

VEREINSNACHRICHTEN *LOLW*

www.wmw.at

CUMMULUS



60 JAHRE FLIEGERCLUB
WEISSE MÖWE WELS

ERLEBNIS FLIEGEN

Welser Flugtage

10. bis 12. Juli 09

75 Jahre Bücker Flugzeuge

Technologie in führender Hand



Fronius kontrolliert Energie. Als internationaler Technologieführer im Bereich Schweißtechnik sind wir gerne kompetenter Ansprechpartner für die Automobilindustrie und andere metallverarbeitende Branchen mit hohem Qualitätsanspruch. Auch die noch jungen Sparten Solarelektronik und Batterieladesysteme etablieren unser führendes Know-how weltweit in ihren Bereichen.

Wenn Sie mehr über innovative Technologien zum Schweißen, zum Umwandeln von Solar- in Wechselstrom oder zum Laden von Batterien wissen wollen, haben wir jederzeit weitere Infos für Sie.

FRONIUS INTERNATIONAL GMBH

Buxbaumstraße 2, 4600 Wels

Tel: +43 (0)7242-2410, Fax: +43 (0)7242-241 3490

E-Mail: sales.austria@fronius.com





INHALT

FESTWORTE

Dr. Josef Pühringer, Landeshauptmann von OÖ	3
Dr. Peter Koits, Bürgermeister von Wels	3
Roland Strassl, Verkehrsstadtrat Wels	5
Friedrich Zinnhobler, Präsident WMW	5

RÜCKBLICK 60 JAHRE WMW

1949 bis 1999 im Überflug	6
WMW im neuen Jahrtausend	10
Präsidenten der WMW	15
Gründungsmitglied Wilhelm Stockinger	16

WEISSE MÖWE HEUTE

Gemeinschaftsfoto	20
Warum ich bei der WMW fliege	22
Sektion Motorflug	24
Motorflugschule	27
Kunstflug	29
Sektion Ultra Light	30
Reisebericht: Ungarn	32
Sektion Segelflug	35
Sektion Modellflug	38
Sektion Fallschirmsprung	43
Hat die WMW noch Zukunft	44
Paradies in Fliegerhand	46

WELSER FLUGTAGE

Lageplan	53
Eintrittspreise	53
Messerschmitt Bf 109	54
North American AT-6	56
Ju-52 + Programm Rundflüge	58
Fieseler Storch	59
Flying Bulls	60
Statik Display, österreichisches Bundesheer	61
Ballonfahrt	63
Pitts, Kunstflug	64
Bückertreffen, 75 Jahre Buckerflugzeuge	65
Die Bucker Flugzeuge	67
Mit der Dampflok zu den Welser Flugtagen	70
Danksagung	71
Impressum	71

PROGRAMM WELSER FLUGTAGE



1 Allgemeiner Zustand?

2 Flügel- und Heckverankerung lösen?

3 Lebenswichtig: Die Erlaubnis vor dem Betanken!

4 Betanken mit Körperschutzmitteln und Entlüftung!

5 Tankdeckel fest verschließen! Betankungswartung frei!

6 Pilotrohr: Abdeckung entfernen!

7 Querruder frei beweglich? Sichere Befestigung!

7 Querruder frei beweglich! Sicherer Anschluß!

8 Ist das Höhenruder frei beweglich? Sichere Befestigung!

8 Zehn Minuten nach der Betankung: Kraftstoffprobe auf Wasser und Sinkstoffe!

9 Ist die Conquestsummir fest verschlossen?

9 Kartstiftprobe am Vergaser und sonstige Entwässerungspunkte!

10 Druckes frei? Druckes des statischen?

10 Ölstand prüfen (nicht über max.)!

11 Bugfederbein: Federweg!

12 An allen Radreifen die Rutschmarken kontrollieren!

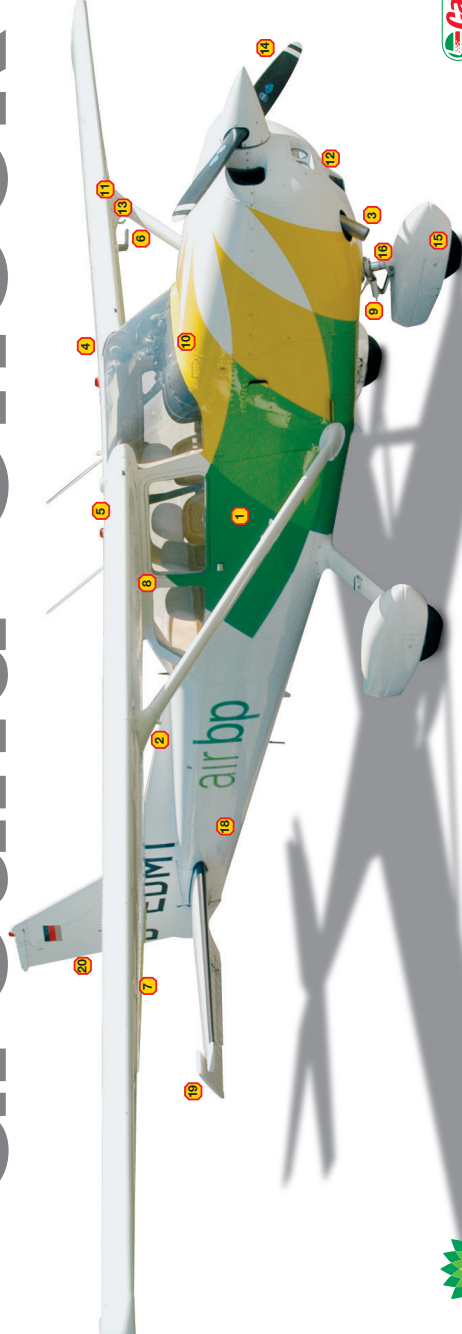
13 Propeller/Spinner: Frei von Kerben? Sichere Befestigung!

14 Ist die Kraftstofftankentlüftung frei?

15 Ist der Landescheinwerfer sauber? Vergasertfilter: Zustand, Sauberkeit

16 Ist die Druckausgleichsöffnung der Überziehwarmer frei?

Aircraft Ground-Check



Aviator

Liquid Engineering for Aircraft

BP Austria AG
Air BP
Südl. Steias 6, Objekt 17
2335 Wiener Neudorf
Telefon +43 (0)2236 6855 47097
Telefax +43 (0)2236 6855 48300
Internet www.airbp.com

BP Switzerland
Air BP
Säulstrasse 139
8302 Gäg
Telefon +41 (0)58 456 92 50
Telefax +41 (0)58 456 92 59
Internet www.airbp.com

Deutsche BP AG
Geschäftsbereich Luftfahrt
Edmund-Strabe 2
22751 Hamburg
Telefon +49 (0)40 63 95-45 43
Telefax +49 (0)40 63 95-47 16
E-Mail airbp-flightcard@bp.com
Internet www.airbp.com



Der Traum vom Fliegen wurde wahr!

Im April 1949 wurde für 62 flugbegeisterte Menschen dieser Traum Wirklichkeit als der Welser Segel-Modellbauclub "Weiße Möwe" aus der Taufe gehoben wurde. Nach nunmehr 6 Jahrzehnten haben sich die Mitglieder mit 630 mehr als verzehnfacht.

Mit seinen 5 Sektionen – Motor- und Segelflug, Ultralight, Fallschirm und Modellflug – hält der Verein zum 60-Jahr-Jubiläum besondere Attraktionen bereit: Nostalgie Rundflüge mit der legendären "Tante Ju", dem Propellerflugzeug der 30er Jahre, von der bereits 4.800 Maschinen vor dem 2. Weltkrieg gebaut wurden.

Es werden auch Kunstflüge mit einem Doppeldecker sowie Hubschrauber-Rundflüge und Ballonfahrten angeboten. Modellfliegerisch spannt sich der Bogen von Anfängersiegeln über alle Varianten der Elektro- und Verbrennerfliegerei bis zu 3m-Kunstflugmaschinen und turbinengetriebenen Flugzeugen sowie mit Klapptriebwerken ausgerüsteten Seglern bis zu 7m Spannweite.

Der Fliegerclub Weiße Möwe hat sehr viel zur Popularität des Flugsports in Oberösterreich beigetragen und ist weit über unsere Landesgrenzen hinaus bekannt. Ich danke dem Verein für seine erfolgreichen Aktivitäten und wünsche den Mitgliedern weiterhin viel Freude an ihrem Hobby.

Dr. Josef Pühringer
Landeshauptmann von Oberösterreich



Herzlichen Glückwunsch!

Die Weiße Möwe als einer der überregional bekanntesten Vereine unserer Stadt feiert heuer das Jubiläum des 60-jährigen Bestehens und ermöglichte seit ihrer Gründung im April 1949 vielen Menschen, sich den Traum vom Fliegen zu erfüllen. Dieser Traum ist so alt wie die Menschheit selbst, wenn ich an die uralten Sagen und Mythen erinnern darf, die es in allen Kulturen gab.

Neben der Sportausübung in den fünf Sektionen Motorflug, Segelflug, Modellflug, Ultralight und Fallschirmspringen ist die jubelnde Weiße Möwe Wels auch Betreiber des Zivilflugplatzes Wels, dem für die Wirtschaft unserer Stadt eine nicht unbeträchtliche Bedeutung zukommt. Hier ist der Verein verlässlicher Partner der Stadt Wels, wofür ich mich sehr herzlich bei Präsident Friedrich Zinnhobler und seinem Team bedanken möchte. Denn es ist für Welser Unternehmer und deren Partner in aller Welt ein großer Vorteil, einen bestens betreuten Flugplatz sozusagen vor der Haustüre zu haben.

Im Lauf der vergangenen Jahrzehnte gab es viele bedeutende Persönlichkeiten unserer Stadt, die Mitglied im Fliegerclub Weiße Möwe Wels waren. Das ist bis heute so und beweist für mich die Bedeutung des Flugplatzes Wels und des Vereins für den Wirtschafts- und Arbeitsplatzstandort. Abgesehen vom Sportfluggeschehen sowie dem Erhalt und Betrieb des Flugplatzes setzt die Weiße Möwe immer wieder auch gesellschaftliche Höhepunkte in Wels, wenn ich nur an den jährlichen Fliegerball als einem Glanzlicht im Welser Fasching erinnern darf.

Zum Jubiläum des 60-jährigen Bestehens gratuliere ich dem Fliegerclub Weiße Möwe Wels sehr herzlich, bedanke mich für die erbrachten Leistungen und wünsche dem Vorstand mit Präsident Friedrich Zinnhobler sowie allen Mitgliedern vor allem eines: nämlich einen unfallfreien Flugbetrieb!

Dr. Peter Koits
Bürgermeister der Stadt Wels



Wels Strom



100% Wasserkraft aus den Wasserkraftwerken
Traunleiten und Breitenbach NEU



Errichtung, Wartung und Betrieb
von Energieverteilungsanlagen

 +43(0)7242/493-100 • www.welsstrom.at



Fliegen ist eine Leidenschaft ...

... die – wenn man von ihr einmal gepackt ist – nie wieder los lässt.

Der Enthusiasmus einiger Flugbegeisterter führte vor 60 Jahren, in einer sehr schwierigen Zeit des allgemeinen Wiederaufbaus, zur Gründung der Weißen Möwe Wels. Das Herzblut der damaligen Visionäre vereint mit den Ambitionen der heutigen Mitglieder ist die Triebfeder, die den Verein zusammenhält.

Doch gleich, welcher Sektion ein Mitglied angehört: Der alle Flieger verbindende Gedanke ist ein grenzenloser Himmel, der danach ruft erobert zu werden!

Ein Flugplatz ist mehr als ein Anlaufpunkt für Flugbegeisterte, die Vereinsadresse oder der Hangar. Durch die Zusammenarbeit mit dem Vereinsvorstand bin ich mir als zuständiger Referent für Verkehrsangelegenheiten der Stadt Wels bewusst, dass auch der wirtschaftliche und im Besonderen der verkehrstechnische Aspekt des Flugbetriebes nicht außer Acht gelassen werden dürfen. Unsere Zeit ist schnelllebig und der Begriff „Verkehr“ bedeutet für mich permanenter Fortschritt, der wiederum nicht gebremst werden kann oder gar soll. Ich bin daher der festen Überzeugung, dass für eine moderne aufstrebende Stadt ein moderner leistungsfähiger Flugplatz unverzichtbar ist.

Meine Glückwünsche gelten dem Vorstand und den Mitgliedern der Weißen Möwe Wels zum 60jährigen Bestandsjubiläum jenes Vereins, durch dessen Adern Kerosin fließt und der bisher so manche Turbulenz meisterlich durchflog.

Ich schließe mit den Worten des amerikanischen Flugzeugbauers Wilbur Wright auf die Frage, ob Luft nicht ein gefährliches Element sei: „Die Luft ist völlig ungefährlich. Das einzig Gefährliche am Fliegen ist die Erde.“ und wünsche in diesem Sinne allen Fliegern „Glück ab – gut Land!“

Roland Strass
Verkehrsstadtrat der Stadt Wels



Liebe Mitglieder und Freunde unseres Clubs

2009 – 60 Jahre „Weiße Möwe Wels“

Nach dem zweiten Weltkrieg (1939 – 1945) haben mehrheitlich die Frauen mit dem Wiederaufbau der zum Trümmerfeld gewordenen Heimat begonnen. (Ironischerweise wurden sie deshalb „Trümmerfrauen“ genannt.)

Sie haben gemeinsam mit den nichtwehrfähigen Männern und vielen Kindern das mitgeschaffen, was unser Land heute ist:

„Eine Insel des Wohlstandes und der Sicherheit.“

Am Wiederaufbau beteiligt waren aber auch mit anderen Heimkehrern unsere ehemaligen Luftwaffenpiloten.

Neben dem alltäglichen Notwendigen, was getan werden musste, glaubten sie auch fest an die Wiedergeburt der Fliegerei.

So haben im April 1949 einige begeisterte junge, flugerfahrene Männer den Fliegerclub „Weiße Möwe“ gegründet.

Und aus dem Traum von der Wiedergeburt wurde das, was der Club heute, nach 60 Jahren, ist:

„der größte Flugsportverein Österreichs“.

In 5 Sektionen (Motorflug, Segelflug, Ultra Light, Fallschirmsprung und Modellflug) können Vereinsmitglieder uneingeschränkt ihren Flugsport ausüben.

Mit Recht dürfen wir – aber auch die Stadt Wels – auf diese Entwicklung stolz sein.

Allen, die heute die Verantwortung für diesen bedeutenden Club tragen, sei ins Stammbuch geschrieben:

Sichert das durch Jahrzehnte mit Ausdauer und viel Fleiß Geschaffene nicht nur für uns, sondern auch für die kommende „Fliegergeneration“ und für unsere bedeutende Heimatstadt Wels.

Friedrich Zinnhobler
Präsident der Weißen Möwe Wels

1949 bis 1999



1949

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

1950

Nachdem am 22. Dezember des Vorjahres die Alliierten, sozusagen als Weihnachtsgeschenk, den Luftraum über Österreich teilweise freigeben, holen die Welser die drei „Babies“, den Kranich“ und den „SG 38“ aus den Verstecken. Die Segelflugzeuge werden in die angemietete Werkstatt transportiert und generalüberholt. Am Nordrand des Segelfluggeländes wird ein 1846 m² großes Grundstück angekauft.



1951

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

1952

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

1953

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

1954

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

1955

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

1956

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

1957

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

1958

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

1959

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

1960

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

1961

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



9 im Überflug

1962

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

1963

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

1964

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

1965

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

1966

Auf dem Welser Flugplatz herrscht reger Betrieb: Mit fast 17.000 Motorflug- und rund 5000 Segelflugstarts liegt Wels bei den Flugbewegungen hinter Graz und Aspern an 2. Stelle. Das hat Auswirkungen auf die Modellflieger. Sie müssen sich leider nach einem anderen Gelände umsehen.

1967

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

1968

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

1969

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

1970

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

1971

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

1972

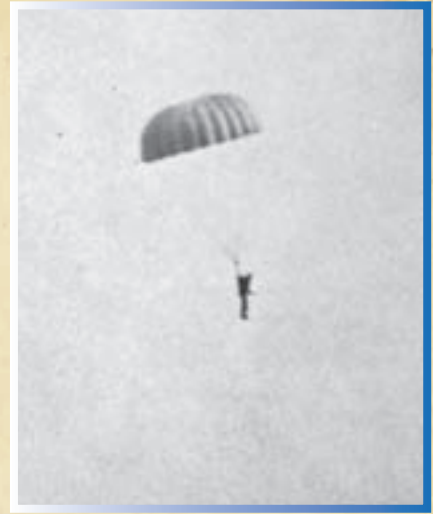
Die Landesregierung stimmt der Umwidmung in einen öffentlichen Zivilflugplatz zu. Mit einem langfristigen Pachtvertrag (99 Jahre) für die Stadt Wels und einem Halterschaftsvertrag für den Verein „Weiße Möwe“ (30 Jahre) ist der Bestand nun auf lange Zeit gesichert.

1973

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

1974

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





1975

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

1976

Dr. Helmut Aumayr erfliegt mit einem effektiven Höhengewinn von 3000 m die dritte Bedingung zur „Gold-C“ – der ersten im Verein.

1977

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

1978

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

1979

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

1980

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

1981

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

1982

Erstmals nach 40 Jahren landet auf dem Welser Flugplatz wieder eine „Me 109 G6“. Diese einzige noch fliegende Original-Messerschmitt von ursprünglich gebauten 35.000 Stück erregte natürlich sehr viel Aufsehen, und es wurde aus allen „Kamera“-rohren geschossen.

1983

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

1984

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

1985

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

1986

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

1987

Um 3,4 Millionen Schilling wird eine 420 PS starke Turboprop-Maschine für die Fallschirmsprungsektion angekauft. Damit wird für die Springer der Himmel nach oben geöffnet (bis zu 5000 m), andererseits sorgt die extrem leise Maschine für eine Entlastung an der Front mit den Flugplatz-Anrainern.

1988

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



1989

Auf den 13 vereinseigenen Maschinen der Sektion Motorflug werden fast 3000 Stunden geflogen. Außer einigen verbogenen Blechteilen und einem künstlerisch verformten Propeller gibt es keine Schäden zu beklagen.

1990

Nach mehr als 30jähriger Funktionärstätigkeit legt Präsident Franz Hamader die Clubführung in jüngere Hände. Sein Nachfolger ist Peter Rudolph.

1991

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

1992

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

1993

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

1994

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

1995

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

1996

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

1997

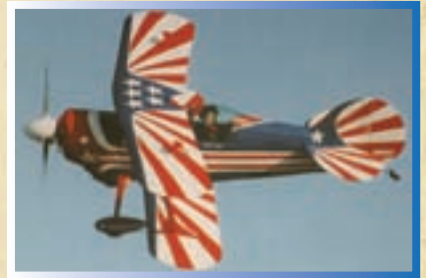
Am 26. April landet erstmals ein viermotoriges Passagierflugzeug in Wels, eine Dash 7 der Tyrolean Airlines mit 46 Fluggästen. Der Pilot ist kein Unbekannter. Es ist der ehemalige Skisprung-Weltmeister Armin Kogler. In diesem Jahr wird auch der neue 1000 m² große Flugzeughangar in Betrieb genommen.

1998

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

1999

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



WMW im neuen



2000

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



2001

Das SIZ veranstaltet Erste Hilfe- und Strahlenschutzkurse für unsere Mitglieder → Naderhirn IWC-Cup 2. Auflage am 19.5. voller Erfolg → 8.7.: Flugzeugweihe D-MPRI („Hans Strauss“) und Hangarfest → Mit 3 Motorseglern nach Polen: „Alte Adler“ erobern Krakau am 22.7. → Bannerschlepp in Wels wird stark forciert → PR-Aktion: „Welser Flugplatz im Einklang mit Ruhe+Natur – ein Ausflug lohnt sich“ → Hubschrauber nisten sich in Wels ein → Unser Flugplatz wird immer häufiger Brutraum für seltene Tierarten (ÖKO-Projekt) → Elba-Korsika mit OE-DGB → IGO ETRICH-Treffen mit Rekordbeteiligung (30 Tschechen, Schweizer uva.) → Die WMW-Fallschirmspringer gewinnen die 1. Freestyle-Landesmeisterschaften → Rarität am Flugplatz: turbinenbetriebenes Rennauto in Erprobung → 2 Staatsmeister im Motorflug: Wolfgang Schneckreither & Hans Gutmann → immer mehr Geschäftsflüge mit WMW-Fluggeräte oder beigestellten WMW-Piloten → diverse Vereinsausflüge (Eggenfelden, Krems usw.)



