

CUMULUS




Fliegerclub WEISSE MÖWE WELS – Jahresrückblick 2016

**Reims Cessna
172 Rocket**
die starke Nachfolgerin



Airlebnisse aus unserem Club



„Im Einsatz am
Flughafen zählen
Löschperformance,
Schnelligkeit und
Kompetenz.“

Sebastian M., 37 Jahre.

Kompetenz beweisen.

Von Generation zu Generation.

Seit 150 Jahren entwickelt, testet und produziert Rosenbauer Feuerwehrtechnik für den Einsatz von Feuerwehren auf der ganzen Welt. Von Generation zu Generation haben die Fahrzeuge, Löschsysteme und Ausrüstungen immer wieder neue Standards in Sachen Effizienz und Sicherheit gesetzt. Und von Generation zu Generation verlassen sich Feuerwehrleute im Ernstfall auf das Können, die Kompetenz und Innovationskraft von Rosenbauer.

Seit 1866.

www.rosenbauer.com

 **rosenbauer**



Editorial

Liebe Mitglieder!
Liebe Fliegerfreunde!

Wir blicken zurück und nach vorne.



Präsident Ing. Ecker Josef - Fliegerclub Weiße Möwe Wels

Ein Jahr Naturschutzgebiet „Flugplatz Welser Heide“: Nun fliegen Naturvögel und Blechvögel offiziell miteinander. In einigen Zeitungsberichten wurde auf die Wichtigkeit des Schutzgebietes hingewiesen. Speziell der Segelflug ist sehr naturverbunden und wird mit der Kraft der Sonne betrieben. Bis zu 1000 km werden in den österreichischen Alpen an einem Tag mit Sonnenenergie geflogen. Für einen Start werden wenige Liter Kraftstoff (ca. 5) benötigt.

Für das Motorfliegen wird der Elektroflug in nicht allzu langer Zeit kommen.

Ein Jahr ATO (APPROVED TRAININGS ORGANISATION) ist vergangen.

Heuer wurden 6 Motorflugschüler fertig geschult, 6 sind in Ausbildung.

5 PPL(A) Kandidaten SEP erwerben jetzt die TMG-Berechtigung.

Im Segelflug waren es 3 Schüler, sie wurden bereits nach EASA (15 Flugstunden, früher 6) fertig geschult.

Für den Sommer 2017 sind erfreulicherweise wieder viele Jugendliche angemeldet.

Erstmalig führt die Fliegerschule der WMW einen Segelfluglehrer-Vorbereitungskurs durch. Dieser Kurs wird nach EASA-Richtlinien abgehalten, natürlich wird darin auch die ZLPV berücksichtigt.

In Zusammenarbeit mit dem Naturschutzbund werden am Flugplatz Naturschautafeln aufgebaut, um unseren Besuchern das Naturgeschehen am Flugplatz Welser Heide näher zu bringen. Auch soll eine „Schauplattform“ errichtet werden.

Die Kosten für dieses Projekt übernimmt das Land OÖ zu 90 %. Eine Tafel finanziert die Weiße Möwe, eine weitere eine private Sponsorin – DANKE!

Gemeinsam mit den öffentlichen Organisationen werden wir im Frühling den Infoweg „Flugplatz Welser Heide“ den OberösterreicherInnen vorstellen, vor allem natürlich der Welser Bevölkerung.

Ich persönlich freue mich über eine unfallfreie Flugsaison 2016 und habe eine Bitte an alle Mitglieder: Ruhen wir uns nicht auf den Lorbeeren aus, seien wir gemeinsam wachsam, fliegen wir überlegt und ohne Risiko, um auch 2017 unfallfrei zu bleiben.

In diesem Sinne wünsche ich frohe Festtage und schöne Flüge für 2017.

Euer Sepp Ecker



5
Motorflug Sektion



16
Reisebericht

Polen - Litauen - Lettland
- Estland - Finnland
- Schweden - Deutschland



48
Segelflug Sektion



70
Modellflug Sektion

Cumulus – Jahresrückblick 2016 | INHALT

ROTAX.
AIRCRAFT ENGINES



Präsidentenworte	1	Oldtimer am Parkplatz.....	42
Einladung Generalversammlung	4	Flugplatzhonig.....	44
Bericht Motorflug	5	Pilot für einen Tag – Bericht	46
Selbstbehalt bei Kasko.....	6	Streckenflug 2016.....	48
Fliegerschule.....	7	Flugrouten 2016	49
FI(S) Kurs.....	10	Weg zum Segelflugschein	50
WMW Schnupperflug.....	11	Aerodynamik Unterricht	52
Tante Ju.....	12	Airlebnis 2016	54
Winterflugbetrieb	14	Ziellanden 2016	56
Reisebericht Ortbauer	16	4-Nationen-Ziellanden.....	58
Tagesausflug über die Berge	28	Erneuerung Flugzeugpark.....	59
Hahnweide Odtimer-Treffen.....	30	Neuer Startbus	60
Taifun Bf108.....	34	Werkstattarbeiten	60
Bau einer RV12.....	36	Sektion UL/Experimental	61
Pilot für einen Tag – Grosch.....	39	Dein Flugmotor und du	64
PA 18 Treffen	40	Aktivtage am Flugplatz.....	65



12

JU-52 Rundflug



Link auf die Reservierungsseite

07.07.2017

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

08.07.2017

- 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.

09.07.2017

- 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.

10.07.2017

- 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
 E-Mail: wmw@aon.at
 Tel.: +43/7242/26499-10
 Fax.: +43/7242/26499-12



Naturjuwel
Welser Heide

Sonderheft im Frühjahr 17



74

Fallschirmsport Welser Heide

Über den Wolken, Exkursion 3A.....	66	Bilder Modellbaumesse.....	71
UL-Sektionsstellvertreter.....	67	Fallschirmsport Welser Heide.....	74
Erfahrung mit der Rotax 912iS.....	68	Nikolaus am Flugplatz.....	79
Sektion Modellflug.....	70	Einsatzübung.....	80
PippiFuzz-Wettbewerb.....	70	Impressum, Inserenten.....	80



EINLADUNG



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

ordentlichen Generalversammlung

recht herzlich ein

Zeit:

Freitag, 10. 03. 2017

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) 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

In den letzten Jahren haben wir aufgrund der Nachfrage schwerpunktmäßig unseren Zweisitzerbereich optimiert, der mit mittlerweile 5 Katanas, einer schönen Piper SuperCub, einer Tecnam P 2002 und dem Kunstflugzeug Christian Eagle ein breites Spektrum an Bedürfnissen deckt. Die Neuheit in diesem Jahr war die Einführung einer auf Einspritzmotor umgerüsteten Katana, die sofort gut ankam und viel geflogen wird. Erfreulich ist, dass heuer wieder mehr Interesse an den Viersitzern erkennbar war. Insbesondere ließen sich Absolventen aus dem vorletzten PPL-Kurs relativ bald auf Viersitzer umschulen und sind diese auch brav geflogen. Darum sehen wir in diesem Segment wieder Potential für Veränderung.

Projekt Katana mit neuem Rotax Einspritzermotor

Wir begannen mit diesem Projekt vor ca. 2 Jahren und es gelang uns im Sommer dieses Jahres der positive Abschluss – die erste musterzugelassene DA 20 iSC auf der Welt. Unsere Erwartungen hinsichtlich Leistung, Übersichtlichkeit der Motorparameter und geringerem Treibstoffverbrauch haben sich erfüllt. Der Motor läuft extrem ruhig bei allen Drehzahl/Ladedruckkombinationen. Lediglich im Moment des Anspringens gibt es einen ungewohnten Ruck, den man vielleicht noch durch Änderung der Software be-

seitigen können wird. Wir haben uns bezüglich der Anzeige der Motorparameter für die etwas teurere Variante mit Bildschirm, der sogenannten StockBox, entschieden. Sie bietet mit einem Blick, ob alles im Grünen ist, indem alle Motorparameter in grüner Farbe angezeigt werden, wenn sich diese innerhalb der Grenzwerte befinden. Insbesondere die Anzeige des momentanen Kraftstoffverbrauches ist ein wertvolles Hilfsmittel zum Streckenfliegen und bewirkt ein geschärftes Bewusstsein der sicherheitsrelevanten Treibstoffsituation, wenn man mit dieser Information richtig umgeht. Es wäre denkbar, dass sich eine neue Philosophie bei der Leistungseinstellung entwickelt, bei der man nicht direkt nach, wie üblich, %-Leistung, sondern nach Liter pro Stunde einstellt. Wegen der Aufzeichnung vieler Motorparameter können eventuelle Störungen (z.B. „komische Geräusche“) schneller bzw. überhaupt aufgefunden werden. Wir konnten über 40 Piloten auf dieses Flugzeug einschulen und es ist auch kräftig genutzt worden. Insbesondere für unsere Streckenflieger ist es ein Schritt nach vorne, weil man wegen der größeren Reichweite ganz andere Planungsoptionen besitzt. Beispiels-

weise für solche Ziele, die in etwa 2 Stunden entfernt sind, kann man bei geschickter Strategie hin- und zurückfliegen und trotzdem noch eine mehr als ausreichende Reserve bei der Landung am Heimatflugplatz im Tank haben. Dieses Luftfahrzeug unterstreicht auch das ökologische Bewusstsein unseres Vereines.



Christian Sixt mit Thomas Uhr

Viersitzer

Am besten wäre es, für ein Flottensegment nur eine einzige Type zu haben. Das hätte den entscheidenden Vorteil, dass man in eine verbesserte Ersatzteillogistik investieren kann und man weniger Umschulungen braucht. Die Piloten hätten für mehr Flugzeuge weniger Aufwand, ihre Berechtigungen zu erhalten. Das haben wir grundsätzlich bei den 2-Sitzern so gemacht, wo die Mehrheit der Piloten auf unserem Erfolgsmuster Katana die meisten Stunden in unserer Sektion abfliegt. Die Erfahrung hat gezeigt, dass die Bedürfnisse bei den 4-Sitzern sehr kontrovers sind. Sehr viele fliegen hauptsächlich mit den Katanas und brauchen gelegentlich einen 4-Sitzer z.B. für einen Rundflug, wenn sie mal mit mehr als einem Passagier fliegen wollen. Für diese muss die Bedienung möglichst einfach sein. Eine andere Gruppe möchte möglichst gute Reiseleistungen mit üppiger IFR-Instrumentierung und da ist nach oben hin nicht so schnell eine Grenze. Auch die Preisdifferenz ist hier eine ganz andere als bei den 2-Sitzern.

Das alles in einer einzigen Flugzeugtype zu vereinigen ist nicht möglich. Darum muss unserer Ansicht nach der wirtschaftliche/logistische Vorteil der Typenvielfalt weichen und man muss verschiedene Flugzeuge für verschiedene Pilotensegmente zur Verfügung stellen.

Katana D-ERCM mit 912iSc am Vorfeld, Foto Daniel Sinn



Geografie und Flugplätze (Pistenlänge, Elevation) spielen eine große Rolle.

Der 4-Sitzer-Kurs in unserer Sektion ist zur Zeit folgendermaßen: Eine leicht zu bedienende 180 PS Piper Archer mit starrem Propeller, die sehr robust aber auch elegant ist, für Piloten, die gelegentlich 4-Sitzer fliegen oder dieses Flugzeug einfach mögen. Seit heuer eine Cessna 172 Rocket mit 210 PS Sechszylinder, die insbesondere mit guter Steigleistung besticht und auf kurzen Plätzen in diesem Preissegment unschlagbar ist. Immer noch eine Piper Turbo Arrow mit 200 TurboPS, die mit ihren 148 Knoten und ca. 5 Stunden Reichweite sozusagen unser „Langstrecken“-Reiseflugzeug ist, die aber aufgrund ihres höheren Gewichtes eine längere Startstrecke benötigt, also für kürzere Plätze eher ungeeignet ist. Nach Abschluss des Projektes Rocket wäre eine Verbesserung in diesem Segment sinnvoll. Es sollte mindestens die Performance der Arrow haben und moderner sein. Könnte z.B. eine Cirrus SR20 sein.

Reims Cessna 172 Rocket

Dieses Flugzeug ist die Nachfolgerin unserer altgedienten Cessna 172 mit 180 PS. Ein Dilemma bei der Anschaffung eines einfach zu bedienenden und

kostengünstigen 4-Sitzers für ein breites Spektrum von Piloten ist, dass es keine sehr große Auswahl, insbesondere an neueren Konstruktionen gibt. So haben wir mithilfe von Recherchen, Umfragen, Analyse von Pilotenprofilen und Abstimmung diese Entscheidung kollektiv getroffen.

Es gibt unter den moderneren Mustern eigentlich keines, welches die Eigenschaften einer Reims Rocket hat. Da diese Flugzeuge in den 1970ern gebaut wurden, gibt es sie halt nur in alt. Das heißt aber nicht, dass sie nicht schön bzw. nicht modern instrumentierbar sind. Der Vorteil von Flugzeugen gegenüber Autos ist, dass sie wegen der notwendigen Verlässlichkeit per gesetzlichen Vorschriften in Schuss gehalten werden müssen. Dadurch überleben sie oft viele Jahrzehnte und werden auch immer wieder neu lackiert, innen renoviert und mit moderneren Instrumenten ausgestattet. Weil sich die rasante Innovation in der Kleinluftfahrt im letzten Jahrhundert in den 80er Jahren stark verlangsamt hat, ist der überwiegende Teil der Flugzeuge heute immer noch aus dieser Zeit.

Die Rocket ist ein gelungener Kompromiss aus folgenden Merkmalen: leistbare Betriebskosten, geringer Anschaffungspreis, gute Zuladung, Reisegeschwindigkeit, IFR-Tauglichkeit, kurze Startstrecke,



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 Schrögnauer. Schreib einfach ein Mail.

office@wmw.at



Dieses Bild entstand bei unserem heurigen Ausflug nach Brac. Die PICs Christian Wolfslehner und Alois Teufelauer (Rocket) sowie Heinz Preuer und Herbert Ortbauer (Piper Arrow).

Unsere neue, sehr ansprechende Glasabtrennung zum Vorfeld gibt den Blick frei auf die Reims Cessna 172 Rocket.



Steigleistung, erstaunlich wenig Treibstoffverbrauch, einfache Bedienung, Sitzkomfort.



Zur Verschönerung zurück in Osijek



Rocket – 158 Knoten Groundspeed

Die Anschaffung dieses Flugzeuges ist nicht vergleichbar mit dem Kauf von unseren 2-Sitzern. Die Angebote mit ausreichenden Restlaufzeiten der lebensdauerbegrenzten Komponenten (z.B. Motor, Propeller) sind rar. Wir hatten schlussendlich zwei Angebote in der engeren Auswahl: eine, die außen neu gemacht wurde, aber nur mehr 500 Stunden beim Motor offen und ein sehr altes GPS hatte. Die andere, die über 1300 Stunden

Restlaufzeit am Motor hat und immerhin ein Garmin 430 besitzt. Wir haben uns dann für die technisch bessere zweite Variante entschieden und beschlossen, diese in den Wintermonaten neu zu lackieren und die Innenausstattung zu renovieren. Das Ganze ist also nicht ein einfacher Flugzeugkauf, sondern ein Projekt über ein knappes Jahr, bei dem einige 100 Stunden Arbeit investiert werden müssen. Das Ziel dieses Projekts ist eine schön renovierte, technisch einwandfreie Cessna 172 Rocket, in die man gerne einsteigt und die von einem breiten Publikum geflogen wird. Die Stufen dieses Projekts sind:

1. Kauf, Import und Ummeldung auf die WMW;
2. Einführung und Akzeptanzüberprüfung bei den Mitgliedern und Beurteilung der Vereinstauglichkeit;
3. Investition in die Verschönerung und Ausstattung.

Warum bei der Weißen Möwe fliegen?

Unser Hauptvorteil ist unsere große Anzahl von Flugzeugen. Wir müssen nicht krampfhaft versuchen durch Auslastungsmaximierung auf den billigsten Preis zu kommen. Wir haben eher Überkapazität, das heißt sehr hohe Verfügbarkeit. Unsere Vielflieger bestätigen: Man kriegt immer was. Unsere Typenvielfalt, auch wenn nicht optimal wirtschaftlich, zieht oft auch neue Mitglieder an.

Verein, Gemeinschaft, Halterschaft

Der gemeinschaftliche Gedanke in unserer Sektion entwickelt sich positiv, das haben wir bei unserer letzten Weihnachtsfeier gesehen, wo unser Lokal komplett voll war. Der typische Motorflieger braucht ja, operativ gesehen, wenig Hilfe von anderen Personen, um in die Luft zu kommen. Das Betreiben von Flugzeugen ist allerdings komplex. Man kann Flugzeuge nicht einfach kaufen und loslegen, man braucht Leute, die die Arbeit machen. Ziehen an einem Strang bringt für alle ein besseres Ergebnis.

Neuheiten, Modernisierung

Die allgemeine Luftfahrt ist heutzutage nicht gerade Träger von dramatischen Veränderungen. Das wäre auch nicht gut für Hobbypiloten, weil es zu aufwändig wäre, schnellere Änderungen mitzumachen – es bestünde die Gefahr, dass viele schnell wieder aufhören. Obwohl es wegen der Digitalisierung viele Modernisierungsmöglichkeiten im Cockpit gäbe, muss man das in einem Hobbyverein so tun, dass die Leute mitkommen. Die gesetzlich vorgeschriebenen Nachrüstungen (z.B. ELT 406, Transponder Mode S) erfordern selten großartige Schulungen. Ein großer Brocken, den wir heuer umsetzen müssen, ist die Umrüstung bei den Funkgeräten von 25 auf 8,33 kHz Kanalabstand.

DI. Christian Sixt

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 2016 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 2016 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



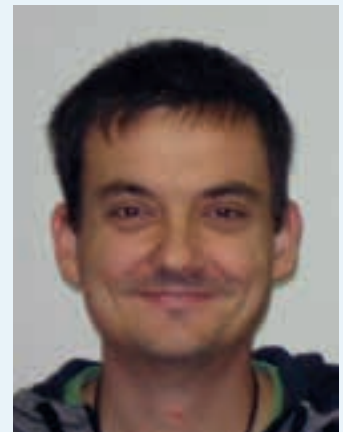
Berner Leo



Hamader Bernhard



Kandler Robert



Lederhilger Martin



Schmalz Rico



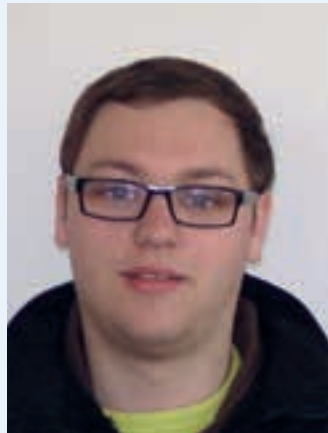
Zitta Ferdinand



SEGELFLUG



Brandstetter Sarah



Ebner Sebastian



Eisschiel Eveline



Olinger Dominik



Petermandl Moritz



Zauner-Penninger Johannes



Ausbildungsbetrieb WMW

FI(S) Kurs

Zum ersten Mal findet ein Kurs für Segelfluglehrer in Wels statt. Wir haben uns dazu entschlossen, diesen Kurs durchzuführen, da wir in der Sektion Segelflug vier Anwärter haben. Ein weiterer kam aus Scharnstein hinzu.



Es gibt einen Lehrplan von 2012 auf Grund der ZLPV 2006 § 68. Da der 8. April 2018 nicht mehr sehr weit ist, haben wir uns entschlossen, nach EASA-Richtlinien auszubilden. Gemeinsam mit unseren Spezialisten in EASA-Fragen, DI (FH) Peter Rohn, haben wir die Kursunterlagen EASA-Konform erstellt. Wir integrieren diese Unterlagen in unser ATO-Manual Segelflug, obwohl wir noch keine Segelflug/ATO haben. Der österreichische AERO-CLUB weigerte sich bis dato, eine auszustellen!

Dieser Kurs deckt natürlich die oben genannten Bedingungen lt. § 68 ZLPV und der Novelle vom 01.06.2016 bei Weitem ab.

Da die Zeit auch im Segelflug nicht stehen bleibt und wie schon erwähnt bereits 2018 näher rückt, bilden wir schon seit 2 Jahren EASA konform aus. Die letzten drei Segelflugschüler haben bereits eine neue Lizenz erhalten.

Natürlich können sie keine Zusatzberechtigungen erwerben, da in Österreich keine Segelflug-ATO zugelassen ist. Ich selbst musste meine Segelfluglehrberechtigungen in Deutschland verlängern!

Als sehr kompetenten Vortragenden für „Teaching and Learning“ konnten wir Herrn Flugkapitän Dr. Hellfried Aubauer gewinnen. Alleine dafür sind 25 Stunden vorgesehen.

Ich wünsche an dieser Stelle den Anwärtern für den Segelfluglehrer viel Erfolg.

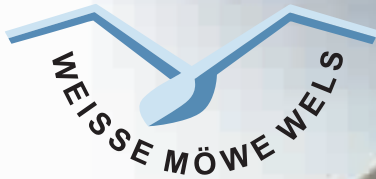
Der Abschluss des Kurses ist für Frühjahr 2017 vorgesehen.

Josef Ecker
Head of Training



Flugkapitän Dr. Hellfried Aubauer im Vortrag





ABENTEUER FLIEGEN



www.wmw.at

WMW – SCHNUPPERFLUG

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- & 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.

WMW SCHNUPPERFLUG

Nach einer Stärkung im Restaurant Möwe geht es im Anschluss gemeinsam mit unseren erfahrenen Piloten in die Lüfte. Sie fliegen mit zwei- oder viersitzigen Motorflugzeugen. Vorher wird noch der Start vorbereitet, das Flugzeug gecheckt, die Flugmanöver und die gewünschte Flugroute besprochen. Fotografieren und Filmen während des Fluges ist natürlich erlaubt und auch erwünscht!

**WMW-Schnupperflug 2-Sitzer
nur 189,- Euro / Stunde Flugzeit**

**WMW-Schnupperflug 4-Sitzer
nur 289,- Euro / Stunde Flugzeit**

Kostenlose Tagesmitgliedschaft im Fliegerclub Weiße Möwe Wels

Eine Stunde Schnupperflug mit doppel- oder viersitzigem Motorflugzeug.

Terminvereinbarung unbedingt erforderlich.

Kontakt, Anmeldung & Infos:

Fliegerclub Weiße Möwe Wels

Flugplatzstraße 1, 4600 Wels

Tel.: +43 7242 26499 0

Mail: office@wmw.at



**FLIEGEN MACHT HUNGRIG
Flugplatzburger, Pommes & Getränk inklusive!**

...ein Menüutschein pro Teilnehmer. Nur am gleichen Tag im Restaurant Möwe einzulösen. Menüutschein gilt für Flüge ab einer Stunde Flugdauer.

»Tante Ju« Erlebnis PUR

Die jährliche Wiederkehr der lieben Tante Ju aus Dübendorf ist uns eine Freude. 2017 fliegt sie uns bereits zum neunten 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



Zitta Ferdinand und Peter Gantze heroisch in Pose, danke für euer unermüdliches Engagement in der WMW-Familie.

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 Meeres- höhe
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

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.



