

CUMULUS



Fliegerclub WEISSE MÖWE - 2011



In 9 Tagen nach Griechenland und retour

Mitgliederausweise: Pflicht ab 2012

Neue Katana im Anflug

Alles für die Feuerwehr. Alles für den Brandschutz.

The World of Rosenbauer



Feuerwehrfahrzeuge



Sonderfahrzeuge



Hubrettung



Löschsysteme



Stationärer Brandschutz



Ausrüstung



Telematik

Leistungsstarke Feuerwehrfahrzeuge. Vielfältige Löschsysteme. Vollständiges Ausrüstungssortiment. Integrierte Lösungen. Wir stehen für beste Qualität. Unser Service für Sie ist weltweit.

Rosenbauer zählt zu den international führenden Technologie- und Dienstleistungsunternehmen für Feuerwehrtechnik im abwehrenden Brand- und Katastrophenschutz. Seit mehr als 140 Jahren steht der Name für bedeutende Erfindungen und wegweisende Techniken im Bau von Feuerwehrfahrzeugen und Löschgeräten.

www.rosenbauer.com

 **rosenbauer**



Präsident Ing. Ecker Josef
Fliegerclub Weiße Möwe Wels

Liebes Clubmitglied!

Liebe Freundin und lieber Freund der Weißen Möwe und des Flugplatzes Wels!

2011 war ein Jahr ohne Großveranstaltungen auf unserem schönen Flugplatz. Die Pause haben wir uns redlich verdient, nach den anstrengenden Veranstaltungsjahren 2008, 2009 und 2010.

2011 haben wir mit vollem Elan für den Erhalt des Flugplatzes in seiner vertraglich festgelegten Form gekämpft. Um unsere Mitglieder auf den aktuellen Stand zu bringen, gab es am 30. September eine gut besuchte Info-Veranstaltung. An dieser Stelle bitte ich, gemeinsam mit dem gesamten Vorstand, um Verständnis, dass nicht alle Fakten immer sofort weiterverbreitet werden können.

2011 gibt es nur eine Printausgabe des Cumulus. Durch das Medium Internet ist es uns möglich, Berichte und Neuigkeiten viel schneller zu verbreiten, als durch die Vereinszeitschrift.

Für 2012 gibt es eine Neuerung für die Weiße Möwe Wels. Endlich werden Ausweise für unsere Mitglieder ausgegeben. Damit verbunden ist eine Zutrittsberechtigung. Die Ausweise sind ab 2012 im Flugplatzbereich sichtbar zu tragen. Für Fragen steht unser Betriebsleiter DI Peter Rohn zu Verfügung (siehe auch Infos auf Seite 33).

In der Woche vom 14. 08. bis 19. 08. 2012 werden die österreichischen Staatsmeisterschaften im Fallschirmsprung von der UNION Linz am Flugplatz Wels organisiert und ausgetragen. Dies unterstreicht einmal mehr unsere Bedeutung als Flugsportzentrum!

2012 wird im Segelflug erstmals ein Jugendkurs abgehalten. Dank der neuen Schleppwinde ist ein Preis von Euro 850,- für den Kurs für 15- bis 19-jährige möglich. Wir brauchen Nachwuchs!

Wir haben auch heuer wieder an der Messe „Gesund Leben“ mit einem schönen Stand teilgenommen. Schwerpunkt unseres Standes war diesmal der Segelflug. Ausgestellt war die neue Winde und der Twin Astir. Dem Organisationsteam herzlichen Dank für die Mühe und die Ideen zur Gestaltung des Messestandes.

Mich freut es sehr, dass 2011 bis auf kleinere Schäden unfallfrei verlaufen ist. Danke an alle Piloten, die so verantwortungsvoll und sicher geflogen sind. Für 2012 wünsche ich uns allen einen ebenso erfolgreiche Flugsaison.

Im Namen aller Mitglieder und des Vorstandes bedanke ich mich bei unseren Angestellten für die gute Zusammenarbeit.

*Frohe Weihnachten und ein gutes neues Jahr wünscht
herzlich
Ing. Josef Ecker
Präsident der WMW*



Neue Vorstandsmitglieder stellen sich vor

5 - 11

Änderungen im Vorstand der Weißen Möwe Wels

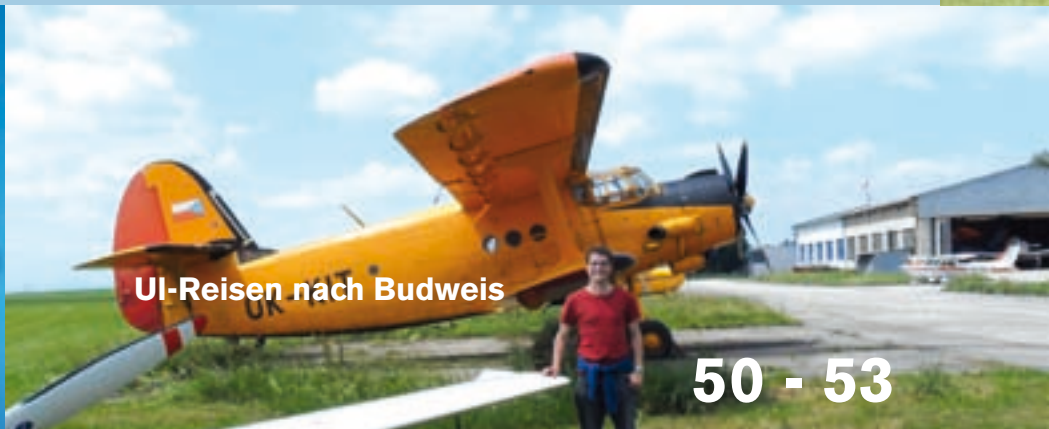
Vor der Generalversammlung vom 11. März 2011 haben Geschäftsführer (Roman Aschl), drei Vize-Präsidenten (Bruno Weinberger, Alfred Schneckenreither, Gottfried Rötner) und der Finanzreferent (Mag. Thomas Mollnhuber) ihre Funktionen zurückgelegt. Drei Positionen im Vorstand waren

deshalb neu zu besetzen. Der Vorstand hat folgende neue Mitglieder in den Vorstand kooptiert: Brigitte Strauß als Vize-Präsidentin, Max Hofmann als Vizepräsidenten. Andreas Grosch als Geschäftsführer und Walter Koll als Finanzreferenten. Die neuen Vorstandsmitglieder stellen sich in diesem Cumulus vor.



Neue Kati im Anflug auf Wels

12

UI-Reisen nach Budweis

50 - 53

Cumulus Dezember 2011 | INHALT

Präsidentenworte	1	Vorschau Malta, Korsika	31
Einladung Generalversammlung	4	Nacht über Oberösterreich.....	32
Vorstellung Brigitte Strauß	5	Mitgliederausweise, Zutrittssystem...	33
Vorstellung DI Max Hofmann	7	Pipertreffen	34
Vorstellung Andreas Grosch	9	Stammtisch der Altpiloten.....	34
Jugendaktion	10	Ferienaktion 2011	35
Vorstellung Walter Koll	11	Neue Segelflugwinde.....	37
Katana im Anflug	12	Elektronische Startkladde	39
Bericht Motorflug	13	Zielladewettbewerb	39
Luftraumverletzungen	14	Segelflug-Grundschulung.....	40
Reisebericht Kroatien, Griechische Inseln	15	Winterschiffliegen	42
		Fox in Wels	42



Reisebericht
Kroatien - Griechische Inseln - Italien

15



In der Nacht über Oberösterreich

32



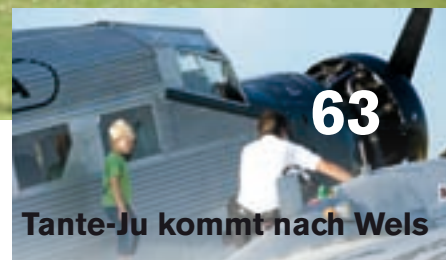
Segelflug-Schulung 2011

40



Neue Seilwinde

37



63

Tante-Ju kommt nach Wels

Aufruf zum Filmen..... 42
 Staatsmeister Segelflug 43
 Gesundheitsmesse 2011 44
 Hangarfest 2011 48
 Anflug Budweis 50
 Budweis die Zweite..... 52
 Sigi Heer in Steyr..... 53
 Jahresabfliegen Gyroflieger 54
 Drehflügler im Fliegerparadies 55
 Hangfliegen 2011 57
 Pensionisten der Modellflieger 59
 Winterprojekt - Schleppmaschine... 60
 Aus dem Pressereferat 62
 Tante Ju 2012 63

Jubiläum Marcus Schrögenauer 64
 Todesanzeige Hermann Riener..... 64
 Einsatzübung..... 65
 Infoveranstaltungen 66
 Winterflugbetrieb 67
 Neue Tierart am Flugplatz 68
 Todesanzeige Hans Gutmann..... 69
 Linzer Fallschirmspringer..... 70
 Bf 108 Taifun..... 71
 Nikolaus 2011 72

Inserate:
 Umschlag hinten Fronius
 Umschlag innen Rosenbauer
 S 2 Rotax
 S 6 Reidinger Helicopter
 S 8 VKB Bank
 S 8 Austrian Wings
 S 31 HB Flugtechnik
 S 36 EDV Grosch
 S 46 M.M. Event-Technik
 S 47 Nirotec
 S 56 Sparkasse

Freitag, 13. 07. 2012

- 15:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.
- 16:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.
- 17:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.

Samstag, 14. 07. 2012

- 10:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.
- 11:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.
- 14:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.
- 15:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.
- 16:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.

Sonntag, 15. 07. 2012

- 10:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.
- 11:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.
- 14:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.
- 15:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.

Preis

Preis pro Person EUR 195,-

Buchung

Weißer Mühle Wels
 Email: office@wmw.at
 Tel.: +43/7242/26499-10

Hinweis

Min. 1 Stunde vor gebuchten Abflug
 Checkin, VIP-Parkplatz

Impressum:

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

Konzeption und Grafik:

Pressereferent Wolf Ruzicka
 wolf.ruzicka@wmw.at
 Tel.: +43-(0)732-781108-20
 Mobil: +43-(0)650-2021968
 Coverbild: Tante Ju, vor dem Hangar, Juli 2011

EINLADUNG



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

ordentlichen Generalversammlung

recht herzlich ein

Zeit:

Freitag, 09. 03. 2012

Beginn:

18.30 Uhr

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

Ort:

Gasthaus Waldschänke,
Roithenstraße 2, 4600 Wels

Tagesordnung:

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

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

Für den Vorstand
Ing. Josef Ecker
Präsident



Brigitte Strauß
Vizepräsidentin Weiße Möwe Wels

Liebe Fliegerfreunde,
liebe Vereinsmitglieder der Weißen Möwe!

Sie werden sich fragen, was macht eine Frau, die weder einen Pilotenschein noch eine Springerlizenz besitzt, im Vereinsvorstand der Weißen Möwe?

Mein verstorbener Mann war Jahrzehnte begeisterter Motorflieger und Vereinsmitglied der Weißen Möwe. Ich habe ihn oftmals begleitet und durfte die Schönheit des Welser Flugplatzes mit seiner reichen Flora und Fauna schon vor vielen Jahren kennen lernen. Mein Antrieb und mein Bemühen ist, mit aller Kraft mit zu helfen, das Flugplatzareal im jetzigen Ausmaß zu erhalten und eine Zerstörung durch die Errichtung eines Betriebsbaugebietes zu verhindern.

Natürlich brauchen wir die Wirtschaft und Betriebe, die Arbeitsplätze schaffen, damit die Infrastruktur und unser Lebensstandard durch Steuern und Abgaben erhalten bleibt. Aber muss deshalb das letzte Stück der Welser Heide für immer weichen?

Zurzeit sind 25 Hektar Grund vom Flugplatzgelände als Betriebsbaugebiet angedacht. Mit einiger Bemühung könnte sicherlich ein anderes gleichwertiges Grundstück auf dem Stadtgebiet von Wels, eventuell mit weiteren Ausdehnungsmöglichkeiten gefunden werden.

Muss dafür ein Paradies, wie der Welser Flugplatz eines ist, für immer und unwiderruflich zerstört werden? Soll die Heimat seltener Vögel wie dem Großen Brachvogel, der Lerche, des Kiebitz, sowie der Lebensraum vieler seltener Pflanzen und Insekten, einem Betriebsbaugebiet weichen?

Nachdem Flora und Fauna sich nicht wehren können, ist meine Bitte an die Stadtväter, die Vertreter aller Parteien im Stadtrat, die interessierten Wirtschaftstreibenden und an die Betreibergesellschaft, für die Errichtung des Betriebsbaugebietes einen anderen Standort zu suchen.

Ich bin mir sicher, es werden Ihnen auch die nächsten und übernächsten Generationen danken, wenn dieses wertvolle Gelände des Flugplatzes Wels, welches vom Naturschutzbund Oberösterreich, dem WWF und Professor Dr. Lötsch als schützenswert eingestuft wurde, im jetzigen Flächenausmaß erhalten bleibt.

Ich wünsche Ihnen allen ein frohes, glückliches Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins neue Jahr

Ihre Brigitte Strauß
Vizepräsidentin Weiße Möwe Wels
Geschäftsleitung Fa. Fronius

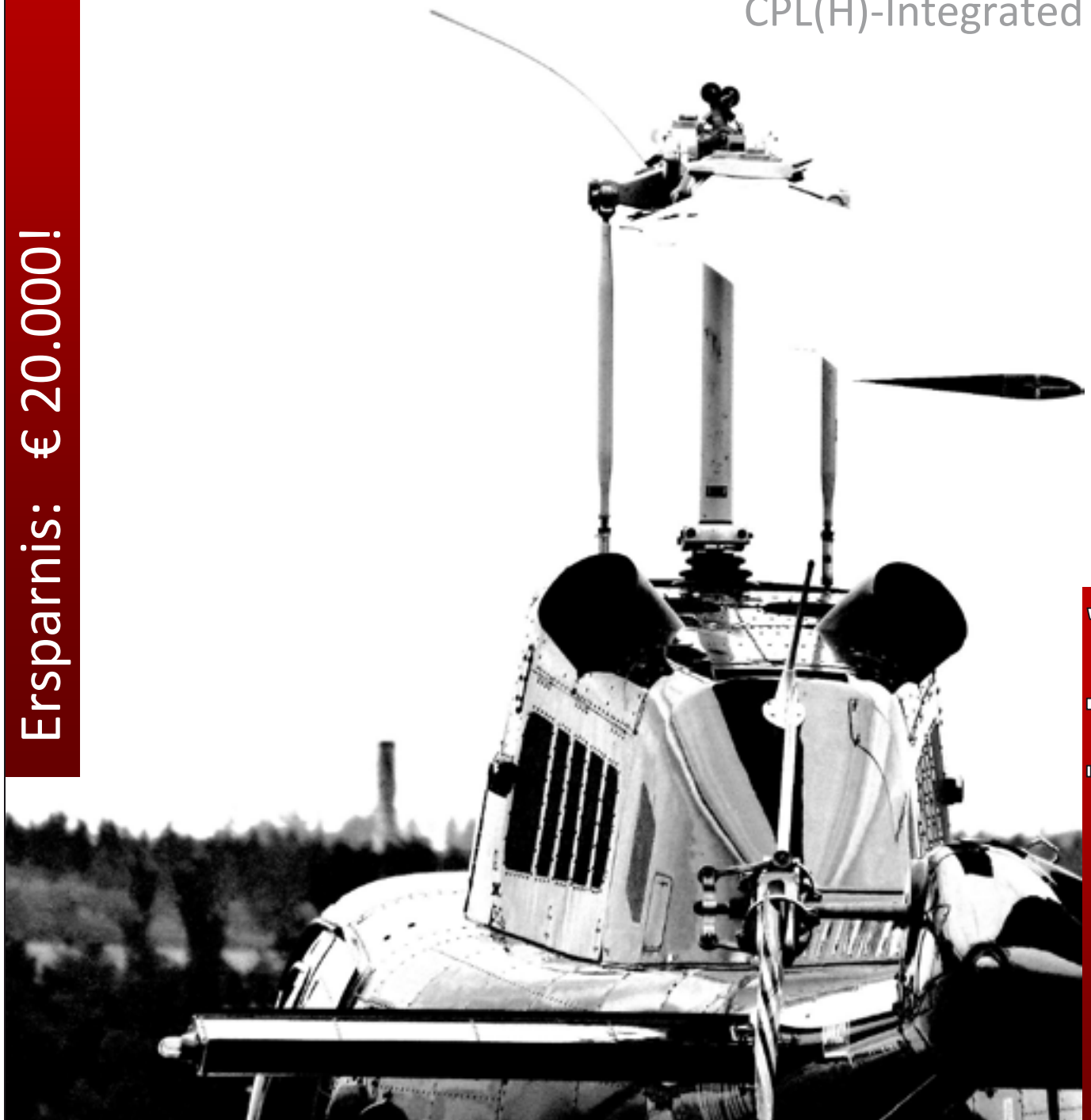


NEU

Einzigartig in Österreich!

Berufspilotenausbildung

CPL(H)-Integrated



Ersparnis: € 20.000!

www.aerial.at



DI Max Hofmann
Präsident des OEAeC Landesverband O.Ö.
Vizepräsident der Weißen Möwe



Lebenslauf:

Geboren in Vöcklabruck, Jahrgang 1954

Ausbildung:

Nach Volksschule und Unterstufe Bundesgymnasium Vöcklabruck Besuch der HTBL Pinkafeld Fachrichtung Maschinenbau /Installationstechnik

Matura 1973

Grundwehrdienst 1973/1974

Studium der Energie- und Verfahrenstechnik 1974 – 1980 an der Technischen Universität Berlin.

Von 1977 bis 1980 Tutor am Hermann-Rietschel-Institut für Wärme und Klimatechnik der TU Berlin.

1980 bis 1984

unselbständig erwerbstätig in Ingenieurbüros in Berlin und Salzburg.

Seit 1984

selbständige Tätigkeit mit eigenem Ingenieurbüro für technische Gebäudeausrüstung.

Von 1994 bis 2006

Abgeordneter zum Nationalrat

Fliegerische Laufbahn:

PPL 1989 in LOLS

IFR 1991 in LOWS

CPL Gew. Klasse C / IFR 1992 in LOWL

GPL 2003 in LOLS

Seit 1999 Präsident des OEAeC Landesverband O.Ö.

Seit 2011 Vizepräsident der Weißen Möwe Wels

Warum ich mich für die Weißen Möwe Wels engagiere:

Der Flugplatz Wels ist für mich etwas ganz Besonderes und soll dies auch in Zukunft bleiben.

Ein Flugplatz, der zur Ausübung sämtlicher Flugsportarten bestimmt ist, gleichzeitig ein öffentlicher Zivilflugplatz und der letzte Lebensraum für einige seltene Tiere und Pflanzen ist, stellt in seiner Form eine österreich-, ja europaweit einzigartige Symbiose von Fliegen und Natur dar.

Für mich ist jedenfalls klar, dass es dieses letzte Prozent der ursprünglich weit ausgedehnten Welser Heide nicht mehr gäbe, wäre da nicht unser Flugplatz. Es mutet Außenstehende anfänglich eigenartig an, dass gerade ein Flugplatz wie der Flugplatz Wels zum Rückzugsgebiet seltener und vom Aussterben bedrohter Tiere und Pflanzen wurde. Bei einer genaueren Betrachtung wird einem dies jedoch klar, warum die Fauna und Flora dieses Gebietes diese Entwicklung genommen hat. Prof. Dr. Lötsch hat sich nicht von ungefähr öffentlich dazu geäußert, dass der Flugplatz in seiner Gesamtheit erhalten werden muss, da eine Umwidmung und betriebliche Nutzung von Teilflächen die Natur in ihrer bestehenden Form nicht verkraften würde. Den angesiedelten Tieren und Pflanzen kann man keine Wegweiser aufstellen, um ihnen auf diese Art nahezulegen, dass sie auf irgendwelche zugewiesenen Ersatzflächen ausweichen sollen.

Im äußersten Maße befremdend empfinde ich, dass seitens der lokalen Politik eigene Versäumnisse bei der Sicherung der Flächen für Betriebsansiedlung durch eine Umwidmung von Flugplatzareal kompensiert werden sollen. Bestehende Verträge wurden geprüft, ob sie nicht auszuhebeln sind. Drohungen wurden gegenüber Piloten ausgesprochen. Zeitungsberichte wurden lanciert, wonach die Umwidmung einer Teilfläche eine beschlossene Sache sei und demnächst mit den Betriebsansiedlungen zu rechnen wäre. Tausende Arbeitsplätze wurden in Aussicht gestellt, obwohl jedem klar war, dass es im Wesentlichen um die Übersiedelung eines Betriebes handelt und auf dem alten Standort Lager errichtet werden sollten.

Ein neuerliches Projekt wurde entwickelt, bei dem alle Beteiligten – also auch der Flugplatzhalter Weiße Möwe – eingebunden werden sollten. Der Termin, der bei Landeshauptmann Dr. Pühringer für die Vorlage dieses abgestimmten Projektes fixiert wurde, verstrich. Einmal mehr wurde die WMW mit einem Projekt konfrontiert, das die vertraglich festgelegte Ausübung sämtlicher Flugsportarten verunmöglichen würde. Einen Fallschirmspringerkreis gibt es bei diesem Projekt nicht mehr. Segelfliegen mit Windenstarts wäre im Parallelbetrieb mit der Hauptpiste nicht mehr möglich, weil nach diesem Projekt der Abstand zwischen Graspiste und Hauptpiste zu gering wäre. Von den Kosten abgesehen würde eine Kompensation der Windenstarts durch Flugzeugschlepps und die damit verbundenen Schallemissionen die Herren Bürgermeister und Wirtschaftstadtrat von Wels

offensichtlich nicht stören. Der begründete Hinweis, dass die Sicherheit des Fliegens mit diesem Projekt reduziert werden würde, wird damit abgetan, dass sich dies organisatorisch regeln lassen wird.

Dass es für ein derartiges Projekt keine Zustimmung geben kann, versteht sich von alleine.

Der Anfang dieses Jahres vom Präsidenten der Weißen Möwe Wels, Sepp Ecker, an mich gerichtete Frage, ob ich ihn bei seiner Arbeit unterstützen und im Vorstand mitmachen würde, konnte und wollte ich keine Absage erteilen. Meine bisherigen Erfah-

rungen im Vorstand der WMW bestätigen mir die Richtigkeit meiner Entscheidung. An dieser Stelle erlaube ich mir, dem Präsidenten meine ungeteilte Anerkennung auszusprechen. Ohne sein zielorientiertes, umsichtiges Handeln und seinen unermüdlischen Einsatz wäre es um den Fortbestand des Flugplatzes in seiner derzeitigen Form wahrscheinlich schlecht bestellt.

Den Kollegen und Frau Brigitte Strauß danke ich für die bisher sehr gute und freundschaftliche Zusammenarbeit im Vorstand.

Als unverbesserlicher Optimist rechne ich damit, dass die Weiße Möwe Wels mit

ihrem Flugplatz – dem oberösterreichischen Flugsportzentrum – einer guten Zukunft entgegen geht.

Trotz der eigenartig anmutenden Verhaltensweise und versuchter Einflussnahme mancher Personen, die das Flugplatzareal lieber heute als morgen zubetonieren würden, habe ich den Glauben an die Rechtsstaatlichkeit und an die Grundprinzipien einer funktionierenden Demokratie nicht verloren.

Glück ab – gut Land

Euer

Max Hofmann



UNABHÄNGIGKEIT BRINGT AUSWAHL.

Unabhängig ist, wer die Wahl hat. Und eine Bank, die die besten Anlageprodukte frisch auf den Tisch bringt. Darum bietet Ihnen die VKB-Bank – Österreichs unabhängige Bank – Lösungen, die perfekt zu Ihrem ganz persönlichen Geschmack passen. Damit Sie Ihr Veranlagungsziel ohne Umwege erreichen können.

THE BANKER
2011
KAPITALSTÄRKSTE BANK

* Quelle: Ranking der Top 1000 Banken im aktuellen Fachmagazin „The Banker“.

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

VKB | BANK
ÖSTERREICHS UNABHÄNGIGE BANK

GERLINDE KALTENBRUNNER
Profifergsteigerin

Marketingmitteilung: Diese Information ist unverbindlich und stellt weder eine Anlageempfehlung noch ein Angebot dar.



Österreichs Luftfahrtmagazin 

www.austrianwings.info



Andreas Grosch
Geschäftsführer Weiße Möwe Wels

Cumulus: Seit wann fliegst Du und wie lange bist Du schon Mitglied bei der Weißen Möwe?

Ich bin seit 1997 Mitglied bei der Weißen Möwe. Damals begann ich mit dem Segelfliegen, machte kurz darauf den PPL-E und 2 Jahre später den vollwertigen PPL. Am liebsten fliege ich mit den Katanas und der ATA. Nächstes Jahr im Frühling möchte ich auch noch die Schleppberechtigung machen.

Cumulus: Seit Frühjahr 2011 bist Du Geschäftsführer der WMW. Warum hast Du dieses Ehrenamt angenommen?

Auf Grund des Rücktritts einiger Vorstandsmitglieder wurde ich gefragt ob ich Interesse hätte, im Vorstand mitzuwirken. Da ich ja schon seit Jahren im Hintergrund für den Verein gearbeitet habe (Erstellung der neuen WMW-Webseite, Erstellung der Wels-Flugtage-Webseite, Programmierung der Petition usw.) bedurfte es nur einer kurzen Bedenkzeit, hier zuzustimmen. Ich habe mir als eines meiner Ziele gesetzt, im Verein mein Know How einzubringen (egal ob innen oder nach außen) und das ist mit dem jetzigen Team möglich.

Ich finde es einfach schade, dass es nach wie vor Leute im Verein und auch außerhalb gibt, die nichts anderes versuchen, als Unruhe zu stiften und ganz egal wie und was Vorstandsmitglieder und engagierte Helfer machen, und ganz egal wie etwas läuft, dies prinzipiell schlecht reden und alles besser wissen. Geht es aber ans Mitarbeiten, dem Verein dienlich zu sein oder einfach das

Vereinsleben zu fördern, dann sind genau diese Leute weit und breit nicht mehr zu sehen. Die Arbeit bleibt immer wieder an denselben wenigen Mitgliedern hängen (siehe Flugtage, Messen, Öffentlichkeitsarbeiten ...)

Daher mein Aufruf: Wir sollten uns auf das Wesentliche besinnen, nämlich unser Hobby und unseren Verein als Ganzes und auch nicht vergessen, dass dies alles ehrenamtlich ist!

Cumulus: Wie geht Deine Frau damit um, dass Du Dich in dieser Intensität für den Verein engagierst?

Ich habe, zum Glück, eine sehr verständnisvolle Frau was mein Hobby betrifft. Mitfliegen hat sie zwar gar nicht gerne (zumindest nicht mit mir) aber sie vergönnt mir meine Leidenschaft zur Fliegerei und auch meine Freude, mich für den Verein einzusetzen.

Cumulus: Wie gehst Du an Deine Aufgaben heran?

Ich versuche, immer alles rasch und gewissenhaft zu erledigen. Vieles geht mir manchmal trotzdem noch zu langsam. Das ist aber leider bei ehrenamtlichen Tätigkeiten so. Man muss ja schließlich auch noch Zeit haben, als Selbstständiger Geld zu verdienen.

Cumulus: Hast Du besondere Ziele, Wünsche, Pläne?

Ja, einige! Ich möchte, an der bereits von Bruno Weinberger begonnenen Geschäfts-

ordnung weiterarbeiten und diese fertigstellen. Der Aufwand dafür ist enorm. Ich hoffe, dass in den Wintermonaten etwas mehr Zeit bleibt, hier weiter zu arbeiten. Unterstützung wurde mir bereits von unserem Finanzreferenten Walter Koll zugesagt. Dieses Regelwerk, als Erweiterung und Verfeinerung der Vereinsstatuten gedacht, würde einiges Handeln im Vorstand und den Sektionen erleichtern.