2002

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



n Jahrtausend

2003

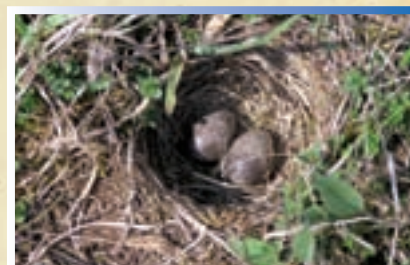
Gut besuchter Einsatzleiterkurs 8./9.2. → Vereinsausflüge nach Damme (Bremen), Holland, Speyer (BRD), Rügen → Feier im Air Treff: Fritz Zinnhobler 10 Jahre Präsident der WMW → ÖKOLOGIE-PROJEKT Welser Flugplatz: keine Düngung und landwirtschaftliche Nutzung seit 10 Jahren: Flora&Fauna der letzten Welser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

2004

„Ball der Flieger“ wie jedes Jahr ein toller Erfolg → Änderung Luftraumstruktur der Flugplätze LINZ/WELS → Der öfftl. Zivilflugplatz Wels ein „Juwel“ der Stadt Wels: Status, Maßnahmenkatalog zur Fluglärminderung, Marketing, wirtschaftlicher Nutzen des Flugplatzes - ein Memorandum zur allgemeinen Information → 26.3.: Generalversammlung mit wieder 2 Wahlvorschlägen: Revolution gescheitert! → Vereinsausflüge nach Polen mit Motorsegler, Elba (CMS) und mit UL um die Adria → Das Flugplatzlokal AIR TREFF mit Andrea&Helmut feiert eine arabische Nacht → traditionelles Hangarfest am 14.8. → offizieller Beginn der Sommersaison mit der Welser Stadtkapelle und unserem „WMW-Marsch“ → Weltrekord am Welser Flugplatz! Stuntman mit LKW auf zwei Rädern: 3,5 km Rundkurs in 31 min. 16,4 km durchgehalten (Weltrekord bisher 10,8 km) → Tiere und Pflanzen am Flugplatz: Förderung Ökologieprojekt Flugplatz Wels – Aktion „Naturaktives Oberösterreich – Neue Biotope in jeder Gemeinde“ (Land OÖ, Naturschutzabteilung) → Der Kampf um den Erhalt des Flugplatzes wird wieder heiß, unsere Gegner mobilisieren! Deshalb werden die Kontakte mit Flugplatzgegnern, Anrainern mittels CUMULUS, ÖKO-Flyern bzw. persönlichen Kontakten intensiviert → Die Stadt Wels lässt die „Katze aus dem Sack“ mit Vorstellungen, Teile des Flugplatzgeländes zu verbauen → wieder Luftschiff in Wels, der sich zum begehrten Lande- und Andockplatz entwickelt → Die Flugplatz-Umzäunung (ca. 4 km) wird mithilfe unseres „Nachbarn“ BH repariert/saniert → Motorflugschule erfolgreich: 11 PPL-, 4 IFR-Berechtigungen bis Ende Juni → Auf Initiative des Bürgermeisters von Thalheim erleben behinderte Kinder einen „privaten“ Flugtag mit Vereinsmaschinen → Die Segelflieger erwecken in Wels nach 40 Jahren Pause wieder die Windenstartart: nostalgisch&lautlos! → Auch der Nikolaus landet jedes Jahr gerne am Flugplatz Wels und lässt Kinderherzen höher schlagen

2005

Blumenball der Flieger: immer glanzvoller Höhepunkt der Welser Ballsaison! Der Blumenschmuck geht im Anschluss an Kindergärten+Altenheime → Auch die Fallschirmspringer tragen zur Belebung des Flugplatzes bei: Saisonopening am 5. Februar → FLP Wels im Einklang mit seinen Nachbarn: die lärmindernden Verfahren werden den Piloten verstärkt nahe gebracht → vordringliche Projekte: Ökologie-





projekt, Einstellhalle, Reparatur Abstellfläche und Rollwege, Sanierung des Hangardaches, Kontakte mit Anrainern zur Verminderung der Anzeigenflut, Neuanschaffung von Betriebsfahrzeugen (Schneepflug, Feuerwehr) → Ein rassiges „Rennpferd“ (Christen Eagle II) wird anstatt der „Oldie-Bücker“ 131 angeschafft. Professioneller Kunstflug ist ab jetzt auch in Wels wieder möglich → Vereinsausflüge mit UL nach Spanien+Portugal (8 Flugtage, 5800 km, 35 Flugstunden), Unije (Kroatien) → ÖAMTC Ambulance Jet in Wels: Sie fliegen um Ihr Leben – der Flugplatz Wels gibt die Sicherheit, im Notfall einen Landeplatz zur Verfügung zu haben! → Schlagzeilen der Presse „Andere Pläne für Flugplatz“, „Betriebe am Flugplatz“, „Die Stadt macht ernst“, „Flugplatz und Business Park Ost nutzen“ deprimieren den Halter des größten öfftl. Zivilflugplatzes Österreichs → Erntezeit am Flugplatz: wertvoller Grassamen der Welser Heide wird schonend für die spezielle Weiterverwendung gesichert → FC Weiße Möwe Wels: einziger Garant für die Erhaltung der letzten Welser Heidefläche (regelmäßige Infos im Cumulus, der auch an die Anrainer zur Bewusstseinsbildung verteilt wird) → Focke Wulf P 149D in Wels stationiert (Baujahr 1960, Einsatz bei der deutschen BW) → BIRD-MAN über Wels: Fallschirmspringen/fliegen der besonderen Art im Juni → Pistensanierung+Markierung der Segelfluggpiste mit eigenen, kostenlosen Kräften → Flugzeugtaufen am 17.7.: Christen Eagle N 14KH („Karl Bregartner“) und UL CTSW OE-7106 („Hans Schön“) → „Tag der offenen Türe“ mit Hessenkaserne Wels (10 Jahre Heereslogistik Wels) am 10.9.: Symbiose BH+WMW gemeinsam für die interessierte Bevölkerung mit Pendelverkehr Militär/Flieger → ZEUS 2005: 1500 Helfer bei Landeskatastrophenübung des Roten Kreuzes → Besuch der „Kleinen“ der VS Perna bei den „kleinen“ UL-Flugzeugen der WMW → neues schnelles FLP-Einsatzfahrzeug KLF 350/250: Vorstellung und Übung mit den „großen Brüdern“ der FFWels → Unser Gedenkstein, gewidmet den gefallenen Fliegern der Flugzeugführerschule A/B 115 wird nicht nur zu Allerseelen stilvoll gepflegt von unserem „Waldemar“ → Ehrenpräsident Franz Hamader feiert am 12. November seinen 80er → Der Nikolo landet am 4.12. pünktlich in Wels vor 100 Personen, davon 50 begeisterte Kinder

2006

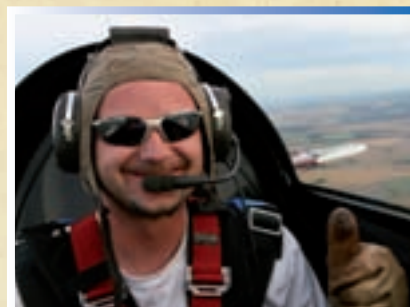
Glanzvolles Ereignis ist der Fliegerball mit anschließender Blumenübergabe an Frau StR. Silvia Huber → Sektion Motorflug will Flugzeugpark mit „Glascockpits“ modernisieren (Ce 172+Ce 182). Einige ältere LFZ stehen zum Verkauf → Motorflugausbildung passt sich den Gegebenheiten an und will sich in Richtung FTO (Flight Training Organisation) weiterentwickeln → Ab 1. April wird die Flugvorbereitung auf „Selfbriefing/Homebriefing“ via Internet umgestellt → Die Sektion Segelflug präsentiert sich beim „Tag der offenen Türe“ in der FH Wels unter anderem mit dem „Diskus“. Motto: Technik in der Flugzeugindustrie mit Kooperation am Sektor Ökoenergie → Vereinsausflüge u. a. nach Zadar (Kroatien) → Kranken- und Unfalltransporte über den öfftl. Zivilflugplatz Wels sind bereits Normalität → Die Sanierung der Flugplatz-Tankstelle ist in vollem Gange → Der Winterdienst zur Reinhaltung der Verkehrsflächen (Verpflichtung!) forderte von der FBL wieder vollen Einsatz → 13. Mai: Rekordversuch „Symphonie der Ballone“ mit Rahmenprogramm sowie „Johann-Schön-Gedächtnisfahrt“ → 7.9.: Fritz Leber (Mitgliedsnummer 001, Vereinsgründer und Präsident) war seit langem wieder auf „seinem“ Flugplatz und traf noch einige „alte Kämpfer“ (Hamader, Stockinger) → „Offener Europäischer Himmel“: 6 Flugzeuge der WMW fliegen auf Einladung zur Partnerstadt TABOR (Tschechien) auf deren Flugplatz. Mit dabei Bgm. Koits und StR. Silvia Huber → Messerschmitt Me 109 landet am öfftl. Zivilflugplatz Wels und findet mit den Fahrwerk schonenden Graspisten ideale Bedingungen vor. Weitere Besuche sind daher bereits vorprogrammiert → Teilnehmer der Rallye Salzburg-Capetown treffen sich in Wels und werden von Piloten+Flugzeugen der WMW nach Salzburg zum Hangar 7 eskortiert

2007

Experten der Naturschutzabteilung des Landes OÖ. bestätigen, dass das Welsler Flugplatzgelände zu den „Schatzkammern“ des landesweiten Naturschutzes gehört → Die Umstellung der Motorflugschule auf FTO erfolgt innerhalb einer Kooperation mit ÖLS (Graz) und AERONAUTX (Linz). Damit ist die Qualität weiterhin gesichert → Zum ersten Mal „Skifliegen“ in Wels: der Schleppfalke OE-9045 wurde wechselweise mit „Brettln“ ausgestattet, was den Winterbetrieb auf verschneiten Pisten ermöglicht – und das alles Marke „Eigenbau“ → Erste Erfahrungen mit den Glascockpitfliegern OE-DBA&OE-DBS zeigen, dass viel Übung erforderlich ist, um die Vielzahl von Informationen zu nutzen und nicht nach „Eierhüten“ zu schießen → Zivilluftfahrtpersonal VO 2006 und JAR-FCL stellen auch die WMW-Piloten vor neue Anforderungen → Eine a.o. Generalversammlung wählt am 22.6. einen neuen Vorstand, da der alte keine Entlastung fand → Die Bundes-Immobilien-GesmbH. (BIG) als Verwalter des Flugplatzareals plant mit der Stadt Wels trotz bestehender langfristiger Verträge eine Verbauung des bestehenden Geländes im Ausmaß von 40 ha und legt erste konkrete Pläne vor → Honiggewinnung am Flugplatz Wels: zwei Imker stellen Bienenkästen auf und sind von der hervorragenden Qualität des einzigartigen Heideflora-Honigs überrascht. Der Absatz ist reißend → Vereinsausflüge: BMW-Dingolfing (BRD), Mali Losinj (Kroatien) → Erfolgreiches Kunstflugtreffen mit unserer „Eagle“ in Reinsdorf (BRD) sowie Teilnahme bei den deutschen Staatsmeisterschaften im Motorkunstflug (Cochstedt, BRD) mit den sensationellen Plätzen vier+fünf (Hackenberg+Rohn) → Eingehende Besichtigung Flugplatz/Biotop Wels am 17. Mai mit Naturschützern und Anrainern (Oberförster Martin Plasser) → Mehrere Pächterwechsel im Flugplatzrestaurant, Neueröffnung unterm „Kaiser“ am 2. Juli → Leider ein schwarzer Juli: 2.7.: Absturz UL OE-7106 in Kroatien (Pilot Pater Pius+Passagier schwer verletzt, Flugzeug Totalschaden), 20.7.: Absturz MS Diskus D-KMKN in Mauterndorf (Pilot Wolfgang Matthes leicht verletzt, Flugzeug Totalschaden) → Bei der Juniorenmeisterschaft im Streckensegelflug (Krems) erreichen unsere „Jungadler“ Fabian&Tobias sehr gute Plätze (2+5) → 1. ROTAX-Modellfliegertreffen 2007 der Sektion MOD am 18. August ein voller Erfolg → traditionelles Bückertreffen in LOLW vom 31.8. bis 2.9. mit Formations- und Kunstflügen → schwarzer 17. Oktober: die Sektion Fallschirmsprung muss ihre Absatzmaschine OE-KFS verkaufen und ist somit vorerst gegroundet → der Nikolaus am Flugplatz hat diesmal viele Wünsche entgegenzunehmen

2008

Mit dem neuen VLA TECNAM P 2002 JF machen Sektion UL+MOT „gemeinsame Sache“. Diese Kooperation soll auch auf andere Vereinsflugzeuge ausgedehnt werden → Neuerliche Änderung der Luftraumstrukturen über LOWL und LOLW → Sensationsfund am Welsler Flugplatzgelände: die „Furchenbiene“ (*Lasioglossum setulosum*). Seit 57 Jahren wurde dieser Steppenbewohner nicht mehr nachgewiesen (Wildbienen-Spezialist P. Andreas Ebner aus Linz-Puchenau) → Rohn Peter verpasst der Vereinshomepage ein zeitgemäßes Outfit und einen informativen Mitgliederbereich: www.wmw.at und www.lolw.at → Vereinsausflüge: u.a. mit der Katana nach Florenz-Verona-Bozen, Motorsegler und Privat-Jodel nach Berlin/Tempelhof, OE-KLS nach Dubrovnik → Es geht ums Überleben: Flugplatz-Rochade JA/NEIN (Info-Abend am 28.3., Generalversammlung deswegen verschoben) → „Wels – die Fliegerstadt?“ Aufgrund der drohenden Gefahren für die zweckgewidmete Fläche wird intensiv recherchiert und auch in der traditionsreichen Flugplatzgeschichte „gekrämt“. Das Bekenntnis der derzeitigen Stadtpolitiker zu „ihrem“ Flugplatz ist



WORLD CLASS TECHNOLOGY

Weltgrößter Hersteller von Spezialfeuerwehrfahrzeugen
The world's largest manufacturer of specialty fire fighting vehicles

 **rosenbauer**
www.rosenbauer.com

leider sehr dürftig. Auch unter den eigenen Mitgliedern wird heftig FÜR+WIDER diskutiert, Spaltung droht. Unsere Anrainer mutierten von Gegnern zu Freunden und Fürsprechern: Sie wissen, was ihnen nach einer Verbauung droht! Unterschriftenlisten PRO FLUGPLATZ werden dem Bürgermeister zur Kenntnis gebracht → Die Generalversammlung am 15. Mai lehnt mit überwältigender Mehrheit FLUGPLATZ NEU ab, da zu viele Ungereimtheiten, fehlerhafte Pläne und vordergründige Interessen vorliegen. Die Verhandlungen mit der Stadt Wels werden gestoppt → In der Folge kommt es durch Funktionärrücktritte auch zu Änderungen im Vorstand → Ein „Team der besten Köpfe“ bildet sich, um die verfahrenere Flugplatzsituation zu retten und Lösungsmöglichkeiten zu erarbeiten → Großveranstaltung 36. Int. Oldtimer-Segelflugtreffen vom 30.7. bis 10.8.: Ein überwältigender Erfolg! 104 Segelflugzeug-Raritäten mit ca. 500 Oldtimer-Freunden aus aller Welt. Dank an Sponsor Fa. FRONIUS und Freunde von der Wasserkuppe. Ergebnis: 800 Starts mit zwei Winden und vier Schleppflugzeugen – vollste Zufriedenheit der Teilnehmer → PR-Aktion „Die Wiesenvögel am Flugplatz Wels, dem letzten Rest der Welser Heide“ (englisch/deutsch) wird mit Cumulus, eigenen Foldern auch an Flugplatzanrainer und sonstige Interessierte gratis verteilt → ROTAX FLY IN vom 21. bis 24.8.: nächste Großveranstaltung mit Leistungsschau über Ultraleichtflugzeuge und deren bewährte ROTAX-Motoren, sowie Werksbesichtigung, Bannerflüge etc. (Vertreter aus 15 Nationen) → 50 Jahre Traditionsgemeinschaft der ehem. Flugzeugführerschule A/B 115: Treff auch am Flugplatz Wels im nostalgischen „Flugzeugmuseum“ von Sepp Ecker am 20. September



2009

Zur Klärung der Flugplatzproblematik wird unter Mithilfe des OeAeC der Kontakt mit den zuständigen Ministerien aufgenommen → Ein fiskalischer Schritt in die zukunftsweisende Richtung: die Tankstelle wird aus dem gemeinnützigen Status der WMW ausgegliedert. Damit können unseren Kunden vorsteuerabzugsfähige und ggf. MÖSt freie Rechnungen ausgestellt werden. Weitere wirtschaftliche Maßnahmen sind geplant → ÖSV-Adler unterwegs: Spuren im Schnee durch unseren „Brettflieger“ OE-9465 (27.1.) → Auch die Hochschule für Bodenkultur an der Universität Wien beschäftigt sich mit der Flora&Fauna des Flugplatzgeländes im Rahmen eines Raumordnungskonzeptes → Vorschau: Großveranstaltung „Welser Flugtage“ und „Internationales Bückertreffen“ anlässlich 75 Jahre Bucker-Flugzeuge vom 10. bis 12. Juli mit Jubiläumsabend im Festzelt → Wir feiern 60 Jahre Fliegerclub Weiße Möwe Wels.

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



Präsidenten der WMW



DI Fritz LEBER
1949-1950



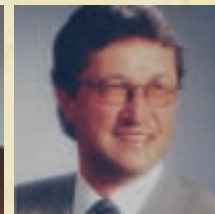
Obst. Alois LINDMAYR
1950-1954 †



Ing. Hans BÖHM
1954-1958 †



Franz HAMADER
1958-1990



Peter RUDOLPH
1990-1993



Friedrich ZINNOBLER
seit 1993



Gründungsmitglied Wilhelm Stockinger im Gespräch mit WMW Pressereferenten Wolf Ruzicka, Mai 2009



Am weitesten sieht, wer am höchsten fliegt (Richard Bach, Möwe Jonathan)

Wilhelm Stockinger war im Gründungsjahr 1949 Geschäftsführer und Kassier

WMW: Einige oberösterreichische Piloten konnten vor 60 Jahren, 4 Jahre nach dem Ende des 2. Weltkriegs, die Tradition der Welser Ortsgruppe des Österreichischen Aeroclubs fortsetzen. Vorausschauend hatten sie nach 1945 fünf Segelfluggeräte vor den Besatzungsmächten versteckt, die alle Maschinen vernichtet hätten. 1949 durften die verborgenen "Vögel" aus Heustadeln wieder ans Licht und endlich wieder aufsteigen. Aber wie kam es zum Namen "Weiße Möwe"?

W. Stockinger: Mein Freund und Fliegerkamerad Fritz Leber war wie ich Militär-

pilot auf der Messerschmitt Bf 109 (Me 109). Ohne ihn wäre die Gründung des Clubs nicht möglich gewesen. Als ich 1946 aus der Gefangenschaft heimkam hat er mir erzählt, er hätte intakte Segelflugzeuge in Sicherheit gebracht, in der Hoffnung, dass wir eines Tages wieder fliegen dürfen. Er war nicht in Gefangenschaft geraten, weil er kurz vor Ende des Kriegs abgestürzt ist und ins Lazarett in Wels kam.

Damals fragte er mich, ob ich mitmache und übertrug mir die Aufgabe, mich um die Maschinen zu kümmern. Fritz hatte auch schon einen Namen für den späteren Fliegerclub, er wollte ihn "Möwe" taufen und zwar schwebte ihm eine "blaue" Möwe vor. Mit einer blauen Möwe konnte ich aber nichts anfangen. Wenn schon, dann musste es wenigstens eine "weiße" Möwe sein, da hatte doch die Abkürzung eine ganz andere Optik. BMW kannte ich als Motorrad oder Auto. Wir disku-

tierten eine Weile und dann war WMW akzeptiert: "Weiße Möwe Wels". Das war quasi die Geburt und weil wir noch weit vom Fliegen entfernt waren, meldeten wir uns vorerst als Modellbauclub an. Fritz Leber war der erste Präsident, legte aber sein Amt schon ein Jahr später zurück, weil er zum Studium nach Graz musste. Wir waren damals ja alle zwar flugbegeistert aber noch sehr jung. Der nächste Präsident wurde Oberst a. D. Alois Lindmayr, ehemaliger Beobachter bei der österreichischen Luftwaffe, den ich sehr verehrte.

1950 gaben die Alliierten der Luftraum über Österreich teilweise frei. Wir konnten die Tarnnetze der 3 "Grünen Babies" und der "SG 38" entfernen. Als der Segelflug wieder erlaubt war, änderten wir die Statuten.

WMW: Der Club hatte in der Anfangsphase nur wenige Mitglieder, trotzdem habt ihr Veranstaltungen organisiert?

W. Stockinger: Es waren am Anfang nicht viele dabei. Etwa 15 Leute. Wir haben uns an einem Treffpunkt an der Traun getroffen und ich hab monatlich 3



Erste Mitgliedsbeiträge 1947/48



Einstellgebühren der ersten Flieger der Weißen Möwe, versteckt in Heustadln

Schilling Mitgliedsbeitrag kassiert. Wir haben aber mehr Geld gebraucht und deshalb mussten wir uns etwas einfallen lassen. Wir entschieden uns für einen Ball. Aber der erste Ball 1950 war ein finanzielles Desaster. Das hat sich im nächsten Jahr geändert, die Leute haben sich bei uns gut unterhalten. Und wir wurden immer mehr Mitglieder!

WMW: Den Fliegern sagt man ausgeprägte Freiheitsliebe nach, gleichzeitig besonderen Kameradschaftsgeist. Wie siehst Du das?

W. Stockinger: Ohne Kameradschaft hätten wir das alles nie machen können -- jahrelang die Flugzeuge verstecken, Grund kaufen, der heute noch der Weißen Möwe gehört, eine Werkstätte errichten, alles reparieren ... Segelfluglehrer ausbilden ... Ein Segelflugbetrieb ohne Werkstätte ist ja nicht vorstellbar. Vorerst war es eine Baracke und unser erster Werkstättenleiter war ein Sudentendeutscher, den wir auf einem Flugmodell-Wettbewerb kennengelernt hatten. Wenn ihr mir eine Wohnung verschafft, sagte er, mache ich das für euch. Also haben wir eine Baracke so ausgebaut, dass man darin wohnen konnte. Wir sind in ganz Oberösterreich herumgefahren und haben die Trümmer der RAD-Baracken* zusammengesucht und dann haben wir die Funda-

*RAD = Reichsarbeitsdienst

mente ausgehoben. Im ersten Jahr haben wir nix wie gearbeitet!

Samstag, Sonntag, jede freie Minute und jeder hat mitgemacht. Zum Fliegen sind wir vor lauter Arbeit gar nicht gekommen. Einen Brunnen haben wir auch gegraben.

Wären wir nicht kameradschaftlich gewesen, wäre das alles nicht entstanden. Die Leute, die sich nur in den Flieger hineinsetzen und nichts arbeiten wollen, die sind erst nachher gekommen. Ich hab noch ein altes Werkstättenbuch, wo steht, wie lange wir immer zusam-



Gründungsversammlung, 29. April 1949

men geschuftet haben. Montag Gruppe 1, Mittwoch Gruppe 2 usw. Da war alles eingeteilt und jeder war ab 19.00 Uhr da. Wenn einer nicht gekommen ist, hat er beim nächsten Mal Strafe zahlen müssen.

Fritz Leber war dann bald auf der Technischen Hochschule in Graz und hat in Thalerhof einen Kranich entdeckt. Der



Am Nordostrand des Flugplatzes beginnt die Aufstellung der Werkstatt-Baracke



Kranich ist auf einem Sägewerk runtergegangen und – der war etwas für uns. Wir sind nach Graz gefahren und haben ihn in einer Nacht- und Nebelaktion auf einem 9-Meter-Sattelschlepper nach Wels geholt. Auf diesem Fluggerät haben wir dann geschult.

Damals haben auch die Linzer schon begonnen, ihren Flugclub aufzubauen. Der Linzer Verein hat damals nur auf dem Papier bestanden und hatte noch gar keinen Flugplatz. Bei unserem Kranich haben die Flächen nicht gepasst. Und die Linzer hatten auch einen Kranich, bei dem die Flächen nicht passten. Es waren nur ein paar Millimeter, durch die die Beschläge anders lagen. Wir haben dann ausgetauscht. Jahrelang haben wir damit geschult und die ersten Fallschirmspringer in Österreich sind aus unserem Kranich gesprungen – in Wels. Er war sogar bei der Staatsmeisterschaft.

Jahre später hat es eine Schiebelandung gegeben, es hat ihm die Eschen-Kufen weggerissen und der Kranich wurde nicht mehr repariert, das tut mir noch heute Leid.

WMW: In der Chronik steht, der beschädigte Kranich wurde bei einer Sonnwendfeier feierlich verbrannt. Er hätte heute einen immensen Wert, aber der damalige Flugplatz-Leiter hat das nicht erkannt. Wer ein Flugzeug unter Lebensgefahr und den Verhältnissen der Nachkriegszeit von Graz nach Wels schleppt, hat dazu natürlich eine besondere Beziehung.

