

CUMULUS



Fliegerclub WEISSE MÖWE WELS 2019 mit Jahresrückblick 2018

WEISSE MÖWE WELS



ALLES GUTE ZUM GEBURTSTAG!



HÖHENFLÜGE AUS 70 JAHREN CLUBGESCHICHTE

/ Perfect Welding / Solar Energy / Perfect Charging

fronius



WIR TRÄUMEN NICHT VON ZUKUNFT. WIR SCHAFFEN SIE.

Auf der Suche nach einem neuen Spielfeld oder einer echten technischen Challenge?
Wir bündeln Energie, um geniale Zukunft zu gestalten. Egal, ob es um effizienten Solarstrom geht,
um smarte Wege Batterien zu laden oder um die perfekte Schweißnaht. Die Aufgaben sind vielfältig!

Erfahre mehr unter: www.fronius.com/karriere



FRONIUS
WO DEINE ENERGIE BESSER WIRKT



Editorial

Liebe Mitglieder!
Liebe Fliegerfreunde!



Präsident Grosch Andreas - Fliegerclub Weiße Möwe Wels

Happy Birthday Weiße Möwe Wels!

70 Jahre für einen Flieger-Verein sind etwas, worauf man stolz sein darf und muss. 1949 haben eine Gruppe flugbegeisterter Piloten den Fliegerclub „Weiße Möwe Wels“ auf unserem schönen Flugplatz in Wels gegründet. Haben sie damals gedacht, welchen Aufstieg dieser Fliegerklub in den kommenden sieben Jahrzehnten machen wird? Vermutlich nicht. Heute sind wir, dank unserer zahlreichen Vereinsmitglieder, Angestellten, Sponsoren, Freunde und Gönner das größte Flugsportzentrum Oberösterreichs mit mehr als 600 Mitgliedern in fünf Sektionen. Ein ansehnlicher Flugzeugpark und eine gut funktionierende Infrastruktur stehen unseren Mitgliedern und Gästen zur Verfügung. Darüber dürfen wir uns alle, nicht nur beim 70-Jahr-Jubiläum, freuen!

Es gab manchmal Rückschritte im Klub, und doch haben immer wieder die positiven Entwicklungen des Vereines und des Flugplatzes massiv überwogen: Wir erlangten in den 70ern das „Öffentlichkeitsrecht“. Befestigte Pisten wurden angelegt, etliche Flugshows und Veranstaltungen wurden abgehalten und man erkannte den großen Nutzen, den ein so großer Flugplatz und Verein für die allgemeine Luftfahrt, eine Stadt, den Naturschutz und die vielen Betriebe in der Umgebung haben kann. Kommenden Herausforderungen und Aufgaben sehen wir optimistisch ins Auge. Wer 70 Jahre schafft, der schafft auch weitere 70 und noch viel mehr.

Neben vielen Hobby-Piloten und -Pilotinnen gibt es auch solche, die bei der Weißen Möwe ihre fliegerische berufliche Karriere begonnen oder am Flugplatz Wels eine Arbeitsstelle gefunden haben. Viele davon haben nach wie vor ihren Arbeitsplatz in den Cockpits von Passagier- oder Transportflugzeugen oder sind heute bereits im Ruhestand.

Die Weiße Möwe Wels ist ein Fliegerklub für alle. Für Jung und Alt, für Schüler, Lehrlinge oder Manager. Und das soll und wird auch so bleiben. Ein Verein, wo man gerne dabei ist, wo man sich wohl fühlt, wo man gerne mitarbeitet und mitgestaltet. Auch in den nächsten 70 Jahren!

In diesem Sinne wünsche ich viele schöne Flugerlebnisse und freue mich auf ein persönliches Treffen bei der 70-Jahr-Feier am 13.07.2019 am Flugplatz Wels!

Andreas Grosch
Präsident



4

Schnelldurchlauf
der letzten 70 Jahre
WMW-Geschichte



24

Noch nie gezeigte Bilder
aus der Privatsammlung von
Ing. Gerhard Seidl



38

Motorflug Sektion



46

UL Sektion

ROTAX
AIRCRAFT ENGINES



ROTAX 915 iS/ISC
141 PS EASA ZERTIFIZIERT

Basierend auf dem bewährten Konzept der Rotax 912 / 914 Motor Serien, bietet der Rotax 915 iS mehr Leistung und das beste Leistungs-Gewichts-Verhältnis in seiner Klasse, volle Start-Leistung bis auf 15.000 Fuß(4.570,) und einer Dienstgipfelhöhe bis 23.000 Fuß (7.010m).

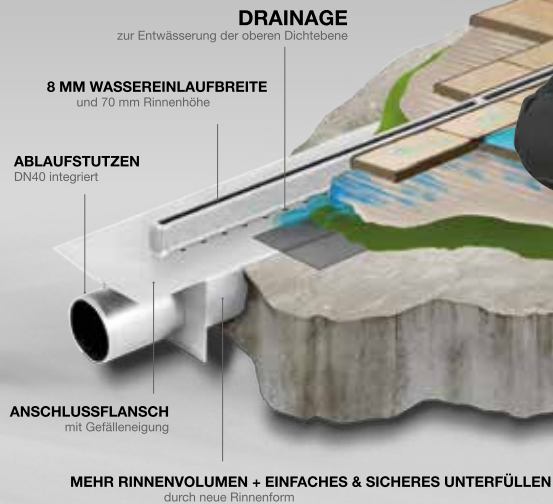
Cumulus – 70 Jahre WEISSE MÖWE WELS | INHALT



Präsidentenworte	1	Eine Englandreise, die	
1949 bis 2019 im Überflug	4	nach Spanien führte	56
Aus der privaten Sammlung von		Erster Elektroflug am Flugplatz	72
Ing. Gerhard Seidl	24	Der Flugplatz Welser Heide	74
Otto Schwingshandl.....	37	Selgelfluglager Trieben 2018.....	82
Aus der Sektion Motorflug.....	38	Streckenflug Saison 2018.....	84
Fliegerschule.....	41	Segelflugschule.....	86
AOPA-Metamorphose.....	44	Jahresrückblick der Sektion	
Renovierung des Briefingraumes.....	45	Modellflug	88
Aus der Sektion UL	46	Impressionen zum Eröffnungsfest....	91
Bau einer Vans RV12		Sehr erfolgreiches Jahr 2018.	
mit Rotax 912iS.....	48	Fallschirmspringerclub Linz	94
Entstehungsgeschichte IECA	53	Sonne, Strand & gutes Essen.....	100
		Impressum, Inserenten	23

SPARIN®

WIR GEBEN ALLES
UM SIE ZU BEGEISTERN!



SCHNELL
IM ANGEBOT
STARK
IM SERVICE!

★ ★ ★
PATENTIERT
PATENTED

ASCHL®

EDELSTAHL IN BESTFORM



www.aschl-edelstahl.com



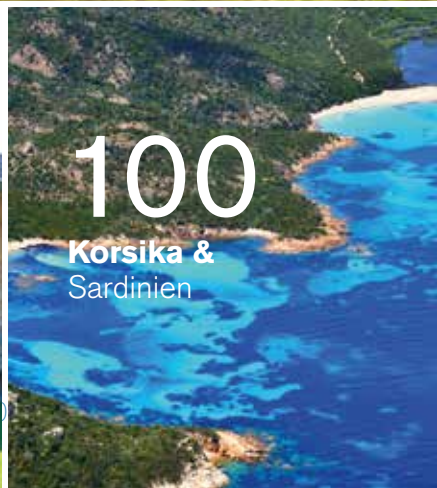
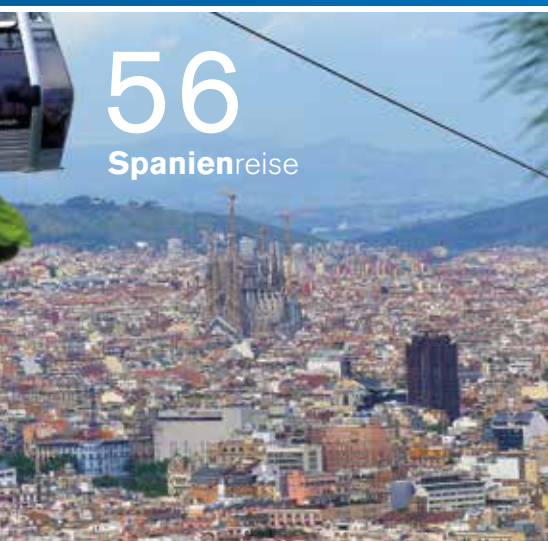
ASCHL GmbH

A- 4632 Pichl bei Wels, Geisensheim 6
Tel.: +43 (0) 7247 / 8778-0 Fax: -40

D-70173 Stuttgart, Königstraße 26
Tel.: 0800 / 0087780-80 Fax: -81

office@aschl-edelstahl.com
www.aschl-edelstahl.com

Scannen und die Aschl SPARin-Welt entdecken
<http://shop.aschl-edelstahl.com/de/artikel-sparin-E11103.php>



1949 bis 2019 im Überflug

1949-1974

1949

Am 29. April wird im Gasthof „Roter Krebs“ der Welser Segelflug-Modellbauclub „Weiße Möve“ aus der Taufe gehoben. Der Club zählt zu Jahresende bereits 62 Mitglieder.

1950

Nachdem am 22. Dezember des Vorjahres die Alliierten, sozusagen als Weihnachtsgeschenk, den Luftraum über Österreich teilweise freigeben, holen die Welser die drei „Babies“, den Kranich“ und den „SG 38“ aus den Verstecken. Die Segelflugzeuge werden in die angemietete Werkstatt transportiert und generalüberholt. Am Nordrand des Segelfluggeländes wird ein 1.846m² großes Grundstück angekauft.

1951

Der 1. Fliegerball wird am 6. Jänner im Saal des Bahnhofrestaurants abgehalten.

1952

Von Landeshauptmann Dr. Heinrich Gleißner werden im Volksgarten die fünf Segelflugzeuge der „Weißen Möve“ auf die Namen „Greif“, „Himmelsstürmer“, „Cumulus“, „Hans Sachs“ und „Wels“ getauft.

1953

Walter Markl wagt ohne Behörden-genehmigung im Oktober den ersten Fallschirm-Absprung in Österreich nach dem Krieg. 250 m über Grund steigt er mit einem automatischen Schirm aus dem „Kranich“ aus und landet sicher.

1954

Bereits 1953 entbrennt ein erbitterter Kampf mit den Behörden um den Flugplatz, der der Landwirtschaft zugeführt werden soll. Nach bangen Monaten kommt man dem Ziel etwas näher: Das bisherige „Segelfluggelände“ führt ab Februar die amtliche Bezeichnung „Flugplatz“.



1949



1951



1952



1954

1955

Am 8. Juni wird das erste Leistungsflugzeug – ein „L-Spatz“ – an den Start geschleppt. Nach dem 13. Start stürzt der Spatz aus 100 m ab. Der Pilot bleibt zum Glück unverletzt, der Segler ist aber völlig demoliert. Im Juli findet die erste Österreichische Segelflug-Staatsmeisterschaft in Wels statt, und die Amerikaner ziehen endgültig vom Flugplatz Wels ab.

1956

Nach zähen Verhandlungen mit den Behörden kann die „Weiße Möve“ im September endlich in den Flugzeughangar einziehen.

1957

Die Welser veranstalten im September in Hörsching den ersten Internationalen Großflugtag – 30.000 Besucher sind ein toller Erfolg.

1958

2. August, ein schwerer Sturm drückt das Hangartor ein und beschädigt einen Teil des Hallendaches. Vier der zehn eingestellten Gastflugzeuge werden zerstört, alle vereinseigenen Maschinen sind beschädigt.

1959

Bürgermeister Dr. Oskar Koss eröffnet am 19. Juli die Motorfliegerschule Wels.

1960

Das Traditionswappen der Schule, ein blauer Wels auf gelbem Grund, wird dem zivilen Ausbildungsunternehmen feierlich übergeben.

1961

Der Flugplatzausbau – z. B. eine zweite Startbahn – wird projektiert. Zur Verwirklichung fehlen allerdings die finanziellen Mittel.

1962

Trotz toller Leistungen kommen zum 4. Internationalen Großflugtag in Wels aufgrund der schlechten Witterung nur 15.000 Zuschauer – ein Defizit.

1963

Der diesjährige Flugtag wird zu einem glänzenden Erfolg. Erstmals zeigen auch Piloten aus der UdSSR und CSSR überragende Leistungen.

1964

Otto Schwingshandl, einer der jetzt 160 aktiven „Welser Möwen“, fliegt erstmals eine Segelflugstrecke von mehr als 300 Kilometern – eine Bedingung zur „Gold-C“: Bürgermeister Leopold Spitzer tauft den Segler „Blanik L 13“ auf den Namen „Ovilabis“ und das Motorkunstflugzeug „Zlin-Trainer“ auf „Wels“.

1965

Am 31. Dezember schlägt der Fliegertod erstmals auch bei der Weißen Möwe zu. Beim Altjahresflug stürzen Franz Lauber, Eduard Mautendorfer und Hermann Weninger in Marchtrenk mit einer Jodel des Aero-Clubs ab. Die drei Welsener Clubmitglieder werden getötet.

1966

Auf dem Welsener Flugplatz herrscht reger Betrieb: Mit fast 17.000 Motorflug- und rund 5.000 Segelflugstarts liegt Wels bei den Flugbewegungen hinter Graz und Aspern an 2. Stelle. Das hat Auswirkungen auf die Modellflieger. Sie müssen sich leider nach einem anderen Gelände umsehen.

1967

Um 50.000 Schilling kaufen zwölf Mitglieder gemeinsam ein Sportflugzeug „Klemm 35“.

1968

Im Juli wird die neue Schleppmaschine vom Typ „Piper Pa 18“ in Dienst gestellt.

*siehe zu diesem Bild eine weitere Erklärung auf Seite 37



1953



1964



1970



1973

1969

Mit einem 328-km-Flug zur Kultstätte der Germanen „Walhalla“ und retour stellt Segelflieger Franz Kitzberger einen Clubrekord auf.

1970

Es wird publik, dass der 1977 auslaufende Pachtvertrag mit der Republik nicht mehr verlängert werden soll und das Bundesheer Anspruch auf das Flugplatzareal erhebt. Das würde das Ende der Fliegerei in Wels bedeuten. Selbst eine Vorsprache bei Bundeskanzler Dr. Bruno Kreisky bleibt vorerst erfolglos.

1971

Am Ostrollweg beginnen die ersten Asphaltierungsarbeiten. Bei seinem 1000. Fallschirmabsprung stellt der Welsener Dentist Erich Felbermayr mit einem Absprung aus 9.600 Metern einen neuen Rekord auf.

1972

Die Landesregierung stimmt der Umwidmung in einen öffentlichen Zivilflugplatz zu. Mit einem langfristigen Pachtvertrag (99 Jahre) für die Stadt Wels und einem Halterschaftsvertrag für den Verein „Weiße Möwe“ (30 Jahre) ist der Bestand nun auf lange Zeit gesichert.

1973

Bei Regen und Nebel stürzt der 40-jährige Fallschirmspringer und Sportflieger Erich Felbermayr aus Wels bei Grein mit einer Cessna 150 zu Tode. Der bekannte Welsener, der mit seinen Absprüngen immer wieder Aufsehen erregt hatte, befand sich auf dem Rückflug von Aspern nach Wels.

1974

Der Magistrat der Stadt Wels richtet die „Dienststelle Flugplatzverwaltung“ mit zwei hauptamtlichen Betriebsleitern – Hans Dorant und Helmut Track – ein.

1975

Österreich-Rekord des Intersport-Fallschirmspringerteams am 20. Mai. Zehn Springer bilden im freien Fall einen Kreis.

1976

Dr. Helmut Aumayr erfliegt mit einem effektiven Höhengewinn von 3.000 m die dritte Bedingung zur „Gold-C“ – der ersten im Verein.

1977

Im August unter großer internationaler Teilnahme die 2. Weltmeisterschaft für Leichtflugzeuge. Dabei kommt es bei der Eröffnung zu einem furchterlichen Unglück: Der Hubschrauber des BMfL. stürzt beim Start ab und verursacht drei Tote.

1978

Die völlig abgewirtschaftete „Fliegerbar“ wird umgebaut und unter dem Namen „Möwenstuben“ als den Erfordernissen angepasstes Flugplatzrestaurant eröffnet.

1979

Zählt man alle Flugzeiten zusammen, dann waren die Welser Segelflieger im Jubiläumsjahr bei 1.093 Starts insgesamt 23 Tage in der Luft. Die beiden vereinseigenen Motorsegler flogen zusätzlich bei 1.109 Starts 440 Stunden.

1980

Die schlechte Witterung der Sommermonate war schuld, dass es die Segelflieger in diesem Jahr nur auf eine Flugleistung von 2.700 km brachten.

1981

Die schmale und holprige Flugplatzzufahrt wird endlich ausgebaut und den Anforderungen angepasst.

1982

Erstmals nach 40 Jahren landet auf dem Welser Flugplatz wieder eine „Me 109 G6“. Diese einzige noch fliegende



1978



1977



1984



1986

Original-Messerschmitt von ursprünglich gebauten 35.000 Stück erregte natürlich sehr viel Aufsehen und es wurde aus allen „Kamera“-rohren geschossen.

1983

Die Weiße Möwe zählt bereits 350 Mitglieder und der öffentliche Zivilflugplatz Wels ist hinsichtlich der Frequenz auf Platz 12.

1984

Am 29. April stirbt Johann Dorant, Ehrenmitglied und Gründungsmitglied der Weißen Möwe. Als Fluglehrer und Ausbildungsleiter leistete er einen wesentlichen Beitrag zur Wiederbelebung des Fliegergedankens nach dem Krieg.

1985

Wels ist ein öffentlicher Flugplatz und die Weiße Möwe hat die Verpflichtung, Bewegungsflächen von Schnee und sonstigen Hindernissen frei zu halten. Ein gebrauchtes Schneeräumfahrzeug wird angekauft. Damit wird der Flugplatz winterfest.

1986

Erstmals findet in Wels die Luftfahrtschau „Air Tech“ statt. Sie soll später alle zwei Jahre abwechselnd mit Friedrichshafen durchgeführt werden. Allerdings bleibt es bei der Premiere.

1987

Um 3,4 Millionen Schilling wird eine 420 PS starke Turboprop-Maschine für die Fallschirmsprungsektion angekauft. Damit wird für die Springer der Himmel nach oben geöffnet (bis zu 5.000 m), andererseits sorgt die extrem leise Maschine für eine Entlastung an der Front mit den Flugplatz-Anrainern.

1988

Ein neuer, computergesteuerter Flugsimulator ist ein großer Schritt zur Verbesserung der Ausbildungssituation der Welser Flugschule.

1989

Auf den 13 vereinseigenen Maschinen der Sektion Motorflug werden fast 3.000 Stunden geflogen. Außer einigen verbogenen Blechteilen und einem künstlerisch verformten Propeller gibt es keine Schäden zu beklagen.

1990

Nach mehr als 30-jähriger Funktönrätätigkeit legt Präsident Franz Hamader die Clubföhrung in jöngere Hände. Sein Nachfolger ist Peter Rudolph.

1991

Am Welser Flugplatz zieht auch die Kultur ein. Der neu gegröndete Verein „Freunde des Zivilflugplatzes Wels“ initiiert eine Ausstellung zum Thema „Fliegen und Umwelt“.

1992

Jubel bei den Welser Motorkunstfliegern: nach Bronze 1986 und Silber 1988 holt Walter Egger bei der Staatsmeisterschaft Gold.

1993

Das Wort „Rochade“ schreckt seit Monaten die Mitglieder der Weißen Möwe auf. Der Flugplatz soll nach der Vorstellung des Welser Wirtschaftsforums aufgelassen, das Areal vor allem als neuer Standort für das Messegelände genutzt werden. Nach einer Aussprache stellt Staatssekretärin Maria Fekter klar, dass das Wirtschaftsministerium nicht an eine frühzeitige Auflösung des bis 2073 laufenden Vertrages mit der Stadt Wels denke.

1994

Der Wunsch nach einer kräftigen Erneuerung wird bei der Generalversammlung deutlich: Erstmals gibt es zwei Wahlvorschläge und mit überwältigender Mehrheit wird dem größtenteils jungen Team um den neuen Präsidenten Friedrich Zinnhobler das Vertrauen ausgesprochen.



1992



1994



1994



1997



1995

Eine Flugshow mit rund 50 alten Propellermaschinen von der Me 109 über die Spitfire bis zur DC 3 soll 50.000 Besucher auf den Welser Flugplatz locken. Das Land mit dem zuständigen Referenten Landesrat Josef Ackerl betätigt sich als Spielverderber und erteilt keine Genehmigung.

1996

Rund 30.000 Besucher stürmen das Flugplatzgelände – allerdings nicht im Rahmen einer Flugshow, sondern beim Rockkonzert von Bon Jovi.

1997

Am 26. April landet erstmals ein viermotoriges Passagierflugzeug in Wels, eine Dash 7 der Tyrolean Airlines mit 46 Fluggästen. Der Pilot ist kein Unbekannter. Es ist der ehemalige Skisprung-Weltmeister Armin Kogler. In diesem Jahr wird auch der neue 1.000 m² große Flugzeughangar in Betrieb genommen.

1998

Ja, Nein, Ja, Nein ... die Meldungen lösen sich in kurzen Abständen ab. Das Thema: ein Flugtag zum 50-Jahr-Jubiläum der Weißen Möwe 1999. Eine Erfolgsmeldung gibt es dafür an anderer Front: Der Submietvertrag mit der Stadt Wels wird um weitere 25 Jahre verlängert. Das heißt, dass der Bestand des öffentlichen Zivilflugplatzes Wels bis zum Jahr 2030 gesichert ist.

1999

Die nach vielen Jahren wieder geplante Großveranstaltung „Breitling Flugshow 1999“ am 10. und 11. Juli wird uns durch Behördenwillkür verweigert. Stattdessen eine magere Teilnahme bei der „Statikshow“ am Linzer Flughafen. Die Fallschirmspringer sind sehr erfolgreich bei den Staatsmeisterschaften und auch die Modellflieger bei den Europameisterschaften. Das Ökologieprojekt Flugplatz Wels wird ins Leben gerufen. Die WMW feiert ihren runden „50er“.

2000

27.2.: Es fliegt wieder der legendäre „Fieseler Storch“ Fi 156 (Ecker) → 6. Mai + 17. Juni: Naderhirn IWC-Cup (mit Miss Austria Patricia Kaiser) → Formationsflug aller Welser Luftfahrzeuge anlässlich der Welser Messe → Vereinsausflüge nach Prag und Portoroz → FLY & JUMP am Pfingstsonntag → Feuerwehübung am 26.5. → 16. IGO-ETRICH-Treffen am 13.8. (170 Teilnehmer) → Besuch der Traditionsgemeinschaft „Flugzeugführerschule A/B 115 am 16.9. (50 Teilnehmer) → 22.9.: Gründung der Sektion „Ultraleicht“ → Mit der „Super Dimona“ nach Elba und der „Lancair Super“ nach Oshkosh → Flugzeugmesse im Rahmen der CARS & BIKES vom 26. bis 29.10. → Besuch der Familie Culwell aus Amerika.

2001

Das SIZ veranstaltet Erste Hilfe- und Strahlenschutzkurse für unsere Mitglieder → Naderhirn IWC-Cup 2. Auflage am 19.5. voller Erfolg → 8.7.: Flugzeugweihe D-MPRI („Hans Strauss“) und Hangarfest → Mit drei Motorseglern nach Polen: „Alte Adler“ erobern Krakau am 22.7. → Bannerschlepp in Wels wird stark forciert → PR-Aktion: „Welser Flugplatz im Einklang mit Ruhe+Natur – ein Ausflug lohnt sich“ → Hubschrauber nisten sich in Wels ein → Unser Flugplatz wird immer häufiger Brutraum für seltene Tierarten (ÖKO-Projekt) → Elba-Korsika mit OE-DGB → IGO-ETRICH-Treffen mit Rekordbeteiligung (30 Tschechen, Schweizer u. v. a.) → Die WMW-Fallschirmspringer gewinnen die 1. Freestyle-Landesmeisterschaften → Rarität am Flugplatz: turbinenbetriebenes Rennauto in Erprobung → Zwei Staatsmeister im Motorflug: Wolfgang Schneckenreither & Hans Gutmann → Immer mehr Geschäftsflüge mit WMW-Fluggeräten oder beigestellten WMW-Piloten → Diverse Vereinsausflüge (Eggenfelden, Krems usw.).



2002

Anschaffung eines Tankwagens für JET A 1 mit 18.000 Litern Fassung → Sektion Ultralight bekommt Zuwachs: 2. UL D-MWWM → Neues Schleppflugzeug ROTAX SF 25 CS für leisere und billigere Segelflugschlepps → 5.7.: Flugzeugtaufe D-MWWM („Karl Bablich“) + OE-9465 (BAUMAX) mit 2. Hangarfest → Umfangreiche Instandhaltungsarbeiten bei Pisten (markieren, walzen etc.), Lehrsälen und Sitzungsräumen: Großprojekt Hangartorsanierung → Bei der Generalversammlung am 23.5. wird ein neuer Vorstand gewählt: Ein frischer Wind wird erwartet im Hinblick auf die anstehenden Probleme → Die WMW-Flieger werden verstärkt auf die Einhaltung der Platzrundenordnung zwecks Lärminderung angehalten bzw. geschult → IFR-Prüfung 27.-28.5.: erfolgreiche Kurse gut besucht (8) → 8.6. FLY&JUMP: ein schöner Tag am Welser Fliegerhimmel mit Life-Radio und Fallschirm springendem Präsidenten & Bürgermeister → PIPER-Treffen 31.5.-2.6.: 78 „Cups“ sowie J3C aus Italien, Luxemburg, Schweiz, BRD, Slowakei, England und Österreich: voller Erfolg mit vielen lobenden Zuschriften aus dem In- und Ausland → Auch Ballonfahrten werden vom Welser Flugplatz aus immer beliebter → Vereinsausflüge u. a. nach Ungarn und Sizilien (Catania) → Aus Lärm- und auch Kostengründen soll die Windenstartart wieder belebt werden mit einer Leihwinde aus Micheldorf → Tag des Denkmals am Welser Flugplatz: großer Andrang bei dieser Sonderausstellung (Flugplatzgeschichte, Oldtimerschau) → 14./15.9.: 27. Treffen der Traditionsgemeinschaft „Flugzeugführerschule A/B 115“ von Wels aus zum Flugplatz Münsteuer (Reichersberg): Dank und Anerkennung für die gelungene Veranstaltung → Die Fa. AERIAL Helicopter etabliert sich mit Schule und Rundflügen am FLP Wels → Traditionelles Silvesterfliegen der „Kleinen“ (Sektion Modellflug).

2003

Gut besuchter Einsatzleiterkurs 8./9.2. → Vereinsausflüge nach Damme (Bremen), Holland, Speyer (BRD), Rügen → Feier im Air-Treff: Fritz Zinnhobler 10 Jahre Präsident der WMW → ÖKOLOGIE-PROJEKT Welser Flugplatz: keine Düngung und landwirtschaftliche Nutzung seit 10 Jahren: Flora&Fauna der letzten Welser Heidefläche dadurch wieder intakt! Anerkennung von Experten, Naturschützern und Landesrätin Dr. Silvia Stöger im Bunde mit dem WWF → LIONS CLUB Linz-Puchenau zu Gast am Flugplatz → Zwei erfolgreiche Landesmeisterschaften unserer Fallschirmspringer am 14.6. und 2.8. (mit Spanferkel) → RED BULL 4 Continental Flight mit Hans Gutmann vom FLP Wels (15.7.). Rückkehr nach Salzburg am 10.12. → Nostalgie-Besuch aus Südtirol: Zeitzeuge+Stieglitz-Pilot Karl Mitterdorfer von der ehem. Flugzeugführerschule 8A 40 → 19. Internationales IGO-ETRICH-Treffen am 9.8. mit Hangarfest → WMW-Cup der Segelflieger am 27.9. → Flugzeugtaufe Katana OE-ANZ („Alois Himsl“) und Diskus D-KMKN („Franz Kitzberger“) → Mitgliederstand der WMW 1993 (448) 2003 (629) → Zeppelin-Tage in Wels vom 13. bis 19.10. (Typ LZ No7) → Wieder zahlreiche Ausbildungserfolge im Segelflug/Motorflug/Fallschirmspringen (insg. 23 Schüler).