Winter fliegen

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

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

**Rügen empfängt uns mit
Seenebeln an der Küste**

**3750 Kilometer
11 Destinationen
21 Flugstunden
3347 Fotos**

**nördlichster Punkt: Helsinki
1480 km Luftlinie von Wels**

REISEBERICHT VOM 05.05.2016 bis 12.05.2016

Polen - Litauen - Lettland - Estland - Finnland - Schweden - Deutschland

Roman Aschl, Herbert Ortbauer, Christian Neuhauser, Heinz Preuer flogen im rotierenden System mit der OE-CSC (Katana DA20) und OE-ATA (Tecnam P2002). Rudi Doppelbauer und Karl Sommer flogen mit ihrer eigenen Maschine aus Kufstein D-ELFH (Aquila).

Verfasser: Herbert Ortbauer



Nachdem Roman Aschl letztes Jahr von unserer Italienreise ein hervorragendes Fotobuch mit Erklärungstexten erstellt hatte, verzichtete ich auf einen Reisebericht für 2015. Roman hat auch dieses Jahr wieder ein Fotobuch erstellt, welches keine Wünsche hinsichtlich Bildmaterial und Texten offen lässt, jedoch wurde ich von unserem Pressereferenten, Wolfgang Ruzicka, gebeten wieder einen „cumulusfähigen“ Reisebericht zu verfassen.

Eine wesentlich leichtere Übung als bisher, weil ich große Teile aus dem schon fertigen Fotobuch nehmen kann! Vielen herzlichen Dank an Roman Aschl! Ohne seine akribische Vorarbeit und Recherchen hätte der Bericht zu diesem Zeitpunkt nicht in dieser Form erstellt werden können.

Bisher haben wir den Norden immer gemieden, weil wir davon ausgingen, dass es mit dem Sichtflugwetter kompliziert werden könnte. Nachdem uns jedoch auch im Süden das Wetter oft zum Improvisieren gezwungen hat, wollten wir uns doch mal ansehen, was es in der anderen Richtung zu bewundern gibt.

Hauptziel waren die baltischen Staaten, welche für uns alle noch weiße Flecken auf der Landkarte waren.

Der Plan war über Polen nach Litauen und Lettland (Riga) zu gelangen und weiter über Estland (Tallin), Finnland, Schweden, Dänemark und Rügen in der ehemaligen DDR wieder nach Hause zu fliegen.



Ich nehme es vorweg, der Plan konnte realisiert werden, jedoch mussten wir Abstriche bei der Aufenthaltsdauer an den verschiedenen Destinationen machen, weil sich eine gehörige Schlechtwetterfront für den Heimflug am Pfingstweekenende abzeichnete und wir deshalb am Donnerstag abends wieder im heimlichen Hangar sein sollten.

Zur Flugplanung haben wir diesmal eine neue Software, nämlich Sky Demon, angeschafft und waren sehr zufrieden damit. Das Preis-Leistungsverhältnis ist laut unserer Erkenntnis wesentlich besser als bei Jeppesen. Man kann den Account auch monatlich für nur € 15.- freischalten lassen und hat alle Länder dafür zur Verfügung. Ergänzend speicherten wir die Routen noch auf unsere Garmin 496, welche natürlich viel ausfallsicherer als die I-Pads sind.

Eine besondere Neuerung im Vergleich zu unseren bisherigen Touren gab es noch:

Wir hatten keine fixen Crews auf den Welser Maschinen, sondern jeder flog mit jedem! Da wird es spannend und interessant, man hat es jedes Mal mit einem anderen aus unserer Mitte als PIC (Pilot in Command) oder Co zu tun. Da Heinz nur auf der OE-ATA und Christian nur auf der OE-CSC als PIC ausgecheckt waren, bedurfte es ein bisschen Planungsarbeit, um die Vorgaben, jeder mit jedem und annähernd gleiche Flugzeiten als PIC, erfüllen zu können. Wir bekamen das allerdings ganz gut hin.

Anmerkung:

Alle angeführten Start- und Landezeiten sind UTC-Zeiten, also für Litauen, Lettland, Estland und Finnland:

Ortszeit minus 3 Stunden, für alle anderen Destinationen: Ortszeit minus 2 Stunden

Die anderen Zeitangaben beziehen sich auf die jeweilige Ortszeit

„PIC“ = verantwortlicher Pilot

Unserer Reiseroute



Anflug Warschau Babice

Der erste Tag Donnerstag 05.05.2016:

1. Leg: Wels – Krakau (LOLW - EPKP)

Start 12:45, Landung 15:36

Strecke: 496 km, Flugzeit: 2Std 51min

OE-CSC: Neuhauser (PIC) und Ortsbauer

OE-ATA: Aschl (PIC), Preuer

Ich fahre zeitig in der Früh nach Hofkirchen (LOLH), da die ATA noch gewartet wurde und am Vortag witterungsbedingt nicht mehr zurückgeholt werden konnte. Mein Gepäck ist schnell umgeladen und schon düse ich ab nach Wels.

Dort haben meine Freunde die CSC bereits betankt und reisefertig gemacht.

Das Wetter erlaubt noch keinen Sichtflug über das Mühlviertel und so machen wir es uns in unserem Vereinsrestaurant MÖWE gemütlich und warten auf die Ankunft unserer Kufsteiner Freunde Rudi und Karl. Diese treffen auch am späten Vormittag ein und jetzt ist warten auf fliegbares Wetter angesagt.

Es wird Mittag und wir nutzen die Wartezeit für ein erstes gemeinsames Essen.

Gegen 14:00 Uhr heben sich auch die Wolken Richtung Norden, wir machen uns abflugbereit und starten um 14:45. Nach dem Überqueren der Donau, erkennen wir, dass die Wolken in direkter Richtung noch zu tief sind, und somit fliegen wir vorerst nach Osten, um irgendwo eine geeignete Stelle für den Einflug nach Tschechien zu finden. In der Höhe von Krems gelingt das auch.

Über Tschechien begleiten uns sehr passables Sichtflugwetter und sehr viele Rapsfelder in voller Blüte. Kurz vor Krakau wird es dann wieder ziemlich schwarz am Himmel. Wir haben bereits mit dem Tower des internationalen Flughafens von Krakau Funkverbindung (in



Krakau, Burg und Altstadt mit dem Dom

Popiednik spricht man nur polnisch und daher passiert der Anflug dort mit Blindmeldungen). Krakau Tower ist uns sehr behilflich, beim Umfliegen des schlechten Wetters und gibt uns vorerst Nordkurs, um dann von Westen her anzufliegen. Dabei weichen wir einigen Bergen und den tief hängenden Wolken aus.

Diese Strecke hat auch noch den Vorteil, dass wir entlang der Stadt Krakau anfliegen und dadurch schöne Bilder entstehen.

Wie wir von manchen Grasplätzen in Tschechien schon kennen, hat auch Popiednik eine überdimensionale Graspiste, auf der sich sogar eine Landung in Quer- richtung ausgegangen wäre.

Die Betankung wird gleich erledigt, die Flieger auf den uns zugewiesenen Park- plätzen verzurrt, zwei Taxis gerufen und schon sind wir auf dem Weg in die Stadt. Wir haben einen guten Tipp für ein Hotel bekommen, aber leider ausgebucht.

Es hatte intensiv zu regnen begonnen und die Dame in der Rezeption hat ein wei- ches Herz. Wir dürfen in der Lobby das WLAN benutzen. Schließlich finden wir ein Hotel, sehr günstig und sogar ziem- lich im Zentrum, eine Jugendherberge, aber wir sind froh ein Bett und ein Dach über dem Kopf zu haben.

So günstig wie hier haben wir noch nir- gends geschlafen. 10,- EUR pro Mann und Nase für eine Nacht im Sechsbett- zimmer. Die Betten sind sauber, das Bad OK und wir wollen ja die Stadt und nicht das Hotel sehen.

Der zweite Tag Freitag 06. Mai 2016: Ein Tag in Krakau

Der Tag erwacht mit blauem Himmel und Sonnenschein. Ein erster Rundgang führt uns am Königsschloss Wawel vorbei zum



Vordergrund Königsschloss,
dahinter „NOVA HUTA“



Absetzmaschine „Antonow“

Hauptplatz. Wir sehen uns die histori- schen Tuchhallen an, eine alte Markthalle mit Ständen vom Bernsteinschmuck über Textilien bis zum Weihnachtsbehang. Auch ein Blick in die Marienkathedrale darf nicht fehlen.

Frühstück ist natürlich um diesen Preis nicht inkludiert, aber wir finden ein ge- mütliches Bistro, in dem wir uns für den bevorstehenden Tag stärken.

Anschließend nehmen wir den Hop-on- hop-off-Bus mit dem man bequem alle wesentlichen Sehenswürdigkeiten erkun- den kann.

Ein Highlight ist der Besuch eines Fes- tungshügels. Während der österrei- chischen Herrschaft wurde ab 1850 um Krakau ein Ring von Festungen zur Verteidigung angelegt. Der Blick auf die Stadt ist phänomenal. Das Königsschloss

und dahinter das von den Kommunisten angelegte „Nova Huta“, die größte Stahl- industrie Polens, welche jetzt großteils stillgelegt ist, liegen direkt zu unseren Füßen.

Auch Papst Johannes Paul II. ist fast all- gegenwärtig, darauf sind die Polen an- scheinend stolz.



Schöne historische Gebäude am Hauptplatz

**Der dritte Tag
Samstag 07.05.2016:**

2. Leg: Krakau – Warschau Babice (EPKP - EPBC)
Start 10:04, Landung 11:27
Strecke: 245 km, Flugzeit: 1 Std 23 min
OE-CSC: Ortbauer (PIC) und Aschl
OE-ATA: Preuer (PIC), Neuhauser

Wir suchen uns wieder ein gemütliches Frühstücksrestaurant. Die haben alle WLAN und somit geben wir per Homebriefung gleich die Flugpläne für beide Legs auf. Mit dem Taxi geht es anschließend zurück zum Flugplatz und schon bald sitzen wir wieder startbereit in unseren Fliegern.

Vor uns startet noch die Antonow mit den Fallschirmspringern, dann geht es endlich los nach Norden.

Wir überfliegen die Weichsel, Polens längsten Fluss mit besonderer Vergangenheit in der großdeutschen Geschichte. In Warschau wollen wir nur tanken: Englische Kommunikation ist hier schwierig und Polnisch kann niemand von uns. Aber irgendwie können wir uns verständigen und so kommt der Tankwagen relativ schnell und bald sind unsere Vögel wieder satt.

3. Leg: Warschau Babice – Kaunas Darius (EPBC - EYKS)

Start 12:57, Landung 14:53
Strecke: 346 km, Flugzeit: 1Std 56 min
OE-CSC: Aschl (PIC) und Neuhauser
OE-ATA: Ortbauer (PIC) und Preuer

Beim Weiterflug nach Kaunas haben wir, oder besser gesagt Roman als PIC der CSC, ein spezielles Erlebnis:

Die Flugsicherung findet den für den Grenzüberflug notwendigen Flugplan der Katana nicht.

Nach einigem Hin und Her am Funk mit Beteiligung der Lotsen, der CSC und uns in der ATA war alles geklärt. Ich habe in Wels den Flugplan für alle drei Maschinen aufgegeben. In Krakau allerdings nur für meine 2 Legs als PIC. Beim zweiten Flug war Roman Co und hatte an sich damit nichts zu tun. Fälschlicherweise hatte er gedacht, dass ich wieder für alle Flieger die Flugpläne aufgegeben habe. Das lässt sich aber nun dank der netten Hilfe der Controllerin in der Luft nachholen und somit kann die CSC auch mit uns über die Grenze nach Litauen.

Der Flug bis Kaunas ist dann entsprechend entspannt.

Flache Landschaft, kleine Dörfer, Felder, Wälder und viele Seen sind aus der Luft zu bestaunen. Die Masurische Seenplatte beeindruckt mit viel Wasser und Wäldern dazwischen. Diese Gegend war bis zum zweiten Weltkrieg Ostpreußen.



Die Masurische Seenplatte

Eine Jak rollt am Taxiway vorbei, auch hier gibt es Piloten mit Hang zur Extravaganz.

Ein Taxi bringt uns in die Stadt zu dem schönen Hotel „Daniela“. Nun sind Stadtbesichtigung und Abendessen angesagt. Kaunas ist die zweitgrößte Stadt Litauens und ehemalige Hauptstadt.

Uns beeindrucken einmal mehr die Menschen, die wir treffen. Überall freundlich, zuvorkommend, offen und hilfsbereit. Sowohl die Litauer als auch später die Letten und Esten vermitteln einen welt-offenen Eindruck. Alles ist renoviert (EU sei Dank!) und die Bedienung in den Hotels und Lokalen in perfektem Englisch, das haben wir bisher so geballt nicht erlebt.



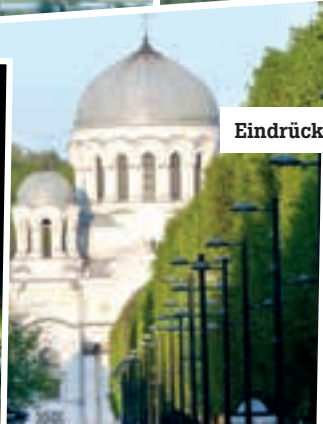
Unsere Flieger warten auf Sprit



Folientunnel, soweit das Auge reicht



von Warschau nach Kaunas



Eindrücke aus Kaunas





Das Schwarzhäupterhaus in Riga

Die Flieger sind sehr verschmutzt vom Blütenstaub der Rapsfelder. Wir sind allerdings nicht im Tiefflug unterwegs gewesen, kaum zu glauben, wie blütenstaubhältig die Luft noch in 1000 ft über Grund ist.

Riga Spilve war früher einmal Hauptstadtflughafen. Das Hauptterminal, ein altes, historisches, imposantes Gebäude aus dem Jahr 1956, ist heute ungenutzt, schade eigentlich.

Die historische Stadt Riga ist sehr sehenswert und hat viel an Architektur zu bieten. Zum Beispiel das Kunstmuseum, welches in dem Gebäude der Rigaer Börse untergebracht ist und in den Jahren zwischen 1852 und 1855 erbaut wurde.

Das Freiheitsdenkmal wurde zu Zeiten der ersten lettischen Unabhängigkeit in den Jahren 1931 bis 1935 an Stelle eines Reiterstandbildes Peters des Großen, welches zwischen 1910 und 1915 bestand, errichtet. Mit 42 Metern ist es angeblich das höchste Denkmal Nordeuropas.

Bemerkenswert ist die Ausrichtung des Denkmals: Die Freiheitsgestalt (im Volksmund Milda genannt) blickt – wie alle selbstbewusst und mit stolzem Ausdruck dargestellten Figuren im Sockel des Denkmals – nach Westen. Im Gegensatz hierzu blicken Figuren, die mit gesenktem Haupt und in Ketten dargestellt sind, in Richtung Osten.

Das Schwarzhäupterhaus auf dem Rathausplatz wurde 1334 als das „Neue Haus der großen Gilde“ erstmals urkundlich erwähnt. Es diente sowohl den Kaufleuten als auch der vorwiegend deutschen Bürgerschaft Rigas für Zusammenkünfte. Es entspricht den in anderen Städten zur damaligen Zeit errichteten Artushöfen. Das im gotischen Stil errichtete Haus wurde im Zweiten Weltkrieg völlig zerstört, 1999 wieder originalgetreu rekonstruiert und ist eine der Hauptsehenswürdigkeiten von Riga.

Der vierte Tag Sonntag 08. Mai 2016:

4. Leg: Kaunas Darius – Riga Spilve (EYKS - EVRS)

Start 08:00 Landung, 09:42

Strecke: 250 km, Flugzeit: 1Std 42 min

OE-GSC: Neuhauser (PIC) und Ortbauer

OE-ATA: Preuer (PIC), Neuhauser

Nach dem Start am späten Vormittag geht es mit Nordkurs an die Grenze zu Lettland und dann NNW Richtung rigaischen Meerbusen. Wir würden gerne direkt über den Hafen und die Stadt Riga zum Platz fliegen, aber das wird aufgrund des Verkehrs auf dem internationalen Flughafen nicht gestattet.

So fliegen wir entlang der Küste weiter und kommen dann von Osten über die Stadt in 1000 ft zum Platz.

Die ATA ist vor uns gelandet und nicht mehr sichtbar. Christian landet auf einer Betonpiste im Niemandsland, wir sehen weder andere Flieger noch irgendeine Infrastruktur. Daher rollen wir mal an das Pistenende und dort sehen wir einen Taxiway im Wald verschwinden. Nachdem wir den idyllischen Rollweg durch den Wald passiert haben, wird ein freier, betonierter Platz sichtbar, wo wir auch unsere Freunde entdecken können.

Wir organisieren noch Wasser, einen Kübel und Putzutensilien haben unsere Tiroler Freunde mit.



Freiheitsdenkmal



Luftverschmutzung im Baltikum?



Anflug Riga Spilve

Der fünfte Tag Montag 09. Mai 2016:

5. Leg: Riga Spilve – Tallin (EVRS - EETN)

Start 08:21, Landung 10:04

Strecke: 283 km, Flugzeit: 1Std 43 min

OE-GSC: Neuhauser (PIC) und Preuer

OE-ATA: Aschl (PIC) und Ortbauer

Wieder wird flaches Land überflogen, Berge gibt es da nicht, aber viel Wasser, viele Wälder und mooriges Land. Nach dem Start fliegen wir entlang der Küstenlinie bis zum oberen Ende des rigaischen Meerbusens nach Pärnu, von dort dann direkt nach Tallin.

Tallin ist der einzige internationale Flughafen auf unserer Tour. Im Anflug ist einiges an Verkehr.

Roman und ich sind in der OE-ATA Nummer zwei hinter der OE-CSC. Im Final dann die Order vom Turm „go around“! Hinter uns ist eine Boeing im Anflug und der Türmer hat anscheinend Angst, dass uns diese aufschneipft. Nach deren Landung dürfen auch wir den Boden von Estland begrüßen.

Tallin ist eine sehr liebevolle Stadt mit altem Kern, gepflegt und sauber.

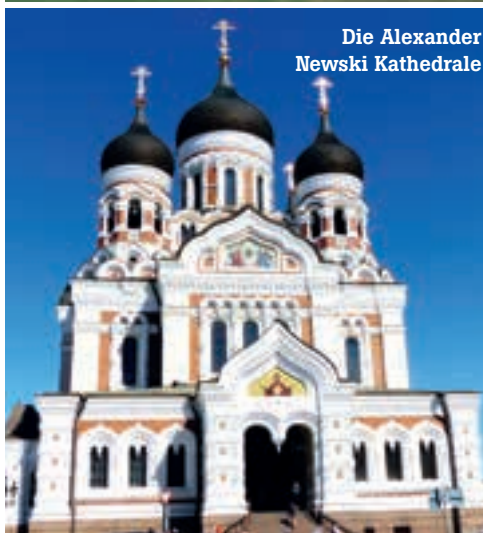
Der große Hauptplatz ist autofrei und ein Biergarten reiht sich an den anderen. Die Bedienung tritt großteils in Tracht auf, an der man schon den stark skandinavischen Einfluss erkennen kann.

Mir persönlich gefällt diese Stadt von allen drei besuchten baltischen Städten am besten, weil sie ruhiger ist und auch touristisch nicht so überlaufen wie z.B. Riga. Das Rathaus von Tallin ist das einzige erhaltene im gotischen Stil in Nordeuropa. Der Stadtrat Tallins leitete von dort bis 1970 die Geschicke der Stadt, bevor er in ein modernes Gebäude umzog. An der Turmspitze blickt ein Landsknecht wachsam umher.

Die Alexander-Newski-Kathedrale befindet sich auf dem Domberg gegenüber dem estnischen Parlament. Benannt wurde sie nach dem russischen Nationalhelden und Heiligen, Alexander Jaroslawitsch Newski.



Anflug Tallin Estland



Die Alexander Newski Kathedrale



Tallin im Abflug



Der sechste Tag Dienstag 10. Mai 2016:

6. Leg: Tallin – Marienhamn (EETN - EFMA)

Start 07:47, Landung 10:02

Strecke: 440 km, Flugzeit: 2 Std 15 min

OE-GSC: Ortbauer (PIC) und Preuer

OE-ATA: Aschl (PIC) und Neuhauser

So gut organisiert wie hier haben wir es selten erlebt. Alles ist vorbereitet, noch ein Formular im Stehen unterschreiben

und ab geht es im Flughafenbus zu unseren Fliegern. Wir wundern uns schon, dass der Handlingmann keine Anstalten wegen der Rechnung macht. Beim Flieger auf dem Vorfeld ist diese dann fällig und per Karte zu bezahlen.

Von Tallin geht es dann 25 Minuten über das Meer nach Helsinki.

Die Hauptstadt Finnlands hat sehr viel Wald. Sie liegt in der Landschaft Uusima im Süden des Landes an der Küste des Finnischen Meerbusens. Mit 630.000

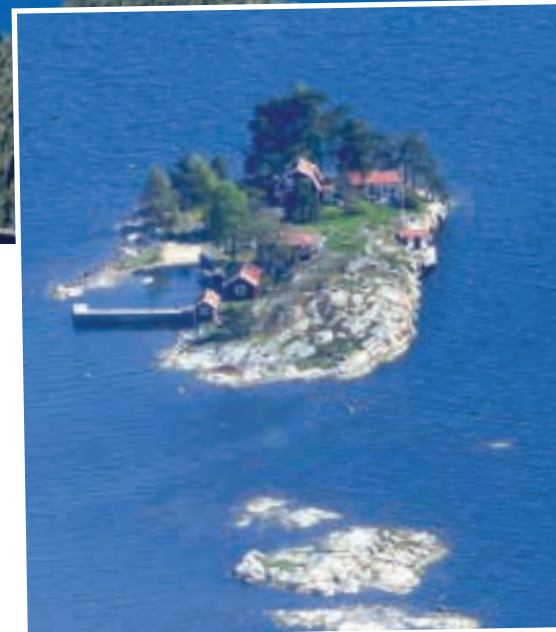


Einwohnern ist Helsinki mit Abstand die größte Stadt Finnlands. Zusammen mit den Nachbarstädten Espoo, Vantaa und Kaunianien bildet es die sogenannte Hauptstadtregion, einen Ballungsraum mit etwa 1,4 Millionen Einwohnern.

Vorbeiflug an der Stadt und über die tausend kleinen Inseln bis nach Mariehamn zu unserem Tankstopp. Es ist nicht übertrieben, wenn man von Tausenden kleinen Inselchen redet, und auch wenn sie

noch so klein sind, steht zumindest ein Häuschen drauf. Ich hatte mal eine Finnin aus Helsinki als Arbeitskollegin und die erzählte mir, dass sehr viele Großstadtbewohner ihr Wochenenddomizil auf einer der vorgelagerten Eilande haben.

Im Flug vergeht die Zeit sehr schnell und so sind wir auch schon im Landeanflug auf Åland im Bottnischen Meerbusen, „um unsere Vögel zu füttern“.



Auf jeder Insel Ferienhäuser

7. Leg: Marienhamn – Visby (EFMA - ESSV)
Start 11:29, Landung 13:28
Strecke: 281 km, Flugzeit: 1 Std 59 min
OE-CSC: Neuhauser (PIC) und Ortbauer
OE-ATA: Preuer (PIC) und Aschl

Die Betankung ist schnell erledigt, neue Crew-Zusammenstellung und weiter geht's. Christian und ich sind am Start die Nummer 1. Als wir schon unsere Reise Flughöhe erreicht haben, teilt uns die Dame am Turm mit, dass die ATA nach dem Runup wieder zum Abstellplatz zurückgekehrt ist. Wir bekommen noch mit, dass irgendetwas nicht gestimmt hat, was wir wissen nicht. Da die Funkverbindung bereits abreißt ist es ungewiss für uns, ob wir abends in Visby alle zusammen sind. 30 Min. später hören wir aber die vertraute Stimme von Roman wieder am Funk. Also Entwarnung für uns, jetzt können wir entspannt weiterfliegen.