Cumulus: Was hast Du in der letzten Zeit bereits erledigt?

Zurzeit arbeite ich immer noch an der WMW-Seite. Diese wird in Wirklichkeit nie fertig werden, da es immer wieder neue Themen und Ideen gibt, die wir in unserer Webseite online stellen.

Die Implementierung der Startkladdensoftware für die Segelflieger und der Aufbau des dazu notwendigen Notebooks samt Koffer hat bereits die Testphase hinter sich. Sie ermöglicht es ab dem nächsten Jahr, papierlos alle Segelflüge zu protokollieren und ins Verrechnungssystem automatisch zu importieren (Dank hier auch an Peter Rohn!)

Eine neue A4-Präsentationsmappe (für Messen und als Informationsmappe für Flugschul-Interessenten) und mehrere kleine Folder für Flugschule und Flugplatz wurden vor kurzem fertiggestellt. Auch hat die WMW einen neuen, zeitgemäßen Server bekommen. Jetzt sind wir für die nächsten Jahre EDV-technisch gut gerüstet. Internetanbindung über WLAN, als Service für unsere Gäste, wird 2012 folgen.

Da ich selber aus der EDV-Branche bin und mit Peter Rohn bei manchen Projekten eng



zu nutzen. Viele News, Informationen, Termine, Presstexte usw. werden ausschließlich hier veröffentlicht.

Cumulus: Wie stehst Du zu den anstehenden Themen Flugplatz Erhaltung, Auslastung der LFZ, Wirtschaftlichkeit?

Ich habe einen eindeutigen Standpunkt zum

wunderschönen Flugplatz in seiner Größe und Vielfalt zu erhalten, damit es auch noch unseren Kindern möglich sein wird, hier das Fliegen zu erlernen und wir unserem wunderschönen Hobby auch in Zukunft weiter nachgehen können.

Dass wir nicht allein sind und wie wichtig vielen Welsern unser Flugplatz und der letzte Rest der Welser Heide ist, sieht man an den zahlreichen Kommentaren in der Petition, in Pressemeldungen und vor allen auch an den persönlichen Gesprächen mit Leuten, die uns auf dem Messestand der „Gesund-Leben“ besucht haben.

Die Auslastung der Flugzeuge könnte natürlich immer besser sein. Werbung für den Verein (= neue Flugschüler!) wird für alle Sektionen daher immer wichtiger. Zurzeit wird bereits an mehreren (Werbe-)Fronten gearbeitet, bzw. liegen neue Konzepte vor. Egal, ob tolle Werbepлакate (wie z. B. zurzeit an der Osttangente), permanent geschaltete Internetwerbung und ein immer professionelleres Auftreten nach außen hin ... es wird alles dazu beitragen, mehr Flugschüler nach Wels zu bekommen.

Auch die neue Aktion für Jugendliche zwischen 14 und 19 Jahren, den Segelflugschein um nur 850,- Euro zu erlangen, wird helfen, die Flugschüleranzahl zu erhöhen. Danke an alle Mitglieder, die hier im Hintergrund etliche Stunden ehrenamtlich tätig sind, um all dies zu ermöglichen.

Cumulus: Danke fürs Gespräch.

zusammenarbeiten kann (z. B. elektronische Rechnung, Startkladde usw.), wird es künftig noch einige Themen geben, wo man durch EDV-Unterstützung einiges an Geld einsparen kann. Alleine die Kostenreduktion der Portogebühren durch die Umstellung auf elektronische Post beläuft sich auf 3.000.- Euro jährlich!

Cumulus: Wie entwickelt sich die neue WMW-Website?

Wir haben täglich ca. 200 bis 300 Besucher auf unserer Webseite! Egal ob Vereinsmitglieder, Fluginteressierte oder zufällige Besucher ... wir haben viele Interessenten. Das haben wir auch schon an den über 7.000 Unterschriften unserer Online-Petition gesehen.

Ich möchte alle unsere Mitglieder auffordern, die Vereinswebseite zu besuchen und

Thema Flugplatz Erhaltung:

Verträge, die von unseren Gründern ausgehandelt wurden, sind von allen Seiten einzuhalten. Ich würde es für sehr beschämend und verantwortungslos gegenüber unseren Vereinsvätern, den Mitgliedern, den Anrainern und dem Naturschutz halten, wenn sich die Vereinsführung auf neue Verträge und faule Kompromisse mit einem Partner einlässt, der alle Möglichkeiten auszuschöpfen versucht, genau diese Verträge zu umgehen und zu kippen.

Wir, als Verein und Flugplatz, können bei diesen Kompromissvorschlägen, die uns angeboten wurden, nur verlieren und mir fehlt da einfach das Vertrauen in die Zukunft, was mit unserem Flugplatz passiert, wenn die ersten Firmen zu bauen begonnen haben.

Wenn wir jedoch ALLE an einem Strang ziehen, dann schaffen wir es auch, diesen

Unsere (Top)Club-Jugendaktion 14 bis 19 J

In den Sommerferien 2012 bieten wir erstmals einen kostengünstigen Kurs für Jugendliche an.

Anmeldung: office@wmw.at, Kennwort: Jugendaktion

Vorbesprechung Mittwoch, 4. Juli 2012 - 19:00 h, Flugplatz Wels

Kursbeginn: Samstag 7. Juli 2012

Die Gesamtkosten dieser Jugendausbildung belaufen sich auf rund Euro 850,-.

Die Schulung erfolgt auf der neuen Seilwinde (kein Flugzeugschlepp)



Walter Koll
Finanzreferent Weiße Möwe Wels

Lieber Fliegerkollege der Weißen Möwe Wels!

Nachdem ich nun 8 Monate Zeit hatte mich mit den Finanzen der WMW und dem Umfeld auseinander zu setzen, möchte ich mich nun persönlich näher vorstellen.

Im Dez. 1953 geboren, habe ich beruflich bedingt erst sehr spät mit der Fliegerei begonnen. Erst 2005, nach Fertigstellung meines Eigenheimes in Micheldorf, hatte ich Zeit und Muße, mich auf die Terrasse zu setzen und dabei den Segelfliegern zuzusehen, wie sie sich mit mehr oder weniger Erfolg bemüht haben, Höhe zu gewinnen. Dies hat mich so fasziniert, dass ich beschloss, den Segelflugschein zu machen.

Ende Oktober 2007 hatte ich die begehrte Lizenz in Händen. Es war für mich aber nicht genug, und ich habe heuer im Frühjahr die PPL Prüfung abgelegt. Sehr zur Freude meiner Gattin, mit der ich nun herrliche Flüge genießen kann.

Durch meine langjährige berufliche Tätigkeit als Vertriebs- und Marketingleiter im Export und seit einigen Jahren als GF einer Handelsniederlassung, durfte ich ca. 1, 2Mil. km mit Verkehrsmaschinen rund um den Globus zurücklegen und deshalb hat die Fliegerei schon immer etwas Faszinierendes für mich gehabt. Besonders Städte im Osten und Fernen Osten waren bzw. sind meine Hauptdestinationen. Als mich unser Präsident gefragt hat, ob ich

die Funktion des Finanzreferenten übernehmen möchte, fühlte ich mich sehr geehrt, schon nach relativ kurzer Zugehörigkeit zur WMW diese verantwortungsvolle Funktion angeboten zu bekommen. Ich habe mir die Entscheidung nicht leicht gemacht, da ich mich kenne.

Wenn ich eine Funktion übernehme, dann nicht nur am Papier, sondern ich will aktiv mitarbeiten und das bedingt einen großen Zeitaufwand, den man von seinem Privat-



leben abziehen muss. Ich habe aber eine verständnisvolle Gattin, welche mich voll unterstützt, da sie weiß, wie viel mir an der WMW und an der Fliegerei liegt. So habe ich zugesagt, die Funktion zu übernehmen, und ich habe es nicht bereut. Es

macht Freude, in unserem Team mitzuarbeiten und mitzugestalten.

Als Finanzreferent ist man natürlich an der guten finanziellen Situation des Vereines interessiert und ist bemüht, diese zu verbessern.

Ein Verein steht und fällt mit seinen Mitgliedern, so auch die WMW. Das größte Kapital sind unsere Piloten, wenn Sie fliegen.

Am liebsten ist mir, wenn ich kein Flugzeug im Hangar oder auf der Abstellfläche sehe, denn dann weiß ich, dass ein Teil unserer Vereinsmitglieder ihrem Hobby frönen und Spaß dabei haben. So ist es eine große Bitte von mir an Euch: Lebt euer Hobby, genießt das Fliegen, denn damit macht Ihr Eurem Finanzreferenten die größte Freude und wir alle können davon profitieren.

Meine Vorstellung möchte ich mit einem Zitat von Martin Luther King beenden.

„Wir haben gelernt wie die Vögel zu fliegen, wie die Fische zu schwimmen, doch wir haben die einfache Kunst verlernt: wie Brüder zu leben.“

In diesem Sinne verbleibe ich in der Hoffnung auf ein unfallfreies und erbauliches Fliegen in der Zukunft.

*Euer Finanzreferent
Ing. Walter Koll*



Neue Kati im Anflug auf Wels

Wir sind jetzt wirklich gut gestellt, weil wir nun im Besitz von 4 Katanas sind. Was ist jetzt besser als mit unserer früherer 2-Sitzer-Flotte? Erstens sind die Flugzeuge neuer und moderner ausgestattet als unsere frühere Cessna-Flotte. Alle haben GPS. Sie eignen sich mindestens so gut zum Schulen wie die alterhergebrachten Cessnas. Sie sind leicht zum Landen und haben trotz widerstandsarmer Aerodynamik gutmütige Stalleigenschaften. Zudem scheint mir der Motor unempfindlicher gegenüber Temperaturschwankungen zu sein, wegen der Wasserkühlung.

Die Maschine steigt auch gut, sollte man beim Start mal vergessen haben, die Landeklappen wieder von Lande- auf Startstellung zu setzen. Das Beste ist vor allem ihre Steigleistung und ihre Reisegeschwindigkeit.

Das Flugzeug bringt vor allem auch noch in den oberen Luftschichten, sprich acht bis zwölftausend Fuß, noch eine passable Steigleistung für ein 100 PS-Saugermotorflugzeug, sodass man bei Alpenüberquerungen nicht ewig bei den letzten paar tausend Fuß im Steigflug hängt. Wir sind jetzt um 20 Knoten schneller als mit den Cessnas, was vor allem bei Gegenwind einen größeren Unterschied macht. Beispielsweise kann man Wels - Portoroz in knappen 01:40 schaffen, was auch für die Geldbörse besser ist. Bitte beachtet den wunderbaren Reisebericht von Herbert, Christian, Roman und Heinz, der es sogar in den „Aerokurier“

geschafft hat. Wir sind zukunftssicherer, weil wir mit Autobenzin und nicht mit dem teuren Avgas fliegen. Diese jetzt neue, aus Deutschland kommende Katana, ist in sehr gutem Zustand und wurde von unserem neuen Finanzreferenten Walter Koll gefunden. Wir haben sie uns in Bremerhafen gemeinsam (Walter und Christian) genau angesehen und testgeflogen. Habt viel Spass und fliegt fleißig damit.

Christian Sixt und Walter Koll



FLUGZEUGPARK

Unser Weg, die starken Verlustbringer abzustößeln und gleichzeitig im lukrativen Segment zu modernisieren, ist abgeschlossen. Dieses lukrative und zeitgemäße Segment, die Zweisitzer, wurde auf Rotax-Flugzeuge, hauptsächlich Katanas, umgestellt. Wir bekommen die vierte Katana noch im Dezember.

Von 1 auf 4 Katanas in zwei Jahren! Wir haben jetzt eine super Verfügbarkeit – die Katanapiloten haben sich das verdient. Die erste zusätzliche Katana OE-CSC (2009) ist gleich 400 Stunden im ersten Jahr ge-

gelaufen, die Jahresnachprüfung fällig, der Preis okay. Die andere bleibt, solange sie ausreichend geflogen wird.

Finanzen

Wir konnten sinnvoll modernisieren und dabei gleichzeitig die Sektion in den Gewinn führen. Und das in einer Zeit, wo sich die ganze Welt im Krisenfieber zu befinden scheint. Man sieht also, dass man immer was tun kann, man muss einfach positiv denken. Im Jahr 2010 hatten wir den gleichen Betrag im Plus, den wir bei Antritt meines Amtes im Minus waren. Vielen Dank an alle, die dabei mitgeholfen haben. Auch



Sektionsleiter Motorflug, DI Christian Sixt

Schulung

Trotz schwieriger Marktlage in diesem Jahr hatten wir wieder einige Schüler, allerdings weniger als im Schnitt der vergangenen Jahre. Wir konnten uns aber in anderen Segmenten betätigen wie z. B. der Nachtflugausbildung und in der Fluglehrerausbildung. Mittlerweile kommen sogar eine beträchtliche Anzahl von deutschen Piloten zu uns, die in Zusammenarbeit mit FTOnline eine Class-Rating-Instructor-Ausbildung bei uns absolvieren.

Warum? – Weil wir eine optimale Infrastruktur haben und weil es mit uns funktioniert.

Immer Saison

Das Tolle am Flugplatz Wels: Wir können immer. Während viele Flugplätze den Flugbetrieb im Winter nur beschränkt aufrechterhalten können oder gar einstellen müssen, haben wir einen „eisfreien“ Hafen. Und man kann viel in der winterlichen Saison machen.

Vor vielen Jahren habe ich für mich das Schifliegen erfunden, das heißt: Schi ins Flugzeug – ab nach Zell am See – Schifahren – Gaudi – Übernachten – Schifahren – Heimfliegen. Ich habe sogar schon mal in einem Hotel Pilotenrabatt bekommen.

Oder der Nachtflug: Wenn das Wetter passt, ist die beste Zeit im Winter, da hier die Zeit zwischen Sunset und Betriebsschluss am längsten ist. Wir haben gelegentlich die OE-KMV in Linz zwecks Nachtflugschulung stehen. Diejenigen, die NVFR schon haben,



flogen. Die Strategie hat sich also als richtig bestätigt. Meine Überlegung: Wenn wir auf der Basis von 300 Stunden/Jahr 3,2 Katanas auslasten können, dann haben wir mit 4 Katanas eine super Verfügbarkeit. Wir haben auch laufend an Verschönerungen gearbeitet und möchten auch noch die Cockpits vereinheitlichen. So hat ein sehr engagierter PPL-Schüler – Christian Nietzsche – sein Polierkönnen an den Kabinenhauben ausgelassen.

Speziellen Dank auch noch an unseren Finanzreferenten Walter Koll, der die vierte Katana gefunden hat. Endergebnis – eine saubere Flotte von 4 Katanas. Wir haben eine 152er verkauft – der Motor war ab-

in anderen Bereichen konnte sich unser Verein verbessern. Vielleicht sollte sich mal auch die größere Politik am „Staat“ Weisse Möwe ein Beispiel nehmen, wie man in einer schwierigen Situation Dinge wieder ins Positive führt, indem man heiße Eisen anpackt. Ehrlich, ich hätte mir vor 3 Jahren nicht gedacht, dass ich das so locker hier hineinschreiben kann. Ich bin für die finanzielle Gesundheit jedes Teilbereiches für sich. Dann wird es dem Verein gut gehen.

Flugstunden

Tendenz endlich wieder steigend. Ich bedanke mich bei all unseren Piloten.



mögen doch mal ein paar Rundflüge machen. Am schönsten ist es, wenn Schnee liegt und vielleicht noch der Mond scheint – eine Wahnsinnsaussicht.

Verein

Die Parole lautet: Weiterhin zusammenhalten. Es ist normal, dass man es nicht jedem recht machen kann, aber ich spüre – den meisten ist es recht. Die es besser machen

würden, haben immer die Möglichkeit, sich als Vorstandskandidaten bei der nächsten Wahl aufstellen zu lassen. Aber bis dahin mögen bitte alle an einem Strang ziehen, hinter dem Vorstand stehen – im Dienste unserer gemeinsamen Sache. Übertriebene Gegenenergien, vor allem nach Außen, schädigen uns nur sinnlos, aber ich glaube, darüber sind wir hinweg. Der Vorstand besteht aus guten Leuten, wir sind schlagkräftig.

Ich wünsche Euch ein glückliches Weihnachtsfest und einen guten Rutsch in die neue Flugsaison, bleibt flugtauglich!

*Mit fliegerischen Grüßen
DI Christian Sixt
Sektionsleiter Motorflug*

Bericht Luftraumverletzungen

Auf Luftraumverletzungen wird in Zukunft mehr geachtet werden.

Wie hält man sich das Problem vom Hals?

1. Karten gründlich studieren und den Flug gut vorbereiten – eh klar.
2. Schafft euch Landmarken: GPS ist genau und normalerweise zuverlässig. Aber ... das Wahrnehmungsproblem. Bei ungünstiger Maßstabeinstellung ist man vielleicht schon drinnen und hat es nicht gemerkt. Angeblich gibt es mit heute verbreiteter GPS-Ausrüstung mehr Luftraumverletzungen als früher. Sucht euch auffällige Landmarken, die knapp außerhalb eines kontrollierten Luftraumes liegen und checkt es danach mit dem GPS. Die Wahrnehmung ist viel besser und man braucht mit der Zeit kein GPS, ja vielleicht nicht mal eine Karte, um sich sicher aus dem Luftraum rauszuhalten. Wenn schon GPS, dann stellt es grundsätzlich auf einen großen Ausschnitt.
3. Einrichtungen nutzen: Meldet Euch bei Wien Information an, es kostet nichts. Ihr seid zwar als Piloten immer selbst verantwortlich „richtig“ zu fliegen, aber ihr schafft Euch ein drittes Auge, das zusätzlich auf Euch aufpasst und Euch höchstwahrscheinlich warnt, wenn Ihr einem kontrollierten Luftraum zu nahe kommt. Garantie gibt es natürlich dafür nicht, weil das ja nur ein Fluginformationsdienst ist - ist aber trotzdem hilfreich.
4. Wenn Ihr in der Nähe eines freigabepflichtigen Luftraumes herumkurvt, dann kontaktiert die dazugehörige Bodenstelle, auch wenn Ihr nicht hineinfliegt. Beispielsweise, wenn Ihr Fotoflüge in der Nähe des Linzer Luftraumes macht (Schlögener Schlinge, Pöstlingberg, etc.), so ruft Linz Radar (eventuell auch Linz TWR) und teilt dem Controller Euer Vorhaben mit. Er wird Euch helfen und hat außerdem die Möglichkeit, einzugreifen. Keine Scheu vor dem Reden. Etwas Falsches gesagt ist nicht so schlimm, wie etwas Falsches getan.



Roman Aschl
Heinz Preuer
mit der OE-ATA



Herbert Ortbauer
Christian Neuhauser
mit der OE-CSC



REISEBERICHT vom 13.05.2011 bis 21.05.2011 KROATIEN – GRIECHISCHE INSELN – ITALIEN

DIE VORBEREITUNG:

(von Christian Neuhauser & Herbert Ortbauer)

Schon während unserer Korsika – Sardinientour im September 2010 (siehe Reisebericht im Forum) wurde die Idee geboren, die griechischen Inseln zu bereisen.

Nach der Flugsaison 2010, in den kalten, trüben Spätherbsttagen, schmiedeten Christian und ich die ersten konkreten Pläne. Vorweg merkten wir gleich einmal, dass es für Griechenland weder ICAO- noch GPS-Kartenmaterial gibt.

Somit stellte sich wieder einmal heraus, dass das Flitestar Flugplanungsprogramm für solche Unternehmungen fast ein „Muss“ ist. Um die Urlaubsplanung durchführen zu können, fixierten wir die 3. Maiwoche als Termin.

Die erste Routenplanung (Wels-Split-Dubrovnik-Thessaloniki-Samos-Rhodos-Kreta-Mykonos-Korfu-Pescara) wurde ausgearbeitet.

Sowohl in der Weihnachtsausgabe des Cumulus als auch im WMW-Forum haben wir unsere Absichten kund getan, um etwa

auch andere Fliegerkollegen dafür zu begeistern.

Daraufhin meldete sich Roman Aschl spontan und buchte die OE-ATA. Wir buchten die OE-CSC und die OE-KMV, falls noch weitere Reiselustige dazu kommen sollten.

Da die „Jeppview“ Datenbank mit allen Anflugblättern der europäischen Flugplätze auch eine sogenannte Flitedeck-Application beinhaltet, welche auf einem Tablet-PC in Verbindung mit einem GPS-Empfang als Moving-Map betrieben werden kann, waren wir auf der Suche nach einer passenden Hardware.

Der Dell Inspiron ist ein Netbook mit umklappbarem Display und somit für unsere Zwecke geeignet.

Jetzt galt es noch das Stromproblem zu lösen. Der Akku vom Inspiron hält nur 2 Stunden (bei voller Bildschirmbeleuchtung). Die 12 V Steckdose in der CSC liefert keinen Strom.

Somit besorgten wir noch einen Universalzusatzakku mit 5 Std Kapazität.

Nachdem wir glaubten, die Grobplanung bereits abgeschlossen zu haben, tauchten

in Griechenland Spritverfügbarkeitsprobleme auf.

Der von Flitestar für die jeweiligen Plätze angeführte verfügbare Treib, stimmt nicht mit der Realität überein. Dies wurde in diversen NOTAMS der Airports mitgeteilt.

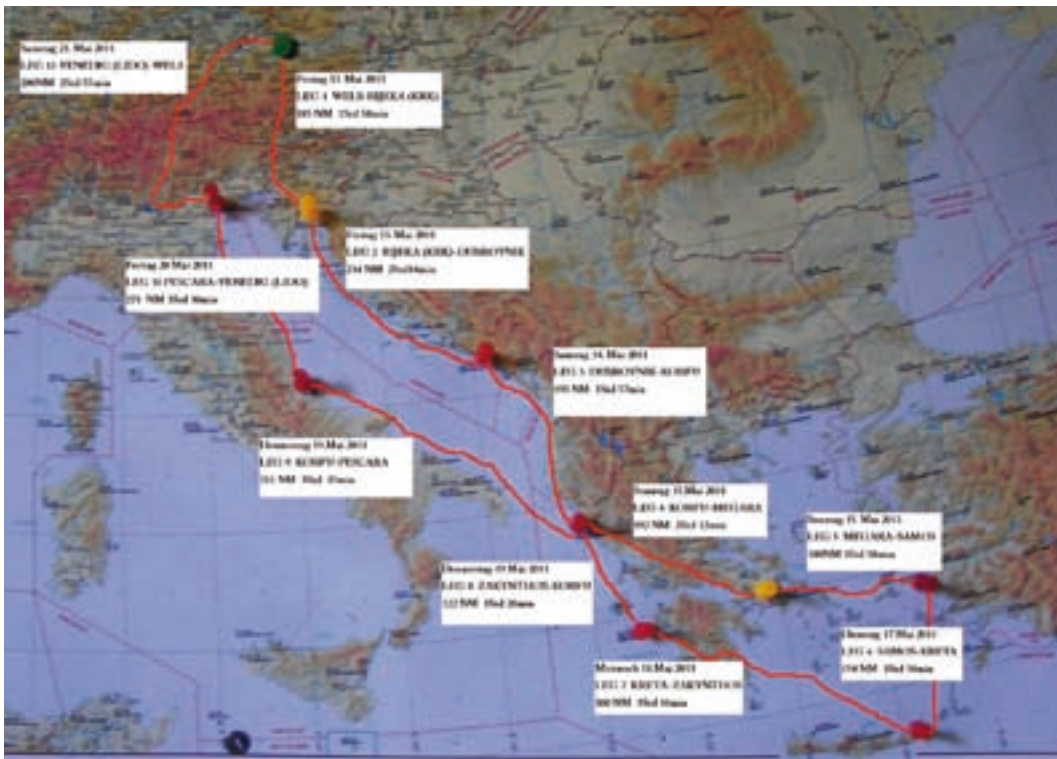
Wir erkundigten uns bei allen in Frage kommenden Plätzen, per Mail oder telefonisch nach AVGAS.

Letztlich stellte sich heraus, dass wir die Route nach der Verfügbarkeit des Sprits konzipieren müssen.

Als endgültige Routenplanung ergab sich dann die in diesem Reisbericht beschriebene Tour.

Jetzt waren noch Prior Permissions für die Flughäfen auf denen unsere Flieger übernachten sollten notwendig, da es überall eine limitierte Anzahl an Stellplätzen gibt. Von Albanien holten wir uns noch per Mail die Bestätigung für ein problemloses Durchfliegen des Luftraumes.

Auch die Öffnungszeiten der griechischen Plätze wurden noch in Erfahrung gebracht und in unserem Excelsheet-Fahrplan be-



rücksichtigt. Da im Mai noch nicht viele Ferienflieger unterwegs sind, haben die griechischen Airports täglich variierende Öffnungszeiten (teilweise nur vormittags oder nachmittags usw.)

Vier Wochen vor Reiseantritt trafen wir uns mit Roman und besprachen mit ihm unsere Planung. Er bestellte daraufhin auch den Flitestar.

Roman hatte auch noch keinen Co-Piloten. Wir stellten den Kontakt zu Heinz Preuer her, von dem wir wissen, dass er für solche Unternehmungen zu begeistern ist.

In der ersten Maiwoche flog Herbert dann über Mittag mit der CSC nach Hofkirchen und ließ die 12 V Buchse reparieren (Sicherung wurde nach vorne in das Armaturenbrett verlegt um sie auswechseln zu können).

Ein 12 V Adapter für das Netbook wurde auch besorgt.

Am Montag vor Reiseantritt trafen wir uns zu viert am Flugplatz zum letzten Briefing. Da Roman den Flitestar erst an diesem Tag bekam, entschieden wir, unsere geplanten Routen direkt in die Garmins von Heinz und Roman einzuspielen. Um den Flitestar sinnvoll nutzen zu können, müsste man sich vorher eingehend damit beschäftigt haben. Dazu reichte die Zeit nicht mehr. Christian und ich Herbert druckten für die

zweite Crew alle Karten, Navlogs, Flugpläne und Frequency Reports aus.

Am Donnerstag abends vor dem Abflug, machten wir die Flieger startklar. Siegi Heer füllte für uns Reservemotoröl ab und gab uns letzte technische Tipps.

Auch Christian Sixt trafen wir und ließen den Abend vor Reiseantritt noch gemütlich ausklingen.

Unsere Route

Der erste Tag Freitag 13.05.2011
(von Herbert Ortbauer)

1. Leg: Wels - Rijeka (KRK) (LOLW - LDRI)
Block on 08:43 Block off 10:54
(OE-CSC PIC: Christian Neuhauser)
(OE-ATA PIC: Heinz Preuer)

Um 8 Uhr LT sind wir im Hangar vereint. Roman besorgte vorher in einem Baumarkt noch Verzurrgurte für die ATA.

Wir verstauen das schon am Vortag angelieferte Gepäck.

Währenddessen werden wir von „Bidi“ über Lautsprecher bereits zur Betriebsleitung beordert, weil die Polizei für die Zollabfertigung gekommen ist.

Von Donnerstag auf Freitag zog eine Gewitterfront auf und die Wolkendecke ist morgens noch geschlossen.

Wir nehmen daher zu Kenntnis, dass der geplante Start um 9 Uhr nicht realisierbar ist.

Nachdem wir die Flieger betankt haben und startbereit sind, begeben wir uns in den Briefing Raum um uns eingehend mit dem Wetter zu befassen.

Wir müssen auf jeden Fall heute wegkommen, da für die kommenden Tage die „Eismänner“ in Österreich angesagt sind, und wir dann die Reise in der geplanten Form nicht mehr durchführen können.

Gegen 11 Uhr LT wird es am Himmel heller.

