

CUMULUS



Fliegerclub WEISSE MÖWE - 2012



Das Jahr 2012 in der WMW

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**

Liebe Fliegerfreundin, lieber Fliegerfreund!

Flugplatz Welser Heide!

Die Ursprünge unseres Fluggeländes liegen über 150 Jahre zurück. Damals wurde noch nicht ans Fliegen gedacht. Ein großer Teil der „Heide“ wurde zum Exerzieren der zahlreichen Soldaten in der Welser Kaserne verwendet.

Der Naturschutzgedanke und damit die Verbindung zum „Heideboden“ entstand zufällig. Mir selbst wurde vor etwa 25 Jahren das erste Mal bewusst, wie wir mit unserer Umwelt umgehen. Unsere Hauskatze kam miauend vor Schmerzen nach Hause. Die Diagnose des Tierarztes: Durch Kunstdünger verätzte Pfoten. Unserer Katze konnte der Tierarzt helfen, aber wer half den Tieren in freier Natur?

Sensibel geworden fiel mir auf, wie viel Dünger auf unserem Flugplatz landete, massenweise wurde Kunstdünger gestreut. Nachdem einige Widerstände überwunden waren, konnte ich erreichen, dass man die Düngung am Flugplatz komplett einstellte. Einige Jahre später kam der Bundesbahnförster (Herr Plasser) zu uns und fragte, ob er Kräuter sammeln dürfe, natürlich am Rand unseres Geländes – wir waren darüber erstaunt. Er erklärte uns, dass bei uns keine Verunreinigung der Kräuter zu erwarten sei, als Folge der stickstofffreien Zeit.

Dann wurde der streng geschützte Brachvogel entdeckt.

Von da an nahmen wir bewusst Rücksicht auf die sich bei uns wieder regenerierende Pflanzen- und Tierwelt. Die erste Mahd wurde auf Mitte Juli verschoben, damit die Aufzucht der Brut ungestört möglich war.

Wir hörten dann über ausgestorbene Insektenarten, die wieder entdeckt wurden, ebenso von seltenen Gräsern und Kräutern. Heute ist der Magerrasen der ursprünglichen Welser Heide beinahe wiederhergestellt. Laut Experten wird es aber nochmals 10 Jahre dauern, bis der letzte Rest des Stickstoffes ausgewaschen ist.

10 bis 12 ha, also ein Zehntel unseres 107 ha großen Areals, sind während des AC/DC Konzertes 2010 total zerstört worden. Wiederhergestellt ist lediglich die für den Flugbetrieb notwendige Fläche. Die Magerwiese wurde zur Mülldeponie. Niemand macht Anstalten, die Fläche zu rekultivieren. Würde eine Privatperson so verfahren, gäbe es saftige Strafen.

Nun wollen wir als Fliegerclub ein Zeichen setzen, nachdem drei Anträge auf Unterschutzstellung bis jetzt fruchtlos geblieben sind.

„Flugplatz Welser Heide“ soll ab nun unser schützenswertes Areal heißen.

Wir hoffen, die verantwortlichen Politiker wachzurütteln, damit sie aktiv für die Umwelt eintreten. Wir wären ja nicht der erste Flugplatz, der unter Naturschutz steht. Ein großer Teil des Flughafens Zürich Kloten steht z. B. unter Schutz. Zwischen zwei Pisten liegen die Reste einer Flachmoorlandschaft. Auch hier leben seltene Tier- und Pflanzenarten. Die Fläche ist eingezäunt und ungebetene Gäste haben keinen Zutritt – Verbauung verboten!

Mein persönlicher Wunsch ist es, das Naturjuwel Welser Heide über unsere Zeit hinaus zu erhalten. Arbeiten wir gemeinsam daran!



Präsident Ing. Ecker Josef vom Fliegerclub Weiße Möwe Wels, im Gespräch mit Mag. Johannes Reitter vom ORF Oberösterreich.

Ein gutes neues Jahr wünscht
herzlich
Ing. Josef Ecker
Präsident der WMW



OÖ Kinderkrebshilfe Flugtag
5-9



14-15
Interview mit Prof. Dr. Bernd Löttsch



Flugplatz Taufe - ein symbolischer Akt
Flugplatz Welser Heide
11-13



17-19
Alpenrundflug im neuen 912 iS von Rotax

ROTAX
AIRCRAFT ENGINES

HIGH RELIABILITY
LOW COST OF OPERATION
WORLDWIDE SERVICE NETWORK
ENVIRONMENT FRIENDLY TECHNOLOGY
CLASS LEADING POWER TO WEIGHT RATIO