Wie war dein persönlicher Werdegang in der WMW? Welche Funktionen hast du bekleidet?

W. Stockinger: Ich war Geschäftsführer, Kassier und dann Rechnungsprüfer. Fluglehrer war ich nie, aber immer Mitglied und schon sehr lange Ehrenmitglied. Der abenteuerliche Anfang hat uns sehr verbunden und den vergesse ich nie. Man muss sich das einmal vorstellen: Nach dem Krieg hatte keiner von uns ein Auto, wenn man eines brauchte, musste man es erst leihen. Ich bin alles mit dem Fahrrad gefahren. Einmal hat mich der Bauer, bei dem ein Flieger versteckt war, angerufen, weil er unbedingt eine Mauer aufstellen wollte und die Tragflächen im Weg waren. Das hat Stunden gekostet, bis das Problem ge-

löst war -- und immer ist diese Zeit meiner Frau abgegangen. Es kam manchmal auf die Minute an, aber erkläre das jemandem, der auf dich wartet! Auch die Linzer waren damals auf der Suche nach Flugzeugen und hatten unsere Flieger in der Scharten entdeckt. Sie haben bei mir nachgefragt und ich hab so getan, als wüsste ich von nichts. Aber am nächsten Tag, einem Ostersonntag, haben wir Fliegerfreunde unsere Familien im Stich gelassen und unsere "Babies" in Sicherheit gebracht. Nach Wels haben wir sie transportiert. Die Linzer sind übrigens am Dienstag nach Ostern gekommen und wollten Fluggerät abholen -- sie haben nichts mehr gefunden, wir waren schneller. Sogar die Autonummern hatten wir verhängt ... und die Bauern haben gesagt, da waren Salzburger da ...

Die Fliegerei war immer mein Hobby Nummer 1. Ich bin eine Zeit lang die "Keuchhusten-Flüge" geflogen, die wurden früher vom Arzt verschrieben. Da sind bei den Kindern die Bakterien abgestorben. Es gab so viele, die schweren Keuchhusten hatten.

Ich bin mit der Piper auf 3.000 Meter gestiegen, dann im Sinkflug auf 2.000 Meter, dann wieder auf 3.000 Meter. Das

haben wir 3 Mal gemacht und dann war Ruhe ... Ich hatte einmal die Enkelin von einem Welser Geschäftsmann, die war von den vielen Hustenanfällen Tag und Nacht schon so geschwächt, man kann sich das kaum vorstellen. Und nach dem Flug war es vorbei. Sie hat nicht mehr gehustet. So etwas hab ich oft erlebt. Einmal musste ich bei so einem Flug auf einer Wiese bei Pfandl notlanden, da saß ein Welser Friseur mit seinem 3-jährigen Kind vor mir.

Bei meinem ersten Flug war ich 15 Jahre alt. Dann kam die Flugausbildung für den Krieg. 1958 machte ich den Pilotenschein, damals musste man nämlich die alten Scheine erneuern lassen. Mein Schein hat die Nummer 635. Heute bin

ich 84. Bis zu meinem 80. Lebensjahr bin ich regelmäßig geflogen. Darunter waren unendlich viele Rundflüge und Schleppflüge. Auch bei Staatsmeisterschaften. Die Schlepperei war ja früher viel interessanter als heute ...

Fliegen verlernst du nie, und wenn du noch so alt bist und die Freude daran hört nie auf. Aber das ganze Drumherum wird mühsamer ... und ich versteh meine Frau, sie will mich nach so vielen Fliegerjahren endlich daheim haben ... deshalb hab ich seit 2 Jahren selbstverordnetes Platzverbot.

WMW: Die Geschicke der Weißen Möwe interessieren dich nach wie vor und du hast die Diskussion über "Flugplatz

neu" und Verkleinerung des Flugplatzes verfolgt. Wie denkt ein Mitglied der ersten Stunde darüber?

W. Stockinger: Verkleinern bringt nichts, das sagen mir meine Erfahrung und mein Gefühl. Es wird nicht lange dauern, dann regen sich die Leute wieder auf. Man kann so ein gewachsenes Gelände nicht verschandeln, auf dem es seit 1910 Flugbetrieb gibt. Die Welt hat sich zwar verändert, aber in den Wolken ist immer noch Freiheit, die sollte sich die WMW bewahren, auch die nächsten 60 Jahre. Glück ab -- gut Land.

WMW: Herzlichen Dank für das Gespräch.

SG 38 Schulgleiter

DI Fritz Leber (Gründungsvater der WMW), Flugplatz Wels, Mai 09



We drive steel performance!

RÜBIG
www.rubig.com

Hartstoffbeschichten Gasnitrieren
 Vakuumbhärten Sicherheitsklappstecker
 Einsatzhärten Micropuls®
 Flachkettenglieder Plasmanitrieren

RÜBIG GMBH & CO KG | A-4600 Wels | Schafwiesenstr.56 | Tel. +43(0)7242/66060 | office@rubig.com

**1. Juni 2009 / Fototermin für die Festschrift
60 Jahre WMW**

Mitglieder und Freunde des Flugplatzes Wels bringen ihre Flugzeuge für unseren Fotografen Heimo Pertlwieser in Position. Ursprünglich wäre ein Fotoflug mit dem Helicopter geplant gewesen. Leider ist dieser in Trieben wegen technischen Gebrechens runter gegangen. Die Feuerwehr von Wels ist mit ihrem großen Leiterwagen eingesprungen. Vielen Dank dafür.





Foto: Heimo Pertlwieser

Warum ich bei der WMW fliege?

Das sagen unsere Mitglieder:



„Da ich mit der Fliegerei und somit am Flugplatz mit der WMW aufgewachsen bin, hat es für mich nie einen Gedanken gegeben, mein Hobby bei einem anderen Verein auszuüben. In den 31 Jahren meiner Mitgliedschaft hat es auch in der Sektion Modellflug viele Up´s and Down´s gegeben, aber wenn ich sehe was in dieser Zeit geschaffen wurde, dann geht das nur mit

viel Engagement und Einsatz der Mitglieder. Das ist nur in einem freundschaftlichen Klima möglich, wenn alle zusammenhalten und somit der wichtigste Grund, warum ich bei der WMW fliege.“

Johannes Dorant, Sektionsleiter Modellflug

„Neben dem relativ großen Flugzeugpark, der verkehrstechnisch perfekten Lage, den kurzen Wegen (vom Parkplatz direkt vor dem Gebäude sind alle Einrichtungen sowie auch Hangar und Vorfeld bequem innerhalb einer Minute erreichbar), gefällt mir an LOLW die doch imposante Anlage mit drei sehr langen Pisten und vor allem die angenehme Flugplatzatmosphäre, die trotz der Platzgröße erhalten werden konnte. An dieser Stelle sei auch erwähnt, dass die offensichtlich immer gut gelaunten und hilfsbereiten Betriebsleiter Oliver, Engelbert (Bidi) und Peter sicher einen erheblichen Teil zu dieser Atmosphäre beitragen!“

Fred Franz, Unternehmer, Mitglied Motorflug



„Hier im Verein sind kompetente Leute, die einem mit Rat und Tat zur Seite stehen. Für meine Fliegerei sind die richtigen Fluggeräte vorhanden.“

Wolfgang Gattringer, Mitglied Motorflug

„Ich habe am Flugplatz Wels in den frühen 70er Jahren mit meiner Motorflie-

gerei begonnen. Der Flugplatz Wels ist einer der traditionsreichsten Flugplätze Österreichs und einer der ganz wenigen Flugplätze, auf dem alle Sparten des Flugsports ihr Hobby ausüben können - und dürfen! Die Professionalität mit der die Weiße Möwe Wels mit ihren Betriebsleitern den Flugbetrieb abwickelt ist beispielhaft in Österreich.

Für die Stadt Wels ist die direkte Anbindung zum Flugverkehr gewährleistet, der eine wertvolle Ergänzung der Verkehrsstruktur für das Wirtschaftsleben darstellt.



Immer wieder erstaunt mich die Tierwelt am Flugplatz in der Welser Heide. Da bewegen sich Rehe, Hasen, Fasane und andere Tiere, ohne Scheu und in nahem Abstand zu rollenden sowie an- und abfliegenden Flugzeugen. Dieses Tierverhalten zeigt das gelungene Miteinander von Natur und Flugsport. Nicht zuletzt zu nennen ist die Gemeinschaftsstruktur der WMW: Mittelpunkt dieser Geselligkeiten sind der alljährlich stattfindende Fliegerball, Flugveranstaltungen aller Art, sowie die gute Gastronomie im Flugplatzrestaurant.

Hans Gutmann, OEAC - General Aviation, Mitglied Motorflug

„Meinen Segelflugschein erwarb ich vor drei Jahren. Da wir in der Sektion unsere Flugzeuge selber warten, halten sich bei uns die finanziellen Beiträge in Grenzen. Kaum wo fliegt man so günstig wie in Wels. So konnte ich mir schon als Lehrling die Ausbildung leisten. Gerne besuche ich im Winter die Werkstattabende.“

Martin Hönlgl, Maschinenschlosser, Mitglied Segelflug

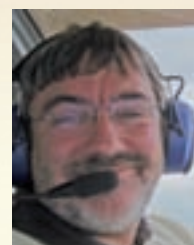


„Fliegen ist meine große Leidenschaft. Als Priester verrichte ich an Wochenenden meist Bodendienst. Bei der WMW fühle ich mich auch unter der Woche willkommen. Der Flugplatz Wels ist sehr gut organisiert und familiär.“

Rupert Granegger, Voestpfarrer, Mitglied Motorflug

„Ich fliege beim Fliegerclub Weiße Möwe Wels, weil mir hier in unmittelbarer Nähe meines Wohnsitzes einer der tollsten Flugplätze in Mitteleuropa mit bester Infrastruktur, insbesondere was Ausbildung, Maschinenpark, Vielfältigkeit und Maintenance betrifft, zur Verfügung steht. Nicht zuletzt steht im Club die Kameradschaft samt Geselligkeit innerhalb der Piloten ganz oben!“

Walter Gugenberger, Baumeister, Mitglied Motorflug



„Ich fliege bei der WMW, weil ich mich hier zuhause fühle. Hier durfte ich im Rahmen der Segelflug-, PPL- und IFR-Ausbildung von den großen Fliegerpersönlichkeiten des Clubs lernen. Anders als auf Großflughäfen sind in Wels wir Flieger der Mittelpunkt.“

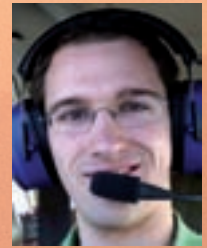
Werner Hanisch, Unternehmer, Mitglied Motorflug

„Als Segelflieger steht mir bei der Weißen Möwe ein umfangreicher, in Eigenregie bestens gewarteter Flugzeugpark zur Verfügung. Die Gemeinschaft unter uns Piloten könnte nicht besser sein. Wir haben den schönsten Flugplatz, den man sich vorstellen kann. Das sind nur drei von vielen Argumenten, warum ich Mitglied in unserem Verein bin.“



Robert Hotter, Verkaufsleiter, Mitglied Segelflug

„Ich fliege beim Fliegerclub Weiße Möwe Wels, weil es in der Region keinen anderen Club gibt, der ein ähnlich umfassendes Leistungsspektrum bietet. Die WMW ist mit ihrem breiten Angebot von Motorflug, Segelflug, Ultraleicht, Fallschirm und Modellflug ein Vollanbieter für Flugsportbegeisterte!“



Thomas Mollhuber, Student, Mitglied Segelflug & Motorflug



„Kein anderer Verein in OÖ bietet eine vergleichbare Breite an Flugzeugtypen. Der Flugplatz Wels gewährleistet ganzjähriges und aufgrund der Pistenlänge sicheres Fliegen. Angestellte Betriebsleiter kümmern sich um Flugzeuge und Flugbetrieb; das Fehlen sonst weit verbreiteter „Pflichtarbeitsdienste“ (Clubwerkstatt, Turm, ...) macht das Fliegen zeiteffizienter

und damit familien- und berufsverträglicher.“

Dr. Rudolf Keppelmüller, Notar, Mitglied Motorflug

... weil ich die gute Kameradschaft und die tollen Freundschaften, die sich in der kurzen Zeit meiner Mitgliedschaft entwickelt haben, sonst sehr vermissen würde.

... weil wir einfach eine große Familie sind, die gemeinsam durch dick und dünn geht.

... weil ich stolz bin, ein Teil einer Institution sein zu dürfen.



Gerhard Krenn, Mitglied Modellflug



„Fliegen zählt für mich zu den schönsten Dingen des Lebens. Besonders liebe ich es in seiner ursprünglichsten Art – dem Segelflug. Als Welser hat man dazu die einmalige Gelegenheit, seinem Hobby in nächster Nähe auf einem großen Flugplatz zu frönen. Das bedeutet Sicherheit. Ich schätze die Freundschaft unter den Fliegerkollegen. Unsere gemeinsamen

Motorseglerausflüge sind immer wieder ein Erlebnis.“

Friedrich Kurfner, Pensionist, Mitglied Segelflug

„Ich bin seit dem Jahre 1954 beim Verein, Sektion Modellflug. Bis jetzt habe ich so viel Kameradschaft, Hilfsbereitschaft und Gemeinsamkeiten erlebt. Das während dieser Zeit erworbene technische Wissen und fliegerische Können trägt mich auf Dauer. Außerdem ist in diesen labilen Zeiten die Mitgliedschaft bei unserem Großverein von enormer Wichtigkeit.



Alfred Lepka, Mitglied Modellflug



„Ich habe bei der WMW meine Ausbildung begonnen. Ich schätze den Freundeskreis. Der Verein ist meine zweite Familie bzw. meine zweite Heimat geworden und nirgends sonst habe ich so viele Möglichkeiten wie hier.“

Hans Repitz, Pädagoge, Fluglehrer, Mitglied Segelflug & Motorflug

„Ich habe hier fliegen und viele wertvolle Menschen kennen gelernt. Die WMW ist und bleibt meine fliegerische Heimat. Ich fühle mich sehr wohl hier und der Umgang miteinander ist freundschaftlich und hilfsbereit. Die spürbare Aufbruchstimmung der jungen Mannschaft tut gut und schafft Ruhe und Vertrauen. Danke, dass ich dabei sein darf.“



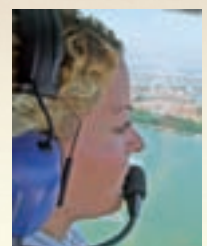
Gottfried Roitner, Unternehmer, Mitglied MF



„Mit 82 Jahren bin ich der älteste aktive Pilot der Weißen Möwe. Mitglied bin ich seit Beginn. Zum Segelflieger wurde ich noch in den letzten Kriegsmonaten in Micheldorf und Zell am See ausgebildet. Damals packte mich der Flugvirus, von dem ich dann nicht mehr losgekommen bin. So war es für mich selbstverständlich, im Herbst 1949 die Gründungsveranstaltung unseres Vereins zu besuchen. Heute kann ich auf unzählige fliegerische Glücksmomente zurückblicken. Und es ist für mich immer noch ein Genuss, im Segelflieger und Motorsegler unterwegs zu sein.“

Otto Schwingshandl, Pensionist, Mitglied Segelflug

„Die erste Flugluft durfte ich als dreijährige in der Obhut meines Papas schnupern, Teamgeist und die Freude am Flugsport waren allgegenwärtig. Bei der WMW bin ich, weil ich hier Gleichgesinnte finde, schöne Flugfreundschaften entstanden sind und es immer noch Mitglieder gibt, die bereit sind, ihre Begeisterung am Fliegen und ihren Enthusiasmus mit andern und mir zu teilen.“



Eva Wagner, Mitglied Motorflug



Sektionsleiter Motorflug, DI Christian Sixt (links), –bei einem Schulungsflug

Liebe Mitglieder der Sektion Motorflug

Im Jahr 2009, dem 60. Jahr der Weißen Möwe, schlage ich vor, dass wir uns wieder verstärkt dem Gründungsgedanken unserer Vorväter und dem Vereinszweck widmen – dem Fliegen. Hier in Wels auf einem der größten und schönsten Privatflugplätzen Europas.

Flugzeugpark

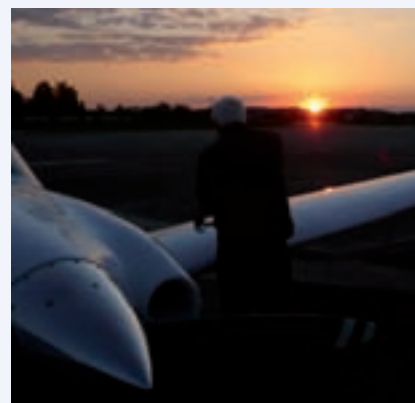
Die Bestandsänderung war im letzten Jahr verkaufslastig, d. h. drei Flugzeuge (OE-ALU, OE-KMW, OE-DBS) wurden verkauft, ein Flugzeug (OE-ATA; in Zusammenarbeit mit der Sektion UL) wurde angekauft. Unsere Schlussfolgerungen aus den Analysen der Vorjahre über den Trend in der Motorfliegerei (z. B. Trend zu 2-Sitzern) haben sich bestätigt. Bei den 2-Sitzern konnten wir durch den Verkauf der Cessna 150 und den Kauf der Tecam P2002 mit Rotax Motor im letzten Jahr einen weiteren Schritt in Richtung kostengünstigeres und lärmarmes Fliegen setzen. Der Höhenflug der Treib-

stoffpreise im Jahr 2008 hat uns Recht gegeben. Darum möchte ich heuer insbesondere zur Umschulung der Cessna 152-Piloten auf zukunftsichere Zweisitzer mit Rotax-Motor motivieren. Es wird grundsätzlich angestrebt, wenn der Bedarf erkennbar wird, ein weiteres Rotax-Flugzeug anzuschaffen. Dies hängt natürlich in erster Linie von denen ab, die dieses Flugzeug auslasten.

Flugstunden, Finanzen

Ich habe in den ersten Monaten dieses Jahres beobachtet, dass die Motivation zu fliegen ziemlich hoch ist. Das Wetter war in den ersten Monaten relativ schlecht – wenig Flugstunden. Kaum wurde das Wetter schön, waren die Flugzeuge in der Luft – so soll es sein. Meinem Aufruf vom Jahr 2008, mindestens acht Stunden zu fliegen, sind – wie aus der Buchhaltung ersichtlich – viele Kollegen nachgekommen. Denjenigen vielen Dank! Die Flugstundenzahl sowie den Umsatz 2008 konnten wir gegen-

über dem Jahr 2007 entgegen den allgemeinen Abwärtsprognosen sogar steigern – und das mit weniger Flugzeugen. Wir hatten ein Plus von 9,1 % und in der Durchschnittsauslastung ein Plus von satten 24,7 %. Wir erreichten dies u. a. durch Schüler aus zwei kommerziellen Flugschulen, mit denen wir gute Kontakte pflegen. Weiters brachte uns auch die Nachtflugausbildung viele zusätzliche Flugstunden. In diesem Ausbildungsbereich hat sich Engelbert Bidemon besonders engagiert – vielen Dank, Bidi!



Nachtflug

Gesamtverein, Vorstand

Ich sehe nicht nur die Sektion Motorflug alleine als wichtig an, sondern den ganzen Verein. Weil ich selbst diesen Weg „Modellflieger – Segelflieger – Motorflieger“ durchschritten habe, sehe ich hier aufgrund der einmaligen Struktur und Größe der Weißen Möwe viele Einstiegsmöglichkeiten für Fluginteressierte. Dadurch vergrößert sich auch der Markt für die Motorflugsektion, dass Piloten aus anderen Sektionen eines Tages den PPL machen. Momentan existieren Brückenschläge zu den Ultralights (gemeinsames Flugzeug OE-ATA) sowie zu den Segelfliegern (teilweise

Die Flotte der Motorflug Sektion





WEINBERGER

Klaviere fürs Leben



**Bei uns fliegen Sie
mit nur einem Flügel**

*Fliegerkolleginnen und -kollegen
genießen Sonderkonditionen
im Klavierhaus Weinberger in Enns*

Klavierhaus Weinberger

A-4470 Enns · Brucknerstraße 21 · Telefon 0 72 23/860 84-0 · Fax Dw 20

www.weinberger.net

PPL-Schulung mit Motorsegler). Es gehört wahrscheinlich zum Wesen eines Vereins, dass schnell mal etwas Negatives über den Vorstand behauptet wird. Ich sehe zur Zeit, dass das Bemühen dieser ehrenamtlich Tätigen und deren Motivation hoch sind. Das Arbeitsklima im Vorstand ist sehr gut, es wird lösungsorientiert mit Fakten und Zahlen gearbeitet. Ich bin gerne Teil eines kollegialen und starken Vereins.

Schulung, Umschulungen

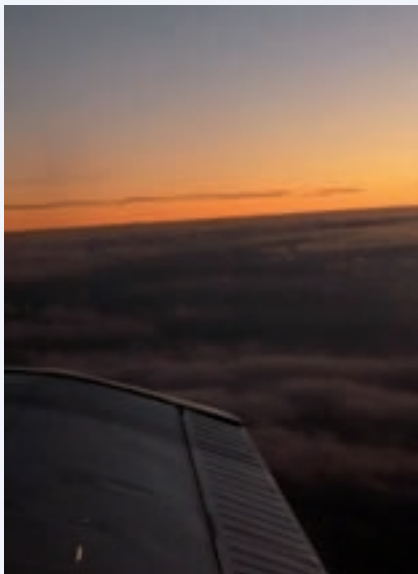
Unsere fünf PPL-Schüler vom Herbstkurs 2008 sind nun weitgehend fertig.

Ich gratuliere zur bestandenen Prüfung! Der Vorteil einer Ausbildung im Herbst besteht vor allem auch darin, dass die frischgebackenen PPL-ler die Flugsaison ohne Winterpause direkt vor sich haben und dadurch unmittelbar mit unseren Fliegern losstarten können.

Wir haben Ende April 2009 bereits wieder einen neuen PPL-Kurs mit 10 Schülern gestartet. Neun davon machen auch das Funkerzeugnis. Damit haben wir das Ziel mit nur einem Kurs erreicht, im Jahr wenigstens 10 Schüler auszubilden. Sollten wir zusätzlich noch einen Herbstkurs veranstalten, werden wir

wieder über unserem Jahresziel landen. Ein Renner im letzten Herbst/ Winter 2008 bzw. Frühjahr 2009 war die Nachtsichtflugausbildung. Es ist eine interessante Weiterbildung für PPL-Inhaber. Man lernt Techniken, die man vielleicht auch mal tagsüber bei erschwerten Bedingungen einsetzen kann und hat keinen Stress, wenn man wegen Gegenwind mal etwas später aus Losinj oder Venedig zurückkommt. Linz hat offen. Wir absolvieren die Nachtsichtflugausbildung auf unserer Piper Archer OE-KMV. Ein Nachtsichtflug darf nur als kontrollierter Flug durchgeführt wer-





Preise

Die Flugzeugpreise wurden Anfang 2009 wieder neu kalkuliert, so dass wir einerseits möglich günstig fliegen können aber andererseits auch finanziell gesund bleiben. Da der Treibstoffpreis Ende 2008 Gott sei Dank wieder nach unten gegangen ist, konnten wir wieder auf das Preisniveau 2007 zurückgehen. Darüber hinaus bieten wir für Vorkaufnehmer wieder ein attraktives Rabattmodell an (siehe Website, Mitgliederbereich).