Ich rufe zu Hause in Enns an und erkundige mich über die Wettersituation. Dort hat die Wolkendecke schon Löcher.

In der Streckenwetterdatenabfrage ist ersichtlich, dass über Slowenien keine Bewölkung mehr vorhanden ist.

Somit müssen wir nur rauf kommen und können „on Top“ in Richtung Schönwetter fliegen.

Also „aufsitzen“ und ab die Post.

Roman bekommt vorerst keinen Funkkontakt mit dem Tower Wels. Der heiße Tipp von Peter Rohn, dass die Headsets vertauscht wurden, stellt sich als goldrichtig heraus und somit heben wir auf RWY 27 hintereinander ab.

Christian (PIC) und ich fliegen Richtung Westen weiter wo „Blue Sky“ ist und steigen, nach entsprechender Freigabe durch den Tower Linz, auf vorerst FL 100.

In weiterer Folge steigen wir aufgrund der Wolkenobergrenze weiter auf FL 130.

Kurz vor dem Attersee geht es dann über den Wolken (broken) ab in den Süden.



Heinz (PIC) und Roman nehmen die direkte Route im Talweg ins Almtal, und schrauben sich bei Pettenbach durch ein „Wolkenloch“ über die Wolkenobergrenze.

Dadurch verlieren sie ein bisschen an Zeit. Wir hören sie am Funk, als sie 10 Minuten nach uns über „NIPEL“ aus Österreich ausreisen.

Es folgt ein herrlicher, ruhiger Flug bis LDRI (Rijeka-Krk).

Wir sinken über Slowenien auf 7000ft und bekommen direkten Anflug auf die Piste 14.

man wieder zum Terminal kutschiert. In weiterer Folge erledigen Christian und Roman auch gleich das Finanzielle und die Flugplanaufgabe nach Dubrovnik.

Beim anschließenden gemeinsamen Kaffeetrinken machen wir bei der Betrachtung unserer Pässe eine lustige Entdeckung. Roman und ich haben am selben Tag, im selben Jahr Geburtstag.

Man sagt ja, es gibt keine Zufälle. Somit ist es schon interessant, dass ausgerechnet wir uns gefunden haben, um gemeinsam so eine tolle Reise zu unternehmen.

Im Wetterbriefing erfahren wir, dass das schlechte Wetter bald auf Krk erwartet wird. Somit wollen wir auch keine Zeit mehr verlieren, um von hier weg zu kommen.

Nachdem wir alle wieder vereint und abreisebereit sind, geht es mit dem Bus raus auf das Flugfeld.

Ein Zollbeamter kommt mit, um das Gepäck zu inspizieren.

Als er sieht, mit welcher logistischen Raffinesse die Flieger vollgepackt wurden, verzichtet er auf eine Kontrolle und fährt wieder zurück.

2. Leg: Rijeka (KRK) - Dubrovnik

(LDRI - LDDU)
Block on 13:00 Block off 15:26
 (OE-CSC PIC: Herbert)
 (OE-ATA PIC: Roman)

Wir fliegen mit ca. 5 NM Abstand entlang der Küste Richtung Dubrovnik weiter.

Herrliche Anblicke auf die Kornaten erfreuen uns. Am Meer draußen ist es sehr dunsig, was uns mit gemischten Gefühlen und Spannung an die Meerpassagen in Griechenland denken lässt.

Laut Platzkarte haben wir den Anflug über A2 und B2 geplant.

Jedoch bekommen wir ein vereinfachtes Verfahren vom Tower über F2 und sofort



Kurz vor der Landung auf Krk (Rijeka) [LDRI, 14/32, Asphalt 2488 m x 45 m]



Sogleich werden wir mit dem Bus zum Terminal gebracht, um die Zollformalitäten zu erledigen.

Während wir im absolut menschenleeren Terminal etwas zu Trinken bestellen, bemerken wir, dass wir die Unterlagen für die weitere Flugplanaufgabe nach Dubrovnik im Flugzeug haben.

Christian lässt sich vom Bus noch einmal zum Flieger bringen

In diesem Moment kommen auch Heinz und Roman an und somit wird gleich für beide Flieger die Betankung erledigt.

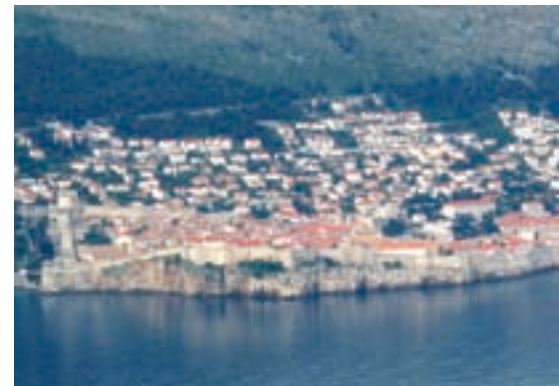
Ich (Herbert) sehe mir das ganze vom klimatisierten Terminal aus an.

Letztlich werden Heinz, Christian und Ro-



Die Kornaten, ein wunderbarer Anblick

weiter zum „Righthand Base“ auf die RWY 12. Im long Final fliegen wir direkt Abeam der Altstadt von Dubrovnik.



Abeam Dubrovnik im long Final

Gleich nach der Landung kommt der Tankwagen. Wir verzurren die Flieger, schnappen uns das Gepäck für eine Nacht und steigen sofort in eines der vielen Taxis, die wie auf Flughäfen üblich, bereit stehen.

Dem Taxifahrer halten wir die Adresse des am Vortag gebuchten Apartments „Villa Gloria“ unter die Nase. Nach einigen Telefonaten mit der „Hauswirtin“ weiß er auch, wohin er fahren muss.

Unsere Residenz liegt ca. 5 Gehminuten von der Altstadt entfernt und ist über viele Stufen zu erreichen.

Wir haben eine schmucke Villa mit Blick auf das Meer und die Altstadt, deren Adresse wir wahrscheinlich selbst lange nicht gefunden hätten.

Sogleich machen wir uns auf den Weg in dieses historische Juwel von Kroatien, dass viele schöne Fotomotive bietet.

An jeder Ecke erwarten uns diverse Gastwirte, die uns Einblick in ihre Speisekarte aufdrängen. Der Hunger lässt uns nicht sehr lange spekulieren und somit schließen wir uns einem der Wirte an und genießen sein exzellentes kroatisches Mahl.



Frühstücken über den Dächern von Dubrovnik

Der zweite Tag Samstag 14.05.2011:
(Von Herbert Ortbauer)

3. Leg: Dubrovnik – Korfu (Kerkira) (LDDU – LGKR)
Block on 10:05 Block off 12:15
(OE-CSC PIC: Christian) (OE-ATA PIC: Heinz)

Wir genießen unser Frühstück auf der Terrasse mit Blick aufs Meer bei strahlendem Sonnenschein.

Nach Bezahlung der Unterkunft, wird über die hauseigene Internetverbindung via *Booking.com* noch ein Hotel in Korfu gebucht. Diese Vorgehensweise wird sich während der ganzen Reise als vorteilhaft herausstellen. Man verschwendet bei der Ankunft keine Zeit mit dem Suchen eines Quartiers.

Mit dem selben Taxilenker wie am Vortag geht es zurück zum Airport.

Bezahlung, Flugplanaufgabe, Wetterbriefing und ab nach Griechenland.

Bald nach Airborne erreichen wir die albanische Grenze, bei der wir an Tirana übergeben werden.

In Albanien sowie in Slowenien und Kroatien ist der Flugfunk gut verständlich.



Albaniens angezuckerte Berge

Offensichtlich gibt es keine Radarabdeckung, da die Controller immer wissen wollen, wo wir uns gerade befinden.

Dies wäre ohne GPS beinahe unmöglich. Schon bald erreichen wir Griechenland. Die Controller sind äußerst hilfsbereit und ebenfalls gut verständlich.

Um bei der dunstigen Luft möglichst viel zu

sehen, fliegen wir in ca. 2000 Fuß MSL, das auf unserer Route auch AGL entspricht.

Wegen dieser Flughöhe schirmt uns das Gebirge von Albanien relativ lange vom Funkverkehr mit Korfu ab.

Christian und ich in der voraus fliegenden Maschine bekommen als Erste Kontakt mit Korfu Approach und wir werden sofort gefragt, ob wir gemeinsam mit der ATA fliegen.

„Affirmativ Sir“, sagen wir „but not in Formation“. Sofort werden wir besorgt gefragt, wo die ATA ist. Auf unsere Antwort, dass wir das nicht wissen, weil wir derzeit auch keinen Kontakt haben, sagt uns der Tower: „sorry wir dachten ihr seid Freunde“.

Nun sind auch wir ein bisschen besorgt, aber kurz darauf ist die Tecnam am Funk zu hören.

Kerkira Airport ist bereits in Sicht.

Wir können uns die Pistenrichtung aussuchen, und entscheiden uns für den direkten Anflug in das long Final auf RWY 17.

Roman und Heinz fliegen in die Platzrunde und landen auf der 35.

Der „Follow me“ Bus bringt uns zur richtigen Parkposition und kurz darauf kommt der Tankwagen.

Der Tankwart versichert sich mehrmals ob wir wirklich AVGAS tanken wollen und sucht verzweifelt einen Hinweis auf dem Tankverschluss unserer Katana.

Schlussendlich holt er einen großen roten Aufkleber mit der Aufschrift „AVGAS“ aus seinem Auto und klebt ihn neben die Einfüll-

öffnung. Entgegen den Aussagen mancher Kollegen, sind die Griechen sehr hilfsbereit und um unsere Sicherheit besorgt. Das merken wir schon in den ersten Minuten auf griechischem Boden. Dieser Umstand wird uns noch auf der ganzen Reise freudige Überraschungen bescheren.

Während des Betankens schreiben wir unsere Bordbücher und zurren die Flieger fest.

Beim Einschreiben der Abflug- und Ankunftszeit ergibt sich kurzfristig eine Unsicherheit. Es sieht so aus, als ob wir eine Stunde zu viel geflogen wären. Das ist aber schnell geklärt. Wir haben zum ersten Mal in unserer fliegerischen Laufbahn die Zeitzone überschritten und es sind ab jetzt für UTC 3 Stunden von der LT abzuziehen.

Anschließend geht es mit einem kleinen PKW der Handlingagentur zum Terminal.

Wir bekommen die Telefonnr. des Handling-Agenten, bei dem wir uns am nächsten Tag wieder melden sollen. Auf all unseren Griechenlanddestinationen wurden die Tel. Nr. ausgetauscht, um erreichbar zu sein, falls etwas mit den Fliegern sein sollte.

Wir nehmen uns ein Taxi, welches uns zum Hotel, dass wir heute morgen gebucht haben, bringt. Entgegen der Beschreibung, liegt das Quartier ziemlich außerhalb des Stadtkerns von Korfu. Um die schöne Altstadt zu besichtigen sind wir erneut per Taxi unterwegs.

Ein Leihauto wäre billiger gewesen als insgesamt 4 Taxifahrten, allerdings ist es auch bequem, nicht selbst nach Adressen suchen zu müssen. Unsere Navis finden zwar unsere Position, aber auf den griechischen Inseln sind keine Straßenkarten hinterlegt. Finanziell gesehen ist es gut, dass wir zu viert sind und jede Ausgabe teilen können.

Landung auf der 35 am Flughafen Ioannis Kapodistrias auf Korfu [LGKR, 17/35, Asphalt 2375 m x 45 m]





Abendstimmung in Kerkira/Korfu

Bei herrlichem Mousaka und Tsatsiki sowie einigen griechischen Bieren genießen wir das Flair der Altstadt Korfu. Nach anschließendem Verdauungsspaziergang am Meer, noch eine Runde Bier auf der Terrasse einer gemütlichen Taverne. Dort lassen wir die Erlebnisse des heutigen Tages auf uns wirken.

Zurück in unserer Unterkunft buchen wir, nach einem Blick auf die Wetterseiten, für 2 Tage das Hotel „Hydrele Beach in Samos“ - Pythagorion. Ich habe vor 25 Jahren auf dieser Insel schon 4 Wochen verbracht und kenne daher bereits die schönsten Plätze.

Der dritte Tag Sonntag 15.05.2011: (von Herbert Ortbauer)

4. Leg: Korfu (Kerkira)-Megara (LGKR - LGMG) Block on 08:12 Block off 10:34 (OE-CSC PIC: Herbert) (OE-ATA PIC: Roman)

Um 7 Uhr ist Tagwache. Wir haben ein Familienzimmer und leider nur ein Bad für uns alle.

Nach dem Packen unserer Sachen bereiten wir die Unterlagen für den nächsten Leg vor und gehen zum Frühstück.

Während wir das reichhaltige Buffet genießen, besprechen wir das Tagesprogramm:

Flug von Korfu nach Megara um 10 Uhr LT
Ankunft in Megara ca. 12 Uhr LT, Tanken, Bezahlung und Flugplanaufgabe für den Weiterflug nach Samos. Auf dieser Insel wollen wir einen Tag Flugpause einlegen.

Also nach dem Frühstück rein ins Taxi und ab zum Airport.

Wir werden von unserem „Betreuer“ in der

Abflughalle abgeholt. Dieser führt uns zu den einzelnen Stationen:

Bezahlung der Lande-, Park-, und Handlinggebühren (Alles zusammen Eur. 43.-/ Flugzeug) und dann direkt auf den Tower zur Flugplanabgabe, welche eine sehr angenehme griechische Besonderheit ist, die uns während der ganzen Woche begleitet. Man gibt den Flugplan direkt am Tower auf und bekommt dafür ein persönliches Briefing, face to face mit den Controllern.

Die nächste Station sind dann die „Wetterfrösche“ für den MET-Report.

Wir werden wir mit einem ultramodernen großen Gelenkbus abgeholt und zu unseren „Grashüpfern“ gebracht.

Bis wir endlich abheben ist es 11:12 Uhr LT – wir liegen bereits eine Stunde hinter unserem Zeitplan.



Da Samos erst nachmittags um 15:30 Uhr öffnet, dürfen wir ohnehin nicht früher ankommen.

Wir starten auf der Piste 17 und haben die direkte Abflugrichtung nach Megara, das 60 km südwestlich von Athen liegt.

Megara ist ein Militärflugplatz, welcher auch zivil genutzt werden kann. Ebenfalls befindet sich dort auch die Flugakademie Griechenlands, in der sämtliche Piloten ausgebildet werden.

Unser Flug führt uns direkt über den Kanal von Korinth, der sicher das Highlight dieses Legs ist. Herrliche Fotos entstehen.

In Megara werden wir über dem Meer ins Holding geschickt weil am Sonntag viel Fallschirmsprungbetrieb herrscht. Dies bekamen wir bereits zu Hause telefonisch mitgeteilt.

Nach ca. 10 Minuten werden wir auf die Piste 26 Left gecleared und gehen in den Gegenanflug auf diese RWY.

Nach der Landung sind wir etwas orientierungslos. Der zivile Bereich des Flugfeldes liegt am anderen Ende des Areals und muss durch langes „taxeln“ erreicht werden.

Am Vorfeld angekommen, kümmert sich keiner mehr um uns. Wir wissen nicht wo wir hin sollen, bis eine 172er zu uns rollt und uns per Funk anweist, ihr unauffällig zu folgen.

Wir werden auf ein einsames Plätzchen hinter einem großen Hangar verwiesen. Chris-

Der Kanal von Korinth



tian und ich hoffen, dass uns die „ATA“, welche wir zur Zeit am Funk im Gegenanflug hören, hier findet. Auch sie bekommt genau so ein „Follow me“ per C172.

Die 172er ist wieder verschwunden und wir sind so klug wie zuvor.

Zwei junge Mechaniker werden auf uns aufmerksam, die können jedoch kein Englisch. Mit Händen und Füßen, ganz nach „Activity“-Manier, machen wir ihnen klar, dass wir tanken wollen. Irgendwann gelingt uns das auch und die beiden verschwinden in Richtung Hangarbüro. Tatsächlich kommt ein Tankwagen der AVGAS mitführt.

Danach müssen wir nur noch herausfinden wo man bezahlen und den neuen Flugplan nach Samos aufgeben kann.

Der Tankwagenfahrer verfrachtet Heinz und mich (Herbert) in seinen Lastwagen und fährt uns an das andere Ende des Geländes zu einem Flachbau.

Dort finden wir einen Tisch, auf dem Flugplanformulare aufliegen.

Weg. Als wir sie nach dem Dokument fragen, lachen sie herzlich und erwidern, sie seien auch nicht von hier und würden das Gleiche suchen.

Wir vereinbaren, dass jeder in eine andere Richtung geht und der, der zuerst fündig wird, auch für die anderen ein Formular mitnimmt.

Auf dieser Odyssee laufen uns auch Roman und Christian über den Weg. Die wundersten sich schon, wo wir so lange bleiben.

Nach kurzer Berichterstattung entdecken wir jemanden, der an einer Cessna herum-schraubt.

Dieser Grieche kann Englisch. Auf unsere Frage nach dem Formular fängt er laut zu fluchen an: „This Officer is a Bullshit Authority“! Er macht uns klar, dass die zivilen Sportflieger für die Militärflugplatzbetreiber ein Störfaktor sind, verschwindet dann in seinem Auto und holt ein paar schon sehr mitgenommene Blanko – General Declarations hervor.

Währenddessen sehen wir auf die Uhr und bemerken dass es bereits 14:50 LT ist.

Christian fragt mich, wie lange es möglich ist auf Samos – Airport zu landen. Es fällt uns auf, dass wir zwar darauf geachtet haben wann der Platz öffnet aber nicht, wann er schließt. In dunkler Erinnerung habe ich, dass es an Sonntagen im Mai bald ist.

Ich sage meinen drei Freunden, sie sollen sich alleine mit diesem „A...“ weiter streiten und eile zum Flieger, in dem wir sämtliche genauen Öffnungszeiten der griechischen Plätze griffbereit haben.

Und tatsächlich ... Samos schließt um 16:30. Es ist jetzt schon fast 15, Uhr wir brauchen 2Std 05Min nach Samos und diskutieren noch immer wegen eines blöden Formulars.

Ich rufe den Airportoperator in Samos an (Tel. Nr. haben wir ja vorsorglich auch alle griffbereit). Keiner hebt ab. Ich wähle die Nummer des Towers auf Samos.

Jetzt wird abgehoben. Ich stelle mich unwissend und erkläre, wir sind in Megara und wollen noch nach Samos weiter fliegen. Der Controller sagt mir, „kein Problem wenn ihr bis 16:30 Uhr da seid.“

„This is impossible, our Legtime will be 2 hours“ erkläre ich ihm und denke: „Scheisse, jetzt sitzen wir in diesem Kaff fest“.

Und da kommt eine Antwort, die ich mir 3-mal inklusive des Namens meines Gesprächspartners bestätigen lasse: „In this case Sir, we will wait for you.“

Nachdem ich mich unzählige Male dafür bedankt habe, kommen auch meine 3 Kameraden zurück und teilen mir mit, dass unser Quälgeist im Büro zwar immer noch nicht zufrieden sei, aber auch nicht zu ergründen sei warum.

Wir ziehen schleunigst unsere „WMW-Hightec“ Schwimmwesten an und steigen im Eiltempo in den Flieger, Checkliste abarbeiten und request taxi.

**5. Leg: Megara - SAMOS (LGMG – LGSM)
Block on 12:05 Block off 14:20
(OE-CSC PIC: Christian) (OE-ATA PIC: Heinz)**

Die Dame am Funk ist wieder sehr freundlich, alles geht nun schnell und um 15:15 airborne direct Samos auf der 26 left.

Da wir uns in Athens Luftraum befinden werden wir noch auf zwei nicht geplante

Airport codes: LGMG

Type: local airport(light traffic)

Scheduled airline service: no

Serves: Megara, Attica, Greece

Latitude: 37.981098 | 37 58.865891 N | N37 58 51

Longitude: 23.365400 | 23 21.924019 E | E023 21 55

Field elevation: 12 ft/4 m MSL

Magnetic variation: 3.1°E

TWR: 123.5 MHz

Runways at Megara Airport 08/26

3,953 x 125 ft (1,205 x 38 m) – paved – not lighted

<http://www.ourairports.com/airports/LGMG/pilot-info.html>



Heinz und ich machen uns an die Arbeit, während Roman und Christian die Flieger wieder für den Start vorbereiten.

Nichts ahnend, geben wir unsere ausgefüllten Flugpläne im Büro ab. Der Operator macht allerdings darauf aufmerksam, dass wir noch eine *General Declaration* brauchen. Auf die Frage, was das ist und wo wir die her bekommen, antwortet er, dass er es nicht wüsste.

Nach langem Verhandeln rät er uns, irgendwelche Piloten draußen zu fragen, ob sie uns ein Blankoformular geben oder kopieren können. Außerdem meint er noch: „Die sind eine große Familie und halten eh alle zusammen.“

Wir machen uns also auf die Suche und uns laufen wirklich zwei Piloten über den

Letztendlich steht dort nur, wer man ist, welche Passagiere man mitführt, und dass man keine Seuchen einschleppt. Es stellte sich heraus, dass dieses Formular bei jedem Weiterflug notwendig ist, aber auf den internationalen Airports immer automatisch für uns erstellt wurde.

Wir gehen also voller Zuversicht in das Bürogebäude zurück, setzen unsere Namen und Flugzeugdaten ein, unterschreiben und geben das Formular stolz ab.

Es wird begutachtet, jedoch bekommen wir es zurück, weil es nur einfach ausgefertigt ist. Es muss aber in 2-facher Ausführung abgegeben werden.

Wir bitten ihn, eine Kopie zu machen. Er könne das nicht, sagt unser Bullshit-Officer.

Erneut wird ein Formular je Flieger von uns ausgefüllt.



Mykonos`typische für die weißen Häuser

Meldepunkte geschickt, die wir aufgrund unserer guten technischen Ausrüstung (Garmin und Flitedeck) rasch finden. Flugkarten von Griechenland gibt es ja leider keine.

Der Flug nach Samos entschädigt uns für den Ärger in Megara. Wir fliegen über schöne griechische Inseln, die hier in der Ägäis einen ganz anderen Flair als im ionischen Meer haben. Eben typisch griechisch, im Gegensatz zu den ionischen Inseln, deren Gebäude teilweise einen venezianischen Einschlag haben.

Die bekannteste Insel, über die wir fliegen, ist Mykonos mit den typischen weißen Dörfern und Städten.

Wir verlieren nach Mykonos den Funkkontakt zu Athen Info, bevor uns die nächste Frequenz mitgeteilt wird.

Eilig suchen wir im Anflugblatt die Frequenz von Samos. Wir rasten diese, bekommen jedoch keine Antwort. Sind die doch schon nach Hause gegangen?? Christian und ich

sehen uns an und wissen, ohne etwas zu sagen: „Wir landen dort, egal ob wer da ist oder nicht.“

In unserem, für diesen Leg ausgedruckten Frequency-Report, entdecken wir für Samos einige Frequenzen und probieren diese durch.

Und tatsächlich ... laut und deutlich hören wir eine männliche Stimme ...

„OE-CSC Samos Tower Go Ahead“...

Der Rest ist Routine und wir stellen schließlich nach einem schönen Anflug über den Hafen von Pythagorion den Motor um 17:20 Uhr LT am Apron ab. Roman und Heinz tun das gleiche etwa 3 Minuten später.

Wir werden mit einem herzlichen „Welcome to Samos“ begrüßt, als wir das Cockpit öffnen.

Alle sind freundlich, keiner ist sauer, weil er wegen uns länger bleiben musste und man hat das Gefühl, die freuen sich ebenso wie wir über unsere außergewöhnliche Reise.

Wir waren wirklich Exoten auf dieser Tour.

Nach dem Verzurren nehmen wir noch schnell sämtliches Gepäck mit, da wir zwei Nächte bleiben.

Mit dem Taxi fahren wir zum Hydrele Beach Hotel. Danach folgt: einchecken – für nächsten Tag ein Leihauto bestellen und ca. 20 min gemütlich in den Hafen von Pythagorion spazieren.

Wir essen dort die für Samos typischen gefüllten Tomaten und lassen bei ein paar Bier diesen erlebnisreichen Tag ausklingen.

Ein sehr freundlicher Kellner erzählt uns noch manches über Samos. Vor dem Spaziergang zurück ins Hotel trinken wir noch den süßen Samos-Dessertwein.

Der 4. Tag Montag, 16-05-2011

Ein Tag auf Samos

(von Christian Neuhauser)

Ganz ungewohnt beginnt der erste Tag unserer bisherigen Reise ohne fliegerische

Eindreihen ins Final über Pythagorion – Hafen, RWY 09, Flughafen Samos-Aristarchos, [LGSM, 09/27, 2044 m x 45 m Asphalt]





orthodoxe Kirche in Karlovasi



Gastgarten = Straße



18°C - hier mussten wir rein



Samos – eine fruchtbare Insel



Aktivitäten. Nach einem ausgiebigen Frühstück nehmen wir das am Vortag reservierte Mietauto, einen Peugeot 206, entgegen (Callsign: MOA-9701, PIC: Christian, Navigation: Herbert).

Wir machen uns auf den Weg zu einer kleinen Inselrundfahrt, verlassen Pythagorio und folgen der Straße, die Richtung Norden führt. Auf einer Anhöhe genießen wir einen herrlichen Blick auf die mit der Insel gleichnamigen Hauptstadt „Samos“. Wir fahren weiter und spazieren am Hafen entlang. Glasklares Meer und sommerliche Temperatur machen uns durstig. Wir decken uns mit Wasser ein und fahren an der Küste Richtung Westen.

Zwischen Kedron und Kokkari entdecken wir eine kleine Bucht, die zum Sonnen, Faulenzen und Baden einlädt. Das Meerwasser hat erfrischende 18°C und zum ersten Mal spüren wir die Ägäis auf unserer Haut. Einfach herrlich!

Auf unserer Weiterfahrt entlang der Nordküste erreichen wir Karlovasi, die zweitgrößte Hafenstadt, mit einem Mix aus typischen griechischen Häusern und modernen Villen. Die Straße wendet sich hier wieder Richtung Süden, da sich das Bergmassiv im Nordwesten bis zum Meer erstreckt und deshalb umfahren werden muss. Wir ma-

chen noch einen kurzen Halt für eine kleine Wanderung zu einer orthodoxen Kapelle und den Potami Wasserfällen. Herbert, der schon mehrmals auf Samos war, sagt, er würde die Insel Samos blind erkennen.

Diese Insel hat tatsächlich einen ganz unverwechselbaren Duft nach verschiedenen Kräutern, der uns überall hin begleitet. In Platanos verwandelt sich die Straße durch den Ort plötzlich in einen Gastgarten und wir haben das Gefühl, eine Abzweigung verpasst zu haben. Aber es hatte alles

seine Richtigkeit. Die Bewohner des Ortes ließen sich dieses idyllische Plätzchen nur nicht durch eine Straße verunstalten. Und wir hätten hier sicher keine Pause gemacht, wenn es eine Durchzugsstraße gegeben hätte.

Bevor wir am späten Nachmittag wieder in Pythagorion ankommen, haben wir einen herrlichen Blick auf den Flughafen und unsere dort geparkten Flugzeuge. In einem hervorragenden Restaurant, etwas abseits der Hafensperrmauer, lassen wir uns mit griechischer Kost verwöhnen. Anschlie-

Hervorragendes Restaurant auf Samos



Bend machen wir einen Verdauungsspaziergang im Mondschein zur Statue von Pythagoras, von dem der Ort seinen Namen hat. Die gute Laune kann uns auch der Strafzettel wegen falschen Parkens über Eur 80,- nicht verderben, auch wenn's ein bisschen g'schmalzn ist.

Im Hotel überprüfen wir noch unsere Flugvorbereitung nach Kreta, geben das Leihauto zurück und freuen uns auf den nächsten Leg nach einem Tag "Entzug".