2004

„Ball der Flieger“ wie jedes Jahr ein toller Erfolg → Änderung Luftraumstruktur der Flugplätze LINZ/WELS → Der öfftl. Zivilflugplatz Wels ein „Juwel“ der Stadt Wels: Status, Maßnahmenkatalog zur Fluglärminderung, Marketing, wirtschaftlicher Nutzen des Flugplatzes – ein Memorandum zur allgemeinen Information → 26.3.: Generalversammlung mit wieder zwei Wahlvorschlägen: Revolution gescheitert! → Vereinsausflüge nach



Polen mit Motorsegler, Elba (CMS) und mit UL um die Adria → Das Flugplatzlokal AIR-TREFF mit Andrea&Helmut feiert eine arabische Nacht → Traditionelles Hangarfest am 14.8. → Offizieller Beginn der Sommersaison mit der Welser Stadtkapelle und unserem „WMW-Marsch“ → Weltrekord am Welser Flugplatz! Stuntman mit LKW auf zwei Rädern: 3,5 km Rundkurs in 31 Min. 16,4 km durchgehalten (Weltrekord bisher 10,8 km) → Tiere und Pflanzen am Flugplatz: Förderung Ökologieprojekt Flugplatz Wels – Aktion „Naturaktives Oberösterreich – Neue Biotopie in jeder Gemeinde“ (Land OÖ, Naturschutzabteilung) → Der Kampf um den Erhalt des Flugplatzes wird wieder heiß, unsere Gegner mobilisieren! Deshalb werden die Kontakte mit Flugplatzgegnern, Anrainern mittels CUMULUS, ÖKO-Flyern bzw. persönlichen Kontakten intensiviert → Die Stadt Wels lässt die „Katze aus dem Sack“ mit Vorstellungen, Teile am Flugplatz Wels zu verbauen → Wieder Luftschiff in Wels, der sich zum begehrten Lande- und Andockplatz entwickelt → Die Flugplatz-Umzäunung (ca. 4 km) wird mithilfe unseres „Nachbarn“ BH repariert/saniert → Motorflugschule erfolgreich: 11 PPL-, 4 IFR-Berechtigungen bis Ende Juni → Auf Initiative des Bürgermeisters von Thalheim erleben behinderte Kinder einen „privaten“ Flugtag mit Vereinsmaschinen → Die Segelflieger erwecken in Wels nach 40 Jahren Pause wieder die Windenstartart: nostalgisch&lautlos! → Auch der Nikolaus landet jedes Jahr gerne am Flugplatz Wels und lässt Kinderherzen höher schlagen.

2005

Blumenball der Flieger: immer glanzvoller Höhepunkt der Welser Ballsaison! Der Blumenschmuck geht im Anschluss an Kindergärten+Altenheime → Auch die Fallschirmspringer tragen zur Belebung des Flugplatzes bei: Saisonopening am 5. Februar → FLP Wels im Einklang mit seinen Nachbarn: Die lärmindernden Verfahren werden den Piloten verstärkt nahe gebracht → Vordringliche Projekte: Ökologieprojekt, Einstellhalle, Reparaturabstellfläche und Rollwege, Sanierung des Hangardaches, Kontakte mit Anrainern zur Verminderung der Anzeigenflut, Neuanschaffung von Betriebsfahrzeugen (Schneepflug, Feuerwehr) → Ein rassiges „Rennpferd“ (Christen Eagle II) wird anstatt der „Oldie-Bücker“ 131 angeschafft. Professioneller Kunstflug ist ab jetzt auch in Wels wieder möglich → Vereinsausflüge mit UL nach Spanien+Portugal (8 Flugtage, 5.800 km, 35 Flugstunden), Unije (Kroatien) → ÖAMTC Ambulance Jet in Wels: Sie fliegen um Ihr Leben – der Flugplatz Wels gibt die Sicherheit, im Notfall einen Landeplatz zur Verfügung zu haben! → Schlagzeilen der Presse „Andere Pläne für Flugplatz“, „Betriebe am Flugplatz“, „Die Stadt macht ernst“, „Flugplatz und Business Park Ost nutzen“ deprimieren den Halter des größten öfftl. Zivilflugplatzes Österreichs → Erntezeit am Flugplatz: Wertvoller Grassamen der Welser Heide wird schonend für die spezielle Weiterverwendung gesichert → FC Weiße Möwe Wels: einziger Garant für die Erhaltung der letzten Welser Heidefläche (regelmäßige Infos im Cumulus, der auch an die Anrainer zur Bewusstseinsbildung verteilt wird) → Focke Wulf P 149D in Wels stationiert (Baujahr 1960, Einsatz bei der deutschen BW) → BIRD-MAN über Wels: Fallschirmspringen/-fliegen der besonderen Art im Juni → Pistensanierung+Markierung der Segelfluggpiste mit eigenen, kostenlosen Kräften →



Flugzeugtaufen am 17.7.: Christen Eagle N 14KH („Karl Bregartner“) und UL CTSW OE-7106 („Hans Schön“) → „Tag der offenen Türe“ mit Hessenkaserne Wels (10 Jahre Heereslogistik Wels) am 10.9.: Symbiose BH+WMW gemeinsam für die interessierte Bevölkerung mit Pendelverkehr Militär/Flieger → ZEUS 2005: 1.500 Helfer bei Landeskatastrophenübung des Roten Kreuzes → Besuch der „Kleinen“ der VS Pernaubei den „kleinen“ UL-Flugzeugen der WMW → Neues schnelles FLP-Einsatzfahrzeug KLF 350/250: Vorstellung und Übung mit den „großen Brüdern“ der FF Wels → Unser Gedenkstein, gewidmet den gefallenen Fliegern der Flugzeugführerschule A/B 115 wird nicht nur zu Allerseelen stilvoll gepflegt von unserem „Waldemar“ → Ehrenpräsident Franz Hamader feiert am 12. November seinen 80er → Der Nikolo landet am 4.12. pünktlich in Wels vor 100 Personen, davon 50 begeisterte Kinder.

2006

Glanzvolles Ereignis ist der Fliegerball mit anschließender Blumenübergabe an Frau StR. Silvia Huber → Sektion Motorflug will Flugzeugpark mit „Glascockpits“ modernisieren (Ce 172+Ce 182). Einige ältere LFZ stehen zum Verkauf → Motorflugausbildung passt sich den Gegebenheiten an und will sich in Richtung FTO (Flight Training Organisation) weiterentwickeln → Ab 1. April wird die Flugvorbereitung auf „Selbbriefing/Homebriefing“ via Internet umgestellt → Die Sektion Segelflug präsentiert sich beim „Tag der offenen Türe“ in der FH Wels unter anderem mit dem „Diskus“. Motto: Technik in der Flugzeugindustrie mit Kooperation am Sektor Ökoenergie → Vereinsausflüge u. a. nach Zadar (Kroatien) → Kranken- und Unfalltransporte über den öfftl. Zivilflugplatz Wels sind bereits Normalität → Die Sanierung der Flugplatz-Tankstelle ist in vollem Gange → Der Winterdienst zur Reinhaltung der

Verkehrsflächen (Verpflichtung!) forderte von der FBL wieder vollen Einsatz → 13. Mai: Rekordversuch „Symphonie der Ballone“ mit Rahmenprogramm sowie „Johann-Schön-Gedächtnisfahrt“ → 7.9.: Fritz Leber (Mitgliedsnummer 001, Vereinsgründer und Präsident) war seit langem wieder auf „seinem“ Flugplatz und traf noch einige „alte Kämpfer“ (Hamader, Stockinger) → „Offener Europäischer Himmel“: Sechs Flugzeuge der WMW fliegen auf Einladung zur Partnerstadt TABOR (Tschechien) auf deren Flugplatz. Mit dabei Bgm. Koits und StR. Silvia Huber → Messerschmitt Me 109 landet am öfftl. Zivilflugplatz Wels und findet mit den fahrwerkschonenden Graspisten ideale Bedingungen vor. Weitere Besuche sind daher bereits vorprogrammiert → Teilnehmer der Rallye Salzburg-Capetown treffen sich in Wels und werden von Piloten+Flugzeugen der WMW nach Salzburg zum Hangar 7 eskortiert.

2007

Experten der Naturschutzabteilung des Landes OÖ. bestätigen, dass das Welser Flugplatzgelände zu den „Schatzkammern“ des landesweiten Naturschutzes gehört → Die Umstellung der Motorflugschule auf FTO erfolgt innerhalb einer Kooperation mit ÖLS (Graz) und AERONAUTX (Linz). Damit ist die Qualität weiterhin gesichert → Zum ersten Mal „Skifliegen“ in Wels: der Schleppfalke OE-9045 wurde wechselweise mit „Brettln“ ausgestattet, was den Winterbetrieb auf verschneiten Pisten ermöglicht – und das alles Marke „Eigenbau“ → Erste Erfahrungen mit den Glascockpitfliegern OE-DBA&OE-DBS zeigen, dass viel Übung erforderlich ist, um die Vielzahl von Informationen zu nutzen und nicht nach „Eieruhren“ zu schielen → Zivilluftfahrtpersonal VO 2006 und JAR-FCL stellen auch die WMW-Piloten vor neue Anforderun-



gen → Eine ao. Generalversammlung wählt am 22.6. einen neuen Vorstand, da der alte keine Entlastung fand → Die Bundes-Immobilien-GesmbH. (BIG) als Verwalter des Flugplatzareals plant mit der Stadt Wels trotz bestehender langfristiger Verträge eine Verbauung des bestehenden Geländes im Ausmaß von 40 ha und legt erste konkrete Pläne vor → Honiggewinnung am Flugplatz Wels: Zwei Imker stellen Bienenkästen auf und sind von der hervorragenden Qualität des einzigartigen Heideflora-Honigs überrascht. Der Absatz ist reißend → Vereinsausflüge: BMW-Dingolfing (BRD), Mali Losinj (Kroatien) → Erfolgreiches Kunstflugtreffen mit unserer „Eagle“ in Reinsdorf (BRD) sowie Teilnahme bei den deutschen Staatsmeisterschaften im Motorkunstflug (Cochstedt, BRD) mit den sensationellen Plätzen 4 und 5 fünf (Hackenberg+Rohn) → Eingehende Besichtigung Flugplatz/Biotop Wels am 17. Mai mit Naturschützern und Anrainern (Oberförster Martin Plasser) → Mehrere Pächterwechsel im Flugplatzrestaurant, Neueröffnung unterm „Kaiser“ am 2. Juli → Leider ein schwarzer Juli: 2.7.: Absturz UL OE-7106 in Kroatien (Pilot Pater Pius+Passagier schwer verletzt, Flugzeug Totalschaden), 20.7.: Absturz MS Diskus D-KMKN in Mauterndorf (Pilot Wolfgang Mattes leicht verletzt, Flugzeug Totalschaden) → Bei der Juniorenmeisterschaft im Streckensegelflug (Krems) erreichen unsere „Jungadler“ Fabian&Tobias sehr gute Plätze (2 und 5) → 1. ROTAX-Modellfliegertreffen 2007 der Sektion MOD am 18. August ein voller Erfolg → Traditionelles Bückertreffen in LOLW vom 31.8. bis 2.9. mit Formations- und Kunstflügen → Schwarzer 17. Oktober: Die Sektion Fallschirmsprung muss ihre Absetzmaschine OE-KFS verkaufen und ist somit vorerst gegroundet → Der Nikolaus am Flugplatz hat diesmal viele Wünsche entgegenzunehmen.

2008

Mit dem neuen VLA TECNAM P 2002 JF machen Sektion UL+MOT „gemeinsame Sache“. Diese Kooperation soll auch auf andere Vereinsflugzeuge ausgedehnt werden → Neuerliche Änderung der Luftraumstrukturen über LOWL und LOLW → Sensationsfund am Welsler Flugplatzgelände: die „Furchenbiene“ (*Lasioglossum setulosum*). Seit 57 Jahren wurde dieser Steppenbewohner nicht mehr nachgewiesen (Wildbienen-Spezialist P. Andreas Ebner aus Linz-Puchenu) → Peter Rohn verpasst der Vereinshomepage ein zeitgemäßes Outfit und einen informativen Mitgliederbereich: www.wmw.at und www.lolw.at → Vereinsausflüge: u. a. mit der Katana nach Florenz-Verona-Bozen, Motorsegler und Privat-Jodel nach Berlin/Tempelhof, OE-KLS nach Dubrovnik → Es geht ums Überleben: Flugplatz-Rochade JA/NEIN (Info-Abend am 28.3., Generalversammlung deswegen verschoben) → „Wels – die Fliegerstadt?“ Aufgrund der drohenden Gefahren für die zweckgewidmete Fläche wird intensiv recherchiert und auch in der traditionsreichen Flugplatzgeschichte „gekrant“. Das Bekenntnis der derzeitigen Stadtpolitiker zu „ihrem“ Flugplatz ist leider sehr dürftig. Auch unter den eigenen Mitgliedern wird heftig FÜR+WIDER diskutiert, Spaltung droht. Unsere Anrainer mutierten von Gegnern zu Freunden und Fürsprechern: Sie wissen, was ihnen nach einer Verbauung droht! Unterschriftenlisten PRO FLUGPLATZ werden dem Bürgermeister zur Kenntnis gebracht → Die Generalversammlung am 15. Mai lehnt mit überwältigender Mehrheit FLUGPLATZ NEU ab, da zu viele Ungereimtheiten, fehlerhafte Pläne und vordergründige Interessen vorliegen. Die Verhandlungen mit der Stadt Wels werden gestoppt → In der Folge kommt es durch Funktionärsrücktritte



ERLEBNIS FLIEGEN
Welser Flugtage
 10. – 12. Juli 09
 Ju-52 Rundflüge www.welserflugtage.at

- Österreichs größtes Oldtimer-Fliegertreffen
- Me 109 • Flying Bulls • T6 • Fieseler Storch ...
- Kunstflug - Showprogramm
- Großer Ballonaufstieg
- Statik-Display des österr. Bundesheeres
- Dampfzug Linz/Wels-Flugplatz/Linz
- Festzelt • Infostände • Kinderprogramm

wels **rosenbauer** **fronius** **Kronen Zeitung**

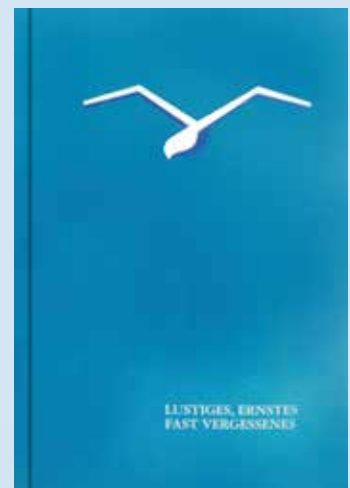
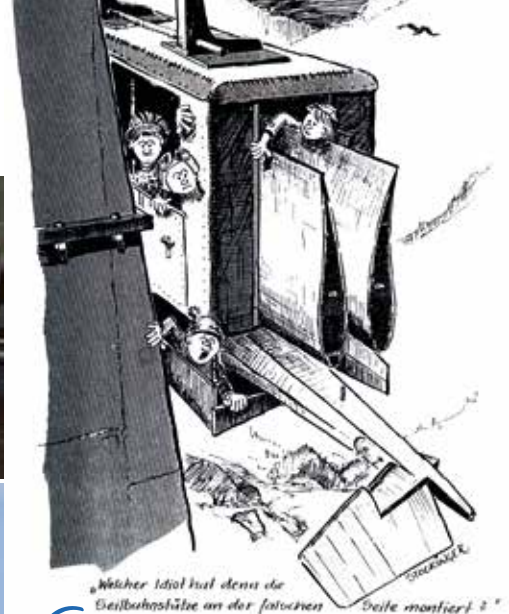
auch zu Änderungen im Vorstand → Ein „Team der besten Köpfe“ bildet sich, um die verfahrenere Flugplatzsituation zu retten und Lösungsmöglichkeiten zu erarbeiten → Großveranstaltung 36. Int. Oldtimer-Segelflugtreffen vom 30.7. bis 10.8.: Ein überwältigender Erfolg! 104 Segelflugzeug-Raritäten mit ca. 500 Oldtimer-Freunden aus aller Welt. Dank an Sponsor Fa. FRONIUS und Freunde von der Wasserkuppe. Ergebnis: 800 Starts mit zwei Winden und vier Schleppflugzeugen – vollste Zufriedenheit der Teilnehmer → PR-Aktion „Die Wiesenvögel am Flugplatz Wels, dem letzten Rest der Welsler Heide“ (englisch/deutsch) wird mit Cumulus und eigenen Foldern auch an Flugplatzanrainer und sonstige Interessierte gratis verteilt → ROTAX FLY IN vom 21. bis 24.8.: nächste Großveranstaltung mit Leistungsschau über Ultraleichtflugzeuge und deren bewährte ROTAX-Motoren sowie Werksbesichtigung, Bannerflüge etc. (Vertreter aus 15 Nationen) → 50 Jahre Traditionsgemeinschaft der ehem. Flugzeugführerschule A/B 115: Treff auch am Flugplatz Wels im nostalgischen „Flugzeugmuseum“ von Sepp Ecker am 20. September.

Zusammenfassung von **Helmut Track**, der auch an den Festschriften zum 25jährigen, 40jährigen, 50jährigen und 60jährigen Bestehen des Clubs mitgearbeitet hat.

Wir zollen Dir Respekt und Anerkennung für die vielen Stunden die DU für den Verein aufbrachtest.

2009

Zur Klärung der Flugplatzproblematik wird unter Mithilfe des OeAeC der Kontakt mit den zuständigen Ministerien aufgenommen → Ein fiskalisches Schritt in die zukunftsweisende Richtung: Die Tankstelle wird aus dem gemeinnützigen Status der WMW ausgegliedert. Damit können unseren Kunden vorsteuerrabzugsfähige und ggf. MÖSt-freie Rechnungen ausgestellt werden. Weitere wirtschaftliche Maßnahmen sind geplant → ÖSV-Adler unterwegs: Spuren im Schnee durch unseren „Brettflieger“ OE-9465 (27.1.) → Auch die Hochschule für Bodenkultur an der Universität Wien beschäftigt sich mit der Flora&Fauna des Flugplatzgeländes im Rahmen eines Raumordnungskonzeptes → Vorschau: Großveranstaltung „Welser Flugtage“ und „Internationales Bückertreffen“ anlässlich 75 Jahre Bucker-Flugzeuge vom 10. bis 12. Juli mit Jubiläumsabend im Festzelt → Wir feiern 60 Jahre Fliegerclub Weiße Möwe Wels → Gründung der WMW-BetriebsgmbH: Ein wichtiges WMW-Ziel wurde erreicht. Gewerbliche Luftfahrtunternehmen und unsere Flugschule können ab 2009 mineralölsteuerfrei tanken. Ab jetzt kann eine Mehrwertsteuer-Rechnung durch die Weiße Möwe Wels BetriebsgmbH ausgestellt werden → Gesundheitsmesse Wels, November 2009: Drei Tage Power-Werbung für die WMW: am Stand mit der Dimona, auf der ORF-Bühne durch Interviews. In dieser Zeit konnten wir viele Besucher für den Flugsport interessieren → Am 6. Dezember 2009 wurden nicht nur die Kinder der WMW vom Nikolaus reich beschenkt. Zu nächtllicher Stunde besuchte der Nikolaus auch den Hangar. Er zauberte aus seinem Sack ein Schwesterchen der OE-ANZ, die OE-CSC. Ab sofort treten die Katanas im Doppelpack auf.



LUSTIGES, ERNSTES, FAST VERGESSENES

Geschrieben wurde dieses Buch von unserem Gründungsmitglied **Ing. Gerhard Seidl** und illustriert von unserem Gründungsmitglied **Willi Stockinger**. Leider sind beide schon verstorben, jedoch haben sie uns mit diesem Buch einen lustigen und informativen Einblick in die Gründungszeit unseres Vereins hinterlassen. Dieses Buch kann ab sofort in der Betriebsleitung käuflich erworben werden. Das Buch kostet €19,99. Der Erlös des Buchverkaufs fließt an eine caritative Einrichtung.

2010

Aus für eine 60 Jahre währende Tradition. Mit dem 60. Fliegerball 2010 wird dieser Höhepunkt bis auf weiteres verschwinden → Manches wurde umgegraben, manches ans Tageslicht befördert. Schließlich entpuppte sich die ganze Aktion als wesentlich ungefährlicher, als es das AC/DC-Konzert, 2 Monate später, war. → Am 6. Mai 2010 wurde unser langjähriger Präsident, Friedrich Zinnhobler, von Landesrat Viktor Sigl zum Konsulenten des Landes Oberösterreich ernannt. Landesrat Viktor Sigl erwähnte bei seiner Laudatio lobend die Welser Flugtage, die aus seiner Sicht eine großartige Sache für das Sportland Oberösterreich darstellen und wünschte uns das Beste für die Großflugtage 2010 → Schlachtfeld am und abseits der Segelfluggpiste am Flugplatz Wels nach dem AC/DC Konzert am 22. Mai 2010, wir müssen für unsere Großflugtage im Juli das Veranstaltungsgelände verlegen → Das Gebäude ist schon neu gemalt und am 7. Juli, kurz vor den Flugtagen, wurde das WMW Logo auf den Hangar montiert → Am 10. und 11. Juli 2010 konnten wir dem interessierten Publikum imposante Flugvorführungen bei bestem Wetter bieten. Das Blau des Himmels haben nur diverse künstliche Wolken der Vorführflugzeuge getrübt. Das Bundesheer war mit fast allen Typen sowohl am Boden wie in der Luft vertreten. Ebenso die Flying Bulls aus Salzburg. Großen Dank an die Messerschmittstiftung unter Leitung von Dr. Heinrich v. Srbik. In Wels hatte die legendäre Messerschmitt Me 262 „Schwalbe“ einen Auftritt in Österreich. (Bericht: Cumulus 3 2010) → Einen Tag nach unseren Flugtagen erreichte uns eine Verständigung der Stadt Wels. Jetzt kann man auch nachvollziehen, warum die Stadt Wels und das Welser Stadtmarketing nicht das geringste



Interesse an dieser großartigen Veranstaltung der Weißen Möwe zeigte. Die ersten Kampfmaßnahmen werden ergriffen. (Bericht: Cumulus 3 2010)



2011

„Mein verstorbener Mann war Jahrzehnte begeisterter Motorflieger und Vereinsmitglied der Weißen Möwe. Ich habe ihn oftmals begleitet und durfte die Schönheit des Welser Flugplatzes mit seiner reichen Flora und Fauna schon vorvielen Jahren kennen lernen.“ Diese Worte darf ich von dieser großartigen Frau, Mutter eines Konzerns und einer lieben Freundin zitieren. Brigitte Strauß trat an, mit aller Kraft mitzuhelfen, das Flugplatzareal im jetzigen Ausmaß zu erhalten und eine Zerstörung durch die Errichtung eines Betriebsbaugebietes zu verhindern. Ihr unermüdliche Unterstützung führte uns dort hin, wo wir heute fliegen. Im März 2019 trat sie zurück → Die vierte Katana wird angeschafft. Christian Sixt Sektionsleiter Motorflug bringt es auf den Punkt. Wir sind jetzt um 20 Knoten schneller als mit den Cessnas, was vor allem bei Gegenwind einen größeren Unterschied macht. Beispielsweise kann man Wels-Portoroz in knappen 01:40 schaffen, was auch für die Geldbörse besser ist. Finanzreferent Walter Koll hat sie in Deutschland aufgespürt → Neue Winde in Wels: Egger Doppeltrommelwinde; Baujahr 2001; Antrieb: Daimler Benz Dieselmotor MB-QM401 LA; Leistung: 229 kW bei 2100 U/min; Hubraum: 11.000 ccm; ZF Wandler WSK 400/440; Aufbau auf Mercedes LKW Kipper Fahrgestell (LAK 1113B); Seillänge 1.000 Meter → Das Computerzeitalter hat auch am Segelflugstart Einzug gehalten. WMW-Geschäftsführer und Webmaster Andreas Grosch hat sich am freien Markt umgesehen und ein Starterfassungsprogramm beschafft, das alle Stückeln spielt → Plakataktionen für den Erhalt des letzten Stücks der Welser Heide werden gestartet → Jeder Sitzplatz ist ein Fensterplatz. 2011 waren wir restlos ausgebucht. Kuoni hostet die Überflüge von Dübendorf/Schweiz nach Wels und retour. Das war der dritte Anflug auf Wels seit 2009. Es wurde bis 2018 mit der Ju-52 in Wels geflogen. Nach



Brigitte Strauß



dem verheerenden Absturz drei Wochen nachdem sie bei uns war, war allen klar, diese Fliegerei wird es in dieser Art und Weise nicht mehr geben → Ein Bild von den Pressekonferenzen, die von der Vereinsführung der Weißen Möwe Wels organisiert wurden. Über 50 Zeitungsartikel, einige Fernsehauftritte und Interviews mit unserem Präsidenten sprechen eine klare Sprache. Am Tisch auch Bernd Lötsch.

Unserem Verein wird Gehör geschenkt. Der Vorstand arbeitet mit Elan daran, damit der Flugplatz Wels weiterhin ein Ort der fliegerischen Begegnung aller Flugsektionen sein kann → Unser Fliegerclub war im November auf der Welser Gesundheitsmesse mit einem professionellen Stand vertreten. Wie bereits in den letzten Jahren hatten wir die größte Fläche in der Vereinshalle, und die musste mit Equipment der Weißen Möwe ausgefüllt werden.

(Bericht: Cumulus 2011)



2012-2013 1949 BIS 2019

2012

Flugtag der OÖ-Kinderkrebshilfe: Präsident Josef Ecker und seine Kollegen gaben sofort grünes Licht, damit diese Veranstaltung schnell in die Tat umgesetzt werden konnte. Gute Ideen und zielführende Aktionen sind dem Vorstand eine Herzensangelegenheit. (Bericht: Cumulus 2012, Seite 7) →

Flugplatz Taufe Wels: Am 4. August 2012 lud die Weiße Möwe Wels zur festlichen Namensgebung unseres Flugplatzes ein. Die österreichische Aero-Clubspitze fand sich bei uns ein, wie auch die wichtigsten Vertreter des österreichischen Naturgewissens. Ganz besonders freute uns, dass trotz der sommerlichen Stimmung und der schwülen Temperatur so viele interessierte Mitglieder und Freunde der Weißen Möwe Wels unserem Ruf folgten und mit uns feierten. (Bericht: Cumulus 2012, Seite 14) →

Am 14. Juni 2012, landete wieder ein Zeppelin in Wels. Diesmal war es der größte der Welt. Er hatte einen technischen Stopp, Flugplatz Wels ist prädestiniert, um solche Fluggeräte aufzunehmen → Es gäbe viele flugbegeisterte Jugendliche, jedoch trauen sich die wenigsten mit 15 Jahren auf einen Flugplatz. Deshalb geht der Verein in Schulen und präsentiert diesen fantastischen Sport. Aktionen wie die „rauchfreie Klasse“ sind ganz im Sinne der Jugendförderung und nehmen die Scheu vor dem Erstkontakt zu einem Fliegerclub. Wir freuen uns auf weitere Ideen, damit die Fliegerei in Wels auch weiterhin mit jungem Blut aufgefrischt wird → Segelflug-Jugendkurs 2012: Im Sommer 2012 hat die Sektion Segelflug erstmals in den Ferien einen Segelflugkurs für Jungflieger ausgeschrieben. Vier Interessierte haben sich gemeldet, sie waren 14,5 bis 19 Jahre alt. (Bericht: Cumulus 2012, Seite 56) → Wie auch schon die letzten zwei Jahre zuvor, präsentierte sich die Weiße Möwe Wels auf der Gesund-Leben-Messe in Wels. Dieses Jahr stand das Thema Mo-



Fritz Leber, 1. Präsident der WMW, im Gespräch mit dem damaligen Präsidenten Josef Ecker



Die große Dame des Vereins, Frau Vizepräsidentin Brigitte Strauß, scherzt mit dem Aero-Präsidenten Alois Roppert.



