

VEREINSNACHRICHTEN *LOLW*

CUMULUS



Fliegerclub WEISSE MÖWE Nr. 1 / 2008



Flugplatz-Rochade JA / NEIN

INFO AM 28. 03.

Wels – die Fliegerstadt?

Sektionsversammlung MOT
26. 03. Bitte um rege Teilnahme



100 Jahre Fliegen in Wels

A promotional image for Aerial Helicopter. The main focus is a silver helicopter with blue stripes, flying in a blue sky. The website address 'www.aerial.at' is printed on the side of the helicopter and also on a large blue banner at the top of the image. In the background, another helicopter is visible on the ground.

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)



Editorial

Liebe Mitglieder und Freunde der
»WEISSEN MÖWE WELS«!

Traditionsgemeinschaft der ehemaligen Flugzeugführer- schule A/B 115 (1940 bis 1945) Wels und Reichersberg



Präsident Friedrich Zinnhobler
Fliegerclub Weiße Möwe Wels



In der Zeit vom 20. bis 21. September 2008 wird in Reichersberg – mit Besuch auch in Wels – das

50 Jahre Treffen

der von den Überlebenden des 2. Weltkrieges gegründeten Gemeinschaft abgehalten. Die erste Zusammenkunft fand am 9. August 1958 in Reichersberg statt.

Reinhard Gaber, Geschäftsführer dieser Verbindung, ist seit vielen Jahren bemüht, die zur »TRADITIONSGEMEINSCHAFT« gewordene Vereinigung am Leben zu erhalten (siehe Bericht von Reinhard Gaber auf Seite 6).

Höhepunkte in der Geschichte der »Flieger von damals« waren sicher die Jubiläumstreffen in den Jahren 1960, 1990 und 2000, jeweils mit Rückblick auf das Gründungsjahr 1940.

Was zeichnet nun diese Traditionsgemeinschaft so besonders aus?

Sicher nicht vordergründig die Traditionspflege, wie vielleicht der Außenstehende auf Grund des Namens vermuten könnte. Es war und ist vielmehr die zwanglose Begegnung von Menschen, die sich durch gemeinsame Erlebnisse verbunden fühlen und sich gegenseitiger Wertschätzung erfreuen dürfen.

So eine Verbundenheit innerhalb von »Fliegerfreunden von damals« soll auch für uns – den »Fliegern von heute« – stets Vorbild sein und als bemerkenswertes Beispiel für ehrliche Freundschaft auch von uns beachtet, gepflegt und ausgebaut werden.

Das meint Euer



Coverbild: Heimo Pertlwieser
Unser Flugplatz im März 08;
danke Heimo!

Inhalt

Worte des Präsidenten	3	Flieger Forum / Entscheidung über LOLW	21
Einladung Informationsveranstaltung	5	Über den Wolken / Portrait Heimo Pertlwieser	24
Wels die Fliegerstadt!	6	Sektion Ultra Light	26
Wels die Fliegerstadt?	9	Fliegerball 2008	27
Sektion Segelflug	12	Kunstflug mit Peter Rohn	30
Sektion Modellflug	14	Blumenspende von der Weißen Möwe	30
Flugplatz Wels »Neu«	15	Einladung Sektionsversammlung MOT	31
Sichtflugkarte Wels / Chart for VFR Flights	16		
LOLW AD 2.20 Besondere lokale Verfahren (VFR)	18		
Vereinbarung zwischen LOLW und ATM TERM Linz	19		

Termine & Veranstaltungen



36. Oldtimer Segelflug Treffen
vom 30.07. bis 10.08. 2008 in Wels!

Sektionsversammlung MOT

Mittwoch, 26.03. 08 Gasthaus Knödelwirt, Grünbachplatz 14, 4600 Wels
Beginn: 19.30 Uhr

Informationsveranstaltung UNSER Flugplatz

Freitag, 28.03. 08 Gasthaus Waldschänke, Roithenstraße 2, 4600 Wels
Beginn: 18.30 Uhr

Das Grundgerüst des diesjährigen Programms der Sektion Segelflug ist abgesteckt. Einzelne Termine sind noch zu fixieren. Hier nun ein Überblick über die geplanten Aktivitäten. Sämtliche Termine werden auf der Homepage der WMW bzw. im Forum veröffentlicht.

Samstag, 29.03. 08 Sanierung der Segelfluggpiste
Treffpunkt 13.00 Uhr

Freitag, 04.04. 08
und Samstag, 05.04. 08 Anfliegen mit Checkflügen bzw. Gefahrenweisungen

Samstag, 17.05. 08 Ziellandewettbewerb Frühjahr

Mittwoch, 07.05. 08
bis Mittwoch, 14.05. 08 Segelflugwoche der „Wasserkuppler“ in Wels

Freitag, 06.06. 08
und Sonntag, 08.06. 08 Last Fly-in to Berlin Tempelhof

Samstag, 21.06. 08 SONNWENFLUG nach SONNEN

Mittwoch, 30.07. 08
bis Sonntag, 10.08. 08 Int. Vintage Glider Cup Rallye Wels / Oldtimer-Segelflug-Treffen

Donnerstag, 21.08. 08
bis Sonntag, 24.08. 08 Es zeichnet sich hier in Wels ein großes „Fly In“ ab, das die Sektion UL organisieren wird.

Samstag, 11.10. 08 Ziellandewettbewerb Herbst mit gleichzeitigem Abfliegen

weitere Termine von den Sektionen sind auf der HP von der Weißen Möwe

wichtige Termine sind im Newsticker auf der Homepage www.wmw.at verlautbart

VKB | Bank

EINLADUNG

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

INFORMATIONSV ERANSTALTUNG

UNSER FLUGPLATZ

recht herzlich ein

Zeit:
Freitag, 28. 03. 2008

Beginn:
18.30 Uhr

Ort:
**Gasthaus Waldschänke,
Roithenstraße 2, 4600 Wels**

Wir freuen uns auf eine konstruktive und informative Veranstaltung

Für den Vorstand
Friedrich Zinnhobler e.h.
Präsident

**Die Generalversammlung, ursprünglich zeitgleich
angesetzt, wird zu einem späteren Zeitpunkt ab-
gehalten und rechtzeitig angekündigt!**



Wels – die Fliegerstadt!

Luftfahrt seit beinahe einem Jahrhundert

Als im November 1910 die „Erste Oberösterreichische Flugwoche Wels“ statt fand, sollte dies Grundstein der mittlerweile fast 100-jährigen Geschichte des Welser Flugplatzes sein. Gerade einmal sieben Jahre, nachdem Wilbur und Orville Wright am 17. Dezember 1903 mit dem ersten Motorflug eine neue Ära in der Luftfahrt eingeläutet hatten.

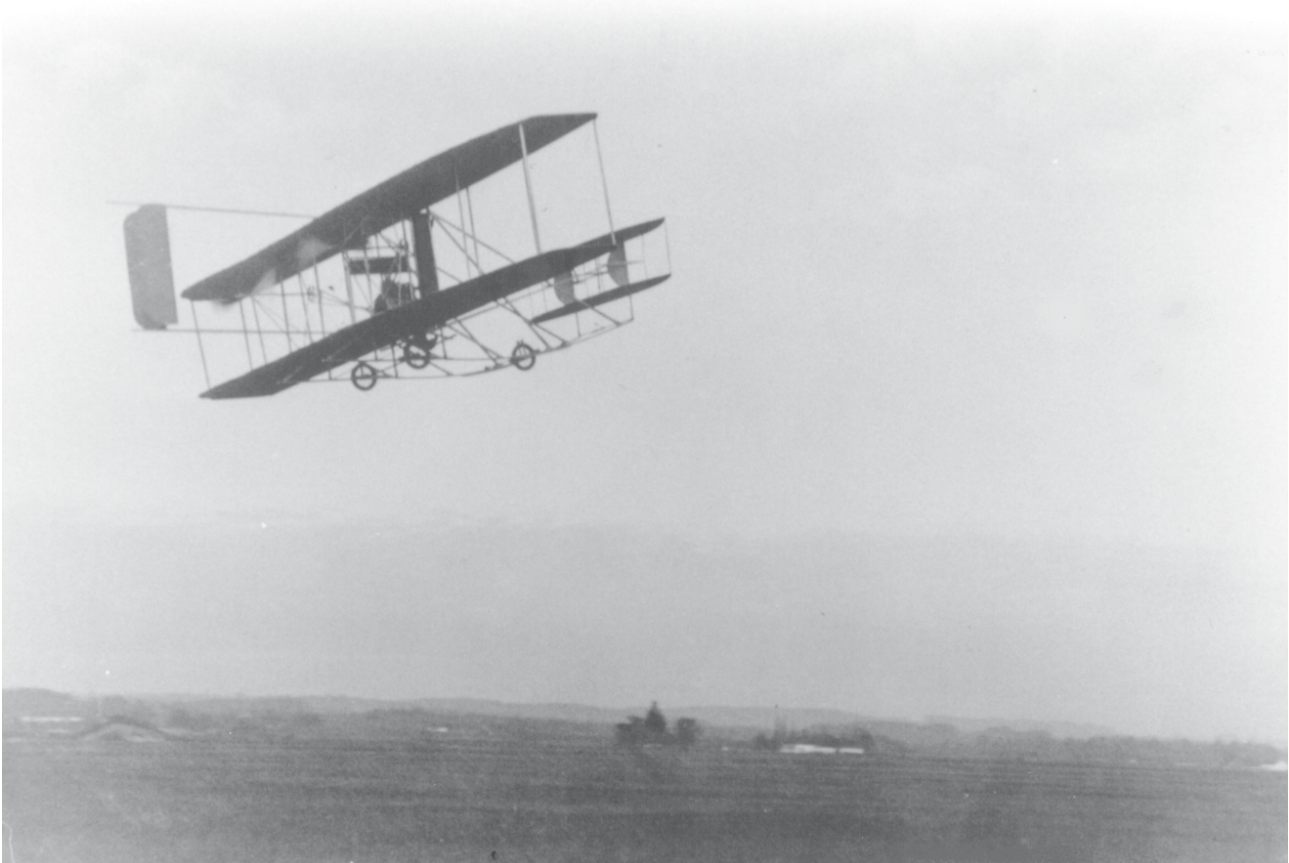
Die Entwicklung des Flugplatzes Wels ist seit Anbeginn eine Reflexion der in stetigem Wandel begriffenen Aviatik, im Wechselspiel von Zivil- und Militärluftfahrt.