Abschließend möchte ich zum Thema Flugzeugpark eine Vision in Form eines Bildes in den Raum stellen.



den. Für die Ausbildung benötigt man fünf Flugstunden, davon eine Stunde Überlandflug, sowie abschließend fünf Alleinflüge. Durch die günstige Nähe zu Linz fliegen wir natürlich das meiste davon auch dort. Den Überlandflug machen wir nach Salzburg. In diesem Zuge macht es auch Sinn, die Umschulung auf die Piper-Archer dazuzukombinieren.

Multi engine class rating auf der Tecnam P2006 – was haltet Ihr davon?

Ich wünsche mir für die Zukunft, dass

- ➔ wir weiterhin so sicher fliegen wie im letzten Jahr
- ➔ wir die Flugstundenzahl halten oder steigern
- ➔ wir unser Budget 2009 erreichen oder überschreiten
- ➔ wir gemeinsam effektiv die uns gestellten Aufgaben meistern

In diesem Sinne wünsche ich eine gute Flugsaison 2009, bleib flugtauglich!

Mit fliegerischem Gruß
DI Christian Sixt
Sektionsleiter Motorflug

Richtungsweisend bei

Installations-Komponenten und Entwässerungs-Systemen

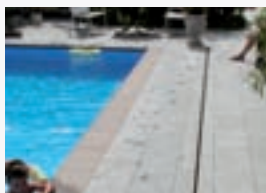


ENTWÄSSERUNGSSYSTEME

Fotos: Badrinne mit Sanitärögully



im Freibad



im privaten Schwimmbad



im Thermalbad

INSTALLATIONS-KOMPONENTEN



Pressfitting



Gewindefitting



Kugelhahn



Flansch



Ringraumdichtung

NIROTEC®

IN DEN BESTEN HÄUSERN PRÄSENT

MOTORFLUGSCHULE

Die Weiße Möwe Wels



Die WMW ist ein Verein, der alle interessanten Facetten der Sportfliegerei auf einem der schönsten Flugplätze für die allgemeine Luftfahrt in Europa bietet.

Flugschule Motorflug:

Die Fliegerschule der WMW Sektion Motorflug erfreut sich großer Beliebtheit. So können wir heuer zum Sommerkurs 10 Teilnehmer begrüßen. Erfreulich ist auch die Tatsache, dass 3 Söhne unseres langjährigen Mitgliedes Ing. Wolfgang Panhuber den JAR/FCL PPL an unser Schule machen.

Der Herbstkurs 2008 mit 5 Teilnehmern ist erfolgreich abgeschlossen.

Folgende neue PPL-Inhaber dürfen wir begrüßen:

→ Langeder Johann → Lettner Franz → Stumpfl Tobias → Stumpfl Fabian → Maurer Michael

Im Winterhalbjahr 2008/09 wurden zusätzlich 10 NVFR Berechtigungen erworben. Es stehen noch weitere 5 Piloten in Ausbildung. 2 Schleppberechtigungen für Segelflugschlepp wurden ausgestellt.

2008 wurden auf unser Christen Eagle 3 Kunstflugberechtigungen erworben, heuer stehen bereits wieder 3 Piloten in Kunstflugausbildung.

Damit setzt sich eine Tradition der Weißen Möwe Wels fort, diese begann mit der Kunstflugausbildung auf unserem ehemaligem ZLIN-Treiner in den 60er und 70er Jahren, gefolgt von einer BÜCKER Jungmann und jetzt der Christen Eagle (siehe auch Seite 29).

Neben dem normalen Schulbetrieb wurden viele JAR-FCL Übungs- und Checkflüge durchgeführt, ebenso diverse Differen-

ces Trainings. Für den unermüdlichen Einsatz des Lehrpersonals sei an dieser Stelle auch im Namen des Vorstandes herzlich gedankt.

Es ist erfreulich, dass sich keine Störungen und Unfälle ereignet haben.

Neu ist die Zusammenarbeit mit der Segelflugschule der WMW. So wurden die Gegenstände Human Performance, Wetterkunde und Recht gemeinsam unterrichtet. Weiters wird der „Rentnerch“ (Rotaxfalke) der Sektion Segelflug für die JAR-FCL Touring Motor Glider (TMG) verwendet.

Folgende neue Flugschüler dürfen wir herzlich begrüßen:

Panhuber Wolfgang jun. → Panhuber Reinhard → Panhuber Gerhard → Weinmann Werner → Huemer Ernst → Franz David → Hochleitner Johann → Marschner Herwig → Neumüller Johannes → Berger-Schauer Georg

Ich wünsche allen Flugschülern eine erfolgreiche Ausbildung und den Piloten eine schöne Flugsaison 2009.

Josef Ecker (Head of Training)

AUSBILDUNGEN

- » PPL (A)
- » Funkerzeugnis
- » Segelflugschein

- » Kunstflug
- » Schleppflug

DIFFERENCE TRAINING

- » Spornrad
- » Verstellpropeller
- » Einziehfahrwerk
- » Garmin 1000

WEITERE INFOS ★

Fliegerclub WEISSE MÖWE WELS
Flugplatzstraße 1, 4600 Wels
Tel.: +43-(0)7242-26 499-0
E-Mail: motorflug-wmw@aon.at
<http://www.wmw.at>



Wir informieren Sie gerne am Infostand bei den Welsner Flugtagen über Ihren Traum, Pilot zu werden!

**Der neue Avensis.
Ein starker Charakter.**



Verlässlichkeit, Konsequenz und Einsatzbereitschaft zeichnen einen starken Charakter aus. Bestes Automobilbeispiel dafür ist der neue Toyota Avensis: Er begeistert mit unverwechselbarem Design, erstklassiger Qualität und dank Toyota Optimal Drive mit verbrauchsarmen, leistungsstarken Motoren. Erleben Sie den Avensis live – jetzt bei Ihrem Toyota Partner.

Wildberger GmbH
Pfaffing 14
4081 Hartkirchen
Tel: 07273/6331, E-Mail: office@wildberger.co.at
www.toyota.at/wildberger

Wildberger GmbH
Gewerbepark 17
4707 Schlüsslberg
Tel: 07248/62038, E-Mail: office.schluesslberg@wildberger.at

**Today
Tomorrow
Toyota**



PILOTEN DER WEISSEN MÖWE SETZEN DIE TRADITION FORT KUNSTFLUG IN DER WEISSEN MÖWE WELS

Der Fliegerclub Weiße Möwe Wels ist in Österreich schon seit den 60er Jahren für sein Engagement im Kunstflug bekannt.

Aus dem Erlös eines Flugtages wurde 1964 vom Verein ein Kunstflugzeug der Type Zlin 226 angeschafft und mehr als 10 Jahre mit vollem Einsatz Kunstflugschulung und Wettbewerbskunstflug betrieben. Auch in der Sektion Segelflug war der Fliegerclub in Sachen Kunstflug sehr aktiv. Ein Segelkunstflugzeug vom Typ „Blanik“ wurde, ebenfalls über einen Flugtagelerlös, finanziert und intensiv zur Schulung und bei Flugvorführungen genutzt.

Später in den 80er Jahren, konnte der Fliegerclub mit einer Bucker Bü131 „Jungmann“ und die Segelflieger mit einer vom Kunstflugclub Austria gekauften „Lo100“ viele Kunstflugbegeisterte in den Bann ziehen.

Seit 2005 ist die Weiße Möwe Wels im Besitz einer Christen Eagle II, als Ersatz für die sehr wartungsintensive Bucker. Wie sich schnell herausstellte, hat der Verein damit, wie schon in der Vergangenheit, in Österreich Maßstäbe in Sachen Kunstflug gesetzt.

Unsere Christen Eagle ist ständig im Einsatz: zur Kunstflugschulung, Passa-

gerflügen und Wettbewerben. Zuletzt bei den Bayerischen Kunstflug-Meisterschaften, wo sich unsere Eagle auf Grund schwächerer Motorleistung trotzdem gegenüber modernen Hochleistungs-Kunstflugzeugen wie „Extra 300“ erfolgreich behaupten konnte.

Die Christen Eagle II, konstruiert in den 70er Jahren von Frank Christensen, dem Gründer von Christen Industries heute Aviat Aircraft Inc., ist ein voll kunstflugtauglicher Doppeldecker auf Basis der Erfahrungen der berühmten Pitts. Aufgrund der gutmütigen Flugeigenschaften eignet sich der kleine, zweisitzige Doppeldecker auch heute noch besonders zur Kunstflugschulung und zum Einstieg in Wettbewerbs-Motorkunstflug.

DI (FH) Peter Rohn
(ÖAeC-Motorkunstflugreferent
u. stellvertretender CIVA-Deligierte für
Österreich)

Hersteller	Aviat Aircraft Inc.
Baujahr	1982
Antrieb	AEIO-360 Lycoming / Hartzell Propeller
Leistung	200 PS
Spannweite	6,70 m
Länge	5,64 m
Höhe	1,98 m
max. Startgewicht	725 kg
Höchstgeschwindigkeit	300 km/h
Belastungsgrenzen	+7g / -5g
Besatzung	2
Kennzeichen	N-14KH



von links nach rechts:

Preisträger: Alexander Stegner auf „Xtreme-Air Sbach 300“ in der Kategorie Advanced Kathi Suthau auf „Extra300S“ in der Kategorie Intermediate, **Jürgen Durstberger (WMW)** auf der „Christen Eagle 2“ in der Kategorie Sportsman

www.austrobatics.at

Im Portrait:

ULTRA LIGHT

Back to 2000

Oliver Hackenberg und Mayer Franz finden, dass es an der Zeit ist, hier in Wels ein UL anzuschaffen!

Belächelt von vielen, fand sich eine erhebliche Schar von Interessenten. Es ging Schlag auf Schlag und schon formierte sich eine neue Sektion – das „UL-Geschwader“. Die Mitglieder der Sektionen Segelflug und Motorflug wussten mit den neuen, schnellen, leichten und spartanisch ausgerüsteten Fliegern nichts anzufangen.

Das erste UL der Weißen Möwe war die Tecnam P92, D-MPRI, es landete im Sommer 2001 in Wels.



Angetrieben von einem Rotax Motor gehört das "Leanen" der Vergangenheit an. Autosuper Benzin und Eigenwartung halten die Flugkosten gering. Niemand konnte sich dem Flieger entziehen. Jene, die probierten, waren von den Flugleistungen begeistert. In den Flugstunden manifestierte sich die Beliebtheit der Maschine, hatte sie doch gleich das 300-Stunden-Jahresziel bei weitem überschritten.

Der Bedarf nach einer zweiten Maschine war gegeben.

2002 kam für unsere Tiefdeckerfreunde die Tecnam P96 hinzu. Um die ungebrochene Nachfrage abzudecken, wurde der UL-

Flugzeugpark um eine Rakete ergänzt – der CTSW im Jahr 2005.

Die Ulis brachten unsere Piloten von Wels in alle Länder, vom Süden Spaniens, in den Westen, bis Paris und in den höchsten Norden hinauf.

Gemeinschaftsgeist

Der UL-Sektionsgeist ist immer abgeschlossen gegenüber Neuem, sowohl bei der Technik als auch bei der Organisation. Mit dem Projekt Tecnam P2002 einer "PPL" VLA Maschine, schafften wir eine Gemeinschaftsmaschine, die der Sektion Motorflug und UL gleichermaßen zur Verfügung steht.

Aichbauer Helmut, Schön Hans† und Mayr Franz mit dem 1. UL in Wels





Was bringt uns 2013?

... eine Tecnam P2006 *ggg*
4 Sitzer, 2-Mot, fliegen von jedem kleinen Grasplatz aus ... Träumen darf man ja noch – oder?

Technik unserer Flugzeuge

Oliver Hackenberg und Siegi Heer bürgen für sichere Technik unserer Flieger. Sicherheit ist unser oberstes Gebot, darum haben wir in alle 3 Flugzeuge ein Collision warning Gerät der Marke PCAS MRX eingebaut. Es zeigt dir nach einem speziellen Algorithmus die kollisionskritischen Flugzeuge im Umkreis von 5 nm mit Entfernung und Höhendifferenz an.

Unser Flugzeugpark

D-MOMT

Nachgerüstet mit Öl- und Kühlwasserthermostat. Auf vielfachen Wunsch bauen wir einen elektronischen künstlichen Horizont ein.

D-MWWW

Nachgerüstet mit Ölthermostat

OE-ATA

Das Flugzeug haben wir mit 12V Steckdose, und das Garmin 430 mit Intercom ergänzt.

Mit ELT 406 und Transponder Mode S machen wir die ATA europataglich (fliegen in Deutschland über 5000 ft sowie Frankreich und Belgien).

SPL-Lizenz

2007 gab es die ersten Bemühungen, um die deutsche SPL-Lizenz in Öster-

reich zu übernehmen. Nach vielen Verhandlungen mit ACG, österreichischem und deutschem Aeroclub, kam es 2008 zur Einigung über die Anerkennung der deutschen SPL-Lizenz in Österreich. Schon im November 2008 gab es die erste SPL-Lehrerausbildung in Wels. Seit Mitte 2009 sind unsere SPL-Fluglehrer Sixt Christian, Oliver Hackenberg und Repitz Hans mit allen Berechtigungen ausgestattet, unter dem bayrischen Luftfahrerverband bei uns in Wels die SPL-Ausbildung anzubieten.

Was bringt die SPL-Lizenz?

Die SPL-Lizenz berechtigt zum UL-Fliegen in allen EU-Ländern, insbesondere das Anfliegen von Tausenden UL-Plätzen, die den Cessnas und Pipers verwehrt sind.

Wer von euch hat sich schon mal die UL-Karten angesehen? Italien, Deutschland und Tschechien ... bieten Traumdestinationen! Die Karten liegen in der Betriebsleitung Wels auf.

Wie kommt man an die SPL-Lizenz?

PPL-Piloten

Alle, die einen gültigen PPL besitzen, können die SPL-Lizenz mit geringem Aufwand erlangen.

Segelflug-Piloten

brauchen einen Funk- und Theoriekurs sowie UL-Praxisstunden.

Nicht-Piloten

brauchen Funk- und Theoriekurs sowie UL-Praxisstunden, ähnlich dem PPL Kurs.

Stammtisch

Wir treffen uns jeden Freitag Abend im Airtreff! Wir diskutieren häufig über Gyrokopter. Viele aus unseren Reihen sind neugierig auf die kleinen Tragschrauber. Manche liebäugeln ernsthaft damit, sich so ein Fluggerät anzuschaffen. Wie immer, unsere UL-Sektion macht's möglich, so ein Projekt auf eine gesunde wirtschaftliche Basis zu stellen. Das beinhaltet auch Vorfinanzierung und gesicherte Auslastung.

Flugsicherheit

Sicheres Fliegen erreichst du nur durch regelmäßiges Fliegen – bleib in Übung! Bieg öfter mal zum Flugplatz ein rasch 'ne Runde drehen.

happy landings
Siegi Heer



Tobias ist 11, fliegt schon seit seinem 4 Lebensjahr mit Siegi mit, und führt sein eigenes Logbuch. Auch seine Brüder sind mit dem Flugvirus angesteckt. Pascal ist 21, er fliegt seit er 15 ist: Segelflugschein und PPL, Marcus ist 17, er fliegt mit, er möchte den Segelflugschein nach der HTL machen.

Mit der D-MWWM nach Ungarn.

Ein Reisebericht von Manfred Mayr.

Im ersten Jahr nach Erhalt der lang ersehnten Pilotenlizenz suchte ich Erfahrungen durch mehr oder weniger kurze Rundflügen in der Nähe des Heimatflugplatzes zu machen. Dafür mussten oft Freunde und Bekannte als Passagiere herhalten.

Mein Freund Richard Börtlein war zuvor noch nie mit einem Kleinflugzeug in der Luft gewesen, und nach dem ersten Mitflug mit der D-MWWM begeistert. Er konnte sich nicht vorstellen, trotz seiner Höhenangst die Schönheiten der Fliegerei so zu genießen. »Wäre ich nur 10 Jahre jünger, würde ich noch die Pilotenausbildung machen«, so die Äußerungen des 65-jährigen.

Durch seine Verbindungen zu ungarischen Freunden, auch versteht er einige Worte der ungarischen Sprache, reifte bald der Gedanke einen Flug Richtung Osten zu unternehmen. Nach Studium der ICAO-Karte Ungarn und Durchsicht der Flugplatz- und Anflugkarten im Internet auf hungaryairport.hu war die Route bald festgelegt.

Leider konnten wir den Plan nicht zur Gänze durchführen, da uns met.hu auf die unerfreuliche Schlechtwetterlage in Südungarn für Dienstag Nachmittag und Mittwoch hinwies. So entschieden wir, am Dienstag wieder den Rückflug anzutreten.

Abflug am Montag 20. April bei Schönwetter Richtung Wiener Neustadt. Über dem Triestingtal wurden Dunst und Wolkenfetzen tiefer und dichter und wir erreichten LOAN bei dunstigem Wetter; Betankung und Flugplan nach Fertőszentmiklós und Weiterflug. Für den Flug innerhalb Ungarns wollte ich aber keinen Flugplan aufgeben, da mir Ungarn als völlig problemlos in der Fliegerei berichtet wurde. Auf Fluginformation durch Budapest Info wollte ich



jedoch nicht verzichten und es waren auch bis auf einige „say again“ keine Schwierigkeiten aufgetreten.

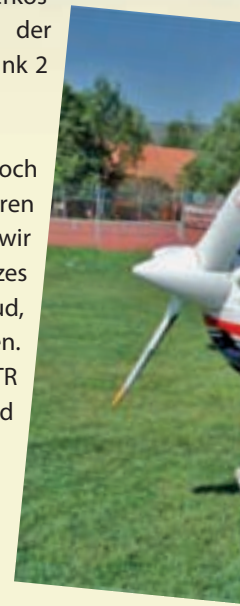
Nah dem Zentrum von Budapest liegt der Grasplatz Budaörs mit fast Welser Ausmaßen und riesigem C-Gebäude. Der Betriebsleiter sitzt jedoch in einem 3 x 3 m Käfig am Dach. Auf die Frage ob wir über das Zentrum von Budapest Richtung Norden fliegen könnten, wurden wir jedoch über die Hügel westlich der Stadt geleitet. Also hielten wir uns aus der Stadt raus, jedoch mit Blick auf das Zentrum, Richtung Norden und dann mit 2000 ft über die Donau nach Osten. Über der Ebene Ungarns wird klar, dass dies einmal die Kornkammer k&k-Österreichs war.

Dann war auch schon das Etappenziel Eger (Erlau) zu sehen. Die Graspiste am Ostrand der Stadt war leicht zu finden (google-earth sei Dank) und so landeten wir problemlos zwischen Weingärten auf dieser Rumpelpiste (Betriebsflugplatz halley.hu, Produzent des Apollo Fox 3achs UL/VLA und Apollo UL

DrachenTrikes).

Am Samstag vor der Reise telefonierte ich schon mit der Fa. Halley. Wir konnten so die D-MWWM hangarieren, wurden vom Chef der Firma vom Platz abgeholt, in das firmeneigene Gästehaus Motel Aviator gebracht und anschließend auch noch in das Tal der schönen Frauen, „Szépassony Völgy“ gebracht. Kurzer Rundgang an den Weinlokalen vorbei, bekämpften wir den inzwischen ausgebrochenen Hunger dann in einem sehr guten ungarische Restaurant. Danach mussten wir aber auch den berühmten „Bikavér“, das Erlauer Stierblut verkosten – gab er doch dem Tal der schönen Frauen den Namen (trink 2 Viertel und Alle sind schön!).

Nach der Rückkehr saßen wir noch in geselliger Runde mit anderen Gästen beisammen. So lernten wir auch den Betreiber des UL-Platzes von Héviz kennen, der uns einlud, auch ihn einmal zu besuchen. Auch sagte er uns, dass die CTR Sarmelek nicht mehr aktiv sei und



nach Ungarn.

ein Befliegen des SW-Zipfels des Platten-
sees noch einfacher ist.

Am nächsten Morgen wurden wir von einem Angestellten der Fa. Halley abgeholt, zum Frühstück und anschließend zur Produktionsstätte der Apollo Flieger gebracht. Der Apollo Fox ist ein schönes Rohr-Tuch Gerät mit Rotax 912 und Klappflächen. Das Preis – Leistungs-Verhältnis ist mit ca. 45 000 € Grundausrüstung als sehr gut zu bewerten. Das Monsoon Trike ist das letzte Model in der Trike Produktion.

Mittlerweile wurden 2 mal 20 l Eurosuper durch unseren Fahrer und Begleiter besorgt. Nach dem Nachtanken am Flugplatz, Flieger aus dem Hangar, und bei gutem Seitenwind Start Richtung Heimat.

Zwischenstation Fertöszentmiklos – Flugplan – vorbei am schön renovierten Schloß Fertöd – zum Spitzerberg. Über Gänserndorf, Stockerau, Krems und Seitenstetten ging es dann wieder nach Hause. Obwohl wir nicht unser ganzes Programm, über die Puszta, Südungarn und Plattensee, abfliegen konnten, war es doch Dank der freundlichen Aufnahme in Eger ein wunderschöner Ausflug.

Für mich war es eine wertvolle Erfahrung zu sehen, dass ich mit meinen Funkkenntnissen und den entsprechenden Vorbereitungen ohne weiteres die Platzrunde verlassen kann.

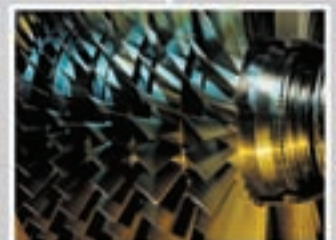
Text + Fotos: Manfred Mayr



THERMO PROZESS

Wärme- u. Steuerungstechnik
Gesellschaft m.b.H.

Heizelemente
Temperatursensoren
Prozessregler
Leistungssteller
Thermoelementleitungen
Engineering



Professionelle Gesamtlösungen

BESUCHEN SIE UNS: WWW.THERMOPROZESS.AT

Thermoprozess Wärme- und Steuerungstechnik Ges.m.b.H.
4552 Wartberg/Krems, Florianiweg 4 | T. +43(0)7587/60000-0 | office@thermoprozess.at

Im Portrait:

SEKTION SEGELFLUG

Wohl so alt wie die Menschheit ist auch der Traum vom Fliegen. Mittlerweile ist dieser Traum zur Realität geworden. Mit Hilfe der Technik ist es uns möglich, vom Boden abzuheben und den Alltag unter uns zu lassen. Die Weiße Möwe Wels bietet dazu ein reichhaltiges Angebot. Welches Fluggerät auch immer gewählt wird – die alte Sehnsucht des Menschen, seiner Erdgebundenheit zu entfliehen findet ihre Erfüllung.