912 - 100 / 80 hp

1500 hp
1800 hp

THE SKY IS THE LIMIT
www.rotax-aircraft-engines.com

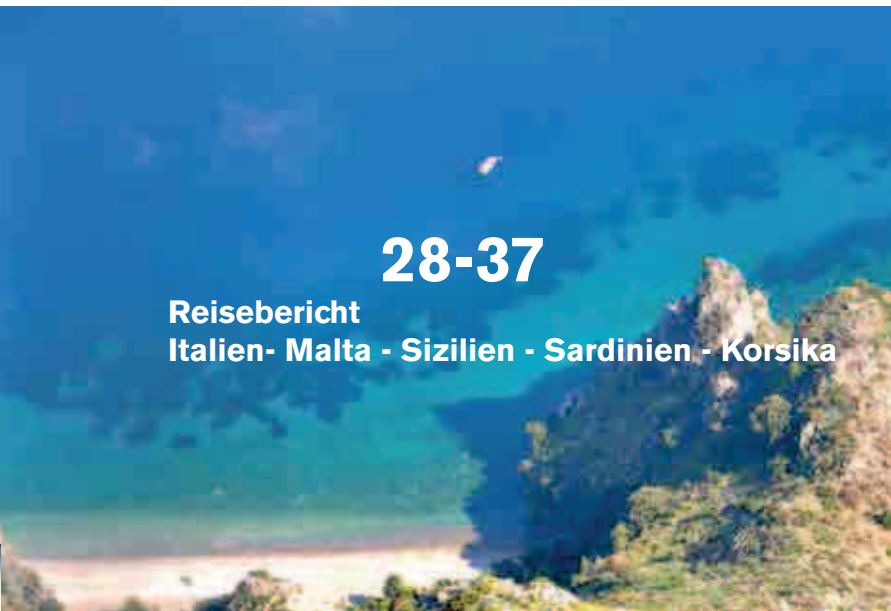


zum Falkentreffen ins Schwabenland

20-23

Cumulus 2012 | INHALT

Präsidentenworte	1	Danke Ernst.....	38
Einladung Generalversammlung	4	Die Möwe ist wieder Pionier.....	39
Flugtag OÖ Kinderkrebshilfe	5	Pipertreffen.....	40
Flugplatz Taufe - Welser Heide	11	Zeppelin in Wels	42
Interview Bernd Löttsch	14	Language Proficiency.....	45
Alpenrundflug	17	Kunstflug bei der Möwe.....	45
Falkentreffen im Schwabenland	20	Die Kistensau.....	46
Abschluss einer Ära	23	UL - Hard Facts.....	49
Bericht Motorflug	25	Projektstage Flugsport.....	50
Fast schon Tradition	27	Rauchfreie Klasse	51
Reisebericht Italien, Malta, Sizilien, Sardinien, Korsika	28	Streckensegelflug	52
		Segelfluglager Trieben.....	53



28-37

**Reisebericht
Italien- Malta - Sizilien - Sardinien - Korsika**



**Staatsmeisterschaft
im Fallschirmsprung**

68-71



Gesundheitsmesse 2012

58-59



Modellflug bei der Weißen Möwe

60-64



Segelflug bei der Weißen Möwe

52-57



Info Ju-Rundflüge

73

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.

Segelflugschulung	54
Nationen Ziellanden.....	55
Vereinsleben Segelflug	55
Segelflug Jugendkurs.....	56
Gesundheitsmesse 2012	58
Modellflug, Hangfliegen.....	60
Pippifuzz	63
Saisonrückblick, Modellflug	64
Pressestelle WMW	65
Helmut Moser	67
SM - Fallschirmsprung	68
Nikolaus 2012	72
Tante Ju 2012	73

Inserate:	
Umschlag hinten Fronius	
Umschlag innen Rosenbauer	
S 2 Rotax	
S 16 Reidinger Helicopter	
S 24 HB Flugtechnik	
S 41 VKB Bank	
S 36 EDV Grosch	
S 43 Total	
S 44 M.M. Event-Technik	
S 45 Sparkasse	
S 48 Grosch EDV	
S 48 Wildberger Toyota	
S 66 Nirotec	

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
Fotos: Franz Geisler, Wolf Ruzicka
wolf.ruzicka@wmw.at
Tel.: +43-(0)732-781108-20
Mobil: +43-(0)650-2021968

Coverbild: Jugendkurs Segelflug, August 2012

EINLADUNG



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

ordentlichen Generalversammlung

recht herzlich ein

Zeit:

Freitag, 08. 03. 2013

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) Neuwahl des Vorstandes
- 10) Allfälliges

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

Für den Vorstand
Ing. Josef Ecker
Präsident

Wels, ZVR-Zahl: 27828917

So schön kann es sein, jungen Menschen eine Freude zu machen.

WMW-Piloten stellten sich in den Dienst der guten Sache und flogen an einem Tag mit vielen flugbegeisterten Menschen. Ein unvergesslicher Tag in der Geschichte unseres Vereins. *(Bericht auf den nächsten Seiten)*





Flugtag der OÖ-Kinderkrebshilfe

Karl Heinz, selbst betroffener Vater, hatte den Willen und die Kontakte in die oberösterreichische Kinderkrebshilfe, um einen Flugtag für die OÖ Kinderkrebshilfe zu realisieren.

Präsident Josef Ecker und seine Kollegen gaben sofort grünes Licht, damit diese Veranstaltung schnell in die Tat umgesetzt werden konnte. Gute Ideen und zielführende Aktionen sind dem Vorstand eine Herzensangelegenheit.

Es war grandios, wie sich sofort nach Bekanntgabe viele WMW-Piloten meldeten und Maschinen reservierten.

An diesem Tag war zu spüren, wie die Kinder ihre schwere Krankheit am Hangartor abgaben und mit grenzenloser Freude dem Abenteuer entgegenstrahlten. Lieber Pilot der WMW, nochmals vielen Dank für deine Unterstützung, Riesen Dank an dich Thomas (Heli-Art GmbH, Helikopter: AS350), du bist viele Male gestartet. Für die Kinder ein unvergessliches Ereignis.