Vorerst Notlandeplatz für die Österreichische Luftverkehrs AG und für die Deutsche Lufthansa in den 1920er Jahren, erfolgte ab 1933 der Ausbau zum Militärflughafen. In dieser Funktion wurde er zunächst durch die Luftstreitkräfte des Österreichischen Bundesheeres, ab 1938 bis 1945 von der Deutschen Luftwaffe genutzt.

Nach Ende des Zweiten Weltkrieges kam es 1949 zur Gründung des Fliegerclubs „Weiße Möwe“, welcher seit annähernd 60 Jahren die Entwicklung des Flugplatzes maßgeblich prägt.

Der seit 1972 öffentliche Zivilflugplatz Wels ist heute beliebtes Ziel in- und ausländischer Sportflieger und dient überdies Geschäfts- und Ambulanzflügen. Daneben sind zahlreiche internationale Veranstaltungen Spiegelbild dieser bedeutenden Einrichtung der Stadt Wels, welche es auch in Zukunft zu erhalten gilt!

Reinhard Gaber



Erste Oberösterreichische Flugwoche – Wels – 1910: Josef Sablatnig zeigt Flugvorführungen mit einem »Wright Flyer«



Wels 1936: Caproni Ca-133 des Österreichischen Bundesheeres



Wels 1941: Avia B 534 der Flugzeugführerschule A/B 115



Wels 1952: Fliegerclub WEISSE MÖWE – Anfänge im Segelflug



Wels 1967-71: Ausbau des Flugplatzes

In jeder Beziehung zählen die Menschen.

DESHALB HÖREN WIR IHNEN ZUERST ZU. Um Ihre Wünsche und Vorstellungen richtig zu verstehen und dann das Richtige für Sie zu tun. Kommen Sie in Ihre Sparkasse.

www.sparkasse-ooe.at

SPARKASSE 
Oberösterreich



schematische Darstellung
Flugplatz NEU (nicht detailliert)

Wels – die Fliegerstadt?

Die Geschichte des Flugplatzes ist im Bericht von Reinhard Gaber aufgezeichnet. Von 1945 bis 1955 wurde die Hälfte des Geländes von den Amerikanern als Zentrallager genutzt. 1949, mit der Freigabe des Segelfluges im westlich besetzten Österreich, wurde der nördliche Teil des Areals dem damals gegründeten Segel- und Modellflug-Club übereignet. Der Verein kaufte im Norden des Platzes ein Grundstück und betrieb den nördlichen Teil des Flugplatzes als Segelfluggelände.

Mit der Freigabe des Motorfluges 1955 wurde das gesamte Areal im heutigen Bestand dem österreichischen Aeroclub und dem Sportfliegerclub Weiße Möwe Wels als Platzhalter vom Bund zur Verfügung gestellt.

1972 wurde der Flugplatz Wels in den europäischen Regionalflugplatz-Plan aufgenommen. Die Finanzierung des Ausbaus (Asphaltpiste, Rollwege und Befeuerung) wurde in einem Vertrag wie folgt geregelt: Ein Drittel Bund, ein Drittel Land und ein Drittel Stadt Wels mit Beteiligung des Clubs durch Erbringung von erheblichen Eigenleistungen (Aushubarbeiten, Schotterung und Planung).

Zugleich wurde der Vertrag mit dem Bund gelöst, der neue Vertrag wurde nun wie folgt erstellt. Die Republik Österreich als Eigentümer verpachtet der Stadt Wels das Areal auf 99 Jahre mit dem Auftrag es ausschließlich als Flugplatz zu betreiben! Die Stadt Wels überlässt dem Fliegerclub Weiße Möwe Wels das Gelände, um es als öffentlichen Zivilflugplatz zu betreiben. 1972 wurde in diesem Zusammenhang vom Fliegerclub mit der Stadt Wels ein Subpachtvertrag über 33 Jahre abgeschlossen.

Darin wurde festgehalten, dass sich die Stadt Wels mit zwei von der Behörde vorgeschriebenen Flugplatzbetriebsleitern und einer Anlagenerhaltungsbeteiligung an dem Projekt „Öffentlicher Zivilflugplatz Wels“ beteiligt.

In den 1980er Jahren kam es zum ersten größeren Zerwürfnis mit der Stadt Wels ausgelöst durch eine Flugplatzgegner Initiative. Um diese ruhig zu stellen, wurde vom Fliegerclub als Platzhalter gefordert, am Sonntag den Flugbetrieb einzustellen. Da diese Forderung unannehmbar war, wurde diese vom Fliegerclub abgelehnt. Als Reaktion der Stadt wurden daraufhin beide von der Stadt bezahlten Betriebsleiter ersatzlos abgezogen.

Der Verein war somit gezwungen, zwei Betriebsleiter auf eigene Kosten anzustellen. Nach einer Abkühlungsphase übernahm die Stadt Wels die Kosten für einen Betriebsleiter. Mittlerweile sind auch diese Kosten aus dem Stadtbudget verschwunden und seit einigen Jahren wird nur mehr ein geringer Erhaltungskostenbeitrag geleistet. Seit etwa 2 Jahren sind alle Zuschüsse aus dem Vertrag von 1972 ausgesetzt, zugleich wurde auch kein Bauprojekt am Flugplatzgelände mehr genehmigt (neue Halle, gewerbliche Betriebe).

Nachdem um 1990 erstmals im Zuge einer geplanten „Rochade“ (Messegelände gegen Flugplatz) die Begehrlichkeit für dieses Gelände deutlich wurde, war man von Seiten des Vorstandes alarmiert. So wurde auf Betreiben von Präsident Fritz Zinnhobler eine vorzeitige Verlängerung des Pachvertrages (Stadt Wels – Weiße Möwe) ausgehandelt. Die Stadt Wels stimmte unter Bürgermeister KR Karl Bregartner einer Verlängerung um 25 Jahre zu (Vertragsende 2027 plus 3 Jahre Kündigungsfrist).



Trotz Unstimmigkeiten von Seiten der Stadt wurden vom Fliegerclub als Platzhalter der Stadt viele freiwillige Einschränkungen des Flugbetriebes zugesagt und auch eingehalten. Diese Einschränkungen gehen auch mit finanziellen Einbußen einher.

Um 1980 machte man sich das erste Mal auf dieser großen Wiesenfläche über den Naturschutz Gedanken. So wurde den die Fläche bewirtschaftenden Landwirten die Düngung der Rasenfläche untersagt. Seither bilden sich die für die Welser Heide typischen Magerwiesen wieder in ihrer natürlichen Form.

Die Welser Heide ist naturgeschichtlich ein Schwemmland der Traun, daher befindet sich unter einer dünnen Humusschicht ein ergiebiges Schottervorkommen. Direkt unter dem Flugplatz befindet sich ein Süßwassersee mit bestem Trinkwasser. An anderen Stellen haben sich Erdgasvorkommen gebildet.

In diesem nun wiedererstantenen Teil der Welser Heide tummeln sich vermehrt bereits sehr seltene vom Aussterben bedrohte Tierarten (Brachvogel, Kiebitz, Furchenbiene und noch viele andere von der Naturschutz-Behörde festgestellte Arten).

In Deutschland wurde bereits erkannt, dass sich Naturschutz und Flugplatz sehr gut miteinander verbinden lassen, daher sind bereits fünf Flugplatzgelände unter Naturschutz gestellt. Damit sind die Gelände sowohl für den Naturschutz wie auch für den Flugbetrieb auf lange Zeit gesichert.

Die grüne Oase mitten im Gebiet von Wels ruft nun seit etwa 2 Jahren wieder Firmen auf den Plan, zur Schottergewinnung oder Errichtung von Betriebsgeländen. Der Fliegerclub wird nun 6 Jahre nach Abschluss des Pachtvertrages von der Stadt Wels massiv bedrängt 40 ha des Geländes (Südhälfte inklusive einer Graspiste) abzugeben. Damit ist der Naturschutz nicht mehr gewährleistet.

Um trotzdem mit der Stadt Wels einigermaßen gut auszukommen, hat sich der Vorstand entschlossen, dem Begehren der Stadt unter folgenden Voraussetzungen zuzustimmen:

1. Der gesamte Umfang des gegenwärtigen Flugbetriebes (Motor-, Segelflug, Fallschirmspringen) muss aufrechterhalten werden können.
2. Alle Betriebsgebäude werden neu errichtet.
3. Die Bestandssicherung bis zum Jahr 2070 muss gewährleistet sein.

Zum Punkt 3 ist anzumerken: Diese Bestandssicherung kann nur so verstanden werden, dass das verbleibende Flugplatzareal in das Eigentum des Betreibers des öffentlichen Zivilflugplatzes übereignet wird.

Zur Diskussion steht im Moment allerdings nur eine Vertragsverlängerung mit der Stadt bis zum Jahr 2045 plus 5 Jahre Kündigungsfrist. Dies wird damit begründet, dass es politisch nicht durchzubringen sei, den Vertrag bis 2070 (Vertragsende Bund – Stadt) zu verlängern. Anmerkung: Es wäre das erste Mal, dass Politiker weit über eine oder zwei Legislaturperioden hinaus agieren.

Zur Veräußerung der 40 ha Betriebsgelände gibt es eine große Ungereimtheit. Normalerweise werden vom Bund, vertreten durch die Bundesimmobiliengesellschaft (BIG), zum Verkauf vorgesehene Liegenschaften öffentlich ausgeschrieben. Dies geschah letztmalig so beim Flugplatzgelände Völtendorf (Ausschreibung in diversen Fachmagazinen). Die umliegenden Gemeinden wollten das Gelände kaufen, um den Flugbetrieb einstellen zu können. Glücklicherweise gab es hier eine öffentliche Ausschreibung und ein bekannter

Unternehmer überbot die öffentlichen Interessenten und konnte das Areal erwerben. Daraus ergaben sich 2 Vorteile, der Flugbetrieb kann weiter betrieben werden und die Republik Österreich bekam wesentlich mehr Geld!

In Wels gehen die Uhren anders. Hier wird eine Beteiligungsgesellschaft gegründet (BIG, Stadt Wels, Unternehmer). Vorteil dieses Vorgehens ist es, dass keine öffentliche Ausschreibung stattfinden muss und man daher diversen Firmen zu günstigen Betriebsgrundstücken verhelfen kann.