Die dabei ursprünglichste Version ist der Segelflug. Segelfliegen ist Fliegen mit dem ältesten Motor der Welt, nämlich der Sonne. Sie erzeugt über die Erderwärmung thermische Aufwinde, die uns sogar schon über Wels mit unseren Maschinen mit mehreren Metern in der Sekunde in große Höhen steigen lässt. Die Thermik über der Stadt und im Umland trägt gut. Da lässt es sich schon zwei, drei und mehr Stunden in den Maschinen aushalten und einfach den Augenblick genießen. Der Ausblick von dort oben ist überwältigend.

Bei guten Bedingungen sind natürlich auch Flüge ins Gebirge möglich. Strecken über mehrere hundert Kilometer sind keine Seltenheit. Je höher und weiter uns die Flügel tragen, umso faszinierender das Erlebnis Segelflug.

Um in diesen Genuss zu kommen, ist im Vorfeld eine fundierte Ausbildung erforderlich, die von der Sektion Segelflug auch angeboten wird. Sie erstreckt sich in der Regel über 3 bis 4 Monate. Die praktische Flugausbildung findet vorwiegend an den Wochenenden statt. Zusätzlich wird zweimal wöchentlich die theoretische Ausbildung mit einem Umfang von rund 50 Stunden in Abendkursen abgehalten. Bis zur Alleinflugreife sind rund 40 Flüge am Doppelsteuer mit den Fluglehrern erforderlich. Der nach dem Ermessen des Fluglehrers erteilte Flugauftrag zum ersten Alleinflug bildet dann einen der vielen unvergesslichen Höhepunkte eines Fliegerlebens.



Foto oben: Segelflug-Start der Ka 8, Schulungs- und Übungs-Einsitzer.

Foto unten: der gelb-rote Bergfalke wird zur Schulung am Doppelsteuer eingesetzt.

Der zweite Teil der Ausbildung umfasst weitere Allein- und Einweisungsflüge. Am Ende der Schulung stehen sowohl die theoretische als auch die praktische Prüfung am Programm. Die Gesamtkosten einer Segelflugausbildung belaufen sich auf rund € 2000.-.



In der Folge können Zusatzberechtigungen wie etwa zur Mitnahme von Passagieren, Funkerzeugnis oder weitere Startarten erlangt werden.

Gestartet wird in Wels vornehmlich am Seil hinter der Schleppmaschine. In unserem Fall ist das ein Motorsegler mit einem Rotax-Triebwerk aus Gunkirchen. Je nach vorhandener Thermik und Flugvorhaben wird in Höhen ab 400 Metern über Grund ausgeklinkt. Als zweite Startart ist das Hochziehen mittels einer Winde möglich. Windenbetrieb ist kostengünstig und besonders umweltfreundlich. Im Vorjahr absolvierten die Welser Segelflieger über 1000 Windenstarts.

Auch wenn man vielleicht im Cockpit viel alleine unterwegs ist und für den Laien oft nicht ersichtlich – Segelfliegen ist ein Gemeinschaftssport. Ohne Hilfe der Fliegerkameraden läuft gar nichts. Das beginnt am Morgen beim Ausräumen des Hangars und endet am Abend beim Einräumen. Die Flugzeuge müssen zum Start gebracht werden, man benötigt weiters Startleiter, Schlepppilot, Flächenhalter, Schreiber. Bei Windenbetrieb sind noch Windenfahrer und Seilrückholer erforderlich. Nicht nur aus diesem Grund sind daher Gemeinschaft und Zusammenhalt unter den rund 150 Mitgliedern der Sektion Segelflug vor-



Umweltfreundliche Startart: mittels dieser Seilwinde wird ein rund 900 Meter langes Stahlseil eingezogen, an dem das Segelflugzeug auf eine Höhe von rund 300 Meter über dem Flugplatz geschleppt wird.

bildlich. Beim wöchentlichen Segelfliegerstammtisch darf jeder jedem alles erzählen.

Wenn im Herbst die Flugsaison mit dem traditionellen Abfliegen endet, ist das Fliegerjahr nicht zu Ende. Den ganzen Winter über wird der Flugzeugpark gewartet. Die Maschinen werden zerlegt und die vorgeschriebenen Überholungen von den Mitgliedern durchgeführt. Einmal in der Woche trifft man sich zum Werkstattabend.

Wolfgang Pimiskern

Unsere Segelflugzeuge:

- **Scheibe Bergfalke III**
Doppelsitzer zur Grundschulung
Kennzeichen OE-0733
- **Alexander Schleicher Ka 8**
Einsitzer für Schulung, Übung
Kennzeichen OE-0748
- **Grob Twin III Acro**
Doppelsitzer, Überlandflüge
Kennzeichen OE-5631
- **Alexander Schleicher ASK 18**
Einsitzer für Lokalflüge
Kennzeichen OE-5045
- **Alexander Schleicher Ka 6 CR**
Einsitzer für Lokalflüge
Kennzeichen OE-0877
- **Rolladen-Schneider LS 4-b**
Einsitzer, Leistungssegelflug
Kennzeichen D-4398
- **Glasflügel 401 Kestrel**
Einsitzer, Überland, Leistungsflug
Kennzeichen OE-0967

Im Cockpit der LS 4 über Wels: links unten Fahrtmesser (103 km/h), rechts Höhenmesser (1.395 m NN.), die Variometer (oben und Mitte) zeigen leichtes Sinken mit ca. 0,5 m/sec. Am Kompass oben über der Instrumententafel ist der Kurs, die Flugrichtung abzulesen: 070 Grad, ca. Ost-Nord-Ost.

Foto im Hintergrund: der Großglockner, aufgenommen aus einem Segelflugzeug der Weißen Möwe Wels.



Segelflug mit Motor: die Motorsegler

Die Sektion Segelflug unterhält nicht nur reine Segelflugzeuge, sondern auch drei Touringmotorsegler. Diese allesamt mit modernen Motoren aus dem Hause Rotax ausgestatteten Doppelsitzer erlauben den Flug über weite Distanzen mittels Motorkraft. Von Nord- bis Süd-, von Ost- bis Westeuropa – es gibt wohl kein Land, das nicht mit Motorseglern aus Wels angefliegen wurde. Bei den legendären Ausflügen stehen neben dem sportlichen auch der kulturelle und gesellige Aspekt im Vordergrund. Das Erkunden fremder Gebiete und Landschaften aus der Luft und die auf fremden Plätzen erfahrene Kameradschaft bergen wunderbare Eindrücke und Erlebnisse, die man ein ganzes Fliegerleben lang nie vergisst.



Unsere Motorsegler:

- Scheibe SF-25-C Falke OE-9465
Flugzeugschleppstart, Reiseflug
- Scheibe SF-25-C Falke OE-9372
Reiseflug
- Diamond HK-36-R Super Dimona
D-KGTA, Reiseflug

LEHA

www.leha.at

Erhältlich im
guten Fachhandel!

Im Portrait:

Sektion Modellflug

Der Modellflug ist die Wiege des Vereins Weiße Möwe Wels. Darauf dürfen die Piloten der Sektion mit Recht stolz sein. Bereits vor 60 Jahren wurde der Modellbauclub Weiße Möwe Wels gegründet. Wären diese Männer nicht gewesen, wer weiß, ob es heute den Verein überhaupt gäbe. In den schwierigen Zeiten nach dem Krieg wollten die flugbegeisterten Herren nur ihren Traum vom Fliegen ausleben, den sie auch schon vor dem Krieg hatten. Da die Besitzer die Fliegerei verboten hatten, trafen sich Gleichgesinnte getarnt als Modellflieger.

Vor ca. 30 Jahren wurde das noch heute bestehende Gelände in Mitterlab gepachtet. Notwendig wurde die Aussiedlung vom Flugplatzgelände, nachdem es in den 70er Jahren zu einer Kollision eines Modellfliegers mit einem Segelflieger gekommen war, die jedoch nur für das Modell schwerwiegende Folgen hatte. Der Segler konnte mit einer lädierten Tragfläche landen. Personen kamen bei dem Zwischenfall Gott sei Dank nicht zu Schaden. Ein Nebeneinander von Segelfliegern und Modellfliegern war auch auf Grund der steigenden Mitgliederzahlen beider Sektionen nicht mehr ratsam.

Heute sind die Modellflieger mit ihrem Platz sehr zufrieden. Wo früher nur eine 65m Piste war und eine Gartenbank stand, ist heute auf einer Fläche von ca. 5.000 m² eine 160 m lange und 20 m breite Graspiste angelegt, die erst vor zwei Jahren neu saniert wurde. Sie kann auch von Großseglern mit einer Spannweite von 7 Metern und darüber genutzt werden. Ein mit Hecken abgegrenzter Vorbereitungsraum und eine Parkfläche für die Autos bieten den Piloten einen sicheren Raum zum Ausüben ihres Hobbys. Seit einigen Jahren gibt es auch eine Clubhütte mit angebautem Schober für den Rasentraktor. Da die Anlage an das Stromnetz angeschlossen ist, sind Ladestationen für Elekt-

roflieger vorhanden. Ein Kühlschrank und eine Kaffeemaschine im Inneren der Hütte werden von den Mitgliedern eifrig genutzt.

Im Vorjahr erhielt die Hütte einen Vorplatz, wo gemütlich geplaudert werden kann. Noch in diesem Sommer ist die Errichtung eines Sonnenschutzes geplant. Für gute Stimmung unter den Fliegern sorgt auch der neu errichtete Grillplatz, der ein Verweilen bis in die frühen Abendstunden zu einem Erlebnis werden lässt. Schon so manches Steak wurde darauf gegrillt und in geselliger Runde verspeist. Nach getaner Arbeit ist schließlich jeder hungrig.



Foto links:
Einige unserer
Modellflug-Mit-
glieder mit ihren
Trophäen.



Rechts: Ganz
wie bei den
großen:
Ein Flugzeug-
schlepp-Start.

Dies ist aber alles nur möglich, weil sich viele Mitglieder an der Erhaltung der Anlage beteiligen und auch immer wieder zahlreich erscheinen, wenn zur Arbeit gerufen wird. Alle Verbesserungen, die in den letzten Jahren erreicht wurden, gelangen nur durch den unentgeltlichen Einsatz vieler. Für verschiedene Tätigkeiten werden eigene Terminpläne erstellt, wie zum Beispiel für das Rasenmähen.

Diverse vereinsinterne Veranstaltungen erfreuen sich unter den ständig mehr werdenden Mitgliedern großer Beliebtheit. Fixpunkte in jedem Jahr ist das Anfliegen Ende März, wo die Modelle wieder aus dem Keller geholt werden; der Ziellandewettbewerb im Mai; der Vereinsausflug im Juni, an dem sich auch die Familien der Piloten beteiligen; das Abfliegen im Oktober und natürlich das Silvesterfliegen am 31. Dezember.

Die Senioren unter den Fliegern veranstalten jeden Montag einen eigenen „Pipi-Futz“ Wettbewerb. Grundbedingung für die Teilnahme ist die Erreichung des Pensionsalters. Am Jahresende wird dann ein Sieger ermittelt.

Im Dezember feiern die Mitglieder der Sektion ein gemeinsames Fest, wo es immer sehr gemütlich zugeht und das vergangene Jahr nicht nur in Worten, sondern auch in Bildern und Videos zusammengefasst wird.

Genauere Informationen über das Vereinsleben kann auf der Homepage der „Weißen Möwe Wels“ www.wmw.at nachgelesen werden. Eine Webcam und eine Wetterstation gehen in der nächsten Zeit in Betrieb. Von zu Hause aus haben dann unsere Mitglieder die Möglichkeit, sich über das am Fluggelände herrschende Wetter zu informieren.

Auf Grund der derzeitigen Mitgliederzahl, aktuell fast 100, sind Veränderungen immer ein Thema. Um die aktuellen Themen besprechen zu können, findet jeden ersten Freitag im Monat ein Clubabend im Extrastüberl des „Air-Treff“ statt, bei dem auch der gemütliche Teil nicht zu kurz kommt.

Geleitet wird die Sektion nun schon einige Jahre von Johannes Dorant und seinem Stellvertreter Herbert Kusel. Diese sind auch die Kontaktpersonen an die sich Interessierte immer wenden können. Ein Besuch auf dem Modellfluggelände ist sicher auch eine



Die Terrasse vor der Hütte lädt zum Plaudern und Verweilen.



Nicht vom Original zu unterscheiden: ein Hochleistungs-Doppelsitzer DG 1000 im Maßstab 1:4 (Spannweite 5 m)



Eine ASW 15 B Maßstab 1:3,75 (Spannweite 4 m) startet auf der Koralpe in Kärnten



Funktionsmodell: ein Feuerlösch-Flugzeug mit ferngesteuert auslösba-rem Wassertank.

Alternative, bei der man sich einen Ein- blick in dieses Hobby verschaffen kann.

In der Sektion wurde Jugendarbeit schon immer groß geschrieben. Junge Mitglieder werden in allen Belangen von den „alten Hasen“ unterstützt und gefördert.

Seit einiger Zeit besitzt die Sektion auch eine eigene Schleppmaschine, mit der Segler in die Luft gebracht werden kön- nen. Eine Seilwinde komplettiert das Angebot für Segelflieger.

Die Schlepppiloten sind Profis auf ihrem Gebiet und garantieren die Sicherheit der ihnen anvertrauten Modelle. Infor- mationen über die Schleppzeiten gibt es bei den Mitgliedern.

Natürlich steht unser Modellflugplatz auch für Gäste zur Verfügung. Gegen eine kleine Gebühr können auch Piloten aus anderen Vereinen unsere Angebote nutzen. Beachten Sie aber bitte, dass die Anwesenheit eines Vereinsmitgliedes

Welcome to the web-Pilot Shop

V:ONE Eyewear

Garmin 496

Garmin 1000 Kurs

Headset Lightspeed Zulu

Pilotenkoffer

Funkgerät ICOM

ATO FLUGBETRIEB WATSCHINGER

☎ 0 22 52 -77 216, fly@watschinger.at www.watschinger.at

Our Focus is your Career in the Commercial Cockpit

zwingend erforderlich ist und eine entsprechende Versicherung nachgewiesen werden muss.

Geflogen werden kann auf unserem Platz mit Seglern, Elektroflugmodellen, Verbrennerflugmodellen und turbinengetriebenen Modellen. Zu beachten ist dabei immer die für den Bereich geltende Lärmschutzordnung.

Bei Informationsveranstaltungen und großen Events ist die Sektion Modellbau immer wieder anzutreffen. Zuletzt bei der großen Heereschau auf dem Gelände der Welser Hessenkaserne. Neben fachkundiger Auskunft von Vereinsmitgliedern, die auch ihre Modelle ausstellten, gab es die Möglichkeit, auf einem Flugsimulator das Modellfliegen zu erproben. Gefragt sind unsere Piloten auch bei Firmenveranstaltungen, wo sie mit Saalfliegern ihr Können zeigen.

Wunderschöne Exemplare der Gattung Modellflugzeuge zieren jedes Jahr beim Blumenball der Flieger die Welser Stadt-

halle. Auch andere Veranstalter von Bällen haben sich schon Modelle für die Dekoration bei der Sektion ausgeborgt.

Wer sich für das Hobby der Modellflieger interessiert, ist jederzeit gerne am

Modellflugplatz gesehen. Sie können dort mit den Piloten sprechen und beim Fliegen zusehen. Einmal vorbeischauen lohnt sich.

Johannes Dorant
Sektionsleiter Modellflug



Hangfliegen auf der Koralpe, unser alljährlicher Frühjahrsausflug, Dauer meistens vier Tage.

HB SERVICE CENTER



WARTUNG & REPARATUR
alle Motorsegler, Segelflugzeuge,
Ultralights, Motorflugzeuge & Experimentals

SERVICE CENTER
MOTOREN & ERSATZTEILE
KOMPLETTSERVICE:
Jede Motorreparatur
Motorwechsel
Zellenwartung und Reparatur
CAMO - Jahresnachprüfungen

HB FLUGTECHNIK Ges.m.b.H.
Zentrale: Dr. A. Scharfstr. 42, A-4053 Haid
Tel +43 (0) 72 29 / 79 104
www.hb-flugtechnik.at, info@hb-flugtechnik.at

Flugplatz HB Hofkirchen, Kiebach 2, 4491 Hofkirchen
Tel +43 (0) 72 25 / 73 32
Wert: +43 (0) 72 25 / 20580

RENAULT SONNLEITNER PRÄSENTIERT: NEUER SCENIC & NEUER CLIO!



DER NEUE RENAULT CLIO

Tonic 1.2 16V 65 PS 3-Türer (eco²)

Listenpreis	€ 11.990,-
— Sie sparen ³⁾	€ 1.000,-
— Aktionspreis ¹⁾	€ 10.990,-
— staatl. Ökoprämie ²⁾	€ 1.500,-
— Nur mehr	€ 9.490,-

Gesamt-Ersparnis
€ 2.500,-
inkl. staatl. Ökoprämie²⁾

DER NEUE RENAULT GRAND SCENIC

Authentique 1.6 16V 110 PS Hi-Flex (eco²)

Jetzt schon ab ¹⁾	€ 20.730,-
— staatl. Ökoprämie ²⁾	€ 1.500,-
— Nur mehr	€ 19.230,-

Sparen Sie zusätzlich
€ 1.500,-
staatl. Ökoprämie²⁾

1) Unverb. empf. Sonderpreis (inkl. MwSt., NOVA, Bonus und Händlerbeteiligung). Aktion gültig bei Kaufantrag bis 31. 05. 2009 bei allen teilnehmenden Renault Partnern.

2) Staatliche Ökoprämie gültig nur bei Zulassung eines Neuwagens ab 01. 04. 2009 für Privatkunden bei Eintauch und Entsorgung eines in Gebrauch stehenden PKWs mit Erstzulassung bis 31. 12. 1995.

Die Überweisung erfolgt direkt vom Bund an den Käufer. Nähere Details unter www.renault.at. 3) Ersparnis inkl. Bonus und Händlerbeteiligung. Alle Abbildungen sind Symbolfotos. Änderungen, Satz- und Druckfehler vorbehalten.

RENAULT SONNLEITNER WELS

Linzerstr. 4, 07242/45232 und auch in Linz, Leonding, Mauthausen, Braunau,
Eferding, Haid, Steyr, Gmunden, Vöcklabruck, Salzburg und Hallein

www.sonnleitner.at



SCHNECKENREITHER

Für unsere Kunden...

...immer in Bewegung

Überzeugen Sie sich von uns !

- zuverlässige und ganzheitliche Logistiksysteme aus einer Hand
- Fullservice im Bereich Outsourcing V.A.S. - Lagermanagement
- maßgeschneiderte Transport- und Logistikdienstleistungen

Internationale Spedition Schneckenreither Gesellschaft m.b.H.

Zentrale: A-4052 Ansfelden, Traunuferstraße 113

Tel.: 0043-7229-861-0, Fax: 0043-7229-861-333

email: office@schneckenreither.com

web: www.schneckenreither.com

Ansfelden + Wiener Neudorf + Klagenfurt + Graz + Wels + Linz + H-Budapest + CZ-Prag + SK-Trencin



www.
skydive
-wels.at

FALLSCHIRMSPRUNG

Das Schnuppern – Tandemspringen:

Der ideale Einstieg in die faszinierende Welt des Fallschirm-Sports ist ein Tandemsprung. Seit ca. 20 Jahren ist es möglich, ohne Vorwissen oder Ausbildung, das berauschende Erlebnis Freifall zu erfahren. Einer unserer erfahrenen Tandemmaster begleitet den Wagemutigen bei seinem Schnupper-Sprung und ermöglicht damit Jung und Alt ein entspanntes Erleben des Freifalls! Mit uns haben bereits Menschen zwischen 8 und über 80 Jahren – mittels Gurtzeug und vier Haken sicher mit dem Tandemmaster verbunden – 60 Sekunden Freifall bei 180km/h und 10 Minuten Schirmfahrt über Wels erlebt, bevor sie wieder sanft gelandet sind. Einer unserer Videomänner kann den ersten Tandemsprung auch mit Film- und Fotokamera begleiten

Beginn der Sucht – die Ausbildung:

Die Weiße Möwe Wels betreibt seit vielen Jahren ein in ganz Österreich bekanntes Ausbildungszentrum für Fallschirmspringer. Unser Lehrerteam bildet nach der modernen AFF-Methode aus, bei der der Schüler bereits ab dem ersten Sprung mit seinem eigenen Fallschirm aus 4.000 Metern Höhe springt! Die ganze Ausbildung ist in 7 Levels gegliedert, anfangs wird jeder Schüler von zwei Lehrern begleitet, ab dem vierten Sprung ist nur mehr ein Lehrer dabei. Bei jedem Sprung wird ein spezielles

Programm, das vorher am Boden geübt wird, durchgeführt. Beginnend mit wenigen Bewegungen steigert sich der Schüler bis hin zu 360 Grad Drehungen und Saltos! Der Lehrer begleitet den Schüler dabei vom Absprung aus dem Flugzeug bis zur Schirmöffnung und gibt dem Schüler einerseits Sicherheit andererseits Lernfreiheit. Am Fallschirm wird der Schüler durch Helmfunk bei der Landung unterstützt.

Der achte Sprung kann bereits der erste ohne Lehrer sein! Nach dem letzten AFF-Sprung absolviert der Schüler ca. 20 Solosprünge unter Aufsicht der Lehrer, bis er zur schriftlichen und praktischen Prüfung antreten und seine weltweit gültige Lizenz in Händen halten kann.

Der Sport:

Der Fallschirmsport bietet eine große Vielfalt an unterschiedlichsten Disziplinen. Am ältesten ist das Zielspringen, bei dem das nur 3 cm große Ziel getroffen werden soll. Für Team-Player gibt es 4er und 8er Relativ-Bewerbe, bei denen möglichst viele Formationen geflogen werden müssen. Für die kreativen Rebellen gibt's das Freefly,

bei dem sich die Springer über alle Achsen bewegen und im Head-Down viele verschiedenen Flugmanöver bei bis zu 350 km/h meistern. Für diejenigen, die vom Freifall gar nicht genug bekommen können, wurden Wing-Suits entwickelt. Mit diesen „Flügel-Anzügen“ kann der Springer eine große Vorwärtsgeschwindigkeit bei geringerem Sinken erreichen und fliegt über 2 Minuten vom Welser Stadtrand zur Landezone am Flugplatz Wels.

Sieglinde Lefenda
Ausbildungsleiterin und AFF-Lehrerin

Fotos by Christian Lindinger und Christian Ruß





Ing. Roman Aschl
Geschäftsführer WMW (li.)
Bruno Weinberger
Vizepräsident WMW (re.)

Hat die „Weiße Möwe Wels“ noch Zukunft?