Hier nun ein Bericht von Herrn Seidel, von diesem Tag an ein Freund der WMW. Die Bilder stammen maßgeblich von unserem Franz Geisler, der sich aus Salzburg aufgemacht hat, um das eine oder andere Kinderlächeln einzufangen. Ich danke dir im Namen des gesamten Vereins.

WR





Ein-Blick durch die Linse

Es war ein besonderer Tag. Ich begleitete meinen Sohn zum Welser Flugplatz. Er hatte eine Einladung zum Fliegen. Stolz war er, dass er die Gelegenheit wahrnehmen konnte, sich von den Piloten des Fliegerklubs in die Lüfte zu erheben.

Er hatte schon, wie viele andere Kinder, Schweres durchgemacht. Die OÖ. Kinderkrebshilfe war schon in jungen Jahren ständiger Begleiter. Hilfe war immer da. Dank der Obfrau, Frau Agnes Stark, und den Initiatoren des Fliegerklubs war diesmal wieder ein Highlight angesagt.

Die „WEISSE MÖWE WELS“ schenkte

meinem Sohn und den anderen Kindern einen Tag, den sie nie wieder vergessen werden.

Die Handkamera, die ich natürlich immer eingepackt habe, wollte ich zuerst im Auto belassen. Nebelig war's. Die Auskunft von den Organisatoren war eher getrübt. An einen Start mit den Fluggeräten ist nicht zu denken. Vielleicht später, aber gut schaut's nicht aus.

Alles blieb im Hangar. Die erste Würstelbude sperrt aber trotzdem auf. Kuchen und Kaffee werden angeboten. Langsam kommt das Fest, trotz Regenschirm und Kälte, in Gang.

Die ersten Anmeldungen zu den vorbe-



reiteten Flügen werden entgegengenommen. Etwas verspätet, aber das Wetter hat ein Einsehen und lässt die Sonnenstrahlen blitzen. Die Piloten machen die Flieger startklar. Toll, was da so alles vorhanden ist. Wir kommen aus dem Staunen nicht heraus. Den Kindern und Eltern wird alles gezeigt. Kein Winkel im Hangar wird ausgelassen. Fragen werden beantwortet. Nun ist's klar, da mach ich einen Film zur Erinnerung für die OÖ. Kinderkrebshilfe. Denn so viel Engagement eines Klubs sieht man nur einmal.

So viele Starts an einem Tag, das ist schon was Außer-





gewöhnliches. Die Piloten, die ständig mit den Kindern am Co-Pilotensitz starten und landen. Es muss ja jeder drankommen. Das ist ein Fressen für einen Filmer. So viel Freude und Glück in den Augen dieser Kinder darf man sich einfach nicht entgehen lassen. 15 Minuten Film sind daraus geworden. Mithilfe der Medienwerkstatt-Linz/ Wissensturm konnte auch ein Sendetermin im LIWEST-Infokanal realisiert werden.

Reinhard Seidel, Filmer, WWW.VIDEOCONCEPT.AT





NATURSCHUTZ IM ZEICHEN DES OTTERS

GEBT DEM BRACHVOGEL EINE CHANCE!



NEIN ZUR VERBAUUNG DES WELSER FLUGPLATZES!



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

Stop building up the airfield at Wels!

The airfield at Wels houses 70 hectares extensively cultivated semi-dry 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



Flugplatz Taufe

ein symbolischer Akt



Rosenbauer nimmt die Taufe vor



Dechant Dr. Slawomir Dadas gab dem Flugplatz den göttlichen Segen

Am 4. August lud die Weiße Möwe Wels zur festlichen Namensgebung unseres Flugplatzes ein.

Die österreichische Aero-Clubspitze fand sich bei uns ein, wie auch die wichtigsten Vertreter des österreichischen Naturgewissens.

Ganz besonders freute uns, dass trotz der sommerlichen Stimmung und der schwülen Temperatur so viele interessierte Mitglieder und Freunde der Weißen Möwe Wels unserem Ruf folgten und mit uns feierten.

Vielleicht wird es nie wieder zu solch einem denkwürdigen Zusammentreffen aller WMW-Präsidenten der letzten 63 Jahren kommen.



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

Es war ein Highlight der Vereinsgeschichte, euch alle hier zu begrüßen.

Auch wenn sich alle unsere Altpräsidenten vor langer Zeit aus der aktiven Fliegerei zurückgezogen haben, waren sie der festen Überzeugung, dass der Verein den richtigen Weg geht, wenn er unter allen Umständen das Gelände in der jetzigen Form erhält.

Wenn man das aus einem Mund von Fritz Leber oder Franz Hamader, er hat die Geschichte der WMW über 30 Jahre geleitet, hört, wird einem die Tragweite bewusst, und auch, welches Erbe wir angetreten haben.

Sämtliche Redner unterstrichen deutlich die Wichtigkeit dieses Areals. Hier kam wieder ganz klar zum Ausdruck, dass Flugsport und Natur sich wunderbar ergänzen können.