Bei der Informationsveranstaltung am 28.03.2008 ist vorgesehen, über die Vorgehensweise des Vereins bei diesem heiklen Thema zu diskutieren. Die Änderung des Bestandsvertrages mit der Stadt Wels bedarf einer mehrheitlichen Zustimmung der Generalversammlung.

Es wird kolportiert, dass wir ein Nein der Generalversammlung zu diesem Projekt nicht durchstehen würden. Man kann sich allerdings nicht vorstellen, dass dies von Stadtpolitikern in einer Demokratie stammen soll.

Zur Abstimmung selbst sei Folgendes angemerkt:

Bei einem positiven Ausgang der Abstimmung wird der Flugplatz um ca. 40 ha, etwa die Hälfte, verkleinert, die Betriebsgebäude neu errichtet und der Bestandsvertrag bis 2045 plus 5 Jahre Kündigungsfrist verlängert.

Damit ist aber noch nicht der Ausgang einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zu diesem Projekt sicher. Der Bau des Flugplatzes Neu kann natürlich erst beginnen, wenn die UVP positiv ausgefallen ist und alle Verträge im Zusammenhang mit der Errichtung der Gebäude zu unseren Gunsten abgeschlossen sind.

Wie wir erfahren mussten, halten die Verträge scheinbar nicht sehr lange, da 6 Jahre nach Vertragsverlängerung wir bereits um unsere Bestandsicherung kämpfen müssen. Die vorgeschlagene Vertragsverlängerung bis 2045 zeigt bereits, dass man sich mit dem Erreichten nicht zufrieden gibt, sonst müsste es eine Verlängerung bis 2070 geben.

Bei einem negativen Ausgang der Abstimmung wird der Flugplatz bis zum Jahre 2027 plus 3 Jahre Kündigungsfrist in der gegenwärtigen Form bestehen bleiben.

Es wird uns von verschiedenen Seiten zu Verstehen gegeben, dass wir dies nicht durchstehen, mit folgender Begründung. Die Stadt meint, die Pacht des Geländes erhöhen zu müssen. Dies ist nicht einzusehen, da die Stadt Wels seit 1972 (Vertragsbeginn) immer weniger an Mitteln für den Flugplatz zur Verfügung stellt, daher ist auch eine Pachterhöhung nicht gerechtfertigt. Auch würden wir alleine die Erhaltung des Flugplatzes nicht schaffen? Wesentlich kleinere Fliegerclubs kaufen ihre gesamten Flugplatzgelände! Somit können wir uns bei entsprechender Finanzgebahrung auch die Erhaltung leisten. Abgesehen davon hat die Stadt Wels ebenfalls bestehende Verträge einzuhalten. Es ist schon sehr bedenklich, dass sich eine öffentliche Institution wie die Stadt Wels über gültige Verträge hinwegsetzt.

Ein Nein würde die Hoffnung rechtfertigen, dass es in Zukunft Politiker gibt, die den Wert eines Naturschutzgebietes vor den Toren ihrer Stadt schätzen und wissen, dass die zukünftigen Generationen davon profitieren. Dieses Gelände zuzubetonieren zeigt von geringer Weitsicht der Verantwortlichen und dass es so schnell gehen muss mit der Entscheidung, lässt den Schluss zu, dass hier in der Stadt Wels Fehler gemacht wurden (Betriebsansiedelungen), die jetzt auf unserem Rücken ausgetragen werden.

Josef Ecker



Pro Flugplatz Alt

Fakt ist, dass der Welser Flugplatz in Pilotenkreisen einen hervorragenden Ruf besitzt. Er ist schön, einfach anzufliegen und weist die erwartete Infrastruktur auf. Unser Platz ist aber auch groß, sehr groß sogar, viel größer als alle anderen derartigen Plätze. Zur Abwicklung des herkömmlichen Betriebes ist eine derartige Fläche grundsätzlich nicht erforderlich - sonst wären ja alle Plätze so groß. Weiters ist Fakt, dass wir nur Untermieter ohne große finanzielle Ressourcen sind. Nun will der Besitzer (Bund) die uns zur Benutzung übertragene Fläche beschneiden (= zu Geld machen), uns weiter als Untermieter dulden und uns als Draufgabe neue Behausungen (Hangar, etc.) bauen. Das Projekt läuft unter dem Titel „Flugplatz Neu“. Fürs Erste klingt das alles ja ganz gut. Viele Mitglieder (der Großteil?) möchten dieses Geschenk, wenn es so ist wie beschrieben, gerne annehmen.

Nun gibt es aber da noch etwas ganz Anderes. Durch kluge, weitsichtige Maßnahmen naturverbundener Flugplatzmitarbeiter und WMW-Funktionäre wandelte sich in den letzten 15 Jahren das uns übertragene Areal von einer landwirtschaftlich genutzten Fläche zu einem einzigartigen Naturreservat. Klimatische Veränderungen und die Schrumpfung umliegender Wiesen durch Bebauung haben diese Entwicklung beschleunigt. Der Flugplatz Wels gilt mittlerweile hinsichtlich seiner Flora sowie seiner Vogel- und Insektenfauna als einzigartiges Juwel. Zurückgedrängte und großräumig ausgestorbene Arten haben hier ihre Brutversuche unternommen und ihr letztes Zuhause gefunden. Fachleute dokumentieren dies in wissenschaftlichen Abhandlungen. Jeder, der so wie ich, nicht nur im Flugzeug zum Startplatz rollt, sondern einmal einen Tag in der Wiese am Segelflugstart erlebt, kann sich davon persönlich überzeugen. Die geplante Verkleinerung des Platzes hätte eine unwiederbringliche Zerstörung des letzten Restes der Welser Heide zur Folge. Auch das ist Fakt!

Leider haben Natur- und Artenschutz keine Lobby. Wirtschaftliche Erfolge oder persönliche Interessen (= Flugplatz Neu) zählen mehr als die Bewahrung dieses einzigartigen Fleckens Natur. Ich hoffe, dass die Zukunft das Gegenteil beweisen wird!

Wolfgang Pimiskern / Mitglied der Sektion SF

Ohne Kommunikation läuft gar nichts. Für einige Segelflieger der WMW zählt der wöchentliche Stammtisch zu den Fixterminen der Woche. Regelmäßig jeden Freitag trifft sich zumindest der „harte Kern“ gegen 20:00 Uhr im Restaurant zum intensiven Meinungsaustausch. Es gilt das Motto: „Jeder darf jedem alles erzählen!“ Am Stammtisch erfährt man nicht nur Neues aus dem Vereinsgeschehen, er dient auch zur Absprache und zur Vereinbarung von Motorseglerausflügen, Windenbetrieb und vieles mehr. In der kommenden Flugsaison wird der Versuch gestartet, für den Stammtisch einen größeren Personenkreis (insbesondere auch jüngere Piloten) zu gewinnen. Aus diesem Grund ist speziell an jedem ersten Freitag ein erweiterter Stammtisch geplant. Alle sind sehr herzlich eingeladen, daran teilzunehmen.

Komm zum Segelflieger-Stammtisch!





Volles Haus in der Werkstatt

Die diesjährigen sehr gut besuchten Werkstattabende gehen dem Ende zu. Waren es im Vorjahr die Skier für den Schleppfalken, die einen Gutteil der Kapazität in Anspruch nahmen, so sind es diesmal die Einbauten der FLARM Geräte gewesen.

FLARM ist ein mit einem Funkmodul ausgestattetes Kollisionswarngerät, das die Annäherung eines ebenfalls mit FLARM ausgerüsteten Flugzeuges meldet. Dabei berechnet FLARM seine eigene Position sowie Kurs und Geschwindigkeit mit Hilfe von GPS-Signalen und eines Sensors, der über den Luftdruck die Höhe misst. Die daraus berechneten zukünftigen Flugwege werden dann als Broadcast gesendet und die Daten anderer FLARMS empfangen. Das FLARM berechnet ständig mögliche Kollisionskurse. Sobald eine gefährliche Situation auftritt, warnt es den Piloten mit der LED-Anzeige und einem Warnton. Diese Warnung erfolgt in der Regel 18 Sekunden vor dem Zusammenstoß - dem Piloten bleibt also genug Zeit, um zu reagieren. Außer vor anderen, mit FLARM ausgerüsteten Flugzeugen warnt das Gerät auch vor festen Hindernissen wie Sendemasten und Seilbahnen, sowie anderen offiziell bekannten Luftfahrthindernissen. Zu diesem Zweck ist eine Datenbank im Gerät integriert. Ende 2007 waren alleine im EU Raum rund 10.000 Geräte im Einsatz.

Neben den üblichen Wartungsarbeiten erfuhren alle unsere Segelflugzeuge und Motorsegler den Einbau dieser Systeme. Besonders gefragt waren dabei die „Elektrischen“ in der Sektion – allen voran Gerhard Heissenberger und Fritz Kurfner. So ganz einfach gestalteten sich die Einbauten nicht. Als erstes musste immer ein geeigneter Ort für die Gerätekomponenten und die erforderlichen Antennen gefunden werden. Ja und dann kam man im Nachhinein nicht nur einmal drauf, dass der gewählte Platz aus anderen Gründen doch nicht der beste war. Jedenfalls wurden derartige „Schwierigkeiten“ stets mit Humor gemeistert. Die Geselligkeit kam nicht zu kurz.

Neu ist auch ab sofort, dass Flieger in Holzbauweise einer Inspektion mittels Endoskop bedürfen. Aus diesem Grund war für einzelne Werkstattmitarbeiter eine chirurgische Grundausbildung erforderlich, die die Bauprüfer des Aero-Clubs gerne übernahmen. Die Bauprüfungen erforderten ebenfalls noch Nachbesserungen.

Bis zum Anfliegen am 4./5. April werden aber alle Arbeiten abgeschlossen sein. Sämtliche Maschinen werden flugbereit am Segelflugstart stehen.