Bernd Lötsch im Cockpit – ein Flugzeug der WMW verhilft zum Adlerblick für's Wesentliche (Bericht: Cumulus 2012, Seite 14)



torflug im Vordergrund. Unsere Katana OE-ANZ war ein toller Blickfang in der Messehalle. Hunderte Besucher kamen an drei Tagen auf unseren Stand, um ein modernes Motorflugzeug mal ganz aus der Nähe betrachten zu können, einmal „Katana-Probesitzen“ zu dürfen, mit dem Simulator zu fliegen oder den neuen ROTAX Motor 912 iS zu begutachten → Ein Bild von der Pressekonferenz am 7. Dezember. Die oberösterreichische Umweltschutzkommission lud ein und die WMW wurde gebeten, mitzuwirken. Das Thema: die Aufforderung der EU an Österreich, das Flugplatzgelände unter Naturschutz zu stellen. Die Stimmung unter den Redakteuren war ganz klar pro Flugplatz. Übers Jahr gab es zur Sachlage viele Zeitungsartikel, einige Fernsehauftritte und Interviews mit unserem Präsidenten. (Bericht: Cumulus 2012, Seite 65)



2013

Eine neue Schleppmaschine ist in Bau und unter Leitung des neuen Sektionsleiters, Gerhard Krenn, wurde die Modellflug Werkstätte neu eingerichtet.

Auf der Modellbaumesse Wels haben sich ungewöhnlich viele Menschen für unseren Club und seine Aktivitäten interessiert. → PART-FCL & Language Proficiency wird ab 2013 notwendig. „Piloten von Flugzeugen ...“, die am Sprechfunkverkehr im Flugfunkdienst teilnehmen, dürfen die mit ihren Lizenzen verbundenen Rechte und Berechtigungen nur ausüben, wenn sie in ihrer Lizenz einen Sprachenvermerk entweder für Englisch oder für die Sprache besitzen, die beim Flug für den Sprechfunkverkehr verwendet wird.“

(PART-FCL.055 Sprachkenntnisse) → Das erste Air Scout Camp am Flugplatz Wels war ein voller Erfolg. Chris Shaw brachte das Konzept »belt up« aus England mit. Die Pfadfinder bekamen über das Wochenende einen Crashkurs in Fliegen. Campen inklusive nur ohne offenes Feuer. Als Auszeichnung bekamen die Kids den Airscout-patch. →

Herbert Ortbauer verfasst wieder einen tollen Reisebericht, hier die Reiseroute: Slowenien – Kroatien – Montenegro – Albanien – Griechenland – Türkei – Bulgarien – Rumänien – Ungarn. Roman Aschl, Herbert Ortbauer, Christian Neuhauser, Heinz Preuer und Christian Klopfflogen im rotierenden System mit der OE-CSC (Katana DA20) und OE-KMV (Piper PA28) → Vereinsausflug mit Rotax: Für spezielle Leistungen werden jährlich Rotax Mitarbeiter mit besonderen Events belohnt. Diesmal ging es mit Vereinsmaschinen von Wels nach Salzburg und retour. Dazwischen wurde Hangar 7 besucht. →

Gesundheitsmesse 2013: Außer Spesen nichts gewesen. Was sich bereits 2012 abzeichnete, hat sich im November 2013 fortgesetzt. Der Besuch in Halle 6 (hier stellen alle Welser Sportvereine aus) erreichte einen Tiefstand. Unser Aufwand war groß, der WMW-Stand zählte zu den beeindruckendsten, das



Unser Hauptstand auf der Modellbaumesse 2013



Interesse war trotzdem enttäuschend. Offenbar erwartet das Publikum bei einer Gesundheitsmesse kein Angebot zum Flugsport. Wir werden trotzdem auch weiterhin ausstellen, allerdings in wesentlich kleinerem Umfang, als die Weiße Möwe dies bisher praktizierte. → Danke an unseren Präsidenten, der unermüdlich in Presseangelegenheiten für den Flugplatz Wels unterwegs ist. Alle Achtung, Sepp Ecker ist wahrscheinlich der einzige Flugclubpräsident der Welt, der eine eigene Zeitungskolumne schreibt.



Fotoshooting für ein Zeitungscover.

Großer Erfolg für die Natur am Flugplatz Wels - Land Oberösterreich muss laut EU Schutzgebiet verordnen!

Manchmal werden Ausdauer und Beharrlichkeit belohnt. Der Naturschutzbund war in seinem Einsatz in den vergangenen Jahren für den Schutz der letzten Welsener Heide erfolgreich!



Großer Brachvogel (Numenius arquata) Vorspiel zur Kopula, Flugplatz Wels

2014-2015 1949 BIS 2019

2014

Die Umstellung von einer RF auf eine ATO gemäß der VO (EU) 290/2012 PART-ORA ist sehr aufwendig und unterliegt einem Genehmigungsverfahren durch die zuständige Luftfahrtbehörde, in Österreich ACG (Austro Control GmbH). Aus diesem Grund wurde intensiv an den erforderlichen Manuals und Strukturen zur Umstellung auf eine ATO gearbeitet und am 01.10.2014 der Antrag bei der ACG eingebracht um rechtzeitig eine Zulassung zu bekommen und den Ausbildungsbetrieb lückenlos fortführen zu können. Wir erwarten die Zulassung spätestens im Frühjahr 2015 und planen wie auch in der Vergangenheit, professionelle Schulung basierend auf europäischen Standard anzubieten. (Bericht: Cumulus 2014, Seite 12) → Für 34 „Schnupper-Piloten und Pilotinnen“ wurde 2014 der Traum vom Fliegen wahr! 2014 fand bereits an 7 Samstagen das von mir ins Leben gerufene neue Projekt „Pilot für einen Tag“ statt. Ziel war und ist es, allen Fluginteressierten von Jung bis Alt einen unvergesslichen Einblick in unser wunderschönes Hobby zu gewähren. → Schon seit einigen Jahren betreut WMW-Mitglied Wolfgang Burgstaller am Flugplatz einige Bienenvölker. Ein wichtiger Beitrag zur Blütenbestäubung und zur Erhaltung der Vielfalt unserer Welser Heide. → ARADO AR 96 ALS NACHBAU: Als Kind hatte Alois Krennmeir die Ar 96 für sich entdeckt, als Erwachsener baute er sie nach, gemeinsam mit seinem Sohn. 13 Jahre haben die beiden gebraucht, jetzt fliegt der Zweisitzer – verkleinert und aus Holz – charismatisch wie das Original! (Bericht Cumulus 2014, Seite 16) → Schaulustige säumten den Weg, trotz hellichem Tag gingen Blitzlichtgewitter nieder, als wir die Friedhofstraße durchfuhren, den Kreisverkehr am Vogelweiderplatz links herum nahmen und die ganze Breite der Salzburgerstraße für uns hatten. Die Fliegerüberstellung ging sehr rasch, in 40 Minuten waren wir am Messegelände.



In unserem Lehrsaal I PPL-Schulung 2014



Zeugen einer Ära: Stelldichein mit Ju 52 der schweizerischen Ju-Air in Wels. Da kommen Erinnerungen an die Original-Arado auf ...



Unsere Christen Eagle war der Hingucker auf der Modellbaummesse 2014.

(Bericht: Cumulus 2014, Seite 22)



Die Christen Eagle vor unserem riesigen Stand auf der Messe

Im UL von Wels nach England: Kann man mit einem Ultraleichtflugzeug quer über den Kontinent fliegen? Natürlich! Aber es bedarf ein wenig zusätzlicher Planung. Alex Mitter machte die Probe aufs Exemple.

(Bericht: Cumulus 2014, Seite 27)



D-MFIA bei der UK Aero Expo in Sywell



Unsere neue Schleppmaschine vom Typ Wilga mit 3,5m Spannweite wurde über den Winter fertig gebaut. Es steht unserer Sektion nun endlich wieder ein Arbeitsgerät für das Segler-Schleppen zur Verfügung.

(Bericht Cumulus 2014, Seite 78)



Es ist immer eine rundum gelungene Nikolaus-Bescherung, deshalb kommen Jahr für Jahr mehr Kinder, Eltern und Großeltern. Der Club lädt danach in der Möwenstube zu Würsteln und Getränken ein.

2015

Es war kein Aprilscherz: Am 1. April 2015 wurde unser schöner Flugplatz zum Naturschutz-Gebiet. Unsere Zusammenarbeit mit Naturschutzexperten und Verbänden trug also letztlich Früchte – das Zuhause von Brachvogel und Co hat seit heuer den Status eines Europa-Schutzgebietes. Der dazu notwendige Beschluss der öö Landesregierung erfolgte sogar einstimmig. Das Schöne daran: Wir, die Weiße Möwe Wels als Flugplatzhalter, können dieses Naturschutzgebiet, das schöne Flugplatzgelände, weiter uneingeschränkt nützen. → 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.). → Die D-ERCM, die ohnehin einen neuen Motor benötigt, wird nun endlich ein 912iSc von Siegi Heer eingebaut. Mit dieser Idee trat Siegi schon im Sommer 2014 an den Vorstand heran. Damals konnte sich der Präsident mit dieser Veränderung nicht anfreunden. Trotz der einjährigen Verzögerung war es der weltweit erste Einbau. Seitdem werden weltweit laufend Katanas umgerüstet. (Bericht: Cumulus 2015, Seite 12)



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



Pünktlich zum ersten befeuerten Motorstart flog Christian Sixt nach Straubing.



Die wunderbare Veränderung des Gastgartens – und alles deshalb möglich, weil unsere Piloten hier mit ihrem Know-how diese Holzkonstruktion entstehen ließen.



Roman Aschl unterstützt die WMW und mietete zu seinem runde Firmen-Jubiläum die legendäre, dreimotorigen „Tante Ju“ und hoben bei traumhaftem Sommerwetter zu exklusiven Rundflügen übers Salzkammergut ab.



Manfred und Susanna flogen schon die verschiedensten Super Cubs unseres Clubs zu den jährlichen Treffen. Eine schöne Abwechslung für die alten Mädchen, sehen sie dann auch Destinationen die weiter entfernt sind. Der klassische Super Cub Pilot cruised nur in der Heimat herum.



Auch heuer wurde unser Angebot „Pilot für einen Tag“ wieder zahlreich angenommen! Claudius in seinem Element – eine Freude zu sehen, wie er Flugsport vermittelt.

2015-2017 1949 BIS 2019

Es fanden 2015 zwei Pfadfinderlager am Flugplatz Wels statt. Das zweite war ein internationales, sechs der teilnehmenden Teenies kamen aus Győr. In Deutsch und Englisch konnten sie sich mit uns verständigen, es war auch das erste Mal, dass Christian Sixt und Siegi Heer den Flugkundeunterricht in Englisch abhielten. Ihr Betreuer war sehr glücklich, nicht nur weil sie nach Wels zum Pfadfinderlager reisten, nein, die Teenies nahmen viel fürs Leben mit, das Wichtigste ist, eine Fremdsprache zu lernen. → Haberkorn / Shell Event: Auf der unermüdlichen Suche, den Flugplatz mit Aktivitäten zu bereichern, konnte Siegi Heer ein ganz besonderes Kunden-Incentiv-Event heranziehen. Deswegen picken überall die Shell-Aufkleber.



Ferdinand Lediger, mit Jung-Scouts bei der Routenplanung



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



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



Marcus Schrögenauer in seinem neuen Büro. Hier sei erwähnt: 2015 ist Marcus bereits 25 Jahre bei der Weißen Möwe beschäftigt.



Vizepräsidentin Brigitte Strauß und Altpräsident Franz Hamader kennen sich seit Langem. Ihr Gatte war maßgeblich am Aufbau des Flugplatzes Anfang der 70er Jahre beteiligt, damals war Franz Hamader Präsident. Franz Hamader leitete die Geschicke der Weißen Möwe von 1958 bis 1990. (Bericht: Cumulus 2015, Seite 73, anschließend seine Geschichte)



Da sich die Katana mit Rotaxmotor als hervorragendes Schulungsflugzeug aber auch als guter Reisezweitzer mit relativ niedrigen Betriebskosten etabliert hat, haben wir beschlossen, eine weitere zu kaufen, wenn die Qualität/Preis-Relation stimmt und die Version von unserer bisherigen Flotte passt. Im Feber 2015 wurde die fünfte Katana von Sektionsleiter DI. Christian Sixt überstellt.

2016

Der erste Segelfuglehrerkurs findet 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.



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

Die Reims Cessna 172 Rocket ist die Nachfolgerin unserer altgedienten Cessna 172 mit 180 PS.

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.

Die Rocket ist ein gelungener Kompromiss aus folgenden Merkmalen: leistbare Betriebskosten, geringer Anschaffungspreis, gute Zuladung, Rei-

segeschwindigkeit, IFR-Tauglichkeit, kurze Startstrecke, Steigleistung, erstaunlich wenig Treibstoffverbrauch, einfache Bedienung, Sitzkomfort.



Ein 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.



Unsere Super Cub auf der Hahnweide 2016. Das Oldtimer Fliegertreffen auf der „Hahnweide“ ist eines der größten und ältesten Oldtimer-Flieger-Treffen Europas. Die erste Ausstrahlung fand vor 35 Jahren statt.



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.



Herbert Ortbauer verfasst wieder einen tollen Reisebericht, hier die Reiseroute: Polen – Litauen – Lettland – Estland – Finnland – Schweden – Deutschland (Bericht: Cumulus 2016, Seite 17)



Die PA18 von der Weißen Möwe bekommt eine Auszeichnung beim 33. Pipertreffen in Mauterndorf, Juni 2016



Einsatzübung und Feuerwehübung am öffentlichen Zivillugplatz Wels: Im September 2016 fand auf unserem Flugplatz eine Einsatz- und Feuerwehübung gemeinsam mit der Freiwilligen Feuerwehr Wels statt.



Meine Erfahrungen mit dem Rotax 912iS Sport:

Endlich traut sich die Industrie! Rotax wagte eine Revolution: Der bewährte und weltweit verbreitete 912 ULS Motor mit 100 PS wurde mit elektronischer Einspritztechnologie ausgerüstet. Was auf den ersten Blick den Eindruck eines kleinen „Facelifts“ erweckt, war in Wahrheit das Ergebnis jahrelanger Forschungsarbeit, globaler Entwicklungskooperationen und mutiger Millioneninvestitionen in unserem leider sehr kleinen Freizeitflugmarkt.

(Bericht: Cumulus 2016, Seite 68)

2017

Ing. Josef Ecker ist überraschend als Präsident zurückgetreten, Geschäftsführer ist nahtlos in seine großen Fußstapfen getreten. (Bericht: Cumulus 2017, Seite 5)



Die WMW hat das „Aquila-Grundstück“ gekauft. Diese Investition ist langfristig gedacht. Ein eigenes Grundstück mitten am Flugplatz zu besitzen ist für die WMW strategisch extrem wichtig. Diese 6.000 m² zu verbauen bzw. weiterzuvermieten ist unser primäres Ziel. Wir bekommen dadurch auch für unsere eigenen Flugzeuge viel mehr Platz und Möglichkeiten. Anfragen und Interessenten haben wir jetzt schon mehr als genug.



Reims Cessna 172 Rocket: Dieses Flugzeug wurde vor 2 Jahren als Nachfolgerin der zerlandeten Cessna 172 (180 PS) angeschafft. Wir haben jetzt die letzte Phase 3 hinter uns, haben also das Flugzeug neu lackieren lassen, mit neuen Fenstern bestückt und die Sitze und Seitenteile neu beziehen lassen. Sie ist wirklich ganz nett geworden und die damit fliegenden Mitglieder mögen sie.



Reisebericht von Radek Veselk:
Deutschland – Belgien – Frankreich – Südengland – Jersey, das besondere an dieser Reise – hier kam es zu einem Gemeinschaftsausflug mit befreundeten Fliegerclubs aus Oberösterreich. Thomas Stierschneider hat diese Reise großartig vorbereitet. (Bericht: Cumulus 2017, Seite 16)



Heinz Preuer und Lois Teufelauer pilotieren ihre Frauen von Wels – Dubrovnik – Regio de Calabria Palermo – Salerno – Perugia – Wels, über 5000 km mit der OE-KLS, Bericht ist im Heft 2017 nachzulesen.



Hugo (3 Jahre) fliegt mit seinem Papa nach Portoroz. Gerhard Hattinger macht es vor. Wer möchte kann sein Kind schon in diesem Alter in das Abenteuer »Fliegerei« einführen.



Im Zuge des Projektes „Toleranz und Respekt“ der Stadt Wels hat der Fliegerclub „Weiße Möwe Wels“ am Sonntag, 23.04.2017, einen interreligiösen Gottesdienst veranstaltet.



Die Welsler Gebirgspiloten: Die Weiße Möwe Wels ist seit Jahrzehnten für ihre fliegerische Vielfalt bekannt: alle Formen des Segelflugs, Ultralight, Testcenter für Rotax-Motoren, Standort für historische Flugzeuge, Kunstflug und eine vielfältige Flotte an Maschinen – vom Turbo/Einziehfahrwerk bis zur richtigen Piper Supercub. Nun ist eine kleine Truppe abenteuerlustiger Piloten aus Wels auf den Almen anzutreffen.



Der schon sehr in die Jahre gekommene „Lehrsaal Flugschule Weiße Möwe Wels“ wurde einer „Generalrenovierung“ unterzogen.

Erstmals in der Geschichte der Weißen Möwe Wels hat sich der Vorstand für eine Dame im Team der Betriebsleitung ausgesprochen.



Große Mühe gaben wir uns als WMW, um Shell-Haberkorn ein unvergleichbares Kundenevent für 50 Personen am Flugplatz Wels bieten zu können. Flugkräftige Unterstützung bekamen wir von unseren WMW-Piloten. DANKE! Ohne Euch wäre das alles nicht möglich. (Cumulus 2017, Seite 79)

Dr. Manfred Haimbuchner, sichtlich erfreut nach einem Rundflug über seine Heimat, mit Franz Mayer als Pilot, in der C 172 - Rocket.



Feierliche Eröffnung des Naturerlebnisweges am Flugplatz Wels
Viel Prominenz aus Politik und Naturschutz nahmen am 20. Mai 2017 an der Eröffnung des vom Obmann des Naturschutzbund Oberösterreich gestalteten Naturerlebnisweges am Flugplatz Wels teil, allen voran Landeshauptmann Stv. und Naturschutzlandesrat Dr. Manfred Haimbuchner, der Bürgermeister der Stadt Wels Dr. Andreas Rabl, Vizebürgermeister Gerhard Kroiß, Landtagsabgeordnete Mag. Silke Lackner. Von der OÖ. Landesregierung Abteilung Naturschutz waren Mag. Alexander Schuster und Ing. Gerald Neubacher anwesend. Auch der Ehrenpräsident des Österreichischen Naturschutzbundes, Prof. Dr. Eberhard Stüber war von Salzburg angereist. Von BirdLife waren Hans Uhl und Martin Plasser bei der Feier dabei. (Cumulus 2017, Seite 70)



Kommando Zentrale von Peter Gantze, er hat organisiert und getüftelt, und das »Vereinsfest NEU« ins Leben gerufen. Im August war es soweit.



Unser Stand auf der Welsler Modellbaumesse – die Weiße Möwe präsentierte sich dort wie immer mit einem wunderbaren Stand. Michael Maurer und sein Sohn machten diesen Standbau überhaupt möglich. DANKE!

2018



Die Modellflug-Saison 2018 war vor allem durch den Um- und teilweisen Neubau des Modellflugplatzes geprägt. Alle Genehmigungen trafen rechtzeitig vor dem geplanten Baubeginn ein – den Umwidmungsbescheid erhielt die WMW Anfang Jänner, die Baugenehmigung Anfang März. Damit stand dem Vorhaben nichts mehr im Wege und Mitte März ging es dann richtig los. (siehe Seite 88)



1987 hat sich eine Interessengruppe von ca 15 Personen in Wels zusammengesetzt und die offizielle Gründung eines Clubs beschlossen. (siehe dazu amateurflugzeugbau.at). In den weiteren Jahren wuchs das Interesse am Amateurflugzeugbau schnell. 2018 gab es wieder ein Treffen vom Ingo Etrich Club in Wels (siehe Seite 53)



Die Crazy Pilots, Roman Aschl und Christian Neuhauser wieder auf großer Tour. Wegen Schlechtwetter wurde die Reise nach England zu einem spanischen Flugabenteuer (siehe Seite 56)



Die Sektion Segelflug veranstaltete in der Flugsaison 2018 ein Segelfluglager am Flugplatz Trieben. Mit zehn Mitgliedern, fünf Segelflugzeugen und einer Schleppmaschine ging es am 30. Juni in Richtung Steiermark. (siehe Seite 82)



Nach dem wir 10 Jahre ohne Unterbrechung als einziger Fliegerclub Österreichs das Flugzeug auf unser Bundesgebiet holten, werden wir dieses einzigartige Flugerlebnis wieder anbieten, sobald die Ju-Air die Flieger grundüberholt hat. Der Flugbetrieb wird 2021 neu gestartet.

2019



Die Modellflug-Saison 2019 ist schonvoll im Gang. Im Juni wird der neue Flugplatz und die Hütte mit einem schönen Fest eingeweiht. Danke an alle Helfer! (siehe Seite 91)



Die Bauverhandlungen für unseren neuen Hangar wurden positiv im Mai abgeschlossen. Nach über 20 Jahren gibt es ein neues Bauvorhaben in der Weißen Möwe Wels am Flugplatz »Welser Heide«.



Cockpitmodernisierung der Piper PA-28 Turbo-Arrow mit einem Garmin G 500 TXI (siehe Seite 38)

Seit 30.März 2019 ist die Pistenausrichtung in Wels 08-26 (siehe Seite 43)

Am 13. Juli feiern wir »70 Jahre WMW«.

Inserate:

- Umschlag hinten (U4) – Fronius
- Umschlag innen (U2) – Rosenbauer
- S 2 – Rotax
- S 3 – Aschl
- S 47 – Rotax
- S 71 – AAC
- S 43, 71 – Wildberger Toyota
- S 77 – Total
- S 87 – Sparkasse
- S 87 – Paper Model
- S 91 – HB Flugtechnik
- S 93 – VKB Bank
- S 108 – Aerial Helicopter Flightschool

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
 S. 82-87: Water Kruml
 Coverbild: Wolf Ruzicka



Aus der privaten Sammlung von Ing. Gerhard Seidl

BEGINN 1949 JÄGERKASERNE



INDIANERBERG – APRIL 1950



ERSTE FLIEGEREI AM FLUGPLATZ – JUNI 1950





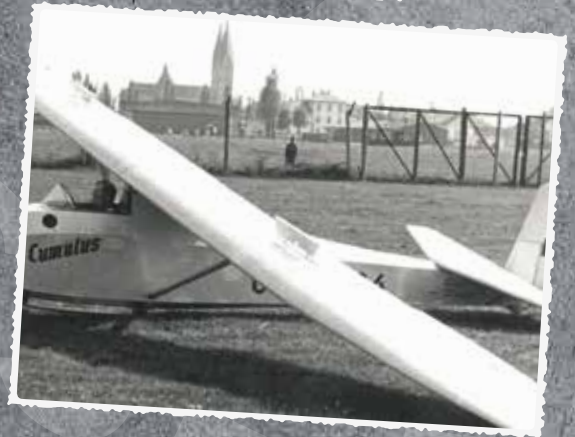
WINDENFLIEGEN



FEUERKOGEL



FLUGBETRIEB WELS



BAU DER BARACKE



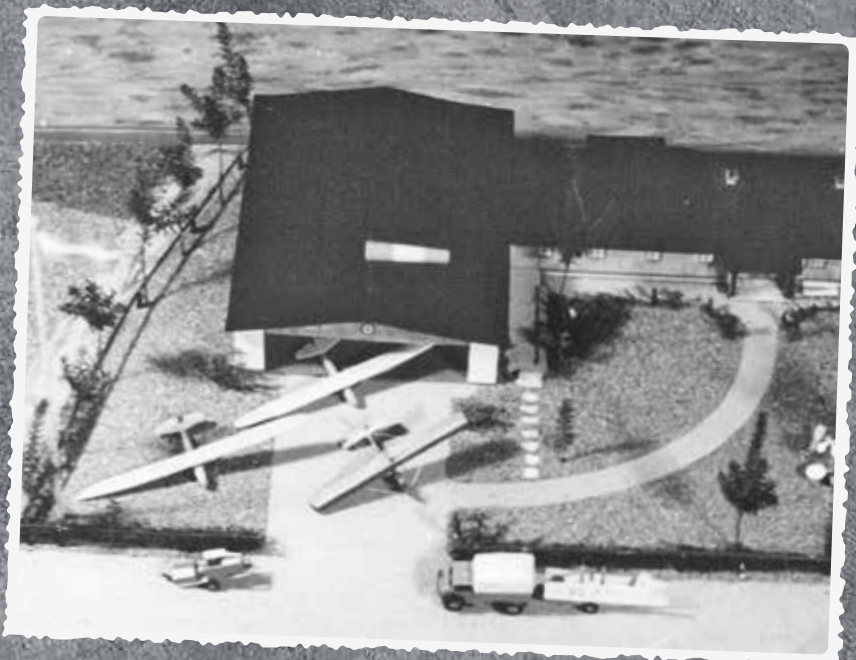
DIE BARACKE





Erste Base der WMW an der Stadthofstraße -einzige Flugaufnahme - 1951

UNSER TRAUM



*Einen herzlichen Dank an
Notar Magister Markus Seidl,
er gab uns die Möglichkeit aus
einem Privatalbum seines Va-
ters diese Bilder zu kopieren.*





2 Baby
1 Kranich
1 Winde
12 Mann



FLUGZEUGTAUFE IM VOLKSGARTEN – MAI 1952



KRANICHFLIEGEN





1 Baby
1 Auto
7 Mann



»... Gerhard brachte mich zur Fliegerei«

* siehe Bild Seite 5, Otto war der Pilot vom Kranich, wie Walter Markt 1953, den ersten Fallschirmsprung in Österreich nach dem Krieg machte.



Gerhard Seidl und Otto Schwingshandl auf der Großglockner Hochalpenstraße



Otto zeigt stolz seinen Flugschein aus dem Jahr 1944, im Gespräch mit Wolf Ruzicka

Ich traf Otto Schwingshandl (Jg. 1927) vor ein paar Monaten im neuen Briefingraum der Weißen Möwe Wels. Ich kenne Otto schon seit vielen Jahren, doch haben sich unsere Wege nicht oft gekreuzt. Mittlerweile ist er mit seinen 92 Jahren das älteste WMW-Mitglied, seit vielen Jahren Ehrenmitglied. Otto ist zu Lebzeiten eine WMW-Legende, er ist der am längsten aktive Pilot unserer Vereinsgeschichte. Er betrieb den Flugsport bis zu seinem 86. Geburtstag. Seine ersten fliegerischen Eindrücke bekam er auf dem Fluggelände des heutigen „Flugplatz Welser Heide“, damals, noch weit vor dem Hangarbau, war das Gelände eine riesige Wiesenlandschaft. So als wäre es gestern gewesen, erzählte er Begebenheiten, als hätten sie unlängst stattgefunden. Bei der Betankung eines Hochdeckers mit riesigem Sternmotor ist dem Piloten der Kanister von der Fläche gerutscht oder bei einer Landung hatte der Flügel eines Doppeldeckers, der in Formation landete, un-

freiwilligen Bodenkontakt. Das alles passierte um 1930, da war Otto ein Dreikäsehoch an der Hand seiner Eltern. 1944 begann er in Micheldorf die Ausbildung, „damals brachte mich mein Schulfreund Gerhard Seidl zur Fliegerei“. Mit Stolz in den Augen erzählte er mir diese Geschichte. Ein Bild von Gerhard und ihm zeugt von dieser Freundschaft. Bei unserem zweiten Treffen erzählte er aus der Jugendzeit seines Fliegerlebens und übergab mir ein paar Bilddokumente, die seine lange Fliegerkarriere bezeugen. Das Bild von einer Me 109, die bei der Landung verunglückte, war auch dabei. Otto drückte damals beim Fliegercamp 1944 in Zell am See nur Minuten nach dem Absturz auf den Auslöser. Otto ist der letzte Zeitzeuge aus den Anfängen unseres Fliegerclubs, bei unserem Treffen bat ich ihn, die Bilder von Gerhard Seidl durchzusehen, er war bei den meisten Aktivitäten dabei.

DANKE OTTO

Aus der Sektion Motorflug

Wir hatten 2018 ein außerordentlich gutes Jahr, wir konnten uns gegenüber 2017 um ca. 10 % bei den Flugstunden steigern. Und 2017 hatten wir schon eine magische Marke geknackt. Es war nicht nur das schöne Flugwetter 2018, sondern auch eine sehr positiv eingestellte Pilotenschaft, die sehr viel geflogen ist. Vielen Dank an Euch und bitte weiter so. Davon hängt einfach ab, was wir uns in Zukunft leisten und in die Verbesserung unseres Flugzeugparks investieren können. Das Halten eines günstigen Flugstundenpreises hängt am meisten von der Anzahl der Flugstunden ab, darum nochmal – weiter so!!!