Doktor Bernd Lötsch lobte den Verein für seinen konsequenten Weg, das WMW-Gelände für die gefiederten Fliegerfreunde zu schützen. Am Ende seiner Rede zückte er einen viele Jahre alten Zanoniasamen und ließ diesen durch den Raum gleiten, vielen Zusehern standen die Münder offen, sie hatten so etwas noch nie gesehen.





30 Jahre hat Franz Hamader als Präsident die WMW geführt. Wir danken dir für deine immerwährende Unterstützung.

Aeroclub Präsident Alois Roppert verwies auf die Wichtigkeit, diesen einzigartigen Flugplatz im urbanen Raum unbedingt zu erhalten. Der Flugplatz Wels gehört in den Augen des österreichischen Aeroclubs zu den wichtigsten Flugsportzentren, die wir in Österreich haben.

Fazit: Wir sollen geschlossen im Verein unser Flugsportzentrum hegen und pflegen.

Unser Flugplatz ist einzigartig, und wenn er einmal filetiert wird, bleibt bald nichts mehr übrig. Dieser Platz wäre unwiederbringlich für den österreichischen Flugsport und den Naturschutz verloren.

Wie kann es sein, dass Piloten in unseren Reihen diese Vernichtung von Flugplatzfläche vehement vertreten? Geht es hier um Eigeninteressen?

In den letzten Jahrzehnten der Vereinsgeschichte gab es immer wieder Bestrebungen, die Weiße Möwe in ein Unter-

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

nehmen umzubauen. Bis heute sind die Piloten, die mit diesen Ansinnen kamen, gescheitert. Und wenn eventuell wieder einmal ein Team antritt, um die Möwe zu einem lukrativen Unternehmen umzubauen, dann muss man sich fragen, warum das sein soll? Warum stellen Unternehmer ihre kostbare Zeit zur Verfügung, um für andere Piloten (wie du und ich) ein weiteres Unternehmen zu gründen?

Wir sind in der WMW eine große Fliegerfamilie, hier spielen Geld, Rang oder Macht keine Rolle. Unser Verein hat sich immer dadurch ausgezeichnet, dass der Lehrling und der Firmenboss sich per DU verständigen. Dass sich Menschen aus verschiedenen Berufen, sozialen Backgrounds, auf einem gemeinsamen Nenner „der Liebe zur Fliegerei“ treffen. Wer jedoch die Grundregeln unseres Vereins massiv verletzt und das ungeschriebene Gesetz unserer Gründungsväter

Sektionsleiter Herbert Matschi, und seine Segelflugfreunde verfolgen mit Interesse die verschiedenen Reden.

unterwandert, muss mit den Konsequenzen rechnen.

Finger weg vom Flugplatz Welser Heide!

Unser Präsident, Josef Ecker, mit seinem Team ist vor 3 Jahren angetreten, damit hier für die Sache gearbeitet wird – für deine Leidenschaft, die Fliegerei, für deinen Flugplatz.

Die Weiße Möwe ist ein Verein mit fünf Sektionen und einem starken Fallschirmspringerverein aus Linz – der Wels mittlerweile als seine Heimat betrachtet.

Die letzten Jahre hat uns der Schutzwall gegen die Anfeindungen, Anzeigen, Bedrohungen, Herabwürdigungen, und Dinge die hier nicht hergehören, viel ehrenamtliche Arbeit eingetragen. Unser Vorstand besteht aus Menschen, die einzig die Überzeugung trägt, für die richtige Sache einzustehen. Und wenn es in

dieser Gangart weitergeht, haben wir eine weitere Vielzahl von Mitgliedern, die ihren Flugplatz Welser Heide lieben und aus Überzeugung den Erhalt weiterführen. Wir sind Flieger, wir lieben die Freiheit und das Grenzenlose. Warum sollen wir uns von Industriebauten einkasteln lassen? Warum unseren Flugplatz unsicher machen?

Ich versichere dir, längst ist unser „Gallisches Flieger-Dorf“ inmitten von Wels weit über die Grenzen bekannt. Es wird genau beobachtet, wie der Verein, die Weiße Möwe Wels, sich gegen Politiker und Baulöwen behauptet.

Vielen Menschen aus unserem Verein, die schon in der Vergangenheit an diese Sache glaubten, haben wir zu danken, dass wir für alle Beteiligten den richtigen Weg eingeschlagen haben.

Es kam beim Fest der Umbenennung zu einem engeren Schulterschluss zwischen Fliegerwelt und Naturschutz. Das war unser Ziel - wir wollten mit dem Namen „Flugplatz Welser Heide“ ein klares Statement setzen. Es ist uns gelungen – dafür bedanken wir uns alle sehr herzlich, die uns dabei unterstützen.

Unsere Veranstaltung war nach ca. 2 Stunden vorbei und es begann das offizielle Rahmenprogramm für die Charity Veranstaltung „Symphonie der Ballone“. Jeder Cent, der bei der Veranstaltung hereinkam, wurde für das Kumplgut in Wels gespendet.

Mit dem Organisationstalent unseres ehemaliger WMW-Kultwirts, Helmut Haudum, und den Kontakten aus unseren Reihen, konnten wir die Kronen Zeitung als Medienpartner gewinnen und die Fa. Rosenbauer dazu einladen, Pantherfahrten für den guten Zweck am Flugplatz Wels anzubieten.