Statue von Pythagoras

Der 5. Tag Dienstag, 17. Mai:
(von Christian Neuhauser)

6. Leg Samos - Sitia (Kreta) LGSM - LGST
Block on 05:55 Block off 07:43 UTC
(OE-CSC PIC: Herbert) (OE-ATA PIC: Roman)

Da der Airport von Sitia an Dienstagen nur bis 11:00 Uhr LT geöffnet hat, verlassen wir das Hotel nach einem extra für uns vorbereiteten Frühstück bereits um 06:45 Uhr LT mit dem Taxi Richtung Flugplatz.

Bisher tankten wir ja immer gleich bei der Ankunft, was durch unsere Verspätung auf Samos nicht mehr möglich war. Das und die Bezahlung der Landegebühren muss also jetzt in der Früh erledigt werden.

Während Heinz und ich die Handling-Gebühren bezahlen, geben Roman und Herbert am Tower den Flugplan auf. Wir erfahren, dass angeblich in Sitia plötzlich kein AVGAS vorrätig ist und wir werden darauf



Auf dem Weg nach Kreta, im Hintergrund bereits Sitia

hingewiesen, dass es dort keine Bodenöfen zum Verzurren gibt. Nach kurzer Beratung beschließen wir, dennoch zu fliegen, da wir im Ernstfall auf jeden Fall Heraklion erreichen können.

Nachdem das Gepäck verstaut ist, die Flugzeuge betankt, die Schwimmwesten angelegt und die Navigationsgeräte aktiviert sind, steht einem Start nichts mehr im Weg.

Unsere Flugroute führte vorbei an Leros, Kos in der Ferne, Lipsi und einigen kleineren Inseln. Immer wieder werden wir nach unserer Position gefragt; vorsorglich erhalten wir die nächste Frequenz, zeitgerecht, falls der Funkkontakt vorzeitig abbrechen sollte.

Die Verbindung mit Sitia klappt auf Anhieb, "Runway 23, report Final". Der Pilot einer Zweimot der Olympic Airline wartet freiwillig 10 Min. auf unsere Landung! Offensichtlich will er auch sehen, was das für "small Aircrafts from Austria" sind.

Gleich nach unserer Landung die gute Nachricht: AVGAS wurde extra für uns aufgehoben, da zwei andere Flugzeuge nicht kamen.

Die wohl freundlichste Handling-Crew auf unserer Reise sorgt nach einer Begrüßung mit Handschlag für eine sofortige Betankung unserer beiden Vögel. Zum Sichern der Flieger werden Sandsäcke herbeigeschafft und alle helfen beim Befestigen mit.

Mit dem Gepäck für eine Nacht geht's zum Büro der Handling-Agentur, in dem wir für den ersten Durst Wasser und als Begrüßungstrunk Raki aus

einem Geheimdepot bekommen.

Viel Humor und Herzlichkeit lässt in uns ein Gefühl von Nestwärme aufkommen.

Mit dem bestellten Taxi fahren wir zum Hotel Itanos, welches direkt an der Hafenpromenade liegt.

Wir sind am südlichsten Punkt unserer Reise angekommen. Beim Spaziergang durch die Stadt fällt auf, dass der Tourismus vor allem außerhalb der heißen Sommermonate hier noch nicht alles in Beschlag genommen hat.

Sitia wird von vielen als der schönste Ort Ostkretas bezeichnet. Der Charme der Lage Sitias erschließt sich am besten aus der Vogelperspektive, die wir bei der Ankunft genießen konnten. Wie ein Amphitheater umschließen die weißen Häuser eine große, halbrunde Bucht.

Mit Handtuch und Badehose bewaffnet stürzen wir uns am sanft ins Meer abfallenden Sandstrand in die Fluten.

Die freundlichste Bodencrew in Greece



Vor dem Hafen liegt ein griechischer Marinekreuzer mit Hubschrauber, vielleicht wegen der Nähe zu den Unruhen in Nordafrika.

Nach einem guten Abendessen lassen wir in der Strandbar unseres Hotels den Tag ausklingen und machen mit eiskaltem Ouzo Sperrstunde.

Unser morgiger Tankstop in Megara bereitet uns noch ein wenig Bauchweh. Da wir den Umgang mit der dortigen "bullshit authority" ja schon kennen, werden wir aber sicher keine Probleme haben.

Aufgrund unseres durch die Flugplatzbetriebszeiten von Samos fast verhinderten 5. Legs am Sonntag, checkt Herbert noch einmal vorsorglich die Öffnungszeiten von Zakynthos.

Tatsächlich fällt uns auf, dass Zakynthos genau an unserem Ankunftstag, dem Mittwoch, nur bis 13:00 Uhr LT geöffnet hat.

Wir müssen daher um 8 Uhr in Sitia starten. Werden 2 Stunden bis Megara und weitere 2 Stunden bis Zakynthos gerechnet, bleibt in Megara eine Stunde Zeit für Handling, Tanken und Flugplanaufgabe.

Schnell wird in der Rezeption das Frühstück für 6 Uhr morgens umgebucht sowie Roman und Heinz über die Zeitplanänderung informiert. Wir wollen um 06:30 mit dem Taxi zum Flughafen aufbrechen. Da die Betankung schon erledigt ist, geht es nur mehr um die Flugplanaufgabe und die Bezahlung.

Der 6. Tag Mittwoch, 18. Mai:
(von Herbert Ortbauer)

7. Leg: Sitia(Kreta)-Zakynthos (LGST - LGZA)
Block on 06:05 Block off 09:31 UTC
(OE-CSC PIC: Christian) (OE-ATA PIC: Heinz)

Als Christian und ich zum Frühstück kommen warten unsere 2 Freunde schon ungeduldig mit der Befürchtung, dass wir verschlafen hätten.

Wir nehmen uns nicht viel Zeit und steigen um 06:30 in das Taxi, welches uns in 10 min Fahrzeit zum Flughafen bringt.

Die Crew begrüßt uns ebenso herzlich, wie am Vortag. Beim Mitteilen unserer Pläne garantieren sie uns eine schnelle Abwicklung, um unseren Zeitplan einhalten zu können.

Das, obwohl eine Olympic – Airline Maschine abzufertigen ist, die um 07:50 starten will. Es wird uns das Gefühl vermittelt, dass wir die „Wichtigeren“ sind.

Die 20 Eur für die Kaffeekassa werden

dann trotz Bitten und Betteln unsererseits nicht angenommen. Die Crew erklärt, sie werden ohnehin von Olympic bezahlt.

Gesagt – getan, wir sind um 07:30 fertig, haben uns bereits verabschiedet und die Sicherheitskontrolle passiert.

Plötzlich läuft uns der Airportmanager aufgeregt hinterher und teilt uns mit, er hätte gerade von Megara die Nachricht erhalten, dass die Piste bis 16 Uhr wegen Reparaturarbeiten gesperrt sei. Er sei darüber ebenso verwundert wie wir, weil es kein diesbezügliches NOTAM gibt.

Da wir von unserem ersten Tankstop wissen, dass zwei Asphaltpisten parallel nebeneinander liegen, sind wir davon überzeugt, dass dies nur eine blöde Ausrede ist.

Viel realistischer ist die Annahme, dass diese Idioten unsere Callsigns noch kennen und uns einfach nicht mehr sehen wollen, was allerdings ohnehin auf Gegenseitigkeit beruht.

Wir gehen also wieder zurück in die Abfertigungshalle und überlegen uns was wir nun

betanken. Wir benötigen nur für eine Stunde Sprit von Zakynthos bis Korfu wo wir ohnehin volltanken müssen, um den Leg über das offene Meer nach Pescara zu schaffen. Stellt sich nur noch die Frage, ob wir auf einem internationalen Airport einfach so mit 60 Liter Treibstoff durch die Sicherheitskontrolle gelassen werden.

Zu diesem Zeitpunkt genießen wir wieder die ausgezeichnete Unterstützung der Sitia Crew. In einem langen Telefonat mit Zakynthos Airport, bei dem unzählige Male weiter verbunden wird, erreicht unser Betreuer das „Go“ für unser Vorhaben. Wir bekommen noch Anweisung, bei wem wir uns dort melden sollen. Während Christian und Heinz den neuen Flugplan aufgeben, programmieren Roman und ich die neuen Routen in unsere Garmins.

Erneut Sicherheitskontrolle – Bus – Flieger einräumen und checken. Dann die Freigabe: „Taxi to RWY 05“ um 06:05 UTC (09:05 Greece-Time).

Wir werden entgegen unserem Flugplan direkt zu verschiedenen VOR's geführt (also ein quasi kontrollierter Flug). Der Grund da-



Araxos Airport: startende Militärjets

tun. Der Airportmanager meint, wir sollten nach Heraklion (die Hauptstadt Kretas) fliegen, da Sitia in Kürze schließt.

Unser Zeitplan nach Zakynthos ist so nicht einzuhalten, weshalb wir uns für eine Alternative entscheiden müssen.

Wir rechnen aus, dass es direkt nach Zakynthos mit 3 Stunden Flugzeit zu schaffen ist. Da es dort aber kein AVGAS gibt, wollen wir auf einer Tankstelle Superbenzin organisieren und unsere Flieger per Kanister

für sind militärische Aktivitäten speziell über dem Peloponnes, den wir überqueren. Bei dieser Gelegenheit sehen wir viele Militärflugplätze zwischen den Bergen. Roman schießt sogar einige Fotos von zwei Abfangjägern, die auf einer dieser Pisten abflugbereit stehen und nur noch warten, bis wir die Centerline passieren.

Als wir bereits östlich abeam Zakynthos sind, fällt uns auf, dass der nächste uns

aufgetragene Reporting Point 30 km nördlich der Insel liegt. Ich erkundige mich, ob das stimmen kann bzw. ob wir direkt nach Zakynthos dürfen. Der Grund dafür sind unsere Harnblasen deren Druck wir schon deutlich spüren.

„Negativ“, ist die Antwort „due to military activities“. Wir müssen also zuerst 30 km nach Norden und dann wieder zurück nach Südwesten. Vorweg sei gesagt, unsere Sitze sind trotzdem trocken geblieben!

Sobald wir Zakynthos Tower kontaktieren, bekommen wir RWY 16 und „report field in sight“.

Um 09:31 Uhr UTC stellen wir unsere Motoren ab. Diese Zeit ist sowohl im Hinblick auf die Öffnungszeit des Airport als auch bzgl. des Wetters gut, da sich über dem Festland schon TCU-Wolken zeigen.

Wir werden schon erwartet und auch ein Formular für die Betankung ist für uns vorbereitet. Mit diesem bestätigen wir, dass die Betankung auf eigene Gefahr erfolgt und für den eingefüllten Treibstoff seitens des Airport keine Haftung übernommen wird.

Der Flugplatz schließt in einer halben Stunde (13:00 LT) und daher werden wir gebeten die Formalitäten am nächsten Tag, im Zuge des Tankens, zu erledigen.

Rechtzeitig vor dem Sperren des Terminals mieten wir noch einen Fiat Panda, da wir ja auch ein Transportfahrzeug für den nächsten Tag benötigen.

Wie es sich bisher immer bewährt hat, haben wir am Vortag eine Unterkunft gebucht, dieses Mal ein 4er Appartement.

Mit vereinten Kräften und bereitwilligen Auskünften der netten Griechen ist die Adresse rasch gefunden.

Es ist eine große, wunderschöne Ferienanlage mit einer sehr ansprechenden Poollandschaft. Wir sind die einzigen Gäste. Dieser Umstand beschert uns eine besondere Betreuung durch den Besitzer der Anlage. Als wir ihm von unserem Abenteuer erzählen und im Besonderen von unserem Treibstoffbedarf, sagt er, dass es schwierig sein dürfte, auf einer Tankstelle Benzinkanister zu bekommen. Deshalb macht er sich mit uns gleich auf die Suche nach passenden Behältern in seiner Anlage.

Wir entdecken leere Wasserkannister, wie sie in den Frischwasserspendern verwendet werden.

Diese überlässt er uns gerne. Aufgrund der



Kalamaki Beach auf Zakynthos und Familienanschluss

filigranen Ausführung entscheiden wir aber, diese erst am nächsten Tag vor dem Tanken zu befüllen, da wir uns nicht sicher sind, ob der dünne Kunststoff einer längeren Lagerung von Benzin stand hält.

Nachdem nun alles morgen organisiert ist, machen wir uns auf den Weg zum Strand und finden dort eine wunderschöne griechische Taverne in der wir das griechische Bier – Mythos – und herrliches Lamm genießen. Es folgt noch ein langer Strandspaziergang. Der Himmel ist zum ersten Mal in dieser Woche bewölkt, sodass keinem nach Baden zumute ist.

Wir beschließen, bei unserem hilfsbereiten Hausherrn noch ein Eis zu essen. Er verwöhnt uns zusätzlich mit selbst erzeugtem Wein, Früchten mit Honig und natürlich dem für Griechenland typischen Ouzo.

Als wir gegen 01:00 zu Bett gehen, hat es, wie vorhergesehen, geregnet.

Der 7. Tag Donnerstag, 19. Mai:
(von Herbert Ortbauer)

8. Leg: Zakynthos – Korfu (Tankstopp)
(LGZA – LGKR)

Block on 08:56 Block off 10:26 UTC

(OE-CSC PIC: Herbert) (OE-ATA PIC: Roman)

Um 07:15 LT ist Tagwache. Wir haben heute 2 Legs (Zakynthos-Korfu (tanken) und Korfu-Pescara) vor uns.



Da wir die einzigen Gäste in der Anlage sind, bewirbt uns der Hausherr persönlich. Um 08:15 Uhr machen wir uns, bewaffnet mit 3 Zwanzig-Liter Kanistern, in unserer „Konservendose“ namens „Panda“, auf die Suche nach einer Tankstelle.

Wir werden bald fündig, allerdings ist an der Tankstelle Super-Benzin derzeit nicht vorrätig. Siegi Heer sagte uns zwar, dass der Rotax mit allem, außer Diesel und Kerosin läuft, aber wir wollen unserem treuen Geflügel doch was Besseres gönnen. Der Tankwart verrät uns auch gleich eine Tankstelle, an der es möglicherweise Super-Benzin gibt.

Entsprechend seiner Wegbeschreibung finden wir diese und hier bekommen wir den benötigten Treibstoff.

Mit vollen Kanistern geht es nun direkt zum Flughafen.

Wir melden uns bei der am Vortag erhaltenen Telefonnummer, worauf eine nette Dame der Handlingagentur erscheint und zu uns in das Auto steigt.

Wir fahren zu einem gesicherten Tor, welches auf das Flugplatzgelände führt. Dort gibt es eine genaue Polizeikontrolle, und in weiterer Folge werden wir von einem Van bis zu unseren Fliegern eskortiert.

Mit Hilfe eines, aus einer Mineralflasche selbst gebastelten Trichters, teilen wir den



Roman und Heinz beim Betanken der ATA am Airport von Zakynthos im Buchpiloten-Style

Sprit gerecht für unsere Maschinen auf. Danach werden wir auf dem gleichen Weg bis zum öffentlichen Parkplatz begleitet. Sofort machen wir uns auf den Weg zurück zum Hotel.

Leere Kanister wieder abgeben, bezahlen, Gepäck einladen und eine herzliche Verabschiedung vom nettesten Gastwirt unserer Reise.

Da wir mittlerweile ein wirklich gut eingespieltes Team sind, geht auch die darauf folgende Abwicklung sehr zackig.

Während ich den Leihwagen zurückgeben die drei anderen Freunde den Flugplan auf und erledigen die Formalitäten und Bezahlung.

Der Handlingagent holt mich vom „Hertz“ Schalter ab und vereint werden wir per Bus zu unseren Fliegern gebracht.

Auch die Arbeit vor dem Start (Entfernen

und Einräumen der Verzerrung und des Gepäcks sowie Außencheck) gehen mittlerweile durch Arbeitsteilung sehr schnell und dennoch gewissenhaft.

Somit bekommen wir vom Tower um 08:56 UTC die Anweisung „taxi to holding point RWY 34“, also direkt unsere Abflugrichtung nach Korfu.

Die direkte Route hätte an der Westküste Kefalonias entlang geführt, wir bekommen jedoch gleich nach Airborne die Anweisung wegen Linienverkehr östlich dieser Insel zu fliegen.

Auf diese Weise verhilft mir der Lotse zu einem Flug zwischen den Inseln Ithaka (der Heimat von Odysseus) und Kefalonia. Da ich in 3 Wochen mit meiner Frau auf diesen beiden Inseln eine Leihwagenrundreise unternehmen werde, suche ich mir bei dieser Gelegenheit gleich die schönsten

Strände aus der Luft und Christian hält sie für mich fotografisch fest. Klingt schon irgendwie dekadent, wenn man sich seine Urlaubsgegend in der Ägäis 3 Wochen vorher per Flugzeug ansieht, aber wir möchten es nicht missen.

Bald nach Passieren der Meerenge zwischen den beiden Inseln sichten wir Korfu. Wir bekommen die RWY 35 und stellen, nachdem uns der „Follow-me“ auf unsere Parkposition geleitet hat, unsere Motoren um 10:26 UTC ab.

Diese Insel ist ja quasi ein Heimspiel für uns, weil wir die Gegebenheiten vom Handling vor 5 Tagen kennen.

Roman und ich werden von der Handlingagentur wieder zum Wetterbriefing und zum Tower für die Flugplanaufgabe sowie zum Schalter für die Bezahlung der Handlinggebühr gebracht.

Bei dieser Gelegenheit ist anzumerken dass man für sogenannte „technical landings“ z. B.: wegen Auftankens keine Landegebühren bezahlt.

Die Griechen haben auch bei Aufenthalten unter 24 Stunden kulanterweise immer „technical landings“ für uns eingeschrieben.

Während Roman und ich vom Bus wieder auf den Apron gebracht werden, haben Christian und Heinz die Betankung bereits erledigt.

Da wir uns die Flugzeiten gerecht aufteilen wollen, fliegen den nächsten Leg wieder Roman und ich.

Die ATA wird für den Tankstopp eingewiesen



„Dreimäderlhaus“ auf Korfu



Ithaka, die Heimat von Odysseus



Kurz vor dem Erreichen der ital. Ostküste Francavilla/Pescara



Air to Air Aufnahme zwischen Pescara und Venedig

**9. Leg: Korfu - Pescara (Italien) (LGKR - LIBP)
Block on 11:48 Block off 15:13 UTC
(OE-CSC PIC: Herbert) (OE-ATA PIC: Roman)**

Vor dem Abflug hat Roman noch eine geniale Idee. Er will, dass wir uns gegenseitig im Flug fotografieren. Ich bin Anfangs aus Sicherheitsgründen eher skeptisch.

Mit folgender Vorgehensweise hat er mich aber dann doch überredet:

Ich, als Vorausflieger, verlangsame mein Tempo nach dem Meldepunkt „Olgat“ über dem offenen Meer auf ca. 80 Knoten und bleibe auf 2100 Fuß. Roman überholt mich rechts auf einer Höhe von 1900 Fuß. Da er ein Kollisionswarngerät an Board hat wird der Abstand zu uns auch noch technisch überwacht. Ich halte genau meinen Kurs sowie meine Höhe und Christian kann von links oben Fotos von der Tecnam schießen. Nach dem Überholvorgang erfolgt „Seitenwechsel“ nun habe ich von hinten die Tecnam in Sicht, welche nun den Kurs hält und auf 2100 Fuß steigt, während wir mit der Katana auf 1900 Fuß sinken und wieder rechts überholen, die Tecnam nicht aus den Augen lassend.

So sind schöne, nicht alltägliche Fotos von unseren Fliegern über dem Meer entstanden.

Die Passage über das offene Meer, bisher hatten wir ja immer Sichtkontakt zu irgendwelchen Inseln, ist fast „enttäuschend“ einfach. Wir haben uns darauf vorbereitet aufgrund des durch die feuchte Luft diffusen Überganges vom Himmel zum Wasser, genau auf die Instrumente insbesondere auf den künstlichen Horizont und den Wendeweiseger zu achten. Der Eindruck, ins „Nichts“

zu fliegen täuscht jedoch; wir haben immer genug Sicht unter uns auf die „blaue Wüste“ wie sie Christian Sixt gerne bezeichnet.

Die Meerpassage ist nach 40 Minuten geschafft und nun geht es weiter vom „italienischen Stiefelabsatz“ entlang der Ostküste bis nach Pescara. Ein völlig anderes Bild, sowohl der Strände als auch der Städte und Landschaft dahinter.

Griechenland hat uns besser gefallen!

Wolfgang Grabner schreibt in seinem Buch über die Mittelmeerumrundung, dass er bei langen monotonen Flügen oft gegen den Schlaf gekämpft hat.

Ich konnte mir nie vorstellen, dass so etwas bei diesem faszinierenden Sport möglich ist, aber auf diesem Leg passiert es auch mir das erste Mal seitdem ich fliege.

Möglicherweise weil ich auch den Leg am Vormittag schon geflogen bin und wir seit dem Morgen immer Zeitdruck hatten.

Und jetzt, beim monotonen Geräusch des Motors und der fliegerisch anspruchslosen Route entlang der Küste, muss ich ständig gähnen und bin froh dass Christian neben mir sitzt, der notfalls das Steuer übernehmen könnte bzw. mich wach halten kann. Ich habe mich bisher noch nie darauf gefreut, einen Flug zu beenden, jetzt blicke ich jedoch ständig auf das Garmin und halte mich durch Gespräche mit Christian wach. Letztendlich landen wir nach 3Std 25min auf der RWY 22 und rollen sofort auf den Apron.

Beim anschließenden routinemäßigen Handling, auf das ich nun nicht mehr eingehen möchte, bin ich jedoch wieder hell wach, woraus ich schließe, dass die Müdigkeit wirklich vom monotonen „Nichtstun“

gekommen ist. Sollte man alleine unterwegs sein, könnte das sehr gefährlich werden.

Beim Betreten des Ankunftsbereiches im Terminal werden wir von einer Dame, die ein Schild mit der Aufschrift „FIAT“ in der Hand hält, erwartet.

Sie fragt, ob wir nur Handgepäck mit haben. Wir gehen auf diese Verwechslung ein und geben uns für die von ihr erwarteten Personen aus. So haben wir ein, zumindest für uns, sehr lustiges Gespräch.

Wir steigen, wie gewohnt, in ein Taxi und lassen uns in das gebuchte Hotel an der Strandpromenade bringen.

Nach dem Einchecken, treiben uns riesen großer Durst und Hunger in Richtung der Restaurants am Strand. Es ist aber noch zu früh für das Abendessen, immerhin haben wir ja durch die Zeitverschiebung wieder eine Stunde „hereingeflogen“. So trinken wir entsprechend unseres Flüssigkeitsbedarfes einige Biere, bevor wir in einer komplett anderen Atmosphäre als noch vor drei Stunden, herrlichen Fisch verspeisen.

Im Hotel angekommen, weist uns der Umstand, dass wir heute kein Zimmer für morgen buchen müssen, darauf hin, dass das bisher schönste Erlebnis in unserer Fliegerlaufbahn zu Ende geht.

Vorbereitung für die Saison in Pescara



Der 8. Tag Freitag, 20. Mai:
(von Herbert Orthbauer)

10. Leg: Pescara – Venedig_Lido (ungeplant) (LIBP – LIPV)

Block on 10:35 Block off 14:18 UTC
(OE-CSC PIC: Christian) (OE-ATA PIC: Heinz)

Um 08:00 sitzen wir zusammen beim Frühstück. Heute sollen die letzten 2 Legs, zuerst entlang der Ostküste Italiens bis Lienz-Nikolsdorf zum Tanken und dann weiter nach Wels geflogen werden.

Die Wetterforecast sagt heute für Österreich eine Gewitterfront voraus. Jedoch widersprechen sich die Aussagen verschiedener Wetterdienste in Hinblick auf Zeitpunkt und Lokalität der Unwetter.

Somit entscheiden wir den Flugplan nach Nikolsdorf aufzugeben. Dort wird sich zeigen, ob wir weiter über die Alpen kommen



ICAO-Code: LIPV

Entfernung vom Stadtzentrum 3 km
östlich von Stadtmitte Venedig

FRQ INFO: 118,520

RWY 04/23, 994 m x 45 m Gras

Der an der Haupteinfahrt der Lagune von Venedig situierte Flugplatz ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln nur auf dem Wasserweg zu erreichen. Im Südwesten des Flugplatzgeländes befindet sich eine Anlegestelle für Motorboote.

Weitere Infos im Netz:

www.eddh.de

<http://www.ourairports.com/airports/LIPV/pilot-info.html>



(Roman macht uns eine wässrige Zunge, dass ein Flug über den Großglockner entlang der Hochalpenstrasse ein krönender Abschluss unserer Tour wäre) oder eine Nacht in Osttirol verbringen dürfen. Sollte es schon vor der italienisch-österreichischen Grenze wetterbedingte Probleme geben, würden wir Venedig - Lido als „Alternativ“ anpeilen.

Nachdem wir unseren Schlachtplan besiegelt haben, checken wir rasch aus und lassen uns ein Taxi rufen.

Ein großer Mercedes mit einem sehr gut gelaunten italienischen Driver fährt vor. Als wir uns nach dem Einsteigen anschnallen wollen, lacht er und zeigt uns seine Art des Anschnallens.

Der Verschlussbügel des Gurtes liegt in der Mittelkonsole (aber ohne Gurt) er steckt nur diesen Bügel in die Peitsche und sagt uns, somit fällt das lästige Piepsen weg und er ist trotzdem nicht durch den blöden Gurt in seiner Bewegungsfreiheit eingeschränkt.

Am Flughafen angekommen, gehen wir durch die Sicherheitskontrolle und steuern auf das Büro für die Abfertigung der General Aviation zu.

Wir alle spüren sofort den Unterschied zu Griechenland. Keiner kümmert sich um uns und wir sind absolut unwichtig, wenn nicht sogar störend.

Im Büro angekommen, reicht man uns wortlos die Blankoformulare für den Flugplan.

Im Anschluss hätten wir gerne noch ein Wetterbriefing. Man schaltet uns einen PC auf einem unbesetzten Schreibtisch ein, das war's.

Wir gehen auf die Streckenwetterabfrage der Austrocontrol und bekommen als Antwort das gleiche Ergebnis wie schon morgens.

Zumindest bis Lienz müsste sich der Flug durchführen lassen. Wir fragen die Daten auch unter Angabe des zweiten Callsigns (ATA) ab, weil dies auch bei Austrocontrol gespeichert wird und somit ein Nachweis für das Briefing ist. Auf der Rechnung sehen wir dann, dass die Benutzung des PC's auch nicht kostenlos war.

Eigentlich wären wir „ready for Bustransfer to our Aircrafts“; wenn da nicht die vielen sowohl uniformierten als auch zivilen Polizisten draußen umherlaufen würden. Diese hätten Roman beinahe die Kamera weggenommen, als er vom Flugfeld einige Auf-

nahmen machen wollte. Man sagt uns, es kommt eine Maschine mit einer wichtigen Persönlichkeit, und wir haben ca. eine Stunde zu warten, bis das alles über die Bühne gegangen ist. Wir bekommen strengste Anweisung, das Büro nicht zu verlassen, ansonsten müssten wir zurück in den öffentlichen Bereich (Abflughalle).

Letztendlich rollt ein Learjet nach der Landung bis vor unsere Fenster und es steigen nach den Bodyguards einige Personen aus (wir können aber beim besten Willen nicht erkennen, welche die oder der Wichtige ist). Nachdem diese in Limousinen verladen und unter Polizeibegleitung weggebracht werden, dürfen wir endlich zu unseren Fliegern.

Nach den üblichen Vorarbeiten starten wir sogleich die Motoren und requesten Taxi to Fuelstation. Das wird auch „approved“ und wir „taxeln“ parallel zur Piste bis an das westliche Ende.