FLUGZEUGPARK

Die größeren Anpassungen an den Bedarf der Piloten hinsichtlich Flugzeugtypen scheinen, vorsichtig gesagt, grundsätzlich abgeschlossen. Was man aber nie glauben darf, ist, dass damit alles erledigt ist und man sich zurücklehnen kann. Es gibt auch bei den bewährten Flugzeugmustern „chronische Krankheiten“, die über die Jahre nervenaufreibend sind. Bei den Katanas sind das zum Beispiel die Kreiselinstrumente, die viel zu oft kaputt werden und sehr teuer sind. Die Digitalisierung in unserer Welt hat auch in der konservativen Kleinfliegerei Einzug gehalten und erzeugt neue Bedarfssituationen, vor allem im Bereich der Instrumentierung. Das hat zur Folge, dass wir ständig modernisieren müssen. Das kostet was, aber wir wollen natürlich als Funktionäre den Mitgliedern das bestmögliche für ihr Geld bieten. Umgekehrt wollen wir die Fliegerei leistbar halten und nicht durch übertriebenen Prunk von unseren wirklich günstigen Preisen abweichen. Augenmass ist die Herausforderung.



DI Christian Sixt im neuen Cockpit der KLS

SANFTE DIGITALISIERUNG

Wie schon erwähnt, hat die Digitalisierung auch unsere Kleinflugzeugwelt erreicht. Wo spielt sich diese ab? – Im Cockpit! Aus vergangenen Erfahrungen, wo wir mal einen zu großen Sprung versuchten und das trotz gut gemeinter Investition nicht angenommen wurde, haben wir gelernt. Da waren Systeme, wo man den Eindruck hatte, sie seien von Programmierern für Programmierer. Es stehen heute ganz andere Produkte als vor 10 Jahren zur Verfügung, die einen einfachen Übergang von den klassischen elektromechanischen Geräten zu den modernen Bildschirmen für den Piloten ermöglichen – also keine Angst davor! Die Bildschirmchen funktionieren in der Bedienung grundsätzlich genauso wie die mechanischen, nur dass man den Kurskreisler nicht mehr nachstellen muss, denn der macht das automatisch. Bei der Einrüstung der neuen Funkgeräte Ende 2017 haben wir schon eine bedeutende Vereinfachung bei Funk-/Transponder- und GPS-Bedienung errungen. Mithilfe von ein paar Schulungsabenden und Kurzfilmen erreichten wir, dass die Mitglieder sofort mit den neuen Geräten umgehen konnten. Bei weiteren Einrüstungen schauen wir besonders darauf, dass bei den unterschiedlichen Geräten die Logik und Symbolik, wenn möglich auch die Farbgebung ähnlich oder gar gleich sind. Beispielsweise ist die Darstellung auf unserem VFR-GPS in den Katanas nahezu gleich mit dem vor kurzem eingebauten IFR-zugelassenem GPS in der Turbo-Arrow. Die Systeme sollen so intuitiv sein, dass man auch nach gewissen Pausen sofort wieder drinnen ist.





ZWEISITZER

Unsere Zweisitzerflotte besteht mittlerweile mehrere Jahre konstant aus fünf Katanas, einer neu aufgebauten schönen Piper Supercup, einer Tecnam P-2002 und dem Kunstflugzeug Christian Eagle. Die Katanas sind unser stundenmäßiges Zugpferd. Wir haben im letzten Jahr die nächste Katana auf die Motorenvariante Einspritzer umgebaut und auch dabei das Cockpit mit 2 Bildschirmkreiseln Garmin G5 ausgestattet. Weiters bekam dieses Flugzeug ein Verkehrswarnsystem. Auf dem HSI wird auch der Glideslope angezeigt, sodass man mit einem günstigen Gerät das Abfliegen eines ILS-Endanfluges bei VMC üben kann. Man hat jetzt wirklich alles, was ein VFR-Zweisitzer braucht: Einen Motor, der bei richtiger Bedienung eine größere Reichweite als bei den Vergaser-Katanas ermöglicht. Eine transparente Motorüberwachung auf übersichtlichen Bildschirm. Der darauf angezeigte Treibstoffverbrauch ermöglicht mehr Klarheit über den verbleibenden Sprit im Tank, wenn man ein bisschen mitrechnet. Wie man weiß, sollte man nie auf Tankuhren vertrauen. Genaue Kreiselinstrumente und ein einfach zu bedienendes GPS reduzieren die Workload beim Navigieren. Das Verkehrswarnsystem verhindert NICHT die Notwendigkeit des Rauschauens, aber bietet eine ergänzende Wahrnehmung für mehr Sicherheit. Wir sind der Meinung, dass diese Umrüstungen (d.h. Einspritzer plus genannte Instrumente) der OE-CSP aus heutiger Sicht der optimale Weg sind, eine Katana deutlich aufzuwerten. Diese Einspritzer-Katanas sind sehr gut gebucht und haben in Summe schon ca. eine halbe Motorlaufzeit abgeflogen.

Die Piper Super Cub hatte leider letzten Herbst ein Malheur. Aufgrund der Seltenheit dieses „Kultflugzeuges“ haben wir beschlossen, sie wieder neu aufbauen zu lassen und haben jetzt ein quasi maximal wertvolles Exemplar dieses Typs. Motor, Propeller und vieles mehr – alles neu.

VIERSITZER

Viersitzer kosten pro Flugstunde natürlich mehr als Zweisitzer. Aber auf den Sitzplatz gerechnet, sind sie billiger. Das Mis-

sionsspektrum in unserem Verein sieht aus unseren Erfahrungen folgendermaßen aus:

- *schnell mal mit der Piper Archer (OE-KMV) zu dritt oder zu viert eine Runde drehen*
- *Rundflüge mit der Archer oder besser mit der Cessna 172 Rocket (9A-DDK)*
- *kurze Plätze mit der kraftvollen Cessna 172 Rocket*
- *weitere Strecken mit der nun verbesserten IFR-tauglichen Piper Turbo Arrow (OE-KLS)*

Die Viersitzer haben im letzten Jahr deutlich an Flugstunden zugelegt. Das Highlight des heurigen Jahres ist die Aufrüstung der Piper PA-28 Turbo-Arrow.

COCKPITMODERNISIERUNG PIPER PA-28 TURBO-ARROW

2017 und 2018 stand die Frage im Raum, durch welches modernere Flugzeug wir die Piper Turbo Arrow ersetzen könnten. Das Kundensegment dieses Flugzeuges sind die Piloten, die gerne schnell und weit wohin reisen. Die Hauptgruppe der Piloten dieses Flugzeuges sind Sichtflugpiloten, gelegentlich wird dieses Flugzeug auch von IFR-Piloten geflogen. So bildeten wir eine Gruppe, die herausfinden sollte, durch welches moderne Muster dieses Flugzeug ersetzt werden sollte oder ob wir sie durch eine bessere Turbo Arrow austauschen. Die dritte Möglichkeit ist, die eigene bewährte zu verschönern und das Cockpit aufzurüsten. Wir besuchten einen Verein, der ein moderneres gleichwertiges Muster betreibt und haben hier gemeinsam sehr viele Fragen beantwortet bekommen. Letztendlich sind wir zu dem Schluss gekommen, dass dieses modernere Flugzeug nicht für unseren Verein geeignet ist.

Wir haben dann auch nach Rechercharbeiten von anderen am Markt erhältlichen Turbo Arrows festgestellt, dass es eigentlich nur einen Weg gibt, nämlich unsere bewährte eigene Maschine entsprechend zu modernisieren.



Da wissen wir, was wir haben – einen Cruiser zwar nicht für kurze Pisten, aber dafür für lange Strecken. Ein Flugzeug, das IFR-zugelassen ist und für ILS-, VOR-, NDB- und GPS-Anflüge verwendet werden kann. Das Cockpit dieses Flugzeuges ist, wie viele andere aus dieser Zeit, historisch gewachsen und hat seit den 80er-Jahren viele Aufrüstungen durchgemacht. Die doch relativ anfälligen elektromechanischen Instrumente waren veraltet und daher teuer zu ersetzen oder zu reparieren. Ersatzteilmanagement wird für die ausführenden Firmen immer herausfordernder. Trotz permanenter Wartung und Reparatur beklagten insbesondere die IFR-Piloten Funktionsstörungen. Der Anlass letztes Jahr, dieses Flugzeug für Instrumentenflugbedingungen zu sperren, war ein primitiver Wendezeiger, der nur mehr als überholtes Gebrauchtgerät sauteuer erhältlich war.

Alles, was wir wollten, war, dass alles zuverlässig funktioniert. Klar war, dass das ständige Reparieren oder Austauschen über die Zeit nur zu hohen Kosten führt und konsequent alt bleibt. So studierten wir Varianten verschiedener Digitalisierungsgrade und entschieden uns letztendlich dafür, den größten Teil des Cockpits auf Bildschirm zu bringen. Das seit letztem Jahr auf dem Markt befindliche Garmin G 500 TXI ist für VFR- und IFR-Piloten sehr intuitiv und einfach zu bedienen und bietet für die Zukunft weitgehende Erweiterungsmöglichkeiten. In weiterer Folge können im Gesichtsfeld des Piloten Anflugblätter angezeigt werden, die die genaue Position des Flugzeuges darauf visualisieren. Beim nächsten Motortausch können wir auch die Motorinstrumente auf den Bildschirm bringen. Ein Vielflieger dieses Flugzeuges hat dem Verein ein Verkehrswarnsystem gespendet, der kritische Verkehr wird auf diesem großen Bildschirm angezeigt – das erhöht die Sicherheit.

Wir sind der Meinung, das Ergebnis kann sich sehen lassen. Wir glauben, den Spagat geschafft zu haben, ein für den VFR-Piloten komfortables, einfach zu bedienendes Flugzeug zu bieten, und für den IFR-Piloten eine ausreichende Instrumentierung für Single-Pilot IFR zu Verfügung zu stellen. Viel Spass damit!!!

ANRAINER, ANDERE LUFTRÄUME

Alle Piloten sollen mithelfen, die allgemeine Luftfahrt sympathisch zu halten, um auch in Zukunft diese wunderbare Freiheit zu haben. Das bedeutet nicht nur, dass wir auf unserem eigenen Flugplatz anrainerfreundlich sind, sondern uns auch auf anderen Plätzen sowohl verkehrstechnisch als auch akustisch gut verhalten. In den Anflugblättern sind die kritischen Bereiche gekennzeichnet. Es schadet aber auch nicht, den dortigen Betriebsleiter zu fragen, wie sie es haben wollen. Unser direkter Nachbar Linz ist sehr freundlich und serviceorientiert, wenn man sie anfunkelt. Daher bitte auch im Gegenzug sehr aufpassen, dass man nicht ohne Freigabe in deren Luftraum kommt. Generell daran denken, beim zwangsläufigen Überfliegen von bewohnten Gebieten nicht unnötig hohe Drehzahlen einzustellen.

EIGENES FLUGZEUG VERSUS VEREINSMASCHINE

Klar, es ist verlockend, ohne zu reservieren ein eigenes Flugzeug jederzeit zu Verfügung zu haben. Man kann die Gebrauchsspuren am Flugzeug selbst bestimmen und niemand schimpft, wenn das LFZ nicht gleich geputzt wurde. Auch wenn man es sich leisten kann, muss man bedenken, dass es nicht nur um Geld geht, sondern auch um viel Arbeit. Plötzlich kommt dann eine notwendige Investition daher, ohne die man nicht weiterfliegen darf. In einem Verein mit vielen Flugstunden kann man das auf ein paar Jahre umlegen, privat ist es da schwieriger. In unserem Verein haben wir ein breites Spektrum an Flugzeugen und man kann das richtige an seine Mission anpassen. Der maximale Arbeitsaufwand zum Motorfliegen beläuft sich auf Rauschieben-Fliegen-Putzen-Reinschieben.

Ich wünsche allen Piloten eine schöne verbleibende Flugsaison.

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.

PPL Absolventen



Gitterle Andreas



Grisenti Michael



Harra Patrick



Höller Markus



Kliemstein Johannes



Kruml Walter

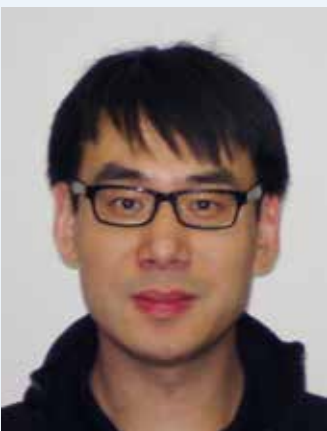


Lehner Joshua



Starlinger Patrick

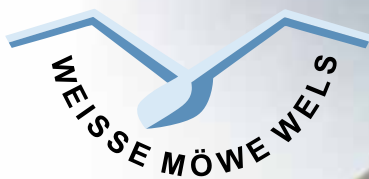
SPL Absolventin



Wang Xiaoming



Sartori Selina



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

Eine wichtige Information aus der Betriebsleitung!

Aufgrund der jährlichen Änderung der Variation von 0.1°E war es im Frühjahr 2019 erforderlich, unsere magnetische Pistenausrichtung bei einer Variation von 4°E anzupassen. Somit ist seit 30. März 2019 die Pistenausrichtung in Wels 08-26. Alle Markierungen und Beschilderungen bzw. Veröffentlichungen wurden diesbezüglich bereits geändert. Im Zuge dieser Ände-

rung wurden ebenfalls die Pistenbezeichnungen entsprechend den geltenden EASA bzw. ICAO Richtlinien angepasst. Gemäß den Richtlinien ist bei drei parallelen Pisten die Bezeichnung Left, Center, Right anzuwenden. Um Verwechslungen auszuschließen, werden die Pisten zusätzlich mit der Belagsart bezeichnet, z.B.: 08L Asphalt, 08C Gras, 08R Gras.

Peter Rohn



WILDBERGER



HARTKIRCHEN • SCHLÜSSLBERG

wildberger.toyota.at



Service • Reparatur • Spenglerei • Lackiererei • Abschleppdienst



Robert Michl, Präsident AOPA Austria

AOPA – Metamorphose

Aus der Sicht eines Quereinsteigers



Es begab sich im Herbst 2018, als mich die Einladung erreichte, an einer abendlichen, aviatischen Plauderrunde teilzunehmen. Nach etwas Smalltalk kam die launige Frage, ob ich AOPA Mitglied sei und was ich von dieser hielte. Beigetreten war ich vor 1, 2 Jahren angesichts des Einsatzes von Fritz Buza für eine Erleichterung beim LPC. Ich wollte – wie einige andere aus meinem Freundeskreis auch – eine Organisation unterstützen, die sich für die GA einsetzt. Die AOPA erschien mir als Interessengemeinschaft für Executive-Fliegerei, etwa Twinturboprop aufwärts.

Ich bin der typische Sonntag-nachmittags-Kaffee-Flieger, weshalb ich mir auch den Spitznamen SNKF zugelegt hatte. Langsam stellte sich heraus, dass das Grüppchen, zu dem ich da gestoßen war, bei der im Mai 2019 stattfindenden Generalversammlung als alternative Wahlliste Team Michl (nach dem Präsidentschaftskandidaten Robert Michl) antreten und den bestehenden Vorstand ablösen wollte und mich gerne dabei hätte.

Es ging darum, die AOPA Austria von einer Interessengemeinschaft zu einer Interessenvertretung umzuformen, die sich für ihre Mitglieder nach bestem Wissen und Gewissen einsetzt, wobei jeder Vorstandskandidat im Rahmen seiner Möglichkeiten und Fähigkeiten seinen Beitrag leisten sollte. Zum Beispiel Doris Valentin als MEP-Pilotin, die sich wirklich auskennt. Vier von uns waren zu verschiedenen Zeiten schon im Vorstand der AOPA.

Schnell stellte sich heraus, dass mein Beitrag im Backoffice-Bereich liegen würde, wo Sitzungsprotokolle sowie Agendas, Listen und sonstiges bürokratisches Beiwerk zu bearbeiten waren. Die Auskenner hatten so den Rücken frei für ihre Aktionen und konnten sicher sein, dass alles Vereinbarte schriftlich dokumentiert und jederzeit abrufbar war.

Eine Sache hat uns von Anfang an Kopfzerbrechen bereitet: Nach den Statuten fasst die Generalversammlung ihre Beschlüsse mit 2/3-Mehrheit. Diesbezügliche Anfragen bei Rechtsan-

wälten, ob das auch für eine Wahl gelte, ergaben ein erwartbar heterogenes Bild.

Am Jahresanfang 2019 wurde der aktuelle Vorstand von unserem Antreten informiert. Mit dem Näherrücken des Wahltermines stiegen bei allen Beteiligten Puls, Blutdruck, Nervosität, Selbstzweifel, Schlaflosigkeit und Nagelbeißintensität bedrohlich an. Die Bereitschaft zur Unterstützung, die wir im Zuge der Monate vor der Wahl erfahren durften, machte uns allerdings in mehr als ausgleichender Weise zuversichtlich und froh. Vereinspiloten, die nun wirklich nicht in Wien ums Eck wohnen, sondern aus allen möglichen Bundesländern kamen, hatten zugesagt, extra zur Generalversammlung nach Wien zu kommen und uns zu wählen.

An dieser Stelle nachmals allerherzlichsten Dank an alle, die uns das Vertrauen ausgesprochen und dafür einiges an Aufwand investiert haben.

Bei der Generalversammlung kam es dann zum Showdown. Der aktuelle Vorstand hatte – das muss einfach gesagt werden – die gesamte Veranstaltung professionell vorbereitet und fair abgehalten.

„Wir alle freuen uns, den Kontakt zu allen in der GA zu intensivieren, auf viele interessante Begegnungen und Diskussionen.“

83 Teilnehmer schritten zur schriftlichen Abstimmung. Das Ergebnis lautete 27 Stimmen für den bestehenden Vorstand, 56 für das Team Michl. 2/3 von 83 sind 55,33 Stimmen. Ein deutlicher Sieg für uns.

Wir alle im neuen AOPA-Austria-Vorstand freuen uns, den Kontakt zu allen in der GA zu intensivieren, auf viele interessante Begegnungen und Diskussionen und auch darauf, einiges zu erreichen.

Alles wird nicht gehen, wie man es sich wünscht, das mit dem Übers-Wasser-Gehen müssen wir noch üben.

Aber wir können versprechen: Wir werden uns nach Kräften bemühen, das in uns gesetzte Vertrauen zu rechtfertigen.

*Always happy landings,
Euer Herbert Licenik, der SNKF*

Renovierung des Briefingraumes

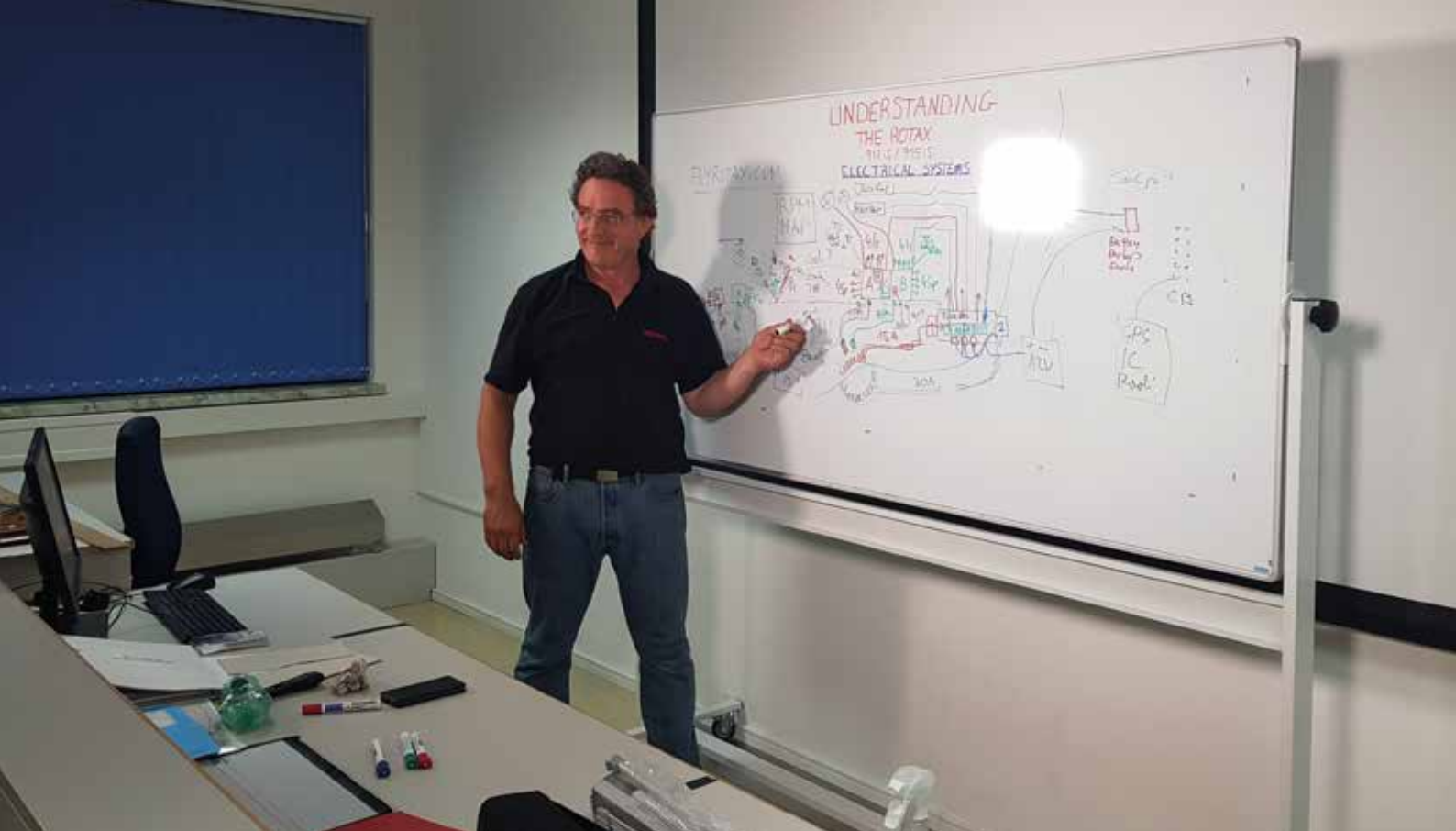
VORHER



NACHER

Danke an alle Beteiligten – wie man sieht, bewirken ehrenamtliche Tätigkeiten wunderbare Veränderungen.





Aus der Sektion UL

Liebe Mitglieder der UL-Sektion!

Aus der Sektion gibt es Neues und viel alt Gebliebenes, jedoch gibt es auch Konstanten. Wenn ich zurückschaue, so wurde die UL-Sektion zum „günstigen“ Fliegen in Wels geschaffen. Die ersten Jahre sind die Flugzeuge bis zu 400 Stunden jährlich geflogen worden. Doch mit einer Luftfahrtgesetzesänderung durften die UL-Sunden nicht mehr zur PPL-Scheinverlängerung angerechnet werden und damit stürzten die Flugstunden ab. Die Piloten, die ohnehin fliegen müssen, griffen lieber gleich zu Kantanas und so. Seit einigen Jahren werden die Flugstunden allerdings wieder. Nach neuerlicher Luftfahrtgesetzesänderung, zur PPL-Verlängerung angerechnet.

Ein Manko ist eine fehlende UL-Schule in Wels, die Gretchenfrage ist, wer macht's?

Spielt der Flugstundensatz eine Rolle? Ja und Nein.

Die Statistik zeigt, dass nur wenige Piloten fliegen, diese fliegen konstant ihre Stunden und Starts, nicht mehr und nicht weniger, so wie es ihr Budget erlaubt. Man könnte hier annehmen, dass unser Markt gesättigt ist.

In den letzten Jahren verließen uns eine Menge Piloten teils altersbedingt, teils wegen anderer Interessenslagen, jedoch kommen nun grade wieder junge interessierte Piloten hinzu, es geht aufwärts.

Für ULs gibt es speziell im Ausland viele kleine Flugplätze, welche mit ECHO-Flugzeugen gar nicht angefliegen werden dürfen. Man kommt in die kleinen Plätze nicht nur überall rein, sondern auch mit den leichten Rotax-100PS-Motoren auch wieder raus!

Entdecke die Welt mit unseren ULs. Beispielsweise flogen Roman ASCHL und Manfred MAYR mit der

D-MWWM einmal im Zuge ihrer „Crazy Pilot Tour“ im Juni 2015 rund um Italien. Sie waren kaum langsamer als die Katanas, siehe Cumulusbericht von 2015.

Die ULs bringen dich überall hin.

Warum ist das UL-Fliegen günstig?

Weil die Flugzeuge in der Anschaffung günstig sind.

Weil wir nur selten eine Werft aufsuchen müssen zur Wartung, die ehrenamtliche Eigenwartung ist viel billiger! Damit das auch so bleibt, ist jede handwerkliche Unterstützung willkommen, speziell beim Fliegerputzen. Bei den Motorfliegern putzt die Werft im Zuge der Wartungen, auch das kostet was.

UL-Fliegen soll das Fliegen für die kleine Geldbörse bleiben, zumindest geht es mir so.

Technik

Die ULs sind genauso sicher wie andere Luftfahrzeuge. Die ULs bieten einfaches minimalistisches Fliegen ohne Schnickschnack, hat doch ohnehin jeder seine eigene Navigation am Tablet mit sich.

Unsere Hochdecker P92

Die D-MOMT und D-MFIA bauen wir grade mit neuen Vergasermotoren auf. Hier bitte ich um ehrenamtliche Unterstützung. Je früher sie fertig werden, desto früher können wir damit fliegen. Die P92 sind äußerst robuste Flugzeuge, weil man nicht „draufsteigen“ muss.

Ein paar Gedanken zur 600 kg-UL-Klasse

Die 600 kg-Klasse ist seit Jahren in aller Munde, um Gewichtsprobleme abzufangen. Auf der Aero 2019 konnte man auch schon die ersten Flugzeuge sehen, doch es gibt ein ABER

- *Das Leergewicht darf eine bestimmte Grenze nicht überschreiten.*
- *Die gesetzlichen Lärmgrenzen sind noch nicht festgelegt.*
- *Das Rettungssystem muss angepasst werden.*
- *Das Flugzeug selbst muss für die 600 kg bereits gebaut sein, samt Nachweisen.*

Für uns als Sektion bedeutet das

- *Eine Auflastung älterer Flugzeuge auf 600 kg ist monetär aufwendig, zuweilen technisch nicht möglich.*
- *Ein 600 kg-UL müsste man neu anschaffen, dazu haben wir uns klare Rahmenbedingungen gestellt:*
- *Die Anschaffung muss leistbar sein.*
- *Der Stundensatz muss erschwinglich bleiben.*
- *Das UL muß eine D-Mxxx Zulassung aufweisen.*
- *Das Flugzeug muss robust sein.*

- *Eine Schleppvorrichtung zum Banner- und Segelflugzeugschlepp muss eingebaut sein.*
- *Es muss ein fixes 3-Bein-Fahrwerk verbaut haben.*
- *Um dem Umweltschutz Rechnung zu tragen wegen CO2-Ausstoß und dergleichen, kommt nur eine Sprit sparende Rotax 912iS oder 915iS Motorisierung in Frage.*

Ich finde, wir behalten unseren Flugzeugpark solange, bis sich einige 600 kg-UL am Markt etabliert haben.

Tecnam P2002 OE-ATA

Nicht zu vergessen, diese ECHO Maschine ist in der UL-Sektion zum PPL-Fliegen und fürs Scheinverlängern. Denkt daran, die Maschine hat eine exzellente Reichweite dank 100-Liter-Tanks und fliegt sooo gut.

Veranstaltungen

Dem einen oder anderen ist bereits aufgefallen, dass wir in der UL-Sektion hin und wieder an die 40 Rundflüge an einem Nachmittag organisieren. Das bringt neben Leben und

Bewegung am Flugplatz nicht nur der UL-Sektion was ein, sondern jeder Sektion, deren Flugzeuge wir einsetzen.

Termin

Ich freue mich auf das nächste Rotax-FlyIn 2019

<https://www.flyrotax.com/events/detail/rotax-fly-in-2019.html>

*Happy landings
Siegi Heer*

Umschulungen bei Katanas

Ich freue mich über die rege Teilnahme unserer Kollegen zur Katana-Rotax-912iS-Einspritzerschulung. Jeder Termin ist ausgebucht, gemeinsam erarbeiten wir, WIE ein elektronischer Einspritzmotor funktionieren soll. Neben einer weitaus längeren Reichweite überzeugt die technische Betriebssicherheit unsere Piloten. Daher sind die Einspritzermaschinen gut ausgebucht und die Rotax 912iS gut angenommen.