Viele tausende Menschen konnten wir an diesem Tag auf unserem Flugplatz begrüßen. Das Programm vor und auf der Bühne begeisterte die Menschen. Als es Abend wurde und die Vielen gespannt auf den Höhepunkt des Abend hinfieberten, kam Wind auf und das Abendrot verdunkelte sich bedrohlich.

Auf die Vorstellung der Ballone war nicht mehr zu hoffen und ein paar Windböen fügten der Bühne gehörigen Schaden zu. Als sintflutartiger Regen einsetzte, flüchteten alle Besucher ins Zelt. Sicher über 1000 Menschen pferchten sich zusammen – es gab keine Musik mehr und das Zeltlicht flackerte einige Male bedrohlich. Draußen war die Hölle los, der Wind und der Regen peitschten an die Zeltwände, der Flugplatz verwandelte sich in kurzer Zeit in einen riesigen See.

Mit einem Megafon informierte Helmut die Leute, wie es weitergehen sollte. In dieser improvisierten Atmosphäre überreichte Herr DI Brunbauer von der Firma Rosenbauer dem Kumplgut den Spendenscheck von 5000 Euro. Wir alle hätten uns ein anderes Wetter gewünscht - doch im Großen und Ganzen war der Tag von Erfolg gekrönt.

Die Weiße Möwe hat sich wieder gerne in den Dienst der guten Sache gestellt und wir hoffen, dass wir mit unserem Engagement vielen Kindern eine Freude bereiten konnten.

Vielen Dank an die Kronenzeitung und die Firma Rosenbauer, die maßgeblich zum Gelingen dieser Veranstaltung beigetragen haben.

Für dich Heli, tuts mir besonders leid, auch beim zweiten Anlauf konntest du deine Ballone nicht zum Leuchten bringen.

Wir geben aber nicht auf und hoffen, du realisierst es beim nächsten Mal.

WR





Bernd Löttsch im Cockpit – ein Flugzeug der WMW verhilft zum Adlerblick für´s Wesentliche



Industriebauten – wohl immer harte Fremdkörper – hier aber vorbildlich solargenutzt - Fronius, die Firma unserer Vizepräsidentin Brigitte Strauß

Dr. Bernd Löttsch unterstützt die WMW



Künstliche Felswüsten aus Supermärkten, Gewerbebauten und Stellflächen – hier wäre der richtige Platz für Solaranlagen auf Dächern und zur Beschattung von Parkplätzen



Landschaftsverbrauch durch Autobahnkreuzungen und Stellflächen in der Größe ganzer Stadtteile, z.B. historischer Zentren

Cumulus: Sehr geehrter Herr Professor Doktor Löttsch, für den Naturschutz sind Sie jemand wie Felix Baumgartner für den Extremsport oder Hermann Maier für den Schisport. Warum unterstützen Sie so tatkräftig die Erhaltung von diesem Fleckerl Erde/ Schotter Welser Heide?

Dr. Löttsch: Sogar beinharte „free-market-economists“ wissen, dass alles, was schwindet, überdimensional an Wert gewinnt – dies gilt für rare Ressourcen – aber um wie viel mehr noch für Natur und Gesundheit!

Die zwischen den Landepisten überdauernde Vegetation samt Vogelbruten ist ein Biotop-Typ, der sonst überall durch Monokulturen und chemische Sense der Agro-Industrie ausgerottet wurde – so dass hier – fast unglaublich! – ein letztes Relikt der einst riesigen Welser Heide überlebt.

Cumulus: Glauben Sie, dass sich Fliegerei und Naturschutz miteinander vereinbaren lassen?

Dr. Löttsch: Sicher. Von Leonardo da Vinci bis Otto von Lilienthal und Igo Etrich bewunderten Flugpioniere die Natur. Charles Lindbergh sagte, „Wenn ich die Wahl hätte, würde ich mich für Vögel entscheiden statt für Flugzeuge“. Hier in Wels hätte er beide in Symbiose.

Lindbergh wurde in USA zu einem führenden Naturschützer, weil man gerade aus der Luft den hässlichen Flächenfraß unserer Techno-Zivilisation auf Kosten der Natur am deutlichsten sieht. Das fand ich als Gast der Weißen Möwe auf einem mehrstündigen Rundflug bestätigt – eine Horrorvision.

Ein Autobahn-Kleeblatt verbraucht die Fläche einer historischen Altstadt, zum Beispiel Salzburgs, die ebenerdig ausufernden Gewerbe- und Supermarkt-Bauten samt Auto-stellflächen sind künstliche Steinwüsten – daneben ständert man im Grün der OÖ Kulturlandschaft PV-Solar-Kraftwerke auf – die doch viel besser auf Supermarkt-Dächern und zur Parkplatz-Beschattung installiert gehörten!

Auffallend auch die großen Landschaftsnarben der Kiesgruben – eine davon, unweit des Flugplatzes und mit guter Anbindung an Stadt und Autobahn, wäre ideal für das



Eine der vielen Kiesgruben bei Wels – Idealstandort für Open Air Großkonzerte, die dort nichts zerstören. Dass es für AC/DC trotzdem das Flugfeld Welser Heide sein musste, beweist die zynische Vernichtungsabsicht für das Naturrelikt

Unsinniger Grünverbrauch in der OÖ Kulturlandschaft für aufgeständerte Photovoltaikgerüste als Prestigeobjekt – grundlegendes Missverständnis alternativer Energie

AC/DC-Popkonzert gewesen – aber offenbar wollte man ja das „lästige“ biologische Heidejuwel am Flugplatz verwüsten!