Zugegeben, eine provokante Überschrift. Man könnte auch fragen: „Haben Fliegervereine in unserer Zeit überhaupt noch Zukunft?“ Diesbezügliche Fragen werden oft sehr emotional diskutiert. Wir sind erst seit vier Jahren als Flieger aktiv und als „Junge“ haben wir uns wahrscheinlich noch etwas mehr den „Blick von Außen“ bewahrt.

Bei der großen Fülle an Freizeitangeboten ist es nicht einfach, das Erlebnis Fliegen als Möglichkeit der Freizeitgestaltung bekannt zu machen. Besonders ältere, lang gediente Mitglieder beklagen die Konsummentalität mancher „Neuen“ und provozieren damit Konflikte und Fluktuation bei engagierten Leuten.

Fliegen ist leistbar

Viele glauben auch, dass das Fliegen teuer ist. In Wirklichkeit bezahlt man für einen Segelflieger- bzw. Motorseglerschein kaum mehr als für eine Skiausrüstung. Damit ist auch für Durchschnittsverdiener der Einstieg in die Fliegerei erschwinglich. Auch die laufenden Kosten können in Grenzen gehalten werden. Die Mitgliederstruktur, die vom Lehrling bis zum Firmenchef reicht, bestätigt die Feststellung, dass das Fliegen nichts mit den finanziellen Möglichkeiten des Einzelnen zu tun haben muss.

Der Verein macht's möglich

Die günstigen Kosten sind jedoch nur durch den Verein zu erreichen. Weil viele Leute in ihrer Freizeit ehrenamtlich für den Verein arbeiten, bleibt das Fliegen für uns alle leistbar. Dafür Leute zu motivieren, die eigentlich nur fliegen wollten, ist nicht immer einfach, aber möglich. Wenn nicht die oben erwähnten Nörgler überwiegen, sondern Gleichgesinnte positiv am gemeinsamen Ganzen arbei-

ten, ist dies für alle ein Gewinn. Bestimmt hat dies auch für unsere Vorgänger in der Vereinsführung und unter den Mitgliedern in der Aufbauphase der Weißen Möwe gegolten. Sonst wäre die „Weiße Möwe“ nie so groß und anerkannt geworden. Hier in Wels hat sich eine Gruppe von sehr engagierten Mitgliedern zusammengefunden, die mit viel Enthusiasmus an der Arbeit ist. Dadurch ist auch mitarbeiten wiederum einfacher, da eben keiner allein bleibt.

Der Fliegerclub als sozialer Knotenpunkt

Der Flugplatz ist Treffpunkt für gemeinsame Aktivitäten, von Anbeginn der Schulung bis zu großen Touren. Das sind keine 08/15 Unternehmungen sondern Aktivitäten, die den ganzen Menschen fordern. Gerade junge Mitglieder werden so ganz nebenbei, schon allein der eigenen Sicherheit willen, zu umsichtigem Handeln angeleitet. Das fördert die persönliche Entwicklung und hat auch auf andere Lebensbereiche positive Auswirkungen. Großartige berufliche Karrieren haben hier schon begonnen.

Der Verein ist als große „Familie“ vom sozialen Standpunkt aus ein wichtiger Faktor. Freunde treffen, Anerkennung und Gemeinschaft gehören hier dazu. Der Verein kann in Zeiten, in denen soziale Strukturen unentwegt verändern, eine wichtige Konstante darstellen. Das gemeinsame Bier im Restaurant und das Grillfest hinter dem Hangar gehören dabei dazu.

Hohe Anforderungen an die Vereinsführung

Die Anforderungen an die Zukunft sind nicht zu unterschätzen. Die hervorragenden Grundlagen, die in der Vergangenheit geschaffen wurden, müssen ausgebaut werden. Generell ist es Aufgabe des Vorstandes, den Wünschen der Vereinsmitglieder bestmöglich nachzukommen und die Weichen danach

zu stellen. Neues Gerät, das den Anforderungen noch besser entspricht, muss angeschafft werden, ebenso gilt es auch, die Infrastruktur weiter zu modernisieren und zu verbessern. Auch das Vereinsleben sollte noch attraktiver gestaltet werden. Gemeinsame „Ausflüge“, welche nebenbei einen praktischen Lerneffekt für die Teilnehmer bieten, gehören hier neben der vereinsinternen Weiterbildung ebenso dazu. Dadurch entsteht Begeisterung, die andere ansteckt. Begeisterte Mitglieder kommen öfter zum Flugplatz und beleben so wiederum das Vereinsleben.

Und dann ist da noch die offene Frage nach der Zukunft des Flugplatzes an sich, die in den letzten zwei Jahren teils kontroversiell diskutiert wurde. Das Projekt, bei dem im Tausch für eine neue Flugplatzinfrastruktur & -ausstattung 40 ha des Geländes zu einem Gewerbegebiet umgebaut werden soll, wird seitens der Betreiber dem Vernehmen nach weiter verfolgt. Für die kommenden Verhandlungen mit der BIG (Bundesimmobiliengesellschaft) und der Stadt Wels sind in den internen Beratungen die richtigen Schritte im Sinne einer bestmöglichen Zukunft der Weißen Möwe zu finden. Dies ist eine große und verantwortungsschwere Aufgabe für den Vorstand, die noch nicht abgeschlossen ist und viel (unbezahlten) Arbeitseinsatz fordert.

Aus der Vergangenheit in die Zukunft

Es ist eine Aufgabe des Vereines, sich verstärkt nach außen zu öffnen. Flieger sind keine geschlossene Gesellschaft. Öffentlichkeitsarbeit, die bei der Jugend beginnt, hat einen hohen Stellenwert. Wir sollten uns gezielt um mehr weibliche Mitglieder bemühen. Die wenigsten Frauen denken daran, wie viel Spaß die Fliegerei machen kann. Gerade die feminine Seite wäre am Platz noch ausbaufähig und der Verein würde durch mehr weibliche Mitglieder eine besondere Aufwertung erfahren. Schnuppertage, Infostände und ein offenes Zugehen auf Interessierte ist mehr denn je notwendig. Wäre mir vor zwanzig Jahren jemand von der Weißen Möwe begegnet und hätte mich mit Infos versorgt, wäre ich schon sehr viel länger dabei. Dort liegt ein großer Teil unserer Zukunft. Eine Zukunft, die wir aufgrund von Leistungen und Errungenschaften unserer Vorgeneration weiter gestalten und ausbauen müssen.

Wir verfügen hier in Wels als Verein Weiße Möwe über

- eines der größten Flugplatzgelände (unkontrollierte Plätze) Europas mit 100 ha
- einen Zivilflugplatz mit Öffentlichkeitsrecht
- einen riesigen Hangar mit Werkstätten

- drei Pisten für Segelflieger, Motorflieger und Ultralight
- einen Fallschirmspringer-Landplatz
- einen eigenen Flugplatz für unsere Modellflieger
- eine eigene, angesehene Fliegerschule, die über 1000 Piloten ausgebildet hat
- Hubschrauber-Pilotenausbildung durch die Fa. Aerial
- ein Naturparadies mit einzigartiger Flora und Fauna
- eine Vielzahl an attraktiven Luftfahrzeugen
- über 600 Mitglieder in der WMW
- ein bestens geführtes Restaurant mit ausgedehnten Öffnungszeiten

Wirtschaftsfaktor General Aviation

Ein wesentlicher Punkt zum Schluss. Der Flugplatz Wels ist als Standortfaktor für die Region bisher stark unterschätzt worden. Andere wirtschaftliche Zentren machen es uns vor. Die Flugplätze von St. Gallen/Altenrhein, Schwäbisch Hall, Egelsbach/Frankfurt oder Strausberg nahe Berlin sind unverzichtbare Infrastruktur für die dortige pulsierende Wirtschaft. Für eine wirtschaftlich starke Region wie Wels ist eine einfache Anbindung für die Geschäftsfliegerei ein echter Standortfaktor. Finanzkräftige Kunden wollen schnell und einfach in die Zentren. Ein wichtiger Faktor für die Stadt und die Arbeitsplätze in der Region! Hier wartet noch viel Arbeit auf die Weiße Möwe als Betreiber des öffentlichen Zivilflugplatzes Wels.

Ziel ist es, ein moderner Verein und moderner Dienstleister für Mitglieder und Besucher zu sein, durchaus vergleichbar mit einer Firma, die um ihre Kunden bemüht ist. Nur dass in unserem Fall wir selbst Kunden und Gesellschafter sind. Wir wollen ein Verein sein, in dem man gerne Mitglied ist.

Die Zukunftsaussichten der Weißen Möwe Wels sind heute besser als je zuvor. Hervorragende Grundlagen und das große Potenzial an Möglichkeiten sind die Voraussetzungen. Die Weiße Möwe war immer ein Verein mit gutem Ruf weit über unsere Landesgrenzen hinaus. Alle Flugsportarten können hier ausgeübt werden und jedem einzelnen Mitglied ist es möglich, seine persönliche Erfüllung in der Fliegerei zu finden. Die provokante Einstiegsfrage sollte damit beantwortet sein. „Ja, die Weiße Möwe hat Zukunft, und was für eine!“ Jeder Einzelne hat seinen Anteil daran, positiv mitzuwirken.

Wir sehen uns am Platz!
Glück ab, gut Land

Ing. Roman Aschl
Geschäftsführer

Bruno Weinberger
Vizepräsident



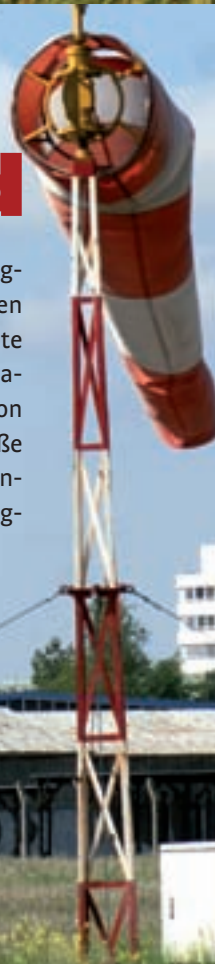
Flugplatz Wels mit blühendem Wiesenbalsam



Junger Brachvogel

Paradies in Fliegerhand

Die Welser Heide zeigt sich am Flugplatz Wels noch in ihrer einstigen Pracht. Der Flugplatz stellt das letzte größere Refugium von trockenen Magerwiesen in Oberösterreich dar. Von der Vogelwelt ist vor allem der Große Brachvogel zu nennen, der am Gelände des Flugplatzes seine Jungen erfolgreich großzieht.



Exkursionen in die Welt der Fauna und Flora des Welser Flugplatzes ziehen immer mehr Menschen in den Bann



Der Kiebitz (*Vanellus vanellus*)



Schwarzkäfer
(*Crypticus quisquilius*)

Im Jahr 2008 waren es immerhin 8 Jungvögel, die hier, abseits intensiv genutzten Grünlandes in spät gemähten Wiesenbereichen, heranwachsen konnten, aber auch eine beachtliche Kiebitzkolonie befindet sich auf dem Gelände. Vom Gesang der Feldlerchen ist die Luft in den frühen Morgenstunden erfüllt. Rebhühner in stattlicher Anzahl finden hier geeignete Brutmöglichkeiten. Der Fliegerclub Weiße Möwe kümmert sich in vorbildlicher Weise um dieses Gelände, welches sicher ob seiner hohen naturschutzfachlichen Wertigkeit ein Novum in den oberösterreichischen Wiesenvogelbrutgebieten darstellt. Die Bestände der Moorflöte, wie der Große Brachvogel wegen seiner flötenden,

wohltönenden Rufe im Volksmund auch genannt wird, gehen österreichweit stark zurück. Die Art besiedelt in den letzten Jahren vermehrt Flugplätze in Oberösterreich (einige Paare finden sich inzwischen auch am Flugplatz Hörsching). Auch das seltene Schwarzkehlchen brütet hier regelmäßig und nutzt den Zaun zum angrenzenden Militärgelände gern als Ansitzwarte. Durch den österreichweiten Rückgang des Brachvogels hat der Flugplatz Wels eine große Bedeutung für das Überleben der Art. Das Land Oberösterreich ist deshalb gefordert, diesen Lebensraum zu erhalten.

Nachdem vor etwa 10 Jahren die Düngung der Flächen durch den Fliegerclub eingestellt wurde, entwickelt, bedingt durch den durchlässigen Untergrund, die Vegetation erstaunlich schnell wieder jene Trockenflora, die einst dieses Gebiet so einzigartig machte. Im Sommer erstrahlen die Flächen im Rosa der Heidenelken, im Blau von Natternkopf und Wiesensalbei und im Gelb vom Wundklee, der ebenfalls bereits große Flächen besiedelt.

Auch die Welt des Kleinen birgt faszinierende Überraschungen. Neben der im Vorjahr von Dr. Martin Schwarz festgestellten, noch unbenannten Art einer Schlupfwespe, fand sich hier auch eine Blattwespenart (*Tenthredopsis lactiflua*), welche in Oberösterreich seit etwa

70 Jahren nicht mehr nachgewiesen wurde. Der Schwarzkäfer (*Crypticus quisquilius*), der ebenfalls hier festgestellt werden konnte und der sandige Flächen bevorzugt, gilt laut Roter Liste Oberösterreichs als vom Aussterben bedroht.

Infostand auf den Welser Flugtagen

Der NATURSCHUTZBUND versucht vor allem durch Führungen und durch Öffentlichkeitsarbeit auf dieses Juwel im Stadtgebiet von Wels hinzuweisen. Eine Verbauung eines Teils des Flugplatzgeländes würde einen nicht wieder gut zu machenden Verlust an wertvollem Lebensraum für seltenste Tier- und Pflanzenarten bedeuten. In einem Schreiben hat auch Umweltminister Niki Berlakovich die BIG aufgefordert, von einem Verkauf der Flächen Abstand zu nehmen und einen Beitrag zur Umsetzung der nationalen Biodiversitätsstrategie zu leisten.

Konsulent Josef Limberger
Obmann NATURSCHUTZBUND OÖ.



Fotos: Josef Limberger



Wundklee

www.sparkasse-ooe.at

Hoch hinaus mit den besten
Lösungen für Ihr Geldleben.

SPARKASSE
Oberösterreich



Bauunternehmen

Dipl. Ing. GUGENBERGER

BERATUNG • PLANUNG • AUSFÜHRUNG • GENERALUNTERNEHMERLEISTUNGEN

HOCH- und TIEFBAU

JOHANN-STRAUSS-STRASSE 1, TEL. (0 72 42) 9 45 4 59-0, FAX -20

WELS



LICHT. LUFT. LEBEN.

Rauch- und WärmeAbzug

Tagesbelichtung

Lüftungstechnik

A-4624 Pennewang

Tel. 0 72 45/ 26 000-0

www.rwa.co.at



Wir sind das Hubschrauberunternehmen am Flugplatz in Wels

Wir bieten die Ausbildung zum Privat-hubschrauberpiloten PPL(H) und zum Berufshubschrauberpiloten CPL(H) an. Weiters kann man verschiedene Type-ratings machen und eine Nachtsicht-flugausbildung erwerben. Zahlreiche Ausbildungsangebote und erfahrene Hubschrauberfluglehrer machen uns zu einer ausgezeichneten Flugschule.

Zusätzlich bieten wir Rundflugveranstaltungen an.

Diese Rundflüge haben in den letzten Jahren zahlreiche Veranstaltungen in Oberösterreich bereichert. Es bietet Veranstaltungsgästen die perfekte Möglichkeit, ihre Heimat aus luftigen Höhen und aus einer ganz anderen Perspektive zu betrachten.

Aerial Helicopter ist der Partner für Dienstleistungen am Hubschraubersektor, wie zum Beispiel Transport-, Film- und Fotoflüge oder Außenlasttransporte und Hoteltransfers.

Aber man kann auch einen Rundflug von zu Hause starten, einen kulinarischen Rundflug zu Österreichs Top-Adressen der Gastronomie machen oder mit Freunden einen Abenteuer- und Speedtag inklusive Quad, Jet-Ski oder Lamborghini-Fahren erleben – wir erfüllen die Wünsche.

1995 wurde Aerial Helicopter in Stockerau/NÖ als Bedarfsflugunternehmen

mit einer Hughes 300 von Leo Reidinger gegründet.

1996 wurde der erste Bell 206 Jet-Ranger angekauft, gleichzeitig erfolgte die Gründung der Flugschule in Stockerau.

1997 kam der Ö3 - Helicopter als dritter Hubschrauber in die Firma.

2001 Eröffnung des Stützpunktes Wels/OÖ.

2002 Erweiterung des Lehrplanes auf Nachtsichtflug (NVFR) mit Ausbildungsleiter Rainer Eisinger.

2003 Eröffnung des Stützpunktes Wr. Neustadt/NÖ mit Stützpunktleiter Gerhard Höfinger.

- Aerial Helicopter überschreitet die magische Marke von 200 ausgebildeten Piloten - ist somit mit Abstand die größte Helicopter -Flugschule Österreichs.

2004 Neueröffnung Stützpunkt Klagenfurt/K.

2005 Neueröffnung Büro Telfs/T.

- Einsatz des größten Helicopters der Welt - die Mi 26 in Tirol.

- Umstellung auf den neue Lehrplan und, erstmalig in Österreich, ein eigenes Qualitätssicherungssystem für die Flugschule mit QM Wolfgang Steinhardt.

- HEMS und IFR Zertifizierung für die Bo 105 CBS-4

2006 Die einzige Flugschule Österreichs mit einer Schulbewilligung für Instrumentenflugberechtigung (IFR) mit Ausbildungszentrum in Stockerau und Ausbildungsleiter Cpt. Manfred Fasching.

- Einsatz von 4 zweimotorigen Hubschraubern



Außenlandung gefällig: AERIAL machts möglich



So eine fantastische Aussicht hat man nur im Hubschrauber

- Aerial Helicopter bietet als erste österreichische Hubschrauberflugschule Online-Training (WBT) als Ergänzung zum Theorieunterricht an. Eigens entwickelte, bereits jetzt schon JAR-konforme Unterlagen erleichtern den Umstieg auf JAR-FCL.

2007 Erste Flugschule mit Simulatortraining

- 1. HEMS Rettungseinsatz mit unserer Bo 105 CBS 4 - AERIAL 1 am Nassfeld / Kärnten.

2008 Umstrukturierung und Ankauf eines weiteren Bell 206 B2

2008 Neuer Stützpunktleiter in Wels

- Thomas Kaltenböck, Administration Sabrina Gußner.

Stützpunkt
Wels
Hotline: 0664 85 84 220
Tel. +43 7242 35 10 78
Fax +43 7242 21 10 68
email: wels@aerial.at

Liebes Elternhaus:
Hiermit erkläre
ich mich für
unabhängig!

VKB | Bank

Österreichs unabhängige Bank.



Unabhängigkeit zahlt sich aus! Steigen Sie jetzt um auf eigene vier Wände oder starten Sie eine Renovierung - die VKB-Bank liefert dank Landesförderung eine Null-Prozent-Finanzierung dazu. Profitieren Sie von einem schöneren Zuhause oder vom Umstieg auf Solarenergie, Pellets oder Erdwärme. Nähere Infos jetzt bei Ihrem WohnService-Berater in der VKB-Bank.

VKB-Bank Wels, Kaiser-Josef-Platz 47, 4601 Wels, Telefon (07242) 617 21, Fax (07242) 293 92

VKB-Bank Marchtrenk, Linzer Straße 44, 4614 Marchtrenk, Telefon (07243) 529 11, Fax (07243) 529 11 33

www.vkb-bank.at



KUONI

erfahren
und kompetent

Reisebüro Kuoni GmbH
Kaiser-Josef-Platz 14
4600 Wels

Tel.: 07242/66841-0

Fax: 07242/66844

E-Mail: office.wels@kuoni.at

Erneuerbare Energie

Gerald Kieninger GmbH

Wärmepumpen – Technologien
Solarenergie – Photovoltaik
Infrarot – Heizpaneele und -kabinen
Kontrollierte Wohnraumlüftung
Windenergie

www.erneuerbare-energie-gmbh.com

E-Mail: office@erneuerbare-energie-gmbh.com

Tel. und Fax: +43 7612 47921

Mobil: +43 664 4328 928

Mobil: +43 660 4328 928

Modernste Pilotenausbildung bei FTOnline



Cockpit DA 40 / DA42 Twinstar



übers Internet studieren



Simulator, Cockpit PA34

Das 2008 gegründete Unternehmen FTOnline GmbH mit Ausbildungsstandorten in Linz, Graz und Innsbruck ist die erste Flugschule Österreichs, die die innovative modulare Pilotenausbildung über Internet anbietet. Dieses neue Konzept erlaubt es angehenden Piloten, bis zu 85 Prozent der Theorieausbildung über ein innovatives Online-Learning System, genannt Web Based Training (WBT), durchzuführen. Die verbleibenden 15 Prozent werden im Frontalunterricht am Wochenende vorgetragen. Berufstätige Personen können sich durch dieses System die Ausbildungszeit frei einteilen. Der Kandidat bestimmt dabei sein Lerntempo selbst, und kann jederzeit und überall übers Internet studieren.

Das Zusammenspiel von Web-based Training, Präsenzunterricht, Workbooks, Fragendatenbanken und Diskussionsforen erlaubt einen optimalen Mix von multimedialen Lernerlebnissen und ist damit das fortschrittlichste Ausbildungsmodell im Bereich der Aus- und Weiterbildung von Piloten.

Der von FTOnline entwickelte Ausbildungsplan führt den zukünftigen Piloten schrittweise zu seinem angestrebten Ziel. So geben Zwischenüberprüfungen nach jedem Ausbildungsblock dem Schüler ein optimales Feedback über seinen Lernerfolg und führt ihn erfolgreich in den nächsten Ausbildungsblock. Die praktische Flugausbildung erfolgt auf modernsten Flugzeugen wie der Diamond DA40/DA42 mit volldigitalen Fluginstrumenten.

Die besondere Schlagkraft dieses Systems beweist sich durch die vielen Kooperationen, die FTOnline mit Flugvereinen in ganz Österreich hat.

Ganz neu ist eine Kooperation mit dem WIFI Oberösterreich, das nun ebenfalls eine Pilotenausbildung in Zusammenarbeit mit FTOnline anbietet. Für den Teilnehmer gibt es dadurch die Möglichkeit, die landesüblichen Bildungsförderungen zu beantragen.

Eine Kooperation mit FTC, dem österreichweit größten Simulatorzentrum, erlaubt es, einen Teil der Ausbildung auf hochmodernen realistischen Simulatoren zu absolvieren und erhebliche Kosten einzusparen.

Für die praktische Schulung wurde von FTOnline ein Trainingsprogramm entwickelt, welches nun die erlernten Instrumentenverfahren aus der Simulatorschulung mit der praktischen Anwendung im wirklichen Instrumenten Streckenflug verknüpft. Der Ausbildungsplan sieht hierfür neben der Durchführung des eigentlichen Fluges auch das Trainieren und Festigen des theoretisch erlernten Wissens in Bezug auf Flugplanung vor.

