklärung und konzentriertem Funken für einen sicheren und erlebnisreichen Flug sorgen. Selbstverständlich sollte man sein Flugzeug dank ausreichender Praxis gut unter Kontrolle haben.

Vertrauen Sie uns – Ihr Flugzeug ist bei uns in guten Händen

SAFETY FIRST



AIRCRAFT MAINTENANCE + CAMO
an 5 Standorten in Österreich

Wartf (EASA Part145) und CAMO (EASA Part M)

Austrian Aircraft Corporation - AAC, Österreichische Luftfahrzeug GesmbH

Flughafen Graz T +43 316 296149 info.graz@aac.at	Flughafen Linz T +43 7221 64532 info.linz@aac.at	Flugplatz Bad Vöslau T +43 2252 790994 info.voelsau@aac.at	Flughafen Klagenfurt T +43 316 296149 info.klagenfurt@aac.at	Flughafen Salzburg T +43 7221 64532 info.salzburg@aac.at
---	---	---	---	---

www.aac.at

Helicopter Flightschool



ATPL(H) – CPL(H) – PPL(H)
IR(H) – TR(H) – FI(H)



www.aerial.at



Auf zu weiteren Höhenflügen

» Ein exklusiver Flug mit der dreimotorigen Junkers Ju52 für Aschl-Kunden über das Hausruckviertel und das Salzkammergut.

» 20 Jahre Aschl, 20 Jahre Höhenflüge« hieß es kürzlich bei der Jubiläumsfeier am Flugplatz Wels.



» Firmengründer Roman Aschl im Cockpit der „Tante Ju“.

Das runde Jubiläum des Entwässerungsspezialisten aus Pichl bei Wels wurde mit Mitarbeitern und Kunden auf ganz besondere Weise gefeiert. 20 Kunden kamen per Losglück in den Genuss eines Rundfluges mit der legendären, dreimotorigen „Tante Ju“ und hoben bei traumhaftem Sommerwetter zu exklusiven Rundflügen übers Salzkammergut ab.

Kein Wunder, dass auch die Begeisterung zu neuen Höhenflügen ansetzte – sehr zur Freude von Firmengründer und Geschäftsführer Roman Aschl, einem erfahrenen Piloten, und dessen Gattin Maria. Seit der Gründung der Aschl GmbH durch Roman Aschl entwickelte sich das Familienunternehmen stetig weiter.

Heute ist der Betrieb ein führender Anbieter von Entwässerungssystemen, Rohrleitungskomponenten und Sonderanfertigungen aus Edelstahl. Viele Innovationen und Patente, hohe Qualität und individuelle Gesamtlösungen machen die Aschl GmbH zu einem starken Partner für mehr als 12.000 Kunden im In- und Ausland.

Das Potenzial des Unternehmens sind die Mitarbeiter und deren Ideen. Die Quelle

sprudelt dank Motivation und Teamgeist so sehr, dass zuletzt ein professionelles Innovations-Management installiert wurde. „Damit haben wir den Grundstein für starkes Wachstum in den kommenden Jahren gelegt“, ist sich Roman Aschl sicher.

„Wir haben ein sensationelles Team, dafür kann man nur dankbar sein.“ Vor allem in Deutschland will die Aschl GmbH künftig deutlich zulegen.

SPARKASSE 
Oberösterreich



»» Gemütliche Runde am Flugplatz: Die Aschl-Mitarbeiter Clemens Zechmeister und Gerald Rösslhumer im Gespräch mit Kunden.



»» CEO Roman Aschl freute sich über den Besuch zahlreicher Kunden bei der Jubiläumsfeier am Flugplatz Wels.

TEIL
MEINER
ZUKUNFT.

VKB | BANK
TEIL MEINES LEBENS.

Vorsorge ist wichtig.
Sehr wichtig.
Jetzt informieren:
vorsorge.vkb-bank.at

4601 Wels, Kaiser-Josef-Platz 47
Telefon +43 7242 617 21-0



Ausgezeichneter Flugplatzhonig



» Christoph Pühringer mit mir am Flugplatz-Bienenstand.

Es freut mich, wenn ich in unserem Cumulus wieder Gelegenheit bekomme, einiges über meinen Bienenstand am Flugplatz „Welser Heide“ berichten zu dürfen.

Vorerst möchte ich mich beim Vorstand und bei den Betriebsleitern dafür bedanken, dass ich hier Bienenvölker aufstellen und betreuen und dass ich auch während der Betriebszeiten mit meinem PKW am Rollweg „A“ zur Arbeit zu ihnen hinausfahren darf.

Derzeit sind es 12 Bienenstöcke, die dort ganz im Westen bei den Sträuchern stehen. Der vergangene Winter war sehr mild und leider habe auch ich einige Bienenvölker verloren. Der Grund lag darin, dass sich die Varroamilbe durch die milden Temperaturen auch im Winter vermehren konnte und die Völker derart schädigten, dass sie abgestorben sind. Der Verlust hielt sich bei mir aber in Grenzen und ich habe mit Ablegerbildung wieder eine ansehnliche Völkeranzahl von 26 Bienenvölkern aufbauen können.

Der Honigertrag war bei meinen Stöcken am Flugplatz sehr gut und auch die Qualität ausgezeichnet.

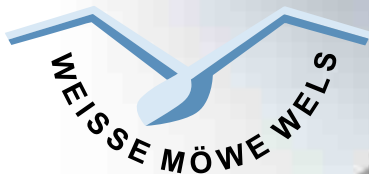
Dies bestätigten auch immer meine Qualitätskontrollen beim OÖ Landesverband für Bienenzucht in Linz, wo ich wieder insgesamt 4 Goldauszeichnungen bekam. Aber ganz besonders freuen mich die Auszeichnungen bei der „Ab-Hof-Messe“ in Wieselburg im März, wo ich für Honig aus 2014 wieder 4 Silbermedaillen erringen konnte. Eine davon gebührt meinen Bienen am Flugplatz „Welser Heide“. Natürlich habe ich auch heuer wieder Honig zum Wettbewerb bei der Wieselburger Messe eingesandt und ich hoffe, nein, ich bin mir fast sicher, dass auch dieses Mal wieder eine Medaille für meinen „Flugplatzhonig“ dabei sein wird.

Noch etwas muss ich euch mitteilen. In den Ferien wird jährlich vom Magistrat der Stadt Wels die Aktion „Youth Power“ veranstaltet. Dabei kommen junge Menschen auch zu uns Imkern. Ich nehme

immer zwei Interessierte mit zum Bienenstand am Flugplatz. Nicht nur, dass ich ihnen über die Bienen erzähle, es kommt das Thema naturgemäß auch auf den Flugplatz, auf die Welser Heide, auf das Trachtangebot für unsere Bienen und Insekten und eben auch auf die gesamte Tierwelt am Flugplatz (Brachvogel). So versuche ich, die jungen Welser Mitbürger direkt vorort auf die Notwendigkeit der Erhaltung dieses letzten Stücks Welser Heide hinzuweisen.

Welser-Land-Honig vom Europaschutzgebiet „Flugplatz Welser-Heide“ ist bei der Betriebsleitung erhältlich.





ABENTEUER FLIEGEN



www.wmw.at

PILOT für einen Tag! Segelflug & Motorflug

ERFÜLLE DIR DEN TRAUM VOM FLIEGEN - WERDE EINEN TAG LANG PILOT BEI UND MIT DEM FLIEGERCLUB WEISSE MÖWE IN WELS

Der Traum vom Fliegen ist so alt wie die Menschheit. Diesen Traum zu leben ist unsere große Vision. Unzählige freiwillige Arbeitsstunden haben die Weiße Möwe zu dem gemacht, was sie heute ist - *das größte Flugsportzentrum im Herzen Oberösterreichs!* Wir haben mehr als 600 Mitglieder und bieten ein umfassendes Angebot an Flugsportmöglichkeiten für Jung und Alt.

WAS WIR BIETEN

Wir bieten Mitgliedern und Gästen drei Pisten und mehr als 20 Motor- und Segelflugzeuge zur Ausübung ihrer Leidenschaft, eine umfassende Infrastruktur und eine hoch angesehene Fliegerschule. Als der größte Fliegerclub Österreichs fühlen wir uns der fliegerischen Bestandspflege und der Jugend- und Nachwuchsförderung besonders verpflichtet.

PILOT FÜR EINEN TAG

In einem kurzen Theorieunterricht erhalten Sie die Einführung in Navigation, Technik, Meteorologie und Sicherheit. Nach einer kurzen Pause und einer kleinen Stärkung

geht es im Anschluss gemeinsam mit unseren erfahrenen Piloten in die Lüfte. Geflogen wird mit doppelstzigen Motor- oder Segelflugzeugen. Doch vorher wird noch der Start vorbereitet, das Flugzeug gecheckt, die Flugmanöver und die Flugroute besprochen. Fotografieren und Filmen während des Fluges ist natürlich erlaubt und auch erwünscht!



Das ideale Geschenk für Jung und Alt

Kostenlose Tagesmitgliedschaft. Theorieeinweisung. Eine Stunde Mitfliegen mit doppelstzigen Motorflugzeug bzw. drei Winden-Starts mit doppelstzigen Segelflugzeug. Terminvereinbarung unbedingt erforderlich. Mindestalter 14 Jahre.

Motorflug-Pilot für einen Tag
nur 239,- Euro pro Person

Segelflug-Pilot für einen Tag
nur 99,- Euro pro Person

Kontakt, Anmeldung & Infos:

Fliegerclub Weiße Möwe Wels
Flugplatzstraße 1, 4600 Wels
Tel.: +43 7242 26499 0
Mail: office@wmw.at
<http://www.wmw.at>

GESCHENKSIDEE SEGELFLUGSCHEIN JUGENDKURS in den Sommerferien

... Sonderaktion für Jugendliche zwischen 15 und 19 Jahren! Preise und weitere Infos unter 07242 26499 oder office@wmw.at

32. PA 18 Cub – TREFFEN

26.6.–28.6. 2015



Manfred und Susanna fliegen die Super Cub zu den jährlichen Treffen.

Am Donnerstag, den 25.6., starteten wir gegen Mittag in Richtung Norden. In Weiden in der Oberpfalz machten wir einen kurzen Zwischenstopp, ehe unser Flug nach Zwickau weiterging. In Zwickau auf einem sehr schönen Flugplatz gelandet, war es etwas schwierig, ein Zimmer zu bekommen. Neben zahlreichen anderen Veranstaltungen in der Stadt waren auch die deutschen Juniorenmeisterschaften im Segelflug. Die Piloten vom Flugplatz halfen uns, in der Nähe ein Quartier zu be-

kommen, und brachten uns dann in die schöne Altstadt. Nach einem ausgiebigen Bummel haben wir uns im Braugasthof gestärkt.

Am nächsten Tag besuchten wir das HORCH-Automobilmuseum. Ein wirklich interessantes Museum, das die Geschichte von Horch, Audi & Trabi wieder lebendig macht.



Nach dem Museumsbesuch sind wir dann zum Pipertreffen nach Jena / Schöngleina geflogen. Aufgrund des schönen Wetters waren schon zahlreiche Piloten mit ihren Cubs hier. Es war ein Wiedersehen mit alten und neuen Freunden. Zur Stärkung bekamen wir abends gegrillte Thüringer Bratwürste und Freibier. Die Bratwürste sollten uns noch bis Sonntag begleiten – es gab nämlich kaum etwas anderes!!! Am Samstag war das Wetter wieder einmal sehr „durchzogen“ – der geplante Burgenflug musste abgesagt werden. Am Nachmittag waren alle Piloten zu Gast bei der Fa. ZEISS. Es wurde uns die neueste Errungenschaft, eine Kuppelprojektion mit 6 Projektoren, vorgeführt.





»» Piper Super Cubs sind universal, zu Luft und zu Wasser machen sie eine gute Figur.

Der Abend war wieder sehr regnerisch und kalt. Man hat es im Freien vor Kälte nicht ausgehalten und im Zelt schon gar nicht, da die sogenannte Musik wieder so extrem laut war, dass alle flüchteten und der Abend nicht sehr lange dauerte.

Am Sonntag herrschte wieder schönes Flugwetter und nach der großen Verabschiedung der zahlreichen Teilnehmer ging es für uns wieder über Weiden i. Opf. (gutes italienisches Restaurant am Platz!) heim nach LOLW.

Hier noch ein Dank an die Veranstalter des diesjährigen Treffens. 2016 findet das PA 18 Treffen in Mauterndorf und 2017 in Tannheim statt.

Manfred Hainzl, Susanna Adlesgruber

**HB
WERFT**

QUALITÄT ZÄHLT

**HB
CAMO**

- Wir betreuen mehr als 400 Flugzeuge im Jahr: Motorflugzeuge, Motorsegler, Segelflugzeuge und UL aller Bauweisen
- Planmäßige Wartung, Reparaturen, Grundüberholungen, Motor- und Propellerwechsel, Avionik: Einbau und Überprüfung.
- Wir sind Diamond Service Center-Spezialist für Katana und Dimona.
- Perfekte Betreuung durch Personal mit langjähriger Erfahrung, kurze Standzeiten durch umfangreiches Ersatzteillager.

- In unserer CAMO verwalten und betreuen wir gerne ihr Flugzeug, kümmern uns um Ihre laufende Lufttüchtigkeit oder führen Ihre Jahresnachprüfung durch.
- Die Jahresnachprüfungen erfolgen entweder auf unserem Flugplatz, wo Sie in unserem gemütlichen HB Cockpitcafe darauf warten können, oder wir erledigen die Nachprüfung während einer Wartung.
- Wir kommen aber auch gerne zu Ihrem Standort und führen dort die Nachprüfung durch.



zertifiziert nach EASA Part M/F: AT.MF.0006. National: IW-I



zertifiziert nach EASA Part M/G: AT.MG.518. National: OZB/IW-I

www.hb-flugtechnik.at

info@hb-flugtechnik.at

Flugplatz HB Hofkirchen: Kiebach 2, 4491 Hofkirchen, +43(0)7225/20580 | Zentrale: Dr. A. Schärfstr. 42, 4053 Haid, +43(0)7229/79104

Sicherheitslandung mit der OE-ATA

Wir waren am Rückflug von Kiel am 23. August über dem Bayrischen Wald und der Motor der ATA machte ab und zu einen komischen Eindruck. Eigentlich war alles normal, aber hin und wieder war da nur ein Fühlen, als ob ein Lager manchmal etwas rau lief, sonst nichts, alles im grünen Bereich, und dann doch anders als normal. Ich überlegte mir schon, wohin ich im Gleitflug könnte, wenn der Motor stehen bliebe. Aus unserer Reiseflughöhe von 7500 Fuß hatten wir sogar eine komfortable Auswahl, ich suchte mir schon mal die Frequenzen raus.



