



CUMULUS

Vereinsnachrichten des Fliegerclubs WEISSE MÖWE WELS

Ausgabe 1 / 2007



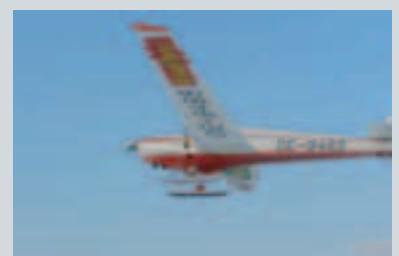
Unser Flugplatz - wiedergewonnene Welser Heide (Siehe Seite 3 und 29)



Fliegerball 2007



Bericht C182



Skifliegen

und vieles mehr ...

Generalversammlung mit Wahl des Vorstandes
am 30.03.2007 um 18:30
Gasthaus Waldschänke



Inhaltsverzeichnis

- 03 Brief des Präsidenten
- 05 Einladung Generalversammlung
- 06 Wahl Sektionsleiters Motorflug
- 12 Der Traum vom Skifliegen
- 14 Werksbesichtigung BMW
- 15 Sexskandal Sektion Segelflug
- 16 Erlebnisbericht C182
- 21 Christian Gruber
- 22 Fliegerball 2007
- 26 Sektionsversammlung Segelflug
- 27 Termine Sektion Segelflug
- 28 Werbung VKB Bank
- 29 Wiedergewonnene Welser Heide
- 31 Blühende Pracht
- 32 ZLPV und JAR-FCL
- 35 Werbung Allianz
- 36 Werbung Beitling

Termine & Veranstaltungen

Generalversammlung
30.03.2007
Gasthof Waldschänke

Sanierung Segelfluggpiste
31.03.2007 13:00

Aero Friedrichshafen
21.04.2007 - 22.04.2007

BMW Werksbesichtigung
30.04.2007

Radausflug 1. Mai
01.05.2007

Ziellandebewerb Segelflug
1. Wettbewerbstag 05.05.2007
2. Wettbewerbstag 16.06.2007
3. Wettbewerbstag N.N.

Mehr Termine siehe Seite 27



Ernst Zinnhobler
0699 - 127 33 999

Ringstr. 19
A-4600 Wels
Tel.: +43 (0) 7242 - 7 95 95
Fax: +43 (0) 7242 - 7 95 95 - 4

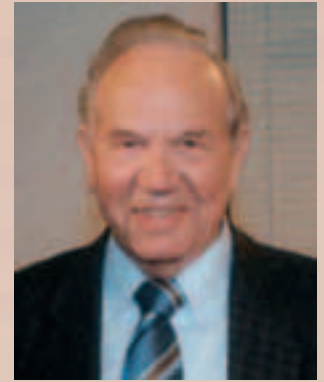
E-Mail: e.zinnhobler@remax-power.at
Internet: www.remax.at

Jedes RE/MAX-Büro ist ein rechtlich und wirtschaftlich eigenständiges Unternehmen

Kennen Sie jemanden, der eine Immobilie kaufen oder verkaufen, mieten oder vermieten möchte?
Ich freue mich auf Ihre Empfehlung!



RE/MAX
Immobilien-Service
lokal-regional-international



Friedrich Zinnhobler
Präsident des Fliegerclubs Weiße Möwe Wels

Liebe Mitglieder und Freunde der WEISSEN MÖWE WELS !

Unser Flugplatz – die wiedergewonnene Welser Heide !

Die Experten der Naturschutzabteilung des Amtes der O.Ö. Landesregierung, Herr Alexander Schuster, Herr Michael Strauch und Herr Martin Plasser, haben bei ihren Forschungen, Untersuchungen und laufenden Überprüfungen eindeutig festgestellt, dass das Welser Flugplatzgelände zu den „Schatzkammern“ des landesweiten Naturschutzes gehört.

In der Naturschutzzeitung ÖKO-L-28/4-2006 wird von den oben angeführten Fachleuten, dem Flugplatzbetreiber, im besonderen den naturverbundenen Mitarbeitern hohe Anerkennung für den Schutz der Flora und Fauna ausgesprochen.

Wörtlich heißt es:

Der Flugplatzbetreiber – der Fliegerclub „Weiße Möwe Wels“ – hat sich schon vor Jahren entschlossen, ein Ökologieprojekt zu starten. So wurde die Düngung eingestellt, es wurden die jährlichen Mahden reduziert und wegen der Auflassung der bewirtschafteten Flächen wurde auch auf die Einnahmen von den Landwirten verzichtet. In Folge dieser gesetzten Maßnahmen ist die Erhaltung der wiedergewonnenen Welser Heide für uns alle eine unverzichtbare Verpflichtung, im besonderen aber auch den kommenden Generationen gegenüber.

Unser Motto:

Solche Plätze sind schon rar geworden und müssen unbedingt geschützt werden.
(siehe ausführlichen Bericht auf Seite 29)



A promotional image for Aerial Helicopter. The background is a bright blue sky with a large, semi-transparent banner at the top containing the website address 'www.aerial.at'. In the foreground, a silver helicopter with blue stripes is shown in flight, viewed from a low angle. The helicopter's main rotor blades are blurred, suggesting motion. The website address 'www.aerial.at' is also printed on the side of the helicopter's cabin. In the background, another similar helicopter is visible, flying at a distance.

www.aerial.at

Aerial Helicopter
Flugplatzstraße 1
A-4600 Wels, Austria

Tel: +43(0)7242 351078
Fax: +43(0)7242 211068
E-mail: wels@aerial.at
[Http://www.aerial.at](http://www.aerial.at)

EINLADUNG

Der Fliegerclub Weisse Möwe Wels lädt alle seine Mitglieder herzlich zur

ORDENTLICHEN GENERALVERSAMMLUNG 2007

im Gasthaus „Waldschänke“ Wels, Roithenstraße 2 ein.

Termin: Freitag, 30.03.2007

Beginn: 18:30 h

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

Tagesordnung :

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

Im Anschluss an die Tagesordnung:

DIA-Vortrag

Ing. Hans Gutmann

über seinen Vortrag

“14° East”

Salzburg - Kapstadt - Salzburg

Wir freuen uns auf eine konstruktive und informative Generalversammlung
und erwarten Ihre verlässliche Teilnahme.

Wels 02.03.2007
ZVR-Zahl: 278 289 417

Für den Vorstand
Friedrich Zinnhobler e.h.
Präsident



vlnr. Dr. Sigmar Stadlmeier (neugewählter Sektionsleiter Motorflug), Dietrich Fischer, Präs. Friedrich Zinnhobler

Wahl des neuen Sektionsleiters Motorflug

Für 12. Dezember 2006 hatte der scheidende Sektionsleiter, Ing. Dietrich Fischer, zur Sektionsversammlung mit Neuwahl geladen. Nach den üblichen Vorgesprächen zur Sondierung und Suche nach einem möglichen Nachfolger präsentierten sich erstmals in der Geschichte der WMW drei Kandidaten im Vorfeld der Wahl mit einem kurzen, über e-mail verbreiteten newsletter mit einigen Angaben zur Person und ihrem Programm als Sektionsleiter. Die Wahl fiel mit großer Mehrheit auf Dr. Sigmar Stadlmeier, der uns nachfolgend einige Gedanken zur Sektion Motorflug präsentiert.

Die Begleitumstände meiner Wahl fügen sich in ein Gesamtbild des Auf- und Umbruchs und der Erneuerung, in der der Gesamtverein, besonders aber die Sektion Motorflug, begriffen ist. Seit Jahren ist ein Trend zu beobachten, der das nationale Luftfahrtrecht durch internationale Regelungen überlagert und stellenweise sogar ersetzt, und nicht nur die „Großen“, also die gewerbliche Luftfahrt, sondern auch die „Kleinen“, die General Aviation, die Flugplätze und Flugsportvereine erfasst. Dies beginnt bei der Reorganisation der Luftraumstrukturen über nationale

Grenzen hinweg, setzt sich fort über Erfordernisse der Zugangskontrollen zu Flugplätzen und endet im Ersatz der Rechtsgrundlagen für Erwerb und Erhalt unserer Pilotenscheine durch ein europaweit einheitliches Regelwerk. Die ZLPV 2006, mit welcher die JAR-FCL (Joint Aviation Requirement – Flight Crew Licensing) mit 1. Juni 2006 in Österreich eingeführt wurde, veranlasst die Flugschulen zur Reorganisation ihrer Strukturen und zur Anpassung ihres Lehrplans und ihrer Unterlagen und veranlasst die Vereine zur Reorganisation ihrer internen Abläufe

(auch Umschulungen und Passagierflüge sind von den Änderungen nachhaltig betroffen – beachtet die Aushänge am Schwarzen Brett und die Verlautbarungen im WMW-Mitgliederforum!). Ich sehe diesen Umbruch aber durchaus als Chance, einen „Kassasturz“ vorzunehmen, jahrelang gewachsene Schichten an Regelungen zu durchforsten (oder erst einmal auszugraben) und ein klares, transparentes System zu erstellen und publik zu machen, nach dem wir in der Sektion Motorflug unsere Leidenschaft pflegen.