DI Martin Pühringer
Accountable Manager
FTOnline Aviation Training
Tel: +43 699 10590183
m.puehringer@ftonline.at

www.ftonline.at



INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™



CHRONOMAT B01

Breitling kreiert den Chronografen par excellence

Perfekte Formgebung, Ausnahmemotor: Breitling startet mit einem hochexklusiven Instrument zum Höhenflug, das unter den mechanischen Chronografen neue Maßstäbe setzt. Ein markantes Design, einzigartig, aufs Wesentliche reduziert. Eine brillante Präsenz am Handgelenk, ein gelungener Mix von Performance und Eleganz. Ein authentisches, mit aufwändigster Detailpflege fabriziertes und endgefertigtes Parastück. Die Chronomat B01 ist auf maximale Robustheit, Funktionalität, Effizienz und Glanzleistung getrimmt, geschaffen von bestausgewiesenen Könnern für Kenner hochkarätiger Mechanik.

Im durchtrainierten Zeitmesser tickt das Kaliber B01, ein automatisches, vollumfänglich in den Breitling Werkstätten entwickeltes und gefertigtes Chronografenwerk. Dieser architektonisch innovative Originalmotor ist zuverlässig, präzise, leistungsstark und wie alle Breitling Werke Chronometer-zertifiziert. Raffinierte Ästhetik, Performance pur: Mit der Chronomat B01 interpretiert Breitling den mechanischen Chronografen neu.



HÜBNER

UHRMACHERMEISTER SEIT 1914

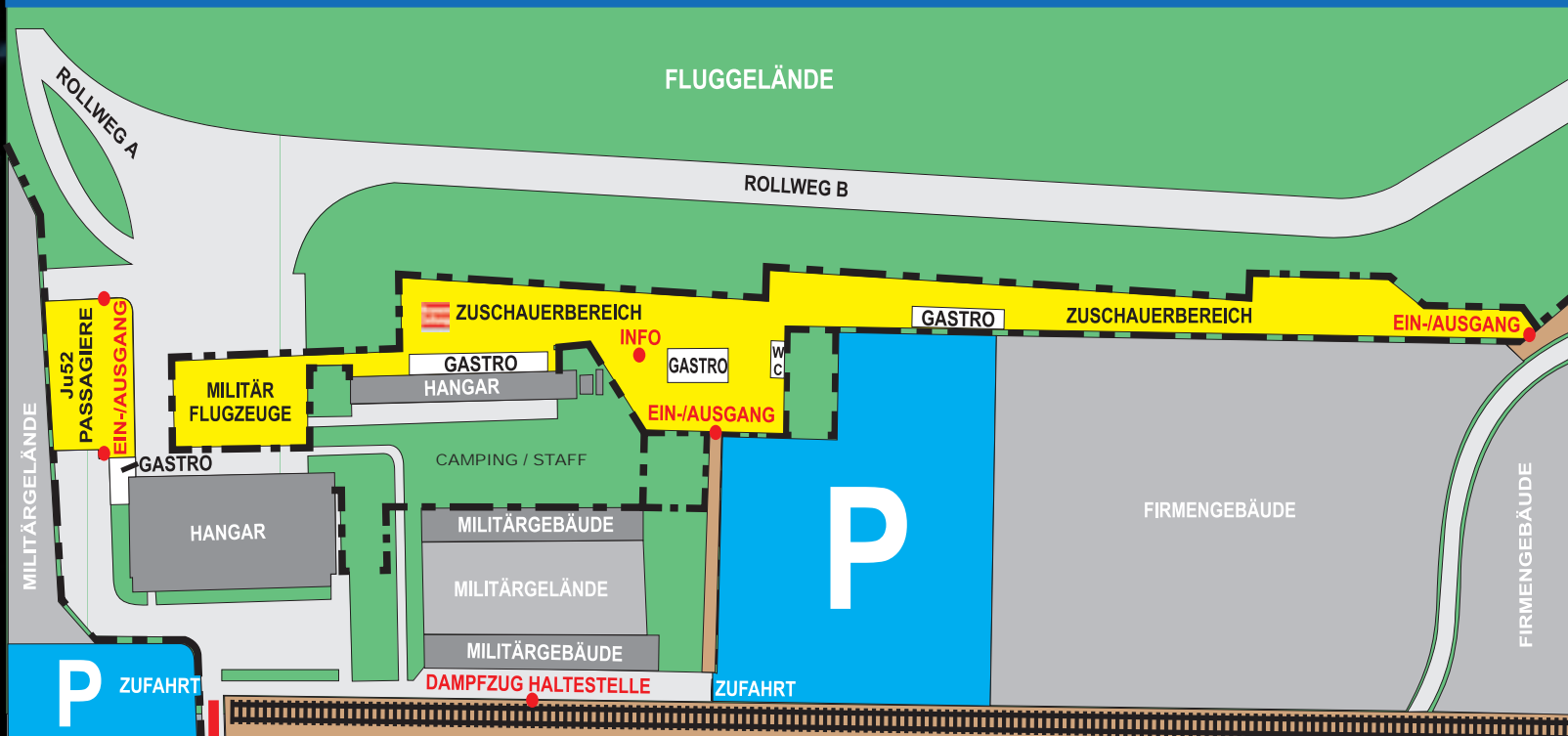
LINZ, KLOSTERSTRASSE 2, 0732/77 33 60
WELS, SCHMIDTGASSE 5, 07242/21 17 17

WWW.BREITLING.COM

Welser Flugtage 10. bis 12. Juli 09

75 Jahre Bücker Flugzeuge

Lageplan



Eintrittspreise / auf den folgenden Seiten Infos zu den Programmpunkten

Freitag, 10. Juli

Tageskarte: 5,- Euro

Samstag, 11. Juli + Sonntag, 12. Juli

Tageskarte: 10,- Euro

Ermäßigt: 7,- Euro für Pensionisten, Behinderte, Zivildienstler,
Familienkarte – gegen Vorlage des Ausweises
Kinder unter 10 Jahre: Eintritt frei

Kombiticket Welser Flugtage & Dampfzugfahrt

Linz HBH – Wels Flugplatz – Linz HBH

Ticketpreis/Tag und Fahrt hin & retour: 17,- Euro

(15,- Euro mit Familienkarte)

Ermäßigt: 12,- Euro: Kinder unter 10 Jahren Pensionisten,
Behinderte, Zivildienstler, – gegen Vorlage des Ausweises (10,-
Euro mit Familienkarte)

Programm Welser Flugtage:
siehe Seite 72 (letzte Seite)



MESSERSCHMITT



Die Entwicklungsgeschichte der Bf (Me) 109 geht bis in das Jahr 1934 zurück, als man bei den Bayerischen Flugzeugwerken (BFW) in Augsburg - ab 1938 Messerschmitt AG - im Auftrag des damaligen Reichsluftfahrtministeriums im Rahmen eines Wettbewerbs mit der Entwicklung eines leichten Jagdflugzeuges begann. Willy Messerschmitt ließ in das Flugzeug, das zunächst die Bezeichnung Bf 109 erhielt, alle damals vorhandenen Erfahrungen und Erkenntnisse im Flugzeugbau einfließen. Der Jäger wurde als Tiefdecker in Ganzmetall-Schalenbauweise mit

Einziehfahrwerk, geschlossener Kabine, automatischen Vorflügeln, Landeklappen und Verstellluftschraube konzipiert und gebaut. Der Prototyp Bf (Me) 109 V 1 absolvierte seinen Jungfernflug am 28. Mai 1935. Schon 1937 konnte ein Versuchsmuster mit 611 km/h den Geschwindigkeitsweltrekord für Landflugzeuge erstmals nach Deutschland holen.

Die Bf (Me) 109 wurde ab 1937 für die deutsche Luftwaffe in Serie gebaut und zu deren Standardjäger. In zahlreichen Varianten passte man die Bf (Me) 109 den Bedürfnissen der Zeit immer wie-

der an. 1938 erhielt die Variante E den Motor DB 601 mit 30 l Hubraum. 1939 wurde die Zelle aerodynamisch verfeinert, worauf das Flugzeug zunächst als Bf (Me) 109 F in Serie ging.

ME 109

Die bis dahin umfangreichste Serienfertigung begann anschließend ab Ende 1941 mit der Bf (Me) 109 G und dem noch stärkeren DB 605. Letzte Serienausführung in Deutschland war die ab Herbst 1944 gebaute Bf (Me) 109 K. Bis zum Ende des 2. Weltkrieges entstanden rund 34.000 Bf (Me) 109, die größte Produktionszahl eines Jagdflugzeuges überhaupt.

Weitere rund 1.000 Maschinen mit unterschiedlichen Triebwerken wurden nach 1945 im Ausland gebaut, so in der damaligen CSSR sowie in Spanien bis Ende der 1950er Jahre.

Die spanischen Maschinen wurden teilweise erst 1965 ausgemustert.



Triebwerk	DB 605 B 1
Startleistung	1.475 PS (1.082 kW)
Spannweite	9,92 m
Länge	8,94 m
Höhe	2,60 m
Flügelfläche	16,02 m ²
Rüstgewicht	2.400 kg
Fluggewicht	2.800 kg max.
Höchstgeschwindigkeit	630 km/h in 8,4 km Höhe
Dienstgipfelhöhe	12.100 m
Steigezeit auf 8,4 km	10,5 min
Reichweite	650 km
Baujahr	1958
Eigentümer	EADS
Werknummer	139
Kennzeichen	D-FWME
Gebaut als HA 1112 M-1L in Spanien, umgebaut auf eine Bf (Me) 109 G-4	

Foto: Frank Herzog, www.aero-art.de

NORTH AMERICA

Die T-6 war ein einmotoriges militärisches Trainingsflugzeug der Firma North American Aviation von 1938. Sie wurde zur Ausbildung von Jagdpiloten im Zweiten Weltkrieg verwendet. In der USAF flog sie als AT-6, bei der US Navy unter dem Namen SNJ. In den Ländern des Commonwealth war die Bezeichnung Harvard gebräuchlich. Die T-6 war eine Weiterentwicklung des NA-16-Prototyps, der bereits am 1. April 1935 flog. Der Nachfolger der NA-26 wurde im März 1937 zur Teilnahme an einer Ausschreibung des United States Army Air Corps geliefert. Das erste Modell BC-1 ging mit 180 Flugzeugen in Produktion, weitere 400 Harvard I wurden an die Royal Air Force geliefert. Die US-Navy erhielt 16 modifizierte SNJ-1 und 61 SNJ-2-Flugzeuge.

Nach weiteren 93 BC-1A und drei BC-2-Flugzeugen entstand die AT-6 - für advanced trainer -, die der BC-1A mit leichten Flügeländerungen entsprach. Die RAF/RCAF bekam 1.173 Harvard II, die meisten flogen in Kanada als Teil des Ausbildungsprogramms Empire Air Training Scheme.

Als nächstes baute man die AT-6A, die auf dem NA-77-Design basierte. Sie hatte einen Pratt & Whitney R-1340-49-Sternmotor. Noorduyn Aviation in Kanada baute eine R-1340-AN-1 angetriebene Version der AT-6A von der 1.500 Stück an die USAAF als AT-16 und 2.485 als Harvard IIB RAF/RCAF geliefert wurden, einige davon für die Fleet Air Arm.

Die letzte Version, die Harvard 4 wurde von Canada Car & Foundry in den 1950er Jahren produziert. Die Lieferun-

gen gingen an die RCAF, USAF.

Die T-6 Texan bildete die Basis des CAC Wirraway-Flugzeuges der Australian Commonwealth Aircraft Corporation von dem zwischen 1939 und 1946 755 Maschinen gebaut wurden.

Während des Koreakrieges und kurz danach dienten einige T-6 zur Luftüberwachung unter dem Typ T-6 „Mosquito“.

Bei der südafrikanischen Luftwaffe SAAF stand die T-6 noch bis 1994 in Dienst.

Insgesamt wurden 15.495 T-6 in allen Varianten gebaut. Damit gehört sie zu den meistgebauten Flugzeugtypen der Welt. Sie wird noch heute als Privatflugzeug genutzt.



AN AT-6



DIE PILOTEN

Zusammen haben die Eichhorns über 25.000 Flugstunden gesammelt und können sich zu Recht als alte Hasen im Cockpit bezeichnen. Fliegen ist ihre Leidenschaft:

Toni Eichhorn, Jahrgang 1971, ist praktisch auf dem Flugplatz aufgewachsen, mit dem Flieger-Virus wurde er von seinem Vater Walter infiziert. Dieser, 1936 im niedersächsischen Jever geboren, wanderte im Alter von 19 Jahren nach Kanada aus, um sich dort 1958 seinen Traum vom Fliegen zu verwirklichen. Mitte der 60er Jahre kehrte

Walter Eichhorn mit seiner Frau Liesel im Dienst der Lufthansa nach Deutschland zurück. Seine zweite große Liebe, eine North American AT-6, ein einmotoriges und zweisitziges Militärschulflugzeug, musste er in Kanada zurücklassen.

Bei dem Besuch eines Flugtages entdeckte er schließlich seine alte Leidenschaft wieder.

Einen Traum haben Vater und Sohn noch: einen Formationsflug mit zwei Messerschmitt Bf-109, dem berühmtesten Jagdflugzeug der Welt.

Triebwerk	1 x Pratt & Whitney R-1340-AN-1 Wasp Sternmotor
Startleistung	600 PS (450 kW)
Spannweite	12,81 m
Länge	8,84 m
Höhe	3,57 m
Flügelfläche	23,57 m ²
Rüstgewicht	1.885 kg
Fluggewicht	2.400 kg max.
Höchstgeschwindigkeit	335 km/h in 1.525 m Höhe
Besatzung	2 Personen
Dienstgipfelhöhe	6.555 m
Reichweite	1.200 km
Baujahr	1942
Kennzeichen	D-FHGK
Baujahr	1953
Kennzeichen	D-FHGL

Foto: www.eichhorn-air.de

JU-52 TANTE JU



Preise

Nostalgie-Rundflug 40 min.
Preis pro Person EUR 185,--
Flug Wels - Zürich 120 min.
Preis pro Person EUR 250,--

Buchung

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

Hinweis:

Min. 1 Stunde vor gebuchten Abflug Checkin
VIP-Parkplatz

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

10.07.2009

12:30 Ankunft aus München
14:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.
15:30 Nostalgie-Rundflug 40 min.
17:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.

11.07.2009

10:30 Nostalgie-Rundflug 40 min.
12:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.
14:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.
15:30 Nostalgie-Rundflug 40 min.
17:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.

12.07.2009

10:30 Nostalgie-Rundflug 40 min.
12:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.
14:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.
15:30 Nostalgie-Rundflug 40 min.
17:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.
18:30 Rückflug Zürich (Dübendorf)

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

Fotos: JU-AIR, www.airforcecenter.ch

FIESELER STORCH

Der Fieseler Storch OE-AKA wurde 1943 bei Fieseler in Kassel gebaut und befindet sich weitgehend im Originalzustand. Bei seinem Gastspiel in der schwedischen Luftwaffe wurde nur der Ölkühler auf einen absperzbaren Ölkühler umgebaut. Von Schweden kam das Luftfahrzeug nach Österreich zur AKA-Flieg (akademische Fliegergruppe) und wurde zum Segelflugschlepp verwendet. Aus Kostengründen wurde das Flugzeug verkauft. Neuer Eigentümer für 37 Jahre war Ing. Eduard und seine Frau Hertha Paul. Das Flugzeug war in Wiener Neustadt stationiert, kurze Zeit war der Storch in Wels bei Dr. Karl Hundstorfer als Eigentümer. 2007 erwarb Herr Sepp Michelfeit das Luftfahrzeug. Zur Zeit ist der Storch in Bad Vöslau stationiert.

Triebwerk	Argus As10C hängender, luftgekühlter V8-Motor
Startleistung	240 PS
Spannweite	14,27 m
Länge	9,90 m
Höhe	3,00 m
Flügelfläche	26 m ²
Leergewicht	930 kg
Fluggewicht	1.320 kg
Besatzung	ein Pilot, zwei Beobachter
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h in Meereshöhe
Mindestgeschwindigkeit	45 km/h
Dienstgipfelhöhe	4.600 m
Reichweite	377 km
Baujahr	1943
Kennzeichen	OE-AKA

MONDIGO

RISTORANTE · PIZZERIA



MONDIGO
RISTORANTE · PIZZERIA

WIENER STRASSE 157 · A-4020 LINZ
TEL/FAX 0732 / 94 48 48 · MOB. 0660 / 94 48 480
www.mondigo.at



Flying Bulls

coming soon



Foto: Red Bull, www.flyingbulls.at

C-130 HERCULES



Die Landung der ersten C130 Hercules Maschine erfolgte am 20.3.2003 in Linz Hörsching. Der Transporter verfügt über vier Turbo-Propeller-Triebwerke.

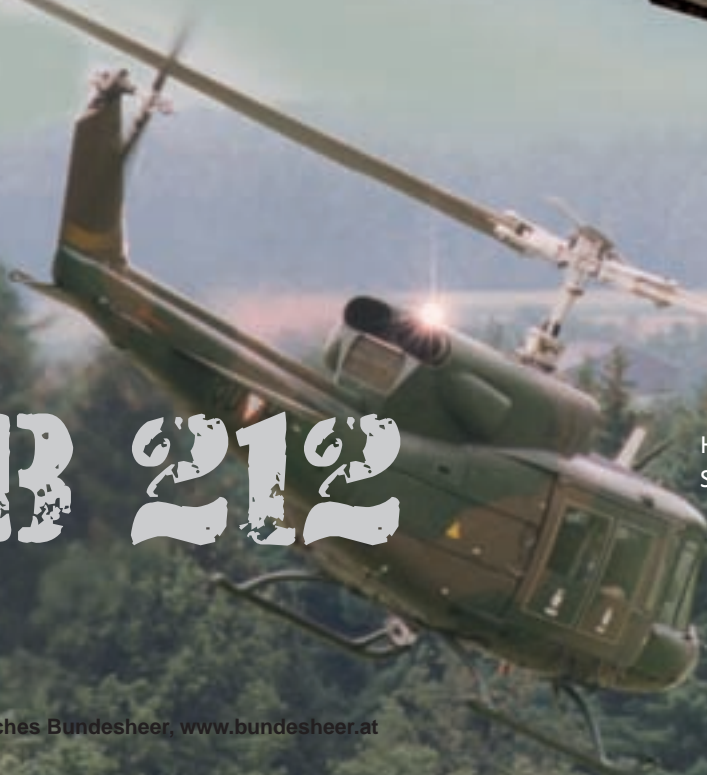
SAAB 105

Die Saab 105 Ö ist ein leichtes, zwei-strahliges Düsenflugzeug in Leichtmetallbauweise. Der Jet wird zur Luft-raumüberwachung, Schulung und zur Erdkampfunterstützung eingesetzt.



AB 212

Hubschrauber Agusta Bell 212
Schutz und Hilfe aus der Luft



Fotos: Österreichisches Bundesheer, www.bundesheer.at



Für alle, die füreinander da sind

Team Orange

Mit allen Orange Kunden österreichweit unbegrenzt telefonieren und SMSen

0 Cent in alle Netze Österreichs und in die EU

ab 15 Euro Grundgebühr

Zusammen sind wir mehr



BALLONFAHRT



Vor ca 230 Jahren beschäftigten sich die Gebrüder Montgolfier, die Papierhersteller waren, mit Ballonen. Der erste Ballon aus Papier und leichtem Tuch stieg im Juni 1783 vor zahlreichen Zuschauern am Stadtrand von Paris auf. Am 21. November 1783 stiegen der Physiker Jean Francois Pilatre und der Heeresmajor Marquis Francois d' Arlandes vor den Augen Ludwig XVI und tausenden Pariser Bewohnern auf.

Bald wurden die Heißluftballone durch so genannte Gasballone, die zahlreiche Vorteile gegenüber dem Heißluftballon hatten, abgelöst.

Zwischen 1800 und Mitte der 60'er Jahre wurde kaum ein Heißluftballon gesichtet.

Dann begann ein neues Zeitalter für Heißluftballone und heute gibt es tausende Ballone in den verschiedensten Größen und Formen.

Warum Ballon fahren ?

es gibt keine „fremde“ Antriebskraft, nur den Wind. Die Aeronautiker haben dies von der Segelschiffahrt übernommen, früher hatten diese keinen Außenborder, wurden nur durch den Wind angetrieben und sind über das Meer „gefahren“ !!

Am 10. und 11. Juli 2009 werden 15 Piloten mit ihren Heißluftballonen aufsteigen,

- es werden Piloten aus NÖ, STM, SBG und OÖ dabei sein,
- die Größe der Hüllen bewegt sich zwischen 3000 und 6000m³,
- die Hülle besteht aus Poliamid-Gewebe,
- die Temperatur in der Kuppel der Hülle eines aufsteigenden Ballons liegt bei ca 100 Grad,
- die Ballone verfügen über Doppelbrenner, diese erzeugen eine Kraft von bis zu 4000 PS, in den Flammenspitzen entsteht eine Temperatur von bis zu 1800 Grad,
- der Korb wird in den verschiedensten Größen aus Weidengeflecht gebaut,
- je nach Ballongröße wird eine entsprechende Anzahl von Stahlzylindern, gefüllt mit Propangas mitgenommen,
- Variometer, GPS, Kompass und ein Funkgerät gehören zur Ausrüstung,
- ein „Verfolger-Fahrzeug“ fährt dem Ballon nach und bringt Passagiere, Pilot und den Ballon zurück zum Startplatz,
- Antriebskraft ist der Wind, man fährt somit in die Richtung in die einem der Wind weht, man kann durch Höhenänderungen und Ausnutzung des Geländes leichte Richtungsänderungen erreichen.

Buchen Sie Ihre Ballonfahrt:

Tel: 07242/43220, E-Mail: office@schoenballon.at
www.schoenballon.at



PITTS



Die Pitts Special ist ein kleiner Doppeldecker, der von Curtis Pitts 1944 entwickelt wurde. Kein anderer Flugzeug hat mehr Kunstflugwettbewerbe für sich entschieden. Die Pitts Special Flugzeuge dominieren die weltweiten Kunstflugmeisterschaften seit den 1960er Jahren und sind trotz des Siegeszuges von Extra 300 und Edge 540 immer noch ein mächtiges Wettkampfflugzeug in den unteren Kategorien. Die D-ELYN trägt die Werknummer 5 der produzierten S2A und das Flughandbuch wurde noch von Curtis Pitts unter-schrieben.



Triebwerk	4 Zylinder Boxer Motor LYCOMING IO-360-A1A Leistung 200 PS (3,4 kg/ PS bei Kunstflug)
Spannweite	6,10 m
Länge	5,49 m
Höhe	1,93 m
Fluggewicht bei Kunstflug	679 kg
Besatzung	2
Höchstgeschwindigkeit	203 mph
Mindestgeschwindigkeit	60 mph
Belastungsgrenze	+6 G / -3 G
Rollrate	240 Grad / Sek.
Steigflugleistung	2000 fpm das sind 10 m/s
Baujahr	1943



Foto: Markus Zinner, www.airtoair.at

FRANZ

AIRCRAFT ENGINES VERTRIEB GMBH

**BRP-POWERTRAIN GMBH & CO. KG
AUTORISIERTER VERTRIEBSPARTNER
UND SERVICE**

**LUFTFAHRTTECHNISCHER BETRIEB
EASA-NR.: DE.145.0318**

**AUTORISIERTER GRUNDÜBERHOLUNGS-
UND INSTANDHALTUNGSBETRIEB
FÜR ROTAX FLUGMOTORE**

**UMFANGREICHES ERSATZTEIL-
UND MOTORENLAGER**

PRODUKTERFAHRUNG SEIT 1986!