»» Kiel

Ich war vom 21.–23. August mit meiner Tochter Hedwig in Norddeutschland unterwegs und wir haben uns Helgoland angesehen. Beim Hinflug machten wir einen kurzen Zwischenstopp in Höxter EDVI, dort fand an diesem Wochenende ein Treffen der UL-Freunde statt. Nette Leute, die wir dort kennenlernen durften. Doch unser Ziel war weiter im Norden und so machten wir uns wieder auf, um unser Tagesziel, Wilhelmshaven, zu erreichen. Dort hatte ich auch beruflich zu tun, aber das war eine andere Reise mit der OE-KLS. Wilhelmshaven ist eine Stadt mit Geschichte. Eine sehr junge Stadt, sie wurde von Kaiser Wilhelm als Stützpunkt für die deutsche Marine im Jahr 1869 gegründet und ist heute der größte Standort der deutschen Marine.

Am Freitagabend also noch Besichtigung von Wilhelmshaven und am Samstagvormittag ging es weiter nach Helgoland.





»» Roman pilotiert die ATA in die entlegensten Plätze.

Helgoland darf nur angefliegen werden, wenn mindestens 100 Stunden als PIC im Flugbuch stehen, diese Bedingung erfülle ich. Helgoland besteht aus zwei Inseln, sie ist die einzige Hochseeinsel Deutschlands, liegt etwa 50 Kilometer nördlich der Nordseeküste und besteht aus zwei Inseln, der Hauptinsel und der Düne mit dem Flugplatz. Drei Pisten stehen zur Verfügung, die längste Piste hat 480 Meter, eine mit 371 und die kürzeste mit 258 Metern, es könnte sportlich werden.

Nach einem kurzen Flug von 25 Minuten setzten wir auf der längsten Piste 15 sanft auf und stellten unsere geliebte ATA am Vorfeld ab. Fast im Minutentakt kommen neue Flieger an, ist Helgoland doch ein sehr beehrtes Ausflugsziel. Mit der Fähre, die im Halbstundentakt zwischen den Inseln verkehrt, ging es zur Hauptinsel. Im Krieg und nachher wurde alles zerstört, daher darf man sich keine berauschende Architektur erwarten. Das Ziel war dann auch die „Lange Anna“ eine solitär stehende Felsnadel an der Nordwestspitze von Helgoland. Helgoland wird von Tausenden Seevögeln bewohnt, entsprechend besch ... sieht die Lange Anna auch aus, aber trotzdem war sie es wert. Nach dem Rundgang und Mittagessen noch ein Blick in die Geschäfte. Helgoland ist Zollfreizone und daher sind in allen Geschäften Tabak, Kosmetika und Alkohol fast zum halben Preis als anderswo zu haben. Aber Vorsicht, bei der Landung

am Festland kann man gefragt werden, woher man kommt, und muss dann unter Umständen nachversteuern. Aber die Verkäufer sagen einem genau, wie viel man zollfrei einkaufen darf. Das erklärt auch den enormen Andrang an Besuchern.


Vor dem Abflug versuchten wir noch ein Bad in der kalten Nordsee bei gefühlten Temperaturen gerade über dem Gefrierpunkt, das war ein sehr kurzes Erlebnis! Helgoland ist zu dieser Zeit voll und ein Zimmer schwer zu bekommen, also machten wir uns wieder auf den Weg mit Tankstopp in Büsum EDXB. Das war ein Fehler, weil in Büsum das Super Plus 1,87 EUR/L kostete, in Helgoland das Avgas aber nur 1,75 EUR/L, weil steuerfrei! Beim nächsten Mal werde ich auf der Insel tanken! Büsum wollte ich auch wegen des berühmten Krabbenbrotessen besuchen, das es in der Flugplatzgastronomie gibt. Aber als Landratten vertrugen unsere Mägen das nicht wirklich, daher möchte ich auch nicht näher darauf eingehen ... Von Büsum ging es weiter quer durch Schleswig-Holstein bis nach Kiel, EDHK. Die Kieler Förde, der Hafen mit den großen Ausflugschiffen, und die Stadt sind wirklich sehenswert! Nach der obligatorischen Besichtigung und dem Abendessen ging es ins Hotel

und am Sonntagmorgen zum Flugplatz. Der Heimweg führte uns über Magdeburg als Tankstopp und zum Pausenkaffee und von dort weiter direkt nach Hause.

Da war es wieder, kein Geräusch, nur ein Fühlen, aber ich spürte es sogar in den Pedalen, auch meine Tochter merkte, dass da etwas anders war und hatte schon einen ängstlichen Ausdruck im Gesicht. Dieser Ausdruck wurde noch stärker, als ich die Notfallcheckliste aufblätterte und mir aus der Karte die Frequenzen der nächstliegenden Flugplätze rausschrieb. Die Drehzahl war dort, wo sie hingehört, der Öldruck im grünen Bereich, ebenso der Benzindruck, also alles nach Plan und business as usual. Wir waren in 7500 ft, unter uns aufgelockerte Bewölkung, manchmal dichter, manchmal vereinzelte Bewölkung, ein schöner Flug, wenn da nicht immer wieder dieser kurzzeitige raue Lauf wäre, so als wenn irgendwo ein Lager reibt, als gelernter Maschinenbauer kenne ich das Geräusch, das eigentlich mehr ein Fühlen ist. Ist das normal oder spielen mir nur meine Sinne

40 YEARS
ROTAX AIRCRAFT ENGINES


FRANZ
AIRCRAFT ENGINES VERTRIED GMBH



- 175,000 ENGINES PRODUCED
- 40,000 ENGINES IN OPERATION
- 45 MILLION TOTAL FLYING HOURS*
- 5 MILLION FLYING HOURS PER YEAR*

*of 4-stroke fleet


2015




2005

1995

1985



1975

www.franz-aircraft.de | Tel.: +49 (0) 8039 9035-0


einen Streich, weil ich gleich eine Gefahr vermute? Es ist alles im grünen Bereich, wahrscheinlich ist es normal und ich habe vorher nie darauf geachtet, schoss mir durch den Kopf, also ganz normal weiterfliegen.

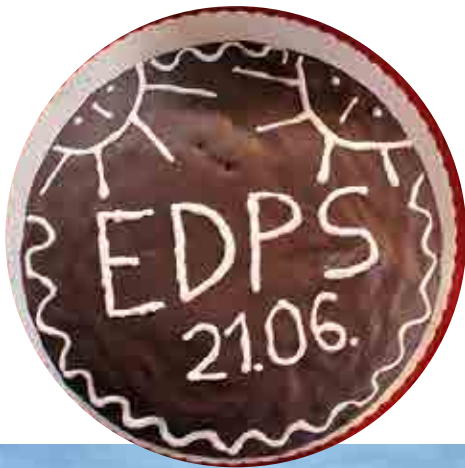
Einige erreichbare Plätze lagen schon hinter uns, und da, da war es wieder! Schei ..., doch nicht normal? Was nun, was mache ich jetzt, ich versuchte, alle Szenarien abzurufen, was kann sein, was habe ich vergessen, ist ein Zündkabel locker? Dampft der Sprit aus? Fuelpump on, gibt es eine Änderung, nein, Schei ..., sonst noch etwas?

Da fällt mir ein, in einem Unfallbericht habe ich gelesen dass eine Maschine wegen Vergaservereisung runtergekommen ist, der Pilot hatte diese zwar gezogen, aber nach kurzer Zeit wieder rückgängig gemacht, da sich nach seinem Empfinden nichts geändert hatte. Im Unfallbericht stand, dass die Wirkung erst nach vier bis fünf Minuten erkennbar ist. Ich hatte noch nie Vergaservereisung im Flug, also diese gezogen und gewartet, gewartet, gewartet, auf die Uhr gesehen ...

Der raue Lauf von vorhin ist weg, nichts mehr, kein Fühlen in den Pedalen, gar nichts mehr, ruhiges Schnurren des Rot-

axes wie eh und je! Erleichterung! Es war Vergaservereisung und ich Trottel habe daran zuletzt gedacht! Es ist so langsam gekommen, so nach und nach, dass ich das als ganz normalen Motorlauf eingestuft habe. Während meiner nun über 1000 Flugstunden hatte ich noch nie Vergaservereisung und nun denke ich an diese Möglichkeit als Letztes! Den Rest des Fluges in der schönen Augustsonne haben wir aus vollen Zügen genossen und sind wohlbehalten mit einem guten Gefühl, diese doch nicht so alltägliche Situation gemeistert zu haben, in Wels gelandet.

Roman Aschl



“Sonnen Anfliegen“



Der erste Start der D-MFIA um 04:34 Uhr Lokalzeit in Wels (2:34 UTC!) eröffnete am 21. Juni den längsten Flugtag des Jahres! Der Tradition folgend trafen sich Flieger aus allen Ecken Süddeutschlands und Österreichs am Flugplatz Sonnen. Um 05:30 Uhr beendete zwar einsetzender dichter Nebel die Landungen auf EDPS, aber bis 09:15 Uhr war die Wolkendecke wieder so weit angestiegen, dass alle sicher nach Hause kamen. Dazwischen wärmten wir uns bei Tee, Kaffee, frischem Kuchen und der Gastfreundschaft unserer bayrischen Fliegerkollegen. Sonnen, wir kommen wieder!

Alexander Mitter

DAS UNIVERSUM TOLLER JOBS.



KONSTRUKTEUR

KUNSTSTOFF-
FORMGEBER

PRODUKTIONS-
MITARBEITER

**BEWIRB
DICH!**
starlim//sterner
Marchtrenk

WERKZEUGBAU-
TECHNIKER

QUALITÄTS-
TECHNIKER

STARLIM Spritzguss GmbH, Mühlstraße 21,
4614 Marchtrenk, www.starlim-sterner.com

starlim  sterner
silicone at its best


JU 52 »Tante Ju«

Die jährliche Wiederkehr der lieben Tante Ju aus Dübendorf ist uns eine Freude. 2016 fliegt sie uns schon zum achten Mal an. Ein ganz besonderes Erlebnis – der Überlandflug nach Wels oder Dübendorf. Wie vor 75 Jahren reisen – einzigartig unvergesslich.

Wer daran Interesse hat, kann sich ab sofort mit Marcus Schrögenauer in Verbindung setzen.

www.wmw.at

Viel Spaß!



Ihren Erstflug als dreimotorige Maschine machte die Junkers Ju 52 am 7. März 1932. Kurioserweise wurden die ersten beiden je gebauten Ju 52/3m (Werknummern 4008 – eigentlich eine umgebaute JU 52 ce – und 4009) in Bolivien und nicht wie allgemein oft angenommen in Deutschland in Dienst gestellt. Die dreimotorige Ausführung der Ju 52 prägte den zivilen Luftverkehr wie nur wenige weitere Flugzeuge. Sie ist heute eines der bekanntesten historischen Flugzeuge aus deutscher Produktion überhaupt.

Hersteller	JUNKERS Flugzeugwerke, Dessau
Triebwerk	3 x BMW 132 A/3
Startleistung	je 660 PS
Treibstoffverbrauch	3 x 140 Liter pro Stunde
Spannweite	29,25 m
Länge	18,90 m
Höhe	6,10 m
Flügelfläche	110 m ²
max. Startgewicht	10.500 kg
Sitzplätze	17 Passagiere, 2 Piloten und 1 Flugbegleitung
Höchstgeschwindigkeit	260 km/h in Meereshöhe
Reisegeschwindigkeit	190 km/h
Landegeschwindigkeit	110 km/h
Dienstgipfelhöhe	5.100 m
Reichweite	1.200 km
max. Flugdauer	6 Stunden
Startrollstrecke	400 m
Landerollstrecke	350 m
Baujahr	1939



Morgenstund hat Gold im Mund

»» **Einzigartige Himmelsstimmung über Oberösterreich**

Schon oft habe ich im Morgengrauen orange leuchtende Wellen über Hinterstoder beobachtet, die immer dann auftauchen, wenn eine starke West-Strömung vorherrscht.

Mein Wunsch war es, irgendwann einmal dort oben in der Welle zu sein, wenn die Morgensonne die Wolken orangerot verfärbt.

Für den 17. November waren die Vorzeichen wieder sehr gut und ich wollte den Versuch wagen.

Am Vortag hatte ich noch die Wetterdaten abgefragt, die Westwind mit ca. 60 km/h, nach oben hin stärker werdend, voraussagten.

Anschließend informierte ich Tom Felbermayr von meinem Vorhaben. Er sagte sofort zu, da er immer schon einmal bei nicht so alltäglichen Vorhaben dabei sein wollte.

Um kurz nach 5 Uhr lokal öffneten wir schließlich am nächsten Morgen die Hallentore bei stockdunkler Nacht und zogen unseren Mose aus der Halle.

Den Vorflugcheck bzw. den anschließenden Warmlauf konnten wir nur mit unseren Taschenlampen durchführen.

Leo Felbermayr wusste auch von unse-

rem Vorhaben, kam gerade rechtzeitig vorbei und machte uns den Betriebsleiter. Gestartet sind wir dann bei Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung um 05:39 in Micheldorf.

Ohne Probleme kamen wir in relativ ruhiger Luft bis über Hinterstoder, dort erwartete uns schon ein satter Rotor-Aufwind mit etwa 5 m. Den Motor auf Leerlauf und ab ging es in die Welle.

In ca. 2.500 m Höhe kam schließlich die Sonne zum Vorschein und verfärbte die vorhandene Wolkenunterseite über dem Hochschwab und den Hallermauern in ein perfektes Morgenrot.

Meine Kamera hatte ich natürlich mit

und so konnte ich das eine oder andere Bild von der perfekten Stimmung einfangen.

Bis kurz vorm Deckel stiegen wir noch in ruhigem Aufwind und genossen beide den perfekten Fliegermorgen.

Beim Abgleiten in Richtung Micheldorf durchflogen wir noch mehrere Wellensysteme, die sich von Hinterstoder bis ins Kremstal bildeten, und landeten schließlich nach ca. 1 Stunde in Micheldorf.

Mit breitem Grinsen im Gesicht und unvergesslichen Eindrücken fuhren wir beide anschließend wieder zur Arbeit.

Edi Supersperger



m.m. EVENT-TECHNIK



Beschallungen, Beleuchtungen und Traversenaufbauten für Veranstaltungsflächen bis 20.000 Personen

Günstige Pauschalangebote mit Technikerbetreuung

SONJA MAURER

+43 676 3911369

FINKHITAM 81, 3075 BREITENAU

MMEVENTTECHNIK@GMAIL.AU WWW.MMEVENTTECHNIK.AT



www.mmeventtechnik.at

office@mmeventtechnik.at - +43676/3911369

Powered by **NOVA**

Segelflugzeug MUSGER Mg19a OE-0415

Bericht: Josef Ecker

In loser Folge möchte ich Euch
Oldtimerflugzeuge, stationiert
am Flugplatz Wels vorstellen.