Ich bin 1981 als 17-Jähriger der WMW beigetreten, von Dr. Helmut Aumayr (dessen Wandertage als Klassenvorstand immer irgendwelche Flugplätze berührten) für die Segelfliegerei rekrutiert. 1991 erfolgte der Wechsel in den Motorflug, und später – nach der Gründung der neuen Sektion – auch zur UL-Fliegerei.

Nach 25 Jahren Vereins- und 15 Jahren Sektionszugehörigkeit habe ich mich nicht nur wegen der beiden Jubiläen der Wahl gestellt, sondern auch, weil ich die Chancen in dieser Umbruchszeit sehe und glaube, aus meinem beruflichen Hintergrund (schaut unter anderem mal rein auf www.luftfahrtrecht.at) etwas mitnehmen und für Verein und Sektion nutzbar machen zu können. Ich habe von meinem Vorgänger Dietrich Fischer eine zahlenmäßig

starke Sektion mit einer gut motivierten Gruppe von Fluglehrern und einen Flugzeugpark übernommen, dessen Bandbreite von kaum einem anderen Verein erreicht wird. Betrachtet man die Sektion Motorflug nach ihren Kennzahlen, nämlich über 350 Mitglieder, 12 Flugzeuge und über eine Million Euro Anlagenwerte, dann wird schnell klar, dass ein solches Unternehmen nicht von einem Einzelkämpfer allein geführt werden kann, und ohne die in Vorgesprächen begründete Aussicht auf fachlich qualifizierte Unterstützung hätte ich mich der Wahl gar nicht erst gestellt. Unser verdienter Ausbildungsleiter Dr. Harald Waser hat inzwischen seine Funktion, aus beruflichen Gründen zurücklegen müssen; für ihn ist mit Zustimmung des Vorstands der nicht minder verdiente Fluglehrer und Austro Control-Prüfer D.I. Gottfried Pössl kurzfristig vom Job des

stellvertretenden Sektionsleiters auf jenen des Ausbildungsleiters gewechselt. Als Stellvertreter unterstützt mich mit Robert Mager ein junger, hoch qualifizierter (ATPL!) Flieger. Da der Wechsel an der Spitze der Sektion kein Grund dazu ist, das Rad justament neu zu erfinden und gewachsenes know-how über Bord zu werfen, unterstützen mich „alte Hasen“ wie mein Vorgänger Dietrich Fischer in der Betreuung des Flugzeugparks, Siegfried Attenberger in der Event-Planung, und jüngere Profis wie Andreas Küllinger und Peter Rapp in Sachen Flugbetrieb/Operations und der Erstellung des MOT-Beitrags zum Flight Operations Manual (FOM) der WMW, Wilhelm Stiebler in Angelegenheiten der Informationstechnologie sowie Friedrich Wiltschko in Sachen Budget- und Kostenrechnung, um nur einige

Weiters hatten sich zur Wahl gestellt:



Karl Adlberger

Dr. Mario Ritter





Bruno Weinberger



Mag. Eva Wagner



Michael Bernt



Ralph Potzinger



08 Cumulus 1/2007

PPL - 2006



Harald Waser bei seinem Vortrag

Stützen zu nennen.

Im Bereich Flugbetrieb/Operations sind inzwischen die Umschulungsrichtlinien erweitert, überarbeitet, an den Stand der ZLPV 2006 mit JAR-FCL angepasst und kundgemacht worden. Darüber hinaus hat unser Berufspiloten-Duo Küllinger/Mager für sämtliche Vereinsflugzeuge außer der Christen Eagle die Checklisten in ein einheitliches Format gebracht (wahlweise deutsch und englisch für VFR-Flieger, generell englisch für reine IFR-Flieger). Diese werden sowohl in den Flugzeugen als auch in Kürze auf der vereinseigenen Internet-Homepage in einem einzurichtenden Serviceteil für Mitglieder zur Verfügung stehen. Dort werden auch die von unserem Pressereferenten Ernst Hartl erstellten und uns zur Verfügung gestellten Weight-and-Balance-Sheets verfügbar

sein, die es künftig erlauben, zu Hause oder im Briefing Room am Bildschirm die Werte für die Zuladung einzutippen und – in Zahlenwerten und grafisch in einem center-of-gravity envelope – eine zum Ausdruck reife Weight-and-Balance-Berechnung zu bekommen.

Als Übergangslösung bis zur Betriebsbereitschaft des internen Teils der homepage wird eine eigene Unterseite der Sektion Motorflug im WMW-Mitgliederforum zur Bereitstellung dieser Materialien verwendet (und die leidige Debatte über den Sinn dieses Mediums sollte sich damit erledigt haben). Schon jetzt stehen die Handbücher aller (!) in unseren Vereinsflugzeugen vorhandenen eingebauten GPS-Geräte als PDF-Dateien, von den jeweiligen Herstellern frei zur Verfügung gestellt, auf der Homepage zum Herunterladen bereit. Ich knüpfe

darán den Appell an alle Piloten, diese Unterlagen zu nützen, ihre Handbücher wieder einmal darauf hin zu überprüfen, ob die Gewichtsdaten der Flugzeuge noch stimmen, die letzten Wägungen berücksichtigt sind etc. Die Komplexität eines modernen, GPS-ausgerüsteten Luftfahrzeugs erfordert von Anfang an, nämlich von der Umschulung an, eine gründliche Befassung mit seinem Innenleben und den vielfältigen Unterstützungen, die es dem Piloten geben kann – aber nur dem, der weiß, wie!

Im nächsten Schritt möchte ich größeres Augenmerk auf die fliegerische Weiterbildung legen. Dies beginnt damit, unsere PPL-Absolventen nach der Pilotenschule nicht allein zu lassen, sondern „aufzufangen“ und an die Fliegerwelt jenseits der Platzrunden und spot landings heranzuführen, und endet bei der Aufschließung und Vermittlung

der grundlegenden Änderungen am rechtlichen Rahmen für unsere gemeinsame Leidenschaft für alle, deren Lehrsaal-Tage schon etwas weiter zurück liegen (falls jemand von Euch die Skripten aus seinem oder ihrem Kurs zum Luftfahrtrecht aufbewahrt hat:

Das Meiste davon könnt ihr inzwischen entsorgen!). Dazwischen liegen Dinge wie Haftungsrisiken, human factors und typenspezifische Einweisungskurse für unsere Flugzeuge, die mit integrierten Cockpits (Garmin G1000) ausgestattet sind und deren Bedienung nicht nebenbei während der Umschulung vermittelt werden kann (sonst ist entweder die Batterie leer oder der Motor überhitzt).

Das bringt mich zu unserem Flugzeugpark und seiner Auslastung. Die 12 Flugzeuge der Sektion sind 2006 ungefähr 2600 Stunden geflogen. Eine grobe Division durch die Anzahl der Mitglieder liefert statistische 7,2 Stunden, die jedes Mitglied pro Jahr mit Flugzeugen der

Sektion fliegt. Das ist zu wenig, und zwar sowohl für die Mitglieder als auch für die Flugzeuge. Es ist zu wenig für die Mitglieder, weil die Erneuerung der Klassenberechtigung für einmotorige Landflugzeuge mit Kolbenantrieb (was auf die meisten von uns zutrifft) nach den Regeln der ZLPV 2006 und der JAR-FCL künftig 12 Stunden im Jahr vor der Erneuerung und einen Übungsflug von mindestens einer Stunde Dauer mit einem Fluglehrer verlangt. Und es ist zu wenig für die Flugzeuge, weil sie auf eine bestimmte vereinsübliche Auslastung kalkuliert sind und Verluste einfliegen, wenn sie diese Auslastung verfehlen.