Dort angekommen sehen wir zwar eine abgesperrte Zapfsäule mit AVGAS, aber sonst keinen Menschen.

Hinter uns kommt auch schon die ATA mit Heinz und Roman herangerollt.

Wir warten eine Weile, aber niemand kommt. „Na gut“, sagen wir, „dann funken wir halt“.

Leider führen wir vorerst nur Selbstgespräche, der Dame am Tower dürfte unser Problem ziemlich egal gewesen sein. Irgendwann sagt sie dann doch „I will check this for you“ jetzt wissen wir wenigstens, dass wir noch auf der richtigen Frequenz sind.

Schließlich erhalten wir unseren Sprit.

Die Tankuhr der CSC zeigt eine bisschen mehr als 1/4 an. Wir tanken 61 Liter. Es waren also noch 13 Liter im Tank. Aha, denken wir, eh kloar, steht ja drinnen: „Tankuhr zeigt zuviel“ (Laut Tankuhranzeige müssten ja um die 20 Liter drinnen sein).

Dieser Gedankengang hätte (wie später nachlesbar) möglicherweise böse Folgen haben können.

Um 10:35 UTC bekommen wir dann „Taxi to Holding Point RWY 04“ und bald darauf bringen Christian und Heinz unsere „Vögel“ in die Luft.

Entlang der Ostküste geht es mit geringen Navigationsanforderungen, aber dafür umso mehr Funkverkehr in Richtung Heimat.

Roman und ich sind ständig damit beschäftigt, irgendwelche Fragen der italienischen Controller zu beantworten. Das Lieblings-

thema von denen ist die ETE bis zum nächsten Reporting Point.

Südlich von Venedig werden wir von Padua Info nach unserem nächsten Reporting Point gefragt.

Wir geben „PORTO“ an, die Italiener können damit aber nichts anfangen. Nach einer Weile begreifen wir dann, dass beim Überspielen der Routen vom FliteStar in unser Garmin 295 aus „Porto di Malamocco“ einfach nur „Porto“ geworden ist.

Jetzt können wir nachvollziehen, dass sich die irgendwie verarscht vorgekommen sein müssen, wenn sie eine Ortsangabe erfragen wollen und als Antwort: „Hafen“ bekommen.

Als wir das Meer verlassen und in Richtung der Berge fliegen, sehen wir schon Wolken.

Wir ändern unsere ursprünglich geplante Route von Porto di Malamocco direct zu Echo (südlich von Nikolsdorf) und wollen über das Kanaltal via „VEKEN“ nach Österreich einfliegen.

Da wir mit der CSC diesen Leg aufgrund der Länge eher langsamer geflogen sind,

Wir hätten noch ca. 15 Minuten bis Lienz gebraucht, jedoch 25 Minuten bis Venedig zurück. Unsere Tankuhr zeigt wieder ein bisschen über $\frac{1}{4}$.

Also, wie in Pescara schon ausgerechnet, ca. 13 Liter im Tank.

Sicherheitshalber gehen wir mit dem Powersetting auf 55% (Verbrauch laut Tabelle ca. 15 Liter/Std.)

Wir geben unser Vorhaben auch Padua Info bekannt und requesten „routing direct Venedig Lido“, was uns auch genehmigt wird. Christian bringt unsere Katana auf der Piste 23 sicher auf den Boden und direkt hinter uns landet auch schon die Tecnam.

Seit Beginn unserer Reise landen wir das erste Mal auf einem nicht internationalen Airport und das macht natürlich das Handling leichter und man hat uneingeschränkte Bewegungsfreiheit.

Daher gehen wir zuerst zur Betriebsleitung und checken das Wetter.

Es stellt sich heraus, dass in Südösterreich überall schon starke Gewittertätigkeiten sind, was uns noch einmal in unserer Entscheidung bestätigt.

noch zwei Zimmer. Anschließend bummeln wir durch das schöne Venedig und genießen auf einer Terasse direkt am Canale Grande bei der Rialto Brücke eine Lasagne und eine Flasche guten Rotwein.

Eigentlich wären wir jetzt schon zu Hause, aber der Wettergott hat es so gut mit uns gemeint, dass wir nun im schönen, sonnigen Venedig sitzen und gemeinsam noch einen Tag genießen können.

Der 9. Tag Samstag, 21. Mai:
(von Christian Neuhauser)

11. Leg: Venedig – Wels (LIPV – LOLW)
Block on 07:42 Block off 11:00 UTC
(OE-CSC PIC: Herbert) (OE-ATA PIC: Roman)

Der Flugplatz Venezia Nicelli öffnet um 09:00 Uhr LT. Den Wetterprognosen zufolge bilden sich zu Mittag in den Südalpen wieder Gewitter, die einen Heimflug erneut verhindern könnten. Deshalb verlieren wir auch heute in der Früh keine Zeit, um pünktlich

Venedig – auf der Rialtobrücke



Abschied von Venedig



hat uns die „ATA“ kurz vor Rimini überholt und liegt nun vor uns (Bei diesem Überholvorgang hat Roman noch einige schöne Fotos von uns geschossen).

Es wird in den Bergen immer trüber. Aus dem angeforderten Met-Report lesen wir Wolkenuntergrenze 6000 Fuß. Veken liegt bei 5000 Fuß. Das Tal wird immer enger und die Sicht wird immer schlechter.

Christian trifft als PIC die absolut richtige Entscheidung. Wir drehen um und diverten nach Venedig-LIDO. Wir übermitteln unser Vorhaben über Frequenz 123,45 an Heinz und Roman und die teilen uns mit, dass sie soeben das Gleiche vorhatten.

Wir sehen auch, dass morgen (Samstag) vormittag der Brenner fliegar sein müsste, da in Kärnten schon zeitig in der Früh Gewitter gemeldet sind. Also beschließen wir sofort zu tanken, und alles für einen raschen Start am Samstag vorzubereiten.

In unsere Katana füllen wir 71 Liter ein. Jetzt ist es klar! Die Tankuhr bleibt bei ein bisschen über $\frac{1}{4}$ stehen. Wir werden daraus lernen.

Wir gehen zum Terminal der Vaporettos und fahren direkt zum Markus-Platz.

Das Hotel Astoria kennen wir noch von unserer Korsika Tour im September. Wir steuern dieses an und bekommen auch

am Lido anzukommen. Herbert und ich haben den Kaffee im Hotel Astoria vom Vorjahr noch in schlechtester Erinnerung und leider überrascht uns das Haus auch dieses Mal nicht mit Trinkbarem. Natürlich - ein gutes Frühstück wäre toll, aber die Lage des Hotels, zwei Minuten vom Markusplatz entfernt, entschädigt.

Anstatt zu frühstücken planen wir die Route über den Brenner, die entsprechenden Wegpunkte werden in die Garmins eingegeben bzw. vom FliteStar überspielt. Herbert und ich verwenden das FliteDeck am Netbook heute nur als Backup und zum Mitschauen. Das technische Equipment wird wieder verstaut.

Gesattelt mit unserem Gepäck gehen wir zur Anlegestelle San Zaccaria/Piazza San Marco und steigen in das erste Vaporetto zum Lido. Den Weg zum anderen Ende des Lido legen wir heute mit dem Taxi zurück und erreichen den Airport um 08:55 Uhr LT. Der Platz ist bereits besetzt und wir können gleich mit der Flugplanaufgabe beginnen, welche im Gegensatz zum letzten Mal sehr komfortabel am PC im Briefingroom durchgeführt werden kann.

Um die für beide Flugzeuge gleichen Daten nicht doppelt eingeben zu müssen, zeigt uns der Operator einen kleinen Trick und schon sind die Flugpläne fertig und versandt. Dem Aufbruch steht nun nichts mehr im Wege. Wir verstauen unsere Habseligkeiten in den Fliegern, führen den Preflight-Check durch, installieren die Navis im Cockpit und bitten den Tower um Abfluginformation. "Runway 23, when airborne right turn, climb 1000', next report Porto di Malamocco". Eine entgegenkommende Cessna wird uns noch gemeldet - same altitude.

Wir befolgen die Anweisungen, halten nach der Cessna Ausschau, melden uns über Malamocco und werden an Padova Info auf 124,15 weitergeschickt. Wir switchen und finden fürs erste keine Lücke im Redefluss des Controllers, um uns zu melden. Da ist wirklich mächtig was los. Nach dem vierten Versuch bekommen wir kurz vor dem Überflug des Flughafens von Padua endlich eine Antwort. Wir requesten einen climb auf 6500' - approved. Roman und Heinz machen dasselbe.

Dann hören wir vom Lotsen aus Padua nicht mehr viel, was angesichts des regen Funkverkehrs keine Überraschung ist. Vorbei an Thiene erhalten wir noch die Frequenz von Trient/Mattarello. Hier werden wir wieder äußerst freundlich umsorgt. Der Tower

fragt uns nach der Höhe und der ETE über dem Brenner. Wir geben unsere aktuelle Höhe von 7000' an und nach einem kurzen "Standby" haben wir auch die erwartete Überflugzeit ermittelt.

Im Etschtal herrscht hervorragende Sicht. Über den Bergen entwickelt sich schon ausgeprägte Cumulusbewölkung, aus der später die angekündigten Gewitterzellen entstehen werden. Der Zeitpunkt für den Flug hätte nicht besser gewählt werden können. Wir achten stets darauf, die Autobahn nicht aus den Augen zu verlieren. An einigen Stellen ist das gar nicht so einfach. Hier hilft das Garmin, auf dem die Autobahn als schöne rote Linie zu sehen ist.

Wir melden uns bei Trento ab und stellen die Frequenz von Bolzano ein. Die Kontaktaufnahme gelingt erst kurz vor Erreichen des Platzes. Aufgetragener Meldepunkt: „ECHO“.

Damit wir das Wetter, das uns in Österreich erwartet, jetzt im Detail erfahren, lassen wir uns einen MET-Report von Innsbruck geben: in niedrigen Höhen (FEW 1500', SCT 3500') gibt es Bewölkung, die wir mit ausreichend Bodensicht on top überfliegen konnten.

Da wir Bozen kurz vor Erreichen von Echo nicht mehr hören, bitten wir Roman und Heinz, die drei Minuten hinter uns sind, unsere Position zu übermitteln. Danach rasten wir die Frequenz von Innsbruck Tower.



geschichtsträchtige Europabrücke

Sechs Nautische Meilen vor dem Brenner hören wir heimatliche Klänge aus dem Äther. Das "österreichische Englisch" ist Musik in unseren Ohren, denn es vermittelt dieses wunderbare erste Gefühl, wieder zu Hause zu sein.

Nach einem "Servus" heißt es "maintain 7000, next report SIERRA". Ein entgegenkommendes Flugzeug haben wir bereits in Sicht, es befindet sich deutlich über uns.

Roman und Heinz sind auf 8000' und werden deshalb zu Innsbruck Radar geschickt. Wegen eines startenden Airliners werden wir südlich des Abflugsektors nach LIMA 3, LIMA 2 und ECHO 1 geführt, dann ein freundliches "you may leave, squak 7000, servus".

Wien Info managt ein "crossing CTR Salzburg direct Wels" und übergibt uns an Salzburg Radar. In der Zwischenzeit sind wir auf 5000' gesunken.

Wir wollen vor unserer Landung noch einen kurzen Abstecher nach Enns machen, einerseits für einen 360° über dem Haus von Herbert, um sich "zurückzumelden" und andererseits, um Fotos für einen Freund zu schießen.

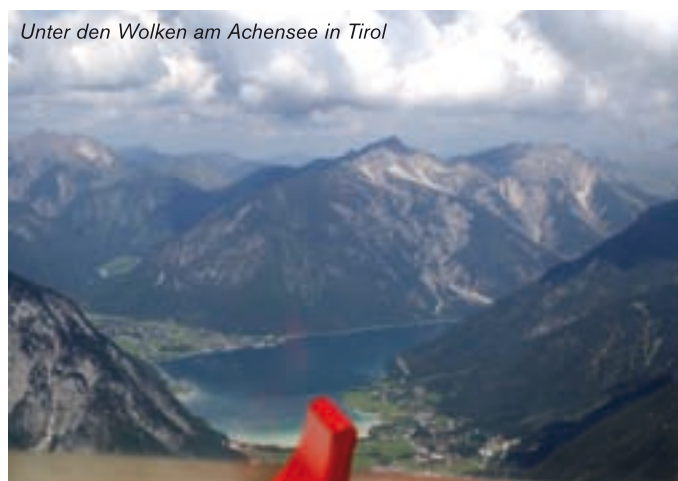
Auch hier wird uns ein Direktflug durch die Kontrollzone Linz genehmigt und wir bleiben bis kurz vor der Landung in Wels mit dem Tower verbunden.

Nach 3 Stunden und 10 Minuten Flugzeit hat uns die Heimat wieder.

Wir tanken gleich voll. Spritverbrauch: 61 Liter

Das sind 18,3 Liter je Stunde und so waren wir es auch vom Vorjahr gewohnt.

Somit ergibt sich eine errechnete Maximalflugdauer bei 74 Liter ausfliegbarem Treibstoff von 242 Minuten oder vier Stunden und 2 Minuten.



Unter den Wolken am Achensee in Tirol

Nachdem das Gepäck entladen ist, die Flugzeuge wieder auf Hochglanz poliert und unsere Flugbücher geschrieben sind, freuen wir uns auf die erste Mahlzeit des Tages.



Unser Traum vom Fliegen ist durch dieses Abenteuer wieder über sich selbst hinausgewachsen. Wir vier, Roman, Heinz, Herbert und ich, entwickelten uns zu einem eingespielten Team. Wir haben diese wunderbare Flugreise als Fliegerkollegen begonnen und sind als Freunde zurückgekehrt.

Auch dieses Mal möchten wir wegen Suchtgefahr vor Nachahmung warnen! Uns hat's erwischt und eine Heilung ist vorerst nicht in Sicht.

Vorschau auf 2012:

Der Termin für unsere nächste Reise steht bereits fest: KW 20: Freitag, 11. Mai bis Freitag, 18. Mai bzw. Sonntag, 20. Mai (2 Reservetage)

Vorsorglich wurden zwei 2-Sitzer (CSC und ATA) sowie die DVE und die KMV reserviert.

Wahrscheinlich geht es durch das Landesinnere von Italien bis Malta (Aufenthalt! Roman kennt die Insel gut und kann den Reiseleiter machen). Mit einem Aufenthalt in Korsika (kenne ich gut) geht es dann zurück.

Die Besonderheit von Korsika ist, dass der Sprit die Hälfte von Italien kostet und weiters innerhalb der Insel die 4 internationalen Flughäfen OHNE Landegebühren, Parkgebühren und Flugplan in Anspruch genommen werden können.

Die einzelnen Legs werden im Winter geplant.

Details folgen im Forum und im Online-Cumulus.

LG

Herbert

(herbert@trafik-ortbauer.at, Tel.: 0664-2265610)

HB WERFT

HB CAMO

Durch unsere Hände laufen im Jahr mehr als 400 Flugzeuge.

Planmäßige Wartung, Reparaturen, Grundüberholungen, Motor- und Propellerwechsel, Avionik: Einbau und Überprüfung.

Limbach und ROTAX Motoren: Vertrieb, Service, Ersatzteile, Tauschmotoren.

Wir sind Diamond Service Center-Spezialist für Katana und Dimona.

Perfekte Betreuung durch Personal mit langjähriger Erfahrung, kurze Standzeiten durch umfangreiches Ersatzteillager.

In unserer CAMO verwalten und betreuen wir gerne ihr Flugzeug, kümmern uns um Ihre laufende Lufttüchtigkeit oder führen Ihre Jahresnachprüfung durch.

Die Jahresnachprüfungen erfolgen entweder auf unserem Flugplatz, wo Sie in unserem gemütlichen HB Cockpitcafe darauf warten können, oder wir erledigen die Nachprüfung während einer Wartung.

Wir kommen aber auch gerne zu Ihrem Standort und führen dort die Nachprüfung durch.



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



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

www.hb-flugtechnik.at

info@hb-flugtechnik.at

Flugplatz HB Hofkirchen: Kiebach 2, 4491 Hofkirchen, +43(0)7225/20580 | Zentrale: Dr. A. Scharfstr. 42, 4053 Haid, +43(0)7229/79104

Nacht über Oberösterreich

NVFR in LOWL



In den letzten Jahren hat sich bei der Weissen Möwe die Nachtflugausbildung, die wir mit unseren Flugzeugen von Linz aus machen, ganz gut etabliert. Man hört von so manchen, die eine Instrumentenflug- oder Berufspilotenausbildung absolviert haben, dass die Nachtflugausbildung nichts bringt, sie hätten das nur gemacht, weil es als Vorbedingung für die IFR-Ausbildung notwendig ist. Andere meinen – das sei das kleine IFR. Da sind wir anderer Meinung: Wir haben im Zuge dieser NVFR-Ausbildung erkannt, dass es eine hervorragende Möglichkeit ist, Fertigkeiten des Sichtfluges zu verbessern, sodass die Piloten kalkulierter und genauer und mit mehr Übersicht fliegen.

Nachtflug ist nach wie vor ein Sichtflug und kein Instrumentenflug, obgleich Instrumente und Radionavigation verstärkt zum Einsatz kommen, um parallel mehrere Informations-

quellen für Flugzustand und Positionsbestimmung zu verarbeiten.

Man muss sich am Anfang an den Nachtflughorizont gewöhnen und sich verschiedener optischer Phänomene bewusst werden. Man lernt, welche Landmarken in der Nacht erkennbar sind, welche man also für die Flugplanung heranziehen kann. GPS sollte bei der Ausbildung nur zur Kontrolle oder am Besten gar nicht verwendet werden.

Da sich das Ganze als kontrollierter Flug abspielt, wird man wieder richtig fit in der Funkerei und in Kontrollzonen, etc.

Das soll das Ergebnis einer Nachtflugausbildung sein: Draußen alles unter Kontrolle, d. h. insbesondere die Orientierung, und im Cockpit alle Zeiger dort, wo sie hingehören. Saubere Landeanflüge unter Zuhilfenahme

der optischen Einrichtungen mit souveränen Landungen. Das Funken im kontrollierten Luftraum läuft selbstverständlich mit, man weiß, wo man selbst ist und wo andere Flugzeuge in der Nähe sich befinden und was sie vorhaben.

Und man bekommt noch eine Lizenz, die man nicht verlängern muss, mit der man auch nach Sonnenuntergang bei entsprechenden Sichtflugbedingungen fliegen darf.

Die Weiße Möwe besitzt 4 nachflugtaugliche Flugzeuge. Als Lehrer stehen Engelbert Bidmon, Christian Sixt und Peter Rohn zu Verfügung.

Meldet Euch in unserem Sekretariat (07242-26499-10 bzw. office@wmw.at), wenn ihr an NVFR interessiert seid.

Christian Sixt, SL Motorflug

Ab 1. 1. 2012 kommt das neue Zutrittsystem



Mit Jahreswechsel wird am Flugplatz Wels ein elektronisches Zutrittssystem zur Zutrittskontrolle bei Hangar und Zufahrt zum Flugplatzgelände eingeführt. Das heißt, ab 01.01.2012 sind der Zutritt zum Hangar und die Zufahrt zum Flugplatzgelände für Mitglieder und ansässiges Betriebspersonal nur mehr mit entsprechenden Transponderkarten (Mitgliedsausweis oder Zutrittskarte) möglich. Personal und Mitglieder ansässiger Firmen oder Clubs wie zum Beispiel Firma Aerial, erhalten ebenfalls entsprechende Zutrittsausweise. Besatzungen von Fremdflugzeugen und Besucher erhalten in der Betriebsleitung für die Dauer des Aufenthaltes einen Zutrittscode bzw. bei längeren Aufenthalten einen Besucherausweis. Dazu werden die zurzeit eingesetzten Codeeingabefelder bei den Hangartüren und der Säule beim Flugplatztor durch entsprechende Transponderlesegeräte mit zusätzlichen Codeeingabefeldern ersetzt.

Alle Zutritte werden elektronisch erfasst und protokolliert. Zutrittsberechtigte Personen mittels Ausweis oder Code sind für entsprechendes Verhalten am Flugplatzgelände laut Flugplatzbenützungsbedingungen verantwortlich (z. B.: die Aufsicht über externe Personen wie Passagiere). Ein Missbrauch des Systems, wie zum Beispiel die Weitergabe eines persönlichen Zutritts-codes oder eines Ausweises an Dritte, ist nicht gestattet und führt zur Deaktivierung der Zutrittsberechtigung.

Die Ausweise können zu den per Newsletter verlautbarten Terminen ohne Anmeldung in der Betriebsleitung bezogen werden. Im Zuge der Ausstellung der Mitgliedsausweise erfolgt auch eine Erhebung der Fluglizenzdaten, daher bitte alle Fluglizenzen (ATPL, CPL, PPL, SPL und oder Segelfluglizenz) mitbringen, um in Zukunft ein Erinnerungsservice bereitzustellen. Bei der Ausstellung wird ein aktuelles Passfoto erstellt (eigene Fotos in papier- oder elektronischer Form können aus organisatorischen Gründen nicht berücksichtigt werden). Zeitaufwand max. 15 min., bei großem Andrang kann es zu Verzögerungen kommen. Zur Ausstellung des Mitglieds- oder Zutrittsausweises ist eine Kautions von Eur 10,00 zu entrichten entweder in bar oder auf Monatsrechnung.

Peter Rohn



Neulich im Hangar: draußen stockfinster und drinnen Alois Auer bei der Arbeit. Da musste ich den Fotoapparat zücken. Ich kann mich an keine Veranstaltung erinnern wo Alois nicht seine Finger bei den Kabeln hatte. Vielen Dank für Deine schon jahrelang andauernde ehrenamtliche Unterstützung des Vereins. Auf dem Foto sieht man ihn bei der Kabelverlegung unseres neuen Zutrittsystems.





Kennung EDFJ

Koordinaten: N 50°05,9' E 009°53,0'

ca. 18 NM nördlich von Würzburg

FRQ INFO: 118.425

RWY 10/28, 550 m Asphaltpiste

www.fsg-hammelburg.de

Von 24. bis 26. Juni fand das 28. Pipertreffen in Lager-Hammelburg statt.

Es fanden sich rund 50 Maschinen ein. (Wir haben somit noch den Rekord mit den meisten Pipers!)

Wir wollten ursprünglich schon am 24. Juni losfliegen, aber das Wetter spielte nicht mit, sodass wir erst am Samstag starten konnten. Nach 2:32 Stunden Flugzeit erreichten wir, bei strömenden Regen, EDFJ.

Das Wetter wurde zwar zusehends bes-

ser ("Es regnete nicht mehr!") - aber ein Flug zur Wasserkuppe musste, wie vor 10 Jahren, abgesagt werden. Es war ein netter Abend im Kreise der Piper-Piloten, von denen man ja die meisten gut kennt.

Am Sonntag mittag kam die Sonne wieder zum Vorschein und wir flogen bis Bamberg. Blieben hier noch eine Nacht, um uns die absolut sehenswerte Altstadt (UNESCO Weltkulturerbe) anzuschauen.

Am Montag am späten Nachmittag traten wir den Heimflug nach LOLW an.

Manfred Hainzl



Letztes in der Möwen-Stube: v.l. Ehrenmitglied Otto Schwingshandl, Ehrenpräsident Franz Hamader, Kurt Hirnschrodt, Alfred Podskalsky. Jeden Sonntag am Vormittag treffen sich unsere Gründungsväter und ältesten Mitglieder zum Meinungsaustausch. Jungpiloten sind herzlich eingeladen, sich dazuzusetzen.



Außencheck



Betankung

Erdung

FERIENPASS-AKTION 2011 SEGELFLUG bei der WEISSEN MÖWE WELS

Kinder aus dem Mühlviertel besuchen die Weiße Möwe

Dieses Jahr machten wir Bekanntschaft mit dem Segelflug. Am Gelände des Flugplatzes der „Weißen Möwe“ in Wels nahmen wir einen „Scheibe Falken“, das ist ein so genannter „Motorsegler“, in Betrieb. Dieses Gerät kann mit eigener Motorkraft gestartet und geflogen werden. Die Konstruktion als Segelflugzeug gestattet bei entsprechender Thermik den Motor abzustellen und frei zu fliegen. Bei Nachlassen der Thermik wird zum Flugplatz zurückgekehrt, bei Bedarf wird der Motor im Flug wieder gestartet. Der praktische Teil wurde für alle Teilnehmer mit einer „Platzrunde“ abgeschlossen. Der Segelflugschein kann bereits mit 16 Jahren erworben werden – *Interessierte gibt es nach dem Probeflug bereits!*

Wunderbar wenn man von solch einer uneigennütigen Aktion lesen darf. Ziel ist es, bei dieser Veranstaltung den Kindern etwas ganz anderes außerhalb von Kinderzimmer oder Spielplatz zu zeigen. Interessen zu wecken, die vielleicht nur einen kleinen Schubs benötigen, um zur Entfaltung zu gelangen.

Vielleicht trägt dieser Bericht dazu bei, bei Dir den Samen zu säen, ähnliches in Deiner Umgebung zu initiieren.

Ferdinand Lediger



Einweisung



Startvorbereitung



zum Abflug bereit



Landung



Alle waren begeistert



Lebenswertes
Hagenberg i.M.
„Verein für Dorf- und Stadtentwicklung“

LEBENSWERTES HAGENBERG i.M.
„Verein für Dorf- und Stadtentwicklung“

IT-Lösungen für Ihr Unternehmen **aus einer Hand**

IT-Dienstleistungen
Weblösungen / Design
Softwareentwicklung



IT-Dienstleistungen

IT-Systembetreuung:

- Planung, Installation und Administration von Windows Netzwerken
- Datensicherungen
- Beratung und Konzeption
- und vieles andere mehr...

Dienstleistungen Hard- & Software:

- Server- & PC-Installation (Hard- & Software)
- allgemeine Software-Installationen
- Viren- & Malwarebeseitigung
- und vieles andere mehr...

Softwareentwicklung

Unsere Dienstleistungen im Überblick

- Systemanalyse und Beratung
- Spezifikation, Pflichtenheft
- Entwicklung
- Implementierung und Schulung
- und vieles andere mehr...

Weblösungen / Design

Unsere Dienstleistungen im Überblick:

- Webseitenerstellung mit Dreamweaver oder CMS
- Newslettergestaltung und Versand
- Einrichtung und Wartung von Google-Adwords
- Gestaltung von Web-Grafiken, Drucksorten und Illustrationen nach Kundenwunsch
- und vieles andere mehr...



Neue Segel- flugwinde

Seit 2004 nützten wir für Windenstarts die geliehene „kleine“ Micheldorfer Segelflugwinde. Für die Leihgabe entrichteten wir pro Start einen Betrag an unsere Micheldorfer Freunde. Da sich die Windenstarts zunehmender Beliebtheit erfreuen, hat sich die Startanzahl in den letzten Jahren stark erhöht. Kaufverhandlungen scheiterten bislang. Zufällig hat sich Ende Mai die seltene Möglichkeit ergeben, eine neuwertige Doppeltrommelwinde günstig zu beschaffen. Herbert Matschi, Josef Ecker und Thomas Radler sind nach Völtendorf gefahren und haben das gute Stück besichtigt. Die Möglichkeit des Erwerbes wurde kurzfristig beim Schopf gepackt und zugeschlagen.

Die Winde war mehrere Jahre in Deutschland im Einsatz, ehe sie 2009 nach LOAD (Völtendorf) kam. Dort wurde sie kaum benutzt und stand somit zum Verkauf. Zwischenzeitlich wurde sie noch beim diesjährigen VGC-Treffen am

Spitzerberg eingesetzt, ehe sie dann am 8. August mittels Tieflader nach Wels überstellt wurde. Sowohl die Windenfahrer als auch die geschleppten Piloten waren von den Eigenschaften sofort sehr angetan. Der Konstrukteur und Prüfer der Winde, Herr Egger, kam zum Abfliegen im Oktober nach Wels und gab unseren Windenexperten Insider-Informationen. Bei Mercedes Silbergasser wurden Ventil- und Motoreinstellungen durchgeführt, das Gerät ist sowohl optisch wie technisch auf dem letzten Stand.