Hersteller: Josef Oberlerchner
Baujahr: 1958
Werksnummer: 36
Erstflug nach Reparatur: 08. Juni 2015
Spannweite: 17,6 m
Länge: 8,0 m
Höchstzul. Abfluggewicht: 480 kg
Höchstzul. Geschwindigkeit: 180 km/h
Gleitzahl ~ 26
Geringstes Sinken 0,8 m/s



Als Neuzugang gibt es eine zweite MUSGER Mg 19 in Wels. Das Flugzeug wurde 2010 in Innsbruck ohne Piloten vom Föhnsturm schwer beschädigt. Die beiden Segelflieger sind ausgestiegen und haben das Flugzeug ungesichert zurück-

gelassen. Eine Sturmbö hat es schlussendlich auf den Rücken gedreht und schwer beschädigt.

Fritz Wech, der schon meine erste MG 19 OE-0288 vor dem Feuer gerettet hat, bat mich auch die OE-0415 von Schwaz (Fliegerclub Schwaz) zu holen.



» MUSGER Mg19a
nach der Reparatur
– Juni 2015



» MUSGER Mg19a vor der Sturmbeschädigung



Nachdem Alois Krennmeir die MG 19 bei sich unterstellen ließ, habe ich zugesagt.

Alois war mit der ARADO 96 bereits fertig (vorgestellt im letzten CUMULUS) und suchte eine weitere Tätigkeit. Er wollte die OE-0415 reparieren. Nachdem die Behörde grünes Licht gab, fing er mit den Arbeiten unverzüglich an. Wer die Arbeit von Alois Krennmeir kennt, weiß: Auch hier alles eine perfekte Reparatur der Holzstruktur. Josef Baumgartner hat die Bespannung, Lackierung, Verglasung der Cockpithaube, die Endabnahme und den Zusammenbau durchgeführt. Reinhard Holzleitner und Clemens Haslinger haben tatkräftig mitgearbeitet. Schlussendlich hat Rudolf Aigner die neuen Seile perfekt gespleißt.

Rechtzeitig zum „Oldtimer Fliegen“ in Micheldorf wurde die »0415« fertig und konnte den staunenden Fliegern und den anderen Teilnehmern vorgestellt werden. Von diesem Treffen in LOLM stammen auch die Bilder.

Alois bekam beim Oldtimertreffen in Micheldorf zwei weitere MG 19b (leicht beschädigt) zur Reparatur.





»» Alois Krennmeir, die Koryphäe im Holzflugzeugbau, mit Ecker Josef in der MUSGER Mg19a.



TODAY TOMORROW TOYOTA

Wildberger

Der neue Auris Touring Sports



TOYOTA Wildberger

4081 Hartkirchen Tel.: 07273-6331, 6332
4707 Schlüsslberg Tel.: 07248-62038

E-Mail: office@wildberger.co.at
www.toyota.at/wildberger

Service ★ Reparatur ★ Spenglerei ★ Lackiererei ★ Abschleppdienst

Dein verlässlicher Partner für Dein Auto



belt up

ready for
takeoff

**MACH MIT
2016**

CaEx: 3-5 Juni
GuSp: 16-18 Sept

Info, Anmeldung:
beltup@ooe.pfadfinder.at



Über den Wolken ...

... ist die Freiheit grenzenlos. Vorausgesetzt, der Flugzeugmotor spielt mit: Dass hochwertiges Motoröl dazu einen entscheidenden Beitrag leistet, vermittelte Shell bei einem außergewöhnlichen Event am Flugplatz Wels.

Nicht nur in Automotoren muss Motoröl höchsten Belastungen standhalten. In Flugzeugen sind die Anforderungen noch höher – schließlich gibt es keine Möglichkeit, im Fall von Motorproblemen einfach rechts ranzufahren. „Wir haben mit den Schmierstoffen von Shell nur die besten Erfahrungen gemacht“, unterstrich Siegfried Heer, Motorenentwickler bei Rotax sowie Sektionsleiter beim traditionsreichen Fliegerklub „Weiße Möwe Wels“, Mitte September im Rahmen einer Kundenveranstaltung von Haberkorn. Der österreichische Vertriebspartner hatte rund 50 Personen nach Wels eingeladen, um die vielfältige Schmierstoffkompetenz von Shell in der Praxis zu demonstrieren.

Spaß und Action

Im Mittelpunkt stand dabei naturgemäß die Fliegerei. Bei Rundflügen in Kleinflugzeugen, die von Rotax-Motoren mit AeroShell-Motorölen angetrieben wurden, konnten die Eventteilnehmer selbst den Steuerknüppel in die Hand nehmen. Doch auch am Boden gab es viel Spaß und Action – sei es auf Quads oder auf den sportlichen Hightech-Dreirädern des Typs Can-Am Spyder. Lediglich zwei Programmpunkte kamen ohne Motoröle von Shell aus – einerseits die Rundfahrt mit einem 57 Tonnen schweren Flughafenlöschfahrzeug des Weltmarktführers Rosenbauer, andererseits die Rundtour auf dem Elektrozweirad Segway.

Während ein Kunstflieger seine Figuren an den Himmel zeichnete, freuten sich Haberkorn-Marketingleiter Matthias Paseka sowie der für Werkstätten und Transportfirmen zuständige Vertriebsleiter Gernot Wendl über die positive Resonanz auf das Event: Ein weiterer Anlass für das seit 2008 als Shell-Exklusivpartner fungierende Unternehmen, trotz des harten Wettbewerbs am Schmierstoffmarkt optimistisch in die Zukunft zu blicken. • (HAY)



9 der 24 Schmierstoffmitarbeiter von Haberkorn hoben in Wels gemeinsam mit ihren Kunden ab



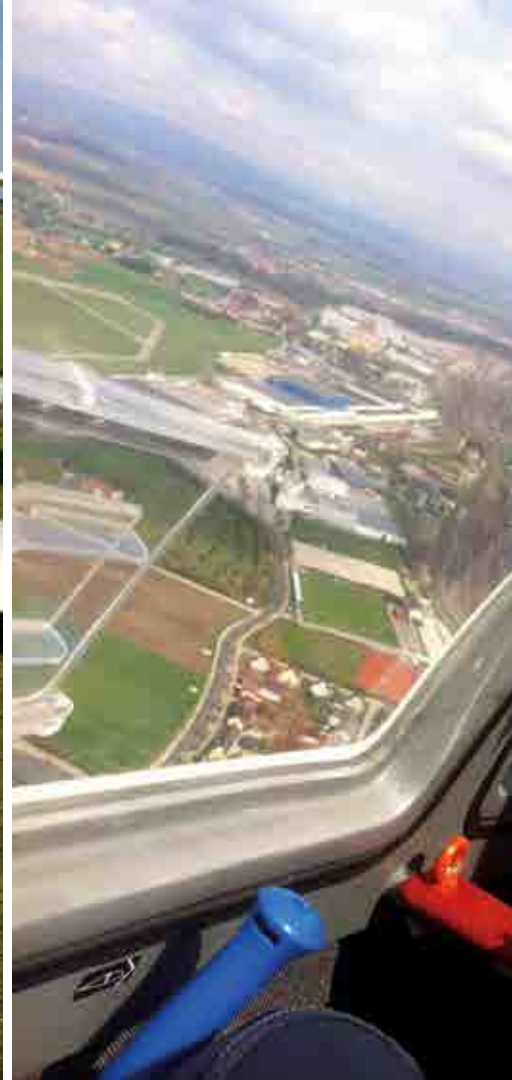
Motorenentwickler Siegfried Heer erklärte die wichtige Rolle von Schmierstoffen im Flugeinsatz



Pilot für einen Tag im Segelflug



Auch heuer wurde unser Angebot „Pilot für einen Tag“ wieder zahlreich angenommen! Immer ein tolles Erlebnis, so viele verschiedene Charaktere kennenzulernen und mit ihnen zu fliegen!



» Claudius in seinem Element - eine Freude zu sehen, wie er Flugsport vermittelt.

Das bestätigt einen immer wieder – „Fliegen“ ist für jedermann: ob klein oder groß, jung oder alt, Lehrling oder Doktor. Besonders interessant ist die Unterhaltung mit meinen Fluggästen. Einige beweisen mir beim Fliegen ihr gelerntes Können vom Simulator und beschäftigen sich schon jahrelang mit der Fliegerei. Andere genießen einfach die Aussicht über Wels und Umgebung. Die strahlenden Augen der Gäste, die zum ersten Mal ihr Zuhause von oben sehen, ist ein tolles Erlebnis! Über das Stadtgebiet zu fliegen ist normaler-

weise nicht so leicht möglich. Denn nur Segelfliegern ist es gestattet, über das Stadtgebiet zu fliegen. Motorflieger haben da schlechte Karten!

Jetzt möchte ich nochmals kurz auf einen Punkt zu sprechen kommen. Bitte, wenn euch der Flugvirus in-

fiziert, verdrängt ihn nicht!!! Fliegen ist eines der schönsten Dinge auf dieser Welt!

Wenn ihr euch schon mit der Fliegerei befasst und mit dem Gedanken spielt, die Pilotenausbildung zu beginnen, dann sind das die besten Voraussetzungen für den Start in eure Fliegerkarriere!

Und wenn ihr noch nicht ganz schlüssig seid, dann fliegt doch einfach mal mit und überzeugt euch selbst! „Pilot für einen Tag“ ist hierzu die beste Möglichkeit. Aufgrund dieses Angebots gingen schon einige Piloten hervor. Ich empfinde

große Freude, nach der professionellen Ausbildung eine neue, engagierte Pilotin oder einen Piloten bei uns im Verein begrüßen zu dürfen!

Ja – auch Pilotin ist kein abwegiges Thema mehr. Dieses Jahr fanden zwei junge Damen den Weg zu uns und sie begaben sich schon in die Lüfte!

Verwirklicht euren Traum!

Man lebt nur einmal!

Eines Tages werden wir alt sein und an Geschichten denken, die wir erzählen hätten können!

Also los, schreiben wir Geschichten, die wir später gern erzählen!

Ich wünsche allen ein schönes und unfallfreies Jahr 2016 voller Impressionen, die euch euer Leben lang begleiten!!

Claudius Auer

3 Nationen Ziellanden am 10. 10. 2015 in Wels

Wie alle Jahre veranstalteten wir auch heuer gemeinsam mit unseren Freunden aus Ried und Salzburg das 3-Nationen-Ziellanden.

Letztes Jahr ist die Veranstaltung dem Regen zum Opfer gefallen. Eingeladen waren wir 2014 in Pfarrkirchen/Bayern – dort war aber der Flugplatz auf Grund der Wetterlage nicht benutzbar.

Heuer war der Austragungsort bei uns am Flugplatz Wels.

Es gab in Summe 33 Starts am Samstag den 10.10.2015 (Windenstart und Flugzeugschlepp).

Insgesamt haben 21 Piloten teilgenommen:

Wels (10), Ried (8), Salzburg (3).

Nach einigen Jahren ist es unser heuer wieder einmal gelungen den Wanderpokal mit einen minimalen Vorsprung von 5 cm vor Salzburg nach Wels zu holen.

Hier nochmals großes Lob an unsere Mannschaft, bestehend aus Grosch Andreas, Lippert Wolfgang und Pucher Alex, vor allem an deren Nervenstärke.

Am Abend gab es noch ein gemütlichen Beisammensein mit unseren Fliegerkollegen aus Ried und Salzburg in der „Möwe“.



»» Paulusberger Conny von Ried schlug sich wacker gegenüber ihren männlichen Fliegerkollegen.

Hier alle Ergebnisse:

Einzelwertung Gesamt

1. Köglbauer Helmut	0,10 m
2. Grosch Andreas	0,15 m
3. Lippert Wolfgang	0,20 m
4. Madl Fabian	0,53 m
5. Heinrich Christaian	0,60 m
6. Paulusberger Conny	0,85 m
7. Fraisl Rudi	0,90 m
8. Pucher Alexander	0,95 m
9. Gantze Peter	1,25 m
10. Strobl	1,50 m
11. Schachinger Herbert	1,61 m
12. Matschi Herbert	1,97 m
13. Kruml Walter	2,60 m
14. Leeb Wilhelm	4,40 m
15. Heger Peter	6,50 m
16. Heissenberger Gerhard	10,00 m
17. Darilion Walter	11,70 m
18. Mayerböck Alexander (außerhalb Landefeld)	
Lechner Fritz (außerhalb Landefeld)	
Hackmack Enno (außerhalb Landefeld)	
Antal Phillip (außerhalb Landefeld)	

Einzelwertung WMW

1. Grosch Andreas	0,15 m
2. Lippert Wolfgang	0,20 m
3. Pucher Alexander	0,95 m
4. Gantze Peter	1,25 m
5. Matschi Herbert	1,97 m
6. Kruml Walter	2,60 m
7. Heissenberger Gerhard	10,00 m
8. Darilion Walter	11,70 m
9. Hackmack Enno (außerhalb Landefeld)	
Antal Phillip (außerhalb Landefeld)	

Einzelwertung Ried

1. Köglbauer Helmut	0,10 m
2. Madl Fabian	0,53 m
3. Heinrich Christaian	0,60 m
4. Paulusberger Conny	0,85 m
5. Schachinger Herbert	1,61 m
6. Heger Peter	6,50 m
7. Mayerböck Alexander (außerhalb Landefeld)	
Lechner Fritz (außerhalb Landefeld)	

Einzelwertung Salzburg

1. Fraisl Rudi	0,90 m
2. Strobl	1,50 m
3. Leeb Wilhelm	4,40 m

Mannschaftswertungen

Wels

1. Pucher Alexander	0,60 m
2. Grosch Andreas	0,95 m
3. Lippert Wolfgang	1,25 m
GESAMT	2,80 m

Salzburg

1. Fraisl Rudi	1,60 + 0,80 m + 0,45 m
GESAMT	2,85 m

Ried

1. Heinrich Christian	0,60 m
2. Köglbauer Helmut	0,70 m
3. Madl Fabian	4,92 m
GESAMT	5,92 m



Ausbildung neuer Piloten im Jahr 2015. Segelfliegen ... ein Gefühl von Freiheit

Auch heuer war die Nachfrage für die Segelflugausbildung groß. Im Frühjahreskurs starteten bereits sechs Personen zum Segelflugkurs 2015! Einer davon war Phillip Antal, der ein Jahr zuvor mit mir als Passagier in unserem „Pilot für einen Tag“-Programm mitgeflogen ist und mir schon damals sein fliegerisches Können bewiesen hat!