Ohne in Zahlendetails gehen zu müssen, ist die Marschrichtung absehbar: Fast 60 Prozent des Gesamtaufkommens an Flugstunden werden in der Kategorie der VFR-Zweisitzer geflogen, 31 Prozent mit VFR-Viersitzern, 24 Prozent mit IFR-Maschinen (der Rest im Kunstflugsegment). Die Flugzeugparkentwicklung muss

diesem Bedarf Rechnung tragen. Wir müssen wegen der Nicht-Mehr-Anrechenbarkeit der UL-Stunden mit einem weiteren Andrang auf die Zweisitzerklasse rechnen, die Auslastung der Gesamtflotte erhöhen und uns von Sorgenkindern, die ihre Auslastungsziele über längere Zeit hinweg nicht erreichen oder nur unter problematischen Bedingungen betrieben werden können, trennen. Ein wesentlicher Schritt zur Steigerung der Auslastung geht noch auf die Ära Fischer zurück und besteht in einem von Michael Bernt entwickelten Stunden- und Punktekontenkonzept, das die Möglichkeit eröffnet, Flugstundenkontingente mit gestaffeltem Mengenrabatt im Voraus zu erwerben. Dazu kann eine unterschiedliche Bewertung der Stunden außerhalb der Wochenenden treten, um auch während der „toten Zeit“ einen zusätzlichen Anreiz zum Fliegen zu schaffen. Die Details hängen noch von einer exakten Kalkulation und der Einbindung in das (ebenfalls zu modernisierende)



Reservierungssystem und in die Abrechnung ab. Ausserdem muss vor weiteren einfalllosen Beitrags- und Gebührenerhöhungen einmal das Ausmaß der Belastung der Sektion mit Verwaltungs- und anderen Gemeinkosten des Vereins und des Flugplatzes, und die Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit der Verwendung der diesbezüglichen Beiträge, thematisiert werden.

Schließlich steht die Zivilluftfahrerschule der Sektion Motorflug vor einer Grundsatzentscheidung, da nach den Bestimmungen der ZLPV 2006 und der JAR-FCL eine einfache „registrierte Zivilluftfahrerschule“ (registered facility, RF) nur mehr eine PPL-Ausbildungen anbieten können (die allerdings stundenmäßig aufgestockt wurde und nunmehr auch den Funk, Grundlagen der Navigation nach Instrumenten und die Nachtflugqualifikation einschließt). Höherwertige Ausbildungen (IFR, CPL) darf nur eine „genehmigte Zivilluftfahrerschule“ (flight training organisation, FTO) anbieten. Zunächst hatte der Vorstand der WMW die Errichtung einer FTO durch die WMW erwogen; es wurde davon jedoch Abstand genommen, weil eine FTO über einen hauptamtlichen

Ausbildungsleiter und höher qualifiziertes Personal verfügen muss und sich damit erst ab einer relativ hohen und über mehrere Jahre hinweg gesicherten Anzahl an Auszubildenden wirtschaftlich rechnet. Die Zivilluftfahrerschule der WMW, Sektion MOT, gilt nach einer Übergangsbestimmung der ZLPV 2006 seit 1. Juni 2006 als registered facility und kann mit der behördlichen Genehmigung des adaptierten Lehrplans mit dem ersten JAR-FCL-konformen PPL-Kurs beginnen. Daneben liegt eine Kooperation mit einer FTO nahe, weil so den weiterbildungswilligen WMW-Piloten weiterhin die Möglichkeit einer IFR-Ausbildung auf Vereinsflugzeugen mit vereinseigenen Lehrern unter der Schirmherrschaft und Standardisierung der FTO eröffnet werden kann. Hiezu hat der Österr. Aeroclub (durch die bewährten Hände unseres Weltumfliegers Hans Gutmann) mit ÖLS (Graz) und AeronautX (Linz) ein Rahmenabkommen für eine solche Kooperation geschlossen; davon unabhängig ist auch noch eine – darüber hinausgehende – Zusammenarbeit mit AeronautX auch auf PPL-Ebene im Gespräch. Ich hoffe, Euch mit diesem Überblick

die wichtigsten Informationen darüber, „wie es weitergeht“, gegeben zu haben; es wird aber nötig sein, in kürzeren Abständen mit Euch zu kommunizieren und Informationen unter die Flieger zu bringen, als es der Vierteljahresrhythmus unserer Vereinszeitung oder die noch längeren Intervalle der Sektionsversammlungen zulassen. Aus diesem Grund wird die Internet-Homepage der WMW umgestaltet, um sowohl als PR-Plattform zur Darstellung des Vereins nach außen als auch als (nur Mitgliedern zugängliche) Service- und Informationsplattform nach innen dienen zu können. Wir werden uns in Zukunft verstärkt der elektronischen Kommunikation über e-mails, per e-mail versendete newsletter, über das WMW-Mitgliederforum und die homepage bedienen müssen, um am Ball zu bleiben. Wie schon die alten Römer sagten: Tempora mutantur, et nos mutamur in illis. (Die Zeiten ändern sich, und wir ändern uns mit ihnen.) Und wer es gern moderner hat, hält es mit Bob Dylan: The Times, They Are A'Changing.

Glück ab – gut Land!

Sigmar Stadlmeier

Die Sektion Motorflug freut sich über den Erfolg der PPL-Absolventen 2006

Michael Bernt
Thomas Ebner
DI Dieter Ehrenstorfer
Alfred Franz
Robert Klima
Thomas Mollnhuber
Herbert Pammer
Walter Possegger
Ralph Potzinger
Markus Reitböck
Mag. Eva Maria Wagner
Bruno Weinberger

Ehrungen 15 Jahre beim Verein – Bronze

Thomas Brandstetter
Rudolf Hirner
Johann Kindlein
Dr. Karl Krückl
Manfred Mitterschiffthaler
Ing. Werner Oberegger
Edmund Saxinger
Jörg Stefenelli
Franz Steininger
Wilhelm Traugott
Mag. Friedrich Wiltschko

Ehrungen 25 Jahre beim Verein – Silber

KR Helmut Hoffellner
Dr. Sigmar Stadlmeier



Der Traum vom Skifliegen

Jahrelang haben wir vom Fliegen mit Skiern geträumt. Nach den Jahren des Träumens konnten wir Dank der Unterstützung von zahlreichen Mitgliedern, Freunden und Institutionen diesen Traum endlich in die Wirklichkeit umsetzen! Wir bedanken uns an diese Stelle bei allen jenen, die uns beim Bau der Skier unterstützt haben.

Am Sonntag den 1. Oktober 2006 gab es in Österreich 2 wichtige Ereignisse. Es wurde eine neue Regierung gewählt und der „Harte Kern“ der Welser Segelflieger flog nach Dobersberg, um sich dort die Skier für den Falken anzusehen. Wenige Tage später begannen bei der Regierung die Koalitionsverhandlungen und die Weissen Möwen entschieden sich zum Bau der Skier.

Unglaublich aber wahr! Trotz langen zähen Verhandlungen war die Regierungsbildung um ca. 2 Wochen schneller beendet, als der Bau der

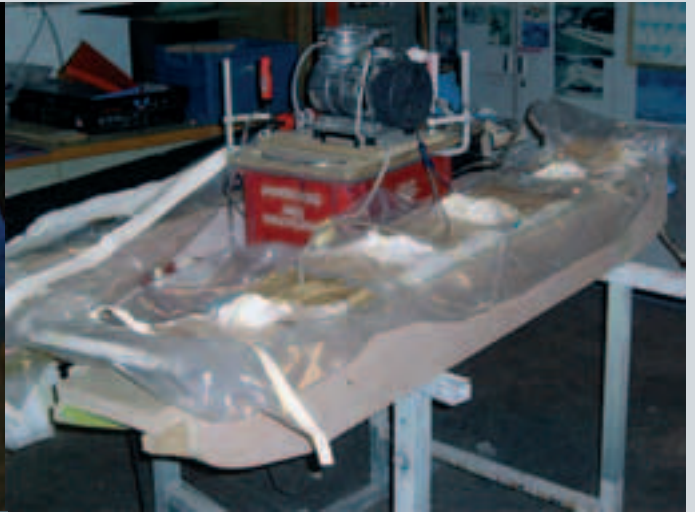
Skier bei der Weissen Möwe. Aber nun ist endlich beides geschafft!

Am Donnerstag den 25. Jänner wurden spät am Abend die letzten Arbeiten erledigt und wir konnten am Freitag den 26. Jänner die lang ersehnten Erstflüge durchführen. Es war wirklich toll und wir hätten uns nie gedacht, dass das Skifliegen so Problemlos ist.

Apropos Problem: 2 Tage nach unseren Erstflügen ist uns der Schnee leider weggeschmolzen und wir warteten danach sehnsüchtig aber

vergeblich auf neue Schneefälle. Aber macht nichts, denn am Ende dieses Jahres kommt ein neuer Winter und bringt uns hoffentlich mehr Schnee als in diesem!