Später in Visby erzählen uns Heinz und Roman, was passiert ist. Beim Magnetcheck ist der Motor rau gelaufen und die Drehzahl um 300 U/min abgefallen. Nach dem Abstellen und Öffnen der Cockpithaube – Brandgeruch!!! Heinz wurde blass, Roman hatte aber schon die Leute gesehen, die mit heißem Asphalt die Löcher am Vorfeld ausbesserten. Maschine brennt NICHT! Der Grund des rauen Motorlaufes war schnell gefunden, ein Zündkerzenstecker war abgefallen, was schnell behoben werden konnte.

Der weitere Flug ist ohne besondere Vorkommnisse, wir genießen, die Insel-Meerlandschaft unter uns und sind als bald schon im Landeanflug auf Visby auf der Insel Gotland in Schweden.

Ein schöner Flughafen mit großer Asphaltbahn! Nach dem Tanken dann Weiterrollen zur Grasabstellfläche beim örtlichen Verein. Wir treffen dort einen Deutschen, der auf Gotland lebt und als Arzt auf den schwedischen Bohrtürmen arbeitet. Er hat immer eine Woche Dienst in Nordschweden und eine Woche frei. So lässt es sich leben!! Er erklärt uns die Gepflogenheiten, zeigt uns, wie wir morgen wieder auf das Gelände kommen, und ruft uns ein Taxi für die Fahrt in die Stadt.

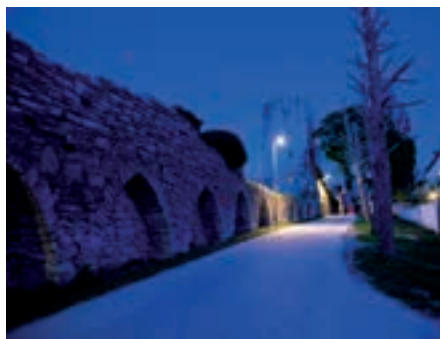
Gotland ist eine schwedische Insel mit 57.000 Einwohnern und historische Provinz. Die nach Seeland (Dänemark) zweitgrößte Insel der Ostsee liegt nördlich von Öland. Ihren Namen hat sie vom Germanenstamm der Goten, die die Insel laut der Gutasaga um die Zeitwende zumindest teilweise verließen, um später auf dem Kontinent als Ost- und Westgoten große Reiche zu errichten.

In Visby wurden die Pippi-Langstrumpf-Filme gedreht. Eine wunderschöne kleine Stadt mit vielen kleinen Häuschen. Die Villa Kunterbunt ist allerdings in einem Vergnügungspark außerhalb der Stadt.

Das geben wir uns dann doch nicht, unsere Zeit ist dafür etwas zu knapp. In der Stadt sind vier Ruinen von alten Kirchen. Niemand kann uns erklären, warum das so ist.

Ein Rundgang durch die Stadt, Abendessen am Hauptplatz und dann noch in ein Pub, in dem wir ein Bier genießen, welches von der Würzigkeit und vom Geschmack her unübertroffen ist. Der Wirt erklärt, dass dieses Bier in Visby gebraut wird. Am Nachhauseweg ins Hotel kommen wir sogar an der kleinen Brauerei vorbei.

Auf Gotland, sind auch wenn es dunkel ist, in keinem Haus die Vorhänge zugezogen



Abendspaziergang entlang der Stadtmauer von Visby

Der siebte Tag **Mittwoch 11. Mai 2016:**

8. Leg: Visby – Rügen (ESSV - EDCG)
Start 09:46, Landung 12:16
Strecke: 525 km, Flugzeit: 2Std 30 min
OE-CSC: Neuhauser (PIC) und Aschl
OE-ATA: Preuer (PIC) und Ortbauer

Am Mittwoch bestellen wir uns ein Taxi zum Flughafen. Wir wollen vor dem Schlechtwetter wieder zu Hause sein, daher canceln wir den Stopp auf Bornholm (Dänemark) und fliegen direkt bis Rügen. Es geht zuerst an der Küstenlinie in Visby vorbei, so entstehen auch Luftaufnahmen von dieser lieblichen Stadt, dann weiter über die Insel Öland zur Küste von Schweden. Auf Öland verbringt die schwedische Königsfamilie den Sommer. Das Schloss Solingen sehen wir aber nicht. Anschließend geht es über das Meer nach Rügen.

An der Küste von Rügen sehen wir den typischen Seenebel, der sich allerdings nur in Bodennähe befindet und uns fliegerisch nicht stört. Die Wasseroberflächen sind, besonders im Frühling, deutlich kühler als die Landoberflächen. Kommt es dann zu einer Advektion der über dem Land befindlichen warmen Luftmassen, so kühlen sich diese über dem Wasser schnell ab. In Deutschland ist diese Nebelform vor allem im Spätfrühling an der Ostsee anzutreffen.

Wir landen auf einem wunderschönen Flugplatz mit äußerst netten Leuten. Es wird uns sofort ein Taxi gerufen, mit dem Bedauern, dass es wohl 15 Minuten dauern wird, bis es da ist. Hotelempfehlungen für den Badeort Binz bekommen wir auch noch und dann noch schnell ein kühles Bier in der Flugplatzgastronomie. Nach der Taxifahrt besichtigen wir das Seebad. Viel altes Geld, das hier zu Hause ist. Schöne alte Häuser, die den Reichtum der hier vor hundert Jahren oder länger, zur Schau gestellt wurde, dokumentieren. Man meint fast, die Buddenbrooks von Thomas Mann kämen gleich in deren Phaeton um die Ecke.

Wir spazieren auf der Strandpromenade,

sehen das Kurhaus sowie die Hauptstraße mit den vielen (teuren) Geschäften und schlendern bis ans Ende der wieder erbauten Landungsbrücke.

Das Wetter ist kalt und stürmisch, daher sind die Strandkörbe alle unbesetzt. Wir finden ein gemütliches und bodenständiges Lokal für das Abendessen und gehen dann entspannt zurück in unser Hotel.

Der achte Tag Donnerstag 12. Mai 2016:

9. Leg: Rügen – Rothenburg a. d. Tauber
(EDCG - EDFR)

Start 08:17, Landung 11:17

Strecke: 590 km, Flugzeit: 3 Std 00 min

OE-CSC: Ortbauer (PIC) und Aschl

OE-ATA: Preuer (PIC) und Neuhauser

Für das kommende Pfingstwochenende wird sehr schlechtes Wetter erwartet und die Satellitenbilder sind so eindeutig, dass uns klar ist, wir müssen heute nach Hause, wenn wir nicht bis Montag im verregneten Deutschland festsitzen wollen.

Der Bayerische Wald ist bei tiefbasiger Bewölkung nicht ungefährlich. Wir wollen daher ein Stück nach Westen ausweichen, um südwestlich von Nürnberg ins Flache zu gelangen.

Von dort weg sollte es dann nicht schwer sein entlang der Donau nach Hause zu kommen.

Hier trennen sich unsere Wege von denen der Tiroler Freunde. Diese müssen mit ihrem Flieger nach Schönhagen, nahe Berlin ins dortige Aquilawerk. Ein Softwareupdate ist für ihren neuen Flieger notwendig, die Anzeigen haben während unserer Tour manchmal verrückt gespielt. Rudi und Karl schaffen es dann am Samstag nach Kufstein.

Auch in Norddeutschland gibt es riesige Flächen, auf denen der Raps in voller Blüte steht.

Etwa das gleiche Bild wie zu Beginn unserer Reise vor einer Woche.

In Rothenburg ob der Tauber landen wir dann zum Auftanken. Die schöne, mittelalterliche Stadt können wir leider nicht besichtigen, es hat schon geregnet und

wir müssen schauen dass wir weiterkommen. Es ist rundherum düster und die nächste Front wird bald da sein.

Rügen empfängt uns mit
Seenebeln an der Küste



Flugplatz Rügen

Schloss Kalmar in der gleichnamigen Stadt Südschweden

Die weißen Kalkfelsen von Rügen



Riesige Rapsfelder auf der Strecke





Wir können es nicht erwarten, nach Hause zu kommen, daher überholen wir die ATA



Die letzte (Schlechtwetter) Hürde wird genommen

10. Leg: Rothenburg a. d. Tauber – Wels (EDFR - LOLW)

Start 12:09, Landung 13:55
 Strecke: 352 km, Flugzeit: 1 Std 46 min
 OE-CSC: Ortbauer (PIC) und Neuhauser
 OE-KMV: Aschl (PIC) und Preuer

Also geht es gleich weiter in Richtung heimatlichen Hangar. Wir sind mittlerweile schon mit München Info in Kontakt und fühlen uns schon wie zu Hause. München Info versorgt uns permanent mit Wetterdaten und sagt uns auch, dass sich vor uns in der Gegend von Passau gerade eine Gewitterfront aufbaut.

Wir hatten so etwas bei unserem Briefing in Rügen befürchtet und vorsorglich schon die Gafor-Schlechtwetterrouten im Sky-Demon eingespeichert.

In Straubing beginnt es dann schon zu regnen, was denn Vorteil hat, dass wir den Flieger schon in der Luft vorwaschen können. Kurz vor Vilshofen wird es dann wirklich bedrohlich dunkel, aber hinter uns ist freie Sicht, sodass Christian und ich beschließen entlang der einprogrammierten Schlechtwetterroute zu fliegen. Wir fliegen nun in Starkregengebiet ein, haben aber Bodensicht und auch der Kontrollblick zurück ist ok. Der Flug unter diesen Bedingungen erfordert volle Konzentration und so ist es Christian, der mich darauf aufmerksam macht, dass es südlich unserer Route heller aussieht. Wir fliegen in diese Richtung und haben alsbald die Regenfront wieder verlassen. Vor uns liegt jetzt noch die kurze Strecke auf österreichischem Gebiet bis Wels mit klarem Sichtflugwetter.

Roman und Heinz sind vor Vilshofen nach Norden ausgewichen und haben erst später Südkurs genommen. Retrospektiv betrachtet, war diese Entscheidung die bessere, aber im Nachhinein ist man immer gescheiter.

Letztendlich landen wir um 16 Uhr wohlbehalten in Wels und die OE-ATA fünf Minuten nach uns.

Flieger versorgen, ein Bier zum Abschluss, die Flugbücher schreiben, einige Anekdoten austauschen und die gemeinsamen Tage noch einmal Revue passieren lassen.

Das war es also, wir sind früher zu Hause als gedacht, aber wir sind das Improvisieren ja gewohnt.

Das Wetter der folgenden Tage bestätigt unsere Entscheidung, vor Montag hätten wir den Heimweg nicht geschafft.

Wir haben eine wunderbare gemeinsame Zeit genossen, Piloten-Freunde waren gemeinsam unterwegs und haben viele Eindrücke und weitere Erfahrung gesammelt.

Danke an ALLE !!

Herbert Ortbauer, August 2016

Und auch unsere Tiroler Freunde haben den Flieger wieder sicher im Hangar aufgehängt



Airfield Wels in sight



In gewohnter Weise ein Abschlussbier in der „Möwe“



Ein Tagesausflug über die Berge

Unsere Heimat von oben erkunden

Wieder einmal organisierte Fritz Kurfner für den Mittwoch, 24. August 2016, einen Tagesausflug mit den Motorseglern. Nein, nicht nur Motorsegler, dieses Mal waren auch die UL D-MWWM und die C 152, OE-CMS mit dabei.

Wer waren nun die Akteure?

Im Schleppfalken saßen Fritz Kurfner und Wolfgang Burgstaller, im Rentner Jet Franz Grünbeck und Helmut Karnitsch, mit der UL war Manfred Hainzl alleine unterwegs (warum wohl?) und in der

C-152 Michael Maurer mit seinem Bekannten Martin Hatheuer.

Es war schönes Wetter vorhergesagt und so sollte es auch kommen. Um 08:00 Uhr waren alle am Platz. Fluggeräte aus dem Hangar, tanken, checken. Die C 152 war gaaaanz hinten. 9 Flieger mussten vorher herausgeschoben werden. Aber dann war es so weit. Im Flugvorbereitungsraum wurde über die Route diskutiert und schlussendlich fiel die Entscheidung. Zuerst nach Feldkirchen am Ossiacher See (LOKF), also KÄRNTEN, dann

sollte es weitergehen nach Lienz Nikolsdorf (LOKL) in OSTTIROL und zum Abschluss noch Kufstein Langkampfen (LOIK) in TIROL. Das Flugplatzwetter wurde eingeholt und es hieß nur „bitte kommen“. Um 09:00 Uhr LOC ging es los in Richtung Süden. Herrliche Sicht! Über das Stodertal, Ennstal (Niederöblarn), Murau bis zum Flugplatz Feldkirchen. Wir suchten den Ossiacher See, um einen Navi-Anhaltspunkt zu haben, doch dieser kam einfach nicht zum Vorschein. Wunderschön eingebettet im Talkessel, aber von Osten her einfach nicht zu sehen. Nach der Meldung bekamen wir das OK und als wir über dem letzten Hügel waren, waren auch der Flugplatz und der Ossiacher See zu sehen. Alle 4 Maschinen kamen gut und sicher an. Eine Schale Kaffee und weiter ging es in Richtung Lienz.

Über Villach, Feistritz an der Gail, Kötschach-Mauthen nach Oberdrauburg (Meldepunkt). Meldung beim Flugplatz Lienz Nikolsdorf – Freigabe Piste 12 und wieder problemlose Landungen aller 4 Flugzeuge. Landegebühr bezahlt und weiter ging es nun in Richtung Norden zum letzten Punkt unseres Ausflugs, nach





Kufstein. Alle hatten schon Hunger und so freuten wir uns auf das gute Mittagessen am Flugplatz Kufstein. Einige von uns kannten das Gasthaus schon, wo immer ein vorzügliches Essen serviert wurde.

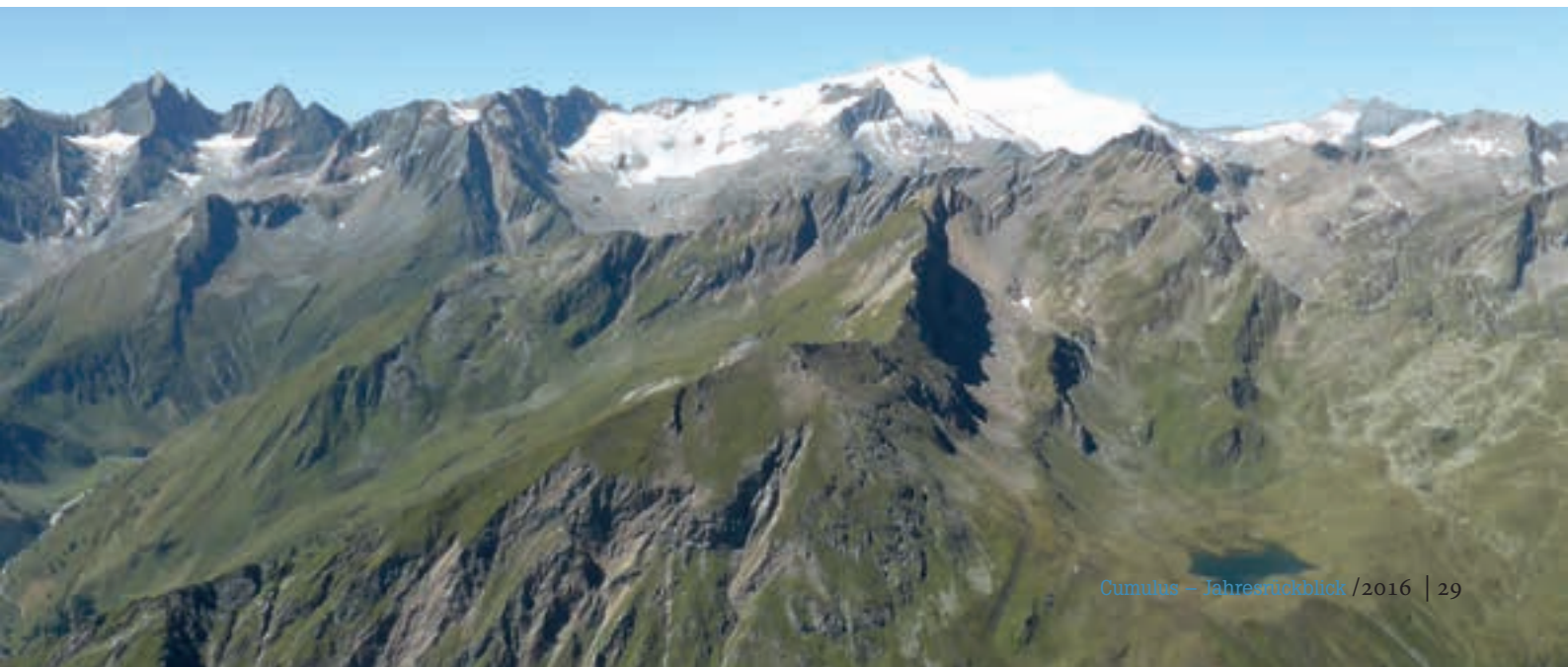
Nach dem Start in Lienz hieß es nun einmal steigen, steigen und nochmals steigen. Der Felber Tauern lag vor uns. Über Lienz, entlang der Isel bis nach Kienburg, Huben. Rechts von uns der Großglockner, links der Großvenediger. Einfach herrlich! Unter uns die Felber Tauern Straße. Gottseidank, dass wir nicht mit dem Auto da unten fahren müssen, dachten wir. Wir hatten bereits Mittersill in Sicht und nun konnten wir ein leichtes Sinken einleiten. Die nun kommenden Berge sind doch schon beträchtlich niedriger. Über Brixen im Thale, die Hohe Salve links

von uns und vor uns Söll – der 1. Meldepunkt für Kufstein. Keine Probleme, wir bekamen die 06 zur Landung. Wie gewohnt, kamen alle Maschinen gut an. Wir bezahlten die Landegebühr und ab zum Gasthaus gleich nebenan. Doch nun kam das bittere Erwachen. „Wir schließen schon, denn ich habe einen wichtigen Termin ...“, hieß es von der Wirtin. Das darf doch nicht wahr sein. Na, wenigstens zum Trinken bekamen wir noch etwas. Wir müssen uns den Hunger nun leider mit nach Wels nehmen; es bleibt uns nichts anderes übrig.

Noch etwas. Unser Herr Präsident, Josef „Pepi“ Ecker, hatte sich angesagt. Er würde uns in Wörgl um 14:00 Uhr treffen. Wir waren pünktlich, doch Pepi kam nicht. Manche behaupteten sogar, dass sie

sich einen Sonnenbrand holten, vor lauter Schauen nach dem Flugzeug mit Pepi. Wir mussten etwas Sprit tanken, um auch sicher wieder nach Hause zu kommen. Jetzt ging es auf zur Heimreise. Vorbei am Wilden Kaiser, St. Johann, Saalfelden, links der Hochkönig, Bischofshofen, Gosau, Ebensee und Lambach. Die Meldung in Wels – „09 melden sie Whisky“ war für uns der gewohnte Funkverkehr. Nach gut 1 ½ Stunden wieder heimatlichen Boden unter den Füßen. Insgesamt hatten wir 4 Flugstunden absolviert. Es war ein schöner, gemütlicher und äußerst interessanter Ausflug. Bei der Schlussbesprechung im Möwe-Restaurant bei Gabi und Harald gab es nun ein gutes Mittagessen, auch wenn es schon 16:50 Uhr war.

Wolfgang Burgstaller



Die Hahnweide ist zurück

Ausflug zum Oldtimer-Fliegertreffen

09. – 11. September

Flieger aus Wels:

„Focke Wulf Fw 44 Stieglitz“ (D-EMAX), Pilot Josef Ecker mit Copilot Patrick Starlinger
„Focke Wulf Fw 44 Stieglitz“ (D-EFWP), Pilot Gerhard Panhuber und Wolfgang Panhuber jun.
„Bücker BÜ 131 Jungmann“ (D-EWGR), Pilot Wolfgang Panhuber sen.
„Piper PA18 Super Cup“ (D-ELUK), Pilot Alexander Pucher mit Copilot David Haslinger
„Jaguar XJ 300, Bj. 95, 4l 6 Zyl., 240 PS“ (Oldtimer-Auto), Fahrer Christian Nitsche

Das Oldtimer Fliegertreffen auf der „Hahnweide“ ist eines der größten und ältesten Oldtimer-Flieger-Treffen Europas. Die erste Austragung fand vor 35 Jahren im September 1981 statt. Bei diesem Treffen historischer Flugzeuge kommen Teilnehmer aus ganz Europa und Übersee auf der „Hahnweide“ bei „Kirchheim/Teck“ zusammen,



Das Gelände der Hahnweide aus der Luft



Davids äußerst komfortable Unterkunft. Was könnte sich ein junger Pilot Schöneres vorstellen, als unter der Tragfläche zu nächtigen?

um drei Tage lang fachzusimpeln, zu fliegen und zu feiern. Das Treffen wird damals wie heute im Zweijahresrhythmus von den ehrenamtlichen Helfern der „Fliegergruppe Wolf Hirth e.V.“ organisiert und durchgeführt. Im Jahr 2015 war es dann so weit, dass die stetig gestiegene Teilnehmer- und Besucherzahl eine Neuorganisation erforderte. Daher wurde ein zusätzliches Jahr ausgesetzt. Mit einem neuen Organisationskomitee startete die Veranstaltung heuer neu durch. Sie wird nun wieder regelmäßig alle zwei Jahre stattfinden.

Beeindruckende Besuchermassen bewunderten heuer 352 Flugzeuge aus vielen Nationen. Dem Komitee sei hier für diese perfekt organisierte Veranstaltung höchstes

Lob ausgesprochen. Wer mehr erfahren möchte, kann sich auf der Homepage www.oldtimer-hahnweide.de weitere Informationen holen.

Die erste Gruppe der drei Doppeldecker reiste bereits am Do. 8.9.2016 an, um dem großen Ansturm am Freitag zu entgehen. Am nächsten Morgen wurden nach einem kurzen Briefing die Hangartore aufgeschoben, die auf Hochglanz polierte „Super Cub“ auf den Vorplatz gerollt, durchgecheckt, aufgetankt, das Gepäck sorgfältig verstaut und schon ging es bei strahlend blauem Himmel los. Die geplante Flugzeit betrug zweieinhalb Stunden. Die Flugroute führte nördlich von München über die Allianz-Arena Richtung Ehrbach an der Donau. Auf diesem Flugplatz, auf dem unsere „Super Cub“

vor drei Jahren von uns erworben wurde, war eine Zwischenlandung zum Auftanken geplant. Dort erwartete uns eine böse Überraschung, da Clubgebäude und Turm abgebrannt waren. Die ganze Anlage befindet sich derzeit im Wiederaufbau. Glücklicherweise hatten wir ausreichend Sprit, um die Hahnweide sicher zu erreichen.

Am Zielflugplatz angekommen, mussten wir nicht wie befürchtet lange in der Platzrunde bleiben, sondern konnten sofort nach zwei Flugzeugen vor uns landen, auftanken und hinter einem „Follow me“-Fahrzeug zum Abstellplatz rollen.