ROTAX
FLY-IN

30.8.-1.9.2019
WELS AERODROME, AUSTRIA

ENTRY: 39 € INCLUDING:
- WELCOME PRESENT
- TOUR AT BRP-ROTAX (WITH LUNCH) ON SATURDAY
- BBQ & BAND ON SATURDAY
- BREAKFAST ON SUNDAY
- AND A NUMBER OF SIDE ACTIVITIES

WEIßE MÖWE WELS

SAVE THE DATE

WWW.FLYROTAX.COM/EVENTS





Bau einer Vans RV12 mit Rotax 912iS

Fortsetzung aus Heft 2017

Nachdem im Herbst 2017 alle Bauteile zum Flugplatz Wels transportiert wurden, konnte ich mit der Endmontage beginnen.

Leitwerk

Das Seitenleitwerk war problemlos und schnell zu montieren. Die Montage des Höhenleitwerks war allerdings alleine nicht zu bewältigen, ein Helfer war jedoch schnell gefunden.



1. Höhenleitwerk



2. Leitwerk fertig

Zuerst musste das Ausgleichsgewicht um 90° gedreht durch den Endspant eingeführt werden.

Nach Drehung in die Normallage konnte das Leitwerk in Position gebracht werden. Mit etwas Geduld und Fingerspitzengefühl konnten die zwei Schrauben durch die Lagerung geschoben und mit Kronenmuttern und Splinte gesichert werden.

Leider hat Vans Aircraft kurz darauf wegen aufgetretener Risse in Hauptholm bzw. Trimmklappe zwei Service Bulletins veröffentlicht.

Ich beschloss nicht zu warten, sondern das sofort zu erledigen. Also wurde das Höhenleitwerk wieder abmontiert, und die Service Kits bei Vans bestellt.



3.

Service Kit

Am Hauptholm waren einige Verstärkungsbleche einzunieten, und die Lagerkonsolen durch neue zu ersetzen.



4.

Ruderhorn mit Verstärkung



5.

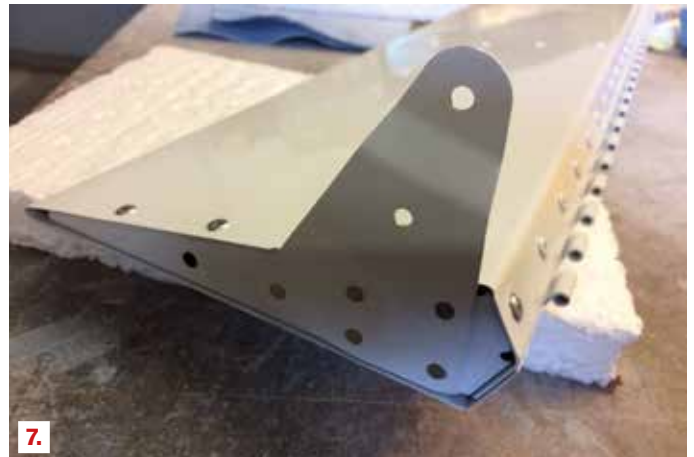
Fertiger Holm

Beim Trimmruder mussten die mittigen Rippen ausgetauscht werden.



6.

Alte Rippe unten - Neue Rippe oben



7.

Neue Rippe eingemietet

Motorverkleidung

Im Oberteil wurde eine kleine Hutze zur Freistellung des Injektors von Zylinder #1 hergestellt.



8.

Ansicht von innen

Damit sollte ein Anschlagen des Injektors (z. B. beim Anlassen des Motors) vermieden werden.
 Etwas zusätzliche Kühlluft kann auch nicht schaden.
 Im Unterteil musste noch der Anschluss für die Zylinderkühlung und für den Luftfilter hergestellt werden.



9. Anschluss Zylinderkühlung



10. Anschluss Luftfilter



11. Motorverkleidung mit allen Öffnungen

Radschuhe und Innenausstattung

Die Radschuhe hatte ich vorher in meiner warmen Werkstatt vorbereitet. Die Montage im kalten Hangar war dann schnell erledigt.



12. Radschuh Bugrad

Die Sitzpolster, Teppiche und Verkleidungen wurden auch von Vans Aircraft einbaufertig mitgeliefert, d. h. keine Anpassungsarbeiten erforderlich.

Nach der Probemontage wurde alles mit selbstklebenden Klettbandern befestigt.



13. Innenausstattung

Nach Montage des Propellers und der Innenraumverkleidung war die OE-VWM fertig für den ersten Motorlauf.

Erster Motorlauf

Am 7. April 2018 war es dann soweit, dass ich nach gründlicher Überprüfung und Mithilfe von Siegi den Zündschlüssel das erste Mal ganz herumdrehen konnte.

Der Motor sprang sofort an und lief rund und gleichmäßig.



1. Motorlauf

Alle Drücke und Temperaturen blieben im grünen Bereich – keine Warnungen oder Fehlermeldungen.

Der große Vorteil eines mit EMU (Engine Management Unit) ausgerüsteten 912iS ist die Möglichkeit, alle Betriebsdaten auf einer SDHC-Karte aufzuzeichnen.

Diese Daten können dann am PC mit der EMDS-Software (Engine Management Debriefing Station) in aller Ruhe analysiert werden.

Diese Analyse zeigte keinerlei Einträge in die Fehler-Matrix oder sonstige Auffälligkeiten – SUPER!!!

Da beim Einspritzmotor keine Vergaser synchronisiert werden müssen, war nur noch die Leerlaufdrehzahl einzustellen. Auch das ist durch die Anzeige der Drosselklappenstellung am EMU (THROTTLE) einfach. Man muss sich nur die Klappenstellung bei korrekter Leerlaufdrehzahl notieren und kann nachher die Leerlaufschraube entsprechend einstellen.



Anzeigen EMU

Nachdem ein paar weitere Standläufe einen fehlerlosen Betrieb bestätigten, konnte ich den Antrieb als bereit für den Erstflug betrachten.

Dazu waren allerdings noch einige Kleinigkeiten zu erledigen.

Wiegung

Für die Wiegung war es notwendig, alles flugfertig zusammenzubauen und allfällige Ausrüstungsgegenstände entsprechend zu platzieren.

Das Anstecken der Flügel war durch die bereits erfolgte Probemontage im letzten Jahr schnell erledigt. Nur die Flügelholme in den Rumpf einschieben, zwei Bolzen durch und verriegeln – fertig!

Die Kennung (OE-VWM) an den Rumpfseiten zu platzieren hat leider etwas Zeit gekostet, da ich den Schriftzug über möglichst wenige Nietköpfe kleben wollte. Drei Versuche waren notwendig, um die richtige Schriftart, Strichstärke usw. zu finden.

Am 24. April war dann alles fertig für die Wiegung.

Dazu kam Johann Brandstätter vom Igo Etrich Club mit der dafür erforderlichen Ausrüstung nach Wels.

Nach dem Überprüfen der Waagen (mittels Prüfgewicht), dem Positionieren der RV12 auf den Waagen mit exakter Nivellierung und dem Vermessen der Radabstände war der Augenblick der Wahrheit gekommen.

Ich hatte gehofft, unter 350 kg zu bleiben – es wurden 353,5 kg. O. k. mit dieser 1%igen Überschreitung habe ich kein Problem. Meine OE-VWM ist damit um 11,5 kg schwerer als die letzte in Österreich zugelassene RV12, die OE-ATT von Freund Toni. Wenn man bedenkt, dass Tonis RV12 mit dem Vergasermotor ohne Airbox, ohne hydraulischem Verstellpropeller und ohne Autopilot ausgeführt ist, erscheint dieses Mehrgewicht durchaus akzeptabel.

Die interne Endabnahme durch den Igo Etrich Club wurde von meinem Bauberater Othmar durchgeführt. Alles war o. k. und bereit für die Endabnahme zur Ausstellung einer Erprobungsbewilligung durch ACG.

Erprobungsbewilligung

Am 8. Mai erfolgte die Endabnahme durch Austro Control (ACG).

Wie zwei Wochen zuvor durch den Bauberater wurde wieder alles genau in Augenschein genommen, und vor allem der umfangreiche Papierkram erledigt.

Am Ende hatte ich einige abgestempelte und signierte Dokumente sowie eine Beanstandungsliste in Händen.

Diese Liste enthielt allerdings nur sechs Punkte – alle einfach und schnell zu korrigierende Kleinigkeiten.

Nach einigen interessanten Diskussionen mit ACG bezüglich des Einbaus der Lithium-Batterie und des Einspritzmotors, bekam ich am 30. Mai die Erprobungsbewilligung zugeschickt.

Erstflug

Um mich auf den Erstflug vorzubereiten, nahm ich das Angebot von Toni, zuerst mal ein paar Runden mit seiner OE-ATT zu fliegen, gerne an.

Dazu kam Toni nach Wels und ich hatte Gelegenheit die RV12 erst mal vom rechten Sitz aus kennenzulernen. Dann wurden die Plätze getauscht und nach einigen Manövern in sicherer Höhe noch mehrere Starts und Landungen durchgeführt.

Ich fühlte mich sofort wohl hinter dem Knüppel der RV12 – einfach super!

Da auch die Landungen tadellos funktionierten, konnte ich dem Erstflug entspannt entgegensehen.

Nach den im Erprobungsprogramm vorgegebenen Boden- u. Rollversuchen war es am 21. Juni 2018 endlich soweit, erstmals die Räder vom Boden zu heben.

Fliegerkollege Günther und Erprobungsleiter Hermann hatten sich an der Piste beim erwarteten Abhebepunkt positioniert.

Nochmal alles durchgecheckt – Vollgas – bei ca. 40 kt (74 km/h) die Nase etwas hoch – bei ca. 60 kt (111 km/h) verloren die Räder den Bodenkontakt.

Ich war natürlich darauf gefasst, bei der geringsten Auffälligkeit das Gas sofort rauszuziehen und die Kiste wieder auf die Piste zu setzen.

Aber, alles bestens – keine wesentlichen Ruderkorrekturen – keine Vibrationen oder sonstige Unstimmigkeiten – Beschleunigen auf 75 kt (139 km/h) und Steigen.

Auch nach einigen Minuten Steigflug stabilisierten sich alle Drücke und Temperaturen im grünen Bereich.

Nach ca. 20 Minuten Flugzeit und mehreren Runden über dem Platz gelang dann noch eine saubere und sanfte Landung.

Der wohl größte Meilenstein beim Bau des eigenen Flugzeugs war geschafft!

Flugerprobung

Den schönen Sommer 2018 habe ich genutzt, um möglichst viele Kapitel des Erprobungsprogramms abzuarbeiten. Aber darüber werde ich in der nächsten Ausgabe berichten.

Ing. W. Madlspurger





Entstehungsgeschichte IECA (Igo Etrich Club Austria)

Foto: Franz Geisler, Pilot: Alex Pucher

Schon in den Jahren vor Gründung des IE-Clubs gab es vereinzelt Interesse am Flugzeugeigenbau. Seinerzeit war nur der Nachbau von mustergeprüften Flugzeugen möglich, die auch für den Nachbau freigegeben waren (z. B. Jodel, Emeraude)

In der **Stiebzigerjahren** bemühte sich Rudolf Holzmann beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (jetzt ACG) um die Genehmigung für den Nachbau eines Eigenbauflugzeuges nach amerikanischen Plänen. Es war ein in Amerika bereits erprobtes Modell KR2 in Compositbauweise (Holzstruktur mit Schaumkern zur Formgebung u. GFK-Epoxyaminat an der Oberfläche). Die Pionierleistung gelang und es folgten bald darauf weitere Eigenbauanträge. Hubert Keplinger war zu dieser Zeit mit seinem Eigenbau Jodel D95 schon im Fertigsstellungsstadium (Einsitzer, noch mit Musterzulassung), Hermann Eigner begann **1982** mit dem ersten Voll-Gfk-Eigenbauflugzeug Polliwagen (amerikanische Pläne), etwa zeitgleich mit Alois Krennmeir, der den Nachbau des französischen Einsitzers P50 begann (klassische Holzbauweise). Allesamt waren (sind) Mitglieder der WMW, somit wurde die WMW zur Geburtsstätte der Eigenbauervereinigung. Im benachbarten Ausland gab es bereits Vereine für Eigenbau-

flugzeuge (Schweiz EAS, Deutschland OUV), mit denen schon reger Kontakt gepflegt wurde.

1986 organisierte Peter Gantze die „Air Tech Austria“ am Flugplatz Wels, eine technische Veranstaltung für den Bereich Luftfahrt. Hermann Eigners Polliwagen war bereits im Rohbau ausgestellt, viele Eigenbauflugzeuge aus der Schweiz und Deutschland bereicherten die Veranstaltung mit ihren Eigenbauflugzeugen.

1987 hat sich eine Interessengruppe von ca 15 Personen in Wels zusammengesetzt und die offizielle Gründung eines Clubs beschlossen. Rudi Holzmann übernahm die Präsidentschaft und weitere Vorstandsaufgaben wurden verteilt (siehe auch Homepage amateurflugzeugbau.at). In den weiteren Jahren wuchs das Interesse am Amateurflugzeugbau schnell. Die Unterstützung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (jetzt ACG) war sehr zufriedenstellend und die Projekte wurden kompetent betreut. Eines der beliebtesten Eigenbauflugzeuge war damals die Konstruktion BX2 von Max Brändli aus der Schweiz. Es ist in Compositbauweise ähnlich KR2 aufgebaut, hat schnell abnehmbare Tragflächen u. Leitwerk, somit für Straßentransport u. Hanga-

rierung in der Heimgarage gedacht. Die Aufrüstzeit am Flugplatz ist etwa 10 Minuten. Als Bauzeit werden etwa 5000 Std. angegeben (4-5 Jahre), was sich als realistisch erwies. Später folgten hauptsächlich Bausatzflugzeuge, die zum Teil in der halben Zeit zu schaffen sind und die aufwendige Materialbeschaffung fällt weg. Hiefür ist für Neulinge der IE-Club eine gute Anlaufstelle, da viel Erfahrung weitergegeben wird und Anfangsschwierigkeiten vermieden werden können.

Generell ist vor dem Bau eines Flugzeuges bei der ACG anzusehen, nach Genehmigung wird ein Bauberater zugewiesen (vom IE-Club bereitgestellt), nach Fertigstellung erfolgt die Endabnahme, dann Erprobungsbewilligung, Erstflug, 50 Std. Erprobungsprogramm, endgültige Zulassung (eingeschränktes Lufttüchtigkeitszeugnis). Der spannendste Augenblick beim Bau ist der Belastungstest, bei dem mit Sandsäcken eine Belastung von 3,8 bzw. 4,4 G simuliert wird. Dabei wird die Durchbiegung gemessen und nach Entlastung die bleibende Verformung.

Es ist geplant, noch weitere Kompetenzen von der ACG auf den IE-Club zu übertragen, da die Kapazitäten bei der ACG sehr begrenzt sind. Der IECA ist auch zertifizierter Entwicklungs- u. Herstellerbetrieb gem §53(1) der ZLLV 2010, hat auch Ausrüstung und Berechtigung für Lärmmessungen.

Die jährlichen internationalen Eigenbauertreffen fanden **bis 2006** am Flugplatz Wels statt. Es war auch immer gut besucht, einmal wurden fast 100 Flugzeuge gezählt. Die Abendveranstaltung fand in den ersten Jahren im Osttrakt statt (derzeit Werkstätte Baumgartner). Als dies nicht mehr möglich war, wurde ein Festzelt nördlich des neuen Hangars aufgebaut, was allerdings sehr aufwendig war.

Die Obmannschaft wurde inzwischen von D.I. Wolf übernommen, der nahe Wieselburg beheimatet ist. Sein Heimatflugplatz war Krems und wir wurden für unsere Treffen dort eingeladen, was von den Gegebenheiten einfacher war. Inzwischen ist der Club 2019 schon zum dritten Mal in Zell/See eingeladen. Letztes Jahr wurde wieder mal in Wels angefragt und es war eine gelungene Veranstaltung.

Wir hoffen, dass der IECA noch lange besteht. Es kommen aber immer weniger junge Leute nach, die den Idealismus für den Eigenbau aufbringen. In den letzten Jahren blieb allerdings die Mitgliederanzahl mit etwa 250 stabil. In einigen Europäischen Organisationen ist das Durchschnittsalter über 60!

Es sind alle gerne im IECA willkommen, die sich für dieses interessante Metier interessieren, egal wie alt ...

von Ing. Hermann Eigner



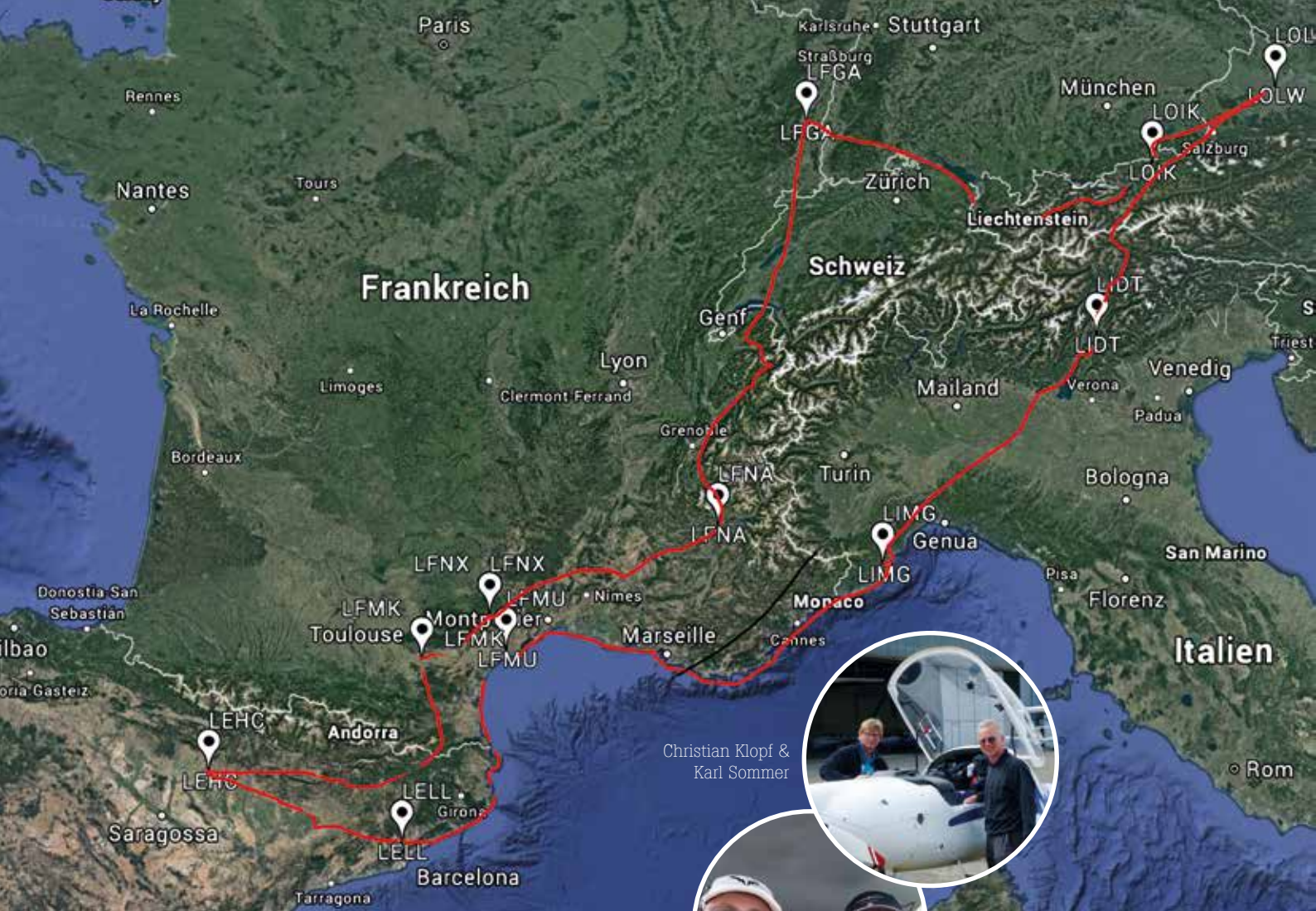




Eine Englandreise die nach Spanien führte

oder **Wie macht man einen Flieger
in der spanischen Wüste wieder flott?**





11. – 19. Mai 2018

*OE-ANZ Roman Aschl und Christian Neuhauser
OE-9500 Karl Sommer und Christian Klopff*

Wie jedes Jahr ab Christi Himmelfahrt wollten wir, die Crazy Pilots, unsere Tour machen. Am Donnerstag schönsten Wetter in Österreich, aber in Deutschland eine kapitale Schlechtwetterfront, dahinter ein Schönwetterfenster von einem Tag und die nächste Front war gleich im Anschluss.

Was tun? Die Vorhersagen zeigten Schlechtwetter für Großbritannien die ganze Woche, aber die Ostseite des italienischen Stiefels und Südfrankreich sowie Spanien sollten vom Schlechtwetter verschont bleiben, Italien kennen wir schon gut, also auf nach Spanien!

Am Freitag dem **11. Mai** starteten wir mit der OE-ANZ und unser Kufsteiner Freund Karl Sommer und Christian Klopff (vom Flugplatz Scharnstein) mit der Superdimona OE-9500 nach **Trient** zum Tankstopp. Dort hat uns der Regen eingeholt, Landung bei Regen, auftanken und im Restaurant einen Kaffee trinken und warten. Die Regenzelle blieb konstant über Trient stehen, also starteten wir bei Regen, über dem Gardasee soll es schon besser sein und so war es auch.

Unser Flug führte über **Cremona nach Albenga, an der italienischen Riviera**, als erste Tagesdestination. Ein schöner Flugplatz mit super Emp-

fangsbäude und ein VIP-Shuttle im neuen Mercedes Kleinbus brachte uns nach Alassio, eine schöne Kleinstadt direkt am Tyrrhenischen Meer.

Der Taxifahrer brachte uns in ein schönes Hotel in der Stadt, aber nahe am Strand und trotzdem mitten im Geschehen von Alassio. Ein schöner Rundgang durch die Stadt und am Strand entlang ließ uns den ersten gemeinsamen Abend genießen. Wir fanden ein gemütliches Restaurant und genossen die italienische Küche. Mit ein paar Bier und einem Absacker mit italienischem Rotwein beendeten wir den Abend.

Christian Klopff & Karl Sommer

Roman Aschl & Christian Neuhauser



Innsbruck



Ein schöner Privatjet steht auf dem Apron von Albenga, da sind unsere „Sprudler“ höchstens Beiwerk. Albenga ist ein schöner Platz, beste Infrastruktur, freundliche Leute und die Orte Albenga und Alassio gerade mal ca. fünf Kilometer entfernt. Ein idealer Platz für die italienische Riviera, Monaco ist nicht weit weg und die Preise sind hier günstig. Nach unserer Landung kam die Feuerlöschstaffel und machte einige Übungen, wir aber fanden ein gutes Hotel und ein schönes Lokal in Strandnähe.

12. Mai 2018

Am Samstag Morgen beschlossen wir beim Frühstück, dass wir heute bis **Carcassonne**, eine französische Stadt an der Nordseite der Pyrenäen fliegen wollten. Diese Stadt wollten wir vor einigen Jahren schon besuchen, aber wegen Schlechtwetters und dem Zwischenstopp auf einem Militärplatz ist damals nichts draus geworden. Dieses Mal wollten wir es also wieder versuchen. Wir starteten in Albenga und hatten einen schönen Flug entlang der Riviera mit traumhaften Ausblicken auf **Monaco, Nizza**

und Cannes entlang der südfranzösischen Küstenlinie. In **Beziere**s wollten wir einen Tankstopp einlegen da, in Carcassonne kein Sprit zu bekommen war. Je näher wir unserem Tankstopp kamen, umso schlechter wurde die Sicht und die Wolken wurden immer tiefer. Beziere sagte uns im Anflug die Bewölkung sei overcast und auf 700 ft. Wir landeten, tankten unsere Flieger auf und entschieden uns, diese Nacht hier zu verbringen, an ein Weiterfliegen war nicht zu denken. In **Agde**, fast direkt am Meer fanden

wir eine Unterkunft und bekamen eine Empfehlung für ein hervorragendes Fischrestaurant. Das war aber relativ klein und ausgebucht. Ab 21 Uhr hätte man Platz und so machten wir eine Runde durch den Ort. Dabei erlebten wir auch einen richtigen Regenguss, der blieb Gott sei Dank der einzige auf unserer Reise. Das Warten hat sich ausgezahlt, das Essen war sensationell, Fisch wie er sonst nirgends zubereitet wird! Nach einem genussreichen Abend ging es zurück ins Hotel.



... entlang der französischen Südküste

13. Mai 2018

Sonntag früh suchten wir uns eine Frühstückslocation, die wir in einer kleinen Bäckerei fanden. Nach Croissants und Kaffee ging es zurück zum Flughafen. Der Regen in der Nacht war mehr gewesen, als wir angenommen hatten, die Superdimona stand mitten in einem großen See, Klopfi konnte sich so beim Losbinden gleich die Füße im kalten Wasser waschen! Wegen der tiefhängenden Wolken haben wir Carcassonne für heute abgesagt. Wir beschossen, entlang der Küste weiter bis **Barcelona** zu fliegen und dort auf Barcelona Sabadell zu landen. Christian Neuhauser wollte unbedingt mal Barcelona sehen, für den Rest der Crews war das o. k. und so hatten wir unser Tagesziel fixiert.

Kurz vor Barcelona ging es ins Landesinnere nach **Sabadell**. Das liegt nördlich der Stadt und hat eine große lange Piste mit Taxiways nach links und rechts von der Piste. Beim Ausrollen sagte der Turm „vacate the runway where ever you want“ wir waren

schon nach rechts abgerollt und ich fragte nach der Tankstelle, die war jedoch auf der Nordseite der Piste, also hinüber und tanken. Die Abstellfläche für die GA und der Ausgang sind aber auf der Südseite. Ziemlich kompliziert das Ganze, aber machbar. Nachdem wir einen Platz zum Verzurren gefunden hatten, erst mal den Ausgang suchen. Wir stärkten uns im Restaurant und suchten per booking.com ein Appartement. Das fanden wir direkt an der Ramblas, der Hauptvergnügungsmeiße von Barcelona, im Taxi ging es dahin. Das Appartement war in einem Althaus im obersten Stock mit einer Dachterrasse mit Blick auf die Ramblas, wir hätten es schlechter treffen können, ein Volltreffer also!

Christian Klopfi kannte sich von früheren Reisen schon ein wenig aus, so machte er für uns den Fremdenführer. Ein interessanter Rundgang brachte uns bis zur **Sagrada Familia**, der berühmten Kirche von Antoni Gaudi. Der Bau wurde 1882 begonnen und

soll nach aktueller Planung 2026, zum 100. Todestag von Gaudí, fertiggestellt sein. Drei große Baukräne ragen über die Kirche hinaus, unglaublich, dass man 144 Jahre an einer Kirche bauen kann!

Vor der Kirche trafen wir auch zwei Damen aus Linz, die uns fragten, ob wir nicht ein Foto von ihnen vor der Kirche machen könnten. Deren Erstaunen war groß, als sie fragten, ob wir auch im Flieger aus Wien gewesen wären und wir sagten, nein, wir fliegen selber. Das folgende Gespräch war recht lustig mit ihnen.

Nach dem Abendessen und ein paar Biere, eine Halbe für 6 Euro, ging es ins Bett. Karl Sommer musste sich noch einer sehr aufdringlichen Dame erwehren, die ihm unbedingt eine Massage angedeihen wollte. Sie hätte auch uns alle vier gerne massiert, aber gemeinsam konnten wir sie erfolgreich abwehren.



Ein wirklich großer Triumphbogen, der diesen Platz beherrscht!

14. Mai 2018

Der Montag sollte flugfrei bleiben und wir wollten die Stadt erkunden. Zuerst ging es zum Markt, der absolut sensationell ist und unbedingt besucht werden muss. Fisch, Fleisch, Innereien, Kutteln, Obst, Gewürze, Schokolade und was weiß ich noch alles wird hier in einer großen Markthalle angebo-

ten. Wir fanden schließlich eine Bäckerei, bei der wir uns eindeckten und im Freien frühstücken konnten. Anschließend buchten wir einen Hop-on Hop-off-Bus und machten die Runde durch die Stadt. Beim Olympiastadion, am höchsten Punkt der Tour, stiegen wir aus und gingen

auf den Aussichtspunkt mit Sicht auf den Hafen.