Thomas Radler



Von der Werkstätte bis zum Flug - schneller als die Regierung



E-Werk Wels



Werksbesichtigung BMW Werk Dingolfing

Von der BMW AG haben wir die freundliche Einladung erhalten, das Produktionswerk in Dingolfing zu besichtigen.
Termin: Montag 30. April 2007

Wir fliegen von Wels zum Flugplatz Dingolfing EDPO. von dort geht es mit dem Taxi zum BMW Werk, wo wir unter anderem das Presswerk, den Karosseriebau, die Montageabteilung und die Lackiererei besichtigen dürfen. Vielleicht geht sich auch eine Besichtigung der Werkskantine aus, wo wir Mittagessen können.

Die Führung ist abgesehen vom Mittagessen kostenlos! Da die Führung auf 30 Personen limitiert ist, werden die Plätze nach Reihenfolge des Einlangens der Anmeldungen vergeben und Vereinsflugzeuge gegenüber Privatflugzeugen bevorzugt.

Anmeldung bitte per e-mail unter Angabe des Namens, Telefonnummer und bevorzugtes Flugzeug an wmw@aon.at. Wenn die Anzahl der Anmeldungen 30 übersteigt, können wir zu einem späteren Zeitpunkt den Ausflug wiederholen. Bitte beachten Sie bei der Anmeldung und Auswahl der Flugzeuge, dass der Flugplatz in Dingolfing nur über eine Graspiste mit eingeschränkter Länge verfügt.

Die Besichtigung startet um 11:00h. D.h. wir sollten pünktlich um 08:30h starten und deshalb ist es vorteilhaft, die Flugvorbereitung und die Vorflugkontrolle bereits am Sonntag Abend durchzuführen.

Die Werksführung endet um ca. 14:30h. Danach werden wir zum Flugplatz zurück fahren und nach Wels retour fliegen. Individuell besteht auch die Möglichkeit, dabei noch andere Bayrische Flugplätze wie z.B. Landshut, Eggenfelden, Straubing, oder andere anzufliegen.

Wenn das Wetter den Flug nicht zulässt, werden wir uns mit den privaten PKW in Fahrgemeinschaften morgens auf den Weg machen.

Bei der Führung wird ein Fußweg von ca. 4km, davon ca. 1.5km im Freien zurück gelegt. Deshalb bei Schlechtwetter Regenschirm nicht vergessen.

Das Mindestalter für Teilnehmer an der Führung beträgt aus Sicherheitsgründen 14 Jahre!

Wir bedanken uns bereits jetzt bei Hr. Bruno Borst und Hr. Klaus Henning Hoffmann vom Werk Dingolfing der BMW AG für die freundliche Einladung.

Weitere Infos: www.bmw-werk-dingolfing.de

Thomas Radler





Sexskandal in der Sektion Segelflug ?

Immer öfters bekommt man in der Sektion Segelflug die Worte „OKM“ und „Oben Ohne“ zu hören. Liegen da etwa schmutzige und unmoralische Gedanken in der Luft?

Nein, es handelt sich dabei um keine einschlägigen Zeitschriften oder um entblößte Oberkörper.

Vielmehr bedeutet die Abkürzung „OKM“ = „Ohne Kabinenhaube Mehr (Flugvergnügen)“ und „Oben Ohne“ dass jetzt kein Plexiglasdeckel mehr drauf ist.

Wo drauf? - Auf unserem Klassiker, der K8.

Durch den Bau einer offenen Kabinen-

haube und den Einbau eines Druckschotts haben wir jetzt endlich auch die Möglichkeit mit einem unserer Segler Cabrio zu fliegen. Wir freuen uns schon auf die warme Jahreszeit und auf den Fahrtwind der uns dann um die Ohren saust.

Aber Achtung – Warnung des Fliegerarztes: Cabrio fliegen ohne Brille und Schal kann zu „Rinnaugen“ und „Steifem Gnack“ führen. Deshalb sind Schal und Fliegerbrillen wie aus Opas Zeiten sehr zu empfehlen.

PS: Wie erkennt man künftig einen freundlichen K8 Piloten?

(Antwort: An den Mücken zwischen den Zähnen!)

Thomas Radler

Erlebnisbericht C182 - OE-DBS LOLW - LJPZ





Erlebnisbericht C182 - OE-DBS

Was fasziniert mehr: Der nagelneue Flieger oder die phantastische Avionik. Als Saratoga und Garmin GNS430 Strecken-Flieger habe ich der Neuerwerbung OE-DBS zugegebenermaßen vorerst ausgiebig ins Glascockpit – Dekolleté geschaut. in atemberaubender Einblick ! So schnell es ging habe ich mir einen Trainer für den PC besorgt (*1) um zu sehen, was Garmin da für Privatpiloten auf Lager hat.

Eine etwaige „Schwellenangst“ vor den Bildschirmen, oder die Befürchtung, völlig umlernen zu müssen ist **a b s o l u t u n b e g r ü n d e t**. Bereits mit ein paar Trainings-Sessions auf dem PC kann JEDER die Grundfunktionen so weit erlernen, daß ein sicheres Bedienen des Gerätes im Sichtflug möglich ist.

Der Rest, von der Navigation bis zum Flugplan und zu den IFR-Procedures, ist übersichtliche Garmin-Logik. Natürlich ist regelmäßiges Training (wie generell in der Fliegerei) eine unabdingbare Voraussetzung für streßfreie

und sichere Flüge. Mit dem Garmin1000 PC-Trainer und dem Manual kann man ALLE Funktionen realistisch trainieren – um €0,00 pro Flugstunde.

Zum IFR-Fliegen sollte man schon alle Knöpfe des Garmin1000 intus haben, inklusive aller Menüfunktionen des MFD. Dafür hat man dann aber mit dem Garmin1000 ein unglaubliches Werkzeug in der Hand. (*1) Download der Trainer-Software, Fragen und Tips im [W M W - F o r u m](#) „ S c h u l u n g “ CD's liegen in der BL auf.



Vorbei am Erzberg Richtung GRZ – auf Höhe Zeltweg der übliche Request ‚direkt to RADLY.
“O-BS, any chance direct to RADLY?”
GRZ-Radar: “O-BS, I hab’ no was bessas. O-BS set course direct to ILB!”

Beim ersten Flug im Glascockpit der DBS darf man dann aber noch eine aufregende Bekanntschaft machen. Ihr Name: Autopilot KAP-140 Altitude pre-select, vertical speed pre-select und vor allem das Ansprechverhalten im Zusammenspiel mit dem Garmin1000 im NAV-Mode sind aus einer anderen Liga. Software, Elektronik und Technik auf diesem Niveau steuert Corporate Aircrafts und Airliner.

Fazit: Diese Geräte können derartig viel, daß es mir scheint, als habe man um sie herum nur deshalb eine simple C182 gebaut, damit sich unsereiner den Genuß leisten kann, damit richtig zu fliegen und nicht nur am PC.

Beim Rückflug etwas gewittrig, aber das Stormscope auf dem großen Bildschirm zeigt genau, was wo los ist.





Eine "simple C182"? Das stimmt natürlich nicht. Die DBS ist ein modernes Flugzeug, das neben dem schönen Interieur auch mit einer erstaunlichen Performance überascht:

4 Personen (2 Blade wie mich und 2 Damen) kein Gepäck aber volle Tanks steigen auf FL120 bei 90-95kt TAS, 600ft/min TAS im level flight FL120, powersetting BHP 75% It. Handbuch: 147-150kt !!!

Einziger Nachteil:
Die OE-DBS hat keine Enteisung. Mit einer Nachrüstung

könnte die Auslastung sicher viele Flugstunden in die Schlechtwetter-Jahreszeit hinein ausgedehnt werden. Wenn aber das Wetter paßt ist es eine Sünde, diesen Flieger im Hangar stehen zu lassen.

Ich freue mich schon wieder auf den nächsten Fisch beim Ribic.

Peter Rapp

[sämtliche Bilder:](#)
[Patrick Radosta](#)
www.flughafen-aspern.at

Das Prinzip Freude. Der neue BMW 1er ist da.



Agilität, Dynamik, Komfort, Design. Freude hat viele Facetten, die es zu erfahren gilt. Im neuen BMW 1er. Jetzt bereit zur Probefahrt bei

**Geyrhofer & Sohn
GesmbH**

Wagen-Service-Werstatt
1020 Wien
Tel. 0172 40 140 0 0 0
Fax 0172 40 140 0 0 0



Freude am Fahren

BMW 120i (110 kW/150 PS); Kraftstoffverbrauch gesamt 5,6 l/100 km; CO₂-Emission 178 g/km.