Alle Berichte Wolfgang Pimiskern

Die von der Sektion Segelflug errichteten Schränke stehen allen Vereinsmitgliedern zur Verfügung. Jahresmiete 6,-€





Silvesterfliegen 2007

Es ist erstaunlich, Modellflieger sind treue Seelen. Wie immer trafen sie sich auch heuer am letzten Tag des Jahres auf dem Welser Flugplatz, um ihrem Hobby gemeinsam nachzugehen. Von Jahr zu Jahr werden es mehr. Dabei geht es nicht nur um das Fliegen, sondern um die Gemütlichkeit und die Fachsimpelei. Es werden die geplanten Projekte für den Winter besprochen und die Weihnachtsgeschenke der sehr verständnisvollen Ehefrauen gezeigt, oder davon berichtet. Einige Mutige sind immer dabei, die dann doch ein Modell in den Himmel aufsteigen lassen. Nach ausreichendem Getratsche fand der Nachmittag heuer erstmals einen gemütlichen Ausklang beim Flugplatzwirt. Hoffentlich wird das neue Jahr für die Modellflieger so erfolgreich, wie sie sich das alle wünschen. Es sind viele neue Projekte geplant und es gibt viel zu tun!

Jungs, packt es an! Viel Glück Dorant Gaby





Betreff: Flugplatz Wels „NEU“

Sehr geschätzte Mitglieder vom Fliegerclub Weiße Möwe Wels!

Bei der letzten außerordentlichen Generalversammlung am 14. Juni 2007 wurde betreffend „Flugplatz Neu“ und entsprechenden Entscheidungen sehr ausführlich diskutiert. Nun ist es so weit ! Bei der Generalversammlung müssen wir über die Zukunft vom Flugplatz Wels mitentscheiden !

Zur Erinnerung der Sachlage:

Der Vorstand hat in der Vorstandssitzung vom 23. 03. 2006 beschlossen, am Projekt gewerbliche Teilnutzung vom Flugplatz Wels unter bestimmten Voraussetzungen mitzuarbeiten.

- a) Der uneingeschränkte gleichzeitige Betrieb in allen Sektionen muss erhalten bleiben.
- b) Die Bestandssicherung zu den derzeitigen Mietbedingungen bis Ablauf des Vertrages Bund / Stadt Wels gesichert ist.
- c) Dem Fliegerclub durch die notwendigen Änderungen der Infrastruktur keine Kosten entstehen.

Die Verhandlungen mit der Stadt Wels - Bürgermeister Dr. Koits - sind vorerst mit folgendem Ergebnis, das wir der Generalversammlung zur Abstimmung vorlegen werden, abgeschlossen.

- Pkt. a) Betrieb aller Sektionen ist, wie im Cumulus Nr.3 - 2007 veröffentlichten Teilverwertungsplan zu sehen, erfüllt.
- Pkt. b) Bei der Bestandssicherung haben wir uns in der Mitte getroffen. Der Mietvertrag wird bis 2045 mit einer Kündigungsfrist von 5 Jahren bis zum Jahre 2050 verlängert. Gleichzeitig werden die zur Zeit umstrittenen Instandsetzungs,- und Instandhaltungskosten neu geregelt. 50% Fliegerclub und 50% Stadt Wels.
- Pkt. c) Die Kosten für die notwendigen Änderungen stehen außer Streit und werden von der Errichtungsgesellschaft getragen.

Erlauben Sie mir zusammenfassend noch einige Gedanken anzumerken, warum ich, bzw. der Vorstand, der in der Vorstandssitzung vom 28. 02. 2008 das Ergebnis mit 8: 2 Stimmen beschlossen hat, eine Teilverwertung vom Flugplatzareal zu unterstützen.

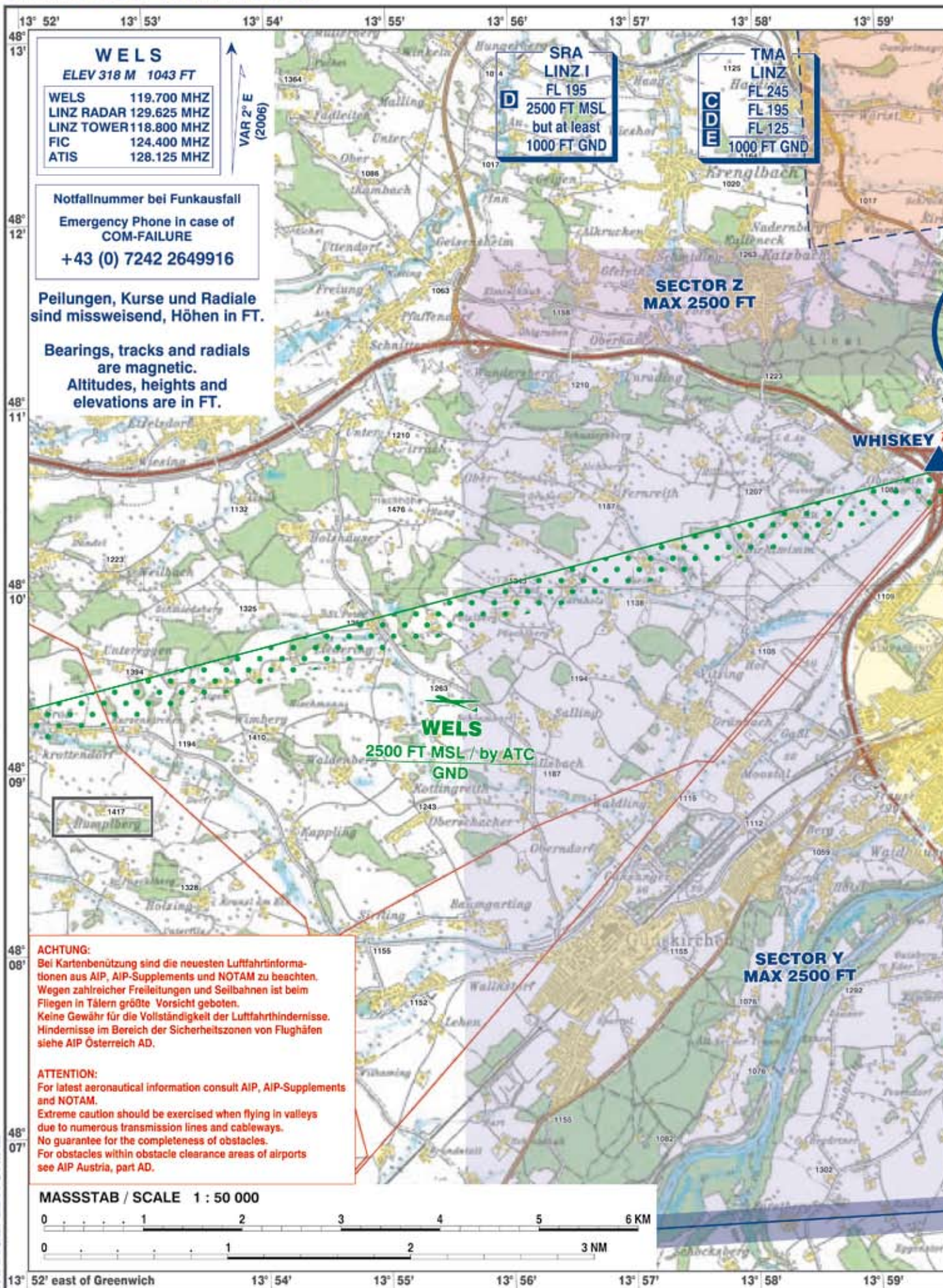
- Betrieb aller Sektionen weiterhin möglich
- Flugplatz bis 2050 gesichert
- neue Infrastruktur, geringere Erhaltungskosten
- Zusammenarbeit mit der Stadt Wels, es geht nur Miteinander
- wir sitzen mit der Stadt betreffend Flugplatz in einem Boot
- Wir können auf längere Sicht den Flugplatz nicht gegen die Stadt betreiben
- Kostenstruktur ! Der Fliegerclub hat nichts von einem schönen großen Flugplatz, den er sich zukünftig nicht mehr leisten kann.
- Ansiedlung von Luftfahrzeugbetrieben geregelt und jederzeit möglich
- Neue Infrastruktur unterstützt die Bestandssicherung
- politische Komponente, Arbeitsplatzsicherung
- allgemein nicht einschätzbare Situation in 2027 (Ende Mietvertrag)
- Anrainer, Flugplatzgegner

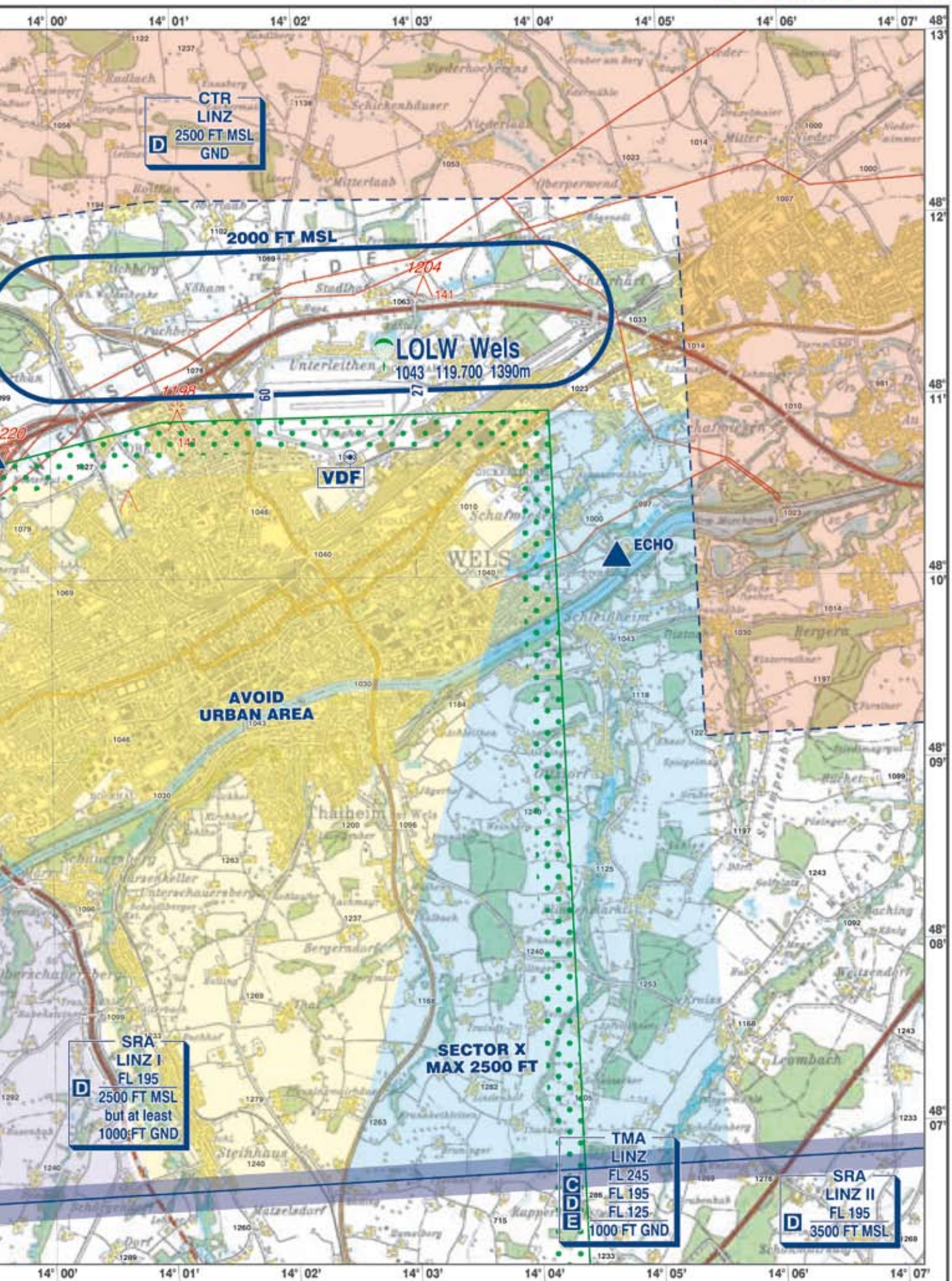
Für weitere Fragen und Auskünfte stehen wir gerne jederzeit zur Verfügung . In der Hoffnung, mit obgenannten Angaben zur Unterstützung vom Projekt Flugplatz „ NEU,,, dessen Entscheidung nicht einfach und leicht ist, beigetragen zu haben, verbleibe ich mit freundlichen Fliegergrüßen