Cumulus: *Jetzt ist mittlerweile bekannt, dass sich ein neues Wirtschaftsgebiet in Wels aufgetan hat; warum glauben Sie hält speziell noch immer eine Firma fest an dem Plan, Lagerhallen am Flugplatz Wels zu errichten?*

Dr. Lötsch: Vielleicht, weil in bestimmten Kreisen Rücksichtslosigkeit als Tüchtigkeit gilt!

Cumulus: *Der Verein Weiße Möwe ist seit 2008 permanentem Druck von Politik und einzelnen Wirtschaftstreibenden ausgesetzt. Werden Sie uns weiterhin unterstützen, damit wir unseren Flugplatz im Einklang mit der Natur führen können?*

Dr. Lötsch: Der kleine Flugplatz ist ohnehin ein Beispiel für Mehrfachnutzen im Sinne einer Win-win-Situation – Flugsport, mit Testfunktion für neue Technik (zum Beispiel Leichtmotoren) und dabei – glückhafter Zufall – biologischer Raritätenschutz.

Cumulus: *Was ist der Beweggrund von Herrn Hainbuchner (FPÖ), sich so offensichtlich für Wirtschaftstreibende einzusetzen, obwohl er doch Naturlandesrat in Oberösterreich ist?*

Dr. Lötsch: Parteilassung und ökonomisch-politische Seilschaften haben ihre Gesetzmäßigkeiten, die wir ebenso wenig durchschauen wie jene den Naturschutz ...

Cumulus: *Was raten Sie dem Vorstand der Weißen Möwe: weiterhin diese Linie zu gehen oder einen Kompromiss einzugehen, der eine Reduzierung des Geländes bedeutet?*

Dr. Lötsch: Es gibt keinen Kompromiss, der nicht auf Kosten der Restnatur ginge!

Danke für das Interview WR

Prof. Dr. Bernd Lötsch (*1941 in Wien) gilt als einer der Wegbereiter der österreichischen Ökologiebewegung. 1973 begann Bernd Lötsch mit dem Aufbau des Instituts für Umweltwissenschaften und Naturschutz und arbeitete als Forscher und Gutachter. Neben seinem Wirken als Dozent an den Universitäten Salzburg und Wien hielt er Gastvorlesungen an der Akademie der Bildenden Künste, der Medizinischen Fakultät und an mehreren Universitäten des Nahen und Mittleren Ostens. Seit 1986 ist er Ao. Universitätsprofessor und Präsident des Nationalparkinstituts Donau-Auen. 1989/90 erzwang er durch den Kauf von 411 ha. Auen mit 120.000 Spendern die politische Entscheidung für den Nationalpark.

Von 1994 bis 2009 sanierte er als Generaldirektor das Naturhistorische Museum in Wien.

Dr. Bernd Lötsch hat in Fernsehdiskussionen und unzähligen Publikationen zu aktuellen Umweltproblemen Stellung bezogen. Er verfasste Grundsatz-Manifeste des Österreichischen Naturschutzbundes und war ein Vorkämpfer für den Biologischen Landbau in Österreich. Er ist Inhaber des Konrad Lorenz-Staatspreises, des Österreichischen Staatspreises für A.V. Medien in Forschung und Lehre, der Bayerischen Naturschutzmedaille, des Goldenen Ehrenzeichens der Stadt Wien und anderer bedeutender Auszeichnungen

Prof. Dr. Bernd Lötsch unterstützt uns im Kampf um den letzten Rest der Welser Heide und ihre fliegenden Geschöpfe (Mensch und Tier).



NEU

Einzigartig in Österreich!

Berufspilotenausbildung

CPL(H)-Integrated

Ersparnis: € 20.000!



www.aerial.at



»Meine Erfahrung bisher war, dass der Treibstoffverbrauch speziell in großen Flughöhen über den Alpen auf bis zu 12,4 Liter pro Stunde sank«

Alpenumrundung im 912 iS

Am 8. März 2012 stellte BRP den modernsten Flugmotor des Sportflugzeugmarkts vor: den Rotax 912 iS.

Als Basis des 912 iS dient die bewährte 912er Motorenfamilie. Die wichtigste Neuerung ist ein redundantes, elektronisch kontrolliertes Einspritzsystem, das sowohl die Sicherheit erhöht als auch den Treibstoffverbrauch senkt – im 912 iS EASA-zertifiziert.

Nach ausgereifter Entwicklung, tausenden Stunden am Prüfstand und hunderterten Testflügen, war das gesamte Rotax-Team stolz, die ersten Serienmotoren über das Fertigungsband laufen zu sehen. Einige von uns waren nicht nur stolz, sondern freuten sich, den neuen Motor in der Luft zu testen: einer davon ich, Alexander Mitter, Mitarbeiter im Vertrieb der

Rotax Flugmotoren bei BRP-Powertrain in Gunskirchen.