Christian Gruber in die Prüfungskommission für Hubschrauberpiloten berufen!

Im Dezember wurde unser Vereinsmitglied Christian Gruber (Sektion UL) vom Verkehrsminister in die Prüfungskommission für Hubschrauberpiloten berufen.

Mit seinen 31 Jahren ist er das jüngste Mitglied in dieser Kommission. Mit seiner Flugerfahrung auf Hubschraubern gehört er aber eher schon zu den „älteren Hasen“ im Geschäft. Seit dem 20. Lebensjahr ist er im Besitz eines Berufshubschrauberpilotenscheines. Mittlerweile stehen 3000 Flugstunden und ca. 8000 Starts - und Landungen in seinem Flugbüchern.

Seine Liebe gehört der Hubschrauberpilotenausbildung in der in den letzten Jahren sehr erfolgreich tätig war. Er war an der Ausbildung von über 200(!) Privat – und Berufspiloten beteiligt, diese Zahl spricht wohl für sich! Wir wünschen dir, lieber Grufti, alles Gute für die Zukunft und weiterhin viel Erfolg in der Fliegerei!

Ernst Hartl



Blumenball der Flieger Ein Fest des Glanzes und der Blumen

Wie jedes Jahr, fand auch diesmal, am letzten Samstag im Jänner 2007 der Blumenball der Flieger statt. Nach der Eröffnung des Balles durch den Einzug der Jungpaare, hieß es „Allgemeiner Walzer“. Bald drängte sich eine große Anzahl von paaren auf der Tanzfläche, wobei natürlich auch die Sektbar ihre Anhänger fand.

Zum Ball des Fliegerclubs „Weisse Möwe Wels“, welcher bisher ohne Unterbrechung seit 57 Jahren stattfand, spielte die Salzburger Post Big Band ganz groß auf. Der Ballsaal war, wie jedes Jahr, mit einem

wunderbarem Blumenschmuck dekoriert.

Von den 700 Ballbesuchern konnte Präsident Fritz Zinnhobler eine große Anzahl von Ehrengästen, wie die Landtagabgeordnete Anni Eisenrauch, VzBgmst. Manfred Hochhauser, VzBgmst. Bernhard Ploier sowie Mitglieder des Stadtsenates, des Gemeinderates, Bundesheer, Polizei, sowie Vertreter der Wirtschaft besonders begrüßen.

Zwischendurch gab es Einlagen der Tanzschule Hippmann, sowie des

Tanzwerkes Wels. Die Gewinner eines Loses durch den Rosenverkauf konnten sich über eine Flugreise in die Türkei (Kuoni Reisen), eine Breitling Fliegeruhr (Fa. Hübner Wels), sowie eines Hubschrauberfluges (Fa. Aerial-Reidingen) freuen.

Der Blumenschmuck wurde heuer dem Kindergarten Straubingerstrasse und dem Pensionistenheim Neustadt übergeben.

Siegi Attenberger









Herbert Matschi und Kurt Würleitner bei der Übergabe der Segelflugabzeichen und Urkunden an den Nachwuchs

Sektionsversammlung Segelflug

Zur Versammlung am 2. März in der Waldschänke konnte Sektionsleiter Herbert Matschi 45 Sektionsmitglieder begrüßen. Im Vergleich zu den Vorjahren war dies ein Rekordbesuch.

Es konnte auf eine unfallfreie, von Schlechtwetter und Frequenzrückgang geprägte Flugsaison 2006 zurückgeblickt werden.

Für die kommende Flugsaison 2007 sind zahlreiche Events und Schulungen zur Förderung des Flugbetriebs und des Könnens unserer Piloten geplant. Die einzelnen Themen und Termine sind in dieser Ausgabe angeführt.

Ausbildungsleiter Kurt Würleitner überreichte an jene 4 Piloten, die im Vorjahr die Ausbildung abgeschlossen hatten, die Segelflugabzeichen und Urkunden. Unser Ehrenpräsident Franz Hamader ließ es sich nehmen, seinem Enkel Klaus die Urkunde persönlich zu überreichen und somit die Fortsetzung der fliegerischen Betätigung in der Familie zu bestätigen.

Zwei langjährige Mitglieder, Johann Repitz und Wolfgang Wieser, erhielten von Vizepräsident Fritz Landertshammer die goldene Ehrennadel für 35 Jahre Vereinszugehörigkeit.

Eine rege Diskussion wurde über

mögliche Veränderungen im Flugzeugpark und die Umrüstung der Winde auf ein Kunststoffseil geführt. Bei der anschließenden Neuwahl des Sektionsleiters wurde Herbert Matschi als Sektionsleiter auf weitere 3 Jahre einstimmig wieder gewählt.

Der Abend nahm nach Ende des offiziellen Teils bei Bier und Wein einen gemütlichen Ausklang.

Wir wünschen an dieser Stelle unseren Mitgliedern eine erfolgreiche Flugsaison 2007!

Thomas Radler



Franz Hamader gratuliert Klaus Hamader zum Segelflugschein

Johann Repitz, Wolfgang Wieser, Vizepräsident Fritz Landertshamer und Herbert Matschi bei der Verleihung der Goldenen Ehrennadeln

Termine Sektion Segelflug 2007

Segelfluggpiste Sanierung Samstag 31.03.2007 – Treffpunkt 13:00h
(Ausweichtermin 1 Woche später)
Kontakt: Herbert Matschi

Segelflug Anfliegen Freitag 6.4.2007 und Samstag 07.04.2007
(Ausweichtermin 1 Woche später)

Theorieschulung Streckenflug - Termin wird an die Interessenten bekannt gegeben
Kontakt: Gerhard Grubhofer

2 Tagesfahrt zur Aero Friedrichshafen - Freitag 20.04.2007 + Samstag 21.04. bis Sonntag 22.4.2007
Kontakt: Thomas Radler

Flug nach Dingolfing mit Besichtigung BMW Werk – Montag 30.04.
Kontakt: Thomas Radler

1.Mai Radausflug – Dienstag 01. Mai
Kontakt: Gerhard Heissenberger

Ziellandewettbewerb Segelflug WMW – Cup 2007
1.Wettbewerbstag - Samstag 05.05.
2.Wettbewerbstag - Samstag 16.06.
3.Wettbewerbstag im Herbst wird im Cumulus 02/07 bekannt gegeben
Ausweichtermin jeweils 1 Woche später


Termin Oldtimer Segelflugclub Wasserkuppe in Wels - Mittwoch 23.05. bis Mittwoch 30.05. (über Pfingsten)

Gummiseilflugwoche Wasserkuppe Samstag 30.06. bis Samstag 07.07.
Kontakt: Josef Ecker

Fliegerlager Mauterndorf - Samstag 14.07. bis Samstag 21.07.
Kontakt: Thomas Radler

4 Nationen Ziellanden in Zell am See – im Herbst, wird im Cumulus 02/07 bekannt gegeben

35. International Vintage Glider Rally, Nitra, Slovakia – 26.07. bis 05.08.
(Diese Veranstaltung findet 2008 in Wels statt!)



Nur wohnen
müssen Sie
selbst.

Alles andere übernehmen wir.

MIT DEM WOHNSERVICE DER VKB-BANK können Sie sich entspannt zurücklehnen.
Fragen Sie Ihren WohnService-Berater! In jeder VKB-Bank.

Für mich, als Mensch.

VKB | Bank

Wels, Kaiser-Josef-Platz 47, Tel. (07242) 617 21-0
E-Mail: wels@vkb-bank.at



Der Welser Flugplatz im Einklang mit der Natur

Die weitläufige Ebene der Welser Heide war schon vor vielen Jahrzehnten im Visier militärstrategischer Begehrlichkeiten. Um 1890 wurde im Norden der Stadt Wels, in der damaligen Gemeinde Pernau, ein Exerzier- und Übungsgelände für die hier stationierten K&K Armeeeinheiten angelegt. Aber bereits einige Jahre später wurden Flugbegeisterte „auf die weite, ziemlich baumlose Fläche“ aufmerksam, die sich für die Errichtung eines Flugplatzes „prächtig“ eignete. Im Jahre 1910 entstand der erste Hangar, der dem Verein für Luftschiffahrt als Stützpunkt diente.

Im Jahre 1933 erfolgte der Startschuss für den Ausbau eines Militärflugplatzes, der nach der deutschen Machtübernahme im Jahre 1939 massiv intensiviert wurde. Das Areal wurde erheblich vergrößert, indem zahlreiche Häuser und Bauerngüter abgesiedelt wurden.