AUTHORIZED DISTRIBUTOR

ROTAX

AIRCRAFT ENGINES

FRANZ AIRCRAFT ENGINES VERTRIEB GMBH

Am Weidengrund 1a D-83135 Schechen

Tel. +49 (0) 8039 9035-0 Fax -35

Internet: www.franz-aircraft.de

Herzlich Willkommen



75 Jahre Buckerflugzeuge

großes europäisches Bückertreffen
vom 10. bis 12. Juli 09 in Wels



Foto: Joe Rimensberger, joe@ampa.ch

Ecker Sepp, Organisator des Bückertreffens und Initiator der Welscher Flugtage auf der Hahnweide 2007 in seinem Element.



Flugzeug: Bucker Bü 133C »Jungmeister« D-EQQA
Hersteller: Bucker Rangsdorf bei Berlin
Baujahr: 1937
Werknr.: 053

Bild oben: Ernst Gruber, ein begeisterter Buckerflieger, der maßgeblich am Wiederaufbau dieser schönen Jungmeister beteiligt war. Das amtliche Kennzeichen der Bucker, D-EQQA, hatte auch schon eine Werksmaschine von Bucker in der ehemaligen Reichsfliegerschule in Rangsdorf. Mit dieser Jungmeister gelang dem Flugkapitän Rudolf Lochner schöne Erfolge.

Flugzeug: Bucker Bü 133C »Jungmeister« D-EAUA
Hersteller: Dornier Altenrhein
Baujahr: 1938
Werknr.: 10

Bild unten: Flog bis 1968 bei der Schweizer Luftwaffe als U63 und wurde anschließend in Dübendorf (Militärmuseum) eingelagert. Hans Dittes tauschte die Jungmeister 1983 gegen eine Bü 181 Bestmann ein, die Zulassung in Deutschland erfolgte als D-EEEE. Am 28. Mai 1991 erwarb sie Josef Ecker und überstellte sie von Mannheim nach Wels. Von 1991 bis 1992 fand die Grundüberholung statt, die U63 bekam einen Original Bucker-Anstrich aus 1935.

traser[®]
H3 watches



traser[®] H3 Aviator Jungmann

traser[®] H3 Aviator Jungmeister

traser[®] H3 Aviator Bestmann



Basierend auf der Tradition des genialen Buecker-Flugzeugbaus und unserer modernsten Uhren- und Instrumentenbeleuchtung trigalight[®] wurde die neue Uhrenserie traser[®] H3 Aviator entwickelt. Erhältlich ab CHF 625.- unter www.traser.com
Meet the new traser H3 Aviator: 3. Int. Buecker Fly-In Kestenholz und 75 Jahre Buecker Jungmann Jubiläum vom 22. & 23. August 2009, www.bueckerfliegen.ch

www.traser.com



AVIATOR more light.



Bücker 131 „Jungmann“
aus der Fliegerschule
Wels



Die Bücker-Flugzeuge

Bücker 131 „Jungmann“

Carl Clemens Bücker, am 11. 02. 1895 in Ehrenbreitstein bei Koblenz geboren, gründete Anfang der dreißiger Jahre die Bücker-Flugzeugbau GmbH mit Sitz in Berlin Johannistal. Mit seinem schwedischen Konstrukteur J. Andersson entwickelte er 1934 den Schul- u. Kunstflugdoppeldecker Bü 131 „Jungmann“. Nach einjähriger Entwicklungszeit erfolgte der Erstflug des Prototypen Bü 131 V-1, D-3105 mit dem Testpiloten Joachim von Köppen am 27. 04. 1934 in Johannistal. Nach kurzer Erprobungszeit wurden die ausgezeichneten Flugeigenschaften dieses kleinen Doppeldeckers erkannt, die trotz relativ schwachen Motors 80PS (4 Zylinder Reihomotor hängend, der Firma Hirth HM 60 R) sehr überzeugend waren. Das Flugzeug war sehr wirtschaftlich aufgrund des geringen Treibstoffverbrauchs und des geringen Wartungsaufwandes. Da der Platz in Johannistal beengt war und die Aufträge auch aus dem Ausland immer mehr wurden, übersiedelte die Firma nach Rangsdorf bei Berlin, dort wurde dann das Bücker Flugzeugwerk errichtet. In der letztgebauten Version waren neben kleinen Verbesserungen der Vierzylinder Reihomotor Hirth HM 504 mit 105 PS eingebaut. Die Flugzeuge wurden in viele Länder exportiert und in mehreren Ländern auch in Lizenz gebaut (in der Schweiz als Do/Bü 131B bei Dornier in Altenrhein, in Spanien bei der



Carl Clemens Bücker mit Josef Baier, Werkspilot (re.)

Firma CASA als 1.131 für die spanische Luftwaffe mit der Bezeichnung E.3B, in Japan als Ki-86 A über 1000 Stk., in der Tschechoslowakei als Aero C104 mit Walter-Minor-4-III).

Die meisten heute noch fliegenden Bücker Jungmann stammen aus der Produktion Dornier Altenrhein in der Schweiz und der Firma CASA in Spanien. Einige Flugzeuge wurden modernisiert und mit Lycoming Triebwerken ausgerüstet. In Polen wurde die Bü 131 als T131P neu aufgelegt und mit einem LOM Triebwerk mit 145 PS versehen. Das Flugzeug konnte fertig oder als Bausatz geliefert werden. Ungefähr 25 Flugzeuge wurden gebaut. Dies zeugt von der ungebrochenen Beliebtheit des kleinen Doppeldeckers von C.C. Bücker und seinem genialen Konstrukteur Andersson.

Bücker 133 „Jungmeister“

Bereits ein Jahr nach dem Erstflug der Bü 131 erfolgte der Erstflug der Bü 133 „Jungmeister“. Dieses Flugzeug wurde



unter Verwendung von nahezu 60% der gleichen Bauteile des Bü Jungmann konstruiert. Der Prototyp Bü 133 V-1 war mit einem Reihenmotor Hirth HM506 mit 160 PS ausgerüstet. Bereits ab dem zweiten Prototypen wurde der in weiterer Folge verwendete 7-Zylinder Sternmotor Siemens-Halske SH14 A4 mit 160 PS eingebaut. Der Jungmeister war lange Zeit das beste und beliebteste Kunstflugzeug weltweit.

Bücker 131 „Jungmann“ mit Testpilot Joachim von Köppen (li.) C.C. Bücker (re.)

Bücker 181 „Bestmann“



Bücker 181 Bestmann

Die Bü 181 „Bestmann“ war lange Zeit das Standard Schulflugzeug für die deutsche Luftwaffe. Der Bestmann war ebenfalls mit dem Reihenmotor von Hirth HM504 ausgerüstet. Der Erstflug erfolgte im Februar 1939 durch den Chefpiloten Arthur Benitz. Auch dieses Flugzeug wurde in Lizenz bei Zlin in der Tschechoslowakei als Z831 mit Walter-Minor-4-III gebaut. Die Fertigung dieses letzten Serienflugzeuges von Bücker endete 1945.

Flugkapitän Rudolf Lochner, fliegt den Werks-Jungmeister





Bücker 180 Student

Bücker 180 „Student“

Der Prototyp der Bü 180 flog erstmals 1937 und war mit einem französischen Motor Train-4T von 40 PS ausgerüstet. Später wurde dieser Motor durch den 60 PS starken tschechischen Walter-Mikron-2 ersetzt. Am 24.03.1939 gelang es dem Einflieger des Bückerwerks Werner Ahlfeld einen Geschwindigkeitsrekord in der Klasse der Leichtflugzeuge zu erringen. Es wurden etwa 20 Student bis zu Beginn des 2. Weltkrieges gebaut. 2 dieser Flugzeuge sind erhalten geblieben, eines im Bücker Studio von Fritz Ulmer und eines in privater Hand und wird möglicherweise zum Bücker Treffen in Wels geflogen werden.

Bücker 182 „Kornett“

Diese Konstruktion war ein billiger und leichter Übungseinsitzer und ein voll kunstflugtaugliches Flugzeug mit einer max. Geschwindigkeit von 440 km/h (Sturzflug). Ein-



Bücker 182 Kornett

gebaut war ein Triebwerk von der Firma Bücker selbst entwickelt, Bü M700 von 80 PS mit Kunstflugvergaser. Es wurden insgesamt 4 Flugzeuge dieses Typs gebaut.

Bücker 134

1935 entstand der Prototyp eines abgestrebten Schulterdeckers mit anklappbaren Tragflächen, ähnlich der amerikanischen Piper J3C. Sie blieb ein Einzelstück und wurde bei der Brandkatastrophe der Einfliegerhalle zerstört.



Bücker 134

Bücher: Es sind mehrere Publikationen zum Thema Bücker Flugzeuge erschienen. Die bekanntesten sind: „Die Bückers“ von Erwin König, „Die Bücker Flugzeuge“ von Erwin König. Beide Bücher sind derzeit vergriffen. Diverse Bücher zum Thema Bücker, Flugzeugwerke und Flugplatz Rangsdorf sind unter www.bueckermuseum.de zu finden.

von Kapitän Ecker Josef



traser H3 Aviator - das Bücker Revival!

Basierend auf der Tradition des genialen Bücker Flugzeugbaus und unserer modernsten Uhren- und Instrumentenbeleuchtung trigalight wurde eine neue traser H3 Uhrenreihe entwickelt: die traser H3 Aviator Uhren.

Verlosung einer Jungmann Uhr am Samstag, 11. Juli 09, im Festzelt.



LEITNER

Maschinenschlosserei

FLW

A - 4600 Wels Porzellangasse 26 Tel.: 07242/45183 Fax: 07242/60393

Mit der Dampflok von Linz zu den Welser Flugtagen



Dampfzugfahrt Samstag 11. Juli / Sonntag 12. Juli 09

Abfahrt: Linz Hauptbahnhof, 10.00 Uhr, Ankunft: Wels Flugplatz 10.45 Uhr
Abfahrt: Wels Flugplatz, 18.00 Uhr, Ankunft: Linz Hauptbahnhof, 18.45 Uhr

Personenzugdampflokomotive der preußischen Gattung P 8 die seit 1906 für die damalige Preußische Staatsbahn in großen Stückzahlen gebaut wurde. Schon in der Zwischenkriegszeit wurden von den damaligen Österreichischen Bundesbahnen (BBÖ) Loks dieser Gattung leihweise auf der Westbahn verwendet. Nach dem zweiten Weltkrieg verblieben

acht Maschinen in Österreich und wurden von der Zugförderungsleitung Wels aus vorwiegend im Inn- und Hausruckviertel eingesetzt.

Die 638.1301 entstammt einer rumänischen Lizenznachbauserie und wurde von der ÖGEG im Jahre 2004 in betriebsfähigen Zustand versetzt. Die Lok zeigt

sich im Erscheinungsbild der in Österreich verbliebenen Maschinen.

Lokomotive	638.1301
Hersteller	Resita (Rumänien)
Fabriknummer	316
Baujahr	1935
Achsfolge	2' C h2
Vmax (km/h)	100

Nicht nur für Drüberflieger!

Wer vom Flughafen Wels aus seine Maschine hochzieht, fliegt drüber, über die Maxlhaid. Sie ist als Gasthof allen wohlbekannt. Es ist immer ein schöner Wechsel, vom blauen Himmel in den grünen Garten mit der Wiese.

Der Gasthof mit seinen gemütlichen Zimmern hat jetzt eine Erweiterung durch ein Hotel **** mit Design erfahren. Das Hotel ist durchgehend geöffnet, Restaurant Montag – Freitag. Nur ein Hopser vom Flughafen Wels!



Maxlhaid 9
A-4600 Wels
0043 (0)7242 46716
AB-Abfahrt Wels-Ost

GASTHOF ***
HOTEL ****



hotel@maxlhaid.at
www.maxlhaid.at

Danksagung



Die Ausarbeitung dieser Festschrift und die Organisation der Flugtage Wels zum 60-jährigen Bestehen des Fliegerclubs Weiße Möwe Wels erfolgte durch größtenteils ehrenamtliche Zusammenarbeit mit vielen Freunden des Clubs. Herzlichen Dank all jenen, die zum Gelingen beigetragen haben.

Allen voran unserem Präsidenten Fritz Zinnhobler für ideale Wertschätzung und Hilfe.

Vielen Dank dem Bürgermeister der Stadt Wels, Dr. Peter Koits, der die Flugtage unterstützt und dem Stadtmarketing Wels für die großzügige Bewerbung der Flugveranstaltung.

Große Unterstützung der Welser Flugtage erfährt die WMW durch die Kronenzeitung, die unsere Flugtage medial betreut, an dieser Stelle sei dafür herzlich gedankt.

Besonderer Dank an unsere Großsponsoren, Firma Rosenbauer und Firma Fronius.

Kollegialer Dank an das österreichische Bundesheer, das uns nicht nur Parkplätze in der Nachbarkaserne zur Verfügung stellt, sondern die Flugtage mit Luftfahrzeugen ganz besonders bereichert. Dank auch den Firmen Intersport und Eybl für die Bereitstellung ihres Areals.

Ohne die Teamarbeit zwischen dem Ausbildungsleiter Motorflug und Organisator der Welser Flugtage und des großen Bückerteffens, Kapitän Ecker Josef, hätte sich manches schwer realisieren lassen. Vielen Dank dafür!

Besonderer Dank gebührt Track Helmut für die Historie, Heimo Pertlwieser für umfangreiches Bildmaterial, Peter Rohn für den Lageplan, Kunstfluggeschichte und für die Arbeit an der Homepage. Danke, Wilhelm Stockinger, für das Interview.

Danke Bruno Weinberger für gute Ideen und Bereitstellung von Informationen. Aschl Roman, Heer Siegi, Sixt Christian, Herbert Matschi, Pimiskern Wolfgang, Lefenda Sieglinde, Baldinger Wolfgang und Josef Limberger sei herzlich gedankt für die ehrenamtlich erstellten Berichte und die Unterstützung.

Vielen Dank an Hackenberg Oliver, Mayer Franz und Schrögenauer

Marcus, Karl Heinz Niederkrüger, Franz Ries, Robert Hotter, Petra Hackenberg, Engelbert Bidmon und Waldemar Steller, Daniel Kohler, Seifried Martin (Fa. Nirotec), Geisler Franz für tatkräftige Mithilfe.

Ohne die Vorarbeit von Hartl Ernst wäre es bereits in der Vergangenheit schwer möglich gewesen, die Vereinszeitschrift in dieser Form weiterzuführen, danke.

Dank an Maurer Michael für die Bereitstellung von Lautsprechern und musikalische Darbietungen.

Vielen Dank den Fotografen, die uns Bilder zur Verfügung gestellt haben: Joe Rimensberger, Markus Zinner, Frank Herzog, Toni Eichhorn, JU-Air, Beatrice Heuberger und dem österreichischen Bundesheer.

Herzlichen Dank den Inserenten: BP; Wels Strom; Fa. Rübiger; Fa. Weinberger Klaviere; Fa. Nirotec Aschl GmbH; Toyota Wildberger GmbH; Thermoprozess Wärme- und Steuerungstechnik GmbH; Fa. Leha; Fa. Watschinger; HB Flugtechnik GmbH; Renault Sonneleitner; Spedition Schneckenreither; Sparkasse OÖ; Bauunternehmen DI Gugenberger; Austria RWA; Fa. Aerial Helicopter; FTOnline; VKB Bank; Kuoni Wels; Erneuerbare Energie; Fa. Hübner; Ristorante Mondigo; Orange; Franz Aircraft GmbH; Maschinenschlosserei Leitner; Hotel Maxl Haid; Fa. Gerl; karleins MedienService; AeronautX Luftfahrtschule und Traser Watches.

Impressum:

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

Konzeption, Layout und Entwicklung:

Pressereferent Wolf Ruzicka
E-Mail: ruzicka@freya.at
Tel.: +43-(0)732-781108-20
Mobil: +43-(0)650-2021968

Anzeigen und Flugbuchungen:

Marcus Schrögenauer
Fliegerclub Weiße Möwe Wels
Flugplatzstraße 1,
4600 Wels, Postfach 197
Tel.: +43-(0)7242-26 499-10
Fax: +43-(0)7242-26 499-12
E-Mail: office@wmw.at

www.wmw.at



GERL BAUMASCHWEN HANDEL G.E.M.B.H.
BAU- UND VERKEHRSSERVICE

www.gerl.com

Baggerlader		
Caterpillar	425 B	1990
JCB	3 CX 4	1993
JCB	3 CX 4	1993
Zahnradlader		
Caterpillar	310 B	2000
Caterpillar	320 B	1992
Caterpillar	325 LH	1994
Caterpillar	345 B	2000
Fiat Hitachi	FR 300 J EST	1994
Wacker	EX 215	1999
Wacker	305 B	1990
Wacker	SR 230	1997
Wacker	SR 230 LC BHP IV	1999

www.gerl.com

Baggerlader	
Hersteller:	JCB
Typ:	3 CX 4
Baujahr:	1993
Seiten lb:	3 CX 4 / 40973
Stundenzähler:	3300
Motor:	Perkins Turbo
Gewicht:	7 t
Laufwerk/Steuerung:	Zv90%, Zv30%
Details:	Abstandtrieb; Heizung; 4 in 1 Schaufel; Hauwerkleistungen; Teleskopische Stiel; Tiefstfel ca. 90 cm
Zustand:	Guter Zustand
Preis ab Standort:	Preis auf Anfrage

4053 Haid - Austria - Wasserverkohlmann 38
Fon: +43.07225.89 0 51 - Fax: +43.07225.89 0 67

Programm WELSER FLUGTAGE 2009

Freitag, 10. Juli 2009 (Einlass 12.30 h)

- 09.00 - 18.00 Uhr Anflüge der Teilnehmer
 12.30 Uhr Ankunft der JU-52 aus München
- 14.00 - 17.00 Uhr Nostalgie Rundflüge mit der JU-52
 Flugprogramm: Demonstrationen und Vorführungen im Segelflug, Kunstflug und Formationsflug, Me109, Me 108, Fieseler Storch, Bucker- und Stieglitz-Formation, Motorkunstflug, Segelkunstflug
- 15.00 - 18.00 Uhr
- 18.30 Uhr Ballonstart, 15 Ballone steigen auf
- ab 20.00 Uhr Festlichkeiten 60 Jahre Weiße Möwe Wels im Festzelt



Samstag, 11. Juli 2009 (Einlass 10.30 h)

- mit der historischen Dampflok von Linz zum Flugplatz Wels
- 10.00 Uhr Abfahrt Linz Hauptbahnhof 10:00, Ankunft Wels Flugplatz 10:45, (800 Personen, Plätze reservieren!)
- 10.30 - 17.00 Uhr Nostalgie Rundflüge mit der JU-52
 Flugprogramm: Demonstrationen und Vorführungen im Segelflug, Kunstflug und Formationsflug, Me109, Me 108, Fieseler Storch, Bucker- und Stieglitz-Formation, Motorkunstflug, Segelkunstflug, AT-6 Formationsflug (Vater & Sohn Eichhorn), Flying Bulls, Oldtimer-Segelflug, Bucker Modellflug
- 13.00 - 17.00 Uhr
- 18.00 Uhr Rückfahrt mit der Dampflok Wels - Linz
 Abfahrt Wels Flugplatz 18:00
 Ankunft Linz Hauptbahnhof 18:45
- 18.30 Uhr Ballonstart, 15 Ballone steigen auf
- ab 20.00 Uhr Festlichkeiten 75 Jahre Buckerflugzeuge im Festzelt

Sonntag, 12. Juli 2009 (Einlass 10.30 h)

- mit der historischen Dampflok von Linz zum Flugplatz Wels
- 10.00 Uhr Abfahrt Linz Hauptbahnhof 10:00, Ankunft Wels Flugplatz 10:45, (800 Personen, Plätze reservieren!)
- 10.30 - 17.00 Uhr Nostalgie Rundflüge mit der JU-52
 Flugprogramm: Demonstrationen und Vorführungen im Segelflug, Kunstflug und Formationsflug Me109, Me 108, Fieseler Storch, Bucker- und Stieglitz-Formation, Motorkunstflug, Segelkunstflug, AT-6 Formationsflug (Vater & Sohn Eichhorn), Flying Bulls, Oldtimer-Segelflug, Bucker Modellflug
- 13.00 - 17.00 Uhr
- 18.00 Uhr Rückfahrt mit der Dampflok Wels - Linz
 Abfahrt Wels Flugplatz 18:00
 Ankunft Linz Hauptbahnhof 18:45

an allen Tagen

Ganztägig: Besichtigung von Flugmaschinen des österreichischen Bundesheeres am Vorfeld/Flugplatz, Hercules, Saab 105 Ö, Agusta Bell Helicopter 212

Ganztägig: am Vorfeld/Flughafen Besichtigung eines der größten Löschfahrzeuge der Welt - Flughafenfeuerwehr - Firma Rosenbauer

Ganztägig Festzelt und Bewirtung, Musik

LAGEPLAN und Eintrittspreise siehe Seite 53

Wir bitten Sie, den Sicherheitsanweisungen zu folgen. Für Besucher sind ausreichend Parkplätze vorhanden, Parken frei. der Flugplatz ist auch mit öffentlichen Verkehrsmittel zu erreichen.

www.aeronautx.at

Berufswunsch Pilot?

Sprechen Sie mit uns oder besuchen
Sie uns unter www.aeronautx.at

AeronautX – die Flugschule am Flughafen Linz

Machen Sie Ihr Hobby zum Beruf!

AeronautX gratuliert der Weißen Möwe Wels zu ihrem 60-jährigen Bestehen. Deshalb erhalten alle Mitglieder, die sich im Jubiläumsjahr 2009 zu einer Berufspilotenausbildung bei uns anmelden einen Gutschein über € 60,-!

Max. 1 Gutschein pro Person und Anmeldung für IR, CPL oder ATPL)

Unser Ziel ist, Sie optimal auf Ihren Beruf vorzubereiten - neben modernen Lehrmethoden vor allem durch unser Personal, welches Ihnen durch jahrelange Erfahrung in der Luftfahrt mit umfangreichem Praxiswissen zur Seite steht. Unseren Fluglehrern - überwiegend selbst aktive Berufspiloten - ist es ein Anliegen, Ihnen bestmögliche Voraussetzungen zu verschaffen, damit Sie nach Abschluss Ihrer Ausbildung möglichst rasch einen passenden Arbeitsplatz im Cockpit finden.

MISSION:POSSIBLE