Im Check-in-Bereich wurden sämtliche Crews alle drei Tage kostenlos verpflegt. Als Teilnehmer hatten wir rund um die Uhr, auch während der Flugvorführun-



»» Antonov AN-2



»» Unser Präsident, hautnah am Geschehen



»» Douglas A-1 Skyraider



»» North American P-51D Mustang, Louisiana Kid



»» Fieseler Störche Fi 156 an der Flightline



»» Die Boeing PT-17 Stearman wurde von der US Army Air Corps als Schulflugzeuge eingesetzt.



»» Supermarine Spitfire Mk I V



»» Wir machen uns fertig für den Heimflug.



»» Fokker Dr.I



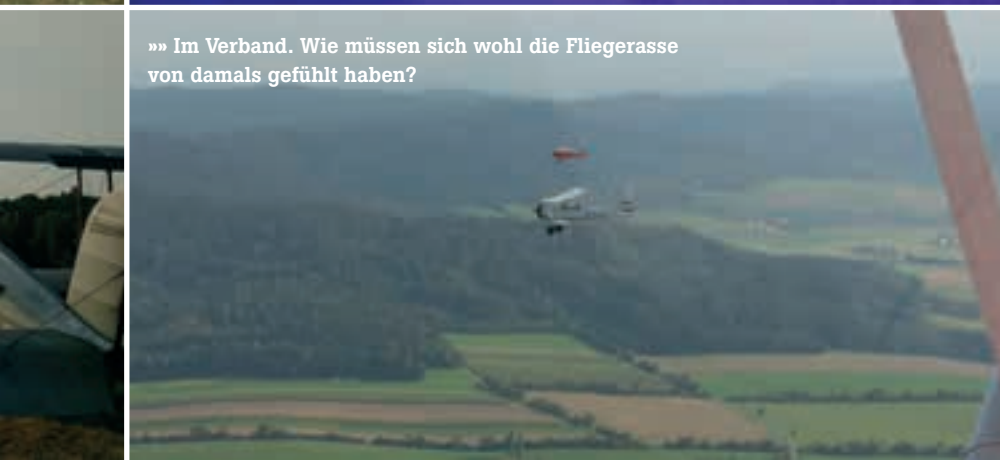
»» edles Cockpit einer „Stinson SR 9C“



»» Do-Flug F+W C 3605



»» Lichtshow an der Flightline



»» Im Verband. Wie müssen sich wohl die Fliegerasse von damals gefühlt haben?

gen, die Möglichkeit, die flightline zu betreten, die Flugzeuge zu besichtigen und so hautnah zu erleben. Wo sonst kann man zum Beispiel zwischen einer „North American P-51D Mustang“, einer „Supermarine Spitfire Mk XVI“ und einer „Yak 3“ stehen, um sie dann im Verband fliegen zu sehen. Die drei Tage waren sehr kurzweilig und spannend, da am Freitag im Minutentakt außergewöhnliche Flugzeuge landeten und Samstag und Sonntag ab 9:00 beeindruckende Flugvorführungen der Oldtimer gezeigt wurden. Abends ließen die Crews bei gutem Essen und Life-Musik den Tag ausklingen. Viele neue Bekanntschaften wurden geschlossen und alte gepflegt.

Am Sonntag gab es während den Flugvorführungen diverse Abflugfenster zur Abreise der Teilnehmer. Hier reihten sich bis zu 50 Flugzeuge entlang der Startbahn 31 auf und wurden im Halbminutentakt abgefertigt.

Unser Rückflug im lockeren Verband mit Bucker, Stieglitz und Super Cub führte uns nach Bad Wörishofen Nord zum Auftanken der Doppeldecker und von dort wieder zurück nach Wels.

Wir blicken auf ein unbeschreiblich tolles Fliegerwochenende zurück und freuen uns schon auf das nächste Oldtimer-Fliegetreffen auf der Hahnweide. Abschließend möchten wir uns beim Team der Hahnweide für dieses großartige Wochenende bedanken. Ihr habt wirklich Großes geleistet und werdet bestimmt noch vielen Luftfahrtenthusiasten tolle Treffen bescheren.

TAIFUN – ein Wind und ein Flugzeug



Elly Beinhorn 1933
Bildrechte: Bundesarchiv,
102-01227 / CC-BY-SA 3.0

Die berühmte Fliegerin Elly Beinhorn hat diesem Flugzeug den Beinamen „Taifun“ gegeben.

Es handelt sich dabei um eine Konstruktion aus der Hand von Willy Messerschmitt.

Der Erstflug erfolgte in Augsburg Haunstetten am 13. Juni 1934 an der Stelle, an der heute die Fa. Bitz (Bücker und Oldtimerspezialisten) ihren Sitz hat. Das Flugzeug wurde in neun Monaten entwickelt. Diese zukunftsweisende Konstruktion ist bei den Bayerischen Flugzeugwerken der späteren Messerschmitt AG gebaut worden.

Die richtige Bezeichnung lautet Bf108 (Bayerische Flugzeugwerke). Es handelt sich um ein 4-sitziges Reiseflugzeug mit

Vorflügel, Einziehfahrwerk, Flossentrimmung. Das Triebwerk dazu ist der V8 (hängend) von ARGUS (As10c). Dieser ist auch im Fieseler Storch (Fi156) in Verwendung.

Die Taifun erreicht mit dem 240 PS leistenden Motor eine Reisegeschwindigkeit von 250 km/h, dabei beträgt die Startrollstrecke unter 250 m.

Richtig bekannt wurde die BF 108 durch einen Flug von Gleiwitz – Istanbul – Berlin mit Elly Beinhorn. Dabei hat sie eine Strecke von 3.570 km in 13,5 Stunden zurückgelegt. Der Flug fand am 13. August 1935 statt.



Es gab eine historische Taifun mit der Kennung D-I0I0. Heute ist dieses Kennzeichen so nicht mehr möglich, diese lautet daher jetzt D-E0I0.

Das hier vorgestellte Flugzeug gehört Herrn Wolfgang Panhuber und wird ab 2017 die Welser Oldtimersze-

ne bereichern. Restauriert wurde sie von Dirk Bende und seinem Team in Bonn-Hangelar.

Sepp Ecker



**AIRCRAFT MAINTENANCE + CAMO
an 5 Standorten in Österreich**

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

Austrian Aircraft Corporation - AAC
Österreichische Luftfahrzeug GesmbH

Flughafen Graz
+43 316 296149
info.graz@aac.at

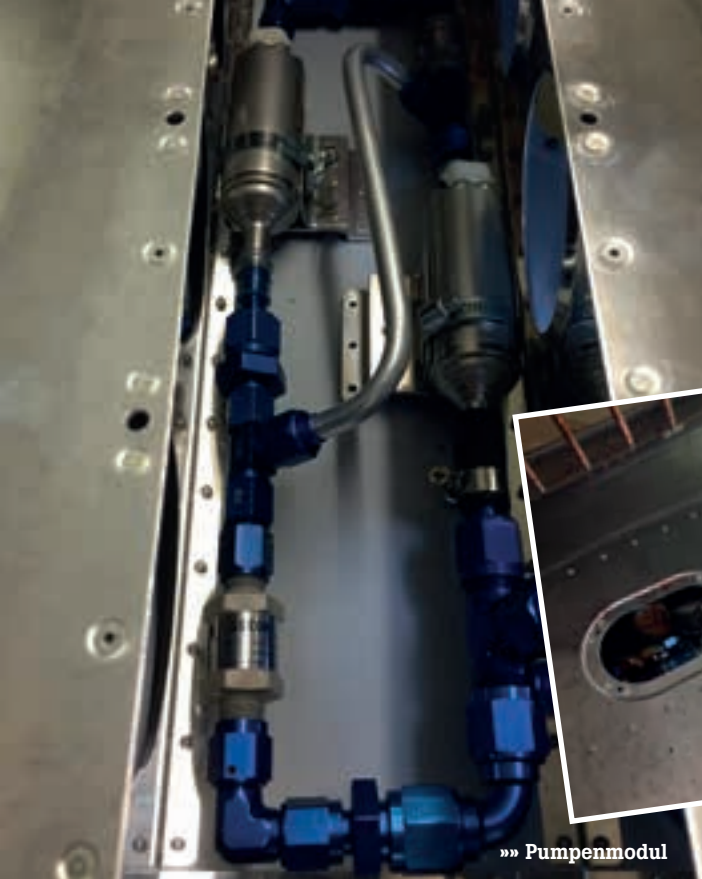
Flughafen Linz
+43 7221 64532
info.linz@aac.at

Flughafen Bad Vöslau
+43 2252 790894
info.voeslau@aac.at

Flughafen Klagenfurt
+43 316 296149
info.klagenfurt@aac.at

Flughafen Salzburg
+43 7221 64532
info.salzburg@aac.at

www.aac.at



» Pumpenmodul



» Rumpfunterseite ohne Bodenblech



Bau einer Vans RV12 mit Rotax 912iS

Fortsetzung aus Heft 2015

Als ich vor einem Jahr den Beitrag für den Cumulus schrieb, war die Rumpfbodenstruktur gerade so weit fertig, um mit dem Einbau des Kraftstoffsystems zu beginnen. Inzwischen steht der Rumpfvorderteil auf eigenen Beinen/Rädern, der Motor Rotax 912 iS hängt an der Firewall und das Cockpit hat eine gut schließende Haube. Der linke Flügel und der Tank sind ebenfalls fertig. Aber nun der Reihe nach.

Das Kraftstoffsystem:

Da ich aus verschiedenen Gründen das Pumpenmodul nicht vorne beim Motor, sondern möglichst nahe am Rumpftank platzieren wollte, musste in der Rumpfbodenstruktur ein geeigneter Platz gefunden werden.

Solange das Bodenblech nicht angenietet war, konnte ich das Pumpenmodul an geeigneter Stelle montieren. Das Ganze dann im fertigen Rumpf durch zwei kleine Handlöcher auch zu warten und

die Leitungen anzuschließen, stellte sich schnell als unmöglich heraus. Daher habe ich beschlossen, das Pumpenmodul zu zerlegen und völlig neu aufzubauen. In dieser Konfiguration sind die Pumpen von oben durch einen großen Deckel im Gepäckraumboden gut zugänglich.

Die Verrohrung vom Tank über den Gascolator zu den Pumpen habe ich mit Alu-Rohren ausgeführt und direkt unter dem Tank positioniert.

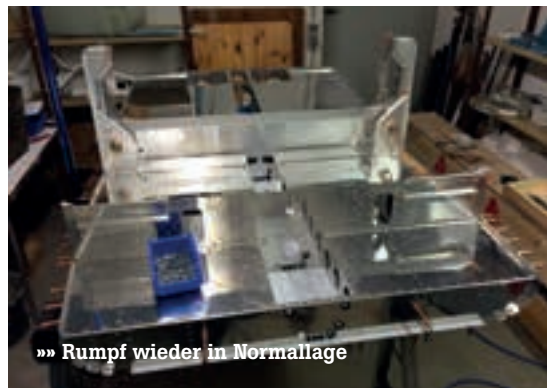
Nach dem Aufnieten des Bodenblechs ist die Zugänglichkeit zwar stark einge-

schränkt, aber noch ausreichend, um alles aus/einbauen und warten zu können.

Der Rumpf:

Der weitere Aufbau des Rumpfes ging zügig voran. Wie gewohnt passten alle vorgeformten und vorgebohrten Teile perfekt.

Nun war es Zeit, das Ganze aus dem Keller in die Garage zu übersiedeln, sonst wäre es auf Grund der Dimensionen nicht mehr möglich gewesen.



» Rumpf wieder in Normallage



» seitliche Bleche fertig zum Nieten



»» fertig zum weiteren Aufbau in der Garage



»» Seitenruderpedale mit Bremszylinder



»» das erste Probesitzen



»» Kabinenhaube fast fertig

Zum komfortableren Einbau der Kraftstoff- und Bremsleitungen sowie einiger Steuerungsteile habe ich den Rumpf seitlich gelagert.

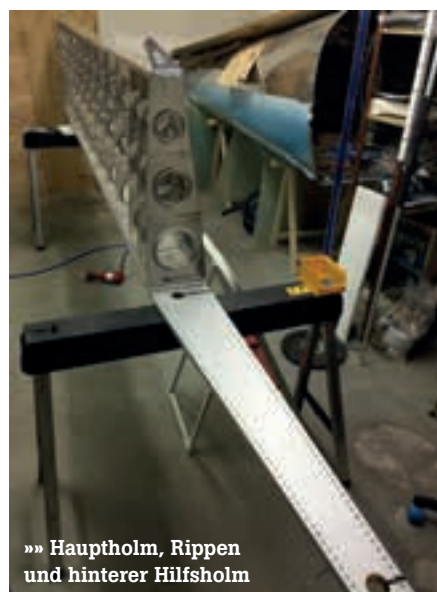
Der Zusammenbau der Fahrwerksteile inklusive Reifen und Bremsen war schnell erledigt, und endlich stand der Rumpf auf eigenen Beinen. Das habe ich mit einem ausgedehnten Probesitzen gefeiert.

Um die Gefahr eines Risses zu minimieren, habe ich die Arbeiten an der Kabinenhaube aus Plexiglas in den heißesten Tagen des Sommers erledigt.

Die Flügel:

Nachdem das zeitaufwändige Entgraten und Richten aller Rippen erledigt war, machten die Arbeiten am linken Flügel gute Fortschritte. Zuerst wurden die Rippen an den Hauptholm, dann der vordere und hintere Hilfsholm an die Rippen genietet. Somit war das Gerippe fertig zum Beplanken mit sechs großen Blechen. Da

alle Teile bereits vorgebohrt waren, war kein langwieriges Vermessen und Ausrichten notwendig.



»» Hauptholm, Rippen und hinterer Hilfsholm

Nach einigen längeren Abenden mit intensivem Gebrauch der pneumatischen Nietpistole fehlte nur noch der Rand-

bogen mit Positionslicht/Strobe. Nach dem Bau eines Holzgestells zur platzsparenden Lagerung wurde der fertige linke Flügel in die Garage verfrachtet, um Platz für den Bau des rechten Flügels zu schaffen. Daran werde ich in nächster Zeit immer dann weiterarbeiten, während ich auf bestellte Teile warte oder einfach eine Nachdenkpause brauche.

Rotax 912 iS:

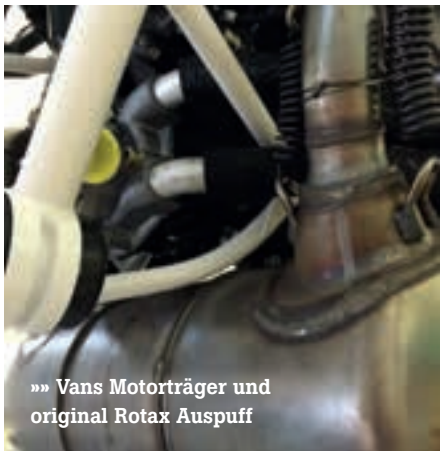
Ende Juli konnte ich den Motor in Hofkirchen abholen.



»» Rotax 912 iS Sport S3



» Vans Motorträger

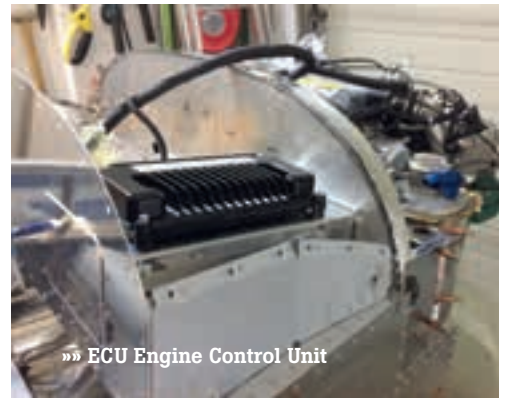


» Vans Motorträger und original Rotax Auspuff

Da ich mich inzwischen für einen Verstellpropeller entschieden habe, war es ein Motor der Ausführung 912iS Sport S3. Bevor dieses Schmuckstück an den Brandspant geschraubt werden konnte, musste noch der Motorträger durch den Träger von VAN's Aircraft ersetzt werden. Die Anschlusspunkte am Rumpf



» Sicherungskasten



» ECU Engine Control Unit

passten nicht zum Rotax-Träger. Das hatte allerdings zur Folge, dass ein Krümmer an der Wasserpumpe etwas gedreht und der Auspuff modifiziert werden musste. Der Abstand vom Auspufftopf zum Träger war nur ca. 1 mm.

Durch Verlängerung der hinteren Auspuffrohre mit zwei zusätzlichen Kugelstutzen wurde ein ausreichender Abstand erreicht.

Nachdem alle Schläuche wieder montiert und alle Schrauben festgezogen waren, konnte ich endlich den Motor am Rumpf befestigen.

Der Tipp von Siegi, dass die normalerweise am Sicherungskasten befestigten Regler auch separat montiert werden konnten, war sehr hilfreich. So war die „Fuse Box“ schnell positioniert und befestigt. Die ECU (Engine Control Unit) hat oben auf der „Map Box“ einen gut zugänglichen Platz gefunden.

Den Öltank werde ich noch ca. 80 mm nach unten versetzen, damit der Luftschlauch vom Filter zum Drosselklappengehäuse nicht daran scheuern kann.

Außerdem liegt damit das Ölniveau im Tank auf Höhe der Ölpumpe. Das notwendige Kurbeln vor der Ölstandkontrolle, wie wir es z.B. von den Katanas kennen, sollte sich damit erübrigen.

Derzeit bin ich hauptsächlich damit beschäftigt, alle zum Anschluss der Schläuche, Kabel, Bowdenzüge etc. erforderlichen Kleinteile zu besorgen.

Die nächsten Monate werden sicher noch mit Motoreinbau, Verkabelung, Instrumentierung usw. vergehen.

Ach ja, das Heck muss noch mit dem Rumpf verbunden und der rechte Flügel auch noch fertig zusammengenietet werden.

Ich hoffe, das alles im Frühling erledigt zu haben und langsam an einen Erstflug denken zu können.

Eines ist sicher, wer ein Flugzeug baut, kennt keine Langeweile mehr!

Fortsetzung folgt.

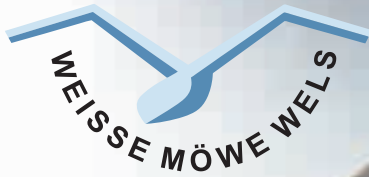
Ing. W. Madlsperger



» Öltank



» der Motor hängt am Rumpf



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 doppelstizigen 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 doppelstizigem Motorflugzeug bzw. drei Winden-Starts mit doppelstizigem 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

33. PA 18 Cub – TREFFEN

24.6.–26.6. 2016

in Mauterndorf



Ein schöner Erfolg für dich und alle Freunde der Super Cub.



Am Freitag, 24.6. starteten wir gegen Mittag nach Mauterndorf. Es war ein Flug bei schönstem Wetter über den Loser, über den Sölkpaß und nach knapp eineinhalb Stunden Flugzeit landeten wir in Mauterndorf. Einige wenige Cubs waren schon angekommen. Wir haben uns sodann beim „Firn-Sepp“ einquartiert und sind wieder zum Flugplatz marschiert, um die ankommenden Pilerpiloten zu begrüßen und uns mit gutem Murauer Bier und Bratwürsten zu stärken. Leider konnten viele deutsche und Schweizer Piloten wegen schlechtem Wetter nicht kommen, einigen Cubs war es wegen eines Unfalles in Landstetten

nicht möglich, dort zu starten, da der Platz gesperrt wurde. Es waren somit am Abend nur 50 Cubs gelandet, darunter aber erstmals viele österreichische Teilnehmer. Bei angenehmer Musik und einem ausgezeichneten „Speck-Büffet“ gab es viel Fliegerlatein bis in die späten Abendstunden. Rund um Mauterndorf gingen einige heftige Gewitter nieder und die Wettervorhersage für die kommenden Tage verhiess nichts Gutes. Am Samstag herrschte bis zum späten Vormittag der Nebel vor, aber ab Mittag war wieder schönes Flugwetter. Es wurde das traditionelle Gruppenfoto gemacht, wir verabschiedeten uns von den Piler-



Freunden und es ging wieder heimwärts nach LOLW.

Es war zwar schade, dass wir heimgeflogen sind, denn nachmittags hat es eine Bahnfahrt mit der Museumsbahn und abends einen Empfang in der Mautern-dorfer Burg gegeben. Als wir am Sonntag

jedoch die aktuelle Wetterlage gesehen haben, stellten wir fest, dass unsere Entscheidung richtig war. Die Piloten, die geblieben sind, konnten erst am Dienstag heimwärts fliegen.

Hier noch ein Dank an die Veranstalter: Christoph Fischer mit seiner Familie und

dem Fliegerclub Mauterndorf. Zum Abschluss sei noch erwähnt, dass wir wieder eine Urkunde für die schönste Piper bekommen haben.

Bis zum 34. Piper-Cub-Treffen 2017 in Tannheim.

Manfred Hainzl + Susanna Adlesgruber

**TEIL
MEINES
WEITBLICKS.**

VKB | BANK
TEIL MEINES LEBENS.

Mit Zuversicht nach vorne schauen. Den Blick auf die wirklich wichtigen Dinge richten. Und immer zwischen den besten Lösungen für jede Situation wählen können: Das kann nur, wer gesund wirtschaftet, unabhängig agiert und auf eigenen Beinen steht – so wie die VKB-Bank.

4601 Wels, Kaiser-Josef-Platz 47
Telefon +43 7242 617 21-0
www.vkb-bank.at



Oldtimer wohin das Auge reicht



Unsere Wirtsleute luden am 31. April zum Oldtimertreffen. Viele ließen sich das nicht zwei Mal sagen und reisten mit ihren Schätzen auf Rädern an.



»» Thomas Radler mit Freude auch dabei

An diesem wunderbaren vorsommerlichen Tag trafen sich am Nachmittag Oldtimerenthusiasten am Parkplatz vor der Weißen Möwe. Traktor-Raritäten gesellten sich zu einzigartigen zwei- und vierrädrigen Oldtimermodellen. Einige von uns lieben nicht nur die grenzenlose Freiheit im Flugsport, sondern begeistern sich auch für diese Technik längst vergangener Tage. An diesem Tag war unsere Gemeinschaft wieder besonders spürbar. Gabi und Harald, unsere Wirtsleute, ließen die Eisenbahner-Musik aufspielen. Nächstes Jahr wird es die Veranstaltung wieder geben, dann mit der traditionellen Maibaumaufstellung, die uns heuer wegen der Gastgarten-Renovierung verwehrt blieb.

Der beste Honig weit und breit – unser Flugplatzhonig



Geschätzte Fliegerkameraden der WMW, liebe Honigfreunde!

Nun habe ich wieder Gelegenheit, danke zu sagen. Danke an den Vorstand der WMW dafür, dass ich am Flugplatzgelände meine Bienenstöcke aufstellen darf, und auch danke an die Honigkunden, die das gute Produkt von mir in der Betriebsleitung kaufen. Dafür darf ich auch den Betriebsleitern meinen herzlichen Dank ausdrücken, dass sie diese zusätzliche Tätigkeit für mich durchführen.