Der große Brachvogel



Nach Ende des 2. Weltkrieges wurden größere Bereiche des Geländes vom österreichischen Bundesheere (Panzerübungsgelände, Kasernen, usw.) übernommen, der Welser Sportfliegerverein „Weiße Möwe“ erhielt Hangar und Flugfeld zur langfristigen Nutzung. In den letzten Jahren wurde der Flugplatz an drei Seiten von Siedlungs- und Gewerbegebieten eingeschnürt. Die enge Nachbarschaft führte auch zu dem Spannungsfeld zwischen Anwohnern und Flugsportlern, die nur teilweise entschärft werden konnte. Zuletzt sah sich der Sportfliegerverein einer weiteren Sorge gegenüber: Teile des Flugplatzes sind ins Fadenkreuz der Wirtschaft geraten, die mit der Vision von Betriebsansiedelungen und Arbeitsplatzbeschaffung die heimische Politik an ihre

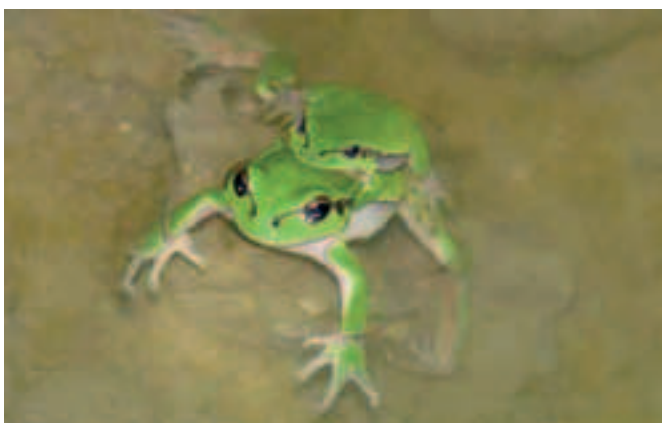
Seite zu ziehen versucht. Ein „amputierter“ Flugplatz könnte allerdings das Aus für den Flugbetrieb bedeuten.



Flaumhaferernte erfolgt bereits mit dem Mähdrescher

In dieser Situation erhalten die Welser Flugsportler überraschend Schützenhilfe vom Naturschutz, der ansonsten in kritischer Distanz agiert. In der kürzlich erschienenen „Zeitschrift für Ökologie, Natur – und Umweltschutz“ (herausgegeben von der naturkundlichen Station der Stadt Linz) haben die wissenschaftlichen Autoren Alexander Schuster, Michael Strauch und Martin Plasser in einer fundierten Studie die große ökologische Bedeutung des Welser Flugplatzes als ein wertvolles Stück wiedergewonnene Welser Heide hervorgehoben, die als Rückzugs- bzw. Hoffungsgebiet für bedrohte Tier- und Pflanzenarten besonderen Schutz verdient.

Die Grünflächen des Flugplatzes bieten mit ihren typischen Magerwiesen und Halbtrockenrasen den idealen Lebensraum für eine ganze Reihe von Lebewesen und Pflanzen, die im Urzustand der Welser Heide beheimatet, aber weitgehend verdrängt worden waren.



Mittlerweile extrem gefährdet: der Laubfrosch

Die Rettung dieses Lebensraumes animiert die Autoren zu besonderem Lob: „In dieser Phase, als ein Schwinden der Bedeutung des Gebietes wahrscheinlich war, geschah etwas völlig Unerwartetes: Der Fliederclub Weiße Möwe

Wels, angeregt durch naturverbundene Mitarbeiter und Mitglieder, entschloss sich, ein Ökologieprojekt zu starten.“ Mit den Bewirtschaftern der Wiesen wurde vereinbart, auf Düngung der Flächen zu verzichten und die Zahl der jährlichen Mahden zu begrenzen. Die Ertragsverluste trägt der Flugplatzbetreiber.

Der Erfolg dieser Maßnahmen ist einzigartig: schon bald entwickelte sich auf den naturbelassenen Böden eine Vielfalt an Pflanzen, die wiederum Nahrungsgrundlage für selten gewordene Insekten und Schmetterlinge bilden. „Es ist bei gleich bleibender, düngerfreier Bewirtschaftung nur eine Frage der Zeit, bis sich noch weitere und seltenere Arten einfinden werden“, prophezeiten die Naturkundler in ihrer Studie.

Mit Begeisterung registrierten sie die Tatsache, dass sich beispielsweise der Große Brachvogel, ein in Österreich vom Aussterben bedrohter Bodenbrüter, mit mehreren Brutpaaren auf dem Flugplatzareal angesiedelt hat. Das günstige Nahrungsangebot auf dem angrenzenden Panzerübungsgelände des Bundesheeres mag mit ein Grund für diesen Umstand sein. Vom Flugbetrieb fühlen sie sich offensichtlich nicht gestört; hingegen werden die Fressfeinde der Bodenbrüter (Greifvögel, Füchse, ...) abgehalten. Auch andere Vogelarten wie das seltene Braunkehlchen oder die Haubenlerche, sowie Kiebitz, Wachtel und Rebhuhn haben das Flugplatzgelände als Lebensraum zurückerobert.



Über die Bedeutung des Welser Flugplatzes für den Naturschutz in Oberösterreich stellen die Autoren der Studie fest, dass es auf Grund der Lage und Flächenausdehnung in O.Ö. kein Gebiet mit ähnlich guten Voraussetzungen für eine langfristige Sicherung der an die vorhandenen Bedingungen gebundene Flora und Fauna gibt. Die Chance auf dem Flugplatz Wels gemeinsam mit dem auch in Sachen Ökologie kompetenten Flugplatzbetreiber ein großes Stück Welser Heide wieder zu gewinnen, ist einmalig und sollte anderen Interessen nicht geopfert werden, appellieren die Ökologen in ihrem Artikel.

Franz Zeilinger

Blühende Pracht

Es gehört schon zur guten Tradition, das die Blumen, die die Stadthalle beim Fliegerball schmücken, am nächsten Tag – aufgeteilt - in ein Alten- und Pflegeheim und einen Kindergarten gebracht werden. Die Blumen vom heurigen Fliegerball übergab Präsident F. Zinnhobler an Stadträtin Huber und Heimleiter Emrich (Alten- und Pflegeheim Wels-Neustadt)



v.l. Zinnhobler, Huber, Emrich

v.l. F. Zinnhobler, Susi Brunmair - Kindergarten Straubingerstraße



ZLPV 2006 und JAR-FCL

Die wichtigsten Neuerungen für PPL-Inhaber

Die Joint Aviation Authorities (JAA), eine Arbeitsgemeinschaft der europäischen Luftfahrtbehörden, hat schon vor etlichen Jahren gemeinsame Standards für Pilotenlizenzen (Joint Aviation Requirements – Flight Crew Licensing, kurz JAR-FCL) verabschiedet. Jede der beteiligten Luftfahrtbehörden war gehalten, diese in das jeweilige nationale Recht umzusetzen. Die BRD hat dies in der Novelle 2003 zur LuftPersV getan. Nach einer langer Ungewissheit ist am 1. Juni 2006 in Österreich die neue Zivilluftfahrt-Personalverordnung (ZLPV 2006) in Kraft getreten, mit der die JAR-FCL ins österreichische Recht übernommen wird.

Die Umsetzung der JAR-FCL durch die ZLPV 2006 ist tatsächlich eine bloße und unveränderte Übernahme, wobei die Teile 1 (Flächenflugzeuge) und 3 (Tauglichkeitszeugnisse) bereits übernommen sind; Teil 2 (Hubschrauber) wird zu einem späteren Zeitpunkt durch Novellierung der ZLPV 2006 übernommen werden. Die ZLPV 2006 selbst regelt nur mehr jene Pilotenlizenzen, die nicht oder noch nicht von JARs erfasst sind (etwa die Berechtigungen für Segelflieger und Fallschirmspringer sowie – derzeit noch – Hubschrauberpiloten).