Meine Laufbahn bei BRP-Powertrain begann unmittelbar nach dem Studium, im

Frühjahr 2011, aufgrund meiner Liebe zum Fliegen. Bereits im Alter von sechs Jahren flog mein Vater mit mir vom Welser Flugplatz aus in die Ferne.





»Nach mehr als 17 Flugstunden und über 2.000 km war nicht nur der Ölstand praktisch unverändert ...«

Mont Aiguille in Südostfrankreich

21 Jahre später – im August 2012 – baute Rotax-Ingenieur Siegfried Heer einen der ersten 912 iS Serienmotoren in das neueste Ultraleicht-Flugzeug unseres Flugvereins. Siegfried wollte mehr über die Abnutzung des Motors im „rauen“ Vereinsleben erfahren und ich war von Anfang an Feuer und Flamme, ihm beim dafür nötigen „Stundensammeln“ zu helfen: mit einem Flug rund um die Alpen! Beim Ultraleichtfliegen gibt es einige große Unterschiede im Vergleich zu „normalen“ Flügen: Flugplätze sind manchmal

nicht mehr als eine holprige Graspiste mit kaum zu erkennenden Markierungen. Oftmals gibt es keine Bodenunterstützung und der Treibstoff muss von nahe gelegenen Autotankstellen in Kanistern besorgt werden.

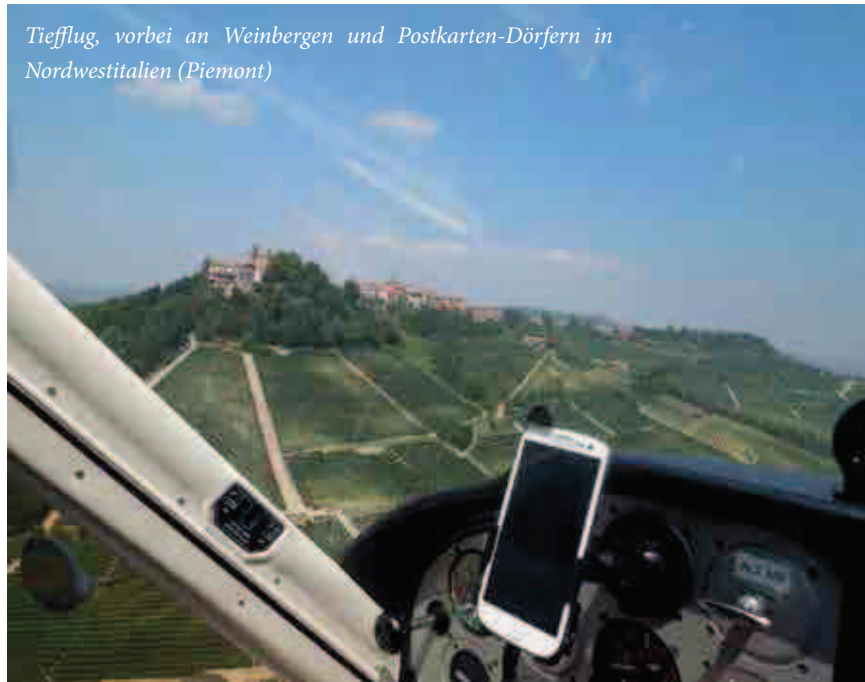
Der verringerte Treibstoffbedarf des 912 iS machte meine Flugplanung einfacher. Plötzlich reichten die 90 Liter im Benzin-tank der Tecnam P92 für mehr als sechs Stunden Flugzeit. Dadurch war es nicht mehr nötig, dass bei jedem Zwischenstopp Benzin verfügbar war. Meine Er-

fahrung bisher war, dass der Treibstoffverbrauch, speziell in großen Flughöhen über den Alpen, auf bis zu 12,4 Liter pro Stunde sank – bei einer Geschwindigkeit von 160 km/h! Eine weitere Eigenschaft des neuen Motors gab mir noch mehr Sicherheit: Vergaser können bei niedrigen Temperaturen und hoher Luftfeuchtigkeit vereisen. Dies könnte einen totalen Motorausfall zur Folge haben. Dank der Einspritzung im 912 iS gibt es dieses Problem nicht mehr.

Zwischen 13. und 19. August führte mei-



Tiefflug, vorbei an Weinbergen und Postkarten-Dörfern in Nordwestitalien (Piemont)



Flug über Venedig



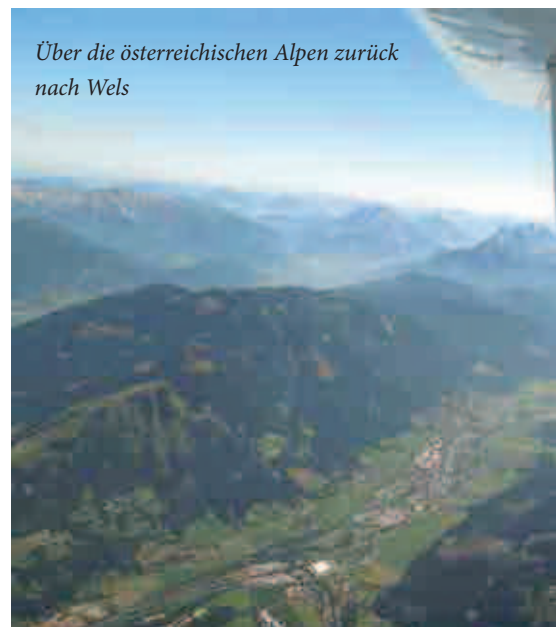
Zwischenlandung neben Campingbussen (nahe Caorle, Italien)

ne Reise vom Flugplatz Wels aus nach Kufstein im wunderschönen Tirol. Weiter ging es entlang der Nordalpen durch die Schweiz bis nach Pierrelatte in Südostfrankreich. Im Anschluss an das obligate Touristenprogramm in Avignon wählte ich die Südroute durch Italien und Kärnten zurück nach Wels.