Neben Phillip hieß es noch für Sebastian Ebner, Erwin Aigner, Wolfgang Hochleithner, Peter Gantze und Sarah Brandstetter die Schulbank zu drücken, um sich das Wissen für die theoretische Prüfung anzueignen. An jedem halbwegs schönen Wochenende wurde geflogen. Besonders möchte ich das Arrangement aller loben, wie sie sich im praktischen Flugbetrieb eingebracht haben! Wie zu erwarten war, wurde von allen die theoretische und praktische Prüfung erfolgreich abgeschlossen. Herzliche Gratulation nun auch auf diesem Weg!

Die große Nachfrage setzte sich auch im diesjährigen Jugendkurs fort. Drei motivierte junge Burschen und ein Mädchen fanden den Weg zu unserer Flugschule und absolvierten die diesjährige Schulung in den Sommerferien mit Erfolg. Unser Ausbildungsleiter Herr Ing. Josef Ecker übernahm auch heuer wieder die anspruchsvolle Tätigkeit als Fluglehrer! Bei extremer Hitze wurde nach absolviertem Theoriekurs jeden Tag geflogen.

Im Zuge der Ausbildung wurde auch das sogenannte „Short-Field“-Training, also Landetraining auf einem kleinen Flugplatz, auf dem Flugplatz Eferding abgehalten. Für unsere Flugschüler/innen eine neue Erkenntnis. Dies spricht für eine gewissen Hochwertigkeit der Ausbildung! Es ist extrem essentiell, sich auch auf kleineren Plätzen zurechtzufinden und keine „Angst“ davor zu haben. Und falls später einmal der Privatpilotenschein angestrebt wird, kann das „Short-Field“-Training sehr hilfreich sein.

Allen diesjährigen Flugschüler/innen wünsche ich eine unfallfreie Zukunft, bleibt mit viel Engagement und Freude der Fliegerei treu!

Claudius Auer

Streckenflug-Saison 2015

Blick auf Kaprun und das Kitzsteinhorn

Foto: Walter Kruml

Die Streckenflug-Saison 2015

war aus Sicht der Welsler Streckenflieger heuer nicht besonders. Im Frühling ließ das Wetter zu wünschen übrig und im Sommer / Herbst haben wir es einfach verschlafen.

Einzige Ausrede, die man noch gelten lassen kann, wäre die extreme Hitze im Juli/August, welche einen mehrstündigen Flug unter der Plexiglashaube nicht gerade einfacher macht.

Den weitesten Flug hatte Tobias mit 654 km, alle anderen lagen bei ca. 500 km laut sis-at.streckenflug.at.

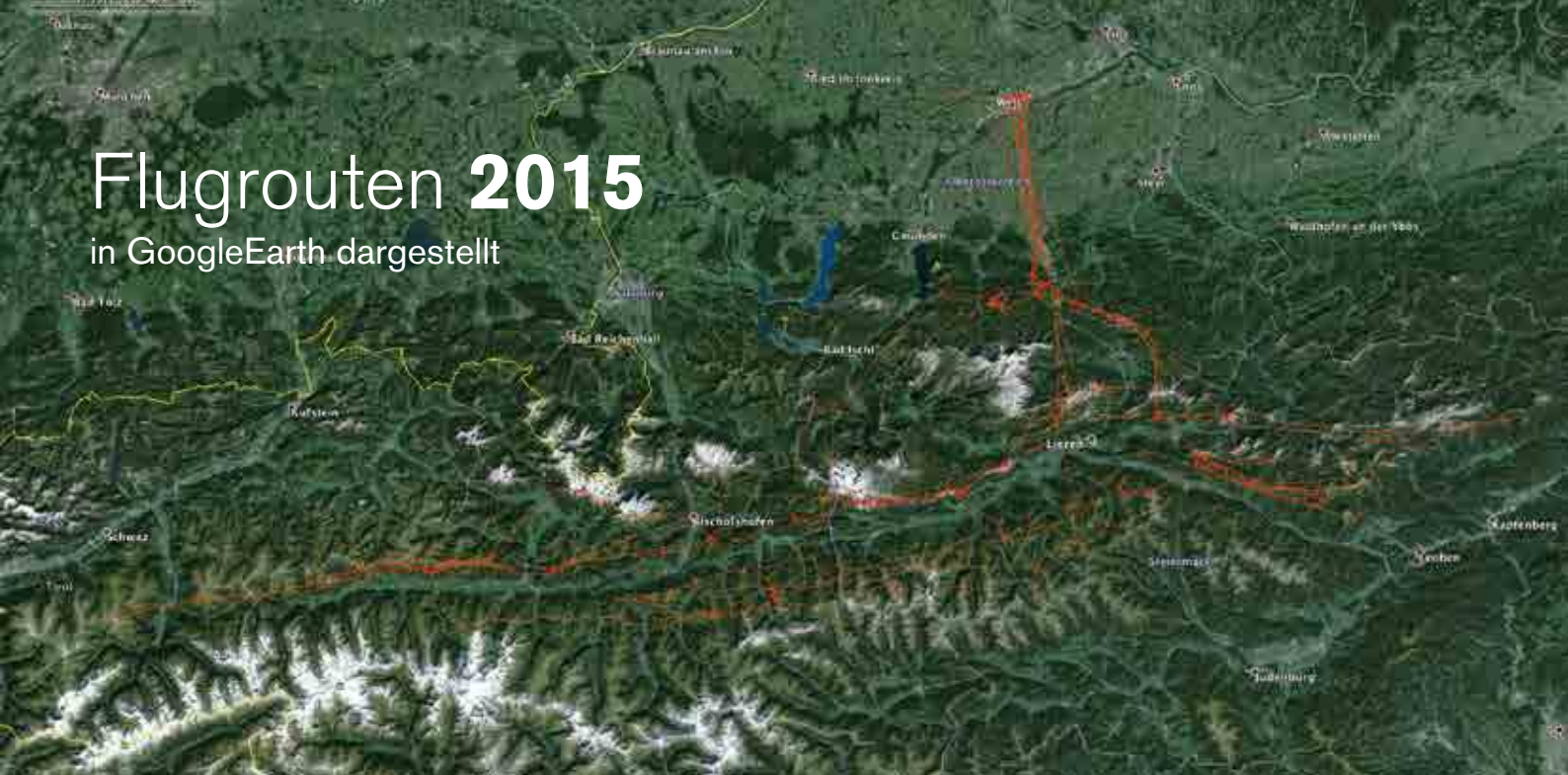
Nichtsdestotrotz waren einige schöne, wenn auch nicht gerade weite Flüge mit guten Steigwerten und einer Traumoptik dabei. Und der Frühling 2016 ist ja nicht mehr weit.

Ansprechende Steigwerte:



Flugrouten 2015

in GoogleEarth dargestellt



Alexander Beyer in der LS4



Totes Gebirge



Im Verband mit Tobias am Heimweg

In der dezentralen Staatsmeisterschaft flogen 4 Welser Piloten 6498,26 km in 16 Flügen. In der Vereinswertung erreichten die teilnehmenden Piloten der Weißen Möwe Rang 46 von 70.

Club Challenge Rangliste

Platz 1	Alexander Vilics	24 Punkte
Platz 2	Walter Kruml	15 Punkte
Platz 3	Herbert Matschi	4 Punkte

Standard-Klasse dezentrale Staatsmeisterschaft

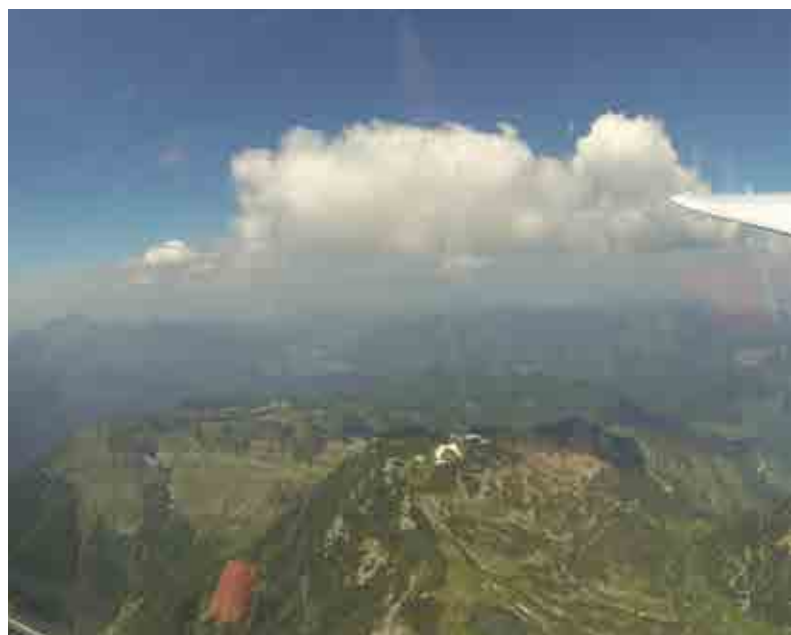
Alexander Vilics	Rang 27
Walter Kruml	Rang 32

aus 184 Teilnehmern

18-m-Klasse dezentrale Staatsmeisterschaft

Tobias Stumpfl	Rang 77 (mit 2 Flügen)
Herbert Matschi	Rang 89 (mit 2 Flügen)

aus 125 Teilnehmern



Fotos: Alexander Beyer



» Fritz Kurfner im Scheibe Falke SF 25 C und fast so schnell wie die C-152.



Welser Motorsegler

Kurzausflüge 2015

Kurfner Fritz ist stets der Organisator von kleinen Motorseglerausflügen.

Am 1. Juni 2015 war ein Ausflug in den Süden von Österreich, genauer gesagt nach Ferlach geplant, doch das Wetter spielte einfach nicht mit, sodass wir unsere Flugvorbereitung kurzfristig abändern mussten. Es ging daher Richtung Osten. Ein Flug nach Krems und Seitenstetten stand auf dem Programm. Zwei Motorsegler (Kurfner Fritz und Grünbeck Franz sowie Heißenberger Gerhard und Berger Gerald) und eine C 152 mit Maurer Michael und meiner Wenigkeit als Anhängsel starteten gegen Mittag in Wels. Nach einem ruhigen und sonnigen Flug landeten wir in Krems. Landegebühr bezahlen, kurzer Check und auf zum nächsten Ziel, Flugplatz Seitenstetten, zum Mittagessen. Hier gab es ein gutes, günstiges und ausreichendes Mittagsmenü. Frisch gestärkt

traten wir den Heimflug an. Wer nun denkt, die Motorsegler seien müde Fluggeräte, der irrt gewaltig. Denn um so viel schneller waren wir mit unserer C152 OE-CMS auch nicht.

Am 28. August stand wieder ein kurzer Trip auf dem Programm. Wieder war uns der südliche Wettergott nicht gut gestimmt, sodass wir uns entschlossen, Mauterndorf einen Besuch abzustatten.

» Maurer Michi und Wolfgang Burgstaller pilotierten die C-152.





» Flugplatz Mauterndorf
 LOSM, N47 08.0 E013 41.8
 Frequenz 122,85
 MET per Telefax, AIS Salzburg (LOWS)
 Graspiste 820m x 25m,
 TORA 700m, LDA 700m
 Pistenrichtung 07 / 25,
 AUW 3,2 t zugelassen für M, MS, S
 Betriebsstoffe F3, Super 98 ock ETBE
 E-Mail: aaa.losm@utanet.at
 Telefon Flugplatz: +43 (0) 6472 / 73 29,
 Mobil: +43 (0) 664 / 920 58 84

Kurfner Fritz und meine Wenigkeit im Schleppfalken sowie Hainzl Manfred und Grünbeck Franz im Rotax-Rentnerjet brachen zu diesem kurzen Ausflug auf. Herrliches Wetter, eine Sicht bis Ende nie ... und Thermik waren die Wegbegleiter bis ins Ennstal. Dieses war völlig frei. Aber weiter im Süden konnte man sehen, wie der Nebel in den Tälern lag. An eine Auflösung der Nebelfelder war laut Wetterbericht an diesem Tag nicht zu denken.

Es wurde den Fliegerfreunden in Niederöblarn ein kurzer Besuch abgestattet und eine Kaffeepause eingelegt. Dann ging es weiter in Richtung Westen und schließlich ab nach Süden, nach Mauterndorf.

Auf der Frequenz von Mauterndorf konnten wir vorerst nicht definierbare Funksprüche wahrnehmen. Aber nach der Landung wussten wir, worum es ging. Zwei motorisierte Paragleiter übten mit Waldrappen den Flug in den Süden. Sie kurvten mit

einem Schwarm Waldrappen nächst dem Flugplatz ihre Runden. Nach der Landung gingen wir zu Fuß in die Stadt zu einem guten Mittagessen. Nach fast dreistündigem Aufenthalt traten wir unsere Heimreise an.

Solche kurzen Ausflüge sind eine wunderbare Sache, sie stärken die Kameradschaft und die Sicherheit des Fliegens im Gebirge.

Wolfgang Burgstaller





» Die WMW-Gemeinschaft immer im Einsatz, um jungen Menschen die Fliegerei zu vermitteln.

Pfadfinder am Flugplatz Welser Heide



» Campleben für drei Tage am Flugplatz Welser Heide. Alex kocht seit dem ersten Airscout-Camp an. Es schmeckt vorzüglich.

Es fanden 2015 zwei Pfadfinderlager am Flugplatz Wels statt. Das zweite war ein internationales, sechs der teilnehmenden Teenies kamen aus Győr. In Deutsch und Englisch konnten sie sich mit uns verständigen, es war auch das erste Mal, dass Christian Sixt und ich den Flugkundeunterricht in Englisch abhielten. Ihr Betreuer war sehr glücklich, nicht nur weil sie nach Wels zum Pfadfinderlager reisten, nein, die Teenies nahmen viel fürs Leben mit, das Wichtigste ist, eine Fremdsprache zu lernen.

Es hat sich schon eingespielt, Freitagnachmittag kommen die Kinder zum Zeltaufbau, Abendessen und Modellfliegerbau runden den Tag ab. Am Samstag gibt's dann spielerischen PPL Unterricht. In wenigen Stunden wissen die Teenies worum es beim Fliegen geht, und sind nach der Steckenplanung ganz heiß aufs Fliegen. Nach dem Mittagessen geht's auch schon los. Jeder wählt sich seinen Piloten aus, hilft beim Betanken mit und folgt den Flugzeugchecks ganz genau, so wie ein „Großer“. Stolz sitzen sie hernach am Co-Pilotensitz und rollen auf die Bahn hinaus. Nach dem Flug sieht man unglaublich glückliche Gesichter und ein wenig Traurigkeit, weil es schon vorbei ist. Sonntag ist immer der Abreisetag.

Danke allen Piloten und Helfern, die beide Pfadfinderlager unterstützten.

- Siegi Heer -



» Ferdinand Lediger, mit Jung-Scouts bei der Routenplanung



» Die neuen Airscouts – gehen nach Hause mit unvergesslichen Erlebnissen. Kommt wieder!