Die Lizenzen für Privatpiloten (sowie Berufs- und Linienpiloten) werden hingegen dadurch geregelt, dass § 23 ZLPV 2006 schlicht und einfach auf einen Anhang verweist, in welchem die JAR-FCL (1) in vollem Wortlaut und unveränderter (und nicht besonders benutzerfreundlicher) Systematik abgedruckt ist. Wir haben daher die für Privatpiloten wichtigsten Änderungen zusammengefasst:

Erwerb des PPL

(JAR-FCL 1.120, 1.125 und Anhang)

Bewerber um einen PPL müssen 45 Stunden Flugerfahrung, davon mindestens 25 Stunden mit Lehrer und mindestens 10 Stunden im Alleinflug unter Aufsicht eines Lehrers, darin enthalten mindestens 5 Stunden Allein-Überlandflug mit einem Dreiecksflug über 150 NM, nachweisen. Bis zu zehn Prozent an Flugerfahrung auf Hubschraubern, UL-Hubschraubern, Ultraleichtflugzeugen und Segelflugzeugen, jedoch höchstens 10 Stunden, können auf die 45 Stunden angerechnet werden (dann nur 20 Stunden mit Lehrer). 5 Stunden können auf Flugübungsgeräten oder Simulatoren absolviert werden. Der Bewerber erwirbt die Qualifikation auf jener Klasse von Flugzeugen (siehe unten), auf der er die Prüfung abgelegt hat.

Die Flugausbildung beinhaltet nunmehr auch Sprechfunkverkehr und Grundlagen des Fliegens nach Instrumenten. Für die Nachtflugqualifikation (ehemals „NVFR“) sind nur mehr 5 zusätzliche Stunden bei Nacht (3 mit Lehrer, mindestens 1 Stunde Überlandflug und 5 Alleinstarts und Alleinlandungen bis zum Stillstand, also nicht nur T&G) erforderlich.

Flugzeugklassen und Flugzeugmuster

(JAR-FCL 1.215)

Auf PPL-Ebene kommen hauptsächlich die Klassen einmotorige Landflugzeuge mit Kolbentriebwerk (single engine piston [land], SEP [land]) und mehrmotorige Landflugzeuge mit Kolbentriebwerk (multi engine piston [land], MEP [land]) in Frage. Mit der jeweiligen Klassenberechtigung können grundsätzlich (nach Umschulung, siehe unten) alle Flugzeuge der betreffenden Klasse geflogen werden. Musterberechtigungen werden für Flugzeuge mit Turboprop- oder Jetantrieb sowie für Flugzeuge, die mit mehreren Piloten geflogen werden müssen, ausgestellt.

Gültigkeitsdauer

(JAR-FCL 1.185, 1.245, 3.025, 3.105)

Es ist grundsätzlich zwischen der Lizenz an sich und der/den Klassenberechtigung/en zu unterscheiden. Die Gültigkeitsdauer der Lizenz läuft mit dem Tauglichkeitszeugnis und ist nach Lebensalter gestaffelt:

- > Bis 30 Jahre: 60 Monate, aber höchstens bis zur Vollendung des 32. Lebensjahrs;
- > Bis 50 Jahre: 24 Monate
- > Über 50 Jahre: 12 Monate.

Die Klassenberechtigung SEP (land) gilt immer für zwei Jahre. Sie kann auf zwei Arten verlängert werden:

- > Innerhalb des letzten Jahres vor Ablauf durch zwölf Flugstunden, darin enthalten sechs Stunden als PIC

(der Rest kann z.B. PICUS während Umschulungen sein; siehe „Flugbuchführung“), zwölf Starts und zwölf Landungen und ein Übungsflug von mindestens einer Stunde Dauer mit einem Fluglehrer, oder

> innerhalb der letzten drei Monate vor Ablauf durch eine Befähigungsüberprüfung (Elemente des Prüfungsprogramms) mit einem Prüfer.

Eine Instrumentenflugberechtigung (IR) gilt ein Jahr und ist mit einem Überprüfungsflug zu verlängern.

Ultralights und Reisemotorsegler

(JAR-FCL 1.005; 1.245; § 23 (3) ZLPV 2006)

Nach dem Wortlaut der JAR-FCL werden UL-Stunden zwar beim PPL-Erwerb, nicht aber beim PPL-Erhalt nach der ersten oben genannten Variante angerechnet, weil die zwölf Stunden auf „Flugzeugen“ geflogen werden müssen und die JAR-FCL Ultralights dezidiert ausschließt. Zwar erscheint es unlogisch, Zeiten für den Erwerb anzurechnen, für den Erhalt aber nicht, und das Fliegen mit Ultralights auch mit einem JAR-FCL-PPL zu erlauben (§ 23 Abs 3), aber bis zu einer klaren behördlichen Aussage in eine andere Richtung ist von dieser Rechtslage auszugehen. Allerdings spricht rechtlich nichts dagegen, UL zu fliegen und den JAR-FCL-PPL dann eben in der zweiten Variante (Befähigungsüberprüfung mit Prüfer) zu verlängern.

Hat der Inhaber einer Klassenberechtigung SEP (land) hingegen auch die Klassenberechtigung Reisemotorsegler (touring motorglider, TMG), dann kann er die zwölf Stunden für die erste Verlängerungsvariante auf SEP oder TMG oder einem Mix aus beiden fliegen und so beide Berechtigungen verlängern. Das Ergebnis, auf diese Weise eine Klassenberechtigung immer wieder dadurch erneuern zu können, dass man immer zwölf Stunden in der anderen Klasse fliegt, ist auch nicht unbedingt logisch ...

Umschulungen

(JAR-FCL 1.215 und Anhang dazu)

Innerhalb der Flugzeugklassen hat die Behörde eine Liste der notwendigen Umschulungsmaßnahmen zu erstellen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen. Dies ist noch nicht erfolgt; es kann aber davon ausgegangen werden, dass die Behörde den dazu bestehenden JAA-Richtlinien folgt. Diese unterscheiden innerhalb der Klasse SEP (land) folgende Gruppen:

- > Einmot;
- > Einmot mit Verstellpropeller (variable pitch prop, VP);
- > Einmot mit Einziehfahrwerk (retractable undercarriage, RU);
- > Einmot mit Turbolader oder Supercharger (T);
- > Einmot mit Druckkabine (cabin pressurisation, P);
- > Einmot mit Spornradfahrwerk (tail wheel, TW);
- > Einmot mit elektronischer Instrumentierung (electronic flight instrument system, EFIS),
- > Einmot mit Einhebel-Motorbedienung (single lever power control, SLPC).

Fällt das Flugzeug, auf das umgeschult werden soll, in eine Gruppe, aus der der Umschulungswerber bereits andere Flugzeuge fliegt, dann handelt es sich bei der Umschulung um eine Vertrautmachung (familiarisation, F). Sie kann von Fluglehrern oder Checkpiloten durchgeführt werden.

Fällt das Flugzeug, auf das umgeschult werden soll, in eine Gruppe, aus der der Umschulungswerber kein anderes Flugzeug fliegt, dann handelt es sich bei der Umschulung um eine Unterschiedsschulung (differences training, DT). Diese darf nur von Fluglehrern durchgeführt werden

Flugbuchführung

(JAR-FCL 1.080)

Das JAR-FCL-Flugbuch ist etwas ausführlicher (und die meisten Modelle sind im Format größer) als das alte Flugbuch. Zeiten sind nur mehr als Blockzeiten (vom Abrollen aus der Parkposition bis zum Abstellen des/der Triebwerks/e auf der Parkposition) zu führen. Bitte dennoch auf das Notieren der Abflugs- und Landezeiten nicht vergessen – die werden weiterhin für das Bordbuch des Flugzeuges benötigt!

Zeiten als zweiter Pilot können nur eingetragen werden, wenn das betreffende Flugzeug nach den Bestimmungen seiner Musterzulassung oder der JAR-OPS (Betriebsvorschriften für Verkehrsunternehmen) mit einer Mindestbesatzung von zwei Piloten geflogen werden muss. Da dies auf kein Muster der Klasse SEP (land) zutrifft, können Zeiten als zweiter Pilot nicht mehr eingetragen werden. Es können jedoch (in eigenen, dafür vorgesehenen Spalten) Zeiten während der Ausbildung zu PPL, IFR, CPL etc als Ausbildungszeit als verantwortlicher Pilot (student pilot-in-

command, SPIC) sowie Zeiten unter Aufsicht eines Lehrers (etwa bei Unterschiedsschulungen) als Verantwortlicher Pilot unter Aufsicht (pilot-in-command under supervision, PICUS) eingetragen werden. Diese Zeiten sind vom Lehrer zu bestätigen; andere Bestätigungen sind hingegen nicht mehr erforderlich.