Nun kurz zu meiner Flugplatzimkerei

Das vergangene Imkerjahr war geprägt von Wetterkapriolen, die natürlich auch den Bienen zusetzten. Einerseits das nasse und kalte Frühjahr. Viele Blüten sind gefroren, sodass es für die Bienen nichts zu holen gab, und die Obstbauern klagten über große Einbußen. Dann kam eine schönere Zeit und die Bienen sammelten fleißig Blütenhonig. Es schien, als würde die vorherige schlechte Zeit eingeholt. Es kam leider anders. Im Juni, zur Waldtracht, regnete es wieder ziemlich stark und auch anhaltend, sodass der Waldhonig fast ganz ausgefallen ist. Der Blatthonig jedoch brachte mir dann doch noch

eine durchschnittlich gute Ernte. Nun werden einige fragen, was denn der Blatthonig ist. Ich stehe mit meinen Bienenvölkern an der Westseite des Flugplatzes und dort befindet sich an der „alten“ Eferdinger Straße eine Lindenallee. Ende Juni und Anfang Juli honigt die Linde stark. Die Blätter kleben förmlich von dem süßen Saft. Jeder, der zu dieser Zeit mit dem Auto unter Linden parkt, kennt dieses Problem, wenn die Windschutzscheibe „klebt“. Der Lindenhonig zeichnet sich mit einem überaus aromatischen Geschmack aus.

Alles in allem kann ich damit doch auf eine durchschnittliche Honigernte zurückschauen, wenn, ja wenn da nicht die Wespenplage im Herbst meinen Bienen zugesetzt hätte. Ja, leider haben mir Wespen einige Bienenstöcke „zu Tode geraubt“. Nachdem ich nicht täglich zu meinen Bienenvölkern kam, bemerkte ich das Chaos erst sehr spät und bin mit den verbliebenen Bienenvölkern nach Hause geflüchtet. Die Wespen dringen bei ihren Raubzügen in großer Anzahl in die Bienenvölker ein, beißen den Bienen die Flügel, Beine und den Kopf ab und fressen den verbliebenen Teil. Dann stürzen sie sich über das Futter in den Völkern und das Volk ist zum Tode verurteilt. Die

Wespenfallen, die ich aufstellte, waren zwar dann gefüllt, aber leider hatte ich schon einige Völker verloren.



Aber es wird im nächsten Jahre wieder weitergehen.

In den Sommerferien nütze ich auch immer die Gelegenheit, bei der Aktion des Magistrats der Stadt Wels „youth power 4wels“ den jungen Menschen einerseits an meiner Flugplatzimkerei die Nützlichkeit unserer Bienen und die imkerliche Arbeit näher zu bringen und andererseits auch die wunderschöne und einzigartige Welser Heide zu zeigen. Nach der Arbeit freuen sich die Jungen aber auch immer über einen Blick in den Hangar.

Nun wünsche ich allen Fliegerkameraden eine schöne und unfallfreie Saison und viel Gesundheit 2017.

Euer Fliegerkamerad und Flugplatzimker
Wolfgang Burgstaller

Helicopter Flightschool



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



www.aerial.at



Pilot für einen Tag – Abenteuer

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 Auer





Auch 2016 konnten wieder zahlreiche Gäste mit der Weißen Möwe Wels einen Tag als Schnupper-Pilot(in) am Flugplatz Wels verbringen. Heuer war das Interesse noch größer als in den letzten Jahren und wir hatten an 11 Samstagen insgesamt 49 Teilnehmer.

Davon haben sich 26 Personen für den Schnuppertag als Motorfluggpilot(in) und 23 Personen als Segelfluggpiloten(in) entschieden. Es war wie in den letzten Jahren eine wirklich schöne Erfahrung, mit welcher Begeisterung und Spaß die „Piloten für

» viele Menschen sehen ihre Heimatstadt Wels das erste Mal aus dieser Perspektive

einen Tag“ und auch deren Begleiter dabei waren. Dieses Mal hatten wir auch eine Firma aus Wien, die ihren acht treuesten Kunden einen Tag als Segelflieger ermöglichten. Noch am selben Tag wurde bereits für 2017 ein weiterer Termin (dieses Mal für den Motorflug) gebucht. Vielen Dank an alle Helfer und Piloten, die mich dabei so tatkräftig unterstützt haben. Dass diese Aktion natürlich auch wieder 2017 fortgesetzt wird, versteht sich von selbst ...

Andreas Grosch

Streckenflug Saison 2016

Blick auf den Pinzgau Richtung Osten



Foto: Alexander Beyer

Die Streckenflugsaison 2016

Nachdem wir am 17. März bereits unsere ersten Platzrunden gedreht haben, stand der ersten Flachlandrunde (Richtung Bayrischer Wald) nichts mehr im Weg. Allerdings waren wir (Alex Beyer und Walter Kruml) so motiviert, dass an einem Wochenende gleich zwei Außenlandungen passierten (Alex am Freitag in Lambach und ich am Samstag in Hitzing, DE). Aber dank einer potenten Rückholmannschaft war das kein Dämpfer für uns (ein Dank an: Berger, Darillion, Ganze, Kaiser).

Die darauf folgenden Flugtage ließen wir uns aber wieder an die Kremsmauer schleppen. Alex hatte sich das Gold-C vorgenommen (300 km Ziel-Rückflug), welches er auch gleich auf den ersten Versuch schaffte. Nur leider war sein Logger nicht ICG zugelassen, somit musste er es noch einmal fliegen. Beim zweiten Versuch wurde er aber von einer Gewitterwolke im Ennstal überrascht, sodass er auch gleich die zweite Außenlandung in einer Saison durchführen musste.

Die folgenden Flüge waren dann aber wieder mit Erfolg gekrönt (Gerlos, Alpenhauptkamm Umrundung, Schneeberg...)



Außenlandung Walter in Hitzing nahe Aicha vorm Wald
Anflug über den Traktor (LS4 bereits gedreht - da anders der Bauer sein Gras nicht einführen konnte)



Außenlandung Alex in St. Johann/Pongau

Flugrouten 2016

in GoogleEarth dargestellt



Alexander Beyer in der LS4



Saftige Almen nahe Glemmtal



Fliegen im Verband mit unseren 2 WMW LS4

In der dezentralen Staatsmeisterschaft flogen 3 Welsler Piloten 7218 km in 22 gewerteten Flügen. In der Vereinswertung erreichten die teilnehmenden Piloten der Weißen Möwe Rang 42 von 69.

Club Challenge Rangliste Weiße Möwe Wels

Platz 1.....	Walter Kruml.....	26 Punkte
Platz 2.....	Alexander Beyer	20 Punkte
Platz 3.....	Herbert Matschi.....	7 Punkte

Dezentrale Staatsmeisterschaft Standard-Klasse

Walter Kruml	Rang 19	3470 km
Alexander Beyer	Rang 36	2586 km

aus 158 Teilnehmern

18m-Klasse

Herbert Matschi	Rang 77	1356 km
-----------------------	---------------	---------

aus 113 Teilnehmern

FAI Leistungsabzeichen oder Teile davon

Dominik Olinger:
Silber-C, Zeit: 5 h ASK23, D-3492

Markus Schenk:
Silber-C Ka8b OE-0748

Alexander Beyer:
Gold-C, Strecke: 300 km LS4, D-5285

Mein persönlicher Weg zum **Segelflugschein**

Hiermit möchte ich euch von meinen Eindrücken als Segelflugschülerin berichten.

Zu meiner Person: Ich – Eveline - wohne in der Einflugzone des Flughafens Linz und beobachte seit einigen Jahren fasziniert den Flugverkehr.

Begeistert vom ersten Windenstart am Flugplatz Eferding fasste ich den Entschluss, als 16-Jährige den Segelflugschein zu besitzen. Im Frühjahr besuchte ich den Infoabend der Weißen Möwe - Jugendkurs 2015 in Wels. Dabei wurde mir klar, dass es für mich als einziges Mädchen in diesem Kurs eine besondere Herausforderung werden würde.



Erster Alleinflug

Einige Monate später, einen Tag nach meinem 15. Geburtstag, starteten meine Kollegen und ich mit der zweiwöchigen Theorieausbildung. Nach dem nötigen Grundwissen ging es mit unserem Ausbildungsleiter, Herrn Ing. Josef Ecker, auf das Flugfeld. Nach dem Erlernen der zum Segelflugbetrieb dazugehörigen Tätigkeiten ging es endlich in die Luft. Trotz extremer Sommerhitze wurde jeden Tag geflogen und so lernten wir unsere ASK 21 Schritt für Schritt selbstständig zu steuern.



Strahlendes Gesicht nach einem längerem Thermikflug

Um mein Ziel zu erreichen, den Flugschein mit 16 Jahre in den Händen zu halten, absolvierte ich nach der Winterpause erfolgreich die theoretische Prüfung. Mein Segelfluglehrer Walter Kruml übernahm heuer die anspruchsvolle Tätigkeit meine Flugkenntnisse weiter zu vertiefen. Besonders schätze ich die zusätzlich erlernten Tipps und Tricks beim Kurbeln. Nach dem OK für den ersten Alleinflug war die Freude riesengroß und der Ehrgeiz neu erweckt. Es erfolgten an den nächsten Wochenenden die noch ausstehenden Starts, um die letzte Hürde der praktischen Ausbildung in Angriff nehmen zu können. Nach der unter Aufsicht von zwei Fluglehrern bestanden Prüfung fehlten mir noch zwei Flüge mit einem Motorsegler: einen Navigationsflug und eine Außenlandeübung. Mit Stolz ließ ich mir in Wien meinen Segelflugschein ausstellen und damit kann mein fliegerischer Werdegang beginnen.

Ich bedanke mich sehr herzlich bei der Weißen Möwe Wels für das besondere Engagement!

Text: Eveline Eisschiel

Willst auch du den **Segelflugschein** machen,

bist dir aber nicht sicher ob es das Richtige für dich ist? – Kein Problem:

Regelmäßig im Jahr findet bei uns „Pilot für einen Tag“ am Flugplatz Wels statt. Dabei bist du einen ganzen Tag am Fluggeschehen mit dabei. Am Vormittag gibt es einen kurzen Einblick in Flugzeugkunde, Meteorologie udgl. Nach dem Mittagessen in unserem Vereinslokal geht es auf den Segel-

flugstart weiter. Du hilfst bei sämtlichen Tätigkeiten am Start mit. Von der Vorflugkontrolle bis zum Schieben des Flugzeugs auf die Startpiste bist du Teil der Crew.

Und was natürlich nicht fehlen darf ist selber mitfliegen. Üblicherweise macht jeder Teilnehmer 3 Segelflugstarts an der Winde (abhängig von Thermik und Gefallen).

Weitere Infos dazu bekommst du auf unserer Webseite unter: <http://www.wmw.at/fliegerschule/pilot-fuer-einen-tag>

Segelfliegen in **Wels**

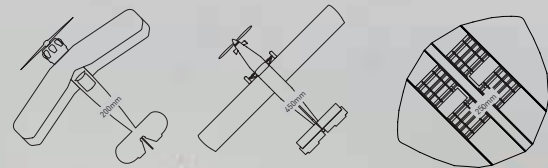


Fotos: Philipp Antal


PAPER-MODEL

www.paper-model.net

Modellbaubogen aus Papier und Karton im Maßstab 1:33



Pilatus Turbo Porter
Patrouille Suisse

 paper-model.net

 [/kartonmodell](https://www.facebook.com/kartonmodell)



erster Alleinflug
OLINGER Dominik



erster Alleinflug
ZAUNER-PENNINGER Johannes



erster Alleinflug
PETERMANDL Moritz

Erkenntnisse aus dem Aerodynamik-Unterricht

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Frühjahr 2016 haben wir uns dafür entschieden die Ausbildung für den Segelflugschein anzugehen. Im folgenden Bericht wird unsere Zeit während der Ausbildung geschildert. Dieser Bericht wurde mit viel Humor geschrieben und sollte auch so gelesen werden.

10.03.2016: Einsatzbefehl:

Wir haben uns im Lehrsaal der WMW versammelt, um Informationen zum Einsatz zu erhalten. Als Vorgesetzter anwesend war der Vereinspräsident Ecker Josef. Die potentiellen Befehlsnehmer, sechs Mann und eine Frau, sind dem Aufruf gefolgt und zu diesem Termin erschienen.

In den Wochen danach hat sich die Spreu vom Weizen getrennt; nur die vier Mutigsten haben sich von der Besprechung nicht einschüchtern lassen, trauten sich die Bürokratie zu durchlaufen und wagten den ersten Schritt Richtung Himmel.

16.03.2016: Selektion:

Der Termin mit dem Fliegerarzt wurde in der Woche vorher bereits bestätigt. Der Doktor sortiert die noch übrigen Anwärter nach ihren körperlichen und psychischen Fähigkeiten aus. Das ist bisher die schwerste Hürde. Hier hilft kein Schmeicheln, keine Falschangaben, alles kommt ans Licht.

Die Selektion wurde von allen Anwärtern bestanden.

06.04.2016: Unterweisung:

Vor dem Einsatz müssen wir in der Theorie unterwiesen werden. Das Bedienen der Funkeinrichtungen steht am Plan. In den folgenden Wochen sollen wir die Technik, rechtliche Grundlagen und den Funkverkehr kennenlernen, verstehen und meistern.

Unsere zugewiesenen Ausbilder stellen sich als sehr kompetent in ihren Fachbereichen heraus. Doch ist unsere Wissbegierde zum Fliegen oft größer als die Durchsetzungsfähigkeit der Ausbilder ihren Lehrstoff durchzunehmen.

17.04.2016:

Segelflugzeugkunde:

In den vergangenen Wochen haben wir uns mit den peripheren Aufgaben beim Fliegen beschäftigt. Die Stunden wurden zu Tagen und der Koffeinbedarf stieg erheblich. Jetzt war es an der Zeit, das Material kennenzulernen.

Hr. Kruml war der Ausbilder für den Aufbau eines Flugzeugs.

21.04.2016: Geografie:

Das Wissen um die geografischen Gegebenheiten unseres Landes wird vorausgesetzt!

Hier geht es um das Lesen von Karten, Techniken der Navigation und das Lernen der Symbole.

Hr. Hintermayer musste unsere Neugierde an der Fliegerei ertragen. Sein Themenumfang wird geschickt in den Antworten zu unseren Fragen verpackt.

24.04.2016: Tag 1:

Der erste Tag an der Front. Wir sind aufgeregt und es gibt viel Neues für jeden

einzelnen. Angefangen beim Traktorfahren, um die Flugzeuge auf Startposition zu bringen, die Seile von der Winde, mithilfe unseres treuen Seilrückholfahrzeugs (LEPO) zum Start zu ziehen, bis hin zum Fliegen selbst.

Hr. Ecker und Hr. Kruml waren am Start zur Verfügung. Hr. Kruml ist mit uns geflogen, während Hr. Ecker uns den Segelflugbetrieb erklärte.

29.04.2016: Menschliches Leistungsvermögen:

Hr. Ecker unterweist uns in der menschlichen Psyche. Er erklärt uns, welche persönlichen Merkmale eines Menschen für die Fliegerei hinderlich bzw. gefährlich sind.

Die Anwärter versuchen geschlossen zu unterdrücken, dass sie sich nur mit den negativen Beispielen identifizieren können und die notwendigen Voraussetzungen wie eine Fremdsprache zum ersten Mal hören.

07.05.2016:

Hr. Radler hat sich unserer angenommen und sich getraut, mit uns in Richtung Himmel zu gehen. Da wir trotz schlechtem Wetter gute Thermik haben, können wir heute große Höhen erreichen und Stall-Übungen durchführen.

07.05.2016.2: Instrumentenkunde:

Nach einem langen Kampfeinsatz sind wir in den Lehrsaal bestellt. Hr. Auer erwartet uns. Die Moral der Gruppe ist mehr als gedämpft, als wir die physikalischen Grundgesetze der Instrumente vermittelt bekommen.

Die fröhliche Natur des Ausbildners hilft hier auch nicht weiter. Die Auszubildenden kämpfen mit dem Sandmann.

06.05.2016: Meteorologie:

Schon als Hr. Würleitner den Raum betritt, wissen die Auszubildenden, dass nun jeglicher Spaß vorbei ist. Mit Bestimmtheit und großem Fachwissen bringt Hr. Würleitner uns die physikalischen Gesetze der Meteorologie näher.

20.05.2016: Aerodynamik:

Wir haben uns von der Meteorologie erholt und dürfen uns über den Aerodynamik-Vortrag von Hr. Radler freuen.

Über die Gesetzmäßigkeiten haben wir bisher nur praktisch erfahren. Über das „Warum wir überhaupt in der Luft gleiten können“ haben wir uns bisher keine großen Gedanken gemacht.

Unser Ausbildner hat uns aufgeklärt, wie so wir überhaupt fliegen können.

Nach dem Unterricht haben wir ein schematisches Bild an unsere Flieger-Kollegen gesendet, das ihnen die Funktionalität eines Flugzeugs noch einmal in Erinnerung bringen soll.

26.05.2016: erster Alleinflug:

Der Ausbildner ist aus dem doppelsitzigen Flugzeug gestiegen. Das Fluggerät war alleine zu bedienen. In der Runde machte sich Unsicherheit breit.

Nach dem Alleinstart und der Landung war große Euphorie zu verspüren.

Leider konnten nur drei von vier Auszubildenden in den Genuss eines Alleinflugs kommen. Der vierte Mann war aus gesundheitlichen Gründen noch nicht bereit alleine ein Flugzeug zu steuern.

27.05.2016: Verhalten in besonderen Fällen:

Hr. Heissenberger hat uns über die besonderen Fälle aufgeklärt. Welche Prozeduren nötig sind, um aus einem unkontrollierten einen kontrollierten Flugzustand herzustellen.

Ebenfalls haben wir das allgemeine Verhalten am Flugplatz besprochen, das wir in den vergangenen Wochen bereits in der Praxis angewandt hatten.

09.06.2016: Luftrecht:

Die letzte Unterweisung steht vor uns: Luftrecht. Hr. Andlinger hat uns die geltenden rechtlichen Bestimmungen nähergebracht. Diese werden wir in der Luft sowie am Boden benötigen. Die Praxisbeispiele halfen uns hier sehr, das Gehörte zu verstehen, da die meisten der Gruppe nichts mit den Gesetzestexten anfangen konnten.

09.07.2016: Praxisprüfung:

Drei Starts und Landungen sind fehlerfrei zu absolvieren.

Hr. Ecker und Hr. Heissenberger überwachen jeden Flug mit kritischem Auge. Es ist innerhalb von 150 m aufzusetzen und stehen zu bleiben. Die Markierungen sind bereits gesetzt.

Diese Hürde wurde mit Bravour bestanden, dabei half auch die erstklassige Radbremse des Fluggeräts.

14.07.2016: theoretische Prüfung:

Ein potentieller Pilot muss die Ausbildung abbrechen. Jetzt sind wir nur noch zu dritt für den Endgegner.

Hr. Ecker und Hr. Kruml haben ein wachsames Auge auf uns, während wir unser theoretisches Wissen unter Beweis stellen.

Diese letzte Prüfung wird von allen meisterhaft bestanden. Obwohl in den Wochen davor Unsicherheit und Stress die Runde machten. Hunderte Seiten mussten gelernt und viele Abende investiert werden.

Wir sind jedem dankbar, der sich für uns Zeit genommen hat. Jedem Lehrer des theoretischen sowie des praktischen Unterrichts! Wir wissen das alles sehr zu schätzen!

Vielen Dank an alle!

@Josef Ecker:

Sepp hat mit uns den Großteil der praktischen Ausbildung absolviert. Wir sind dir alle sehr dankbar, dass du uns so viel Zeit geschenkt hast.

Vielen Dank an dich für die vielen Stunden und Tage, die wir mit dir verbringen konnten. Du hast uns viel über das Segelfliegen und darüber hinaus beigebracht.

Vielen Dank, Sepp!

Dominik, Johannes, Moritz



Phillip Antal Cabrioflug K8



Thermikflug mit Gast



Alex Pucher Windenstart Twin

Airlebnis 2016

Eine Saison voller Höhen

Pilot für einen Tag

Im Leben bist du entweder ein Passagier oder ein Pilot, du hast die Wahl. Unter diesem Motto fanden wir auch im heurigen Jahr einige Flugbegeisterte, die sich als „Pilot für einen Tag“ versuchten. Die Begeisterung der Fluggäste war unbeschreiblich groß, ich kann mich noch recht gut an meinen ersten Gast dieser Saison erinnern. Nach einem zweistündigen Thermikflug, in dem um jeden Meter Höhe gekämpft wurde, war es noch nicht genug. Das Streben nach mehr und die Freude, sich in einem mit der Natur im Einklang verbundenen Segelflugzeug zu finden, waren beeindruckend. Fakt ist, Segelfliegen ist nicht nur ein Flugsport, sondern verbindet auch Mensch mit Natur, denn der Traum vom Fliegen ist so alt wie die Menschheit! Andere Menschen für die Fliegerei zu begeistern ist nicht nur meine Leidenschaft, es hilft mir auch neue Erfahrungen sammeln zu können. Als ich vor drei Jahren selbst als „Pilot für einen Tag“ mitflog, wurde ich von dem Fliegervirus angesteckt und bin ihn nicht mehr losgeworden. Mit der daraus entstandenen Passion für das Fliegen wurde der Flugplatz Wels mein zweites Zuhause, wo ich meine Leidenschaft ausleben konnte. Der Pilot für einen Tag ist nicht nur ein einzigartiges Erlebnis, es werden

auch unerkannte Talente aufgedeckt. DU bist begeistert von der Luftfahrt und der Wissenschaft, die dahintersteckt? DU bist auf der Suche nach einem neuen Hobby oder möchtest eine Pilotenkarriere starten? In der Weißen Möwe Wels stehen dir alle Türen offen, deinem Traum näher zu kommen. Der Pilot für einen Tag ist eine einmalige Möglichkeit, dir ein Basiswissen anzueignen und das Steuer selbst in die Hand zu nehmen!

Die Saison

Gefühlte 2 Grad Außentemperatur, Regen mit tiefer Basis und unser wichtigstes Instrument, der Faden, verklebt. Ja, der erste Flug dieser Saison hatte es in sich, genauso wie viele andere, denn wettermäßig bot die Segelflugsaison 2016 so einiges. Neben zahlreichen Segelflugstarts und einigen gesammelten Flugstunden gab es auch heuer wieder einen Frühjahreskurs. Die Nachfrage nach der Pilotenausbildung war enorm, sowohl Head of Training Josef Ecker als auch ich staunten nicht schlecht, als wir am Info-Tag für die Segelflugausbildung einen vollen Lehrsaal vorfanden. Somit durften vier FlugschülerInnen Ende Juli die Weiße Flagge hissen und sich stolz „Pilot/in“ nennen. Eine davon war Eveline Eisschiel, eine

bewundernswerte junge Dame, die sich Ihren Traum vom Fliegen nicht nehmen ließ. Auch wenn sie noch mehr Bleiplatten und Gewichte gebraucht hat als sonst, hat man sie nicht davon abhalten können, in den Segler zu steigen, in dem sie uns schon einige Male ihr Können unter Beweis gestellt hat. Neben Eveline durften sich Johannes Zauner, Dominik Ohlinger und Moritz Petermandl über ihre Pilotenlizenz freuen. Besonders loben möchte ich unsere Fluglehrer, die auch in diesem Jahr Einzigartiges geleistet haben und bei denen die Motivation niemals fehlte. Unseren ehemaligen FlugschülerInnen möchte ich mit auf den Weg geben: Bleibt labil, bleibt high und wenn ihr die CBs aufsteigen seht, schaut doch einfach vorbei. Und nicht vergessen, die Winterpause ist nicht gleich Pause! Alles Gute für die Flugsaison 2017 und weiterhin many happy landings!