Impressionen über Wels und Linz

Fotografiert von Mathias Müller





» Matthias hat die Bilder auf den kommenden Seiten fotografiert. Er dokumentiert bildlich jedes Airscout-Camp seit der ersten Stunde. Alex Mitter war sein Pilot.





» Der Kleine und der Große – hier im Einklang mit der Natur! Am Rande eines der größten Industriegebiete Österreichs. Hier wird der Sport von Industrie und Politik geschätzt und respektiert!



» Die Eisenbahnbrücke in Linz steht noch. Bald ein historisches Bild.



» Einen klaren Blick ins Herz der Stahlindustrie. Die VOEST der Motor für Linz.



Bericht aus der **Sektion UL**

Projekt Kinderuni:

In den Sommerferien beteiligen wir uns an der Kinderuni Wels und Steyr mit dem Thema „Faszination Fliegen“. Jedes Mal stelle ich mich im Hörsaal auf's neue auf die Kinder ein, stelle Fragen, warum sie hier beim Fliegerkurs sind und was sie interessiert, so kann ich die Kinder an ihrem Wissensstand abholen wo sie grade stehen, um sie selbst die Grundlagen des Fliegens mit Hilfe erarbeiten zu lassen. Interessant ist, dass alle im Kollektiv wissen, was alles zum Fliegen benötigt wird. Nach dem Motto „alles,

was Flügel hat, fliegt“ bauten die Kids die unglaublichsten Modelle mit den ganz einfachsten Mitteln wie Balsaholzstange, Depronplatte und doppelseitigem Klebeband in Windeseile zusammen. Nach der Schwerpunkteinstellung flog jeder gebaute Modellflieger.

Ein Weitflugwettbewerb rundete den Tag ab.

Es macht Spaß und Freude, unsere Jüngsten bei den „Ahha's“ erleben zu dürfen. Die Einladung für 2016 traf bereits ein.

Flugzeugpark, Flugstunden und Finanzen

Die Flugsaison 2015 ging unfallfrei zu Ende, Gratulation an euch alle!

Die D-MWWM bekommt nun im Winter einen neuen Motor, ja, alles wird mal alt, in dem Zusammenhang werden wir die Innentapezierung erneuern – wer hilft mit?

Die OE-ATA ist die beste Maschine, wenn es um Reichweite und Zuladung geht, sie läuft und läuft.

Die D-MOMT wird weiterhin für Flugerprobung ganzjährig gechartert.

Die D-MFIA wird für alle Piloten zugelassen, sobald es so weit ist, informiere ich. Good news, die Flieger sind meist frei, einfach kommen, reservieren und fliegen, wenn's schön ist.

Alle Flieger sind up-to-date und du kannst in ganz Europa fliegen.

Trotz mäßiger Flugstundenzahlen können und konnten wir den UL-Stundensatz sehr niedrig halten wegen hoher Wartungseigenleistungen und Veranstaltungszuwendungen.

Wie Sixt Christian bereits ausführlich beschreibt, denkt an unseren Rücklagefond gegen den Selbstbehalt im Schadensfall. Nützt dieses Angebot, es zahlt sich aus! Der Fliegerputztag wird stattfinden, Einladung folgt.



»» Siegi organisiert und macht – vermittelt und versprüht überall die Faszination des Flugsports.

Haberkorn / Shell Event:

Euch ist sicher aufgefallen, dass plötzlich überall Shellaufkleber nicht ohne Grund zu sehen waren. Auf der unermüdlichen Suche, den Flugplatz mit Aktivitäten zu bereichern, konnte ich ein ganz besonderes Kunden-Incentiv-Event heranziehen. Am Veranstaltungstag passte, nach bester Vorbereitung und dem Zusammenspiel aller Helfer, auch einfach alles. Das Ziel, einen wetterunabhängigen Erlebnistag für 60 Personen zu gestalten, wurde weit



»» Wenn man nächstes Jahr wieder viele Menschen am Flugplatz sieht, die alle auf einen Mitflug warten, hat Siegi seine Finger im Spiel. Er bringt diese Events auf den Flugplatz. Diesmal konnten die Teilnehmer einen Kunstflug von Peter genießen.

übertroffen. Die Erlebnisstationen waren CAN-AM-Spyderfahren, Flugplatztour mit Rosenbauer Panther Präsentation, Segwayfahren auf der Wiese mit Crossbereifung, CAN-AM-Quadfahren und ein Shell-Produkt-Training. Familie Taibl sorgte für unser leibliches Wohl.

Wolf Ruzicka machte jede Menge Pressefotos. Alle unsere 2-Sitzer-Maschinen flogen den ganzen Tag, danke an alle Piloten für die 60 Rundflüge. Der Linzer Controller fragte nach, was denn da so in Wels los

sei und warum zum 100. Mal die gleiche Flugspur gezogen wird. ;-) Rohn Peter zauberte für unsere Gäste atemberaubenden Kunstflug in den Himmel.

Am Ende viele lachende Gesichter, Gesichter, an denen man sieht, dass sie noch nie so einen Tag an einem Flugplatz erlebt haben, Gesichter, die noch lange von dem nicht zu Überbietendem erzählen und den Flugplatz Wels in die Welt hinaustragen.

Alles in allem ein erfolgreiches Event das

2016 seine Fortsetzung erfährt.

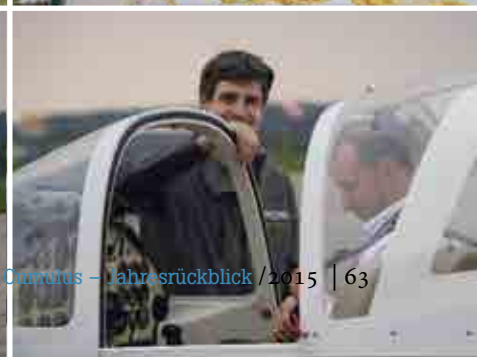
Und das besonders Schöne daran war, dass alle Sektionen in die Rundfliegerei eingebunden waren, die Piloten freuten sich, es war ein gutes Kommen und Gehen.

Die UL-Sektionsversammlung mit Neuwahl findet Anfang 2016 statt, diesbezügliche Informationen folgen.

Frohe Weihnachten und einen guten Rutsch ins neue Jahr!

» Fritz Kurfner und Herbert Ortbauer machen die Maschinen startklar. Bitte einsteigen!

Happy landings, Euer Siegi Heer





Bau einer Vans RV12 mit Rotax 912iS



Das Abenteuer Flugzeugbau hat begonnen!

Da ich schon in frühester Jugend sehr an der Fliegerei und insbesondere an der damit verbundenen Technik interessiert war, reifte vor einigen Jahren der Entschluss, irgendwann selbst ein Flugzeug zu bauen. Mein Vater war bereits in den 60er-Jahren Modellflieger und Mitglied der WMW.

Nachdem ich in einer Zeitschrift über den Bau einer Vans RV7 gelesen hatte, wurde diese Idee weiter konkretisiert.

Vor 10 Jahren ließ ich mir dann von Vans Aircraft die „Preview“ Pläne der RV9, der damaligen Vans Neuentwicklung, zuschicken.

Nach eifrigem Studium dieser Pläne war die RV9 für einige Zeit der Top-Favorit. Einziges Problem war der Antrieb. Abgesehen davon hatte ich weder die erforderliche Zeit noch eine PPL.

Da ich einen modernen, sparsamen und umweltfreundlichen Motor wollte, schied

der vorgesehene Lycoming mehr oder weniger aus. Gut, mit elektronischer Zündung, Einspritzung etc. ließe sich einiges machen, aber es bliebe ein Motordesign aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts.

Es gab zwar einige Entwicklungen, sogar von Dieselmotoren, aber noch nichts Konkretes oder wirklich Brauchbares. Testpilot für einen Motorenentwickler wollte ich auf keinen Fall sein.

Als dann 2007 erste Berichte über die Entwicklung der RV12 erschienen, bekam das Ganze neue Impulse. Eine Vans mit Rotax Motor – das war es!

Die Vans RV 12: <http://www.vansaircraft.com/public/rv12.htm>

Durch den hohen Vorfertigungsgrad und die Verwendung von Pop-Nieten ist der Bau einfach, schnell und weitgehend ohne fremde Hilfe machbar.

Die Performance ist natürlich nicht mit einer RV9 o. Ä. vergleichbar, aber Geschwindigkeit ist nicht alles. Mit einer Katana kann die RV12 locker mithalten,

die Zuladung ist sogar wesentlich höher. Als dann der neue Rotax 912 iS verfügbar wurde, war klar, dass meine RV12 diesen Motor bekommen würde.

Das war endlich der moderne, sparsame und umweltfreundliche Motor, auf den ich so lange gehofft hatte, und obendrein noch die Weiterentwicklung eines erprobten Produkts eines anerkannten Herstellers und keine Neuentwicklung mit all ihren Risiken.

Nachdem ich Ende 2014 meine berufliche Tätigkeit mit vielen Auslandsaufenthalten beenden konnte, und seit Weihnachten den PPL in der Tasche hatte, war es Zeit, die Planungsphase zu beenden.

Anfang März 2015 wurde durch das Abschieken der Bestellung an VAN'S Aircraft für eine RV-12 die endgültige Entscheidung zum Bau des eigenen Flugzeugs getroffen.

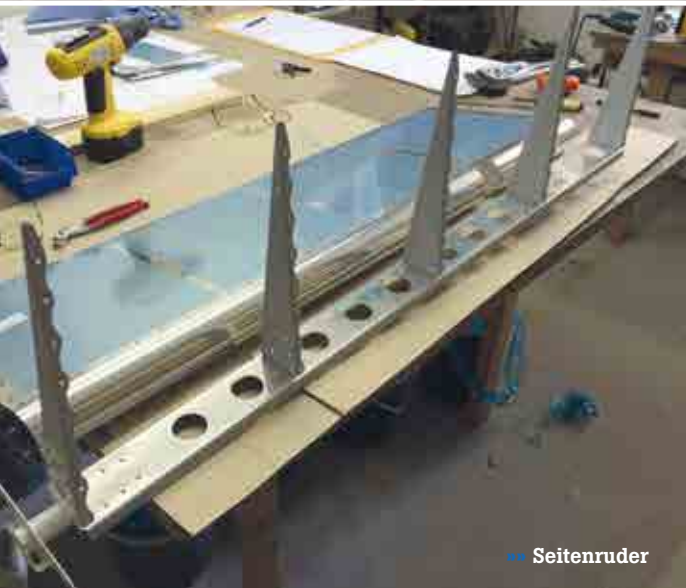
Die Motivation hinter dieser Entscheidung war weniger der Wunsch, ein eige-



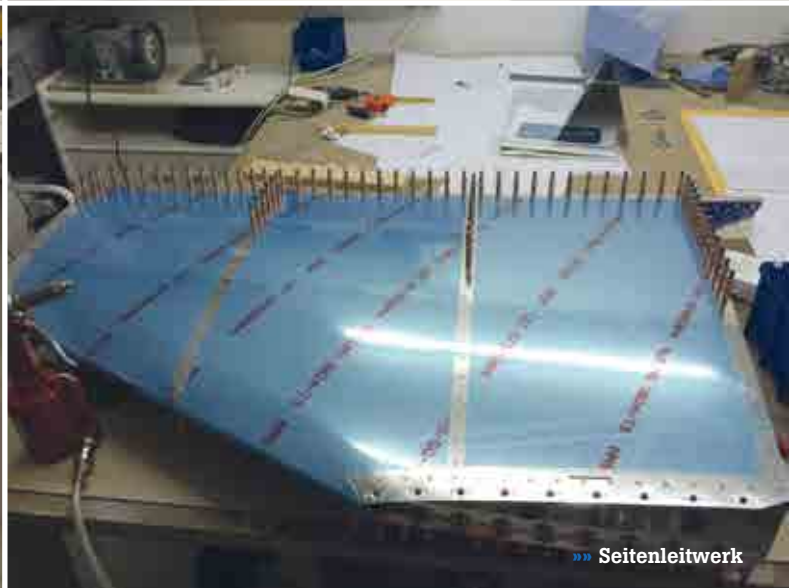
» Rumpfheck



» Seitenruder



» Seitenruder



» Seitenleitwerk

nes Flugzeug zu besitzen, sondern vielmehr die Herausforderung anzunehmen, aus ein „paar“ Alublechen eigenhändig ein ganzes Flugzeug aufzubauen.

Endlich, am 1. Juni 2015, wurde die erste Kiste mit Leitwerk und Rumpfheck geliefert.

Nach gründlicher Überprüfung auf Schäden und Vollständigkeit konnten die ersten Bleche zusammengenietet werden.

Rechtzeitig mit Beendigung der 1. Bauphase (Empenage and tailcone) wurde am 31.7.2015 der Rest des Bausatzes geliefert.

Doch die Enttäuschung war groß, leider waren 2 der 4 Kisten stark beschädigt.

Die Flügelholme waren verbogen und damit unbrauchbar. Die Rumpf „Center Section“ (Holmbrücke) sowie zwei kleinere Bleche mussten ebenfalls ersetzt werden. Da ein Seetransport mind. 8 Wo-

chen dauert, musste mit etwa 3 Monaten Verzug gerechnet werden.

Aber alles halb so schlimm, es war Urlaubszeit und die Instrumentierung sowie der Motoreinbau mussten auch noch geplant werden.

Zwischendurch wurden noch die Flügelklappen (Flaperons) und Hilfsholme fertig genietet. Dadurch sollten die Flügel nach Eintreffen der Ersatzholme zügig fertiggestellt werden können.

Am 5. November traf die neue Center Section per Luftfracht ein.

Die Holme wurden lt. Vans Aircraft kurz nach der Center Section versendet, aber vermutlich wieder per Seefracht und sind somit erst 2016 zu erwarten.

Unmittelbar nach dem Eintreffen der Center Section wurde der vordere Rumpfabschnitt in Angriff genommen. Das Teil ist schon recht komplex.

Es gibt jede Menge Rippen und Bleche zu

entgraten, „dimbeln“, verbohren, nieten usw.

Der Rumpf ist nun so weit fortgeschritten, dass die Ausführung des Kraftstoffsystems festgelegt werden muss.

Für die Kraftstoffeinspritzung muss das gesamte System, von der Tankentnahme bis zur Rücklaufleitung, völlig anders aufgebaut werden.

Noch können Halterungen für Kraftstoffpumpen, Gascolator, Brandhahn etc. leicht eingemietet werden.

Dazu hatte ich vor Kurzem ein ausgiebiges Gespräch mit Sigi.

Nun bin ich dabei, vor Ort zu überlegen, wie ich seine Vorschläge und Empfehlungen bei den beengten Platzverhältnissen umsetzen kann. Sigis Erfahrung und Unterstützung sind für mich dabei von unschätzbarem Wert. Danke Sigi!