Geschäftsführer und FPBA-Vorsitzender
Hans Frisch e.h.

SICHTFLUGKARTE CHART FOR VFR FLIGHTS

Kartenprojektion: Lambert'sche konforme Schnittkegelprojektion mit den längentreuen Bezugsbreitenkreisen 46° und 49° nördlicher Breite
Map projection: Lambert's conformal conic projection with the standard parallels 46° and 49° North





© BEV - 2008, Vervielfältigt mit Genehmigung des BEV - Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen in Wien, EB 2008/00100; © BEV 2007, EB 2007/02322.



LOLW AD 2.20 BESONDERE LOKALE VERFAHREN (VFR)



1. Allgemeine Hinweise

Es sind die Sichtflugkarte LINZ 1 : 250 000 und die Sichtflugkarte WELS 1 : 50 000 zu beachten

- a) die TMA LINZ (E-Luftraum)-Untergrenze 1000 FT (300M) über Grund erstreckt sich über den gesamten Flugplatzbereich und alle Sektoren.
- b) die SRA LINZ I (D-Luftraum) -Untergrenze 2500 FT MSL / mindestens 1000 FT über Grund erstreckt sich über den gesamten Flugplatzbereich und alle Sektoren.

2. Sprechfunkverfahren

- a) **Anflug:** Spätestens 3 Minuten vor Einflug in einen der Sektoren ist Sprechfunk-Verbindung mit **WELS FLUGPLATZ auf Frequenz 119,700** aufzunehmen.

Pflichtmeldepunkte: „ECHO“ = Müllverbrennungsanlage und „WHISKEY“ = Autobahndreieck

- b) **Abflug:** Das Verlassen des jeweiligen Sektors ist WELS FLUGPLATZ zu melden.

Anmerkung: es werden nur lokale flugbetriebliche Informationen durch den Flugplatzbetriebsleiter gegeben.

3. AN- und Abflugverfahren

Flüge sind innerhalb der veröffentlichten Sektoren unter Beachtung der festgelegten Höhen durchzuführen (max Höhe 2500 FT MSL).

Laterale Abweichungen sind nur zulässig, wenn dazu eine zwingende Notwendigkeit besteht. Wels Flugplatz ist darüber sofort zu informieren.

Soweit nicht anders angewiesen, ist für den **Anflug** nach Wels den Transpondercode **A 0067** und für den **Abflug** von Wels den Transpondercode **A 0066** zu schalten, wenn vorhanden mit Höhencode.

Anmerkung: Für Einflüge in freigabepflichtige Lufträume ist rechtzeitig eine Freigabe bei Linz RADAR einzuholen.

a) ANFLUG:

Piste 09 : über Sektor Y und Meldepunkt WHISKEY,

Piste 27: über Sektor X und Meldepunkt ECHO, oder über Sektor Z und dem rechten Gegenanflug der Platzrunde Piste 27.

Anflüge nach Wels, die von IFR auf VFR wechseln, werden von Linz RADAR oder Linz TOWER spätestens bei Verlassen des Luftraumes Klasse D (SRA´s und CTR) an Wels Flugplatz übergeben.

b) ABFLUG:

Piste 09: Geradeausflug, Kurvenflug erst bei Überflug der Eisenbahn (Frachtenbahnhof), weiter über den Meldpunkt ECHO und Sektor X, oder dem Gegenanflug der Platzrunde Piste 09 und Sektor Z.

Piste 27: Geradeausflug, Kurvenflug erst nach Überflug der Eisenbahnlinie, weiter über den Meldepunkt WHISKEY (Autobahnknoten Wels West) und Sektor Y.

Bei Abflügen von Wels die von VFR auf IFR wechseln, hat der Pilot vor dem Abflug telefonisch mit LINZ RADAR 05 1703 6422 zu koordinieren.

Die erforderliche Freigabe für den IFR-Flug wird auf der Frequenz von LINZ RADAR nach dem Abflug in Wels erteilt. Bis zum Erhalt dieser Freigabe sind die entsprechenden VFR-Verfahren einzuhalten.

c) NORDO-Flüge

AN- und ABflüge ohne Sprechfunk dürfen nur nach vorheriger telefonischer Absprache mit dem Flugplatzbetriebsleiter durchgeführt werden.

d) Fallschirmsprungbetrieb beachten.

e) Segelflugbetrieb beachten.

Vorsicht auf startende und landende Schleppflugzeuge. Mit Windenschleppstarts von Piste 09R/27L ist zu rechnen. Segelflugplatzrunde südlich des Platzes.

4. Platzrundenflüge

Auf die unmittelbare Grenze der Kontrollzone Linz im Norden und Osten der Platzrunde ist zu achten.

Anmerkung: Platzrundenhöhe 2000 FT MSL.

Das Überfliegen von verbautem Gebiet ist zu vermeiden.

Piloten, die auf Grund der Leistungsdaten ihres Luftfahrzeuges die verlautbarte Platzrunde nicht einhalten können, haben dies rechtzeitig WELS FLUGPLATZ mitzuteilen.

5. Ziellandungen

Ziellandungen aus Höhen über 2000 FT MSL sind nur mit Freigabe von LINZ RADAR zulässig.

6. Segelflugbetrieb

Segelflugbetrieb bis 2500 FT MSL ist nur innerhalb des veröffentlichten Segelfluggebietes Wels zulässig.

Segelflugbetrieb über 2500 FT MSL bedarf der Zustimmung von LINZ RADAR.

Piloten haben innerhalb des Segelfluggebietes Wels auf der Frequenz 119,700 oder 122,300 hörbereit zu sein.

Anmerkung: Innerhalb des Segelfluggebietes Wels ist mit anderen Sichtflügen zu rechnen.

7. Fallschirmsprungbetrieb

Vor Beginn des Fallschirmsprungbetriebes hat der Absetzpilot telefonisch mit LINZ RADAR (05 1703 6422) zu koordinieren.

Während des Fluges über 2500 FT MSL hat der Absetzpilot (wenn nicht anders angewiesen) Sprechfunkverbindung mit LINZ RADAR aufrecht zu halten.

Das Absetzluftfahrzeug muss mit einem Transponder Mode C ausgerüstet sein.

Steig- und Sinkflug haben (wenn nicht anders angewiesen) innerhalb des vereinbarten Korridors zu erfolgen.

8. Kunstflug

Für Kunstflüge über dem Flugplatz ist eine entsprechende Freigabe von LINZ RADAR und die Zustimmung von WELS FLUGPLATZ einzuholen.

9. Ballonfahrten

Für Starts am Flugplatz Wels ist die Zustimmung des Flugplatzbetriebsleiter einzuholen.

Im Flugplatzbereich bis 2500 FT MSL ist mit WELS FLUGPLATZ Sprechfunk- Verbindung zu halten. Für Fahrten im freigabepflichtigen Luftraum ist die Zustimmung von LINZ RADAR einzuholen.

10. Flugplanabgabe

Die Abgabe des Flugplanes sowie die Flug- und Wetterberatung sollte über die vorhandene selbbriefing-Station erfolgen, ansonsten steht VFSS = Vienna Flight Service Station (AIS/ARO Wien) zur Verfügung, eine persönliche Wetterberatung sollte möglichst bei MET Linz eingeholt werden Tel.: 0900 97 970304.

Anmerkung: Die Übermittlung der Startzeit (ATD) und Schließung des Flugplanes obliegt dem verantwortlichen Piloten.

Notfallnummer bei Funkausfall Emergency Phone in case of COM-FAILURE +43 (0) 7242 2649916



Vereinbarung zwischen Betriebsleitung LOLW und ATM TERM Linz

Diese Vereinbarung ersetzt die Vereinbarung vom 20.02.2004.

Als Betriebsleiter am Flugplatz Wels fungieren Hr. Oliver Hackenberg sowie seine StellvertreterInnen.

Telefonnummern LINZ	
05 1703 6460	Chief
05 1703 6420	Radar Linz
05 1703 6410	TWR Linz
05 1703 6456	FAX Linz
Telefonnummern WELS	
0664 6327911	Betriebsleiter
07242 26499 16	Betriebsleiter
07242 26499 12	FAX Betriebsleitung
07242 26499 13	Pilotenraum

Abflüge: Bei Abflügen von Wels, bei welchen geplant ist auf IFR zu wechseln, hat der Pilot vor dem Abflug mit „Linz Radar“ telefonisch das Einverständnis herzustellen. Der Betriebsleiter meldet telefonisch die Startbereitschaft des „Z“-Fluges an „Linz Radar“.