Phillip Antal



Phillip Antal + Gast, Segelflug-Pilot für einen Tag



Phillip Antal mit Gast



Windenstart bei Regen ASK21



7 Gantze Peter Windenstart ASK23



Eveline Eisschiel in der ASK 21 (Schulungsflieger)



Ziellanden 2016 in Wels

Heuer fand, wie jedes Jahr, der Segelflug-Ziellandewettbewerb statt. Organisiert wurde das Event von Gerhard Heissenberger. Der Wettbewerb erstreckte sich über insgesamt drei Wertungstage, verteilt über das ganze Jahr. Gewertet wurden die zwei jeweils besten Einzelergebnisse.

Die Siegerehrung fand anschließend in der Werkstatt statt. Ausgezeichnet gekocht hat wieder unser 4-Sterne Koch Alex Pucher. Vielen Dank an alle, die hier mitgeholfen haben!



Unser Ziellandehochleistungsholzsegelflugzeug K8

Wertungsregeln:

- » Der Abstand Radachse zum Nullpunkt (Ballon) wird gemessen (nach dem Ausrollen)
- » Ein „zu kurz kommen“ führt zur Verdopplung der Fehlerpunkte 1 cm entspricht einem Fehlerpunkt
- » Wird das Höhenruder nach der Landung gedrückt, so wird diese Landung nicht gewertet. Dies wird von einem Schiedsrichter überwacht.
- » Der jeweils Tagesbeste bekommt ein Überraschungsgeschenk (z.B. 5 Windenstarts). Der jeweils Tagesletzte wird mit einem Kranz Knacker verwöhnt.
- » Nach dem 3. Wertungstag werden die zwei besten Landungen für die Gesamtwertung addiert.



Ergebnisse 1. Wertungstag 11.06.2016

1. Grosch Andreas	17 cm
2. Matschi Herbert	44 cm
3. Grünbeck Franz	74 cm
4. Darilion Walter	162 cm
5. Haslinger David	275 cm
6. Kruml Walter	317 cm
7. Lippert Wolfgang	330 cm
8. Rennmayr Gerhard	820 cm
9. Pimiskern Wolfgang	920 cm
10. Schenk Markus	971 cm
11. Heissenberger Gerhard	994 cm
12. Kurfner Fritz	1005 cm
13. Ecker Josef	1031 cm
14. Aigner Erwin	2740 cm
15. Hainzl Manfred	2840 cm

Ergebnisse 2. Wertungstag 24.09.2016

1. Matschi Herbert	30 cm
2. Kruml Walter	93 cm
3. Grünbeck Franz	103 cm
4. Grosch Andreas	106 cm
5. Heissenberger Gerhard	120 cm
6. Pucher Alex	172 cm
7. Haslinger David	192 cm
8. Gantze Peter	234 cm
9. Lippert Wolfgang	248 cm
10. Antal Phillip	285 cm
11. Pimiskern Wolfgang	655 cm
12. Zauner-Penninger Johannes	666 cm
13. Kurfner Fritz	1160 cm
14. Darilion Walter	1216 cm
15. Hochleithner Wolfgang	1610 cm

Ergebnisse 3. Wertungstag 08.10.2016

1. Matschi Herbert	55 cm
2. Kurfner Fritz	130 cm
3. Grünbeck Franz	245 cm
4. Krenmayer Philipp	680 cm
5. Darilion Walter	730 cm
6. Petermandl Moritz	900 cm
7. Kruml Walter	930 cm
8. Heissenberger Gerhard	990 cm
9. Pucher Alex	1006 cm
10. Grosch Andreas	1052 cm
11. Gantze Peter	1080 cm
12. Hainzl Manfred	2480 cm
13. Radler Thomas	4000 cm
14. Pimiskern Wolfgang	4500 cm
15. Rennmayr Gerhard	4880 cm
16. Ebner Sebastian	5100 cm
17. Haslinger David	6600 cm
18. Antal Phillip	7900 cm
19. Starlinger Patrik	12000 cm



Alle warten aufs Essen ...



Paella-Koch Alex Pucher bei der Arbeit



Für 120 Meter gab es den Knacker-Kranz

Gesamtwertung 2016

1. Matschi Herbert	74 cm
2. Grosch Andreas	123 cm
3. Grünbeck Franz	177 cm
4. Kruml Walter	410 cm
5. Haslinger David	467 cm
6. Lippert Wolfgang	578 cm
7. Darilion Walter	892 cm
8. Heissenberger Gerhard	1110 cm
9. Kurfner Fritz	1135 cm
10. Pucher Alex	1178 cm
11. Gantze Peter	1314 cm
12. Pimiskern Wolfgang	1575 cm
13. Hainzl Manfred	5320 cm
14. Antal Phillip	8185 cm



Siegerehrung

**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.
- 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.



HB SERVICE CENTER

mt-propeller

ROTAX
AIRCRAFT ENGINES



zertifiziert nach EASA Part M/F: AT.MF.0006, National: 1W-1



zertifiziert nach EASA Part M/G: AT.MG.518, National: OZB/1W-1

www.hb-flugtechnik.at

info@hb-flugtechnik.at

Flugplatz HB Hofkirchen: Kiebach 2, 4491 Hofkirchen, +43(0)7225/20580

4 Nationen Ziellanden

Das heurige 4-Nationen-Ziellanden fand dieses Mal in Ried-Kirchheim statt. Den letztes Jahr gewonnen Wanderpokal mussten wir leider dort lassen. In der Mannschaftswertung hat die WMW den 3. Platz belegt.



Pucher Alex, sichtlich erfreut über den 6. Platz. Super Leistung



Herbert Matschi scheint das Mannschaftsergebnis noch verdauen zu müssen.



Hier alle Ergebnisse:

Einzelwertung Gesamt

Rang	Pilot	Verein	cm
1	Fraisl Rudi	Salzburg	100,00
2	Grahammer Thomas	Ried	140,00
3	Fasching Lukas	Ried	225,00
4	Heger Peter	Ried	430,00
5	Gantze Peter	Wels	530,00
6	Pucher Alexander	Wels	540,00
7	Hofinger Tom	Ried	610,00
8	Aigner Thomas	Ried	650,00
9	Haider Walter sen.	Ried	700,00
10	Lippert Wolfgang	Wels	700,00
11	Kurfner Fredrich	Wels	710,00
12	Paulusberger Conny	Ried	725,00
13	Schachinger Herbert	Ried	750,00
14	Hackmack Enno	Wels	970,00
15	Köglbauer Helmut	Ried	1160,00
16	Bauer Markus	Ried	1830,00
17	Lechner Fritz	Ried	2770,00
18	Zwifl Martin	Salzburg	2980,00
19	Hainzl Manfred	Wels	3430,00
20	Weissenbrunner Kurt	Ried	3460,00
21	Matschi Herbert	Wels	3510,00
22	Probst Erich	Ried	3750,00
23	Radler Thomas	Wels	4500,00
24	Schachinger Michael	Ried	4900,00
25	Breinesberger Karl	Ried	5050,00
26	Ratzinger Erwin	Ried	5100,00
27	Mierswa Michael	Ried	5180,00
28	Pimiskern Wolfgang	Wels	7490,00

Ziellanden Okt. 2016

Mannschaft: Kirchheim-Wels-Salzburg

Rang	Piloten	Verein	Weite [xxx,xx m]	Alle
1	Fraisl	Z	7,10	23,50
	Zwifl	Z	11,50	
	Zwifl1	Z	4,90	
2	Grahammer	R	11,80	42,10
	Fasching	R	27,20	
	Heger	R	3,10	
3	Gantze	W	52,80	65,65
	Pucher	W	0,35	
	Lippert	W	12,50	



Unsere ersten Schüler auf der gesponserten ASK 23
 Vielen Dank an die Sponsoren Rosenbauer, Starlim Sterner und Ziegelwerk Eder!

Erneuerung Flugzeugpark abgeschlossen

Bereits 2012 wurde vom Vorstand beschlossen, den Flugzeugpark Segelflug zu modernisieren. Ziel der Erneuerung war es, die bereits in die Jahre gekommenen Flugzeuge gegen modernere und vereinstaugliche Kunststoff-Flugzeuge auszutauschen.

Verkauft wurden in den letzten Jahren der Bergfalke III, die K6, die ASK 18 und der Kestrel.

Dafür wurden eine ASK 21 und eine ASK 23 für die Grundschulung sowie eine LS4 für den Streckenflug angeschafft.

Unter dem Projekt „Segelflug-Jugendförderung“ wurden auch drei Sponsoren gefunden, die es uns ermöglichten, eine ASK 23 anzuschaffen. Die ASK 23 dient als Ersatz für die K8 und wird u.a. für die Grundschulung bei den ersten Alleinflügen eingesetzt.

Zukünftige Pläne

Verkauf unserer zweiten K8 „D-4411“ und Anschaffung einer zweiten ASK 23. Auch hier sind wir schon wieder auf der Suche nach neuen Sponsoren.





Neuer Startbus für den Segelflugbetrieb

Unser bisheriger Startbus VW T3 hat uns beinahe drei Jahrzehnte gute Dienste geleistet. Das Fahrzeug mit Baujahr ca. 1980 kam nach 6 Jahren harten Einsatzes als Firmenfahrzeug schwer gezeichnet zu uns, wo es liebevoll saniert und

neu lackiert wurde und in einem optisch sehr guten Zustand da stand. In den 30 Jahren Betrieb hat er natürlich optisch ein paar Schrammen und sonstige Unschönheiten erlitten, in den letzten Jahren zeigten aber insbesondere Motor und Fahrwerk starke Verschleißerscheinungen. Nun standen wir vor der Entscheidung kräftig in Reparaturen zu investieren oder das Fahrzeug zu ersetzen und wir haben uns für den Tausch auf ein neueres gebrauchtes Fahrzeug entschlossen. Wie schon beim Vorgänger des VW fiel die Wahl beim Nachfolger wieder auf einen Ford Transit. Dieser wurde aufgemöbelt sowie mit einem Sonnendach und einem seitlich ausschubbaren Arbeitsplatz für den Startschreiber ausgestattet. Eine Photovoltaikanlage zur Stromgewinnung für unseren Start-PC wird noch folgen.

Der alte Bus hat einen VW-Bus Liebhaber gefunden und es ist nicht ganz unmöglich, dass er in absehbarer Zeit wieder auf öffentlichen Straßen zu sehen ist.



Werkstattarbeiten

Neben den Routinewartungen, Jahresnachprüfungen und Behebungen geringfügiger Beschädigungen an unseren Segelflugzeugen gab es im vergangenen Jahr diverse Sonderprojekte. Neben den Arbeiten an den Flugzeugen forderten unter anderem die Winde, der Startbus und die restlichen Fahrzeuge wie Kleintraktoren oder Anhänger enormen Personaleinsatz. Große Leistungen wurden bei den Erhaltungsarbeiten an unseren Motorseglern erbracht. Beim Rentner Jet wurde vor Saisonbeginn der Motor aufgrund des Zeitablaufs gegen ein neues Treibwerk getauscht und das in die Jahre gekommene Interieur erneuert. An der Zelle wurden gleichzeitig diverse Lack- und Besspannungsschäden saniert sowie der Bereich der Seitenflosse komplett neu lackiert. Wir haben uns aufgrund des guten Gelingens der Arbeiten an der Zelle dazu entschieden diese im Herbst auch am Schleppfalken durchzuführen. Dank tatkräftigen Einsatzes einiger Mitglieder war das Leitwerk innerhalb weniger Tage bereits neu lackiert.

Zahlreiche Helfer haben auch heuer wieder Hunderte Arbeitsstunden geleistet – jeder von ihnen hätte es verdient, an dieser Stelle namentlich erwähnt zu werden – ich bedanke mich an dieser Stelle im Namen aller Piloten bei euch für die tatkräftige Unterstützung. Herzlichen Dank! *Thomas Radler*



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



Hier Siegi Heer mit Siegfried Knoll, er ist europaweit der „DB 600 Serie Kolbenmotorenpapst“. Der Antrieb der Me 109 hat es ihm seit über 40 Jahren angetan. Beim Daimler Benz Kolbenmotor DB 605 kennt Siegi jede Funktion, jede Toleranz und jeden Instandhaltungskniff. Trotz seiner über 70 Lebensjahre treibt es ihn jede Woche mehrere Tage in die Kolbenmotorenwerkstatt – dort ist er eine unersetzliche Wissensdatenbank. Seit 2007 im Flugmuseum Messerschmitt [www.flugmuseum-messerschmitt.de].

Sektion UL/Experimental

Was gibt es Neues in der UL-Sektion?

Das Wichtigste zuerst, wir sind UNFALL-FREI durchs Jahr gekommen, da gratulieren wir ganz herzlich! Toi toi toi.

Als Sektionsstellvertreter konnte ich unseren wirklichen Vielflieger Radek Veselka gewinnen.

Doch was war noch?

- Die Katana D-ERCM fliegt mit dem 912iSc.
- Dein Flugmotor und du, was steckt da dahinter?
- Kindergarten „Hand in Hand“ aus Enns am Flugplatz.
- Shell-Haberkorn-Event
- Die Perchten waren am Flugplatz.
- u. v. m.

Flugzeugpark

Die Tecnam P2002 OE-ATA ist top ausgerüstet. Dank größter zulässiger Zuladung und mit großen Tanks ausgestattet erreicht sie weit entfernte Ziele in einem Flug. Bei den Vereinsausflügen ist sie regelmäßig dabei, trotzdem muss sie wegen geringer Auslastung mehr geflogen werden.

Die Tecnam P96 D-MWWM läuft und läuft, sie erhielt heuer in neues Rettungs-

system auch wenn wir es (zum Glück) nicht verwendeten, musste es erneuert werden.

Die Tecnam P92 D-MOMT wird weiterhin für Flugerprobung ganzjährig verchartert.

Die Tecnam P92 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. Alle Flieger sind up-to-date und du kannst in ganz Europa legal fliegen. Trotz mäßiger Flugstundenzahlen können und konnten wir den UL-Stundensatz für euch niedrig halten. Hohe Eigenleistungen und organisierte Veranstaltung ermöglichen dies.

Vereinsarbeit

Die Vereinsarbeit sichert nicht nur unser Überleben am Flugplatz Wels, sondern hilft uns allen unsere notwendigen Arbeiten rund um den Flugplatz zu erledigen und den Flugbetrieb aufrechtzuerhalten. Bitte bringt euch das ganze Jahr über ein, nicht erst wenn der Schnee kommt. Es gibt viel zu tun und doch bleibt die meiste Arbeit an wenigen engagierten Mitgliedern von uns hängen. Es hilft nicht am Jahresende noch schnell was arbeiten

zu wollen, habt dafür Verständnis, dass es da kaum noch was gibt. Ja, Fliegerputzen, Hangarkehren gibt's immer, für jeden haben wir was. Je nach Erfahrung und Können vergeben wir die Arbeit.

Selbstbehalt im Schadensfall:

Wie ihr wisst, trägt jeder seinen Selbstbehalt im selbst verursachten Schadensfall trotz Vollkaskoversicherung aller unserer Maschinen. Der Schutz beginnt sofort mit Einzahlung des kleinen Beitrags, die Betriebsleitung hilft euch da weiter.

Aus dem sich bildenden Rücklagefond wird DEIN Selbstbehaltsanteil im Schadensfall bezahlt.

Zur Sektionsversammlung wünsche ich mir zahlreiche Teilnahme. Für diese und die Generalsversammlung erfolgt eine gesonderte Einladung.

Die Katana D-ERCM mit 912iSc

Folgender Beitrag passt doch zur UL/Experimental Sektion, entstand doch das STC auf Antrieb und Arbeit der UL Sektion.

Die Katana mit dem innovativsten Kolbentriebwerk der Welt fliegt in Wels.

Der Rotax 912iSc setzt den Standard der modernen Motorentechnik in der Fliegerwelt. Angekündigt und mit Umbaubericht zeigte der Cumulus 2015 bereits den Stand der Maschine. Mitte des Jahres schulten wir mittlerweile 56 Piloten für diese Maschine ein. Für die kurze Einsatzzeit lassen sich 160 Flugstunden sehen. Fakten sind neben der einfachen Bedienung eine höhere Betriebssicherheit als 912S Vergasermotor, eine erhebliche Benzinverbrauchsreduktion, eine kürzere Startstrecke, besseres Steigverhalten, eine bessere Höhenleistung und die Maschine ist schneller.

Das sind Argumente, die uns mit dieser Maschine so viel wie möglich fliegen lassen sollen. Für Umschulungen nehme ich mir gerne Zeit.

Euer - Siegi Heer -

Für sich sprechende Kommentare unserer Piloten, hier ein paar Kommentare



Hallo Siegi, ich bin 2 x geflogen und finde sie echt toll. Zwar wundert man sich über den ruppigen Start, aber sie macht es nachher durch ruhiges Laufverhalten wett. Man hört, dass sie stärker ist und angenehmer klingt als die anderen Katanas. Das bisschen Mehrleistung merkt man auch gleich im Steigverhalten.

Die „Stockbox“ und diese ganze redundante Geschichte gibt sehr viel Vertrauen in den Motor, vor allem weil ich mir dann gerne mal immer wieder Zeit nehme und die ganzen Balkendiagramme ... (Temp, Druck, Verbrauch ...) anschau, und wenn „sie“ sagt: Keine Fehler im Speicher, beruhigt das ungemein.

Freundliche Grüße, Gerhard Götzinger



Katana D-ERCM mit 912iSc, in Kitschpose, Foto Daniel Sinn

Hallo Siegi, die Bilder sind bei einem Flug von Wels nach Zell am See zum Mittagessen und weiter auf einen Kaffee nach Schärding entstanden.

Bei diesem wunderschönen Flug kam ich in den Genuss der hervorragenden Steigleistung und des geringen Kraftstoffverbrauchs des 912iSc auch in alpinen Flughöhen.

Weiters bin ich sehr begeistert vom übersichtlichen Instrumenten-Display, da hier alle Motorparameter auf einen Blick sehr gut zu prüfen sind.

Auch die Laufruhe und das geringe Betriebsgeräusch am Boden sowie im Flug sind positiv zu erwähnen.

Der WOW-Effekt hat bei diesem Motor einfach bei mir eingeschlagen!

Viele Grüße Daniel Sinn

Hallo Siegi, das Schlimmste zuerst: Auch andere haben herausgefunden, dass die D-ERCM einer unserer besten Flieger ist, ständig ausgebucht!

Tolle Climb rate, sehr guter Verbrauch bei hoher Reisegeschwindigkeit und das Beste: Super easy zu bedienen und mit Anzeigeinstrumenten (EMU) die ihren Namen wirklich verdienen.

Meine weiteste Strecke bisher: EDDN.

Grüße Thomas

Mit der D-ERCM

„Papa, kunnt ma net wieda amoi mit-anand a Rundn fliagn?“

„I mit dia oder du mit mia?“

„Mit dia, mit ana Katana. I kann ja no net wegn mein Haxn.“

„Wo wüsdn hi?“

„Mia egal.“

„Was moanst? Üban Traunsee eini und übers Gsäus aussa?“

„Ok, heart si guat an.“

„I schau, wias Wetta morgn ausschaut und ob was frei is.“

So oder ähnlich lief ein Gespräch mit meinem Sohn Paul, selbst Segelflugsektionsmitglied, Ende September ab.

Am Flugplatz stand die D-ERCM in der Poleposition.

Ein kurzer Blick ins Reservierungssystem weist sie als verfügbar aus, die Reservierung vom Vorabend war ausgetragen worden, danke! Eigentlich wollte ich sie ja schon gerne für meine mehrtägigen Sommerausflüge (Venedig, Mali Losinj, Regensburg) nutzen, aber da war sie nie lang genug frei. Nach dem Pre-Flight, während Siegi noch einer kleinen Gruppe Asiaten bei offener Cowling eine 912iSc Einführung gibt, klart es so weit auf, dass es ein schöner Flug zu werden verspricht. Ok, rein in den Flieger und die Checkliste abarbeiten. Lediglich beim „Reset Taster“ muss ich kurz und intensiv mein Gedächtnis bemühen und finde sie als „master caution switch“ auf der Stock-Box.

Noch ein „Before Takeoff Check“ und ab geht's über die 09 nach Süden. Zuerst einmal Richtung Almsee. Mit einer Steilkurve über den See, oben übers Tote Gebirge zum Grundlsee, die Koppentraun entlang zum Hallstättersee, anschließend Wolfgang- und Fuschlsee und über den Attersee zurück nach Wels. Ein wunderschöner Nachmittagsausflug.

Und wie war es mit der D-ERCM? Was mich am meisten fasziniert hat, ist der Verbrauch von 15,6 l/h in ungefähr 7500 ft bei 103 kts IAS. Der Motor scheint hier einen „sweet spot“ zu haben. Etwas weniger Gas und man wird deutlich langsamer, etwas mehr Gas und der Verbrauch steigt rasch an bei nur unwesentlich höherer Geschwindigkeit. Die Verbrauchsanzeige auf der EMU macht das möglich und ich würde mir diese feine Einstellmöglichkeit auch bei den anderen Katanas wünschen. Mit diesem Verbrauch bringt die D-ERCM damit Ziele in Kroatien und Italien (ohne Bauchweh) in Reichweite der Katana, die vorher ohne Zwischenlandung nur mit der Tecnam OE-ATA möglich waren. Der während des Fluges gut einstell- und kontrollierbare (!) Verbrauch ergibt für mich zusammen mit einer Ground Speed Anzeige ein deutliches Plus an Sicherheit bei verringerter workload.

Und das Handling des 912iS? Ziemlich unaufregend. Mit dem Wissen um die Redundanz kann ich als Elektrotechniker mit der Tatsache gut leben, dass in der Motorsteuerung Elektronik und Software das Sagen haben. Im Gegenteil: Das Wissen, dass im Fehlerfall durch die Elektronik schneller die richtige Aktion gesetzt wird, als ich imstande wäre beim konventionellen 912S ein Problem zu diagnostizieren, finde ich ein Sicherheitsplus. Die Warnlampen der beiden Lanes im Auge behalten, recht viel mehr braucht man nicht zu tun. Vergaservereisung ist an einem feuchten, kühlen Herbsttag wie diesem mit dem 912iSc auch kein Thema. Es war ein wunderschöner D-ERCM Rundflug, der uns als Vater-Sohn-Erlebnis in Erinnerung bleibt.

Vorstandslechner Peter

Dein Flugmotor und du - Gemeinsamkeiten?

Hmm, wenn du durstig bist, trinkst du doch auch nicht alles, was irgendwo herumsteht. Wenn du dein Flugzeug tankst, schüttest du auch nicht alles rein, was irgendwo herumsteht! Dein Flugmotor ist für bestimmte Motoröle und Kraftstoffe getestet und freigegeben. Um das sehr einfach zu halten, haben wir hier in Wels ein Ölkabinett installiert. Die Nachfüllflaschen mit dem Flugzeugkennzeichen beschriftet, um zum einen den Ölverbrauch der jeweiligen Maschine beobachten zu können und um zum anderen „Ölverwechslungen“ auszuschließen.

Doch kürzlich fand ich in einer Nachfüllflasche ein falsches Öl. Wie das hier hineinkam, wissen wahrscheinlich nur die Götter.