Fortsetzung folgt.

Ing. W. Madlspurger

Jahresrückblick der Sektion Modellflug – Saison 2015

Auch im Winter 2014/2015 konnten wir nicht ohne unsere geliebten Modelle und Fernsteuerungen sein – das Fliegen in der Turnhalle in der Vogelweide machte wie immer viel Spaß und sorgte auch für so manche Herausforderung.

Das Jahr 2015 war für die Sektion Modellflug leider wieder ein sehr turbulentes Jahr ...

Wir hatten gehofft, alle Schwierigkeiten mit Anrainern und der Austro Control endlich überwunden zu haben, und begannen über den Winter über eine komplette Umgestaltung unseres Geländes nachzudenken.

Dazu gehörte auch eine Vergrößerung des Platzes auf knapp 10.000 m² und die geplante Verlegung der Hütte und des Parkplatzes nach Süden um eine möglichst große Start- und Landebahn sowie ausreichend Sicherheitsraum, um Vorbereitungsraum zu schaffen.

Das Anlegen der Wiese war fertig, die Vorbereitungen zur Verlegung der Hütte waren abgeschlossen, als uns der große Keulenschlag traf – an einem schönen Samstag wurden wir vom Betriebsleiter informiert, dass sich ein Pilot eines Jets in 800 m Höhe über Grund von einer Drohne gefährdet fühlte und diesen Vorfall bei der ACG gemeldet hat.

Sämtliche Beteuerungen, dass wir keine 800 m über Grund fliegen und auch keine Drohnen besitzen, haben nichts geholfen und es wurde ein Verfahren eingeleitet.

Im Rahmen dieses Vorfalls und des Verfahrens lernten wir die Denkweise und Argumentation der ACG kennen und waren teilweise sprachlos darüber.

Es macht relativ wenig Spaß, sich mehrmals mit der Kriminalpolizei auseinandersetzen zu müssen, vor allem, wo wir

ja eigentlich Modellfliegen als Hobby und zur Entspannung betreiben. Wir hatten und haben das Gefühl, dass wir absolut nicht gewünscht sind und verschwinden müssen – die dauernden Überflüge über unser Gelände haben heuer ganz extrem zugenommen ...

Das waren wir in der Vergangenheit nicht gewohnt – da flogen die Jets immer in großem Abstand an uns vorbei.

Wenn man sich die Aussendungen und Publikationen des Aeroclubs ansieht, scheint der Trend dorthin zu gehen, den Flugsport immer

mehr zu reglementieren

und für die Allgemeinheit schwieriger zu machen –

vor allem beim Modellflug.

Zum derzeitigen Zeitpunkt haben wir noch keine Entscheidung des

Verfahrens in Händen, aber wir haben beschlossen, nicht

darauf zu warten, ob wir nun nach über 40 Jahren mit einem Schlag nicht mehr fliegen dürfen, und haben uns auf die Suche nach einem neuen Modellfluggelände weitab von Kontrollzonen, Sicherheitszonen etc. gemacht.

Dabei stellte sich heraus, dass es ist gar nicht so einfach ist, ein passendes Gelände zu finden, das den meisten Ansprüchen genügt:

Nähe zu Wels, langfristig pachtbar oder kaufbar, ausreichende Größe (mindestens 10.000 m²), wenig Anrainer, keine Stromleitungen oder andere Hindernisse in der Nähe und vor allem auch leistbar, Möglichkeit und Bereitschaft des Besitzers zur passenden Umwidmung ...

Nach vielen Versuchen haben wir nun ein Grundstück gefunden, das fast alles erfüllt, – wir sind gespannt auf die Verhandlungen

mit dem Eigentümer und hoffen sehr, dass wir ab 2016 die Möglichkeit haben, ein neues Gelände aufzubauen ...

Wir wurden auch heuer im Laufe der Saison wieder von verschiedenen Seiten darauf angesprochen, dass unsere Schlepp-Routen über Siedlungen führen und sich die Bewohner belästigt fühlen – ein leidiges Thema.

Um diese Lärmimmissionen zu verringern, können wir seit Anfang der Saison auch auf 3 elektrisch betriebene Schleppmaschinen zurückgreifen, die von

Kollegen privat gebaut wurden und die sie zum Schleppen zur Verfügung stellen.

Dabei zeigen sich bei allem Fortschritt in der Elektrotechnik noch immer

Grenzen bei der Leistung und bei der Kapazität der Antriebsakkus. Natürlich

wäre hier mit höheren Investitionen mehr Leistung möglich,

aber die Kosten sollten ja noch auf erträglichem Niveau bleiben.

Unter anderem steht uns eine Maule von Gernot Bruckmann Models zur Verfügung – sie hat knapp 3 m Spannweite und eine Leistung von 3,5 kW.

Ein absolutes Highlight der Saison 2015 war wieder unser Stand auf der Welser Modellbaumesse – die Weiße Möwe präsentierte sich dort mit einem wunderbaren Stand und mit der Ausstellung der LS4 als Blickfang. (Siehe Seite 68 und 69.)

Der Andrang an unserem WMW-Stand war wieder gewaltig und wir wurden mit Anfragen aller Altersstufen bombardiert.

Unser Stand und unsere ausgestellten Modelle zählten zu den schönsten der Messe, wie uns auch von den Besuchern und anderen Ausstellern sowie der Fach-



presse bestätigt wurde. Die Modellbaumesse Wels ist nun die führende Messe in diesem Bereich – wir werden natürlich auch 2016 wieder einen großen Stand mit tollen Modellen aufbauen, um uns zu präsentieren.

Nach einigen Jahren meist wetterbedingter Pause konnte endlich wieder unser beliebter Ziellandewettbewerb stattfinden – wie immer wurde um jeden Zentimeter und jede Sekunde gekämpft. Heuer gab es zusätzliche Herausforderungen wie asymmetrisch platzierte Landefelder und als Bonusaufgabe ein Papierflieger-Weitwerfen. Die teilweise ausgeklügelten Papierflieger wären es wert gewesen, in die Annalen der Luftfahrtgeschichte einzugehen ...

Unsere Ausflüge zum Hangfliegen nach Südtirol bzw. auf die Koralpe waren auch heuer wieder ausgebucht und bei unserem Sommernachtsfest am Modellflugplatz hatten wir bis spät in die Nacht viel Spaß: Wir haben wieder ausprobiert, wie tief eine Funcub über das Sonnwendfeuer fliegen kann, ohne ernsthaft beschädigt zu werden – sie trug diesmal deutliche Versengungsspuren davon. Für besonders gute Speis und Trank sorgten heuer das Team vom Restaurant Möwe – herzlichen Dank dafür.

Mitte August brachen wir mit unseren Familien nach Kärnten auf, um am legendären Hangflugwochenende auf der Koralpe teilzunehmen. Das Wetter auf der Koralpe war dieses Jahr so, wie wir es uns erhofft und auch verdient haben – einfach ausgezeichnet zum Fliegen. Am Abend gab es wie immer gemütliches Beisammensein, aber auch traumhafte Flüge in den Sonnenuntergang.

Im Herbst konnten meine Kollegen Herbert und Richard endlich ihre von Grund auf komplett selbst gebauten Kunstflug-Föxe nach mehrjähriger Bauzeit in die Luft bringen – es war ein beeindruckender Augenblick zu sehen, wie aus den vielen Plänen, den zahllosen Quadratmetern Kohle- und Glasgewebe und den Tonnen an verschiedenen Harzen zwei einzigartige Modelle in die Lüfte stiegen – entweder hinter unserem Arbeitspferd, unserer lieben Schlepplmaschine Wilga, oder durch einen einklappbaren Impellerantrieb.

Es ist sehr selten so still auf unserem Flugplatz wie während dieser beiden Erstflüge – Gratulation und Hochachtung an die beiden Erbauer und Piloten!

Zum Abschluss möchte ich ein paar Gedanken zu den sich breit machenden Existenzängsten um unser wunderschönes Gelände und unsere Sektion festhalten:

Wir werden alles in unserer Macht Stehende tun, um den Fortbestand unserer Sektion und die Möglichkeit der Ausübung unseres Sports auf einem schönen, hochwertig ausgebauten Gelände zu gewährleisten.

Wir werden auch diese Herausforderung meistern – ich würde mir nur wünschen, dass hier alle Mitglieder gemeinsam anpacken, um die kommenden Belastungen – seien sie arbeitsmäßig oder finanziell – zu stemmen.

Ich möchte mich auch bei allen ganz herzlich bedanken, die dazu beigetragen haben, unsere Sektion in diesem tollen Zustand zu erhalten – ohne die vielen tollen Freundschaften und die Kameradschaft wäre dies so sicher nicht möglich.

Ich freue mich auf eine schöne und hoffentlich unfallfreie Flugsaison 2016 und wünsche Ihnen alles Gute für 2016.





» Der Stand der Weißen Möwe - Sektion Modellbau war wie jedes Jahr bestens besucht. Wir konnten viele interessante Gespräche führen.



» Patleych Rene war permanent am erklären, drei Tage ging es durch.



» Sektionsleiter Modellflug Gerhard Krenn beim Vollkörpereinsatz.



» Viele meinten, sie hätten noch nie so einen großen Modellflieger gesehen. Ist auch keiner!



» Der Simulator war ein Magnet. Groß und Klein versuchten sich an der Konsole.



» Unsere Gewinnspiel-Box ging fast über.



» Liebevollst konstruierte Kleinmodelle wurden auf unserem Stand dem Publikum präsentiert.



» Heuer war die LS4 von der Sektion Segelflug der Blickfang auf unserem Messestand.



» Unser Präsident Josef Ecker ist immer zur Stelle, wenn sich der Club nach außen präsentiert.



» Michael Maurers Installationen machten die Möwe in der gesamten Halle sichtbar.



» Siegi Heer kümmert sich um den Modellflughnachwuchs.



» Die Dorants – hier am Bild vollzählig. Hannes leitete jahrelang die Geschicke der Sektion Modellbau.

„PIPPI-FUZZ 2015“

Auch im Jahr 2015 fanden sich wiederum viele Pensionisten-Piloten jeden zweiten Montag zum Pippi-Fuzz-Bewerb am Modellflugplatz ein. 17 Wettbewerbstage waren ausgeschrieben worden. Von diesen konnten nur 14 wetterbedingt auch genutzt werden. Viele neue Modelle sind in den Wintermonaten gebaut worden. Auch Wettbewerbspiloten, die bisher nur mit älteren Modellen am Wettbewerb teilnahmen, erschienen heuer mit moderneren und leistungsfähigeren Modellen. Einem interessanten Jahresbewerb 2015 stand also nichts mehr im Wege.

Wolfgang Müllner stand nach einigen Jahren als Zweiter heuer wieder ganz oben am Podest. Er tauschte dadurch mit Karl Haslinger, der in den letzten Jahren der Dominator war, den Platz.

Hier die zehn Besten des Jahresbewerbs!

	Gesamtzeit:	Rang:
Müllner Wolfgang	1:37:09	1
Haslinger Karl	1:30:51	2
Stockhammer Meinrad	1:26:27	3
Edlinger Erich	1:23:14	4
Freimuth Rudi	1:20:34	5
Gerdoppler Reinhard	1:20:21	6
Schuster Franz	1:16:22	7
Steinauer Willi	1:15:16	8
Zigelli Hans	1:11:42	9
Melhorn Werner	1:11:18	10

Gratulation an alle Teilnehmer und besten Dank für den Zusammenhalt und die gegenseitige Hilfsbereitschaft.

Erich Edlinger



Die Überraschung



Nachträglich zum 60. Geburtstag, und für 45 Jahre Vereinsmitgliedschaft bei der Weißen Möwe, erhielt unser Präsident Josef Ecker einen Nachbau der Boeing 737-700, die er in seiner Berufszeit bei der AUA flog.

In mehr als 100 Arbeitsstunden hat die Sektion Modellflug diese Boeing nachgebaut. Das Modell ist flugfähig, der Jungernflug steht noch aus. Alle Beteiligten freuen sich schon, wenn unser Präsident die Fernsteuerung bedient!

Boeing 737-700 (Nachbau OE-LNO)
Massstab: 1:18
Spannweite: 1950mm
Länge: 1800mm
Antrieb: 2x Impeller mit je 1200g Schub
Abfluggewicht: 3800g
Batterie: 2x 4000mAh 4S LiPo-Akku
Einziehfahrwerk
Kompletter Beleuchtungssatz: Landescheinwerfer, Positionslichter, Strobes

»» Unser Stand auf der Gesundheitsmesse Wels 2015.



Arbeitsbericht von der Betriebsleitung

Eine Menge Arbeiten haben 2014/2015 auf uns gewartet bzw. wurden von Mitgliedern angeregt. So mussten diverse Ausbesserungs- und Sicherungsarbeiten am Mauerwerk im Hangar durchgeführt werden (Ostbereich). Besonders erwähnenswert sind die Markierungsarbeiten im Jahr 2014, die durch den Einsatz vieler freiwilliger Mitglieder durchgeführt werden konnten.

Jedes Jahr gibt's hier auch ein „Musical“ mit dem Text „Es grünt so grün ...“. Dieser Text und diese Melodie führen jedes Mal zu einem wahren (Mäh)wettbewerb, wer schneller und besser mäht! Leider haben sich nicht sehr viele „Starter“ dazu eingefunden – nur Mut in der Zukunft, wir brauchen Konkurrenz!

Im Hangareingangsbereich konnten wir (wieder mit Hilfe einiger freiwilliger und eifriger Helfer) eine für einen öffentli-



chen Zivilflugplatz (der noch dazu der größte in Europa ist) optisch ansprechende Wandverkleidung und, wie es sich für die Betreiber eines Flugplatzes in einem Naturschutzgebiet gebührt, eine umweltbewusste energiesparende LED-Beleuchtung montieren! Diese „Beauty-Öko-Action“ wird 2016 mit dem äußeren

Eingangsbereich fortgesetzt (Helfer willkommen! Arbeit wird noch ausgeschrieben).

Manchem war der Gang im ersten Stock ein „dunkles Geheimnis“ – daher haben wir zur „Erhellung“ aller „Geister“ nunmehr Bewegungsmelder montiert, die jetzt jedem sofort „heimleuchten“.

Marcus in seinem neuen Büro. Hier sei erwähnt: Heuer ist Marcus bereits 25 Jahre bei der Weißen Möwe beschäftigt. Der gesamte Club bedankt sich für deine perfekte Arbeit, die du täglich für die Weiße Möwe leistest.



Wer sich die Hände beim Arbeiten schmutzig macht, soll sich auch ordentlich waschen können – jetzt geht das auch im Ostrakt und sogar mit warmem Wasser! Ein Niro-Becken (da kann man auch schmutzige Sachen reinigen, ohne schief angesehen zu werden) und ein Warmwasserboiler wurden eingebaut.