Übertrag der bisherigen Flugzeiten in das neue Flugbuch, Seite 1, nicht vergessen. Spalte 8 für jeden Flug ausfüllen. Die Spalten 10 und 11 dienen der Angabe der Funktion, sowie der Aufteilung der Flugzeiten (Nacht und/oder IFR). Der Flugschüler trägt Flüge mit dem Fluglehrer an Bord in die Spalte "Doppelsteuer" ein. Fluglehrer tragen Flüge in Ausübung ihrer Tätigkeit in die Spalten "verantwortlicher Pilot" und "Fluglehrer" ein. Mit Zustimmung des Fluglehrers darf der Schüler einen Flug auch als "verantwortlicher Pilot" / SPIC = Student Pilot in Command" eintragen. Dies aber nur, wenn der Schüler tatsächlich in der Lage ist, das Flugzeug selbstständig zu führen, was aber erst im letzten Viertel der Ausbildungszeit glaubwürdig ist. Der Fluglehrer hat dies in Spalte 12 ausdrücklich mit der Eintragung "SPIC" und seiner Unterschrift zu bestätigen. In Spalte 9 / "2 Piloten" / sind nur Flugzeiten im gewerblichen Verkehr oder mit Luftfahrzeugen einzutragen, für welche 2 Piloten vorgeschrieben sind. Im Rahmen des Vereins und mit Vereinsflugzeugen darf diese Spalte also nicht verwendet werden.

Fortlaufende Flugerfahrung

(JAR-FCL 1.026)

Ein Pilot, der nicht bei einem Luftbeförderungsunternehmen fliegt, darf als verantwortlicher Pilot oder Kopilot auf Flugzeugen bei der Beförderung von Fluggästen nur tätig werden, wenn er innerhalb der vorangegangenen 90 Tage drei Starts und drei Landungen als steuernder Pilot auf einem Flugzeug desselben Musters/derselben Klasse oder in einem Flugsimulator des/der verwendeten Musters/Klasse durchgeführt hat. Ohne gültige Instrumentenflugberechtigung ist für Nachtflüge überdies im gleichen Zeitraum mindestens ein Start und eine Landung bei Nacht erforderlich.

Die Bestimmung spricht nicht von "PIC"; es zählt etwa auch PICUS-Zeit während Umschulungen oder Übungsflügen mit Fluglehrer. Es muss sich auch nicht um den Typ handeln, mit dem der Passagierflug durchgeführt werden soll; die nötigen Starts und Landungen können mit jedem Flugzeug der betreffenden Klasse durchgeführt werden.

Die Umstellung

(§ 142 ZLPV 2006)

... ist praktisch schon passiert: Alle vor dem 1. Juni 2006 ausgestellten bzw auf Grund einer vor diesem Zeitpunkt begonnenen und bis 31. Dezember 2008 abgeschlossenen Ausbildung ausgestellten Scheine gelten als JAR-FCL-Scheine und sind seit 1. November 2006 auch nur mehr nach JAR-FCL-Regeln zu erneuern. Die Behörde hat anlässlich der nächsten Verlängerung durch Ausstellen eines neuen Scheines festzustellen, welcher JAR-FCL-Schein dem „alten“ Schein entspricht. Flugbücher, die vor dem 1. Juni 2006 begonnen wurden, können bis zu diesem Zeitpunkt, spätestens aber bis 1. Juni 2007, noch verwendet werden.

Schein umschreiben

Wer seinen Schein früher umschreiben lassen will, möge wie folgt verfahren:

1. Ausfüllen des Antrages auf Ausstellung eines Medical nach JAR-FCL 3. Dieser Antrag kann von der Homepage der Austro Control heruntergeladen werden.
2. Mit dem Antrag Besuch eines Fliegerarztes, der die Befugnis nach JAR-FCL 3 hat. Ein Class 1 Medical ist für CPL erforderlich, für PPL genügt Class 2.
3. Studium des Anhangs 1 zu JAR-FCL 1.005 aus welchem Bedingungen für die Ausstellung einer JAR-FCL Lizenz auf Grund eines österreichischen Zivillufffahrerscheines ersichtlich sind. Hier sind die derzeit in der Lizenz eingetragenen Begriffe nach alter ZLPV anzuführen. A bedeutet also Gewichtsklasse A (einmotorige Flugzeuge bis 2 t). C bedeutet Gewichtsklasse C (zweimotorige Flugzeuge bis 5,7 t) – letzteres aber nur im Falle eines CPL Gew. Kl. C ankreuzen. Ist im PPL ein zweimotoriges Muster (z.B. Seneca) eingetragen, dies unter "Musterberechtigungen" anführen, also z. B. "PA 34", da es bisher im PPL keine Klassenberechtigung Gewichtsklasse C gab.
4. Ausfüllen des "Antrages auf Erteilung einer Lizenz nach JAR-FCL 1.005 (b) auf Grund eines österreichischen Zivillufffahrerscheines". Dieser Antrag kann von der Homepage der Austro Control heruntergeladen werden. Achtung: Für PPL und CPL verschiedene Formulare! Unter "Stunden" die Summe aus den im bisherigen Flugbuch ersichtlichen Stunden als 1. und 2. Pilot eintragen. "MPA" und "PIC auf MPA" nur ausfüllen, wenn

im gewerblichen Betrieb Flüge durchgeführt wurden, bei welchen 2 Piloten vorgeschrieben waren. Privat geflogene Stunden als 2. Pilot gelten hier nicht! Checkliste auf Seite 2 (PPL) bzw. 3 (CPL) des Antrags bitte beachten. Es brauchen nur Kopien der nationalen Lizenz und des Flugbuches eingesendet werden. Beim Kopieren der Flugbuchseiten das Deckblatt (Namenseite) und soviel Doppelseiten kopieren, dass ACG kontrollieren kann, dass die für die Scheinverlängerung erforderlichen Flugstunden geflogen wurden. Die Flugstunden müssen bestätigt sein. Jede Seite der Kopie ist zu unterschreiben. Liegt auch eine Instrumentenflugberechtigung vor, ist dem Antrag auch das Protokoll des IFR Checkfluges beizufügen. Soll in den neuen PPL oder CPL die Klasse MEP(A) / Multi Engine Piston Aeroplane eingetragen werden, ist der Checkflug auf 2 Mot zu absolvieren.

5. Ausgefüllten Antrag, samt Anlagen, an ACG schicken. Nicht vergessen, eine Telefonnummer für allfällige Rückfragen anzuführen.
6. Nach Erhalt der neuen JAR Lizenz neues, von ACG herausgegebenes Flugbuch nach JAR-FCL beginnen. Die Hinweise zur Führung des Flugbuches auf den ersten Seiten vor der ersten Eintragung genau lesen.

Sigmar Stadlmeier & Franz Gruber

Ihr Partner für Versicherung, Vorsorge und Vermögen.

Was immer Sie vorhaben, vertrauen Sie einem der weltweit größten Finanzdienstleister. Vertrauen Sie der Allianz. Wir sorgen dafür, dass Sie mit Sicherheit mehr erleben.

Zukunftsvorsorge mit der Allianz BonusLife: Schon ab 10,- Euro Monatsprämie haben Sie Anspruch auf eine staatliche Förderung von 8,5%. Nähere Informationen bei

Richard Schutti, Mobiltel. 0699/12 12 00 55
4600 Wels, Bahnhofplatz 1
Telefon (07242) 442 57-86464, Fax (07242) 442 57-76464

Weil ich noch viel vorhab. >>

Allianz 

LEISTUNG. PRESTIGE. INNOVATIONSFREUDE.

Nur ein schönes Flugzeug ist ein gutes Flugzeug. Auch BREITLING vertritt diese Philosophie und hat sich konsequent dem Bau hochleistungsfähiger Instrumentenuhren für anspruchsvollste Profis verschrieben. Unsere Chronographen erfüllen in Sachen Robustheit, Funktionalität und Präzision strengste Kriterien, und wir lassen jedes Uhrwerk von der obersten unabhängigen Instanz, der Offiziellen Schweizerischen Chronometerkontrolle (COSC), zertifizieren. Es ist also kein Zufall, dass BREITLING als anerkannter Ausrüster der Fliegerei gilt.

www.breitling.com



CHRONOMAT EVOLUTION

HÜBNER

UHRMACHERMEISTER SEIT 1914

LINZ, KLOSTERSTRASSE 2, 0732/77 33 60
WELS, SCHMIDTGASSE 5, 07242/21 17 17



BREITLING
1884

INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™

Impressum: P.b.b. Zul. Nr. GZ 03Z034846 M
Verlagspostamt 4601 Wels; Erscheinungsort Wels
Eigentümer und Herausgeber:
Fliegerclub WEISSE MÖWE WELS
ZVR-Zahl: 278 289 417
Flugplatzstraße 1, 4600 Wels, Postfach 197
Tel.: +43 / (0)7242 / 26499-0
E-mail: office@wmw.at
[Http://www.wmw.at](http://www.wmw.at)