Mit sofortiger Wirkung beschlossen wir, unabhängig vom Servicestand, einen Ölwechsel bei allen Vereins-Rotax-Flugzeugen auszuführen.

Warum?

Weil das kritisch ist!

Wir wissen nicht, in welcher Maschine das Öl landete, und da wir unsere Maschinen noch lange fliegen wollen und jeder von uns wieder gesund zum Platz zurückkommen möchte, tun wir das für eure Sicherheit!

Ein treffender Beitrag wurde dazu im „aerokurier Ausgabe 11/2016“ veröffentlicht:

Also, für unsere Rotax-Flugzeuge in Wels:

Beim Ölkabinett findest du Öl, verwende zum Ölnachfüllen ausschließlich die mit dem Flugzeugkennzeichen beschrifteten Nachfülldosen! Zum Nachfüllen des Kühlmittels steht ein eigener Behälter mit „Kühlwasser“ beschriftet bereit. Benzin lässt sich mit dem Transponder ohnehin nicht vertauschen, aber bei Auswärtstankungen ist mindestens 95er zu verwenden. Wenn ihr in heißer Umgebung und hoch fliegen wollt, ist AVGAS die bessere Wahl.

Wenn du Fragen hast, helfen ich und die Betriebsleiter gerne weiter.

*happy landings
Siegfried Heer*





Peter in seinem Element, den Kindern die Wunderwelt der Fliegerei näher zu bringen.



Siegi erklärt die Aerodynamik, und alle hören zu.



Kindergarten aus Enns

14 Kinder der Vorschulgruppe „Hand in Hand“ wollten sehen, was ihre Eltern so tagsüber treiben. Marc lernt hier das Fliegen und ich arbeite auch oft am Flugplatz, die Idee, den Flugplatz zu zeigen, war naheliegend. Der Flugplatz zieht ohnehin Jung und Alt in den Bann. Für die Kinder war die Ankunft am Flugplatz, wie wenn der Nikolaus kommt. Aufmerksam hörten sie den einfachen Erklärungen zu. Hatte doch jedes Kind seine eigene Vorstellung, wie ein Flieger fliegt und was er zum Fliegen braucht. Jede/r konnte in der Caravan stehen und in den Katanas fürs Foto Platz nehmen.

Danke an die Taibls, die den Besuch mit Frankfurter kulinarisch abrundeten. Die Erinnerungen an diesen aufregenden Tag nahmen die Kids auch in Form von kleinen Bastelliegern mit nach Hause. Dort hatten sie viel zu erzählen!

Grüße - Marc, Siegi & Peter

Shell-Haberkorn-Event

Ein Aktiverlebnistag am Flugplatz Wels

Den 10. Juni 2016 haben viele unserer Kollegen in bester Erinnerung.

An diesem herrlich schönen Tag kamen alle Maschinen in die Luft, die Flügel hatten. Ein Tag, an dem sektionsübergreifend die Piloten Schlange standen, um unseren Gästen, jedem für sich, das Fliegen zu zeigen. Die Mehrheit der Gäste traute sich, das Flugzeug selbst zu steuern und den Standardkurs - mit einem erfahrenen Piloten an der Seite - von Wels weg abzufliegen und auch wieder zum Flugplatz zurückzufinden.

In der Nachmittagspause zauberte Rohn Peter mit der Christen Eagle eine atem-

beraubende Kunstflugshow in den stahlblauen Himmel. Siegi kommentierte den Flug und blendete Peters Funk in die Lautsprecheranlage am Gastgarten ein. Vom Cockpit aus kommentierte Peter die Flugmanöver. Die Zuschauer hielten öfters die Luft an. Den abschließenden Dauerapplaus konnte ich Peter mit Funk übertragen.

Ich besuchte die Gruppe Segway beim Geschicklichkeitsfahren. Es war für mich als Neuling auf dem Gerät eine große Herausforderung - lustig.

Als passionierter Quadfahrer war die ausgesteckte Rundstrecke für mich nicht so aufregend wie für unsere Gäste, die ihre ersten Quad-fahr-Erfahrungen machten. Jede Runde wurde in neuer Bestzeit bewältigt.

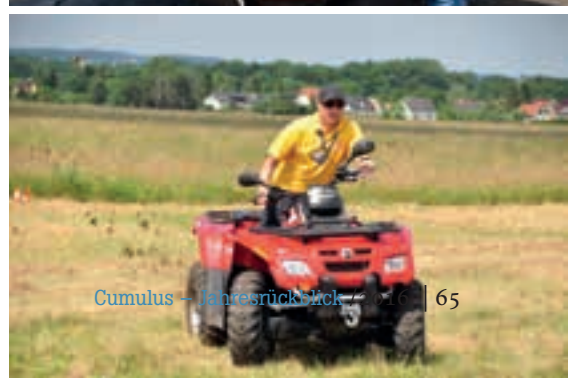
Die Augen standen offen, die Luft blieb weg, als unsere Gäste mit dem Rosenbauer-Panther auf Tuchfühlung gingen. Ein Ding, das man nur vom Fernsehen kannte, anzugreifen, die Vorführung zu sehen, die Leistung zu spüren, das vergisst man nie mehr.

Die Geschichten von Peter Gantze um den historischen Flugplatz Wels interessierte jeden einzelnen. Die Bedeutung regionaler Flugplätze für den Naturschutz und im Besonderen der Erhalt des Flugplatzes Wels bekam für die Teilnehmer eine ganz andere Wertigkeit.

Die interne Veranstaltung „Warum Shell-Produkte“ rundete den Veranstaltungstag ab.

Jeder einzelne Teilnehmer bedankte sich für den genialen, einzigartigen Erlebnistag, einen, den es nur am Flugplatz Wels gibt. Und wieder einmal verging die Zeit viel zu schnell.

Siegi Heer & Peter Gantze





Peter Gantze, immer im Einsatz für unseren wunderbaren Fliegerclub.

Über den Wolken (aber auch unter den Wolken), muss die Freiheit wohl grenzenlos sein ...

(Exkursion der 3A Gymnasium Schlierbach zum Flughafen Wels)

Ursprünglich diente die große ebene, baumlose Fläche der Welser Heide als Exerzierplatz der k.u.k. Armee und als Platz zur Verlostung der Bevölkerung, ehe sie 1910 zum Flughafen mutierte und mit Doppeldecker-Motorflugzeugmodellen der Gebrüder Wright eingeweiht wurde. Nach einer wechselvollen Geschichte im Zweiten Weltkrieg dient der Flughafen Wels heute der Zivilluftfahrt für Kleinflugzeuge, Helikopter und Segler und wird vom Fliegerverein Weiße Möwe Wels kostengünstig betrieben. Auf Grund seiner 1,4 km langen asphaltierten Start- und Landebahn können aber jederzeit große Flugzeuge landen, wie beispielsweise militärische Transportflugzeuge oder zivile Flugzeuge (ersatzweise für Hörsching). So stürzten sich die Schüler der 3A als Piloten in den sonnigen Nachmittagshimmel und erfuhren so nebenbei allerlei Bonmots über den Flughafenalltag, aber auch über Berufschancen als Pilot. Unter anderem auch, dass man ab 15 Jahren um 900 €

den Seglerschein machen kann oder dass Segelflieger nur eine Chance zum Landen haben, da es kein Durchstarten gibt. Dass in Wr. Neustadt die Fa. Diamond Aircraft Kleinflugzeuge und die oö. Firma Rotax die dazupassenden Motoren erzeugt. Zu sehen gab es jenes Flugzeug, mit dem im Film „Moonraker“ James Bond wieder einmal seinen Verfolgern entkam. Kein Wunder, dass Alexander Zehetner als James Bond posieren wollte und Konstantin Suda ins Fallschirmjägerkostüm schlüpfte.

Die Grünflächen des Flughafengeländes stehen seit kurzer Zeit unter Naturschutz. Der Umstand, dass die Grünflächen nur einmal pro Jahr gemäht werden, hat seltenen Pflanzen und Tieren, besonders bodenbrütenden Vögel wie Braunkelchen und Feldlerchen, Rebhühnern und Wachteln, Gr. Brachvogel und Kiebitzen, auf diesen ungedüngten Magerwiesen und Halbtrockenrasen sehr gut getan. Ein Umstand, auf den alle stolz sind.

Einige Paradoxa:

- Sitzen Rebhühner und Fasane auf vorgewärmten Flächen der Rollbahn, müssen Flugzeuge ausweichen, die Vögel bleiben sitzen. Die Vögel wissen, dass Flugzeuge Freunde sind!
- Werden die Tore der Hangars für einige Mauersegler zu bald geschlossen, werden sie wild und bestrafen die Toröffner mit aggressiven Tiefflügen und Gezeter knapp über ihren Köpfen.
- Durch das reiche Blütenangebot der Wiesen hat sich ein Flughafenimker installiert.
- Die Gr. Brachvögel brachten es 2016 auf sieben Jungvögel. In den letzten Jahren im Naturschutzgebiet Wartberger Au (dieses Vorkommen ist leider erloschen) brachten sie es bestenfalls auf drei Junge, die selten überlebten.

Eine wunderbar gelungene Harmonie also zwischen Wirtschaft, Technik und Natur, auf die Wels wirklich stolz sein darf.

UL-Sektionsstellvertreter



viel zu fliegen, viele für mich neue Orte mit dem Flugzeug zu entdecken. Meine Freizeit verbringe ich am liebsten in der Natur, aber vor allem auf Flugplätzen. Seit 2015 fliege ich bei der Weißen Möwe Wels (Sektion Ultralight und Motorflug) und schätze hier die breite Palette an verschiedenen Flugsportsparten sowie die gemütliche Atmosphäre, auch abseits des Flugfelds. Als stellvertretender Sektionsleiter versuche ich Siegi Heer so gut es geht bei seinen Aufgaben als Sektionsleiter zu unterstützen.

Ich freue mich auf viele schöne Flugstunden, neue Erfahrungen, Bekanntschaften und wünsche allen Mitgliedern Glück ab, gut Land bzw. den Modellfliegern Holm- und Rippenbruch.

Radek VESELKA

Unser neuer umtriebiger UL-Sektionsstellvertreter ist euch sicher schon über den Weg gelaufen. Er fliegt (mit euch) gerne in die Tschechien, hat ein offenes Ohr für jeden und packt auch gleich an, wenn's was zu machen gibt.

meines Hobbys habe ich seit einigen Jahren auf den Bereich „Reisemotorfliegen“ verlagert und versuche regelmäßig und

Willkommen Radek, stell dich selbst vor: Ich bin 1972 in Prag geboren und lebe seit meiner Kindheit in Österreich. So lange ich mich zurückerinnern kann, waren Flugzeuge schon immer meine große Leidenschaft. Mit vier baute ich die ersten Plastikmodelle, mit sechs die ersten Freiflugmodelle aus Holz, mit 15 mein erstes ferngesteuertes Flugmodell, ebenfalls aus Holz. Der Modellflug und vor allem der Modellbau haben mich mein gesamtes Leben begleitet, ich konnte mir so im Laufe der Zeit viele technische und handwerkliche Fertigkeiten aneignen. 2004 begann ich mit dem Segelfliegen, war ab 2006 Segelfluglehrer und machte neben dem Segelfliegen 2005 den Privatpilotenschein. Leider musste ich aus Zeitgründen meine Aktivitäten im Segelflugsport, später auch im Modellflug, beinahe auf Null reduzieren. Den Schwerpunkt


TODAY TOMORROW TOYOTA **Wildberger**

jetzt NEU
Toyota CH-R
möge das Gewissen mit dir sein!



 **TOYOTA Wildberger**

4081 Hartkirchen Tel.: 07273-6331, 6332E-Mail: office@wildberger.co.at

4707 Schlüsslberg Tel.: 07248-62038www.toyota.at/wildberger

Service ★ Reparatur ★ Spenglerei ★ Lackiererei ★ Abschleppdienst

Dein verlässlicher Partner für Dein Auto

Meine Erfahrungen mit dem Rotax 912iS Sport

Mein persönlicher Pilotenbericht nach vier Flugsaisonen



druck eines kleinen „Facelifts“ erweckt, war in Wahrheit das Ergebnis jahrelanger Forschungsarbeit, globaler Entwicklungskooperationen und mutiger Millioneninvestitionen in unserem leider sehr kleinen Freizeitflugmarkt.

Was bedeutet das für uns als Piloten?

Kurz:

- Der Motor startet ohne „Zaubertricks“,
- im Flug ist kein Motorenmanagement mehr notwendig und
- ich muss seltener nachtanken.

Im Detail:

Ich fliege seit mittlerweile 4 Jahren mit unserer D-MFIA. Diese Tecnam P92 baute Siegi Heer vom ursprünglichen 912 ULS Motor mit einem der ersten verfügbaren Serienmotoren auf den 912iS Sport um. Heute, vier Flugsaisonen später, traue ich mir ein abschließendes Urteil zu: Der neue Motor erfüllt alle Erwartungen von Pilotenseite.

Wer kennt es nicht aus der Cessna 152?

Zwei Mal pumpen, roter Hebel auf Anschlag, schwarzer Hebel nach Gefühl,

Mein Vater brachte mich in den 1990er-Jahren zur Fliegerei. Ich kann mich noch gut daran erinnern, als er mir damals am Vorfeld unseres Flugplatzes erklärte, dass sich Flugmotoren seit den 1940er-Jahren kaum weiterentwickelt hatten. Bereits zu dieser Zeit waren fast alle Neuwagen mit elektronischer Einspritzung ausgestattet und der „Choke“ oder gar eine Vergaservorwärmung ein Relikt aus der Vergangenheit. Wenn die Flugmotorentechnologie also in den 1990er-Jahren veraltet war, kann man sie heute eigentlich nur noch als „Gruselkabinett“ bezeichnen. Das Schlimmste dabei: Viel zu viele Pilo-

ten stimmen diesem Stillstand auch noch zu! Statt von der Industrie längst überfällige Fortschritte einzufordern, gratuliert man sich in den Flugwerkstätten gegenseitig zur fachmännischen Vergaserabstimmung und redet sich am Stammtisch fernab jeglicher statistischer Beweise ein, dass die „bewährte“ Technologie zuverlässiger sei.

Endlich traut sich die Industrie!

2012 wagte Rotax eine Revolution: Der bewährte und weltweit verbreitete 912 ULS Motor mit 100 PS wurde mit elektronischer Einspritztechnologie ausgerüstet. Was auf den ersten Blick den Ein-



starten, kurzes Stottern, nochmals primen, nochmals starten, beten, fluchen. Vergangenheit.

Mit dem 912 iS Sport: Schlüssel rundrehen und starten. Bei jedem Wetter, jeder Temperatur, in jeder Höhe. Es funktioniert einfach.

Motormanagement im Flug:

Nicht existent. Er läuft. Schon der alte Rotax verursachte dank wassergekühlten Zylinderköpfen wenig Sorgen. Nun fällt auch die Vergaservorwärmung im Landeanflug weg. Kein Vergleich zu den EGT-Optimierungen, die unsere Lycomings und Continental-Motoren nach jeder Settingänderung erfordern.

Treibstoffverbrauch im Flug:

Eines der meist diskutierten Themen. Der 912 iS braucht aus meiner Erfahrung rund ein Viertel weniger Sprit. Das heißt: Wo ich früher mit 17 bis 18 Litern gerechnet habe, rechne ich heute mit 13 bis 14 Litern. Bei Alpenüberquerungen und anderen Flügen in großer Höhe ändert sich das noch einmal dramatisch: Wo ich früher in 8000 Fuß und darüber mit 21 Litern rechnete, erwarte ich heute 12 Liter pro Stunde! Warum? In großen Höhen verbraucht der 912 ULS bekanntlich deutlich mehr Treibstoff, während die elektronische Einspritzung des 912 iS Sport schlicht immer ein perfekt berechnetes Luft-Treibstoffgemisch liefert. Damit verbraucht der neue Motor in großer Höhe mehr als ein Drittel weniger!



Eine Besonderheit gibt es in der Bedienung: Drückt man das Gas bis auf Anschlag, schaltet die Elektronik des 912 iS in den „POWER“ Modus: Dann holt der Motor mit maximaler Benzineinspritzung alles aus dem Hubraum heraus, was möglich ist. Das zeigt sich auch am Treibstoffverbrauch, der dann schnell einmal über 20 Liter schießt. Sobald der Gashebel aber wieder unter 97 % gezogen wird, schaltet sicher der „ECO“ Modus ein und der erwartete niedrige Verbrauch kommt zustande.

Wo viel Licht, da auch Schatten

Wenn mein Eindruck stimmt, warum ist der neue Rotax in so wenigen Flugzeugen eingebaut?

- Es gibt einige Stimmen, die dem Motor seine Sparsamkeit abschreiben. Basierend auf meiner Erfahrung kann ich mir nur vorstellen, dass diese Piloten den 912 iS schlicht immer mit Vollgas fliegen. Dann verbrennt er nämlich im „POWER“-Modus mächtig Sprit und man wartet vergeblich auf Einsparungen. Also: Nach dem Steigflug Gas auf unter 97 % Drosselklappe reduzieren und im „ECO“-Modus weiterfliegen. Ein gutes Enginedisplay wie die „Stockbox“ zeigt diese Informationen an.

- Der Motor ist einige Kilogramm schwerer. Speziell im Ultraleichtsegment ist nicht nur das maximale Abfluggewicht relevant, sondern auch das Leergewicht bei der Zulassung. Die wenigen Kilo mehr (Motorelektronik mit Sicherungskasten und Steuergerät) können hier eine Hürde darstellen. Bei der Zuladung ist das Problem klei-



ner, da durch den geringeren Verbrauch das Mehrgewicht schnell ausgeglichen ist.

- Der Einbau des Motors ist anders. Speziell das Treibstoffsystem muss vom Flugzeughersteller an die neuen Anforderungen angepasst werden. Das bedeutet Entwicklungsaufwand bei den Flugzeugherstellern, der in wirtschaftlich schwierigen Zeiten gescheut wird. Da ist es oft einfacher, den Motor schlechtzureden, als Zeit und Geld in die Anpassung des eigenen Luftfahrzeugs zu investieren. Eine Umrüstung existierender Flugzeuge ist dementsprechend zum Teil aufwändig. Dass es trotzdem Sinn macht, zeigt unsere Diamond Katana 912iSc STC – in dem Fall sogar voll zertifiziert.

Quintessenz

So wie der 912 iS Sport in unserer Tecnam P92 funktioniert, stelle ich mir einen modernen Flugmotor vor. Dank des niedrigeren Verbrauchs muss ich seltener außerhalb unseres Platzes tanken und bin mit einem Tank schon problemlos von Brüssel nach Wels gekommen – inklusive mehr als 30 Minuten Reserve. In den letzten vier Flugsaisonen hatte ich während einiger hundert Flugstunden keinen einzigen Systemausfall oder gar ein sicherheitsrelevantes Motorenproblem. Das Paket stimmt.

Wer einmal eine Runde Einspritzer fliegen möchte, kann mich gerne unter email@alexandermitter.at kontaktieren. Es macht wirklich Spaß!

Alexander Mitter

Jahresrückblick der Sektion Modellflug – Saison 2016

Das Jahr 2016 war für uns nach all den Schwierigkeiten der letzten Jahre endlich wieder ruhiger und es gab keine nennenswerten Schwierigkeiten mit Anrainern oder der AustroControl.

Zu Silvester 2015/2016 wurde unser traditionelles, seit über 20 Jahren bestehen-

des Silvester-Fliegen am Flugplatz Wels deutlich erleichtert, da der Platz für uns Modellflieger komplett gesperrt wurde und wir dadurch freie Flugbahn hatten – herzlichen Dank an das Betriebsleiter-Team und Franz Mayer.

Auch im Winter 2015/2016 konnten wir

das Fliegen in der Turnhalle in der Vogelweide genießen und so manche Trainingseinheit zur Verbesserung unserer fliegerischen Fähigkeiten (Rückenflug, Torquen etc.) in windstiller Umgebung umsetzen. Schäden waren dabei leider nicht zu vermeiden ...

„Pippi Fuzz 2016“

Allen Wetterkapriolen zum Trotz, konnten heuer 13 gewertete Flugbewerbe abgehalten werden.

Drei Bewerbe vor Ende der Flugsaison übernahm ich den Obmann und durfte gemeinsam mit Gerhard Krenn die diesjährige Siegerehrung durchführen. Müllner Wolfgang tauschte wie schon so oft mit Karl Haslinger den obersten Podestplatz.

1. Karl Haslinger
2. Wolfgang Müllner
3. Meinrad Stockhammer
4. Franz Schuster

Für die gespendeten Sachpreise für unsere Tombola bedanken wir uns bei folgenden Firmen:

- Fa. Modellbau Lindinger
- Fa. Modellbau Reisl
- Fa. Farben Wolf
- Fa. KSH Auto-Fachwerkstätte
- Fa. Eisenwaren Schildmayr

DANKE!!!

Es war eine sehr abwechslungsreiche Saison mit vielen MAX und einigen Außenlandungen, ein toller Zusammenhalt in der Gruppe, das ist PIPPI_FUZZ.

In der Mitte des Fotos sehen Sie den Sieger des heurigen Wettbewerbes, Modell „PURES“ von Karl Haslinger, flankiert von links Modell „PIKARES“ und rechts Modell „RESI“ von vielleicht nachfolgenden Siegern.

Viel Glück für nächstes Jahr!

Franz Schuster



Gerhard Krenn Rene Patleych



Turnhallefliegen mit Bruch

Kaum hatte die Saison auf unserem Modellfluggelände begonnen, erschienen wieder dunkle Wolken und Gewitter in Bezug auf die AustroControl am Horizont – Wildflieger trieben ganz massiv ihr Unwesen in der Kontrollzone Linz. Die Erfahrungen des letzten Jahres hatten wir nicht vergessen und an einem schönen Samstagnachmittag sahen wir selber unsere wild fliegenden Kollegen ca. 500 m weiter nördlich ihre Kreise am Himmel ziehen.

Nach kurzer Beratschlagung, was wir tun sollten, riefen wir Linz Radar an und baten um „Anweisungen“ – wir bekamen als Antwort, dass wir die Polizei verständigen sollten.

Gesagt, getan – Anruf bei der zuständigen Polizeiwache, die aber gar nicht zuständig war, wie sich dann herausstellte.

Zwei nette Polizisten kamen zu uns und wir schilderten ihnen das Problem – leider war in diesem Zeitraum natürlich kein Wildflieger am Himmel und wir waren dann doch ziemlich ratlos, wie wir unsere Geschichte beweisen konnten.

Die Polizisten dürften das bemerkt haben und meinten, wir könnten ja doch mal dorthin fahren und schauen, ob wir was fänden.

Am Weg zur vermeintlichen Startstelle trafen wir dann auf mehrere Personen, die mit ihren Flugzeugen wieder am Weg zur Startbahn waren, und sahen auch einen Garagen-Hangar mit zahlreichen weiteren Modellen.

Im Gespräch zeigte sich dann, dass den Wildfliegern gar nicht bewusst war, dass sie verbotenerweise in der Kontrollzone flogen – bei der weiteren Amtshandlung waren wir dann nicht mehr anwesend.

Linz Radar wurde über die Vorkommnisse informiert und wir waren froh, endlich auch bewiesen zu haben, nicht an den Luftraumverletzungen in der Kontrollzo-



Impressionen Modelbaumesse 2016

ne schuldig gewesen zu sein. Einige Wochen später bekam ich dann vom Kommandierenden der Polizeiwache einen Brief, dass die Polizei gar nicht zuständig gewesen wäre, sondern diese Gesetzesverletzungen von der AustroControl selbst behandelt und geahndet werden müssen – meine Frage, wie wir das dann in Zukunft handhaben sollten, blieb leider unbeantwortet.