Über den Winter wird nun das von Siegfried Heer zur Verfügung gestellte LEPO (=Rückholfahrzeug) für den Einsatz ab der kommenden Flugsaison aufgebaut.

Wolfgang Pimiskern



Die Eckdaten unserer neuesten Errungenschaft:

Egger Doppeltrommelwinde

Baujahr 2001

Antrieb: Daimler Benz Dieselmotor MB-QM401 LA

Leistung: 229 kW bei 2100 U/min

Hubraum: 11.000 ccm

ZF Wandler WSK 400/440

Aufbau auf Mercedes LKW Kipper Fahrgestell (LAK 1113B)

Seillänge 1000 Meter

NATURSCHUTZ IM ZEICHEN DES OTTERS



**GEBT DEM BRACHVOGEL
EINE CHANCE!**



**NEIN ZUR VERBAUUNG DES
WELSER FLUGPLATZES!**



Der Welser Flugplatz beherbergt 70 ha. Halbtrockenrasen, einen der gefährdetsten Lebensräume unseres Landes, und damit auch den letzten Rest der einst weitläufigen Welser Heide. Er bietet den letzten Großen Brachvögeln, Kiebitz, Rebhuhn und Feldlerche die Chance ungehindert ihre Jungen groß zu ziehen.

Stop building up the airfield at Wels!

The airfield at Wels houses 70 hectares extensively cultivated semidry natural grassland, which is one of the most threatened habitats in our country, and it is the last remnant of the previously vast "Welser Heide". Here curlew, a very rare species, lapwing, grey partridge and skylark have the chance to bring up their offspring.



<http://www.naturschutzbund-ooe.at> Tel.: 0732/779279

Elektronische Startkladde

Startkladde



Jeder Segelflieger kennt sie, die gute alte Startkladde. Markus Schrögenauer kennt sie nur zu gut. Start- und Landezeit, Flugzeug und Pilot werden von den „Startschreibern“ mehr oder weniger leserlich in die Liste eingetragen. So ist es oft für ihn mehr als schwierig, die für die Abrechnung erforderlichen Daten zu entziffern.

Mittlerweile gehört dieses Problem der Vergangenheit an. Das Computerzeitalter hat auch am Segelflugstart Einzug gehalten. WMW-Geschäftsführer und Webmaster Andreas Grosch hat sich am freien Markt umgesehen und ein Starterfassungsprogramm beschafft, das alle Stückeln spielt. Installiert wurde es auf ein Notebook, das im entsprechenden Alukoffer wetterfest verpackt ist. Für das richtige Eintragen von Start- und Landezeiten reicht jetzt ein Druck aufs „Knöpfel“. Lediglich Pilot und Flugzeug sind auszuwählen. Durch die implementierte Webschnittstelle sind sämtliche Daten und Auswertungen auch auf der Homepage im Mitgliederbereich Sektion Segelflug abrufbar.

W. P.

Ziellandewettbewerb 2011

Zu den Fixpunkten der Segelfliegersektion zählt der Ziellandewettbewerb, der diesmal wieder in drei Durchgängen (7. Mai, 17. September und 15. Oktober) absolviert wurde. 32 Teilnehmer stellten sich bei durchwegs Prachtwetter den Herausforderungen und versuchten mit unserer bewährten Ka8 die kürzeste Ablänge zu erzielen. Durch das vermehrte mittwöchige Windentraining wurden die erbrachten Leistungen immer besser.

Andreas Pichler heimste an den Wertungstagen 2 und 3 mit 100 und 28 cm den Sieg ein, in der Gesamtwertung musste er allerdings dem Landeprofi Karl Matzinger den Vortritt lassen. Karl holte sich mit 45 cm den ersten Tagessieg. Kurze 59 cm am dritten Bewerb reichten für den Gesamtsieg. Neo-Fluglehrer Walter Kruml holte sich mit beständigen Ergebnissen Rang drei vor dem Landefuchs Franz Grünbeck. Rookie Lukas Schaffler zeigte in seiner ersten Saison mächtig auf und belegte den hervorragenden fünften Rang.

Die Siegerehrung fand im Anschluss an den dritten Wertungstag in der Segelflugwerkstätte statt. Kulinarisch von Alex Pucher bestens versorgt, wurden die Ergebnisse bis in die späten Abendstunden ausgiebig gefeiert.

Ergebnisse drei Wertungstage, ein Streichresultat

1.	Karl Matzinger	104 cm
2.	Andreas Pichler	128 cm
3.	Walter Kruml	179 cm
4.	Franz Grünbeck	196 cm
5.	Lukas Schaffler	228 cm
6.	Alexander Pucher	361 cm
7.	Jürgen Hintermayr	397 cm



Zwischen dem zweiten und dem dritten Bewerb fand in Ried Kirchheim (LOLK) das Vier-Nationen-Ziellanden statt. Wie im Jahr zuvor passte die vierte Nation. Somit wurde der Pokal zwischen den Freunden aus Ried, Kirchdorf am Inn und Wels ausgeflogen. Die Einzelwertung holte sich sensationell Georg Krenhuber mit nur 42 cm Ablänge. Mannschaftlich mussten wir uns den Riedern knapp geschlagen geben. Georg Krenhuber, Walter Kruml und Johannes Wendelin waren die erfolgreichen Welser.

Wolfgang Pimiskern

2011 Segelflug-Grundsicherung



Zum Infoabend Ende März konnten wir, Herbert Matschi (Sektionsleiter Segelflug) und Kurt Würleitner (Ausbildungsleiter Segelflug), 7 Segelfluganwärter begrüßen.

Am 27. April 2011 durfte ich zum Theorieeinführungsabend dann tatsächlich 8 Personen empfangen. Es waren zwar nicht mehr ganz die gleichen wie Ende März, aber dafür ging es gleich mit vollem Elan an die

Sache. Andreas Grosch, Oliver Floimayr, Günther Schmidt, Karl-Heinz Meier, Mario Jakovljevic, Lukas Schaffler, Walter Darilion und Wolf Ruzicka sind fest entschlossen, den Segelfligerschein zu erwerben.

Diejenigen, die bereits im Besitz des Flugschülerausweises bzw. eines gültigen Motorflugscheines sind, konnten Anfang Mai im Bergfalken III, in der Disziplin Flugzeugschlepp, den heiß ersehnten 1. Start

machen. Aufgrund der hohen Motivation seitens Schüler und Lehrer verzichteten wir im heurigen Kurs auf die Schulungsflüge mit dem Motorsegler und haben sofort mit unserem altbewährten Bergfalken III mit dem Flugzeugschlepp begonnen.

Die praktische Schulung findet normalerweise an den Freitagen und Samstagen statt, jedoch wurde und wird auch unter der Woche mit den Schülern gearbeitet. Einen



an Ing. Jürgen Hintermayr und Walter Kruml zum Segelfluglehrer und willkommen im Segelfluglehrerteam der Weißen Möwe Wels.

6 von 8 Segelflugschüler absolvierten, Ende Juli, die praktische Prüfung und Ende September die theoretische Prüfung POSITIV und daher konnten wir auch heuer wieder die WEISSE Fahne hissen.

Ich möchte mich bei meinem Lehrerteam, bestehend aus Josef Ecker, Gerhard Heissenberger, Thomas Radler, Johann Repitz, Walter Schwarz, Helmut Track und den beiden frisch gebackenen Segelfluglehrern Jürgen Hintermayr und Walter Kruml sehr herzlich für die perfekte und professionelle Arbeit bedanken.

*Ausbildungsleiter Sektion
Segelflug
Kurt Würleitner*



riesigen Dank an die Lehrer und Schlepp-Piloten.

Zum vierten Mal konnte wieder, basierend auf die gute Zusammenarbeit mit der Motorflugschule, ein gemeinsamer Meteorologieunterricht abgehalten werden. Besten Dank an den Ausbildungsleiter für Motorflug, Josef Ecker, und den Vortragenden in Meteorologie, Gerhard Grubhofer.

Im Zuge der heurigen Segelflugausbildung konnten auch 2 Segelfluglehreranwärter zum Segelfluglehrer ausgebildet werden. Herzliche Gratulation



Winter(Schi)fliegen in Wels 2010/11 hoffentlich auch 2011/12



Liebe Kolleginnen und Kollegen,

unser Verein sucht für die WMW-Webseite bzw. für Präsentationen in der Flugschule einige Flugvideos über die WMW (Motorflug, Segelflug, Kunstflug, UL, Modellflug, Fallschirmsprung ...). Alles natürlich nur mit Vereinsfliegern und 100%ig frei von Lizenzrechten.

Wenn Du solche Videos hast bzw. solche Videos professionell erstellen kann oder jemanden kennst der das gut kann, soll er oder sie sich bitte melden.

Auch würden wir professionelle Sprecher/innen benötigen die solche Videos eventuell besprechen können.

Wenn Du Dich gut in Sachen Multimedia, Computer-Animationen, Power Point und Werbung/Marketing auskennst, bist Du herzlich willkommen!

Folgende Ziele sollen damit erreicht werden:

- Jede Sektion hat in der Webseite ein ordentliches, gleich gestaltetes Werbevideo.
- Wir haben für künftige Messen und Veranstaltungen ordentliches und einheitliches Präsentationsmaterial.
- Die Flugschule (MF und SF) hat für Flugschul-Interessenten professionelle und einheitliche Präsentationen.

Das ganze Projekt befindet sich noch in der Startphase, wenn Du das Know-How und die Möglichkeit hast mitzugestalten, bitte melde Dich.

Vielen Dank
mit fliegerischen Grüßen

Andreas Grosch
office@grosch-edv.at
Mobil: 0699 128 039 37
Firma: 07242 214040 0

Fox in Wels



Am 9. und 10. April war es in Wels wieder mal so weit, dass am Flugplatz Wels mit dem Fox der Spinning Hawks und der professionellen Betreuung durch die Piloten Josef Reithofer und Günter Mayer Segelkunstflug in höchster Vollendung durchgeführt werden konnte.

Gebremst durch starken Wind am Samstag waren insgesamt 19 Flüge möglich.

Wir hoffen, dass wir bei nächster Gelegenheit den FOX wieder mal nach Wels bringen können.

Thomas Radler



Tolle Leistung Fabian,
wir gratulieren Dir herzlich



Fabian Stumpfl in seiner Libelle am Flugplatz Niederöblarn

Staatsmeister in der Club- und Juniorenklasse



STMS 2011 Niederöblarn

So da! Der Bewerb ist beendet, unfallfrei und erfolgreich. Der letzte Wertungstag barg noch einige Brisanz in sich und so fieberten die Piloten dem Endergebnis entgegen. Teilweise gab es Favoritenerfolge (Janowitsch 18 Meter, Demmerer 15 Meter, Haggenmüller Standard), teilweise gab es richtiggehende Sensationen. Fakt ist, dass die Junioren oder Jungpiloten dieser Meisterschaft ihren Stempel aufgedrückt haben. Allen voran der Junior Fabian Stumpfl als Staatsmeister der Clubklasse, oder der 27 jährige David Richter-Trummer als Vizemeister der Standardklasse, aber auch andere Jung-Piloten zeigten bei einzelnen Tagesergebnissen gehörig auf. -

*Michael Gaisbacher
Bundessektionsleiter Aeroclub*

10. Österr. Juniorenmeister im Streckenflug

Vom 16. 07. bis 23. 07. 2011 konnten wir die 10. Österr. Juniorenmeisterschaft im Streckensegelflug am höchstgelegenen Flugplatz Österreichs, Mauterndorf, 1100m MSL, durchführen.

Die Juniorenmeisterschaft ist Teil des gesamten Juniorenprogramms der Sektion Segelflug des Österreichischen Aeroclubs. Das Programm umfasst mit Silver Challenge in Niederöblarn, ein Einsteigerbewerb für Streckenflugneulinge, mit der Gold Challenge, ein bewerbsähnliches Training, das zu Strecken zwischen 300 und 500 km führt.

Höhepunkt ist aber die Juniorenmeisterschaft, die aus Idealismus der Veranstalter

und finanzieller Unterstützung durch das Juniorenprogramm der Sektion NENN-GELDFREI für die Junioren (bis 25 Jahre) stattfindet.

Garant hierfür ist auch unser Team aus Meteorologe & Tasksetter, Hermann Trimmel und Horst Baumann als Auswerter.

Am 15.07. starteten wir nach dem „Check in“ der Piloten mit dem Eröffnungsbriefing und anschließender Grillfeier. Die Wettervorhersagen versprachen Wettbewerbswetter von der unsichersten Seite, also wurden die Piloten bereits darauf vorbereitet, dass wir alle möglichen Wetterfenster nutzen werden.

*Rudi Steinmetz / Sektionsleiter Segelflug
/ LV-Salzburg*

Gesamtartikel im Online-Cumulus

Gesundheitsmesse 2011



Lieber Thomas, bitte wegschauen –
Wie heißt es immer? Anschauen nicht angreifen :-)

Unser Fliegerclub war im November auf der Welser Gesundheitsmesse mit einem professionellen Stand vertreten. Wie bereits in den letzten Jahren hatten wir die größte Fläche in der Vereinshalle, und die musste mit Equipment der Weißen Möwe ausgefüllt werden.

Die neue Winde und der Twin sollten zur Besichtigung bereit stehen. Um den bis dato ausgeklügeltsten Messeauftritt der Weißen Möwe zum Erfolg zu führen, waren viele ehrenamtliche Stunden notwendig. Drei Tage vor Messebeginn wurde der Twin für den Abtransport auseinander genommen.

Den Vereinsauftritt auf der Gesundheitsmesse gestaltete maßgeblich Michi Maurer mit seiner Eventtechnik-Firma. Wir bekamen die grandiose Kulisse, die unser Fliegerclub verdient. Flugzeuge, Licht, Teppich, Metallgerüste und der Infopoint zeigten den Besuchern was die Weiße Möwe zu bieten hat. Unsere Einladung zum Gespräch nahmen viele Menschen an und hielten uns ordentlich auf Trab.



Die Resonanz war beeindruckend. Viele Personen bestärkten uns darin, keinen Millimeter von unserer jetzigen Linie abzuweichen. Fazit: Die Welserinnen und Welser sind froh, einen so einzigartigen Flugplatz in ihrer Stadt zu haben.

Ganz besonders freute es uns, dass sich verstärkt junge Leute für den Verein interessieren. Wir machten zum ersten Mal öffentlich auf die WMW-Nachwuchsflug-Aktion aufmerksam.

Das Organisationsteam um Siegi Heer, Baldt Erich und Wolf Ruzicka würde es begrüßen, wenn im November 2012 wieder ein ähnlicher Messeauftritt zustande kommt.

Herzlichen Dank für die Mitarbeit an:

Aumayr Reinhard, Baldt Erich, Baldt Tobias, Baudraxler Elke, Bichler Andreas, Darillion Walter, Ecker Josef, Floimayr Oliver, Greil Alfred, Grosch Andreas, Heer Sigi, Heissenberger Gerhard, Kaiser Wolfgang, Koll Walter, Krenhuber Georg, Lehner Kurt, Lipp Herbert, Lippert Wolfgang, Matschi Herbert, Maurer Michael, Meier Karl Heinz, Pucher Alexander, Ruzicka Wolf, Schaffler Lukas, Schrögenauer Marcus, Sixt Christian



m.m. Event-Technik



Beschallungen, Beleuchtungen und Traversenaufbauten für Veranstaltungsflächen bis 20.000 Personen

Günstige Pauschalangebote mit Technikerbetreuung



- Von der Geburtstagsfeier bis zum Blasmusikkonzert mit 60 Musikern
- Von der Ballbeleuchtung bis zur Messestandbetreuung
- Vom G´stanzsinga bis zur Frühschoppenbeschallung
- Vom Rockkonzert bis zur Tanzveranstaltung
- Ambientebeleuchtungen

www.mmeventtechnik.at - mmeventtechnik@aon.at
+43676/3911369



Powered by

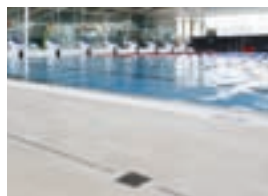
NOVA



RICHTUNGSWEISEND BEI
INSTALLATIONS-KOMPONENTEN UND
ENTWÄSSERUNGSTECHNIK



ENTWÄSSERUNGSSYSTEME



Hallenbad



Freibad



Schwimmbad



SPA / Wellness Hotel

NIROTEC®

EINE MARKE DER ASCHL GMBH

www.nirotec.at | office@aschl-edelstahl.com
 Tel. 07247 / 8778 -0



Mitglied im Warenzeichenverband Edelstahl Rostfrei e. V.

Hangarfest



2011



Danke den vielen Helfern, die das Hangarfest 2011 organisierten und durchführten. Die Wetterprognose für den Abend war wenig vertrauensenerweckend, Hagel und Sturmböen waren angekündigt. So verlegten wir die Feier in den Windschutz von Hangar-Ost. Am Abend musste es dann wirklich schnell gehen. Gut, dass nicht der halbe Hangar ausgeräumt war, für das Hangarfest werden naturgemäß viele Flugzeuge auf das Vorfeld gestellt.

Es gab Kritik, dass unser Fest an dieser Stelle stattfand. Damit auch Mitglieder mitfeiern können, die den Osten meiden wie der Teufel das Weihwasser, sollen sie dann auch so nett sein, die Flugzeuge zu rangieren.



LKCS

48°56'47"N (48.946381)

14°25'39"E (14.427464)

Elevation: 1417 ft (432 m)

RWYs: 09/27: 2500/80 m Asphalt

FRQ: INFO: 129,250

Ehemalige Militärflugplätze im Osten haben für mich einen besonderen Reiz.

Dies habe ich in Scharmelek / Ungarn schon erfahren. Man hat da ein Gefühl, als würde man mit einem Airliner ankommen.

Nachdem der Militärflugplatz Budweis seit einiger Zeit auch zivil anfliegbar ist, war es mein Wunsch, dies mit der D-MWWM auszuprobieren.

Am 24. Juni 2011 war es dann soweit. Begleitet hat mich Christian, ein Kollege aus der Firma und ehemaliger UL-Pilot.

Geplant hatten wir den Hinflug am Nachmittag, dann Besichtigung von Budweis mit Übernachtung und Rückflug am nächsten Tag.

Das Wetter war etwas durchwachsen mit Gewitterrisiko am Abend.

Wir hatten Anbindeseile für das Vertauen des Flugzeuges mitgenommen. Die Erdspieße haben wir aus Sicherheitsgründen (können ja bei Turbulenzen in der Kabine herumfallen) in Wels gelassen.

Der Flug dauerte 45 Min., mit mittleren Turbulenzen über dem Mühlviertel (beruhigend dass die Erdspieße in Wels lagen). Nach Überquerung des Böhmerwaldes war die Luft etwas ruhiger.

In Budweis wurden wir freundlich empfangen. Noch in der Luft wurden wir gefragt, ob wir tanken wollen und ob wir ein Taxi in die Stadt benötigen. Unsere Bitte nach einem Hangarplatz wurde jedoch abgelehnt.

Anflug auf den ehemaligen Militärflughafen bei Budweis



Die Einweisung auf die Parkposition erfolgte durch follow me car und marshaller (obwohl wir das einzige Flugzeug am Platz waren). 3 Mann Bodenpersonal kümmerten sich um die Sicherung unserer Tecnam.

Allerdings gab es kein Material dazu, weder Anhängeseilen am Boden, noch Gewichte, noch Erdspieße.

Da ich, wegen der Gewitterwahrscheinlichkeit, auf einer Sicherung des Flugzeuges bestand, wurde am Betriebsfunk auf tschechisch herumgefunkt und diskutiert und dann kam die Meldung: Hangar ist verfügbar.

Und was für einer. Ein beschusssicherer Bunker für Militärjets. Der hätte einem Tor-

nado standgehalten (siehe Bild).

Das Gewitter ist dann doch nicht gekommen, und wir hatten einen schönen Aufenthalt mit Abendessen im Gastgarten, direkt am Hauptplatz von Budweis.

Der Abflug am nächsten Tag war etwas zeitaufwändiger, als wir das von Wels gewohnt sind.

Der Taxifahrer bekam zuerst eine schriftliche Genehmigung zum Befahren des Militärgeländes.

Dann ging es zum Tower (gemäß dortiger Mannschaft der höchste in Tschechien) zur Flugplanaufgabe. Ich musste 2 mal die Stufen rauf und runter (ist eben Flugsport), da

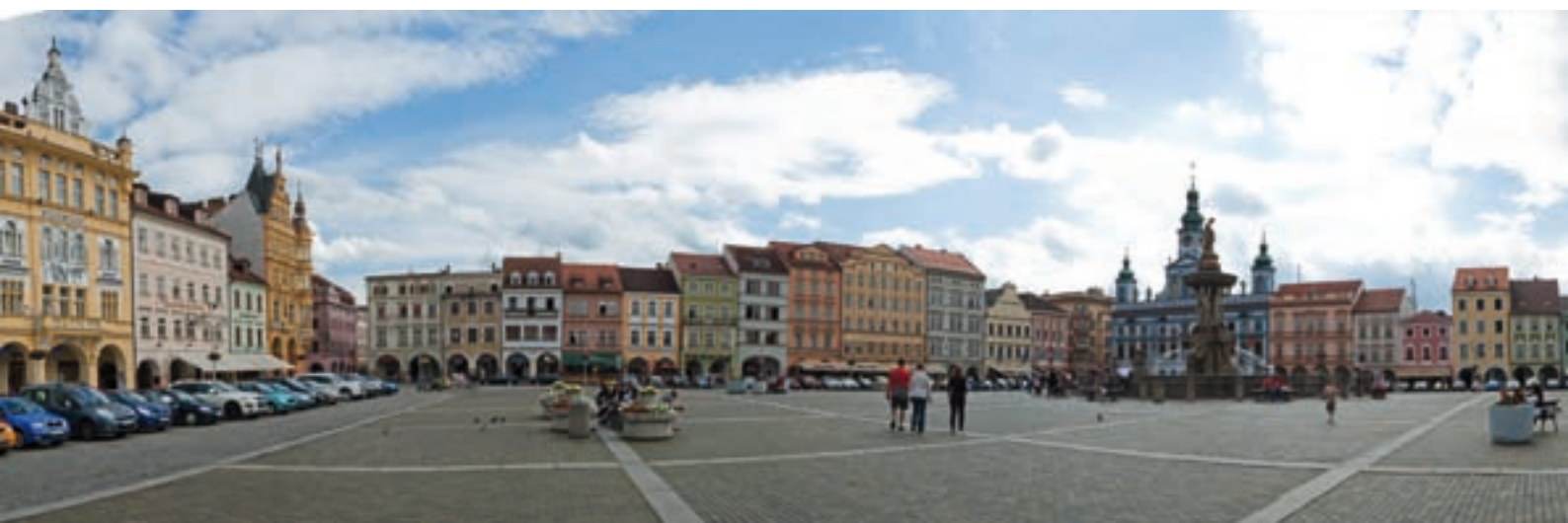


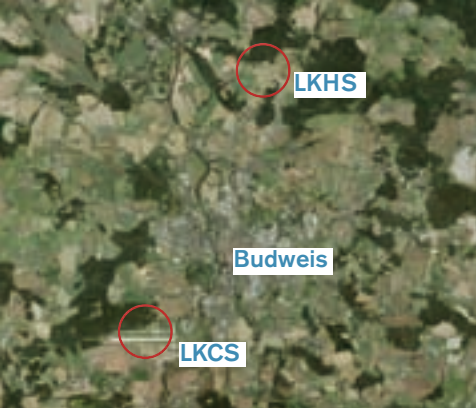
nach dem ersten Besuch noch Angaben fehlten.
Danach zum Aeroclub zur Bezahlung der Lande- und Hangarierungsgebühren.
Diese waren, gemessen an dem Aufwand

der für uns getrieben wurde, erstaunlich günstig.
Nach ca. 2 Stunden am Flugplatzgelände waren wir dann wieder in der Luft und flogen über den Moldaustausee und Aigen im

Mühlkreis nach Wels zurück. Für uns Ultraleicht-Flieger war es ein interessantes Erlebnis und wir haben uns wieder einmal wie die Großen gefühlt.

Felix Frazian





LKHS - Flugplatz Hosin
 INFO 130,200 MHz
 Tel.: +420 387 220 716
 E-Mail: aeroklub.hosinpohoda.com
 www.hosin.info
 06L/24R Länge: 800m Breite: 24m Oberfläche: Asphalt
 06R/24L Länge: 1000m Breite: 50m Oberfläche: Rasen
 54 NM von LOLW



Budweis die Zweite

What else?

Vor dem Flug sprach ich noch mit Milan, der sich mit Fliegen in Tschechien sehr gut auskennt ... und er gab mir einige Tipps- an dieser

Stelle nochmals: Danke Milan für deine Worte!!

Da der Flugplatz auch auf der ICAO-Karte noch gut drauf ist (sogar mit viel Sicherheit Richtung Norden!) braucht man für diesen Flugplatz keine Tschechienkarte! Das ist gut!

Ich wählte flugroutenmäßig über Deutschland zu fliegen ... da man hier die sonst anfallende Bürokratie (bei Direktflug ... Flugplan usw.) elegant umgeht ... und wir zudem sowieso auch Passau anschauen wollten ... und der Umweg über die Donau außerdem durchaus schön war/ist und nicht wirklich lang dauerte :-)

Nah der Tschechischen Grenze wechsel-

ten wir dann auf "Praha Information" (126,1 soweit ich mich erinnern kann ...)

Der Mann am Funk war sehr nett und teilte mir mit, dass ich das Gebiet "LKR1" nicht unter FI90 queren darf ... damit habe ich gerechnet und flog eben nördlich davon vorbei (auch kein großer Umweg). [An dieser Stelle ein wichtiger Tipp! Bitte mit aktueller ICAO-Karte fliegen ... in den alten, hab ich gesehen, sind leider nicht alle Zonen eingetragen ...]

Dann gings eh ziemlich zügig ... die Landschaft an der Grenze beim Moldau Stausee dürfte teilweise ein Naturschutzgebiet sein oder so ... gefiel uns jedenfalls sehr und sah sehr urig aus ... die bäuerliche Gegend schaut etwas anders aus als bei uns ... und schwupps ... wir sind ja schon fast da!! Schnell bei Praha Info abmelden ... und schon gehts zum Flugplatz!! Landung unproblematisch ... Leute freundlich ... Flugzeuge am Platz: außergewöhnlich und riesig :-D ... "Leben am Platz vorhanden?" ...

Freitag 10.6.2011

Flugzeug: OE-ATA (bereits mit den neuen Gurten!!) ... Speed ... immer so zwischen 198 und 210 am GPS :-)

Und zwar war ich heuer einmal auf einem Kurztrip in Hosin- Budweis. Nach dem Tripp war ich ungeheuer begeistert und habe dann gleich einen Reisebericht „Quick and Dirty“ verfasst und in unserem Forum gepostet. Daher werden einige von euch das Erlebnis schon kennen. Wie es aussieht, ist die kurze Geschichte auch für den Cumulus interessant; => and here we go!

Nicht weit von uns entfernt liegt der Flugplatz Hosin bei Budweis in Tschechien!! Da ein guter Bekannter von mir Geburtstag hatte und ich mir was Besonderes einfallen lassen sollte ... entschied ich mit ihm DORT hin zu fliegen ... WEIL DA KOMMT MAN ALS Oberösterreicher normalerweise eh defakto NIE HIN! Gesagt- getan!