Die erforderliche Freigabe für den IFR-Flug wird auf der Kontrollfrequenz von „Linz Radar“ erteilt.

Segelflug: Das Segelfluggelände und dessen Benützungsbedingungen sind im „Aufgetragenen Verfahren „Abgesonderter Bereich“ Wels“ beschrieben.

Fallschirmspringen: Vor Beginn des Fallschirmsprungbetriebes hat der verantwortliche Absetzpilot telefonisch mit „Linz Radar“ zu koordinieren. Während des Fluges über 2500 ft MSL ist mit „Linz Radar“ Sprechfunkverbindung aufrecht zu halten.

Das Absetzen der Fallschirmspringer bedarf einer Freigabe von „Linz Radar“.

Das Absetzluftfahrzeug hat während des Steig- und Sinkfluges innerhalb der Grenzen des in der Karte eingezeichneten Gebietes zu verbleiben, sofern von „Linz Radar“ keine andere Anweisung erteilt wurde.

Koordinaten beginnend im NW im Uhrzeigersinn:
 48 12 00 N / 13 50 00 E zu 48 12 00 N / 14 09 00 E zu
 48 04 52 N / 14 09 00 E zu 48 04 12 N / 13 50 00 E zu
 48 12 00 N / 13 50 00 E.

Sobald alle Fallschirmspringer am Boden angekommen sind, hat der Betriebsleiter eine entsprechende Meldung („Alle Springer am Boden“) telefonisch bei „Linz Radar“ abzusetzen.

Kunstflug: Ist ein Kunstflug innerhalb eines kontrollierten Luftraumes geplant, muss der Pilot vor dem Abflug telefonisch mit „Linz Radar“ die max Höhe und Zeitdauer koordinieren und eine Freigabe einholen.

Der Kunstflug wird ausschließlich über dem Welser Flugplatzgelände durchgeführt.

Das tatsächliche Ende wird vom Betriebsleiter telefonisch „Linz Radar“ mitgeteilt.

Platzrunde: Piloten, die aufgrund der Leistungsdaten ihres Luftfahrzeuges die festgelegten Verfahren nicht einhalten können, müssen dies vor Beginn der Platzrundenflüge „Wels Flugplatz“ mitteilen. Der Betriebsleiter koordiniert daraufhin diese Flüge mit „Linz Radar“.

Diese Flüge dürfen nur mit Zustimmung von „Linz Radar“ durchgeführt werden.

Ziellandung: Vorherige Koordination des verantwortlichen Fluglehrers mit „Linz Radar“ ist erforderlich.

Erprobungsbereich: Ein Erprobungsflug über 2500 ft MSL hat vorher mit „Linz Radar“ koordiniert zu werden. Hierbei ist die gewünschte Flughöhe sowie die erforderliche Dauer des Fluges bekannt zu geben. Das Luftfahrzeug hat innerhalb der in der Grenzen des in der Karte eingezeichneten Gebietes zu verbleiben.

Koordinaten: 48 11 02 N/14 01 52 E zu 48 10 55 N/14 04 06 E zu 48 08 14 N/14 04 15 E zu 48 08 14 N/13 57 13 E zu 48 11 02 N/ 14 02 52 E.

Hinweis: „Linz Radar“ kann die gleichzeitige Durchführung von

- Segelflugbetrieb über 2500 ft MSL
 - Fallschirmspringen über 2500 ft MSL
 - Ziellandungen aus Höhen über 2000 ft MSL
 - Erprobungsflüge über 2500 ft MSL
- unter folgender Voraussetzung genehmigen:

Alle Beteiligten wurden über die entsprechenden gleichzeitigen Vorhaben vom Betriebsleiter entsprechend informiert und erklären, diese ohne gegenseitige Sicherheitsgefährdung durchführen zu können.

Fliegerclub „WEISSE MÖWE WELS“

Hr. Hans Frisch

Austro Control, ATM TERM Linz

Hr. Manfred Hofer-Langzauner

Austro Control, Wien

Inkraftsetzung: 10.04.2008

Das neue BMW 1er Coupé mit BMW EfficientDynamics.

Holt mehr heraus. Und zwar mehr sportliche Fahrfreude bei weniger Verbrauch und CO₂-Emissionen. Kraftvolle Aggregate und bewegendes Design gepaart mit intelligenten Innovationen – das ist das neue BMW 1er Coupé.

Herzlich willkommen zur Probefahrt.
Geyrhofer & Sohn GesmbH
Hans-Sachs-Straße 133, 4600 Wels
Tel. 0 72 42/44 8 45 o. 46 2 37, Fax 0 72 42/44 82 43
info@geyrhofer.bmw.at, www.geyrhofer.bmw.at

Das neue BMW 1er Coupé

Freude am Fahren

BMW 1er Coupé (120d, 123d, 135i): von 130 kW (177 PS) bis 225 kW (306 PS). Kraftstoffverbrauch gesamt von 4,8 l/100 km bis 9,2 l/100 km, CO₂-Emission von 128 g/km bis 220 g/km.



Flieger Forum



Entscheidung über die Zukunft des Flugplatzes

Wer die zahllosen Presseberichte in letzter Zeit verfolgt hat und WMW-Forum liest weiß, daß sich das Thema pünktlich vor der Generalversammlung dramatisch zugespitzt hat. Sieht man von Pressezielen ab, herrschte bis dato Funkstille von Seiten des Vorstands, der sich noch bei der letzten GV zu einer ‚besseren Information der Mitglieder‘ bekannt hat.

So erfährt das staunende, einfache Vereinsmitglied aus der Presse alarmierende Tatsachen: **Einigung über Flugplatz-Verwertung Die Investoren sind schon bereit WELS.** Stadt und Bund sind sich über die Verwertung des Flugplatz-Areals fast einig. Wahrscheinliche Investoren sind die Raiffeisenlandesbank (RLB) und Transporteur Felbermayr. (ÖÖN 05.03.2008)

Es gibt sogar eine Absichtserklärung über die Gründung einer Verwertungsgesellschaft. Und dies alles, nachdem man sich mit der Weißen Möwe bzgl. Bestandssicherung bis 2050 „in der Mitte getroffen“ hat. (Welser Rundschau 20.02.2008)

Es scheint also alles schon entschieden, obwohl das schon lange in Aussicht gestellte Projekt Flugplatz-Neu über den Entwurf hinaus in keiner Weise konkretisiert, geschweige denn ausgearbeitet, von der Luftfahrtbehörde genehmigt, oder gar dessen Finanzierung sichergestellt wurde.

Wenn ein neues, fertiges, genehmigtes und finanziell abgesichertes Projekt Flughafen neu auf dem Tisch liegt, steht es wohl außer Frage, daß wir dieses als Piloten und Mitglieder der WMW unterstützen!

Aber bis dahin

kann und darf die Generalversammlung der WMW keinem Aufweichen des bestehenden, bis 2030 gültigen Vertrages zustimmen!

Die Generalversammlung soll offensichtlich darüber abstimmen, ob sie für oder gegen die sog. ‚Rochade‘ also Gewerbegebiet und Flugplatz ist.

Ohne detaillierte Informationen über

- den Stand der bisherigen Gespräche
- die Strategie der WMW für die weiteren Verhandlungen
- beide möglichen Szenarien (Gewerbegebiet + Flugplatz-neu-Projekt wird umgesetzt bzw. scheitert z.B. an der UVP)
- die rechtliche Absicherung des bestehenden Vertrages mit und ohne Verlängerung bis 2050
- die Garantie, daß von der WMW keine neuen Verträge abgeschlossen werden, die Rechte aus dem bestehenden Vertrag einschränken oder den bestehenden Vertrag beenden, BEVOR das Projekt Flugplatz neu fertig, genehmigt und dessen Finanzierung abgesichert ist



wird es bei der Generalversammlung allerhöchstens zu heftigen, endlosen Diskussionen kommen.

P.S.: Ich hoffe, dass bei Erscheinen des Cumulus alle obigen Fragen ausführlich beantwortet wurden, und dass gut informierte Mitglieder bei der Generalversammlung mit einem möglichst einstimmigen Votum die Zukunft unseres Flugplatzes und der Weißen Möwe Wels absichern können.

Peter Rapp

Ein vernünftiges (& nachhaltiges) Abstimmungsergebnis erwarten zu wollen OHNE zuvor innerhalb eines angemessenen vorherigen Zeitrahmens die nötigen Informationen zur Verfügung zu stellen finde ich im höchsten Maße verantwortungslos.

Hier ist der Vorstand in einer NICHTÖFFENTLICHEN Versammlung gefordert!

Eva Wagner

Es darf niemanden wundern wenn

- a) die Generalversammlung in einem Rahmen ausartet, der nach Außen hin nicht mal Einigkeit innerhalb des Vereins erkennen lässt und uns blamiert.
- b) manche Mitglieder anhand derartiger Ereignisse gar nicht an einer GV interessiert sind
- c) ein Abstimmungsergebnis herauskommt, das überhastet und eher von Unsicherheit geprägt ist und nicht das Resultat verspricht, das für den Verein wünschenswert wäre.

Wenn wir gar nicht im Detail informiert werden, dann wird die Abstimmung jene Alternative bringen, die am besten verpackt bei der GV präsentiert wurde und nicht das rational richtige Ergebnis.

Sprich es wird die Verpackung favorisiert und nicht der Inhalt (bildhaft gesprochen)

Dieter W.Ehrenstorfer

Argumente gegen das Projekt „Flugplatz Neu“

- Verlust einer Piste: Das verringert die Kapazität des Flugplatzes
- Die nördliche Graspiste (für die Motorflieger) wird abgestuft von Klasse C auf Klasse D. Das bedeutet, dass das MTOW von bis 5,7 wie jetzt auf nur mehr 2 MTOW verringert wird. Damit werden attraktive alte Flieger

wie eine Antonov oder eine ME-109 nicht mehr bei uns landen, weil die nicht auf Asphalt gehen wollen.