Sollten wieder Wildflieger auftauchen werden wir Linz Radar verständigen und abwarten, was dann zu tun ist ...

Ein weiteres Highlight der Saison 2016 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.

Der Andrang an unserem Stand war wieder gewaltig und wir wurden mit Anfragen aller Altersstufen bombardiert. Der Stand und unsere ausgestellten Modelle zählten zu den schönsten der Messe, wie uns auch von den Besuchern und anderen Ausstellern sowie der Fachpresse bestätigt wurde. Die Modellbaumesse Wels ist noch immer die führende Messe in diesem Bereich - wir werden natürlich auch 2017 wieder einen großen Stand mit tollen Modellen aufbauen, um uns zu präsentieren.





Modelbaumesse 2016 mit vielen Besuchern



Rene Patleych mit dem Nachwuchs in der Werkstatt

Im Rahmen der Vorbereitungen zur Modellbaumesse haben wir auch überlegt unsere Jugendarbeit deutlich zu intensivieren und dazu auch beim Aeroclub unsere Pläne dargelegt und genau erläutert. Das kam so gut an, dass wir vom AeroClub auch eine eigene Trainingsmaschine samt Zubehör gesponsert bekamen.

Es hat sich im Laufe der Saison auch gezeigt, dass unser eingeschlagener Weg bei der Jugendarbeit richtig ist, denn wir haben nun sechs Jugendliche zwischen zehn und 14 Jahren, die mit voller Begeis-

terung bei der Sache sind und gemeinsam bauen und fliegen.

Die sozialen Medien werden auch fleißig genutzt, so gibt es einen gemeinsamen YouTube-Kanal, eine WhatsApp-Gruppe etc.

Auch beim bereits wieder gestarteten Hallenfliegen sind sie voll dabei – obwohl die Umstellung vom freien Luftraum am Modellfluggelände in die doch sehr un-nachgiebige Halle schwierig war. Beim ersten Hallenflughnachmittag haben die selbst gebauten Modelle (und auch die

Hallenwände) doch sehr stark unter den ungewohnt beengten Platzverhältnissen gelitten ...

Daraufhin haben unsere jungen Kollegen beschlossen, viel mehr am Simulator zu trainieren (auch gemeinsam via Internet) und 3 Wochen später waren keine Abstürze im Sekundentakt mehr zu bemerken, sondern wir sahen schöne, ruhige Flüge und auch die ersten Kunstflugfiguren wurden bereits in die Halle gezaubert ...

An dieser Stelle möchte ich mich ganz besonders bei Rene Patleych und Mar-

kus Buchsbaum bedanken, die sich die Zeit genommen haben, gemeinsam mit mir die Jugendlichen beim Bauen der Flugzeuge anzuleiten und zu unterstützen und jetzt auch noch als Fluglehrer zur Verfügung stehen.

Ich hoffe, es kommen noch weitere interessierte Jugendliche auf uns zu ...

Unsere Ausflüge zum Hangfliegen am Hochzeiger in Tirol bzw. Großarl in Salzburg und Hatzis in Südtirol waren auch heuer wieder ausgebucht und unser Sommernachtsfest am Modell-





Gerhard Krenn und Richard Nikolic mit der ASG-29, Maßstab 1:2
Spannweite: 9 m, Rumpflänge 3,30 m



Hangfliegen in Tirol

flugplatz bot auch wieder bis spät in die Nacht viel Spaß.

Auch modellbautechnisch gab es heuer wieder einige Highlights – so erhob sich u.a. meine ASG-29 nach 4 Jahren Bauzeit Ende September erstmals in die Lüfte – es war ein wahnsinnig tolles Gefühl, dieses Flugzeug dahingleiten zu sehen.

Mein ganz besonderer Dank gebührt Richard Nikolic, ohne dessen unendliche Hilfe und Rat ich es niemals geschafft hätte, meinen Traum in die Lüfte zu bekommen.

Da die ASG aufgrund ihrer Größe mehr als 25 kg Abfluggewicht hat, läuft nun das Zulassungsverfahren für Modelle über 25 kg.

Dabei lerne ich gerade sehr viel über die Wichtigkeit einer ordentlichen Baudokumentation, über genaue Betriebs-Ver-

fahren, Checklisten, Polaren, Geschwindigkeiten, Aerodynamik, Meteorologie, Mechanik, Elektrik ...

Es scheint fast eine PPL-Ausbildung für Modellflieger zu werden ;-).

Zum Abschluss möchte ich ein paar Gedanken zu den sich wieder einmal breit machenden Existenz-

ängsten um unser Hobby festhalten:

Die EASA entwirft gerade neue Regelungen, um dem Wahnsinn der Quadro- und Hexacopter-Fliegerei in den Griff zu bekommen – dass diese Copter den Modellflug schwer in Verruf bringen und damit unser Hobby massivst gefährden, ist ja mittlerweile hinlänglich durch zahllose Vorkommnisse bewiesen ...

Leider wird hier in den ersten Entwürfen nicht zwischen normalem Modellflug und Copterflug unterschieden und die vorgeschlagenen Regelungen würden uns Modellflieger die legale Ausübung unseres Hobbys fast unmöglich machen.

Diese Problematik wurde aber von den Interessensvertretungen der Modellflieger in Europa erkannt und es wurde eine gemeinsame Gruppe gegründet, die unsere Interessen bei der EASA vertritt.

Bei der Gründung waren Vertreter aus elf Ländern der EU anwesend, die zu-

sammen mehr als 250.000 Modellflieger vertreten.

Es scheinen schon erste hoffnungsvolle Abänderungen gelungen zu sein – hoffen wir wie immer das Beste!

Die Planungen für die Umbauten unseres Platzes sind derzeit gestoppt, weil wir auf wichtige Entscheidungen außerhalb unseres Umfeldes warten müssen. Als Verantwortliche der Sektion Modellflug werden wir aber wie immer alles in unserer Macht Stehende tun, um den Fortbestand unserer Sektion und die Möglichkeit der Ausübung unseres Sports auf einem schönen, hochwertig ausgebauten Gelände auf rechtlich einwandfreien Grundlagen langfristig zu gewährleisten. Ich wünsche mir wie jedes Jahr, dass alle Mitglieder an einem – nämlich unser aller gemeinsamen – Strang ziehen, um die kommenden Herausforderungen 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 weitere schöne und hoffentlich unfallfreie Flugsaison, und wünsche Ihnen alles Gute für das kommende Jahr. *Gerhard Krenn*

Foto: Landesmeisterformation
Union Linz, Simon Bauer



Ein sensationelles Erfolgsjahr 2016

für den Union Fallschirmspringerclub Linz
mit vielen Höhepunkten

Mit **6182 Solosprüngen**, einer **Flugstundenanzahl von 297**, mit **140 Mitgliedern** beim **Fachverband Aeroclub** und mit tollen Spitzenleistungen dokumentierte der Union Fallschirmspringerclub Linz im Jahr 2016 einmal mehr, dass er derzeit zu den **absolut größten und leistungsstärksten Fallschirmspringervereinen Österreichs** zählt.

Foto: Martin Lehner
Union Linz, Simon Bauer

TOLLER AUSBILDUNGERFOLG

31 Schüler haben sich im Jahr 2016 beim Union Fallschirmspringerclub Linz für eine Fallschirmspringerausbildung angemeldet, wovon 20 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 ein großer Dank. Unser jüngster Springer ist derzeit der 16-jährige Martin Lehner, der im Mai dieses Jahres erfolgreich die Fallschirmspringerausbildung abgeschlossen hat.



AUSTRIAN SKYDIVING NATIONALS 2016

Alle vier Jahre gelingt es dem Union Fallschirmspringerclub Linz den größten Bewerb Österreichs, die Austrian Skydiving Nationals, nach Oberösterreich zu holen.

So fanden diese heuer im Zeitraum vom 18. bis 21. August auf dem Flugplatz Welser Heide statt. Im Rahmen dieser Meisterschaften gab es Wertungen in sechs Disziplinen. Staatsmeisterschaften in den Disziplinen 4-er Formation und Speed Skydiving sowie die Österreichischen Meisterschaften in den Disziplinen Freely, Zweier und Vierer Vertical Formation Skydiving und Achter-Formation.

Insgesamt waren in den sechs Disziplinen 117 Teilnehmer am Start, davon 25 aus Oberösterreich, mehr als die Hälfte der Titel ging an Oberösterreich.

Zwei Österr. Meistertitel für den Union Fallschirmspringerclub Linz

Das Team Union Linz Windobona mit Christian Ruß (Video), Christoph Langer und Fabian Raidel gewann den Österr. Meistertitel sowohl im Freely-Fallschirmspringen als auch in der Disziplin Zweier Vertical Formation. Auch das Team Union Linz Highsiders mit Christian Kaufmann, Mathias Peterseil und Philipp Maaß (Video) konnte sich mit zwei dritten Plätzen in den obigen Disziplinen hervorragend platzieren.

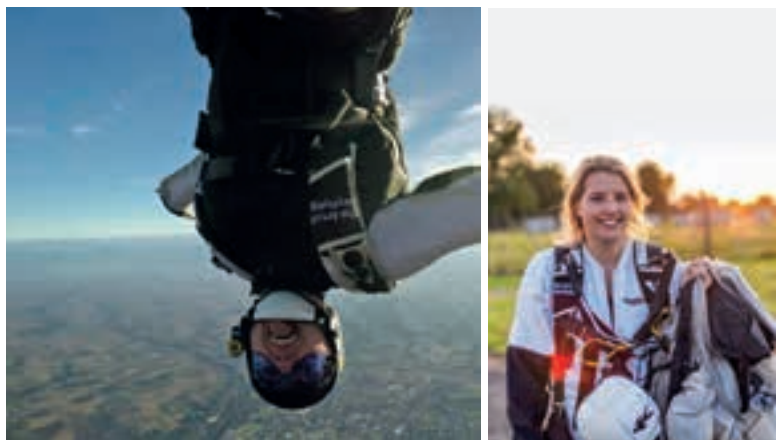


v.l.n.r.: Christoph Langer, Christian Ruß, Fabian Raidel

Zwei Österreichische Rekorde im Rahmen der Austrian Skydiving Nationals

Sieglinde Lefenda gewann im Speed Skydiving mit einem österreichischen Rekord von 348,94 km/h und knackte somit den bisherigen Damenrekord mit 345,99 km/h aus dem Jahr 2007.

Eine Bestmarke gelang auch dem Freistädter Christof Thomas (HFSC), der mit 509,49 Stundenkilometer Richtung Erde raste. Ebenfalls österreichischer Rekord! Der Weltrekord liegt derzeit sogar bei 557,57 km/h, gehalten von Marco Wiederkehr (SUI). Auch Vereinsmitglied Gangl Markus schlug sich in dieser Disziplin Speed Skydiving sehr gut und belegte mit einem Spitzendurchgang von 402,66 km/h den 5. Platz.



Sieglinde Lefenda

DREI ÖÖ LANDESMEISTERTITEL

Bei den ÖÖ Landesmeisterschaften im 4-er Formations-Fallschirmspringen errang das Team Schwere Jungs UNION LINZ (Herbert Salhofer, Markus Gangl, David Pilnay, Bernhard Reif, Simon Bauer-Video) mit 30 Punkten in vier Durchgängen den ÖÖ Landesmeistertitel 2016.

Auch die Podestplätze 2 und 3 gingen an den Union Fallschirmspringerclub Linz.



v.l.n.r.: Herbert Salhofer, David Pilnay, Simon Bauer-Video, Markus Gangl, Bernhard Reif

Bei den OÖ Landesmeisterschaften im Freestyle- und Freestyle-Fallschirmspringen gingen beide Titel an den Union Fallschirmspringerclub Linz. Es siegte im Freestyle-Fallschirmspringen das Team WINDOBONA UNION LINZ mit Christoph Langer, Fabian Raidel und Christian Ruß (Video). Im Freestyle-Fallschirmspringen siegte ebenfalls das Team WINDOBONA UNION LINZ mit Christoph Langer und Christian Ruß (Video).

POLITIKER UND SPORTGRÖSSEN ALS TANDEM-PASSAGIERE

- Im Rahmen des Spatenstichs zum Zubau des Olympiazentrums im Linzer Stadion machte am Mittwoch, 20.07.2016, Sport- und Wirtschaftslandesrat Dr. Michael Strugl bereits das dritte Mal einen Tandem-Fallschirmsprung mit Tandem-Master Jürgen Berger.
- Der Linzer Vizebürgermeister Mag. Bernhard Baier machte im Rahmen eines Besuchs der AUSTRIAN SKYDIVING NATIONALS 2016 einen Tandem-Fallschirmsprung mit Johann Kaindlstorfer.
- Die 16-jährige Europacup-Siegerin und hochtalentierte Degenflechterin Luise Elmer machte am 15.08.2016 ein Tandem-Fallschirmsprung auf dem Flugplatz Welser Heide.

RUDI GASSESEDER – SEIT 20 JAHREN JÄHRLICH EIN TANDEM-FALLSCHIRMABSPRUNG

Einen ganz besonderen Rekord feierte am 27. August 2016 Rudi Gasselseder aus Feldkirchen. Er machte an diesem Tag mit 73 Jahren seinen 20. Tandem-Fallschirmabsprung und ist somit Rekordhalter an Tandem-Fallschirmabsprüngen beim Union Fallschirmspringerclub Linz. Seinen ersten Tandem-Fallschirmabsprung machte er mit 54 Jahren am 3. August 1997 ebenfalls auf dem Flugplatz Welser Heide. Seit diesem Jahr wiederholte er jährlich dieses einmalige Erlebnis.



Tandempilot Johann Kaindlstorfer mit Rekordhalter an Tandem-Fallschirmabsprüngen Rudi Gasselseder

FALLSCHIRM-SCHAUSPRÜNGE

Der Union Fallschirmspringerclub Linz ist auch immer wieder gern gesehener Gast bei Großveranstaltungen, eine der größten davon war die Union Leichtathletik Gala am Samstag, 11. Juni 2016 in Linz.



UNION
Fallschirmspringerclub Linz
Tel.: +43 (0) 664 30 82 742
Email: office@unionlinz.at
www.unionlinz.com

GUTSCHEINE FÜR Tandem-Fallschirm-sprünge sind auch am Flugplatz (Betriebsleitung) erhältlich.



m.m. EVENT-TECHNIK



Beschallungen, Beleuchtungen und Traversenaufbauten für Veranstaltungsflächen bis 20.000 Personen

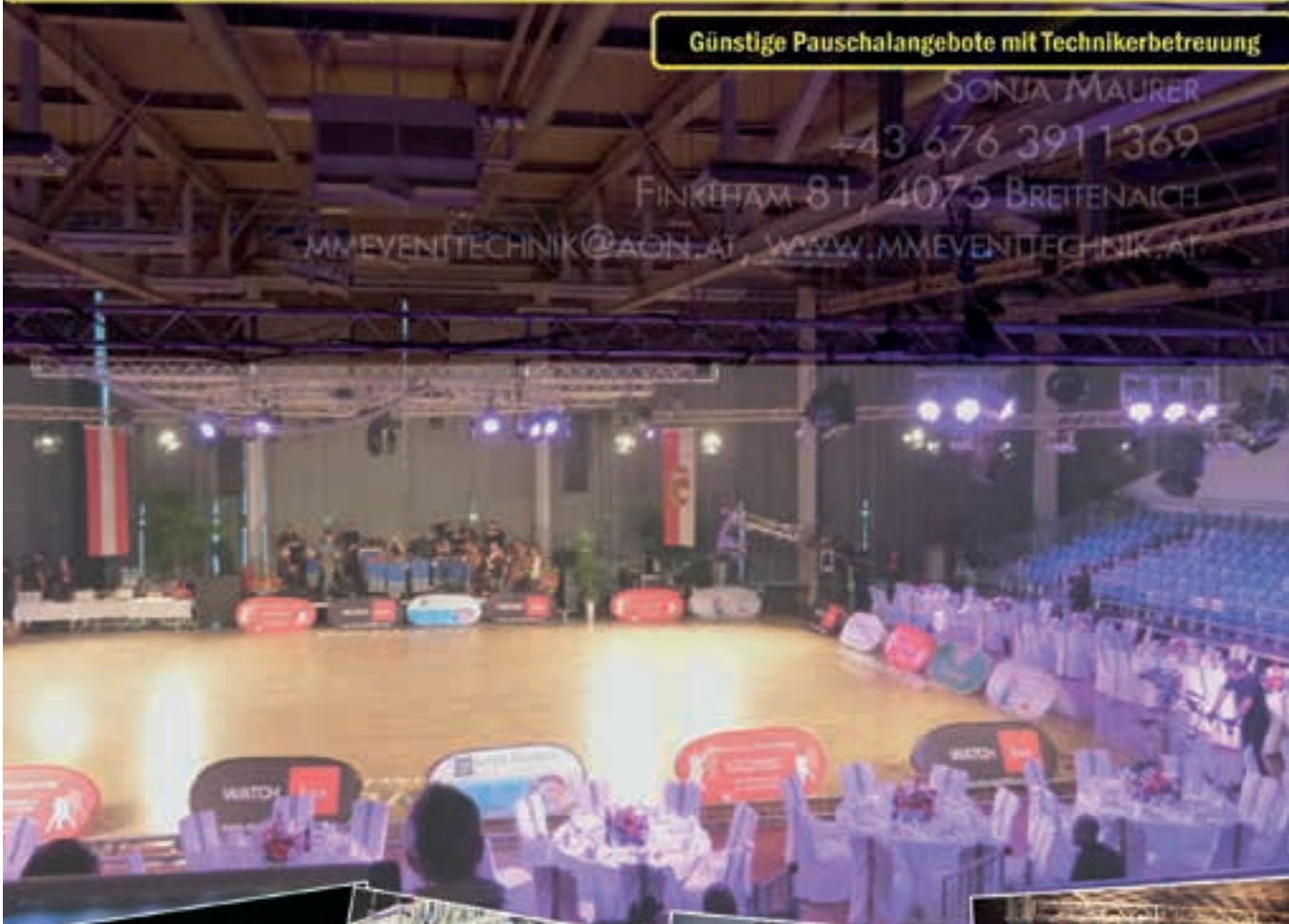
Günstige Pauschalangebote mit Technikerbetreuung

SONIA MAURER

+43 676 3911369

FINKHAM 81 4075 BREITENAU

MMEVENTTECHNIK@AON.AT | WWW.MMEVENTTECHNIK.AT



www.mmeventtechnik.at

office@mmeventtechnik.at - +43676/3911369

Powered by **NOVA**



Danke Thomas für diese tolle Hubschrauberidee (www.aerial.at)

6. Dezember

Im letzten Cumulus stand geschrieben: „Ich freue mich aufs nächste Jahr, vielleicht ausnahmsweise mit Schnee!“ Und heuer? Wieder nichts!

Diesmal kam der Nikolaus mit dem Hubschrauber auf Besuch. Er machte einen spektakulären Überflug und schwebte dann ganz langsam Richtung Vorfeld. Es dauerte ein paar Minuten, bis die Kinder zum Nikolaus kamen. Die Rotorblätter mussten vorher stillstehen und das braucht eben seine Zeit.

Diesmal hatte der Nikolaus einen Gehilfen. Marcus, der Elf, assistierte dem Nikolaus und Jan und Anna waren sein vorbildlicher Nikolausstab-Träger. Es wurde eine rundum gelungene Nikolaus-Bescherung. Dank an alle Eltern und Großeltern, die mit ihren Kindern und Enkeln gekommen sind.

Es war eine herzliche Stimmung und ich bin mir sicher, der Nikolaus wird 2017 wieder in Wels landen.

Lassen wir uns überraschen, mit welchem Fluggerät er das nächste Mal in Wels am Flugplatz Welser Heide landet.





WMW-Nachwuchs mit den Gaben. Nikolaus wurde auch beschenkt, er freute sich sehr darüber.

Einsatzübung und Feuerwehrrübung am öffentlichen Zivilflugplatz Wels

Am 15. Sept. 2016, von 18:00 Uhr bis 20:30 Uhr, fand auf unserem Flugplatz eine Einsatz- und Feuerwehrrübung gemeinsam mit der Freiwilligen Feuerwehr Wels statt. Von unserem Fliegerkollegen Gerald Berger, der auch Mitglied der Freiwilligen Feuerwehr in Wels ist, wurden die verschiedenen Feuerlöschgeräte (Schaumlöschers, Wasserlöschers, CO₂-Löschers und

Pulverlöschers, sowie Löschdecke erklärt. Nach der theoretischen Einweisung ging es an die Praxis.

Weiter ging es mit der Bergung von eingeklemmten Personen aus unserer OE-CMS, durch die Feuerwehr Wels.

Abschließend wurde bei einem kleinen Imbiss und Umtrunk im Lokal MÖWE

die erfolgreiche Übung besprochen. Ich bedanke mich auf diesem Wege bei allen teilnehmenden Fliegerkollegen, den Kameraden der freiwilligen Feuerwehr Wels und vor allem dem Organisator HBI Gerald Berger, der die gesamte Übung beeindruckend, fachmännisch und verständlich leitete.

Franz Mayer



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: Olinger Dominik,
Flugplatz Wels

Inserate:

Umschlag hinten (U4) – Fronius
Umschlag innen (U2) – Rosenbauer
Umschlag innen (U3) – Nirotec
S 2 – Rotax
S 15 – Starlim Sterner
S 26 – AAC
S 41 – VKB Bank
S 45 – Aerial
S 57 – HB Flugtechnik
S 59 – Sparkasse
S 61 – Total
S 67 – Wildberger Toyota
S 78 – M.M. Event-Technik



Wir wollen auch
noch fliegen ...

*Der Fliegerclub
Weiße Möwe Wels
wünscht Ihnen ein
friedliches Weihnachtsfest
und viel Glück und
Erfolg im Jahr 2017*



Warum Sie auf unsere
Entwässerungstechnik bauen sollen?
Weil wir sogar für den Eurofighter
die **passende Lösung** haben.

www.aschl-edelstahl.com

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

ASCHL GmbH
Königsstraße 26, D- 70173 Stuttgart
Vertreter aus Deutschland
Tel: 0500 / 0087780 -90 • Fax: -81

ASCHL[®]

EDELSTAHL IN BESTFORM



Mitglied im Vernetzungsverband
Edelstahl Rostfrei e. V.

/ Perfect Welding / Solar Energy / Perfect Charging



DIE WELT VERÄNDERN IST MÖGLICH. WEIL WIR AN DIE KRAFT DER GEDANKEN GLAUBEN.

/ Am Beginn jeder Veränderung steht ein Gedanke. Vielleicht sogar ein unmöglicher. Doch wir erlauben uns, Unmögliches weiterzudenken und Zweifel hinter uns zu lassen. Wir halten an unseren Ideen fest und machen weiter, mit Leidenschaft und der Gewissheit, unser Ziel zu erreichen - revolutionäre Technologien und außergewöhnliche Produkte in den Bereichen Schweißtechnik, Photovoltaik und Batterieladetechnik zu schaffen. Denn unser Anspruch ist es, die Welt zu verändern. Nicht mehr, und nicht weniger. Weitere Informationen finden Sie unter: www.fronius.com