Wetter:

Wunderbar!! ... Sonne + mäßig dichte Wolkendecke + ein wenig thermische Turbulenz- aber nicht viel.





es wirkt zwar alles etwas abgewohnt ... aber siehe da- da wird ein neuer Hangar gebaut ... :-) ... schön!

Mittagessen: 2 verschiedene Gerichte + 3 x Cola = 5,5 Eur. Und ich war erstaunt ... die Menükarten sind derzeit noch alle in Kronen angeschreiben ... für uns „Eurokinder“ fast schon unfassbar. Doch sie haben auf Anfrage auch eine deutsche Karte und nehmen gern auch den Euro entgegen :-)

Rückflug: Nach etwas „Flugplatz-schauen“ ... ging es retour ...

... wieder sehr unproblematisch!! Ich sagte dem netten Herrn von Praha Info, dass ich beim Rückflug gerne einen Umweg über den Moldau Stausee fliegen möchte ... er teilte mir dazu eigentlich nur mit, dass LKR1 derzeit nicht aktiv ist; daher: er muss jetzt eh nicht mehr darauf achten was ich mache ... und ich habe freie Bahn! :-)
Moldau Stausee angeschaut// Wir waren

wiederum beeindruckt! ... dann Weiterflug nach Passau und Schärding ... Kaffestop in Ried/ Kirchheim ... und "home again" :-D :-D

Kann diese Kurzreise wirklich nur empfehlen!! Und auch das Geburtstagskind hatte eine irre Freude mit dem "Kurzurlaub" :-)

PS: Hinflugzeit mit Sightseeing + Passau ... genau 1h :-)

PSS: Falls jemand mal hinfliegen möchte und sich nicht ganz sicher ist, kann er mich gerne anrufen ... helfe gerne ... und es ist wirklich nicht viel dabei!

In diesem Sinne noch nen schönen Tag!

Pascal Heer



Mini-StudentInnen entdecken die Faszination Technik

Im August öffnete die FH Steyr bei der Kinder-Uni Steyr ihre Türen nur für Kinder (Sommerferienprogramm). ExpertInnen informierten rund 1000 junge StudentInnen über ihre Fachgebiete.

Siegi Heer begeisterte mit seinem Vortrag „Faszination Fliegen“ und beantwortete den Kids Fragen zum Thema „Warum fliegt ein Flugzeug und was braucht es dazu?“. Mit dieser guten Vorbereitung baute jedes Kind am Schluss ein eigenes Modellflugzeug, das dann alle gemeinsam ausprobierten.

Luki Schaffler rundete das Programm mit anschließendem Outdoor-Shockflyer-Fliegen vor staunenden Jung und Alt ab.

Luki und Tobias, danke für Eure Mithilfe.

Siegi Heer





Über 300 Gäste beim Jahresabfliegen der Gyroflieger

Die Idee zum Gyroabfliegen Programm für 2010 wurde im Lauf der Messe "Gesund Leben, Wels" von Mair Erwin geboren.

2 Monate Vorlaufzeit erlaubten eine gute Vorbereitung. Es war schön, mit anzusehen, wie sich hier ein positives Selbstläuferprojekt entwickelte. Jeder wollte seinen eigenen Beitrag leisten.

Andi Cerveny, Erwin und Günter Seidler setzten ein Zeichen und boten für jeden Besucher einen kostenlosen Schnupperflug mit Ihren Gyros – eine Platzrunde – an.

So hat sich der Flugplatz Wels mit Landebührenbefreiung für alle WMW-Mitglieder für den Altjahrstag angeschlossen.

Die UL-Sektion stellte die OE-ATA und die D-MWWM frei zur Verfügung.

Am Altjahrstag, gleich um 8 Uhr starteten die Vorbereitungen, Fahr- und Flugzeuge aus dem Hangar raus. Andi Cerveny brachte mit seinem Transporter Tische und Bänke mit. Tobias, unser Helferlein, brachte Absperren, Die Arbeit ging Hand in Hand.

Erwin fasste seine "Gulaschkanone" aus, schon tags zuvor bereitete er das beste Gulasch, das ich je gegessen habe, vor. Eingehetzt mit Buchenscheiterl köchelte das Fleisch dahin - hat das aber gut gerochen und mein Magen knurrte.

Die ersten Gäste-Platzrundflüge startet Erwin um 10h mit der ATA, die Maschine kühlte nicht aus. Bruno Weinberger, und Meier Manfred pilotierten D-MWWM. Als Manfred in der P96 vom Platzrundfliegen genug hatte, löste ihn unser MF Sektionsleiter Christian Sixt für das Fliegen mit den letzten Gästen ab.

Danke an Fez Edwin, er ist es, der den geschlossenen Gyro (Calidus) sein eigen nennt – er hat 25 Besucher kostenlos um die Platzrunde getragen.

Übrigens, fliegt mal mit Edwin, der geschlossene Gyro ist eine Sensation, der ist wirklich wetterunabhän-

gig und drinnen ist es schön warm! Günter und Andi wechselten sich mit ihren Gästen im offenen Gyro ab – es war ja doch kalt.

Unser Kollege Dallinger Anton - mein Dank gilt vor allen ihm - vom geselligen Treiben gepackt, schloss er sich ganz spontan den Gyros an, parkte seinen Heli R44 in Reihe mit den Gyros und hat einfach auch Besucher mitgenommen - super Anton!





Unser Sunnyboy - Gottfried Roithner – zog doch tatsächlich seine Saratoga aus dem Hangar und schnappte sich aus der Menge die Familie Toyfl zum Mitfliegen. Die waren so begeistert, es war ihr erster und sicher nicht der letzte Flug in Wels.

Den reibungslosen Ablauf verdanken wir unserer Sandra Höllinger und Harald Wimmer, sie waren unser Bodenpersonal und haben die Fluggäste organisiert, eingekleidet und eingewiesen sowie aufgepasst, dass niemand in den Propeller kommt.

Dank Petra Hackenberg wurden alle prompt verköstigt. 180 Glühwein, 260 Kinderpunsch, 38 Tee, 47 Frankfurter, 171 Gulaschsuppe und 220 Krapfen sättigten unsere Gäste. Auch der Wirt hatte seine Freude. Das Airteff war von früh bis zur Sperrstunde zum Bersten voll.

Für unsere Gäste eine Augenweide: Ritchi flog mit seiner Staudacher. Die Fragen, die man hörte, „könnt ihr sagen, wann er das nächste mal fliegt, damit man zuschauen kann ...“

Savage zum Altjahrsflug – das wurde Dank Cerveny und Seidler Wirklichkeit – viele Kollegen sind von der Maschine begeistert und schließen sich der Vorfinanzierung an, um die Savage in die UL Sektion als Vereinsmaschine zu integrieren.

Summe Sumarum: 263 Flugbewegungen von 11h bis 16h30, das bringt man sonst nur auf 3 Pisten an einem starken Sommertag von 8 Uhr bis 20 Uhr zusammen. Danke Oliver Hackenberg, Du hast den Luftraum toll gemanaged. Sehr schön war die Zusammenarbeit der Piloten, sie organisierten sich selber, jeder gab seine Positionsmeldungen ab, jeder

wusste, wo er war und welchen Platz er einzunehmen hatte.

Nun ein bisschen Statistik: Auf einer Piste sind diese Flächenflieger und z. T. drei Gyrocopter sich nicht in die Quere gekommen! Alle 40 Sekunden fand ein Start oder eine Landung statt.

Das war aber nicht das Einzige am Flugplatz:

Die Segelflieger legten im Schnee mit ihrer Ka8 20 Windenstarts hin – alle Achtung! Die Modellflieger zauberten wie jedes Jahr am Rollweg Z akrobatische Flüge in den Himmel

Am Schluss noch kamen die Modelljets – für mich ein normaler Anblick – für unser Gäste ein WOW!

Danke Andi, Erwin, Günter und an alle Ungenannten.

*Siegi Heer
UL-Sektion, die bewegt!*

Die Drehflügler im Fliegerparadies!

Wenn ein Gyrocopter zur Landung kommt, ist mindestens ein zweiter dahinter! Es hat sich inzwischen herumgesprochen, dass die drei in Wels stationierten Tragschrauber (mit Andreas Cerveny, Erwin Mair und Günter Seidler) gerne gemeinsam unterwegs sind. Nach den heurigen Flugerfahrungen in Österreich, Deutschland und Tschechien reizte natürlich Italien. Da das Wetter für die Alpenüberquerung nicht mitspielte, wurden die 3 Gyros kurzerhand auf den Anhänger gepackt und ab ging es in den Süden. Italien, ein Fliegerparadies ... wie für einen Gyrocopter





ter bestimmt! Unzählige idyllische Landeplätze, abwechslungsreiche Landschaften, lange Strände und verschlungene Lagunen konnten durch die unvergleichbare Wendigkeit und den kurzen Lande- und Starteigenschaften des Drehflüglers erkundet werden. Zusätzlich passte das südliche Klima perfekt zur offenen Sitzweise. Es war wie Flugwandern in Motorradmanier!

Wer sich von Andi, Erwin oder Günter mehr erzählen lassen möchte braucht sie nur mit dem Stichwort „Italien“ ansprechen. Aber Achtung: „Die Begeisterung der drei ist hoch ansteckend!“



SPARKASSE 
Oberösterreich



Hangfliegen 2011

Wie jedes Jahr machte sich eine eingefleischte Truppe von Modellfliegern auf den Weg, um Wind und Wetter zu trotzen und dem Hangfliegen im alpinen Bereich zu frönen.

Der erste Ausflug (unser regulärer Familienausflug) führte uns vom 23. – 26. Juni wieder einmal auf die Koralpe, wo wir früher regelmäßig zu Gast waren, es aber aufgrund von Streitigkeiten nicht mehr möglich ist, so bequem direkt vor dem Hotel zu fliegen.

Dort angekommen mussten wir feststellen dass uns der Wettergott nicht allzu gut gesonnen war, es war kühl und regnerisch.

Nach dem ersten guten warmen Tee wurden uns die neuen Flugregelungen erklärt und wir machten uns auf den Weg, das neue Fluggelände zu erkunden. Dabei haben wir uns als wahre Meister des Schlichtens von Flugzeugen, Fernsteuerungen, Werkzeugkisten, Ladegeräten etc. entpuppt, denn wir mussten alles an Material und Piloten mit max. 4 Autos nach oben bringen und keiner war bereit, nochmals zum Hotel zu fahren um eine 2. Fuhre zu machen („Da versäum ich ja den Wind!“).

Oben an der Startstelle waren wir sofort eingehüllt. Zuerst von den Wolken, die relativ tief hängen und danach von einer Horde Kühen, die ganz interessiert an unseren Flugzeugen und Fernsteuerungen waren.



Als „Stadtmenschen“ bekommt man schon ein eigenartiges Gefühl, wenn man von Einheimischen darüber aufgeklärt wird, dass die Hochlandrinder es überhaupt nicht mögen, wenn man ihren Kälbern zu nahe kommt und man dann Auge in Auge einem Riesen-Rind mit langen Hörnern und langem Zottelfell gegenüber steht – vor allem wenn der (Flucht-)Weg nach hinten durch



einen mächtigen Abhang versperrt wird... Beides war nicht unbedingt förderlich für ausgedehnte Flüge, sodass an diesem Tag außer ein paar Runden in den Wolken mit



unseren HLGs nicht viel möglich war.

Um dann doch noch einen schönen Tagesausklang zu schaffen zogen wir uns gemeinsam in die Werkstatt zurück, wo Richard seine Gitarre herausholte (er ist nicht nur ein guter Pilot, sondern auch ein guter Saitenzupfer) und Gerhard seine sängerischen Qualitäten entdeckte und bis in den frühen Morgen gesungen wurde.

Am nächsten Tag, nach einem ausgiebigen Frühstück, wurden die Bees ausgepackt (Dreiecke aus nahezu unzerstörbarem Material) und gegen den starken Wind angekämpft. Luki, Rene, Florian und Gerhard hatten an der normalen Startstelle noch nicht genug Wind, worauf sie sich zu Fuß weiter bergauf kämpften und an einem Kamm die volle Windstärke genossen (etwa 80-90 km/h). Die Bees flogen wie selten zuvor, nur das Abwindfeld hinter dem Kamm sorgte für einige akroba-

tische Klettertouren, um die abgestürzten Bees zwischen den Steinhalden wiederzufinden.

Auch Dominik meinte eine sportliche Einlage abliefern zu müssen, in dem er seine Bee in einem Talkessel landete und sich dann mehrere liebe Kollegen durch Geröllhalden und kniehohe Gebüsch bergab kämpften, um die Bee zu retten.

Claudia versuchte sich als Modell-Pilotin, um herauszufinden wie stark die Unterschiede zwischen dem Fliegen mit Steuerhorn und dem Fliegen mit einer Fernsteuerung sind und machte dabei eine gute Figur – wir waren einhellig der Meinung, dass wir eine neue Modellflug-Kollegin entdeckt haben...

Leider war auch an den weiteren Tagen das Wetter nicht allzu gut, aber wir hatten Glück und kein Modell trug allzu schweren Schaden davon.

Auf Grund der neuen Regelungen und dem extrem mühsamen Bergauf- und Bergab-Schleppen des Materials ist die Koralpe leider kein Hangflugziel mehr für unseren Familienausflug (Sieg und Claudia schleppten sogar ihren süßen Peter inkl. Kinderwagen, Decken, Fläschchen u.ä. immer wieder hinauf), was sehr schade ist.

Daraufhin beschlossen wir uns neue Ziele anzusehen und legten als Ziel für unseren Sommerausflug das Wildkogelhaus im Großvenedigergebiet fest.

Dorthin machten wir uns am 13. August auf den Weg.

Das Wetter zeigte sich auch hier wieder von seiner besten Seite:

10°C, Regen und Nebel bei der Talstation, worauf wir kurz überlegten, noch schnell in ein bisschen Winterausrüstung zu investieren...

Jürgen und Richard waren dankenswerterweise bereit, unsere Flugzeuge mit allem Zubehör und das Gepäck mit dem Auto nach oben zum Wildkogelhaus zu schaffen – eine anscheinend grenzwertige Erfah-



rung, wie sich später herausstellen sollte („Nochmal fahre ich da nicht rauf, ihr könnt es euch das Zeug selber mitnehmen – wie komm ich denn da wieder runter?“)...

Mit der Gondel ging es flugs nach oben und am Berg auf über 2000m empfing uns eine traumhafte Berglandschaft – soweit man das durch den Nebel erkennen konnte.

Die 20-minütige Wanderung durch Nebel und Wolken führte uns dann zum heiß ersehnten Ziel – dem Wildkogelhaus.

Dort angekommen stärkten wir uns gleich mal mit warmem Tee und Suppe und freuten uns auf das Essen.

Während unsere Damen die Zimmer häuslich einrichteten (Betten überziehen!) wurde von uns Piloten das Start- und Fluggebiet in Augenschein genommen und die ersten Wetten abgeschlossen, wer wohl als erster den genau über die Landwiese führenden Sessellift treffen würde, bzw. ob wir nicht wieder einen Touch-and-Go-Bewerb mit unseren Bees starten sollten.

Das Wetter hatte sich aber definitiv gegen uns verschworen, denn die Sichtweite lag bei max. 50m.

Da konnte auch Hannes´ und Gabis sonniges Gemüt nichts verbessern – sie kamen später und teilten uns freudigst mit, dass im Tal schon die Sonne scheint und es sooooo

warm gewesen sei, wie sie auf die Gondel warteten.

Nach unzähligen Flugversuchen mit den HLGs („eine Runde geht immer“) und dauerndem „Jetzt reißts auf – ich seh ins Tal“-Rufen sahen wir ein dass der Samstag wieder einmal nicht ganz unseren Ansprüchen an Wind und Wetter gerecht wurde und zogen uns zum Abendessen zurück – eine Pfanne mit 2m Durchmesser, gefüllt mit Ripperln und Stelzen und anderen leckeren Dingen.

Davon blieb nach dem Einfall der hungrigen Piloten-Meute nicht viel übrig und der Abend klang so wie immer im gemütlichen Beisammensein aus.

Am nächsten Morgen war alles schlechte Wetter vergessen – die Sonne ging über dem Großglockner auf und schien den ganzen Tag – das Wetter war atemberaubend schön (blauer Himmel, 24° in 2000m Höhe und ein Panorama wie ich es vorher noch nie gesehen habe).

Dementsprechend gut war die Laune nach der Stärkung in der Früh – man glaubt gar nicht, wie viel manche Piloten (René!) nach der Monster-Pfanne am Abend bereits zum Frühstück wieder essen können...

Endlich konnten wir auch unsere wirklichen Flugzeuge fliegen, die Thermik war ham-

mermäßig und es waren traumhafte Flüge bis an die Sichtgrenze möglich.

Es war auch eine ungewohnte Erfahrung, dass es neben den Thermikschläuchen nach oben auch gleich in derselben Geschwindigkeit bergab ging – so eindrucksvoll hatten wir das bisher noch nicht erlebt. Luki wollte nach den langen Tagen mit schlechtem Wetter endlich mal auch seinen Scalesegler in die Lüfte bringen und war voller Zuversicht, die passende Thermik zu finden, worauf er seinen schweren Bomber voller Elan Richtung Großvenediger warf.

Es war schön anzusehen, wie sich sein 4m-Segler in die Höhe schraubte – doch plötzlich waren die sprichwörtlichen „Elefanten auf der Fläche“ unterwegs und aus dem schönen Flug wurde ein Kampf ums Überleben, den wir mehrere Male als gescheitert erachteten, aber:

Luki kämpfte tapfer und mutig und es gelang ihm, nach langen 20 Minuten, wieder sicher zu landen.

Aber das war noch nicht genug Stress – dasselbe Spielchen wiederholte sich später am Tag, worauf wir annahmen, Luki liebte diese Art der Herausforderung ...

Als er sich dann aber nach der 2. Episode ins Gras legte und mit einem HLG einen neuen Höhenrekord aufstellte wussten wir,

dass es vielleicht doch ein bisschen zu viel war.

Auch unser Pilotennachwuchs sorgte für Heiterkeit, als etwa David meinte ob Papa Richard's teure Needle „eh wasserfest sei“ und er nicht bemerkte, dass Richard gerade eine Landung im einzigen „See“ auf dem Berg machte und Bernhard seinen Papa Gerhard riet „Papa, Du sollst nach oben fliegen und nicht nach unten ins Tal“...

Das Abendessen bestand aus Tonnen von verschiedenem Grillfleisch und Beilagen und der Abend klang wie immer gemütlich aus – da der Wetterbericht für den nächsten Tag Starkregen und Temperatursturz voraussagte, haben wir uns auf andere Weise eine gute Laune geschaffen.

Der Morgen war wie angekündigt: Kalt, nass, Sichtweite 0m.

Jürgen und Richard waren begeistert bei diesem Wetter mit den Autos nach unten fahren zu dürfen – „Da seh ich die Steine und Schlaglöcher noch weniger“ oder „Es

ist eh gut, da sieht man net, wie tief es neben der Straße runtergeht“, zeigten von den Gefühlen unserer Jungs.

Während sich die 2 mutig in den Kampf mit Wind, Wetter und Straße warfen hatte der Hüttenwirt mit uns Mitleid und stopfte alle in seinen VW-Bus (wir hätten bei Wetten, dass) mitmachen können.

Nach einer kühlen Gondelfahrt unten angekommen, trafen wir uns mit Jürgen und Richard, die die Talfahrt auch gut überstanden haben.

Auch wenn das Wetter beide Male nicht so prächtig war - das gemütliche Beisammensein und vor allem die Freundschaft untereinander hat uns wieder einmal ein paar tolle Tage beschert und ich möchte mich bei allen bedanken, die mitgefahren sind und mir auch bereits für die Ausflüge 2012 zugesagt haben...

Gerhard Krenn



PENSIONISTEN auf unserem schönen MODELLFLUGPLATZ !

Was tut sich bei Ihnen? Eine Frage unseres Sektionsleiters HANNES, die ich zu beantworten versuche.

Auf dem Foto sieht man schon eine erste Antwort: NORDIC WALKEN und Modellfliegen. Einige PENSIONISTEN haben immer die Wanderstöcke dabei und gehen zwischen den Flügen einige Runden, um sich wieder besser konzentrieren zu können und der Erfolg gibt Ihnen recht. Nun, unser PIPPI FUZZ Bewerb hat im März begonnen und ging Ende Oktober, nach 16 Bewerbungstagen, zu Ende. Der Durchschnitt bei der Teilnehmerzahl, wir sind insgesamt 14 Modellflieger, war bis jetzt sehr hoch und lag bei 9 Bewerbern. Wir sind mit kameradschaftlichem Geist (Liste führen, Seil einholen, Zeitnehmen, Modell zurückbringen usw.) so motiviert, dass es von meiner Seite, als „PRÄSIDENT“ des Bewerbes, keinerlei Aufforderung bedarf. Dass der „Schmäh“ dabei rennt, ist keine Frage. Ebenso gibt es immer wieder neue Modelle und alte, die verbessert wurden. Natürlich hat sich auch die Starttechnik und das Thermiksuchen-bzw. Finden stark verbessert und man muss schon seinen „Geist“ anstrengen und in Trab halten, was ja auch, neben der Freude am Modellfliegen, wichtig ist.

Wie vielleicht nicht alle Kollegen wissen, habe wir auch in PICHL/WELS einen Ablegerverein, den unser WOLFGANG gegründet hat und reines HANGFLIEGEN, auf einem Osthang, ist.

Es findet, außer dem normalen Flugbetrieb, jedes Jahr im Herbst ein Wettbewerb statt, der im Durchschnitt von 20 Bewerbern aus ganz OÖ besucht wird. Neben Pokalen und Sachpreisen gibt es natürlich jede Menge Spannung und Spaß, da ja jeder Flug kommentiert wird. Die „Mitglieder“ der Pichltruppe und die Teilnehmer am Wettbewerb sind großteils Pensionisten.

Wir waren heuer natürlich auch wieder „Dolomitenfliegen“ und hatten dort, neben dem Modellfliegen, das wieder einmalig war, viele persönliche Kontakte, die uns einander näher brachten und zum Verständnis für Eigenheiten von uns sorgten. Einen Bericht über dieses Ereignis kann man im PROP lesen.

Nun noch zu den Eigenheiten der PENSIONISTEN. Die Menschen sind ja immer einer Änderung unterworfen, die oft als Eigenheiten verstanden werden. Im Alter ändert sich natürlich vieles, vom Sehen, Hören,

Reden angefangen, bis hin zu körperlichen Veränderungen. Ich bin der festen Überzeugung, dass wir Pensionisten uns immer bemühen, nicht negativ aufzufallen und im Besonderen den Modellflugbetrieb weder zu stören noch unsicher zu machen. Immer gelingt dies natürlich nicht und so kommt es dazu, und das ist jetzt meine persönliche Meinung, dass wir uns vom außerfliegerischen Betrieb auf unserem Platz etwas zurückziehen.

Vom Flugbetrieb am Wochenende halten wir uns auch zurück, weil ja die jüngeren Kollegen während der Woche keine Möglichkeit, oder nur eingeschränkt, zum Modellfliegen haben. Ich persönlich freue mich jedes Mal, wenn ich am Platz bin und Kollegen treffe. Es gibt ja immer einen Anlass für technische oder fliegerische Fragen. Dass ich mich persönlich (mit LUKAS und den FREIMUTH'S) um die Sauberkeit am Platz kümmere, ist mir immer ein Anliegen und fordert keinen Dank sondern nur Anerkennung (die ich auch bekomme).

Lepka Alfred

Fotos reichen wir im Online-Cumulus nach.



Ein Winterprojekt – gemeinschaftliches Bauen einer neuen Vereins-Schleppmaschine

Während der letzten 2 Jahre reifte in uns die Idee, eine neue Vereins-Schleppmaschine zu bauen, um unseren Bully, der langsam in die Jahre kommt, ablösen zu können. Dabei waren für die Entscheidung, welches Modell zum Zuge kommt, mehrere Faktoren wichtig:

1. Auslegung des Modells und des Antriebs mit genug Reserve, um auch die immer größer werdenden Segler gefahrlos in die Lüfte zu bringen.
2. Absolut gutmütiges Flug- und vor allem Landeverhalten, da unser Bully etwa beim Landen sehr eigenwillig ist und sich deshalb nur 4 Piloten bereiterklärt haben, mit Bully zu schleppen.

Da unsere 4 Recken aber nicht nur Schlepppiloten sein wollen sondern selbst auch begeisterte Segelflieger sind, musste hier Abhilfe geschaffen werden.

3. Auswahl eines bekannten bzw. bewährten Modells um genug Hintergrundinformationen, Tipps, Auslegungen, etc. zu finden.

Die Wahl fiel auf einen SwissTrainer mit 3 Meter Spannweite und einem 100cm³-Benzinmotor.

Das Modell wurde angeschafft und 8 Kollegen erklärten sich bereit am Bau mitzuwirken: Hannes, Rudi, Herbert, Jürgen, Rene, Richard, Luki und Gerhard.

Es fand ein Kick-Off-Meeting in der großen Werkstatt am Flugplatz Wels statt, wo wir 2 Teams bildeten: Das Rumpf- und Motor-Team sowie das Flächen-Team.

Wir vereinbarten regelmäßige Bautermine (jeden Dienstag abends) um bis zum Saisonstart 2011 rechtzeitig fertig zu werden. Als Mitglied des Flächenteams hatten wir die interessante Aufgabe, alle Mechanis-

men zur Bewegung der Steuerflächen bestmöglich und vor allem formschön einzubauen und dabei auch maximale Belastbarkeit und Funktionalität zu erreichen.

Unser CNC-Fräser Jürgen verbrachte viele, viele Stunden vor seinem Computer um die Servokästen, diverse Befestigungen und Anlenkungen etc., mittels AutoCAD zu konstruieren und dann auch auf seiner CNC-Fräse auszuschneiden ...

Der Clou aber war das CNC-gesteuerte Einmessen der Tragfläche mittels Abtastung und danach das CNC-gesteuerte Ausschneiden der Bereiche in der Tragfläche, wo in Zukunft die Servokästen eingeklebt gehören.

Dadurch ergab sich eine millimetergenaue Passung zwischen Tragfläche und Servokästen.

Aber auch unsere Rumpf- und Motor-Bastler haben sich viel Mühe gegeben, so wurde



in mühevoller Arbeit der Motor eingepasst und eingebaut, die Auspuffkrümmer komplett per Hand gelötet (danke Herbert und Richard für die meisterliche Arbeit) und danach die Schalldämpfer mit Sperrholz komplett verbaut.

Hannes und Rudi mühten sich mit dem Einbau diverser Spannten – da merkt man die jahrelange Erfahrung beim Bau großer Modelle.

Unser SwissTrainer stand bald auf eigenen Füßen und war damit rohbaufertig. Nun fehlten nur mehr das Design und der Einbau der Elektronik.

Nach der Festlegung von Farben, Gestaltung etc., wurde die Zelle lackiert, in einer riesigen Lackierhalle mit Heizung und Absaugung, die uns Rene dankenswerterweise vermittelte. Unser lieber Segelflieger-Kollege Kurt Würleitner nahm diese Tätigkeit in seine vertrauensvollen Hände und lackierte unseren SwissTrainer.

Hannes und Rudi nahmen sich an einem Samstag Nachmittag der Folierung der Tragflächen an und zeigten uns „Nichtkönnern“ wie schnell und genau man folierte Tragflächen fertigstellen kann.

Nach über 500 Stunden Bauzeit konnte unser SwissTrainer dann Anfang April 2011 unserer Sektion vorgestellt werden und Rudi und Gerhard ließen es sich nicht nehmen, gleich einen ausgedehnten Schlepp zu machen.

Alle bisherigen Piloten zeigten sich beeindruckt vom Flugverhalten und der Kraft des Motors, sodass wir wohl doch die richtige Auswahl und Abstimmung getroffen haben.