- Wir verlieren die Windenstarts für unsere Segelflieger. Der Sicherheitsbereich wird durch die Verkleinerung der Flugplatzfläche zu klein für den Betrieb. Das bedeutet die Vernichtung der Zukunft des Segelfluges, denn Schleppflüge werden aufgrund des Lärms nicht beliebter.
- Am Ende der Graspiste ist kein Raum mehr für Sicherheit, sondern ein Parkplatz. Bei einem „Huster“ des Motors wird man schnell in einem Betriebsgebäude oder LKW hängen. Es passiert schon ein, zwei mal im Jahr, wo ein Segelflieger kurz wird. Es fällt aktuell niemandem auf, wenn der Kollege 20 m vor der Schwelle sitzt, das wird sich ändern. Wir verlieren Sicherheit für Piloten, Anrainer und Gerät.
- Eine Fallschirmspringerlandefläche ist entgegen der Ankündigung aktuell nicht möglich. Das Bundesherr gibt keinen Meter her. Die zweite Fläche, die dafür herangezogen hätte werden können, wird auch verkauft um die Investitionen der Stadt in unsere neuen Betriebsgebäude tätigen zu können.
- Es würde eine UVP Anrainerbefragung über den „Flugplatz Neu“ geben. Das hat wenig Aussicht auf Erfolg.
- Es würde eine UVP für die Gewerbe- & Industriebetriebe geben. Das hätte wenig Aussicht auf Erfolg
- Der Naturschutz droht uns ganz offen: Während Brutzeit (= unsere Hauptflugzeit) müsste die Graspiste gesperrt werden
- Verlust von Vertrauen der Flugplatzanrainer, die Sonne, Natur, Aussicht verlieren würden.
- Verlust seltener Tierarten. Z.B. muss der Brachvogel 300 – 400 m überblicken können, sonst kann er nicht überleben. Das jetzige Flugplatzgelände ist die größte zusammenhängende Magerwiese in OÖ:
- Frage der Qualität des Neubaus: Wie die Qualität und die Zweckmäßigkeit der neuen Baulichkeiten würde, ist derzeit unbekannt.
- Der Flugbetrieb würde an Lautstärke zunehmen, weil weniger Raum um den Platz ist.
- Die Stadt Wels will den Flugplatz offenbar nicht mehr und der neue Mietvertrag ist möglicherweise der 1. Schritt zur Komplettschließung. Warum bekommen wir nur einen Mietvertrag bis 2050? Wäre doch kein Problem, wenn wir bis 2070 bekommen, wenn man uns will.

Bruno Weinberger





Modellbauausstellung 1985



Paragleiten am Pöstlingberg



Segelflug in Linz Ost



Cross Countrys USA



Yosemite National Park



Multi - Training USA

über den Wolken

Ein Pilotenportrait (Pertlwieser Heimo)

Der uralte Menschheits Traum, zu fliegen wurde bei mir, wie wahrscheinlich bei vielen anderen meiner Kollegen, schon im Kindesalter von 10 Jahren durch das Geschenk eines Modellflugzeuges ausgelöst.

1982 beschloss ich, diesem Hobby intensiver nachzugehen und trat dem Linzer Modellflugclub bei. In den darauffolgenden zehn Jahren habe ich diese Art der Fliegerei auch in diversen Wettbewerbsklassen betrieben. Diese faszinierende Freizeitbeschäftigung hatte nur einen Nachteil: Ich flog zwar, blieb aber trotzdem am Boden.

Dies änderte sich 1987 radikal, als ich mit Herrn Erich Pröll (bekannt durch ORF und Universum-Filmproduktionen) auf der Pöstlingberg-Wiese meine ersten Startversuche mit dem Paragleitschirm unternahm. Endlich Luft unter den Füßen! Da war es nur mehr eine Frage der Zeit, bis nach dem Erwerb der Grundberechtigung der Sonderpilotschein folgte. Die Ausbildung fand am Übungsgelände in Weyregg, sowie am Zwölferhorn (1200m) und am Loser (1000m) bei Hartmut Gföllners Flugschule Salzkammergut statt. Harti führte später übrigens seine Erprobungsflüge mit motorbetriebenen Gleitschirmen am Welser Fluggelände durch. Die folgenden vier Jahre fuhren wir, wann immer es die Zeit zuließ, kreuz und quer durch den gesamten Alpenraum von Castelluccio di Norcia, Monte Carlo, Dolomiten, St.Moritz und den Wallis bis zur Wiege des Gleitschirmfliegens, nach Verbier in der französischen Schweiz, um unseren Fliegerwahn zu frönen.

Schon damals fand ich großes Interesse an der Luftbildfotografie und somit war die Symbiose meiner beiden Hobbys geboren.

Durch den Tipp eines altgedienten Segelfluglehrers in Linz Ost konnte ich meine Sonderpilotschein vom Paragleiten als Flugschülerausweis einsetzen und auf dieser Basis 1990 den Segelflugschein erwerben.

Im Anschluss habe ich alle Startarten - bis auf das legendäre Gummiseil erworben. Vielleicht ergibt sich ja doch einmal die Möglichkeit, mit unserem Ausbildungsleiter, Herrn Ecker Josef auf der Wasserkuppe diese Startberechtigung nachzuholen. Es folgte die Segelkunstflugausbildung, Sprechfunkberechtigung (AFZ) sowie die Zivilfluglehrberechtigung.

Parallel zum Segelfliegen begann ich im Jahre 1991 über die Flugschule in Seitenstetten die Ausbildung zum Privatpiloten. Nach einem Mitgliedsjahr in Hofkirchen entschied ich mich aber doch für die Weisse Möwe in Wels. Das Angebot an Flugzeugen, die Infrastruktur sowie die Kontakte zu Fliegerkollegen fand ich hier erheblich besser. Ab diesem Moment begann eine andere Dimension der Fliegerei für mich.

Es folgten 14 Aufenthalte in der Vereinigten Staaten, welche ich für diverse Ausbildungen im Instrumentenflugtraining, Navigationsflüge (Cross Countries from Coast to Coast) und zum Kunstflugtraining nützte.

Das Jahr 1997 war von eindrucksvollen Flügen entlang der Ostküste der USA geprägt, wobei wir von unserem Ausgangsflughafen in Bedford, 20 Meilen nordwestlich von Boston bis Florida unterwegs waren. In diesem Zusammenhang ist erwähnenswert, dass ich in Bedford Mike Goulian über den Weg gelaufen bin, einem Spitzenpiloten, der Insidern bes-

tens als mehrfacher amerikanischer Staatsmeister und Red Bull Air Race-Pilot bekannt ist. Bei diesem Treffen hatte ich Gelegenheit, auf einer Extra 230 erste Schnupperflüge mit ihm zu absolvieren. In Anbetracht der Leistungen von Mike Goulian wären Trainingsflüge mit derart hochkarätiger Besatzung schon alleine unter Hinblick auf die budgetären Begleitumstände heute kaum mehr finanzierbar.

2005 fand ich mich, diesmal mit Rohn Peter wieder an Bord eines Transatlantik-Clippers in Richtung Livermore, Kalifornien. Peter, einer unserer umsichtigen und hilfsbereiten Betriebsleiter, nützte den Aufenthalt zum Training auf der Pitts S2C. Eigentlich sollte man sagen, zur Perfektion, kann er doch mittlerweile mit einer Teilnahme in Deutschen Kunstflug-Meisterschaft aufwarten. Während dieses Aufenthaltes erwarb ich die heiß ersehnte Kunstflugberechtigung.

Immer wieder reise ich mit meiner sehr verständnisvollen Frau (ist keinesfalls selbstverständlich) oder Fliegerkollegen nach Amerika, um durch die Gegend zu fliegen und neue Eindrücke zu gewinnen. Einer der größten Vorteile der Staaten ist es, dass keine Landebühren berechnet werden. Abgesehen vom angenehmen finanziellen Effekt dient dies auch der Sicherheit der Piloten, denn dadurch sind Übungsflüge und natürlich -landungen bis zum Abwinken möglich.

In den letzten 3 Jahren war ich 5 mal in San Francisco (Livermore) um mit der Pitts S2C zu trainieren und mich fliegerisch weiter zu bilden. Schließlich gibt es doch einige Figuren, die ich noch nicht geflogen habe. Einige unserer Flugberichte können unter www.pertlwieser.at (siehe auch Cumulus 4/2006) nachgelesen werden. Heuer geht es sicherlich wieder über den Teich, denn 3 Bundesstaaten fehlen mir noch in meiner Sammlung.

Mein absolutes Lieblingsflugzeug steht in Wels, die Christan Eagle II. Welcher Verein stellt schon ein derartiges Luftfahrzeug in einen Topzustand zu Verfügung - dies sollte auch einmal lobenswert hervorgehoben werden.

Luftbildfotografie:

Eines der schönsten Dinge in seinen Leben ist es, wenn man das Hobby mit dem Beruf kombinieren kann. Dies wurde mir beim Magistrat Linz ermöglicht.

Eine perfekte Ausrüstung und ein eingespieltes Team sind jedoch noch nicht alles - ohne geeignetes Aufnahmewetter geht beim Luftbild gar nichts! Schon lockere Bewölkung kann das Fotografieren unmöglich machen, weil die Kontraste zwischen sonnenbeschienener Landschaft und Wolkenshatten zu groß sind, um vom Filmmaterial in einen augenrichtigen Eindruck umgesetzt werden zu können. Noch gravierender ist die Frage der Sichtverhältnisse, die seit den 70er Jahren kontinuierlich schlechter geworden sind. Hauptgrund hierfür ist die zunehmende Luftbelastung, die sich vom Flugzeug aus schon über große Entfernungen in Gestalt graugelber Dunstglocken über den Großstädten feststellen lässt. Gerade bei stabilen Schönwetterlagen, die dem Betrachter am Boden als ideales Luftbildwetter erscheinen mögen, wenn er nach oben in den blauen Himmel blickt, stellt sich dieses Smogproblem mit schlechten Schrägsichten. Der Luftbildfotograf hat in diesem Fall nur eine Möglichkeit - am Boden bleiben und abwarten, bis ein durchziehendes Regengebiet den Himmel wieder sauberfegt.

Am besten eignen sich zur Luftbildfotografie grundsätzlich unsere UL's. Diese können langsam geflogen werden und sind im Handling unkritisch. Leider ist uns unser bestes (weil mit großem Seitenfenster und keiner hinderlichen Flächenstrebe ausgestattetes) Fotoflugzeug, die CT, unter bedauerlichen Umständen abhanden gekommen.