Am Abend dann gemeinsames Abendessen und den Tag ausklingen lassen. Der nächste Tag sollte wieder ein Flugtag werden, also etwas früher ins Bett und ausschlafen.

Der Hafen von Barcelona, sehr eindrucksvoll





38

8E



Telefèric de Montjuïc



Christoph Columbus
zeigt nach Westen



Die Arena von Barcelona



15. Mai 2018

Am Dienstag zurück nach **Sabadell** zum Flughafen. Wir machten den Flugplan nach **Huesca**. Das ist eine kleine Stadt, etwa 200 Kilometer westlich von Sabadell an den Südausläufern der Pyrenäen. Ein Vereinskollege aus Scharnstein sagte uns, dass es dort den besten Jamon (Schinken) von ganz Spanien gäbe und er eine Verkostung organisieren könnte.

Das Bezahlen der Landegebühr ist nur beim Tower möglich, also rollte die Kufsteiner Dimona hinüber und erledigte das für uns beide. Der anschließende Flug war recht ereignislos, aber spannend über die großen Felder von Katalonien. Große Wasserbecken dienen hier als Reservoir zum Bewässern der Felder.

Huesca hat eine lange Piste mit 2100 Metern und ein tolles neues Abfertigungsgebäude mit allem Drum und Dran, aber menschenleer. Linienflüge gibt es seit dem Abzug von Ryanair hier nicht mehr, das Gras wächst am

Vorfeld zwischen den Betonplatten heraus. Gemäß der Airporthomepage hatte man hier 2009 6.228 Passagiere, 2017 gerade mal 257.

Aber Huesca ist das Zentrum für eine britische Flugschule, die hier ca. 70 Flugschüler auf DA40 und DA42 ausbildet, nach Auskunft eines Mitarbeiters sollten es 120 dauernde Flugschüler werden.

Der Mitarbeiter im Office war sehr freundlich und hilfsbereit, er besorgte uns ein Taxi in die Stadt, hatte eine Hotelempfehlung und gab uns noch Stadtpläne mit.

Die Stadt hat 52.000 Einwohner und keine Touristen, außer uns! Eine echte spanische Kleinstadt mit einem besonderen Flair. Aus der Schinken- und Weinverkostung ist leider nichts geworden, der Kontaktmann war an diesem Tag nicht hier. Wir fanden ein Fischlokal, das uns empfohlen wurde, und haben erst mal frittierten Tintenfisch gegessen. Sah aus wie Pommes Frites, war aber sehr gut. Nach einem

Rundgang fanden wir am Hauptplatz ein sensationelles Geschäft, „LaConfianza“ gegründet 1871 und seither unverändert. Hier gibt es Lebensmittel offen und unverpackt wie zu Großmutterns Zeiten. Ein Geschäft wie ein Museum. So etwas muss man gesehen haben, unglaublich dass es so etwas noch gibt. Die Bedienung war sehr freundlich und nach einem netten Gespräch zeigte sie uns die winery im Keller.

Am Dorfplatz war richtig was los, verschiedene Schulen warben um Schüler mit Ständen, wie eine kleine Berufsmesse. Eine Zirkustruppe kam ebenfalls daher, mit Musik und Clown und machte Werbung für sich.

Wir gingen noch durch die Stadt und fanden ein kleines Delikatessengeschäft. Wir konnten dort Wein, Käse und Wurst verkosten und kauften natürlich auch ein.

Am Abend gingen wir zurück in das Lokal, das wir vom Nachmittag kannten und hatten noch ein tolles Abendessen.



Jedes Fleckchen wird ausgenutzt, große landwirtschaftliche Betriebe und Wasserspeicher



16. Mai 2018

Am Mittwoch beschlossen wir beim Frühstück, nach **Andorra** zu fliegen. Der Flugplatz ist auf spanischem Gelände, aber Andorra als Kleinstaat hat ja etwas Exotisches, dahin wollte ich. Am Flugplatz erhielten wir jedoch die Nachricht, dass der Platz wegen eines Unfalles gesperrt sei. Also neue Destination **Carcassonne**, das Wetter sollte dieses Mal auch passen. Alles fertig machen und in die Flieger!

Christian Neuhauser startete unsere OE-ANZ, aber diese machte nur ein kurzes Rrrrrrrr, und aus. Schei...

Was ist jetzt los? Wieso springt der Motor nicht an? Stehen wir jetzt in der spanischen Wüste und können nicht weiter? Fragen und Gedanken, die einem da durch den Kopf schießen.

Gott sei Dank hatte die Flugschule auch Wartungsmechaniker vor Ort und die bauten erst mal die Batterie aus und checkten diese. Drei Zellen

sind am Ende, der Säurestand ist im roten Bereich, die drei anderen Zellen sind gesund. Also luden sie die Batterie auf und wir konnten den Motor starten.

Die Analyse ergab, dass beim gestrigen Funk mit dem Turm wegen des Umstellens der ANZ auf einen Platz zum Verzurren das GPS in den Standby-Modus ging. Dadurch saugte das GPS über Nacht die geschwächte Batterie aus. Das GPS braucht nicht viel Strom, aber da bereits drei Zellen der Batterie tot waren, war also nicht mehr viel übrig. Für den Rest der Reise trennten wir das GPS vollständig vom Bordnetz und hatten keine Probleme mehr.

Unser Flug ging entlang der Pyrenäen Richtung Osten, bis wir diese nach Norden queren konnten, bald waren wir im französischen Luftraum und

im Anflug auf Carcassonne. In der Base sahen wir schon die mittelalterliche Stadt mit ihren beiden äußeren Ringmauern, das sieht sehr eindrucksvoll aus. Wir landeten, fanden einen Platz zum Verzurren unserer Flieger und ich konnte mich mit einem netten Piloten unterhalten, der uns ein paar Tipps für Carcassonne gab.

Über booking.com fanden wir ein Appartement direkt in der mittelalterlichen Stadt und das Taxi brachte uns bis vor das Stadttor, bei dem uns unser Vermieter abholte.

Unglaublich, dass in dieser Stadt, auf 14 Hektar, (also 375 x 375 Meter) im Mittelalter 4.000 Menschen gelebt haben! Diese Stadt ist vollständig erhalten und macht Eindruck! Man kann sich gut vorstellen, wie da das Leben früher ausgesehen hat. Wir machten einen Rundgang, fanden ein Lokal und genossen den Abend.



Wasser ist hier ein großes Thema ...



Huesca Pirineos, eigentlich ein Geisterflughafen, viel Geld buchstäblich in den Sand gesetzt.



La Confianza, ein Geschäft, das 1871 gegründet wurde und unverändert blieb

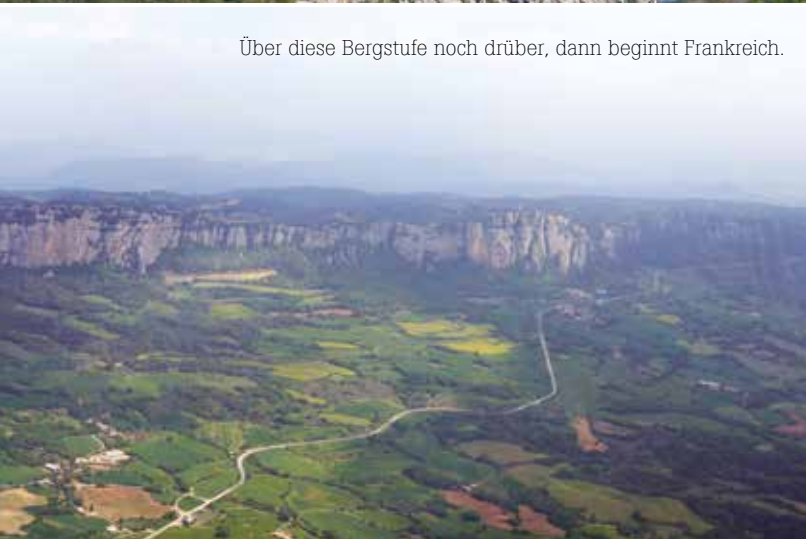
Die Wartezeit bis die Batterie geladen war nutzten wir zum Tanken und Christian zum Sonnenbaden.



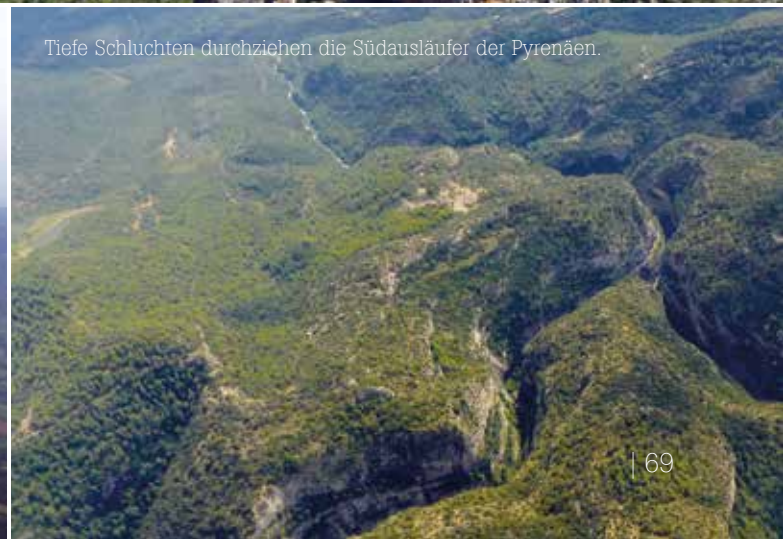
Große Stauseen prägen das Bild Aragoniens und Kataloniens.



Über diese Bergstufe noch drüber, dann beginnt Frankreich.



Tiefe Schluchten durchziehen die Südausläufer der Pyrenäen.





Carcassonne im Queranflug auf die Piste des Flughafens, eine beeindruckende Stadt



Unglaublich, dass hier im Mittelalter 4.000 Menschen gelebt und gearbeitet haben.

17. Mai 2018

Am Donnerstagmorgen dann nach einem Rundgang durch die Stadt zum Frühstück in eines der Lokale. Der Witz beim Frühstück war, dass rundherum Österreicher waren, hier in Carcassonne! Es stellte sich heraus, dass drei Reisebusse aus Österreich auf Soldatenwallfahrt nach Lourdes waren und hier Station machten!

Als Tagesziel wählten wir für Donnerstag den **Flugplatz Gap Talleyrand**. Gap liegt in den französischen Westalpen und etwa 140 Kilometer nördlich von Marseille. Einige Segelfliegerfreunde machen dort jedes Jahr Anfang März ihre ersten Flüge und schwärmen von den Möglichkeiten vor Ort, das wollten wir uns also heute ansehen.

Wir mussten tanken, Lezignan gerade mal 19 naut. Meilen östlich sei ein idealer Flugplatz, haben mir die befragten Piloten am Vortag gesagt. Aber bis wir dort landen, ist es kurz

nach Mittag und ganz Frankreich ist von 12:00 Uhr bis 14:00 Uhr beim Mittagessen, keine Chance dort Sprit zu bekommen und zwei Stunden warten wollten wir nicht. Alternativ kam mir Beziere in den Sinn und ich habe dort angerufen. Dort gibt es keine Mittagspause, aber heute ist die Runway closed due to work in progress ... Endlich fand ich einen Platz, **Bedarrieux**, auf dem man nach Telefonat und Erklärung unserer Notlage bereit war, uns Sprit zu verkaufen. Offiziell ist das in Frankreich offenbar auf Vereinsplätzen nicht gestattet. Nach 20 Minuten Flugzeit waren wir dort, ein Grasplatz, eher ein Schotterplatz, aber mit sehr lieben und netten Leuten. Die Frau Presidente warf für uns eigenhändig die Tankstelle an und so konnten wir unsere Reise fortsetzen.

Weiter ging es quer durch die Provence und über die Rhone nördlich an Avignon vorbei. Dieser ehemalige Papstszitz wäre auch eine Reise wert,

das muss aber auf ein anderes Mal warten. Nach etwa einer Stunde Flugzeit und nachdem die Landschaft wieder gebirgiger wurde, sind wir in Gap gelandet.

Gap ist ein riesiges flugsportliches Zentrum. Drei Pilatus Porter bringen Fallschirmspringer in die Luft. Hubschrauber, Motordrachen, Gyrokopter, Segelflieger und alles, was sonst noch in die Luft will, ist hier offensichtlich höchst willkommen. Rund um den Platz haben sich einige Wartungsbetriebe angesiedelt und sogar einen Fallschirmsprungsimulator gibt es!

Kerstin, eine gebürtige Deutsche hat hier ihren Mann und Lebensinhalt gefunden und vermietet Blockhütten. In einer dieser konnten wir für eine Nacht einziehen, gleich dahinter ist ein Supermarkt, in dem wir uns mit allem für ein gemütliches Abendessen eindeckten und so klang der Abend gemütlich mit drei Flaschen Rotwein aus.





Minerve, der mittelalterliche Ort, wurde auf einem Felsen errichtet der sich zwischen den Flüssen Brian und Cesse erstreckt. Er ist ausschließlich durch eine kleine Brücke und einen Felsgrat mit der umliegenden Hochebene, den Causses, verbunden.

Da hinten liegt Gap Talleyrand ...

18. Mai 2018

Am Freitag wollten wir weiter nach Norden um die Alpen im Westen zu umfliegen. Unser Ziel war **Colmar**, eine schöne elsässische Kleinstadt mit vielen Fachwerkhäusern und Wasserkanälen, die durch die Stadt ziehen. In einer Fliegerzeitung war diese Stadt als das Venedig Frankreichs beschrieben.

Es ging mit einem leichten Schwenk am **Mont Blanc** vorbei. Eine beeindruckende Gebirgslandschaft mit dem höchsten Berg Europas. Leider war er von vielen Wolken fast verdeckt. Quer durch die **Westschweiz** ging es weiter, über den **Genfer See** und nach gut zwei Stunden waren wir in **Colmar**.

Am Platz konnten wir gleich zwei schöne Albatros L39 beobachten, die von einem Champagnerhersteller für ein Event gebucht waren und in Formation starteten. Der GA-Bereich ist etwas abseits mit eigenem Ausgang und ist mit Code auch wieder zu betreten, ohne dass man ins Hauptgebäude muss, das ist hier wirklich gut gelöst.

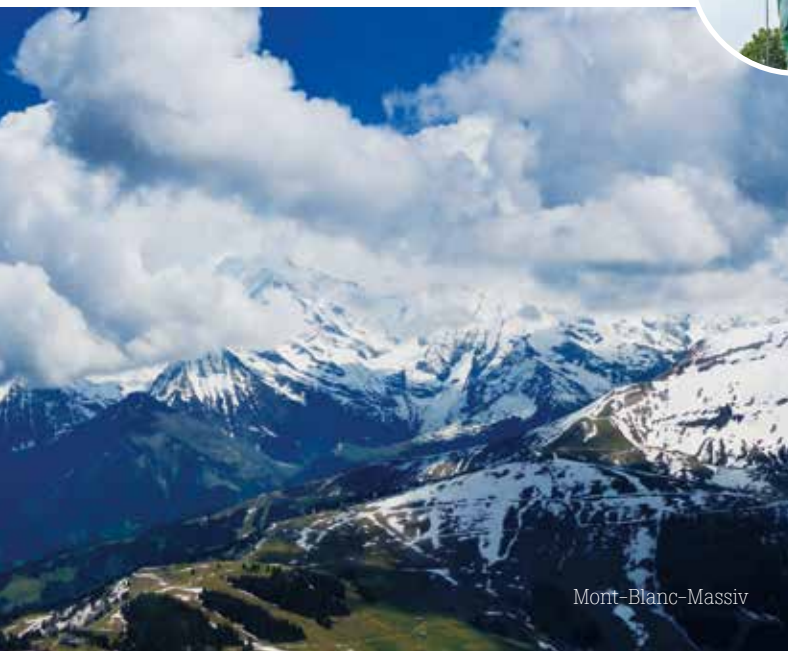
Der Taxifahrer brachte uns in ein gutes Hotel und hatte auch gleich ein paar passende Restaurantempfehlungen. Zuerst ein Rundgang durch die schöne Innenstadt, Klopfi brauchte unbedingt eine neue Hose, der braucht Zeit zum Aussuchen, da ist

eine Frau an ihm verloren gegangen! Wir suchten uns in der Wartezeit den beschriebenen Biergarten und ließen uns dort gemütlich nieder, bis wir den vorbestellten Platz im Restaurant beziehen konnten. Dieses Mal gab es keinen Fisch, sondern lokale Spezialitäten. Meine Schweinshaxe konnte ich nicht aufessen, aber auch auf den Tellern der anderen blieb einiges übrig. Die Empfehlung war goldrichtig! Hinterher genossen wir noch ein Bier in einem irischen Pub, wenn wir schon nicht nach Irland kommen, dann wenigstens ein irisches Bier! So ließen wir den letzten gemeinsamen Abend ausklingen.

Frederic-Auguste Bartholdi (1834-1904) stammt aus Colmar und ist der Konstrukteur und Erbauer der Freiheitsstatue. Das kleinere Modell mit 12 Metern Höhe steht seit 2004 in der Mitte eines Kreisverkehrs direkt neben dem Flugplatz.



Colmar ist eine beeindruckende Stadt mit vielen Fachwerkhäusern und vielen Kanälen, die durch die Stadt ziehen. Colmar wird auch als das französische Venedig bezeichnet. Die Gastronomie ist ebenfalls hervorragend.



Mont-Blanc-Massiv



19. Mai 2018

Am Samstag dann zurück zum Platz, der Tankwart war auch für die Landegebühr zuständig und nachdem wir den Flugplan gemacht hatten, ging es schon los. Es war ziemlich diesig und die Sicht war nicht berauschend, aber trotzdem gut machbar. Die Route führte zum Bodensee und entlang der Schweizer Seeseite zum Arlberg.

Von dort dann bis nach Kufstein. Hier trennten sich nun unsere Wege, Karl Sommer hat ja hier seine Homebase. Christian Klopff würde mit dem Zug das letzte Leg machen. Ein letztes gemeinsames (alkoholfreies) Bier und Christian Neuhauser und ich genossen die letzte Flugstunde auf direktem Wege nach Wels.

Eine wiederum schöne Reise ist zu Ende. Danke an alle für diese schönen gemeinsamen Tage. Das Ziel für nächstes Jahr steht auch schon fest. Wir werden wahrscheinlich Teneriffa ansteuern und freuen uns schon drauf!



Arlberg mit Passhöhe



Innsbruck



Wels im Landeanflug und unser obligatorisches Schnitzel mit Bier als Abschluss unserer Reise.

Gesamt 1944,49 Nm
das sind 3597,3 Kilometer

Gesamte Flugzeit
18 Std. 58 Min.

Freitag 11. Mai	LOLW Wels -LIDT Trient	205,15 Nm	2 Std. 03 Min.
Freitag 11. Mai	LIDT Trient -LIMG Albenga	192,14 Nm	1 Std. 45 Min.
Samstag 12. Mai	LIMG Albenga -LFMU Bezers	262,27 Nm	2 Std. 32 Min.
Sonntag 13. Mai	LFMU Bezers -LELL Bcelona	160,40 Nm	1 Std. 33 Min.
Dienstag 15. Mai	LELL Bcelona -LEHC Huesca	121,65 Nm	1 Std. 18 Min.
Mittwoch 16. Mai	LEHC Huesca -LFMK Carcassonne	196,78 Nm	1 Std. 52 Min.
Donnerstag 17. Mai	LFMK Carcassonne -LFNX Bedarieux	056,44 Nm	0 Std. 35 Min.
Donnerstag 17. Mai	LFNX Bedarieux -LFNA Gap Tallard	154,20 Nm	1 Std. 30 Min.
Freitag 18. Mai	LFNA Gap Tallard -LFGA Colmar	262,59 Nm	2 Std. 29 Min.
Samstag 19. Mai	LFGA Colmar -LOIK Kufstein	239,14 Nm	2 Std. 19 Min.
Samstag 19. Mai	LOIK Kufstein -LOLW Wels	093,73 Nm	1 Std. 02 Min.



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



TODAY TOMORROW TOYOTA

Wildberger

jetzt NEU

Toyota C-HR Hybrid + Turbo
möge das Gewissen mit dir sein!



TOYOTA Wildberger

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

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

Service - Reparatur - Spenglerei - Lackiererei - Abschleppdienst

Dein verlässlicher Partner für Dein Auto

Vor 40 Jahren

Erster bemannter Elektroflug der Welt
von HB Flugtechnik Österreich –
Ing. Heino Brditschka bereits vor 40 Jahren



Am 21. Oktober 1973 wurde mit einem umgebauten Flugzeug der Type HB-3 mit Spezial-Batterien der Firma VARTA ein 9 Minuten langer Flug durchgeführt. Die damalige Projektbezeichnung war MBE1.

Dieser Flug erfolgte am Flugplatz Wels/OÖ, der Pilot war **Ing. Heino Brditschka, ein Flugzeugkonstrukteur**, der heute einen Wartungsbetrieb und einen Flugplatz betreibt.

In weiterer Folge wurden mehrere Flüge durchgeführt, wobei der längste ca. 15 Minuten dauerte und die erreichte Höhe 300 m betrug.

Zum damaligen Zeitpunkt der ersten großen **Ben-zinkrise** erregte der Flug mit elektrischer Kraft großes Aufsehen.

Die internationale Presse und viele Fernsighteamer waren damals in Wels, um von dem erfolgreichen Elektroflug zu berichten.

Der damals aufgestellte Rekord hielt mehr als 10 Jahre.

Erst in jüngster Zeit gibt es einige leichte Flugzeuge, die mit elek-

trischer Energie brauchbare Flüge durchführen können, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Leistung der heutigen Batterien ein Vielfaches ist.

Von HB Flugtechnik könnte heute mit entsprechender Unterstützung ein Elektroflugzeug mit mehreren Stunden Flugdauer und bis zu 500 km Reichweite hergestellt werden. Infos unter:

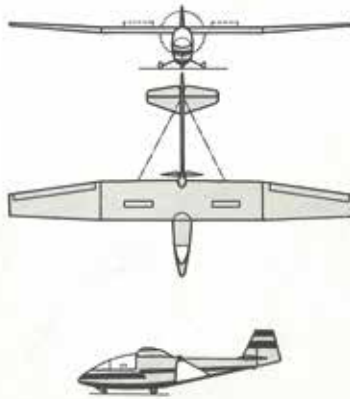
www.hb-flugtechnik.at

**Der damals
aufgestellte
Rekord hielt
mehr als
10 Jahre.**

Zusätzliche Informationen

Als die MBE 1 nach ihrem Erstflug wieder sicher gelandet war, hatte ihr Pilot Heino Brditschka, nur etwa **die Hälfte der Batterieladung verbraucht**. Irrendwelche äußeren Starthilfen wurden nicht in An-

spruch genommen. Damit ist, soweit die Nachforschungen der Beteiligten ergaben, die MBE 1 das erste bemannte Elektroflugzeug, das ausschließlich mit bordeigenem Antrieb und mitgeführten Stromquellen zum Fliegen gebracht wurde.



Einige technische Angaben

Bis auf den Antrieb ist das Versuchsflugzeug keine Spezialkonstruktion. Es handelt sich um einen in kleiner Serie gefertigten Motorsegler mit der Typenbezeichnung HB-3 aus dem Flugzeugwerk H. Brditschka in Haid bei Linz, Oberösterreich. Normalerweise wird dieser von einem 26,4 kW Verbrennungsmotor (36 PS) und Druckschraube angetrieben. Das Tragwerk hat eine Spannweite von 12,00 m, die Rumpflänge beträgt 7,00 m, die Höhe mit Fahrwerk 2,95 m. Als Flügelfläche werden 14,22 m² angegeben, die Streckung kommt auf 10,11. Beim maximalen Startgewicht der HB-3 von 380 kg ergibt sich eine Flächenbelastung von 26,72 kg/m², und die beste Gleitzahl beträgt etwa 20. Es ist also keineswegs ein motorisierter Segler mit extremen Leistungen.

Bei der Modifikation wurde an der Zelle aerodynamisch und an der Druckschraube nichts verändert. Man hat allerdings anstelle des Verbrennungsmotors mit den dazugehörigen Hilfsaggregaten nahe dem Schwerpunkt ein Bosch Gleichstrommotor

von etwa 10 kW Nennleistung eingebaut, der den Propeller über Keilriemen antreibt. Als Stromquelle wurden Nickel-Cadmium-Akkus von Varta montiert, die zusammenschaltet eine Batterie von etwa 100 Volt Klemmenspannung ergeben. Durch das Gewicht der Akkumulatoren erhöhte sich das Startgewicht auf 440 kg. Es beträgt also bei der MBE 1 rund 60 kg mehr als bei der Normalausführung der HB-3 mit Verbrennungsmotor. Mit 10 kW (13 PS) scheint die Leistung des Elektromotors recht gering zu sein, es handelt sich jedoch hierbei um die Dauerleistung. Elektromotoren sind grundsätzlich kurzzeitig um das Mehrfache ihrer Nennleistung überlastbar. Ihre Leistungsabgabe wird nur durch die zulässige Erwärmung begrenzt. Die zum Horizontal- und leichtem Steigflug notwendige Motorleistung ist bei jedem Flugzeug erheblich niedriger als die zum Start erforderliche, sie liegt bei der MBE 1 unter 10 kW.

Eine Motorregelung besitzt die MBE 1 noch nicht. Der Pilot kann den Antrieb nur nach Belieben ein- und abschalten.

KEIN VERBAU DER WELSER HEIDE!

www.naturschutzbund-ooe.at
Tel. 0732/779279



Schon im Jahr 2010 wies der Naturschutzbund auf die Schutzwürdigkeit des Welser Flugplatzes mit Transparenten hin.



Der Flugplatz Welser Heide

Die Geschichte seiner Unterschutzstellung, von Josef Limberger, Obmann des Oö. Naturschutzbundes

Eine Zusammenstellung verschiedener Beiträge aus den Zeiten des Widerstandes gegen eine Verbauung des Areals.

Die **Bebauungspläne** waren der Auslöser, dass seit 2007 der Welser Flugplatz entomologisch intensiv untersucht wurde. Maßgeblich daran beteiligt waren die Entomologische Arbeitsgemeinschaft am Biologiezentrum und der Naturschutzbund Oberösterreich. Zudem wurde **2009** eine Kartierung durch die Abteilung Naturschutz des Landes Oberösterreich in Auftrag gegeben. Dieses Projekt wurde von Mitgliedern der Entomologischen Arbeitsgemeinschaft 2009 durchgeführt. (Aus Beiträge Naturkunde Oberösterreichs, vom 30.12.2011)

Die Ergebnisse der Kartierungen waren teilweise sensationell.

Bereits im Jahr **2008** stellte der Naturschutzbund beim Land Oberösterreich den Antrag auf Unterschutzstellung des Flugplatzareals aufgrund seiner hohen natur-schutz-fachlichen Wertigkeit.

Ich kann mich noch gut erinnern, wie ich das erste Mal vom Flugplatz Wels und seiner reichen Vogelwelt hörte. Nach einem Lokalaugenschein vor Ort war sofort klar, diesen letzten Rest der Welser Heide galt es vehement gegen Verbauungspläne zu verteidigen.

Bei einer Versammlung des Fliegerclubs Weiße Möwe im Jahr 2008, zu der eine Abordnung der Stadt Wels unter dem damaligen Bürgermeister Koits angemeldet war, um ihre Pläne zur Ausweisung eines Gewerbegebietes am Flugplatz vorzustellen

Nach einem Lokalaugenschein vor Ort war sofort klar, diesen letzten Rest der Welser Heide galt es vehement gegen Verbauungspläne zu verteidigen.

und von der ich Kenntnis erhielt, habe ich mich auf Vorschlag einiger Mitglieder der Weißen Möwe „still“ eingeladen. Ich denke, die Delegation der Stadt war sich damals sehr sicher und betrachtete das Ganze als „gmahde Wiesn“, das, geschmückt mit einigen Zuckerln wie einem neuen Hangar, durchgewinkt werden würde. Nach der Vorstellung des Projektes ersuchte ich, als Obmann des Naturschutzbundes auch ein paar Worte an die versammelten Mitglieder und die Delegation richten zu dürfen. Meine kurze Ansprache begann mit den Worten: „Die Sehnsucht zu fliegen verdankt der Mensch den Vögeln...“. Ich wies auf die nur noch geringe Größe des letzten Restes der einst weitläufigen Welser Heide und die hohe Naturschutzwertigkeit des Flugplatzes als Naturraum und seine hohe Schutzwürdigkeit hin und darauf, dass ein Miteinander von Flugplatznutzung und Naturschutz hier auf beispielhafte Weise möglich ist und praktiziert wird.