Impressionen von unseren Pressekonferenzen 2011

Auf der ORF-Bühne, November 2011



Aus dem Pressereferat

Der Vorstand hat sich darauf verständigt, nur mehr einen, dafür aber umfangreicheren Cumulus herauszubringen. An dieser Stelle einen herzlichen Dank an die Inserenten dieses Heftes und an die Unterstützer der WMW.

Der neue Geschäftsführer der Weißen Möwe, Andreas Grosch, betreut unter anderem die gesamte Vereins-Website ehrenamtlich, und so konnten wir neben einem Mitgliederbereich, der sich ständig erweitert, auch einen Pressebereich eröffnen, der alle Stückerl spielt. Im Zuge dessen kam uns die Idee, wichtige Ereignisse in der WMW über den Online-Cumulus an Dich zu transportieren. Das machte die Herausgabe von mehreren Zeitschriften pro Jahr obsolet.

Heuer gab es bereits ein paar Online-Berichte. Wir arbeiten daran, noch aktueller und schneller zu werden. Dies braucht auch Deine Unterstützung! Wenn Du eine Information für den Cumulus hast, bitte gib sie sofort weiter. Aus allen Berichten des laufenden Jahres ergeben sich dann auch die Beiträge im Jahrescumulus. Alle Ereignisse, die auch Deine Fliegerkameraden und Kameradinnen interessieren könnten, bitte an die Presseabteilung der WMW weiterleiten. Ganz besonders freut mich, dass die Reise unserer Mitglieder Herbert, Christian, Roman und Heinz vom Aerokurier mit einem seitenlangen Bericht gewürdigt wurde.

Oben einige Bilder von den Pressekonferenzen, die von der Vereinsführung der Weißen Möwe Wels organisiert wurden. Über 50 Zeitungsartikel, einige Fernsehauftritte und Interviews mit unserem Präsidenten sprechen eine klare Sprache. Unserem Verein wird Gehör geschenkt.

Der Vorstand arbeitet mit Elan daran, damit der Flugplatz Wels weiterhin ein Ort der fliegerischen Begegnung aller Flugsektionen sein kann.

Deine fliegerische Aktivität bei der Weißen Möwe sichert den Bestand Deines Vereins, des bedeutendsten Flugsportzentrums in OÖ. Wir schaffen dies im Einklang mit der Natur unseres Landes.

Ein frohes Weihnachtsfest und eine grandiose Flugsaison 2012

*Herzlichst
Wolf Ruzicka
wolf.ruzicka@wmw.at*

Die liebenswerte Tante-Ju kommt wieder nach Wels



Jeder Sitzplatz ist ein Fensterplatz. Erlebt die Faszination, mit diesem einmaligen Passagierflugzeug das Reisen und Staunen der 30er des vorigen Jahrhunderts wiederzuentdecken. Der Flug ist ein wunderbares Geschenk an Flugbegeisterte. Kuoni hostet die Überflüge von Dübendorf/Schweiz nach Wels und retour. Sichere Dir rechtzeitig einen Platz, 2011 waren wir restlos ausgebucht.

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.

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

Freitag, 13. 07. 2012

- 15:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.
- 16:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.
- 17:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.

Samstag, 14. 07. 2012

- 10:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.
- 11:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.
- 14:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.
- 15:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.
- 16:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.

Sonntag, 15. 07. 2012

- 10:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.
- 11:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.
- 14:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.
- 15:00 Nostalgie-Rundflug 40 min.

Preis

Preis pro Person EUR 195,-

Buchung

Weißer Mäwe Wels
 Email: office@wmw.at
 Tel.: +43/7242/26499-10

Hinweis

Min. 1 Stunde vor gebuchtem Abflug
 Check-in, VIP-Parkplatz

Marcus bei der Möwe 20 + 1 Jahr



Ich war im April 1990 bei Franz Stadlbauer in der Kanzlei beim Bundesheer tätig. Bei Franz machten damals einige Mitglieder der WMW die IFR Ausbildung, unter anderem Hans Spindelböck, der zu dieser Zeit Sektionsleiter Motorflug war.

Ich erfuhr über Hans bzw. Franz, dass man bei der WMW einen Mann für die Verwaltung sucht, weil man die Abrechnung und Verwaltung von „Handbetrieb“ auf EDV umstellen möchte.

Ich dachte mir, da ich ja beim Bundesheer auch schon einige Jahre mit der Fliegerei zu tun gehabt habe, das schau ich mir an und bewarb mich für den Posten.

Es dauerte nur einige Tage und ich konnte mich persönlich beim damaligen Präsidenten Peter Rudolph und dem GF Hermann Brindl vorstellen.

Kurze Zeit darauf erhielt ich von Hermann Brindl einen Anruf mit der Mitteilung: Wenn ich noch Interesse habe, kann ich so bald als möglich anfangen. Ich sagte zu und mit 1. August 1990 begann ich meine Arbeit bei der WMW

Mein Büro war an der gleichen Stelle wie jetzt – nur es war kein Büro, wie man es sich vorstellt.

Es stand ein alter PC mit Drucker auf einem noch älteren Tisch und der Sessel passte auch dazu. Im Raum war auch ein großer Sitzungstisch, der fast den ganzen Raum aufbrauchte, wo am Anfang die Vorstandssitzungen stattfanden.

Als ich dies das erste Mal sah, hab ich mir schon gedacht – hoffentlich wird dies was – aber wie man sieht, bin ich heute auch noch da – länger als 20 Jahre.

Am Anfang wurde ich von Wolfgang Baldinger in die Abrechnung Motorflug eingewiesen, um die Bordbucheingaben und Rechnungen machen zu können. Außerdem war mein Ansprechpartner Ing. Karl Bablich, der jeden Tag am Flugplatz war.

Im Dezember des Jahres 1990 kam dann Edmund Matschi ins Spiel – er sollte mit mir zusammen die Buchhaltung auf EDV umstellen. Dies war eine große Herausforderung für uns beide, da wir nicht sehr viel an altem Material hatten. Aber es gelang uns, wie man sieht.

In den nächsten Jahren haben wir dann die gesamte Abrechnung auf EDV umgestellt. Gemeinsam mit Edi organisierte ich auch fast von Anfang an den Fliegerball, der mir bis zum letzten geblieben ist.

Im Jahr 1999 verstarb Edi, zu dem ich ein persönliches, gutes Verhältnis gehabt habe und ich war auf einmal allein, was am Anfang nicht unbedingt leicht für mich war. Sein damaliger Stellvertreter, Mag. Johann Eder, übernahm seine Position und seiner Unterstützung habe ich es zu verdanken, dass ich mich mit den Kursen zum Personalverrechner, Buchhalter, Bilanzbuchhalter und in Arbeits- und Sozialrecht weiterentwickeln konnte, was nicht nur mir sondern auch dem Verein zu gute gekommen ist.

In den über 20 Jahren habe ich schon an die 100 Vorstandsmitglieder erlebt und überlebt.

Ich bin gern bei der WMW und hoffe, dass ich noch viele Jahre dem Verein behilflich sein kann.

Ich bin gern bei der WMW und hoffe, dass ich noch viele Jahre dem Verein behilflich sein kann.

Marcus Schrögenauer

Anmerkung der Redaktion: Ohne die hervorragende Unterstützung und Zusammenarbeit mit Marcus, würden sich viele Vorstandsarbeiten wesentlich schwieriger gestalten. Danke, Marcus



Wir erhielten die traurige Nachricht, dass unser Fliegerkamerad Hermann Riener im 87. Lebensjahr von uns gegangen ist.

Er war Pilot in der Immelmann Einheit und seit Anbeginn Mitglied der WMW. Seine größte Leidenschaft was das Fliegen. Wir kannten ihn als stillen, lebenswürdigen Menschen, der bedacht gehandelt und seine eigene Meinung mutig vertreten hat. Für Dinge, die ihm wichtig waren, trat er entschlossen ein. Auf ihn war Verlass.

Sein Wunsch, die alten Fliegerkameraden noch einmal zu sehen, konnte ihm vor seinem Tod noch erfüllt werden.

In Dankbarkeit für die Jahre des gemeinsamen Fliegens bewahren wir ihm ein ehrendes Andenken.

Einsatzübung am öffentlichen Zivilflugplatz Wels

gem. § 11 ZNV am 30. 09. 2011

Gemäß § 11 ZNV (Zivile Notfall und Maßnahmen Verordnung) ist alle 2 Jahre eine umfassende Einsatzübung auf unserem Flugplatz vorgeschrieben. Diese Übung wurde am 30.09.2011 unter Einbindung aller Einsatzeinheiten (Rettung, Feuerwehr, Polizei) abgehalten.

Übungsannahme: Während des Rollens mit dem LFZ OE-CFN (C 152) drang dichter Rauch aus dem Motorraum (sog. Vergaserbrand) ebenso füllte sich binnen kurzer Zeit die Zelle mit Rauch und die beiden Insassen wurden, nachdem sie den Motor abgestellt hatten, bewusstlos. In einer Entfernung von ca. 50 m wurde in einer Blechwanne ein Feuer entfacht.

Verständigung: Der Betriebsleiter verständigte daraufhin über Notruf die Einsatzkräfte (Feuerwehr, Rettung, Polizei) mit dem Zusatz dass es sich um eine Einsatzübung handelt, weiters verständigte er die am Flugplatz anwesenden Mitglieder über den Vorfall.

Teilnehmer: Hackenberg Oliver, Engelbert Bidmon, DI Peter Rohn, Schrögenauer Marcus, Steller Waldemar, Auer Alois, DI Sixt Christian, Mayr Thomas, Ing. Heer Sigi, Track Helmut, Kurfner Fritz, Grosch Andreas, Mayer Franz.

Anschließend wurde unter fachgerechter Anleitung nochmals die Brandbekämpfung, die Bergung der Verletzten und Erste Hilfe Maßnahmen geübt. Ende der Übung um 10:30 Uhr.

Franz Mayer
Vors. Flugplatzbetriebsausschuss



Zeitlicher Ablauf:

08:56 h Absetzen der Notrufe u. Verst. d. Mitglieder

09:00 h Eintreffen der Polizei

09:09 h Eintreffen der Rettung

09:10 h Eintreffen der Feuerwehr

Angeführt wird, dass die Einsatzkräfte nicht mit Folgetonhorn und Blaulicht anrückten, da es lediglich eine Übung war. Die Eintreffzeiten würden sich als Einsatzfahrzeug erkennbar stark reduzieren.

Die eigenen Mitglieder (siehe Teilnehmer) besetzten die flugplatz-eigenen Fahrzeuge und löschten den Brand, führten die Lotsung der Einsatzkräfte durch und bargen die Bewusstlosen aus dem Flugzeug.



Unsere Informationsveranstaltung zu den Umbauplänen der Stadt Wels, am 30. September 2011, stieß bei vielen Mitgliedern (vor allem Segelfliegern) auf Interesse. Die gezeigten Pläne machten sichtbar, dass die Stadt Wels auf zwei fliegende Sektionen vergessen hat. Jedem, der vorort war, wurde eines vor Augen geführt: Es kann nur einen Schulterchluss aller Sektionen geben.



Immer wieder kommen Schulklassen auf dem Flugplatz in Wels vorbei, und lassen sich durch den Hangar führen. Auf den Bildern sieht man Schulklassen der Kreuzschwesternschule in Linz. Einen herzlichen Dank an alle, die daran arbeiten, den Fliegervirus auf die jungen Leute überspringen zu lassen.

Viel Freude
beim Winterfliegen

Winterflugbetrieb

Der Winter bringt uns, speziell bei Schneelage, oft wunderschöne Tage mit toller Fernsicht. **Unser Flugplatz in Wels ist geräumt und daher könnt ihr die Winterflugtage genießen.**

Es sind allerdings die unten angeführte Punkte zusätzlich zu beachten:

1. Flugvorbereitung

- a.) SNOWTAMS (Pisten gesperrt)
- b.) NOTAMS
- c.) MET-Briefing
- Ad c.) „White Out“ – Bei geschlossener Schneedecke und wenig markanten Geländemerkmale und geschlossener Wolkendecke (Hochnebel) ist das Wahrnehmungsvermögen ohne Blindflugausrüstung stark beeinträchtigt.

Bei Flügen im Gebirge und niedrigen Temperaturen zeigt der Höhenmesser zu hoch, daher das Sprichwort „Im Winter sind die Berge höher“

2. Am Flugzeug

- a.) Schnee- und Eisfrei!
Bereits im Freien stehende Flugzeuge können durch Sonne und Schatten auf einer Seite eisfrei sein und auf der anderen nicht (schwerer Unfall in Zell am See)
- b.) Der Raureif beeinflusst die Strömung am Flügel enorm.
- c.) Windschutzscheibe braucht länger, bis sie frei wird.
- d.) Das Triebwerk genügend lange vorwärmen. Pilot muss beim Vorwärmgerät bleiben. Es dauert ungefähr 15 min. Unmittelbar danach ist das Flugzeug in Betrieb zunehmen (z. B.: Außencheck, Betankung, usw. vor der Vorwärmung).

3. Flugbetrieb

- a.) Achtung auf Schneewälle und Eis (Motorsegler Spannweite, Bremsweg).
- b.) Längere Warmlaufzeiten des Triebwerks.
- c.) Magnetcheck: Es ist eine eis- und schneefreie Stelle (z. B.: schon lange vor dem Rollhalt) zu suchen, um ein unbeabsichtigtes Wegrollen zu verhindern.
- d.) Bremsweg bei Schnee und Eis wesentlich länger, es gibt links und rechts möglicherweise unterschiedliche Bremswirkung – Ausbrechtendenz.
- e.) Schneematsch: Bei längerem Rollen im Matsch sind die Brems- und Radverkleidungen vor dem Start zu reinigen (Rollhalt), da es sonst bei der Landung zum Blockieren der Räder führen könnte (Eisbildung).
- f.) Gesamte Pistenlänge für den Start verwenden, erhöhter Rollwiderstand bei Schnee und Matsch.
- g.) Bei der Landung auf schneebedeckter Piste ist die Höhe über der Piste schwer abzuschätzen. Der Bremsweg kann sich verlängern und es kann unterschiedliche Bremswirkung auftreten (Li, Re). Weiters ist die Beschaffenheit des Untergrundes nicht erkennbar (z. B.: Eis unter Schnee). Keine Pistenlänge verschenken.
- h.) Beim Rollen zur Abstellfläche genügend Abstand zu anderen abgestellten Luftfahrzeugen halten – Bremsweg!
- i.) Generell langsam rollen!

Ecker Josef / Hackenberg Oliver / Rohn Peter



Neue Tierart am Welser Flugplatz entdeckt

Weltneuentdeckung eines
kleinen Insekts -
Theroscopus mariae



Im Winter oft in großer Zahl am Flugplatzgelände zu beobachten, der Mäusebussard.

Der Welser Flugplatz als letzter größerer Rest der Welser Heide ist immer wieder für Überraschungen gut. Bei der Erfassung der Insektenfauna des Flugplatzes konnten in den letzten Jahren wiederholt große Besonderheiten gefunden werden.



Eine der Raritäten am Gelände des Flugplatzes Wels, die Amazonenameise.

Einige dieser am Welser Flugplatz entdeckten Arten wurden schon seit Jahrzehnten nicht mehr in Oberösterreich festgestellt bzw. konnten sogar erstmals für dieses Bundesland nachgewiesen werden, wie die Amazonenameise, der Getreidebock, der Landkarten-Raublattrüsselkäfer, die Blattwespe *Tenthredopsis lactiflua*, um nur einige Beispiele zu nennen.

Dass, obwohl der Flugplatz bereits intensiv untersucht wurde, immer wieder Besonderheiten entdeckt werden können, zeigt eine Begehung im Sommer 2011. Gleich mehrere Seltenheiten konnten dabei gefunden werden. Beispielhaft sei hier der Gesprenkelte Steppenrüssler (*Rhabdorrhynchus seriegranosus*) angeführt. 2011 konnte diese Art nach etwa 60 Jahren erstmals wieder in Oberösterreich festgestellt werden. Es ist erst der vierte Nachweis dieser Käferart für dieses Bundesland. Die Hauptverbreitung liegt in Kleinasien und dem östlichen Mittelmeergebiet. Der Gesprenkelte Steppenrüssler wird aber in ganz Europa gelegentlich gefunden. Die Larven entwickeln sich

Gesprenkelte Steppenrüssler (*Rhabdorrhynchus seriegranosus*)



im Wurzelbereich von Raubblattgewächsen, wozu etwa der Natternkopf gehört. Es handelt sich bei diesem Käfer um eine trockenheitsliebende Steppenart, wie es für die am Welser Flugplatz nachgewiesenen seltenen Arten charakteristisch ist.

Dass in den Tropen, vor allem in den großen Regenwäldern der Erde immer wieder für die Wissenschaft neue Tierarten gefunden werden und es dort noch viele unentdeckte Arten gibt, ist vielen Menschen bewusst.

In Mitteleuropa, so möchte man meinen, ist längst schon alles bekannt, da es hier erstens relativ wenige Arten gibt und zweitens hier die Wissenschaftler schon mehrere Jahrhunderte intensiv forschen. Dass dem nicht so ist, beweist der Fund einer Schlupfwespenart durch den Erstautor am Welser Flugplatz.

Einige hier gefundene Tiere konnten keiner der bisher bekannten Arten zugeordnet werden und es stellte sich schließlich heraus, dass es sich um eine für die Wissenschaft neue Art handelt. Wird eine neue Art entdeckt, wird eine Beschreibung angefertigt und diese in einer wissenschaftlichen Zeitschrift veröffentlicht. Jetzt wird auch ein



Frisch geschlüpfte Kiebitzküken.



Fürsorglich hudert dieser Kiebitz seine Jungen.



In unserer intensiv genutzten Agrarlandschaft auf dem absteigenden Ast, am Flugplatz noch in großer Zahl – die Feldlerche.

wissenschaftlicher Name für die Art benötigt. Dem Welser Bürgermeister wurde angeboten, die neue Art nach ihm zu benennen, wenn er von den Bebauungsplänen des Welser Flugplatzes Abstand nimmt.

Da dies nicht geschah, trägt diese Schlupfwespenart seit 2011 den Namen der Frau des Erstautors – *Therospus mariae*. Der letzte größere Rest der Welser Heide muss in seiner Gesamtheit unbedingt erhalten bleiben. Der NATURSCHUTZBUND Oberösterreich und

andere Organisationen fordern vehement die Ausweisung des gesamten Flugplatzgeländes als Naturschutzgebiet, um die besonderen Tier- und Pflanzenarten dauerhaft

zu schützen. Durch das AC/DC-Konzert im Frühling 2010 wurden mehrere Hektar naturschutzfachlich wertvoller Flächen nachhaltig geschädigt. So etwas soll und darf nie wieder passieren! Bisher erfolgte allerdings nur eine sehr unzureichende Sanierung des Geländes. Der NATURSCHUTZBUND



fordert die vollständige Wiederherstellung dieser Bereiche. Immerhin fand im Herbst 2011, eineinhalb Jahre nach dem Konzert (!), ein Lokalausweis eines Vertreters

der Konzertagentur und des von dieser beigezogenen Gutachters statt. Auf Einladung des Fliegerklubs nahmen auch der Umweltanwalt und der NATURSCHUTZBUND daran teil. Hier wurde im Gespräch auch vom Gutachter weiterer Sanierungsbedarf eingeräumt.

Es wäre eine kulturelle Leistung, endlich die Finger von diesem Gelände zu lassen und den letzten Rest der Welser Heide in ihrer Gesamtheit zu schützen. Brachvogel, Kiebitz und Co.wären Aushängeschilder für eine Stadt und ihren verantwortungsvollen Umgang mit der Natur. Wirtschaftliche Begehrlichkeiten versuchen jedoch unvermindert auf dieses Naturjuwel zuzugreifen und dies, obwohl im Umfeld genügend andere Flächen vorhanden sind. Mit der Schaffung von Arbeitsplätzen, wie in der Öffentlichkeit immer wieder erwähnt, lässt sich die Verbauung des Flugplatzgeländes nicht argumentieren.

*Dr. Martin Schwarz, Josef Limberger
NATURSCHUTZBUND Oberösterreich*



Ing. Hans Gutmann ist 2011 im Alter von 63 Jahren bei einem Flug tödlich verunglückt. Er widmete sich seit früher Jugend der Fliegerei und wurde dafür weltweit anerkannt. Als Weltmeister im Präzisionslanden zählte er zu den Rekordfliegern. Seine Weltumrundungen und sein internationales Engagement für die Sportfliegerei waren sichtbare Beweise seines fliegerischen Könnens. Seit 1987 Clubmitglied, erhielt er von der WMW die höchste zu vergebende Auszeichnung, die Verdienstmedaille in Gold. Leistungsbereitschaft und Hilfsbereitschaft waren seine wichtigen Eigenschaften, an die wir uns gerne erinnern. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren und trauern mit seiner Familie.

Linzer Fallschirmspringer –

Im adretten Anflug auf Wels

Eine große Bereicherung hat der Flugplatz Wels durch die Aktivitäten des Union Fallschirmspringerclubs Linz erfahren. Der Club zählt derzeit zu den größten und leistungsstärksten Fallschirmspringervereinen in Österreich, hat über 200 Mitglieder und 155 Aeroclubmitglieder.

Als Absetzflugzeug wird eine Cessna Caravan 208 B Super Cargomaster eingesetzt, die weltweit durch ihre Kapazität, ihre Leistung und wegen des geringen Fluglärms als beliebtestes Transportmittel gilt. Die Absetzhöhe beträgt bei den durchgeführten Fallschirm-Disziplinen 4000 m über Grund.

Der Club verfügt über 20 Lehrer und 15 Tandempiloten und hat alleine im heurigen Jahr unter der Führung des Ausbildungsleiters Günter Reisinger 46 Fallschirmspringer ausgebildet, davon haben bereits 34 ihre druckfrische Lizenz.

Auch die Spitzensportleistung des Vereins kann sich sehen lassen. In den letzten 3 Jahren konnten im Freefly-Fallschirmspringen durch die Akteure Christoph Langer, Günter Reisinger und Christian Ruß (Video) 3 Staatsmeistertitel errungen werden.

Die Erfolge 2011 sind:

- OÖ Landesmeister im 4-er Formations-Fallschirmspringen
- OÖ Landesmeister im Freefly-Fallschirmspringen
- OÖ Landesmeister im Freestyle-Fallschirmspringen
- Weiters stellte der Club heuer mit 8 Teilnehmern einen österr. Rekord im Headdown-Fallschirmspringen auf.

Der Club plant 2012 auf dem Flugplatz in Wels 2 Fallschirmspringer-Spitzen-sportwochen!

15. bis 19. 8. 2012: Österr. Staatsmeisterschaften bzw. Österr. Meisterschaften in den Disziplinen: • 4-er und 8-er Formationsspringen • Freefly und Freestyle • 4-er Vertical Formation Skydiving • - Speed-Skydiving

10. bis 16. 9. 2012: Schwerpunktwoche Freefly (für Nachwuchsspringer und Experts, Rekordversuche ... mit Weltmeister Fabian Raidel)

Der Fallschirmsport, der bereits jetzt viele Zuschauer, besonders beliebt bei Familien mit Kindern, auf den Flugplatz Wels lockt, erwartet gerade in oa. Wochen ein großes Zuschauerinteresse.



Kenndaten des Flugzeuges:

- Es haben insgesamt 18 Fallschirmspringer im Flugzeug Platz, und es wird von 1 (2) Piloten geflogen.
- Es hat 675 PS und steigt in ca. 20 Minuten auf die Höhe von 4000 m Höhe über Grund
- Es verfügt über ein sehr zuverlässiges Triebwerk: Pratt & Whitney PT6
- Reisegeschwindigkeit: 320 km/h
- Reichweite: bis maximal 1600 km (was einer Strecke Linz-Madrid oder Linz-Dublin entspricht)
- Der Absetzpunkt wird mittels GPS ermittelt, daher ist ein punktgenaues Absetzen möglich.
- Mittels Lichtsignal gibt der Pilot den Fallschirmspringern den präzisen Ausstiegspunkt bekannt
- Das Flugzeug ist ausgestattet mit modernster Avionik, und verfügt u.a. über ein Wetterradar.

Mag. Walter Gupfinger, Union Linz



Die 3-fachen Staatsmeister im Freefly-Fallschirmspringen:
Christoph Langer, Günter Reisinger und Christian Ruß (Video)

Eine aufwendig restaurierte Messerschmitt Bf 108 Taifun fliegt wieder

nähere Infos im Online-Cumulus



Mit mehreren Tausend freiwilligen Arbeitstunden und einer globalen Geldinvestition von über 130'000 CHF (ca. 100'000 Eur.), konnte die Stiftung - Vereinigung zur Erhaltung von historisch wertvollem Flugmaterial, FMPA-AMPA, ihr Wiederinstandsetzungs-Projekt der Messerschmitt Bf 108 B-1 Taifun (HB-HEB, A-201) zum Abschluss bringen. Am 30. April 2011, erstmals seit 52 Jahren, ist der elegante geschlossene Kabinen-Tiefdecker, mit Einziehfahrwerk, mit Daniel Koblet am Steuer für seinen Erstflug vom Flugplatz Lausanne-La Blécherette gestartet. Info zu den Aufnahmen: Stelle: östlicher Raum und über dem nördlichen Ufer des Lac Léman (Genfersee) zwischen Lausanne und Vevey, Datum : 19. Mai 2011, Bf 108 Taifun HB-HEB, mit Daniel Koblet am Steuer, Kamera-Flugzeug : Rockwell 114 Commander HB-NCI, mit Pierre Mathez am Steuer, Luft-Luft Aufnahmen: Joe Rimensberger joe@ampa.ch



Heuer wurde der Nikolaus von über 30 Kindern und ihren Angehörigen am Vorfeld sehnhchst erwartet. Bevor die Nikolausmaschine zur Landung ansetzte, flog der Nikolaus im Tiefflug vorbei und winkte uns allen.

Für die Kleinsten war es die erste Begegnung mit dem Mann mit dem langen weißen Bart und dem roten Ornat. Kinder, die im letzten Jahr noch im Kinderwagen lagen, nahmen heuer die Geschenke schon an der Hand von Mama oder Papa entgegen.

Es wurde eine rundum gelungene Nikolaus-Bescherung. Dank an alle Eltern und Großeltern, die mit ihren Kindern und Enkeln gekommen sind.

Nachdem der Nikolaus wieder weitergeflogen war, gab es Würstel und ein Getränk im Airtreff, der Verein hat dazu eingeladen. 2010 war der Platz im Extrastüberl ausreichend, heuer nahmen wir das gesamte Vereinslokal in Beschlag.

Ich freue mich aufs nächste Jahr, vielleicht ausnahmsweise mit Schnee! Diesmal brachte der Nikolaus nämlich nicht nur zahlreiche Geschenke, sondern auch starken Fön mit bis zu 15 Grad Celsius. Es war eine herzliche Stimmung und ich bin mir sicher, der Nikolaus wird 2012 wieder in Wels landen.





/ Batterieladesysteme / Schweißtechnik / Solarelektronik



GRENZEN VERSCHIEBEN

/ Tag für Tag arbeiten wir an unserer Vision: regenerative Energie zu nutzen und Energieunabhängigkeit zu schaffen – und das bei maximaler Wirtschaftlichkeit. Als führender Wechselrichter-Hersteller verschiebt Fronius mit der Entwicklung innovativer Lösungen für die Solarelektronik Grenzen. Mit unseren Technologien garantieren wir rund um den Globus Top-Qualität und maximale Ertragssicherheit, verbunden mit einem einzigartigen Servicekonzept. Mehr dazu? Gerne: www.fronius.com



**NUR DIE BESTE TECHNOLOGIE
GARANTIERT MAXIMALE
ERTRAGSSICHERHEIT. WIR
WOLLEN ABER NOCH MEHR.**