Die allgemeine Tieffluggrenze für Foto- und Filmflüge liegt bei 2.000 ft. Mit einer kostenpflichtigen Tieffluggenehmigung, nur mit Bescheid von der Austro Control erteilt, ist eine Flughöhe von 1.000 ft möglich; außerhalb des kontrollierten Luftraums von großen Städten im Bedarfsfall auch niedriger.

Alles in allem kann ich auf eine Flugerfahrung von weit über 4000 Stunden und tausende Landungen zurückblicken, aber eines ist sicher:

Jeder Flug bringt etwas Neues mit sich.



Flugplatz Würth



Kunstflug San Francisco



Weiterbildung in Amerika



Flug mit der Wacco Classic



Ein Traum von einem Flugzeug



Pitts S2C Livermore



DANKE, an die Kollegen unter uns die sich an der Finanzierung der OE-ATA beteiligt haben!

Unisono berichten alle, die sie bereits geflogen sind, dass die ATA eine sehr handliche vereinstufige und unkomplizierte Maschine ist.

Wie kommt ihr nun zum ATA fliegen?

Die Umschulung ist einfach, als Vorbereitung zur Umschulung bitte ich die Checkliste und das Flughandbuch zu lesen. Eine vorbereitete Umschulung spart Zeit und ist ein ganz wichtiger Beitrag zu Deiner Flugsicherheit. Die Umschulungspilotenliste findest Du unter www.wmw.at und am Aushang in der Betriebsleitung.

Jedes Motor- und/oder UL Sektionsmitglied kann und soll die „PPL-taugliche“ OE-ATA fliegen.

Auslastung und Kosten:

Wir Mitglieder der WMW genießen einen der abwechslungsreichsten Flugzeugparks Europas, vom Segelflieger über die sehr günstigen UL-Flugzeuge bis hin zu den neuen Bildschirmfliegern.

Um diese Auswahl beneiden uns viele Vereine.

Wollen wir die Auswahl auch weiterhin erhalten? Ja, dann muss jeder seinen Auslastungsbeitrag zu der Maschine leisten, die er gerne fliegen möchte.

UL Fliegen zahlt sich aus!

Unsere P92 und P96 sind günstige Spaßflieger, mit denen man Ausflüge macht und abendliche Sight-seeing-Flüge genießt.

Die Flugstunden werden leider nicht zum PPL-Erhalt angerechnet. Das macht aber nichts! Wir haben nach sorgfältiger Auswahl den Flugzeugpark für die UL-Piloten unter uns mit der OE-ATA ergänzt.

Warum? Weil die OE-ATA P2002JF eine weiterentwickelte Tecnam P96 ist, jeder P92 und P96 Pilot ist mit der P2002JF gleich vertraut.

Die FS-Verlängerung nach JAR Lizenz Regelung ist mit Übungs- und Prüfungsflug auf der OE-ATA eine einfache Sache.

„Kommunikation 2008“

Am Anfang lebte der Mensch am Baum, doch verändert hat er sich seit damals kaum. Er geht zwar aufrecht und er fliegt ins All doch er ist noch immer im Neandertal. Der Mensch von heute, der telefaxt, ... und doch kommt er nicht ohne persönliche Gespräche aus... (EAV)

Als noch neuer Sektionsleiter bin ich für Euch da:

Jeden Montag, von 18h bis 20h Stammtisch im Airtreff

Als SL UL interessiert mich:

- Was bewegt Euch?
- Was ist Euch wichtig in der Sektion UL?
- Was wollt Ihr mitteilen?
- Was stinkt Euch an?
- Was wollt ihr in den Vorstand tragen?

Als SL UL möchte ich informieren:

- unser Luftraum LINZ Neu, !! Gültig ab 10. April 2008 !!
- Veranstaltungen in LOLW
- wohin bewegt sich die WMW
- Flugerlebnisse austauschen
- Technische Ergänzungen an den Flugzeugen (Collision-waring, Headsets,...)
- vielleicht etwas Fachsimpeln

Forum:

In unserer schnelllebigen Zeit, viele von uns sind online, ist Informationsaustausch über das Forum gar nicht mehr wegzudenken. Ich bin Forummitglied und Moderator des UL-Sektionsbereichs. Hier findest Du neueste Informationen und wenn Du was weißt, schreib's gleich rein.

Die Anmeldung ist einfach, folge den Registrierungsanweisungen der www.wmw.at treten dennoch Probleme auf so helfen Dir wilhelm.stiebler@24speed.at und rappeter@aon.at gerne weiter.

happy landings, Euer Siegi Heer +43 664 1020346

Fliegerball 08

Die „Weiße Möwe“ lud heuer zum 58. Mal Tanz- und Vergnügensfreudige zum Blumenball der Flieger. Viele Politiker folgten der Einladung und tanzten bis in die Morgenstunden. Anscheinend mögen Sie den Ball lieber wie unseren Flugplatz. Heuer ließ sich das Ballorganisations-Team etwas ganz Besonderes einfallen. Unser Club lud den fliegende Zirkus nach Wels, der mit seiner Performance vor allem die Piloten begeistern sollte. Trotz Gratiskarten und modernerer Aufmachung stellten die Flieger diesmal nicht die stärkste Gruppe aufs Parkett. Fa. Hübner und Kuoni sponserten mit wunderbaren Preisen die Rosentombola. 999 Rosen wurden in 25 Minuten verkauft.

Wir freuen uns auf den Blumenball der Flieger 2009, mit vielen neuen Gästen und Attraktionen (und vielleicht mit dem einen oder anderen tanzfreudigen Piloten).







Kurz vor dem Einwintern unserer Christen Eagle zu Saisonende 2007 erreichte uns die ungewöhnliche Anfrage, ob es denn möglich sei, noch vor Saisonende eine Kunstflugausbildung mit einem sehr talentierten jungen Piloten aus der Steiermark durchzuführen. Nach ersten Gesprächen stellte sich heraus, dass er dringend die Kunstflugberechtigung benötigte, da er mit Jahreswechsel von Red Bull eine Kunstflugmaschine zur Verfügung gestellt bekam. Anfangs sehr skeptisch, konnte mich Patrick bei einem Schnupperflug von seinem außergewöhnlichen Talent überzeugen. Daraufhin nutzen

wir die letzten schönen Wintertage, ihm die hohe Kunst des Motorkunstfluges näher zu bringen. Nach knapp 6 Stunden Training und zweimaligem Üben des Kunstflug-Prüfungsprogrammes über dem Platz, absolvierte Patrick seinen Prüfungsflug mit ausgezeichnetem Erfolg. Begeistert von seinen Leistungen wünscht die Weiße Möwe Wels Patrick alles Gute und viel Erfolg für seine viel versprechende fliegerische Zukunft beim roten Bullen! Anmerkung: Patrick fliegt bereits seit Jänner 2008 auf einer Extra 300.

Peter Rohn



Nochmals ein herzliches Dankeschön für die Blumenspende für unsere Alten- und Pflegeheime. Die Blumen sind wunderschön. /StR. Silvia Huber Referentin für Soziales und Jugend

E I N L A D U N G

**Die Sektion Motorflug
lädt alle Mitglieder und Freunde zur**

SEKTIONSVERSAMMLUNG 2008

recht herzlich ein

Zeit:
Mittwoch, 26. 03. 2008

Beginn:
19.30 Uhr

Ort:
**Gasthaus Knödelwirt
Grünbachplatz 14, 4600 Wels**

Tagesordnung:

- 1) Begrüßung**
- 2) Luftraum LINZ NEU**
- 3) Bericht Sektionsleiter**
- 4 Flugplatz NEU/ALT**
- 5) Allfälliges**

In der Sektionsleitung wird derzeit – aber leider nicht für jeden sichtbar – aktiv an vielen Dingen gearbeitet. Die Sektionsversammlung ist gegenwärtig das beste Instrument, um mit einer großen Anzahl von Mitgliedern persönlich Kontakt zu haben.

Gegenwärtig ist die Zeit sehr veränderungsträchtig.

Ziel ist es, Informationen sachlich auszutauschen, die der Verbesserung dienen.

Bitte trägt dazu bei und kommt !

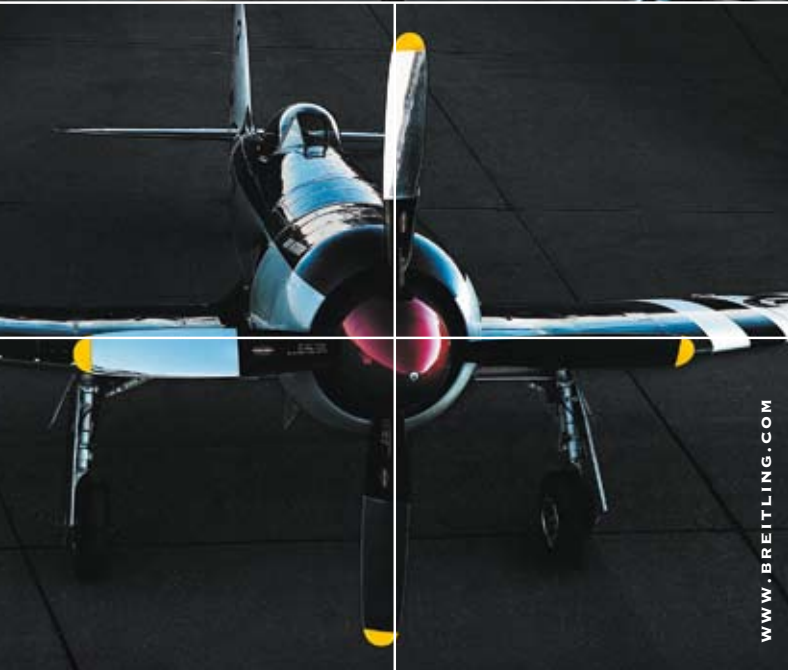
Mit freundlichen Fliegergrüßen
Dipl. Ing. Christian Sixt e.h.
Sektionsleiter

Pure Performance

Absolute Precision



unlimited air racing, reno, nevada.



WWW.BREITLING.COM



Blackbird
Automatischer Chronograph mit Grossdatum. Spezialserie.
Offiziell COSC-zertifizierter Chronometer.

HÜBNER

UHRMACHERMEISTER SEIT 1914

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



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)7242-26 499-0
E-Mail: office@wmw.at
http://www.wmw.at