Der Andrang unserer Piloten war heuer so groß, dass sogar Wartezeiten für das Briefing in Kauf genommen werden mussten! Unsere Überlegung, wie können wir die „Wartezeiten“ verkürzen, führte dazu, dass im ersten Stock ein weiterer Briefingroom entstehen sollte. Und er wurde errichtet! Unter Einsatz diverser „blauer“ Fingernägel („if I had a hammer!“), enormem künstlerischem Einsatz (Jungflieger haben sich als „Picassos“ malerisch betätigt) und letztendlich präziser Holzarbeit (mit viel „Geschnorre“ für günstige Materialien) konnte Ende September der neue Briefingroom seiner

Bestimmung (leider formlos) übergeben werden.

Diverse Erhaltungsarbeiten (Elektrik), Fahrzeugreparaturen (Elektrowagen, Quad, Commander ...), Installationsarbeiten und vieles mehr sind angefallen und von Mitgliedern und freiwilligen Helfern durchgeführt worden. Wir möchten hier keine Namen nennen, denn wir sind uns bewusst, dass viele Mitglieder helfen wollen, jedoch aus zeitlichen und vielen anderen Gründen nicht immer können. Gehen wir in das neue Jahr jedoch mit dem Vorsatz, dass die Vereinsarbeit nicht nur notwendig, sondern auch humorvoll und kommunikationsfördernd sein kann. Besonders gefreut hat uns der Satz eines Mitgliedes, der gesagt hat: „Ich hab zwar zwei linke Hände, aber ich hab andere Möglichkeiten, euch zu unterstützen, und die möchte ich einbringen“ – und er hat 's auch getan, wobei wir sein Angebot noch nicht annehmen

konnten (auch wir haben manchmal ein „Zeitproblem“). Dass so nebenbei eine Menge Zeit für diverse Besprechungen und Termine mit Behörden, Lieferanten und anderen aufgeht, soll doch auch einmal gesagt werden. Diese Zeitaufwände nimmt man leider oft nicht wahr.

Wir möchten uns abschließend bei allen Mitgliedern für ihr (manchmal zweifelndes) Verständnis für unsere Arbeit und Vorkehrungen bedanken. Wir sehen uns als Dienstleister, denn wir sind alle gemeinsam der Halter des größten europäischen Zivilflugplatzes, der leider nicht nur Rechte ermöglicht, sondern uns auch Pflichten auferlegt. Aber wir können stolz darauf sein, als Verein (und der sind wir ALLE) eine solche Aufgabe zu bewältigen.

Mit Glück ab, gut Land
Euer
Flugplatzbetriebsausschuss

**Ab sofort in der
Betriebsleitung und im
Restaurant
erhältlich.**



Aero-Retro
Fliegerkalender 2016
ISBN: 978-3-99025-195-9
Preis: € 25,00 (WMW-Sonderpreis)



Frau Vizepräsident Brigitte Strauß und Altpräsident Franz Hamader kennen sich seit Langem. Ihr Gatte war maßgeblich am Aufbau des Flugplatzes Anfang der 70er Jahre beteiligt, damals war Franz Hamader Präsident.



Franz Hamader ist 90

Gratulation durch den Vorstand der WMW. Franz Hamader leitete die Geschicke der Weißen Möwe von 1958 bis 1990. Unter seiner Präsidentschaft erhielt der Flugplatz sein heutiges Gesicht und wurde öffentlicher Zivilflugplatz.

Während der 32-jährigen Funktionärszeit gab es mehrere internationale Großflugtage, der Fliegerball erblühte, das Flugplatzrestaurant wurde eröffnet. Internationale Bewerbe fanden statt.

Für unsere jüngeren WMW-Mitglieder drucken wir auf den kommenden Seiten ein Interview ab, welches vor knapp sechs Jahren mit unserem Ehrenpräsidenten geführt wurde.

» Fliegerclub-Präsident Franz Hamader bei seiner Ansprache am 6. Mai 1972: Flugplatz Wels hat das Öffentlichkeitsrecht.





Ehrenpräsident Franz Hamader (rechts) im Gespräch mit der Redaktion des Cumulus (Wolf Ruzicka, links)



Franz Hamader mit 16 Jahren

Die Freiheit des Fliegers

1949 besuchte Franz Hamader einen Modellflug-Wettbewerb und die Ausstellung eines neu gegründeten Flugsportvereins. Damals wurde er Mitglied des einige Monate zuvor gegründeten Vereins WMW, er ist seit 61 Jahren dabei. Franz Hamader feiert am 12. November seinen 85. Geburtstag, er war 32 Jahre Präsident der Weißen Möwe Wels.

Cumulus: Du hast mitgeholfen, die vor der Besatzungsmacht „versteckten“ Flugzeuge verkehrstüchtig zu machen. Du bist ein Flugsport-Begeisterter der ersten Stunde, dem unser Verein unendlich viel zu verdanken hat ...

Franz: Ich war Lehrling beim Flugzeugbauer Junkers und hab meine Ausbildung erfolgreich beendet. Schon als 14-Jähriger konnte ich so Segelfliegen erlernen und den A- und B-Schein machen, das gehörte mit zur Ausbildung. Beim Bau der YU 87 arbeitete ich mit. Nebenbei machte ich die Funker-Prüfung. Die Fliegerei war mein ganzes Leben, deshalb bin ich der WMW auch sofort beigetreten. Aber erst 1955 wurde ich vom einfachen Mitglied zum Funktionär, ab 1957 wurde ich Obmann, 1958 wählte man mich zum Präsidenten.

Cumulus: Was hat sich in den Jahren deiner Präsidentschaft im Club getan?

Franz: Wir bauten den Flugplatz neu. Die befestigten Pisten und Rollwege entstanden. Der Hangar wurde renoviert, das Dach neu gedeckt und die Zubauten gemauert. Es gab aus dem Krieg noch viele Unterstände und unter die Erde gebaute Bunker. Die Betonflächen wurden herausgesprengt und eingeebnet. Ein Stacheldrahtzaun lief quer über den Flugplatz, wir haben ihn nach und nach geschliffen.



Abtransport von der Alpenjägerskaserne, 1949, es beginnt eine neue Ära in der Weißen Möwe.



Segelfliegerlager der WMW in Zell am See, Juli 1950

Der Boden war tief zerrunnt und aufgerissen, auch durch die vielen Bombeneinschläge. Durch Wechselfruchtfolge wurde die Grasnarbe nach und nach wieder intakt. Der Unterbau der Rollwege war aus Schotter vom eigenen Gelände, das sieht man heute nicht mehr.

Als alles erledigt war, veranstalteten wir Großflugtage, um zu Geld zu kommen. In den 60er Jahren gab es noch keine Flugveranstaltungen, wir waren die Ersten und haben damit Aufsehen erregt. Die Engländer waren da, die Russen waren da, die Tschechen waren da ... Das alles war nur möglich, weil jedes Mitglied seine ganze Arbeitskraft gratis zur Verfügung gestellt hat. Wir haben sparsamst gewirtschaftet und alles, was wir verdient haben, kam

Bei den Flugtagen landeten in Wels etliche größere Flugzeuge, wie eine russische Version einer DC3. Im Vordergrund die sowjetische und tschechische Kunstflugmannschaft.



Reparatur an einem Segelflieger, 1950

wieder der Fliegerei zugute. Wir wollten uns den Flugplatz unbedingt erhalten.

Cumulus: Die WMW hat durch diese vielen Aktivitäten auch viele neue Mitglieder gewonnen ...

Franz: Aus einer Handvoll Flieger sind bis zu meinem Abgang als Präsident, 1990, etwa 500 geworden. Auch die Funktionäre der anderen oberösterreichischen Flugvereine, die sich nach und nach etabliert haben, waren alle ursprünglich WMW-Mitglieder. Die WMW blieb aber der größte öö. Flugclub und war auch immer überparteilich. Aber natürlich hatten wir aus den Reihen der Politik immer wieder bedeutende Gönner. Einer von ihnen war der Welser Bürgermeister Spitzer. Aber auch Landesrat



Franz Hamader vor dem Segelflugzeug Kranich II



Franz Hamader und Architekt Heinrich

Neuhauser und OSR Dr. Kürner haben sich mit uns solidarisch erklärt.

Ich bin stolz darauf, dass wir damals im Vorstand und mit den Mitgliedern so gut zusammenarbeiteten. Auf Rang und Namen hat niemand geschaut. Wir sind füreinander eingestanden.



Ehrenmitglieder: Bgm. Spitzer und Dr. Kürner, 1982

Cumulus: Der Flugplatz, wie er sich heute darstellt, ist von den frühen Vereinsmitgliedern bereits so geplant worden?

Franz: Ja. Architekt Heinrich hat den Flugplatz vermessen, alle Pläne gezeichnet und auch beim Verkehrsministerium eingereicht. Wir hatten zwar kein Geld und niemand hat uns geholfen, aber nach und nach ist uns die Umsetzung gelungen. Dauernd

Abordnungen der WMW beim Landeshauptmann, beim Ministerium ...

Aber gerade weil uns das Geld fehlte, mussten wir Ideen haben. Karl Pichler, ein Fliegerkollege, hat die öffentlichen Baumaschinen repariert. Es gab da die Vorschrift, wenn so ein Gerät repariert war, musste es 3 Tage einen Probelauf absolvieren, ehe es wieder eingesetzt werden durfte. Wir haben beim Landeshauptmann erreicht, dass diese Probelaufe bei uns am Flugplatz stattfanden. Bagger und Hubraupen, alle haben ihre Probelaufe bei uns absolviert. Wir mussten nur die Fahrer bezahlen. Auf diese Weise sind wir günstig zu Baumaschinen gekommen.

Cumulus: Eine Weile ist zwischen Politik und Club alles gut gelaufen. Ab wann hat sich die Chemie zwischen Flugplatz und Stadt Wels verschlechtert?

Franz: Als die Stadt Wels die Gründe rund um den Flugplatz verkauft und Baugenehmigungen ausgestellt hat. Wir wurden eingekastelt. Der Fluglärm hat die neuen Anrainer gestört und ein Flugverbot am Wochenende lag in der Luft. Das war bereits Anfang der 90er Jahre. Es hat sich aber wieder gelegt, weil die Anrainer gemerkt haben, dass weitere Betriebsansiedlungen noch mehr Lärm bringen würden. Und dann hat die Stadt Wels auch immer wieder versucht, Teile des Flugplatzes umzuwidmen. Es sind dies die Restflächen der schützenswerten Welser Heide.



Franz Hamader inmitten junger Piloten, frühe 70er-Jahre



Ausflug Anfang der 90er-Jahre

Cumulus: Bist du als Präsident und bei der vielen Arbeit überhaupt noch zum Fliegen gekommen und wie hat deine Frau auf dein Engagement reagiert?

Franz: Ich hab mir oft vorgenommen, nur zum Fliegen auf den Flugplatz zu fahren. Aber kaum kam ich ums Eck, hat mich jemand etwas gefragt oder mich auf etwas aufmerksam gemacht und während die anderen schon in der Luft waren, bin ich noch immer im Büro gesessen.

Meiner Frau hab ich vor der Eheschließung gesagt, dass für mich der Flugplatz wichtig ist. Wenn sie das akzeptiert, können wir heiraten, wenn nicht, dann sind wir geschiedene Leute. Sie hat sich daran gehalten. Ich hatte immer meine Freiheit.

Cumulus: War es schwer aufzuhören?

Franz: Nein, das war überhaupt nicht schwer. Ich war schon weit über 70 und ausgelaugt. Fliegen konnte ich auch nicht mehr, weil ich ja nie Zeit dazu hatte. Ich bin freiwillig zurückgetreten und habe den Verein schuldenfrei, im Gegenteil, mit einem großen Finanzpolster, an meinen Nachfolger übergeben. Wir hatten mehr Segelflieger wie jetzt und etwa 10 Motorflugzeuge.

Cumulus: Ein Highlight in deiner WMW Karriere?

Franz: Die Reaktion des Sowjetpräsidenten Chruschtschow auf einen Brief der WMW. Wir haben ganz

einfach adressiert an den sehr geehrten Herrn Ministerpräsidenten Nikita Chruschtschow, Moskau. Den Brief haben wir im Juni abgeschickt, im September war eine Flugschau geplant. Wir baten um eine russische Beteiligung an unserer Veranstaltung. Keine Reaktion! Die Flugschau im September ging vorbei. Im Dezember kam dann ein Schreiben, zugestellt über die russische Botschaft in Wien. Büttenpapier, feinst geschrieben, in Russisch, aber anschließend übersetzt. Im Brief stand, Herr Präsident habe angeordnet, unsere Flugshow zu unterstützen. So kamen im nächsten Jahr russische Top-Flieger nach Wels. Für Europa war das einzigartig. Die Crew war beeindruckend und unsere Verbindung blieb auch für die folgenden Flugveranstaltungen bestehen.



WM 1977, mit englischen Mannschaftsführern

Im Winter sind die Feldhasen zwar eher auf Ruhe getrimmt, um Energie zu sparen. Doch kaum kommt die Frühlingssonne hervor, werden sie aktiv.



Das Schwarzkehlchen brüdet in der Hochstaudenflur des Militärgeländes.



Selten auf den kurz gemähten Graspisten zu beobachten: das elegante Paarungsspiel des Großen Brachvogels.



Flach und eben, voller Leben – der Flugplatz Welser Heide als einzigartiger Lebensraum.