Eine Abstimmung des Fliegerclubs zu den Vorschlägen der Stadt ging damals negativ aus. Schon zu dieser Zeit haben sich Teile der der Weißen Möwe sehr stark für die Natur am Flugplatz und für ein Miteinander ausgesprochen und eingesetzt. Besonders unter dem Präsidenten Josef Ecker und der Vizepräsidentin Brigitte Strauß wuchs der Widerstand gegen eine Verbauung massiv an.

Nachdem aber von Stadt und Land OÖ damals noch kein Einlenken ersichtlich war, das Areal dauerhaft unter Schutz zu stellen, und auch unzählige Vorsprachen bei den zuständigen Stellen nicht fruchteten, erging am 14. Februar 2011 eine Beschwerde an Brüssel, unterzeichnet vom Umwelddachverband, der Umweltschutzgesellschaft und dem Naturschutzbund.

Auszug aus dem Beschwerdeschreiben:

Der Mitgliedstaat Österreich einschließlich des innerstaatlich zuständigen Bundeslandes Oberösterreich hat nach unserer Ansicht ebenso gegen Art.3 VSch-RL verstoßen, indem bei den klagsgegenständlichen Wiesenbrüter-Populationen ein stetiger Rückgang der Zahl der Einzelvorkommen bzw. eine fortwährende Abnahme des Bruterfolges seit EU-Beitritt festzustellen ist und keinerlei effektive Gegenmaßnahmen, weder vorbeugend noch reaktiv, gesetzt wurden.

Im Gegenteil: Wie im Folgenden anhand von Beispielen in der Welser Heide gezeigt wird, lässt Oberösterreich

1. absichtlich Störungen der verbliebenen Restpopulationen unter Außerachtlassung von Gemeinschaftsrecht (z. B. durch AC/DC-Konzert-Genehmigung trotz Alternativen und keines ausreichenden Bestandsniveaus) sowie 2. Planungen von flächenmäßig unzureichendem Lebensraumschutz und Zerstörung der übrigen Lebensräume dieser Wiesenbrüter zu.

8.4.2 Genehmigung einer Großveranstaltung (AC/DC-Konzert) am 22.05.2010 im ornithologisch und vegetationsökologisch sensiblen Welser Flugplatzareal.

Am 4. August 2012 wurde der Zivilflugplatz Wels in „**Flugplatz Welser Heide**“ umbenannt. Damit hebt der Fliegerclub „Weiße Möwe“ die Bedeutung des Flugplatzes als Schutzgebiet für den letzten Rest der „Welser Heide“ hervor. Dies ist umso mehr zu würdigen, als Naturschutz und Fliegerei sich oftmals schwer vereinen lassen. Maßgebliche Persönlichkeiten, wie, Prof. Bernd Lötsch, Mag. Michael Rosenberger und viele Gäste, nahmen daran teil.

Seit Teile des Flugplatzareals von Betriebsansiedelungen bedroht sind, die die Stadt Wels vehement befürwortet, ist auch der Naturschutzbund zur Verteidigung angetreten. Haben doch hochgradig gefährdete Tierarten, wie der **Große Brachvogel** oder eine **Wildbienenart**, auf den verbliebenen Flächen der einstigen Welser Heide überlebt. Eine Verkleinerung des Flugplatzes würde das zweifache Aus bedeuten: einmal für den Flugbetrieb und einmal für die Magerwiesen und Halbtrockenrasen – die Lebensgrundlage vieler gefährdeter Arten. Bereits seit geraumer Zeit haben naturverbundene Mitglieder des Fliegerclubs dies erkannt und dafür gesorgt, dass nicht mehr gedüngt und die Mahd auf das Notwendigste beschränkt wurde – der Erfolg lässt sich sehen!



Oliver Hackenberg – Naturbewahrer der 1. Stunde am Flugplatz Wels



Auf attraktiven Schautafeln kann man sich im Naturerlebnisbereich über die naturkundlichen Kostbarkeiten und die Entwicklung des Gebietes erkundigen.



Mit vom Naturschutzbund (Josef Limberger) gestalteten Aufklebern, Transparenten und Plakaten wurde der Widerstand unterstützt.



v.l.n.r.: Prof. Eberhard Stüber, Ehrenpräsident des Naturschutzbundes, Josef Limberger, Obmann Naturschutzbund Oö., Vizepräsidentin Brigitte Strauß und Präsident der WEISSEN MÖWE Josef Ecker



Mitstreiter im Kampf um den Schutz der Welser Heide. V. l.n.r Hans Uhl, Birdlife Österreich, Josef Limberger, Obmann Naturschutzbund Oö., Martin Plasser, Birdlife, und Mag. Alexander Schuster, Amt der oö. Landesregierung, Abt. Naturschutz.

Großer Erfolg für die Natur am Flugplatz Welser Heide. Land muss laut EU Schutzgebiet verordnen!

Manchmal werden Ausdauer und Beharrlichkeit belohnt. Der Naturschutzbund war in seinem Einsatz in den vergangenen Jahren für den Schutz der letzten Welser Heide erfolgreich! In Zusammenarbeit mit anderen NGOs und dem Fliegerclub „Weiße Möwe“ hat sich der Naturschutzbund über die letzten Jahre vehement für eine Unterschutzstellung dieses einzigartigen Lebensraums mit hohem Entwicklungspotenzial eingesetzt.

Die EU verlangt, dass die für den Brachvogel bedeutenden Flächen, das sind das gesamte Flugplatzgelände einschließlich des angrenzenden Militärgeländes, zum Schutzgebiet erklärt werden müssen. Eine Verbauung für ein Gewerbegebiet ist damit unmöglich geworden. Die Republik Österreich hat der Europäischen Kommission einen Zeitplan vorgelegt, eine Nominierung des Gebietes ist unmittelbar in Vorbereitung, eine Verordnung als Europaschutzgebiet ist bis spätestens Ende **2014** vorgesehen. Ein großer Erfolg für den Naturschutz, gerade im Jubiläumsjahr des Naturschutzbundes und für mich als Obmann. Dank auch an *Birdlife* und den *Umweltdachverband* sowie an unsere prominenten Unterstützer *Prof. Kurt Kotrschal*, *Prof. Bernd Lötsch*, *Prof. Herbert Pechlarnner*, *Prof. Grabherr*, *Prof. Michael Rosenberger* und alle anderen *Mitstreiter*, welche unsere Bemühungen unterstützt haben. Somit ist es gelungen, den letzten zusammenhängenden Rest der einst weitläufigen Welser Heide der Nachwelt zu erhalten und für die Tiere und Pflanzen den Lebensraum zu schützen, welchen sie in unserer intensiv genutzten Landschaft immer mehr verlieren. Dank auch an den

Die EU verlangt, dass die für den Brachvogel bedeutenden Flächen, das sind das gesamte Flugplatzgelände einschließlich des angrenzenden Militärgeländes, zum Schutzgebiet erklärt werden müssen.

Fliegerclub „Weiße Möwe“, seinem damaligen Präsidenten *Josef Ecker* und vor allem auch *Oliver Hackenberg*, stellvertretend für die anderen Flieger, deren Naturverständnis dieses Juwel bis jetzt bewahrt hat. Noch zu erwähnen sind *Martin Plasser*, *Hans Uhl* und *Martin Schwarz*, die eine wichtige Rolle im Widerstand gegen die Verbauung spielten.

Ein Novum ist sicher der Widerstand der *NGOS* in Zusammenarbeit mit der Wissenschaft. So wurden die Bemühungen zur Unterschutzstellung von den *Arbeitsgemeinschaften am Biologiezentrum*, wie der *ornithologischen und der entomologischen Arbeitsgruppe* unterstützt. Alle maßgeblichen *NGOs*, wie *Umweltdachverband*, *WWF*, *Birdlife* und *Naturschutzbund* und vor allem die *Umweltanwaltschaft*, haben hier mit aller Kraft gegen mächtige Interessengruppen angekämpft und gewonnen.

Seit der Unterschutzstellung und schon im Vorfeld hat die Abteilung Naturschutz am Land OÖ hier durch die Auftragserteilung von Erhebungen am Gelände und schlussendlich auch durch die Förderung eines vom Naturschutzbund OÖ durch meine Person gestalteten Naturerlebnisbereiches, welcher am 20.5.2017 unter der Anwesenheit von LHStv. und Naturschutzlandesrat Dr. Manfred Haimbuchner eröffnet wurde, Wichtiges beigetragen.

Der jetzigen Führung des Fliegerclubs mit dem Präsidenten *Andreas Grosch* sei hier ausdrücklich für den hohen Einsatz für die Natur am Flugplatz Welser Heide und die hervorragende Zusammenarbeit gedankt.

Josef Limberger

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. Und auf unseren Turbinenkraftstoff Jet A-1 vertrauen mehr als 100 Fluggesellschaften weltweit. Wir betanken mit Energie.

TOTAL Austria GmbH

Modcenterstraße 17 Obj.1 / OG 2, A-1110 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

Der Flugplatz Welser Heide

Ein Eldorado der Tier- und Pflanzenwelt

Das Flugplatzgelände, direkt vor den Toren der Stadt Wels gelegen, entpuppt sich als reichhaltiger Lebensraum, der vielen, oft seltenen Pflanzen und Tieren Lebensraum und letztes Rückzugsgebiet bietet. Der Flugplatz Wels, jener größte zusammenhängende letzte Rest der Welser Heide, mit seiner einzigartigen Tier- und Pflanzenwelt wird geschützt und ist seit April 2015 als Europaschutzgebiet verordnet. Das *NATURA-2000-Gebiet Welser Heide* umfasst die Wiesenflächen des Flugplatzes und das Gelände des anschließenden Garnisonsübungsplatzes und damit die letzten großflächigen Magerwiesenbereiche der Welser Heide. Wertbestimmend ist die hohe Bedeutung für den *Großen Brachvogel* (*Numenius arquata*), der hier in 8 bis 10 Paaren brütet. Die Wiesenflächen sind aber auch Lebensraum für zahlreiche weitere *gefährdete Tier- und Pflanzenarten*. Der Flugplatz ist eine *Biodiversitätsinsel* ersten Ranges, ein Artenpool für die Umgebung, auf dem viele seltene Arten letzte Rückzugsräume vorfinden.



Ein Elternvogel der Großen Brachvögel (*Numenius arquata*) hat Aaskrähen gesichtet und steigt auf, um seine Jungen zu verteidigen.



Vogelarten, die in unserer agrarisch extrem genutzten Landschaft stark im Rückgang begriffen oder gar verschwunden sind, finden am Gelände noch geeigneten Lebensraum. So gibt es hier die Feldlerche (*Alauda arvensis*) in so großer Dichte wie vor etwa 50 Jahren. Kiebitze können in Ruhe ihre Jungen aufziehen, Rebhühner sind in den Wiesen zu beobachten und immer wieder sind im Frühjahr und im Herbst besondere Durchzügler zu beobachten. Der Fliegerclub Weiße Möwe arbeitet eng mit dem *Naturschutz* zusammen. Ja das geht sogar so weit, dass die zu mähenden Graspisten für die Segelflieger vor der Mahd genau abgesucht, die vorhandenen Nester markiert und von der Mahd verschont bleiben. Erst nach dem Schlupf der Jungen werden die Pisten dann vollständig gemäht. Heuer blieb sogar auf freiwilliger Basis eine Piste eine Zeit gesperrt, um den Vögeln den Schlupf zu ermöglichen. Ein vorbildliches Beispiel von Zusammenarbeit zum Wohle der Tierwelt. Den Verantwortlichen der Weißen Möwe Wels sei hier für Ihr Engagement aufrichtig gedankt. Der Naturschutzbund veranstaltet traditionell Führungen am Flugplatzgelände, um Interessierten den Zugang dieses, sonst gesperrten Gebietes zu ermöglichen. Auch hier herrscht immer reges Interesse und die Führungen werden gerne angenommen.

Der Flugplatz ist ein vorbildliches Beispiel dafür, dass sich Nutzung und Schutz nicht ausschließen müssen und so blieb ein *einzigartiges Naturjuwel Oberösterreichs* für die Nachwelt erhalten und auf Dauer geschützt.

Konsulent Josef Limberger
Obmann Naturschutzbund OÖ



Ein Mäusebussard (*Buteo buteo*), welcher das flache Gelände gern zur Mäusejagd nützt, hat hier einen jungen, gerade ausgeflogenen Star erbeutet.



In den letzten Jahren sind auch immer wieder Rehe (*Capreolus capreolus*) am Gelände anzutreffen. Ihre Anwesenheit zeigt Lücken im Zaun auf. Durch diese können auch Beutegreifer aufs Gelände kommen. Es wäre dringend nötig, diese Löcher zu schließen.



Der Autor ermöglicht bei seinen vogelkundlichen Exkursionen auch gerne kleinen ErdenbürgerInnen den Blick durchs Spektiv. Vogelbeobachtungen sind am Flugplatz besonders gut möglich. Foto: Simeon Limberger



Ein Großer Brachvogel (*Numenius arquata*) in der hohen Wiese.



Eines der Highlights des Welser Flugplatzes ist sicher die hohe Dichte von Feldlerchen, die hier die Luft mit ihrem Gesang erfüllen. Gerne nehmen sie die Tafeln am Pistenrand als Aussichtswarten an.



Rabenvögel, wie diese Aaskräh, sind sehr kluge und anpassungsfähige Vögel. Bei zu starkem Auftreten können sie auch eine Gefahr für Wiesenbrüter und junge Hasen darstellen. In der Regel gelingt es aber den Brachvögeln, durch gutes Zusammenspiel diese Vögel abzuwehren.



Liegender Ehrenpreis (*Veronica prostrata*), eine der botanischen Kostbarkeiten am Flugplatz Welser Heide.



Eine Rehgeiß (*Capreolus capreolus*) beim Säugen ihres Kitzes zu beobachten, gelingt nicht ohne Weiteres. Am Flugplatz ist auch das möglich und ermöglicht dem Fotografen einen intimen Blick ins sonst heimliche Leben der Rehe.



Große Bestände des Wiesensalbei (*Salvia pratensis*) zieren die Wiesen mit ihrem leuchtenden Blau.

Das Gelege eines Kiebitzes (*Vanellus vanellus*). Hier haben die Vögel noch eine Chance zu schlüpfen und heranzuwachsen.



Ein Kiebitz (*Vanellus vanellus*) umkränzt von blühenden Heidenelken (*Dianthus deltoides*), ein besonderer Anblick der in der übernutzten Landschaft Oö. nur noch selten gelingt. Am Flugplatz besteht noch die Möglichkeit.



Die Bestände des Rebhuhns (*Perdix perdix*). Der Schwund von Strukturen in der umgebenden Landschaft macht sich auch bei den Beständen am Flugplatz bemerkbar.

Die vom Naturschutzbund angebotenen Führungen sind sehr beliebt und reichlich besucht. Im Bild Dr. Martin Schwarz von der Stiftung für Natur bei einer insektenkundlichen Exkursion, umringt von Interessierten.



Steinschmätzer (*Oenanthe oenanthe*), sind immer wieder im Durchzug zu beobachten.



Dieser Feldhase (*Lepus europaeus*) lässt sich die hier reichlich vorkommenden Blumen und Kräuter schmecken.

Segelfluglager Trieben 2018

LOGI Piste 29

Die Sektion Segelflug veranstaltete in der Flugsaison 2018 ein Segelfluglager am Flugplatz Trieben. Mit zehn Mitgliedern, fünf Segelflugzeugen und einer Schlepplmaschine ging es am 30. Juni 2018 in Richtung Steiermark.

Am Sonntag begann sofort der Flugbetrieb – Flugzeuge aufrüsten, Flugstreckenbriefing erstellen und den Doppelsitzer auf die Alpeinweisungen für die Neulinge in den Bergen vorbereiten. Die drei Teilnehmer die das erste Mal im Gebirge waren, merkten sehr schnell, dass es hier eine ganz andere Welt ist als im Welser Flachland.

Bei der Alpeinweisung wird man auf die wichtigsten Dinge im Gebirge aufmerksam gemacht – wie werden unter der Hangkante die Achter richtig geflogen, wie finde ich die geeigneten Außenlandefelder, was sind gute Thermik-Abrisskanten, wie fliegt man Trieben richtig an, was man auf keinen Fall in den Bergen machen darf, und so weiter ...



Wir hatten extremes Glück mit dem Wetter und daher wurde im Laufe der Woche bis auf den An- und Abreisetag täglich geflogen. So konnten einige persönliche neue Höhen-, Flugdauer-, und Streckenrekorde aufstellen. Nach den oftmals langen Flugtagen wurde abends mehrmals gegrillt und bei gemütlichem Zusammensein von den Erlebnissen des Tages berichtet, die sich vom Welser „Flachlandalltag“ durchaus unterschieden.



WMW Flugzeugpark in Trieben von 30.6 bis 6.7.2018



Zu „echten“ Außenlandungen kam es in der gesamten Woche nie, jedoch wurde ein Flug aufgrund einer einziehenden Gewitterfront vorzeitig in Niederöblarn beendet und ein weiterer Pilot landete mangels Thermik in Timmersdorf.

Genächtigt wurde von einigen Teilnehmern in Wohnwägen oder Zelten direkt neben den Flugzeugen, die bei

Nächten mit geringer Gewittergefahr nicht hangariert wurden.

Ein großer Dank geht von uns allen vor allem an die Organisatoren, Köche, Schlepmpiloten, Betriebsleiter und an den USFC Trieben, ohne sie alle, wäre die Woche nicht möglich gewesen. Wir freuen uns alle auf eine Wiederholung im nächsten Jahr! Tobias Hanusch

Streckenflug Saison 2018

Blick in das Pustertal (Südtirol) Richtung Osten

Foto: Walter Kruml



In der dezentralen Staatsmeisterschaft flogen fünf Welsler Piloten insgesamt 5.529km in 22 gewerteten Flügen. In der Vereinswertung erreichten die teilnehmenden Piloten der Weißen Möwe Rang 51 von 68.

Club Challenge Rangliste Weisse Möwe Wels

Platz 1	Walter Kruml.....	13 Punkte
Platz 2.....	Tobias Stumpfl	9 Punkte
Platz 3.....	Herbert Matschi.....	8 Punkte
Platz 4.....	Dominik Olinger.....	4 Punkte

FAI Leistungsabzeichen

Tobias Hanusch:
Silber-CASK23, D-3492

Peter Gantze:
Silber-CKa8b, OE-0748

Paul Geissler:
Silber-CASK23, D-8466

Dezentrale Staatsmeisterschaft

Standard-Klasse

Walter Kruml	Rang 17
Dominik Olinger	Rang 102

aus 170 Teilnehmern

Club-Klasse

Tobias Hanusch	Rang 91
----------------------	---------

aus 101 Teilnehmern

18-m-Klasse

Herbert Matschi	Rang 91
Tobias Stumpfl	Rang 94

aus 138 Teilnehmern

Die Selgelflugseiten wurden von Kruml Walter gestaltet, die Redaktion bedankt sich herzlichst für die Mitarbeit.

Flugrouten 2018

in GoogleEarth dargestellt



ASK23 Außenlandung von David Haslinger



Siegeteam Nationen Ziellanden

Auch heuer veranstaltete die Sektion Segelflug der WMW ein Nationen Ziellanden in Wels.

Gestartet wurde mit der Winde oder im F-Schlepp. Gewertet wurde der Abstand vom Ballon (der mit einem Nagel auf der Piste befestigt war) zur Haupttrachse. Die besten 3 Piloten von jedem Verein traten in der Mannschaftswertung noch einmal gegeneinander an. Die kleinste Summe dieser drei Landungen bestimmte den Sieger. Somit konnten die Welsler Piloten den Wanderpokal für ein weiteres Jahr in Wels sichern.

Einzelwertung Gesamt

1. Lippert Wolfgang26 cm
2. Kruml Walter35 cm
3. Pichler Andreas40 cm

Mannschaftswertung

1. WMW 313 cm
2. Ried1230 cm

Gesamtwertung vereinsinternes Ziellanden 2018 der Sektion Segelflug

Gewertet wurden die zwei besten Landungen

1. Matschi Herbert 152 cm
2. Pichler Andreas 159 cm
3. Pucher Alex 208 cm
4. Heissenberger Gerhard 229 cm
5. Grosch Andreas 262 cm
6. Kruml Walter 313 cm
7. Gantze Peter 400 cm
8. Grünbeck Franz 575 cm
9. Ecker Josef 730 cm
10. Lippert Wolfgang 1657 cm
11. Darilion Walter 5387 cm

Unsere neuen Segelfuglehrer

Nach einer 2-jährigen Ausbildung in Theorie und Praxis am Flugplatz Wels freut es uns besonders, dass unser Segelfuglehrer-Team um drei Segelfuglehrer erweitert wurde.



Claudius Auer



Enno Hackmack



Wolfgang Lippert

Segelflugschule

Gestartet haben wir heuer mit zwei Segelflugschülern, wobei nach kurzer Zeit einer aus persönlichen Gründen die Schulung abbrechen musste. Dank guter thermischer Bedingungen an den Schulungstagen konnte der Navigationsflug nach LOLK und das Shortfield in Eferding LOLE mit der ASK21 geflogen werden.

Selina Sartori bekam Ende Sommer 2018 ihren Flugschein und machte im Herbst auch noch die Flugzeugschlepp-Berechtigung.

In Summe bildeten wir folgende Scheine bzw. Erweiterungen aus:

- 1 Segelflugschein
- 8 Flugzeugschlepp-Berechtigungen
- 1 Klasse 2 (Passagier-Berechtigung)

ASK21 über Ried im Innkreis



Navigationsflug nach Ried Kirchheim, LOLK



SPARKASSE

Oberösterreich

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 Segelflugstart 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 drei Segelflugstarts an der Winde (abhängig von Thermik und Gefallen).

Weitere Infos dazu bekommst du auf unserer Webseite unter:

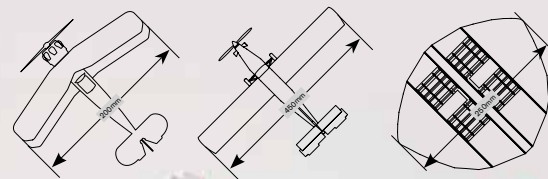


<http://wmw.at/fliegerschule/pilot-fuer-einen-tag>


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)

Jahresrückblick der Sektion Modellflug

Saison 2018

Zu Silvester 2017/2018 konnten wir unser traditionelles, seit über 20 Jahren bestehendes Silvester-Fliegen am Flugplatz Wels wieder zu einer erfreulicheren Tageszeit abhalten, 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 2017/2018 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 wie immer leider nicht zu vermeiden ... Unsere Jugendlichen nutzten die jeweils erste exklusiv für sie reservierte Flugstunde in der Halle sehr intensiv und haben uns wieder einmal gezeigt, wo der Flieger-Himmel ist und dass man die Gesetze der Aerodynamik mit purer Motorleistung außer Kraft setzen kann ...

Die Saison 2018 war für uns aber vor allem durch den Um- und teilweisen Neubau unseres Modellflugplatzes geprägt. Alle Genehmigungen trafen rechtzeitig vor unserem geplanten Baubeginn ein – den Umwidmungsbescheid erhielten wir Anfang Jänner, die Baugenehmigung Anfang März. Damit stand dem Vorhaben nichts mehr im Wege und Mitte März ging es dann so richtig los.

Unser Baggermeister Adi und sein Kollege Manuel haben mit sanfter Hand die schiere Kraft ihres Baggers gelenkt und uns gezeigt, wie feinfühlig man einen großen Hydraulikbagger bedienen kann – viele Tonnen an Erde wurden dabei bewegt, manchmal bis tief in die Nacht hinein.

Bis Mitte Juni verbrachten unsere Mit-Arbeiter fast jedes Wochenende (freitags UND samstags) auf der Baustelle, auch widriges Wetter konnte die Arbeitswut nicht bremsen. Im Laufe der Zeit wurden so 4.000 Arbeitsstunden von 55 Mitgliedern unentgeltlich geleistet – es war schön zu sehen, dass auch die jungen Mitglieder bzw. unsere Senioren immer mithelfen wollten und tatkräftig anpackten. Dafür möchte ich meine absolute Hochachtung und auch meinen ganz herzlichen Dank aussprechen – ohne diese Leistung hätten wir uns den Umbau nicht leisten können.



Während der Arbeiten haben einige Kollegen ihre Lieblingstätigkeiten gefunden – etwa unsere menschlichen Bagger Bernhard und Gerd, die zuerst im harten Lehm 2 Tage lang nach unserem Erdkabel gesucht und es schließlich in 2,5 m Tiefe gefunden haben. Anschließend haben sie bei mehreren Arbeitseinsätzen immer wieder einige Tonnen Schotter von einem Platz zum anderen geschaufelt und waren dabei immer guten Mutes – andere hätten wahrscheinlich die Schaufeln nicht mehr angegriffen.



Aber auch unsere Holzbautruppe unter der Führung von Herbert, Franz und Alexander, unsere Elektrik-Spezialisten Jürgen, Rene und Franz, die allgemeine Bau- und Beton-Fraktion mit Markus, Hannes, Rudi und Herbert haben immer gewusst, was zu tun bzw. zu organisieren ist.



Die restlichen Mit-Arbeiter wurden immer dort eingesetzt, wo gerade Manpower benötigt wurde und haben tatkräftigst angepackt, egal was zu tun war ...

Viele von uns haben bisher kein Haus gebaut, daher haben wir auch während der Bauphase viel gelernt – sei es, wie Fundamente korrekt geplant, eingemessen und errichtet werden, wie Terrassen gebaut werden, Wände isoliert und vertäfelt werden, eine komplizierte Elektrik geplant und verkabelt wird etc.

Auf jeden Fall waren alle Beteiligten mit vollstem Einsatz bei der Sache und gingen bis an ihre persönlichen Grenzen ...



Meine „normale“ Tätigkeit war neben der Planung und Errichtung der elektronischen Komponenten (Zugangs- und Überwachungssystem, Wetterstation, EDV) vor allem vom Unterschreiben von zahllosen Rechnungen und den dadurch immer bedrohlicher erscheinenden Zahlen im Controlling-System geprägt. Das ganze Projekt hat natürlich sehr viel Geld gekostet, allerdings können wir nach derzeitiger Abrechnung sehr zufrieden sein, die Kosten können durch Spenden, Sponsoren, Förderungen und die zusätzlichen Beiträge unserer Mitglieder mehr als abgedeckt werden, es scheint am Ende sogar ein finanzielles Polster übrig zu bleiben.



Es haben sich sowohl bei den Verfahren als auch bei den Arbeiten die perfekte Vorbereitung und Organisation bezahlt gemacht, es gab keine größeren Verzögerungen oder Probleme.

Die detaillierte Planung und Umsetzung sowie die Bauleitung lag in den Händen meines Stellvertreters Markus, der hier mehr als ganze Arbeit geleistet hat und dafür auch von den Profi-Handwerkern wie etwa den Zimmerleuten sehr viel Lob erhalten hat (Zitat: „Wir haben noch nie ein so perfekt passendes Fundament gesehen, das nicht von Profis erbaut wurde!“) – Markus, Hut ab dafür und ein großes Danke für deine vielen, vielen Stunden Einsatz für unseren Modellflugplatz.



Ende Juni führte aber sowohl der Wunsch der Mitglieder, endlich wieder fliegen zu können, als auch das Erreichen der Belastungsgrenze unserer Bauarbeiter dazu, dass wir die Arbeiten vorerst einmal einstellten und unseren noch nicht fertigen Modellflugplatz zum Fliegen freigaben.

Es war für alle eine Wohltat, auf unserem Platz dem eigentlichen Zwecke frönen zu können.

Vor dem Winter mussten trotzdem noch einige Arbeiten erledigt werden, die Zahl der Teilnehmer an diesen Arbeitseinsätzen war überschaubar, aber wir konnten unseren Platz winterfest machen.

Es sind nun alle großen Arbeiten bereits erledigt, 2019 sind nur mehr kosmetische Arbeiten an der Hütte bzw. an den Grasnarben geplant und einem tollen Eröffnungsfest im Sommer 2019 steht nichts mehr im Wege ...

Wir haben heuer gemeinsam ein rechtlich auf einwandfreien Beinen stehendes besonderes Schmuckstück geschaffen, um das wir bereits von anderen Vereinen „benedict“ werden.