Bilder und Text: Josef Limberger

Flach und eben, fast soweit das Auge reicht. Wogendes Grasland mit der Stadt und den Alpen im Hintergrund. Gesichert durch Zäune vor Beutegreifern wie dem Fuchs, streunenden Hunden und Katzen. Daneben, zwischen Flugplatz und Autobahn gelegen, ein Militärübungs Gelände. Von verschiedenen Büschen und einzelnen Bäumen durchsetzte Brachflächen. Man sieht es diesem flachen Grasland auf den ersten Blick nicht an, welche naturkundlichen Kostbarkeiten hier, am Rande der Stadt, Lebensraum finden. Von seltenen Vögeln bis zu den Amphibien und Pflanzen reicht die Palette. Ein langes, zähes Ringen liegt hinter uns und auf Aufforderung der europäischen Kommission wird das gesamte Gelände nun als Natura-2000-Gebiet ausgewiesen. Dies hat auch der

Landtag bereits beschlossen. Ein drohender Verbau durch ein Gewerbegebiet konnte dauerhaft abgewendet werden. Gegen den zerstörerischen Trend der Versiegelung, der in Österreich mit rasendem Tempo voranschreitet (in Österreich gingen in den letzten Jahrzehnten Flächen von etwa 300 000 ha wertvoller Böden verloren und täglich werden etwa zwei Fußballfelder wertvollen Bodens der Versiegelung geopfert). Am Flugplatz Wels bleibt nun ein naturkundliches Juwel mit einer Größe von etwa 120 ha am Rande der Stadt erhalten. Umso erfreulicher, dass hier eine friedliche Koexistenz zwischen Natur und Technik gelungen ist. Der Fliegerclub Weiße Möwe nimmt Rücksicht auf jene Geschöpfe, denen der Mensch die Sehnsucht zum Fliegen verdankt – den Vögeln – und schützt durch

die richtige Pflege deren Lebensraum. Vor etwa 15 Jahren hat der Verein die Düngung der weiten Grasflächen eingestellt. Durch die Durchlässigkeit des schottrigen Untergrunds konnten die Flächen relativ rasch aushagern und verschiedenste, teils seltene Pflanzen tauchten wieder auf – Tendenz steigend. So bietet das Gelände in den Sommermonaten ein buntes Bild der Vielfalt und begeistert das Auge der BetrachterInnen. Bei naturkundlichen Wanderungen, welche der Naturschutzbund alljährlich am Flugplatz abhält, können sich die TeilnehmerInnen selbst ein Bild von der Einzigartigkeit dieses letzten Restes der einst weitläufigen Welser Heide machen. Begeben wir uns also auf eine Bilderreise durch das Jahr anhand jener Aufnahmen, die mir hier im Laufe der Zeit gelungen sind.



Im ersten Licht des Tages schreitet ein Großer Brachvogel die Piste entlang.



Der Große Brachvogel, dieser seltene, etwa krähengroße Wiesenvogel, hat sich zum Aushängeschild des Flugplatzes entwickelt. Bis zu neun Brutpaare ziehen jährlich hier ihre Jungen groß.



Ein Blick über die weitläufigen Wiesenflächen des Flugplatzes.



Trunken vom Liebeswerben lassen die sonst extrem misstrauischen Elstern schöne Einblicke in ihr Paarungsverhalten zu.



Feldlerchen brüten am Flugplatz in unglaublicher Dichte. In den ausgeräumten Weiten unserer Agrarlandschaft gehen ihre Bestände alarmierend zurück.



Nicht selten, aber schön, der Fasan: Nicht oft findet man ihn in so schönem Rahmen wie hier.

Der Liegende Ehrenpreis, eine naturkundliche Kostbarkeit.



Nach einem schweren Gewitterregen zeichnet der Himmel einen Regenbogen über der Stadt.



Im klaren Sonnenlicht des Wintertages erstrahlt das schöne Gefieder des Rebhuhnshahns.



Ein Kiebitzweibchen (kennlich an der kürzeren Federhaube) im Blumenschmuck der blühenden Heide.



Ein seltener Gast: Ein Baumfalke rastet auf einer der Pisten.



Dieser junge Feldhase schnuppert an einer Blüte des Wiesensalbeis.





Ein Weibchen des Blattkäfers (*Sermylassa halensis*).
Diese Art besitzt keinen deutschen Namen.



Kiebitze sind wahre Flugkünstler, sie können auf dem Gelände in Ruhe ihre Jungen aufziehen.



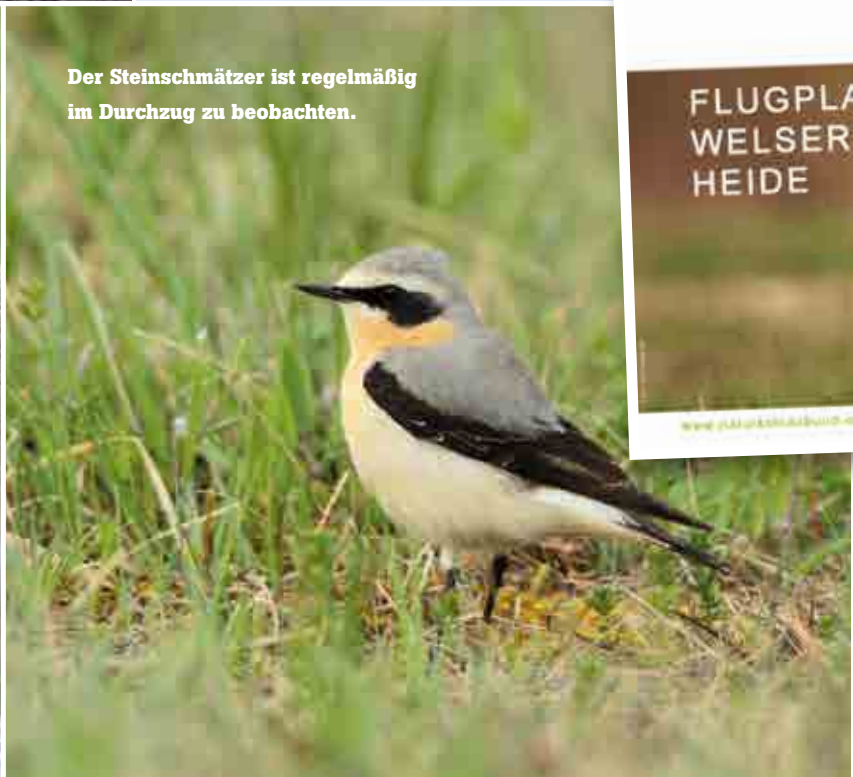
Im Winter halten sich vermehrt Mäusebussarde im Gebiet auf um nach Mäusen zu jagen. Meist sind es Gäste aus dem Norden.



Einer der vielen Schmetterlinge am Flugplatz, der Große Feuerfalter.



Der Steinschmätzer ist regelmäßig im Durchzug zu beobachten.



Diese Broschüre über den Flugplatz Wels mit vielen Fotos des Autors bei den Führungen erhältlich.

Großartige Bilanz 2015 für den Union Fallschirmspringerclub Linz

In den Artistik Landesmeisterschaften (Freefly und Freestyle) holten sich die Teams ECLIPSE FREEFLY mit Franz Wittmann, Christoph Langer und Christian Ruß -Video und ECLIPSE FREESTYLE mit Christoph Langer und Christian Ruß -Video jeweils den OÖ Landesmeistertitel.





Die Freefly-Artisten Maaß Philipp und Christian Kaufmann

Alleine die Steigerung von 300 Solosprüngen aus 4000m Höhe mehr im Vergleich zum Vorjahr zeigt, dass im heurigen Jahr mit insgesamt 5550 Absprüngen an allen Sprungtagen ein sehr reger Sprungbetrieb organisiert werden konnte. Naturgemäß lassen sich witterungsbedingte Ausfälle in der ersten Jahreshälfte kaum mehr kompensieren, aber das Endergebnis kann sich sehen lassen.

Photo: Simon Bauer



Franz Wittmann mit Christoph Langer

Zwei Vizestaatsmeister

Bei den Österr. Staatsmeisterschaften und den Österr. Meisterschaften 2015 in den Freifall-Disziplinen, die im Zeitraum 30.07.-02.08.2015 auf dem Flugplatz Wiener Neustadt stattgefunden haben, gelang dem Union Fallschirmspringerclub ein beachtlicher Erfolg. Das Union Linz Skydive Team (Christoph Langer, Franz Wittmann, Christian Ruß – Video, Christoph Langer) errang bei den Österr. Staatsmeisterschaften den Vizestaatsmeistertitel in der Disziplin Freefly-Fallschirmspringen als auch den Österr. Vize-Meistertitel im 2-er Vertical Formation Skydiving.

Union Linz Skydive Team mit Franz Wittmann, Christian Ruß – Video, Christoph Langer



Die OÖ Landesmeister Formation



Wiederum 3 OÖ Landesmeistertitel

Bei den OÖ Landesmeisterschaften 4-er Formation konnte mit dem Team SCHWERE JUNGS UNION LINZ (Bernhard Reif, David Pilnaj, Herbert Salhofer, Markus Gangl, Simon Bauer - Video) ein OÖ Landesmeistertitel errungen werden.



Toller Ausbildungserfolg

31 Schüler haben sich im Jahr 2015 für eine Fallschirmspringerausbildung angemeldet, wovon 24 die Ausbildung abgeschlossen haben. Sehr erfreulich ist, dass auch im heurigen Jahr alle Schulungssprünge verletzungsfrei absolviert wurden. Dem Ausbildungsleiter Günter Reisinger und seinem 15-köpfigen Lehrerteam gebührt großer Dank.

Sportgrößen im freien Fall

Beim Int. Josko Laufmeeting in Andorf am 15.8.2015 sprangen gleich 3 Sportgrößen mit ihren Tandem-Piloten aus 4000m Höhe aus dem Flugzeug:

Die Doppel-Weltmeisterin 2011 im Super-G und Abfahrt: Lizz Görgl

Der ehemalige Österr. Langstrecken- und Hindernisläufer: Günther Weidlinger
Sport- und Wirtschaftslandesrat Dr. Michael Strugl



Lizz Görgl im Freien Fall mit Tandem-Pilot Michael Landsiedl



Union-Gala

Am Samstag, den 1.8.2015, fand auf der Anlage des Sportkompetenzzentrums der Union Oberösterreich die Union Leichtathletik Gala statt. Österr. Topathleten als auch Starter aus über zehn Nationen hatten die Möglichkeit die Limits für die Weltmeisterschaft in Peking zu erbringen.

Der Union Fallschirmspringerclub Linz bot vor einer großen Zuschauermenge ein perfektes Showprogramm.



Flugtag in Hörsching

Beim Flugtag „60 Jahre blue danube airport linz“ am Samstag, den 3. Oktober 2015, hatte auch der Union Fallschirmspringerclub Linz mit 2 Absprüngen, darunter einen tollen Formationsprung, Gelegenheit, sein Können vor ca. 10.000 Zuschauer unter Beweis zu stellen.



Khevenhüller „up in the air“

Im Rahmen eines Fotowettbewerbes mit dem Projektnamen „up in the air“ gewann die Klasse 3Ka des Khevenhüller Gymnasiums Linz einen Rundflug mit der Caravan 208B Supercargomaster des Union Fallschirmspringerclubs Linz. Am Freitag, den 30. Oktober 2015, war es dann soweit, 25 Kinder gingen mit Frau Prof. Eva-Maria Baier in die Luft und waren total begeistert.



»Alle Jahre wieder, kommt der Nikolaus mit seinem Flieger«,

murmelt ein Fliegerkollege, während er das Ereignis mit seiner Kamera festhält.



Danke an Peter, obwohl es unfliegar war, vermittelte er mit seinen Funk-sprüchen, dass er im Landeanflug sei. Danke an Angie, die beste Copilotin an seiner Seite.



Bereits seit 2007 besucht der Nikolaus zu seinem Festtag den Flugplatz Wels. Anfangs waren es vier bis 10 Kinder, die am Vorfeld standen und auf das Einrollen des Nikolausfliegers warteten. Mit den Jahren wurde die Kinderzahl immer höher. Der Nikolaus ließ es sich nicht nehmen, jedem Kind die Hand zu schütteln und die prall gefüllten Säckchen zu überreichen.

Danke an die Union Linz -
Walter&Kaindi für die Bereit-
stellung der Caravan.



Viele Kinder warten schon sehnsüchtig, dass Nikolaus aus seiner Maschine aussteigt.





Danke Karl. Auch die Betriebsleitung muss am Nikolaustag besetzt sein.



Danke Michael. Dein technischer Spontaneinsatz hat dem Nikolaus die laute Stimme gegeben.



Fotos: Siegi Heer

Heuer waren annähernd hundert Kinder am Flugplatz, begleitet von Mamas, Papas, Omas oder Opas. Nachdem der Nikolaus verabschiedet war, lud die WMW alle Kinder zu heißen Würsteln und Getränken ein, die wie immer gerne angenommen wurden. Auch die Erwachsenen freuten sich darüber. So viel Nachwuchs auf einmal ... wir sehen wunderbaren Zeiten entgegen ...



Der Nikolaus landet auch 2016 wieder

Inserate:

- Umschlag hinten (U4) – Fronius
- Umschlag innen (U2) – Rosenbauer
- Umschlag innen (U3) – Nirotec
- S 2 – Rotax
- S 21 – Total
- S 26 – AAC
- S 27 – Aerial
- S 28 – Sparkasse
- S 29 – VKB Bank
- S 33 – HB Flugtechnik
- S 35 – Franz
- S 37 – Starlim Sterner
- S 41 – M.M. Event-Technik
- S 45– Wildberger Toyota

Impressum:

Eigentümer und Herausgeber
 Fliegerclub Weiße Möwe Wels
 Flugplatzstraße 1
 4600 Wels, Postfach 197
 Tel.: +43-(0)7242-26 499-0
 E-Mail: office@wmw.at
 www.wmw.at

Konzeption und Grafik:

Pressereferent Wolf Ruzicka
 E-Mail: wolf.ruzicka@wmw.at

Coverbild: Matthias Müller,
 Flugplatz Wels

RICHTUNGSWEISEND BEI
**INSTALLATIONS-KOMPONENTEN UND
 ENTWÄSSERUNG-SYSTEME**



ENTWÄSSERUNG-SYSTEME



Hallenbad



Freibad



Schwimmbad



SPA / Wellness Hotel

ASCHL®

EDELSTAHL IN BESTFORM

www.aschl-edelstahl.com

ZENTRALE
 ASCHL GmbH
 Geisenstein 6, A - 4632 Pichl/Wels
 Tel: +43 (0) 7247 / 8778 -0 + Fax: -40
 office@aschl-edelstahl.com

ASCHL GmbH
 Königstraße 26, D- 70173 Stuttgart
 Agentur für Deutschland
 Tel: 0900 / 0067780 -80 + Fax: -81



Mitglied im Wasserwerkenverband
 Edelstahl Pichl e.V.



Wir wollen auch
 noch fliegen ...

*Der Fliegerclub
 Weiße Möwe Wels
 wünscht Ihnen ein
 friedliches Weihnachtsfest
 und viel Glück und
 Erfolg im Jahr 2016*



/ Batterieladesysteme / Schweißtechnik / Solarelektronik



GRENZEN VERSCHIEBEN

/ Tag für Tag arbeiten wir an unserer Vision: regenerative Energie zu nutzen und Energieunabhängigkeit zu schaffen – und das bei maximaler Wirtschaftlichkeit. Als führender Wechselrichter-Hersteller verschiebt Fronius mit der Entwicklung innovativer Lösungen für die Solarelektronik Grenzen. Mit unseren Technologien garantieren wir rund um den Globus Top-Qualität und maximale Ertragssicherheit, verbunden mit einem einzigartigen Servicekonzept. Mehr dazu? Gerne: www.fronius.com



**NUR DIE BESTE TECHNOLOGIE
GARANTIERT MAXIMALE
ERTRAGSSICHERHEIT. WIR
WOLLEN ABER NOCH MEHR.**