Ich möchte mich nun vor allem bei den Mitgliedern der anderen Sektionen bedanken, die unserem Spendengesuch gefolgt sind und mehrere Tausend Euro für unsere Sektion gespendet haben. Ein ganz herzliches Dankeschön der Sektion Modellflug für eure Unterstützung!

Neben unserer Bautätigkeit gab es zum Glück auch zahlreiche weitere Fixpunkte in unserer Saison:

Im März hatten wir wieder unseren Stand auf der Welser Modellbaumesse. Der Andrang an unserem Stand war sehr groß 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. 2019 macht die Modellbaumesse aber eine Schaffenspause, um sich neu zu (er)finden – vielleicht werden wir 2020 wieder benötigt, dann werden wir sicher für einen schönen Stand der Weißen Möwe sorgen.

Unsere alljährlichen Hangflugwochenenden am Hochzeiger, in Großarl und in Südtirol waren auch heuer wieder ausgebucht und wir konnten hochalpines Fliegen in allen Facetten genießen, auch unsere Nachwuchspiloten hatten ihre Freude, diese besondere Herausforderung zu meistern.

Sie nutzten dabei auch die Möglichkeit, weitere Leistungsprüfungen abzulegen und die Grundsteine für zwei weitere Silber-C-Prüfungen zu erfliegen.

Ich möchte mich zum Abschluss wie immer bei allen ganz herzlich bedanken, die dazu beigetragen haben, unsere Ziele zu erreichen und unsere Sektion in diesem tollen Zustand zu erhalten - ohne die vielen großartigen Freundschaften und die Kameradschaft wäre dies nicht möglich.

Ich freue mich auf eine weitere schöne und hoffentlich unfallfreie Flugsaison 2019.



HB WERFT

QUALITÄT ZAHLT

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.



HB SERVICE CENTER

mt-propeller

ROTAX
AIRCRAFT ENGINES



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



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

www.hb-flugtechnik.at

info@hb-flugtechnik.at

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

Impressionen zum Eröffnungsfest



Der Wind verlangte den Modellfliegern höchste Konzentration ab. Bewundernswert, wie die Fluggeräte beherrscht wurden, hohe Geschwindigkeiten, oft nur ein paar Zentimeter über dem Boden!

Ab 15:00 Uhr füllten sich die Zuschauerbänke mit allen Altersgruppen. Getränke, und Grillereien ... alles war gratis. Für Kuchen sorgten die Fliegerfrauen. Höhepunkte waren eigentlich alle Fluggeräte: der fliegende Rasenmäher, Flieger aus dem I. und II. Weltkrieg und natürlich die Jets. Mit über 250 km/h schneidet der Jet eine Schneise in die Luft. Dann: „Turbine aus!“ Ganz still im Publikum, ganz still am Himmel ... ein Meter über dem Feld ein abrupter Höhenruderausschlag, er verringert die Geschwindigkeit für die Landung um ein paar km/h. Nix passiert!







Gruppenfoto am schönsten Modellflugplatz der Welt. Außer »Turbine aus« gab es keine nennenswerte Zwischenfälle. Die Notlandung der F-16 ging glimpflich aus.

Fotos: Erich Edlinger und Wolf Ruzicka

FREIHEIT



TEIL
MEINES
LEBENS.

VKB | BANK

Das Leben in voller Fahrt genießen. Zu jeder Zeit sicher im Sattel sitzen. Und wenn's drauf ankommt die Richtung lieber selber vorgeben. Dies verbindet unsere Kunden mit der VKB-Bank seit rund 145 Jahren. Damit Sie mit dem richtigen Schwung gut ans Ziel kommen.

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



Foto: Simon Bauer

↑ Nach dem Exit aus einer Höhe von 4000m beginnt der Genuss des freien Falls, Tandem-Pilot Jürgen Berger mit seinem Tandem-Passagier.

Sehr erfolgreiches Jahr 2018

für den Union Fallschirmspringerclub Linz

EIN TURBINE, DIE BEGEISTERT!

Über 205 Stunden spulte das Pilotenteam der Absetzflugzeuges Cessna Caravan 208 B Supercargomaster Gerald Krausz, Joe Fallwimmer, Peter Rohn, Klaus Köllinger und Karl Hamader im Jahr 2018 herunter. Die Begeisterung über das vor einem Jahr neu angeschaffte 867 PS starke angeschaffte Triebwerk ist aufgrund der Steigleistung und der damit verbundenen kürzeren Flugzeiten sowohl bei den Piloten als auch bei den Fallschirmspringern noch immer sehr groß. Insgesamt absolvierten die Fallschirmspringer 6.662 Absprünge.





Foto: Union Fallschirmspringerclub Linz

↑ Eine neue Trend im Fallschirmsport: wie im Vogelschwarm möglichst große horizontale Distanzen zurücklegen

HOHES NIVEAU AUF DEM LEISTUNGSSEKTOR

Vom Union Fallschirmspringerclub Linz waren 22 Wettkämpfer im Jahr 2018 bei Bewerbungen im Einsatz. Es wurden bei sieben Wettbewerben in drei verschiedenen Fallschirmdisziplinen (4er-Formation, Freefly und Indoor Skydiving) teilgenommen. Dabei gingen die Wettkämpfer 32x an den Start und absolvierten ca. 125 Wettbewerbsprünge!

ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN

Bei österr. Meisterschaften wurden insgesamt ein Meistertitel, zwei Vizemeistertitel, drei 3. Plätze und ein 4. Platz erreicht.

Das Team UNION LINZ Windobonanas mit den Springern Martin Lehner, Johannes Mischek und Mathias Peterseil (Video) konnte bei ihrem erstmaligen Antreten bei österr. Meisterschaften, die auf dem Flugplatz in Hohenems ausgetragen wurden, in der Artistikdisziplin Freefly den Vizemeistertitel erringen. Martin Lehner war mit seinen 18 Jahren übrigens auch der jüngste Teilnehmer der gesamten Meisterschaften.

↓ oberer Springer: Martin Lehner, unterer Springer: Johannes Mischek



OÖ LANDESMEISTERTITEL IM 4-ER-FORMATIONS- FALLSCHIRMSPRINGEN

Bei der oö. Landesmeisterschaft im 4-er-Formationsspringen gewann das Team **Union Linz Kaufi Reunited** mit Günter Reisinger, Sieglinde Lefenda, Christian Kaufmann, Maximilian Högn, Elisabeth Jerczynski (Video).



Das Team Union Linz Foigaz mit Herbert Salhofer, Elisabeth Krexhammer, Bernhard Reif, Caroline Deisl, Simon Bauer (Video) erreichte bei der OÖ Landesmeisterschaft den 3. Platz



REKORDE

Christoph Langer konnte in einem nationalen Team österreichische Rekorde für „Headdown – Large Formation Sequential / 2er-, 3er- und 4er-Sequenz“ mit jeweils acht Personen erzielen.



GROSSARTIGER AUSBILDUNGERFOLG

13 Sprunglehrer haben im Jahr 2018 21 Schüler ausgebildet, davon haben 15 die Prüfung abgeschlossen. Sehr erfreulich ist, dass wieder alle Schulungssprünge verletzungsfrei absolviert wurden. Dem Ausbildungsleiter Günter Reisinger und seinem Lehrerteam gebührt großer Dank.

UNION

Fallschirmspringerclub Linz

Tel.: +43 (0) 664 30 82 742

E-Mail: office@unionlinz.at

www.unionlinz.com

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



GROSSARTIGE WERBUNG für den Fallschirmsport bei Veranstaltungen

→ Int. JOSKO Laufmeeting in Andorf

Beim Int. Josko Laufmeeting in Andorf (28.7.2018) sind vier Trainer aus 4.000m Höhe per Tandem-Fallschirmsprung mit 200 km/h Freifallgeschwindigkeit in das Andorfer Pramtalstadion gesprungen, und zwar:

- Sven Benning, Trainer von Alexandra Toth (100 m)
- Philipp Unfried, Trainer von Ivona Dadic
- Wolfgang Adler, Trainer von Verena Preiner
- Gregor Högler, ÖLV-Sportdirektor, Trainer von Lukas Weißhaidinger



1 Wolfgang Adler im Endanflug
2 Gregor Högler im Endanflug
3 Gruppenbild

→ Bezirksmusikfest Ansfelden

Im Rahmen des Bezirksmusikfestes Ansfelden (17.6.2018) sprangen 14 Springer in die Sportarena Ansfelden.



→ Welios Science Center

Im Welios Science Center in Wels findet derzeit die Sonderausstellung „Der Traum vom Fliegen“ statt. Die Weiße Möwe Wels und der Union Fallschirmspringerclub Linz sind mit entsprechenden Exponaten und Informationsmaterial bei dieser Ausstellung vertreten.



LEISTUNGSBILANZ 2018

UNION FALLSCHIRMSPRINGER- CLUB LINZ



Vom UNION FALLSCHIRMSPRINGERCLUB Linz waren 22 Wettkämpfer 2018 bei Bewerben im Einsatz. Es wurde bei sieben Wettbewerben in drei verschiedenen Fallschirmdisziplinen – (4er-Formation, Freefly, und Indoor Skydiving) teilgenommen. Dabei gingen die Wettkämpfer 32x an den Start und absolvierten ca. 125 Wettbewerbssprünge!

Weiters wurde 2018 vom UNION FALLSCHIRMSPRINGERCLUB Linz folgender Wettbewerb ausgetragen:

→ Landesmeisterschaft – 4-er-Formation

Termin: 8.-9. 9. 2018

Ort: Flugplatz Welser Heide

Bei Wettbewerbsteilnahmen konnten folgende Spitzenplatzierungen erzielt werden:

→ ÖM – Freefly – Hohenems

2. Platz

Martin Lehner,
Johannes Mischek,
Mathias Peterseil

→ ÖM – Indoor skydiving – Wien

Dynamic 4-way

1. Platz

Maximilian Högn,
Christoph Langer

FS 4-way

2. Platz

Martin Pedot

FS 2-way

3. Platz

Martin Pedot

Dynamic 2-way

3. Platz

Maximilian Högn,
Christoph Langer

4. Platz

Christine Eglseer

Dynamic Solo

3. Platz

Maximilian Högn

4. Platz

Christine Eglseer

Der UFSC-Linz Springer Christoph Langer konnten in einem nationalen Team österreichische Rekorde für „Headdown – Large Formation Sequential / 2er-, 3er- und 4er-Sequenz“ mit jeweils 8 Personen erzielen.

→ Die Landesmeister:

LM – 4er-Formation

Sieger:

Team Kaufi reunited – Union Fallschirmspringerclub Linz

Teammitglieder: Högn, Kaufmann, Lefenda, Reisinger, Jerczynski (V)

Austragung:

8. 9. 2018 / Flpz. Wels / UFSC Linz



Sonne, Strand & gutes Essen

Unter diesen Begriffen kann man diese
Reise der „Crazy Pilots“ sehen.

Reisebericht Sardinien & Korsika

30. Mai bis 7. Juni 2019



Do, 30. Mai 2019

Eigentlich wollten wir ja nach England, die Reise war im Vorjahr geplant und alle Details auf 38 Seiten ausführlich zusammengestellt. Für dieses Jahr mussten wir also nur das Reisedatum ändern und los geht's! Aber das Wetter war wieder zu unsicher, Regen und Kälte hatten wir schon genug und der Hunger nach Wärme und Sonne nach dem kalten Mai war groß. Deshalb entschieden wir uns kurzfristig, in die Wärme nach Sardinien und Korsika zu fliegen.

Üblicherweise starten wir zu Christi Himmelfahrt, dieses Jahr sehr spät am 30. Mai.

Wir, das sind **Rudi Doppelbauer und Karl Sommer aus Kufstein und Christian Neuhauser und Roman Aschl aus Wels.**

Wir starteten erst kurz nach Mittag, der Brenner Richtung Süden wäre früher nicht fliegbar gewesen. Der erste Leg führte uns nach Kufstein zu unseren Freunden. Dort angekommen berieten wir noch, wie es weitergehen soll. Kurzfristig umdisponieren ist zwar immer spannend aber wohin nun für die erste Nacht? Bis Sardinien werden wir es heute nicht mehr schaffen.

Die Wahl fiel auf **LIAT, Aviosuperfice Valdera, in der Nähe von Pisa.** Die Graspiste ist 690 Meter lang und eine Tankstelle gibt es dort auch. Kaum waren wir über dem Brenner klarte der Himmel auf und die Sonne war da, hurra, die Stimmung stieg schlagartig. Nach einem knapp dreistündigen Flug setzten wir in **Valdera** um

18:45 Uhr auf. Nette Vereinsmitglieder brachten uns in ein Hotel und holten uns dort am Freitag in der Früh auch wieder ab.

Wir haben ja kurzfristig umdisponiert, daher berieten wir beim Abendessen, wohin es denn nun in Sardinien gehen sollte. Wir wollten keinen Verkehrsflughafen ansteuern, sondern einen Aviosuperfice. Der Avioportolano im SkyDemon gab Auskunft und so fanden wir ein ideales Ziel wie es schien. **Dorgali** an der Ostküste, ein Aviosuperfice mit Tankstelle, ein Agrotourismo in Gehdistanz zum Übernachten, Mietauto sollte dort auch zu bekommen sein und zum Meer ist es auch nicht weit, super!

Katana in Dorgali



Ortschaft Dorgali



Fr, 31. Mai 2019

Am Freitag starteten wir in **Valdera**, von Pisa Approach bekamen wir die Erlaubnis in die Kontrollzone einzufliegen und rund um den schiefen Turm einen Vollkreis zu machen. Anschließend ging es hinaus zur Küste und daran entlang Richtung Süden.

An **Elba** vorbei überquerten wir das **Tyrrhenische Meer** und es ging entlang der **Ostküste Korsikas bis Boni-**

facio an der Südspitze. Wir machten noch ein paar Fotos von dieser beeindruckenden Location und schon ging es Richtung Sardinien weiter.

Am Funk, die Frequenz 130,000 MHz gilt für die meisten Aviosuperfices, meldet sich normalerweise keiner, also Blindmeldungen und in den Landeanflug, der Windsack gibt die Lande-

richtung vor. Ein paar Meter vor dem Aufsetzen überkommt mich ein etwas unguutes Gefühl, das Gras ist um einiges höher als gewohnt, steht aber sehr dünn. Wir rollen aus und am Taxiway zu den Hangars.

Dann die Ernüchterung: Die Hangars sind leer, es stehen nur alte Landmaschinen rum, eine alte Straßenwalze rostet vor sich hin, die Tankstelle ist

verstaubt und ohne Funktion, Vogel-dreck und Staub auf Tischen, die von vergangenen Festen unter dem Dach zeugen, Schei..., wo sind wir da gelandet?

Rudi fängt sich als Erster und ruft die Telefonnummer an, die im Avioportolano angegeben ist. Der Platz ist eigentlich geschlossen, aber man verspricht uns einen Mietwagen. Nach einer halben Stunde kommen zwei Autos an. Eine junge Frau, Maria, erklärt uns in bestem Englisch alles Nö-

tige (sie hat den Master in Englisch gemacht), versorgt uns mit umfangreichen Infos, wo wir hin könnten und im Hauptgebäude werden wir noch mit Kaffee und Wasser versorgt. Für Montag 10 Uhr vereinbaren wir die Rückkehr und so fahren wir im mitgebrachten KIA los.

Wir landen in einem B&B im Küstenort *Cala Gonone*, der zur Gemeinde Dorgali gehört. Dort verbringen wir drei Nächte und genießen die südliche Sonne.



Ausblick auf Bonifacio



Inseln zwischen Korsika und Sardinien



Ostküste von Korsika

unten: Pisa



Inseln zwischen Korsika und Sardinien



Sa, 1. Juni 2019

Am nächsten Tag machen wir einen **Bootsausflug zur „Grotta del Bue Marino“**, eine 76 Kilometer lange Höhle, die von einem Fluss durchzogen wird, der weit im Landesinneren entspringt. Die Höhle mit ihren Stalagmiten und Stalagtiten ist sehr sehenswert. Einen Kilometer kann man in die Höhle hineingehen und gut erkennen, wo sich das Süßwasser mit dem Meerwasser vermischt.

Am Nachmittag genießen wir noch den Strand und das Meer. Für den nächsten Tag haben wir ein sechs Meter langes Schlauchboot mit einem 40 PS Außenborder gemietet. Mit dem fahren wir zu einer entfernten Bucht und relaxen am Strand. Das Schlauchboot macht sagenhafte 22 Knoten Fahrt (mit Skydemon ist die Groundspeed gut zu detektieren) und macht riesig Spaß!

So, 2. Juni 2019

Wir möchten auch noch andere Plätze mit den Fliegern besuchen, aber die Aviosuperfices haben alle, bis auf einen in der Nähe von Olbia, keine Tankstelle. Bei meinem Anruf sagt der Betreiber, dass wegen der vergangenen schweren Regenfälle der Platz nicht landbar sei. Woher jetzt Sprit nehmen? Wir telefonieren mit Maria, ob die welchen bringen könnte und es geht ein paar Mal hin und her. Wir können dann Gott sei Dank, bei einer Tankstelle einen 25 Liter Kanister ausborgen und unsere Katana betanken. Die Aquila mit ihrem 110 Liter Tank hat noch genug Reserve. Den geplanten Verlängerungstag canceln wir dann wegen der geringen Möglichkeiten mit den Fliegern die Insel zu erkunden und am Montag um 10 Uhr sind wir wie geplant zurück am Flugplatz Dorgali.

Bei Maria habe ich mich mit einem Rundflug für ihre außergewöhnliche Hilfsbereitschaft bedankt. Außerdem wollte ich auch einen Probestart mit möglichst geringer Beladung auf der Piste mit dem hohen Bewuchs machen. Die Buschfliegerregel, bei der Halbbahnmarkierung mindestens 70 Prozent Fahrt zu haben, damit man sicher wegkommt, hat sich wieder einmal mehr bewährt. Maria hat sich noch überschwänglich mit einer Umarmung bei mir für den Rundflug bedankt und beide Flugzeuge sind wohlbehalten von der Piste weggekommen. Mit dem Propeller haben wir richtig Gras gemäht, den dicken, grünen Belag hinterher vom Flieger zu putzen war richtig Arbeit.



Buchten in Dorgali

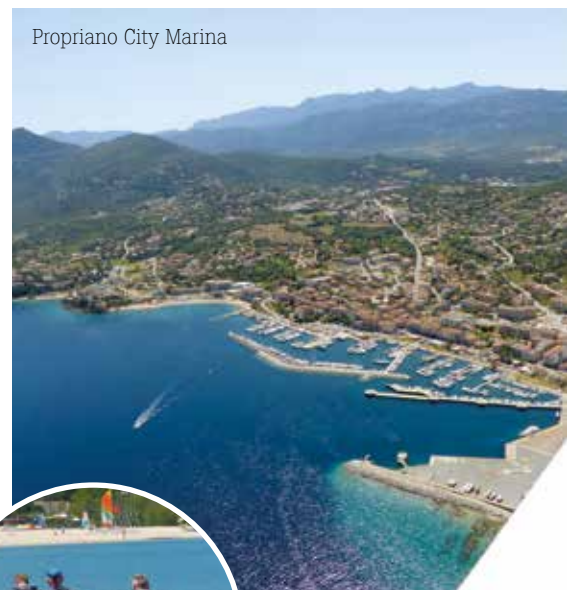
Unser Bootsausflug zur „Grotta del Bue Marino“

Mo, 3. Juni 2019

Das nächste Ziel war **Propriano** an der korsischen Westküste. Eine 1.400 Meter lange Asphaltpiste und eine Selbstbedienungstankstelle, die mit Kreditkarte problemlos funktioniert, super, das ist Luxus gegenüber Dorgali!

Wir fanden ein Appartement mit Frühstück und buchten einen Mietwagen. Am Abend gingen wir in das von unseren Quartiergebern empfohlene Restaurant „Terra Cotta“. Unsere Quartiergeberin, Sylvia, hat für uns reserviert, es soll sehr gut sein, aber

ohne Reservierung wäre kein Platz zu bekommen. Dieser Montag, der 3. Juni, ist für mich ein besonderer Tag, habe ich doch vor genau 25 Jahren meine Firma gegründet. Das war daher ein Festessen für uns, zu dem ich die Kollegen gerne eingeladen habe! Ein tolles Steak mit allem Drum und Dran und zwei Flaschen Rotwein als Begleitung und die Desserts sahen aus wie Kunstwerke. Das Lokal hat seine Michelinsterne wirklich verdient, das Essen sensationell und der Service ausgezeichnet. Das war ein gelungener Abend, den wir alle sehr genossen haben.



Propriano City Marina



Ausblick von unserer Unterkunft in Propriano



Endlosstrand in Propriano

Di, 4. Juni 2019

Am Dienstag besuchten wir den Strand. Dieser zieht sich von Propriano die ganze Bucht südwärts und ist über sechs Kilometer lang mit feinem Sand und fast menschenleer. Diesen Tag verbrachten wir also am Meer, das Wasser war warm und alles voll relaxt. So kann man einen Urlaub genießen. Zur Terrasse des Appartements gehört ein Weber-Griller und so haben wir für einen Grillabend auf der Terrasse bei der Rückkehr, Fleisch, Paprika, Sa-

lat, Bier und Wein gekauft. Christian übernahm die Rolle als Grillmeister und alle halfen mit um einen schönen Abendstisch zu gestalten. Ein herrlicher und gemütlicher Abend mit Blick aufs Meer war das Tagesfinale. Pietra Bier für jeden (0,75l die Flasche) und drei Flaschen Rotwein haben wir tatsächlich vernichtet. Als Dessert gab es frische Erdbeeren die von Karl vorbereitet und halbiert auf den Tisch kamen, herrlich!



Herrlicher Grillabend auf der Terrasse unseres Appartements

Mi, 5. Juni 2019

Am Mittwoch gaben wir unser Mietauto zurück und ließen uns vom Taxi zum Flugplatz bringen. Das Ziel war **Corte, die ehemalige Hauptstadt von Korsika** und seit 1980 wieder Universitätsstadt, die einzige Universität von Korsika. Corte hat ca. 7.500 Einwohner, wobei etwa die Hälfte Studenten sind. Dieser Ort atmet Geschichte, wurde er doch mehrfach von den Genuesern, Franzosen und den Korsen selbst beherrscht, seit 1769 gehört Corte und damit Korsika nun zu Frankreich.

Nach einem kurzen Flug von 30 Minuten setzten wir auf der Piste von Corte auf, ein freundlicher Pilot, der an seiner Oldtimermaschine arbeitete, rief uns ein Taxi, das uns in die Altstadt mit der Burg brachte. Corte ist ein schöner, sehr ursprünglicher Ort. Am späteren Nachmittag brachte uns ein Taxi zurück und ein weiterer halbstündiger Flug ging nach **Calvi**, unsere Destination für die restlichen Tage.

Der Flugplatz von Calvi hat sich seit unserem Besuch vor sechs Jahren ein

wenig verändert. Es gibt jetzt ein eigenes Gebäude für die General Aviation, das zeugt schon von der Wichtigkeit, mit der man hier die GA betrachtet (nebenbei, PPR ist für das Parken erforderlich, nachdem wir gesehen haben, wie viele Flugzeuge hier stehen, verstehe ich das auch).

Nahe der Zitadelle von Calvi fanden wir ein gutes Hotel und gingen Abendessen. Die Rezeptionistin sprach sogar sehr gut Deutsch, war sie mit ihren Eltern während ihrer Jugend doch in Luzern gewesen.



Bars in Corte



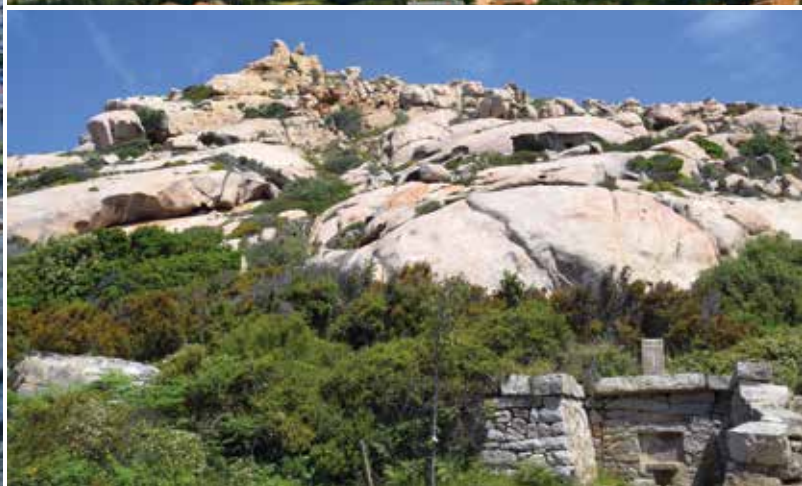
Ein paar Impressionen unseres Spaziergangs durch Calvi ...



Zitadelle in Calvi



Der Hafen von Calvi



Do, 6. Juni 2019

Nach dem Frühstück am Donnerstagmorgen, der Himmel etwas verhangen und nicht wirklich sommerlich heiß, machten wir einen Ausflug zu Fuß zur „*Notre Dame de la Serra*“ eine Kapelle auf dem Berg westlich von Calvi mit einer Marienstatue daneben auf einem hohen Felsen.

Nach eineinhalb Stunden waren wir auf dem Berg und genossen einen tollen Ausblick auf die ganze Stadt und die Bucht. Nach weiteren zwei Stunden über einen anderen Weg waren wir wieder in der Stadt bei unserem Hotel. Wir besuchten die Zitadelle

und anschließend den Hafen und den Strand.

In der Altstadt gibt es Delikatessenläden, in denen man auch essen kann. Eine typisch korsische Brettjause kann ziemlich füllen und ist sehr gut. Der letzte Abend unserer Reise machte uns ein wenig wehmütig, war es doch eine wunderschöne und relaxte Reise ohne Stress, die nun schon wieder zu Ende ging. Morgen Freitag würde uns das Taxi zum Flughafen bringen und es ging wieder heim.



Unser Ausflug zur „*Notre Dame de la Serra*“



Fr, 7. Juni 2019

Am Freitag dann auschecken und nachdem wir den Flugplan online über homebriefing am Handy aufgegeben haben, dann das Go. Wir flogen nonstop von Calvi **in 3 Std. 12 Min. von Calvi nach Kufstein**. Die Fotos kopierten wir noch bei Rudi zu Hause und anschließend noch das schon obligatorische Schnitzel, wie üblich wenn wir wieder in Österreich sind, in einem guten Tiroler Gasthof. Wir

verabschiedeten uns von unseren Tiroler Freunden und nach 54 Minuten landeten Christian und ich in **Wels**. Flieger ausräumen, sauber machen, Flugbücher schreiben und ein, zwei Bier auf unsere Reise trinken. (Übrigens, die D-ERCM hat auf allen Reisen sensationell wenig Sprit verbraucht, so hat das Leg von Calvi nach Wels genau 15,49 Liter/Stunde gekostet.)

Es war wiederum eine traumhaft schöne Reise, sehr relaxt und genussvoll, danke an alle, wir, die Crazy Pilots, sind ein Dreamteam!

Wir freuen uns schon jetzt auf die Reise im nächsten Jahr. Dann soll es endlich wirklich nach Good Old Britain gehen, und wenn nicht, dann bereite ich schon mal eine Alternative vor. Gefallen würde uns eine Tour nach Sarajevo, Mostar, Skopje, Tivat, Sofia und Belgrad. Aber das ist eine andere Geschichte.

Roman Aschl, Juni 2019



Unser Abschlussbier in Kufstein

Südtiroler Landschaft



Die Nordspitze Sardiniens



Helicopter Flightschool



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



www.aerial.at

Starke Partner im Ernstfall.

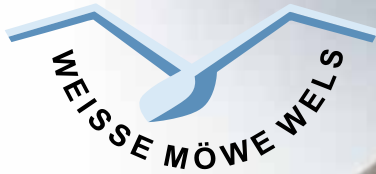


Unser Einsatz für Ihren Einsatz.

Teamgeist, Professionalität, Zuverlässigkeit und Vertrauen: das sind nicht nur die Werte der Feuerwehr, sondern auch die Grundpfeiler einer guten Zusammenarbeit. Deshalb versteht sich Rosenbauer als starker Partner, der Erfahrung und Leidenschaft mit dem Anspruch verbindet, der Beste zu sein. Damit jene Menschen alles haben, was sie brauchen, wenn wir sie brauchen.

www.rosenbauer.com

 **rosenbauer**



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.