Während der vielen Flüge tat der 912 iS genau das, was von ihm erwartet wird: Er lief bei andauernder hoher Last wie ein Schweizer Uhrwerk und verbrauchte dabei weniger als irgendein vergleichba-

rer Flugmotor vor ihm. Nach mehr als 17 Flugstunden und über 2.000 km war nicht nur der Ölstand praktisch unverändert, sondern hatte mich der brandneue Motor wieder sicher nach Wels zurückgebracht. Im Anschluss an diese großartige Woche in der Luft war es noch viel einfacher als zuvor, wieder in mein Büro zurückzukehren und über die Vorteile unserer Rotax-Flugmotoren zu schreiben. Ich hoffe, dass noch viele Piloten nach mir genau diese Erfahrung mit unseren Produkten machen können!

Alexander Mitter



Über die österreichischen Alpen zurück nach Wels

Zum Falkentreffen ins Schwabenland



Einer der Pioniere im Motorsegler-Bau, Egon Scheibe (1908–1997) aus Dachau, legte 1963 mit dem SF 25 „Falke“ den Grundstein für den erfolgreichsten Motorsegler der Welt. Was damals mit einem 25 PS starken Solo noch recht schwach motorisiert begann, steigerte sich stetig. So entstanden im Laufe von fast 5 Jahrzehnten immer mehr verbesserte Versionen. Einen Meilenstein – den ersten mit 912 Rotax (80 PS) – besitzen wir in Wels.

Nachdem 2006 die Tätigkeit der Scheibe Flugzeugbau in Dachau endgültig eingestellt wurde, erwarb Hartmut Sammet die Rechte für die Musterbetreuung und gründete im selben Jahr die Scheibe Aircraft GmbH in Heubach. Seither wird der SF 25 C Falke am Fuße der schwäbischen Alb gefertigt. Das neueste Modell mit 115 PS Turbo aus schwäbischer Fertigung fliegt seit 2009. Das Unternehmen lud für den 29./30. September zur Besichtigung und zu einem Gedankenaustausch ein. Nichts lag also näher, als dieses Falken-

treffen zu besuchen. Thomas Radler gab Anfang September dazu die Initialzündung und sofort war eine Gruppe bereit, Heubach einen Besuch abzustatten. Dem Anlass gemäß flogen Herbert Matschi und Thomas im Rentner-Jet (OE-9732), Fritz Kurfner und ich im Schleppfalken (OE-9465). Vom Fluggerät zwar nicht ganz passend, dafür umso schneller motorisiert, sollten Andreas Grosch mit Karl-Heinz Meyer (OE-ANZ) und Andreas Pichler mit Alex Pucher (D-ERCM) zwei weitere Crews in Katanas bilden.

Angesichts der Tatsache von über 1200 gefertigten Falken erwarteten wir ein gewaltiges Fly-in. Um nicht am Tag der Ankunft auf Herbergssuche gehen zu müssen, übernahm ich rechtzeitig die Quartiersuche von zu Hause aus und kurbelte in der 7000-Seelen-Stadt heftig nach einer passenden Bleibe. Bereits nach wenigen Versuchen war ich erfolgreich und konnte in der Stadt in einem Gästehaus 8 Einzelzimmer organisieren.

Am Vortag des Abfluges wurden am Segelfliegerstammtisch noch die letzten Einzelheiten besprochen, ehe wir uns dann am Samstag, 29.9., um 9 Uhr zum

Reihe aus und starteten der 27 Grass links, während wir anderen uns vor der Asphaltpiste anstellten. Jede Besatzung nahm ihren eigenen Weg. Der Rentner-Jet versuchte es auf der kürzesten Route zwischen München und Ingolstadt hindurch, die Katanas und Fritz und ich im Schleppfalken bevorzugten die längere Sightseeing-Variante entlang der Donau bis knapp vor Regensburg und weiter über Kelheim, Eichstätt und Nördlingen. Das Wetter war angenehm zum Fliegen. Die Sonne zog es zwar vor, sich nicht immer zu zeigen, die Sicht ließ trotzdem weite Blicke in die Ferne zu. Immer wieder ist es für mich interessant, das eine

flogen und waren dann eben Nummer zwei. Die Sicherheit war trotz dieses ungewöhnlichen Manövers zu keinem Zeitpunkt gefährdet. Vom Einwinker wurden wir nach 2 Stunden 15 Flugzeit zu unserer Parkposition gewiesen.

An die 15 Motorfalken standen bereits aufgefädelt südlich der Piste. Vom großen Fly-in ward noch nicht viel gesehen. Die Veranstaltung blieb in diesem Rahmen und entwickelte sich zu klein, aber fein. Dies begann schon bei der Registrierung. Wir Welser wurden wie auch alle anderen recht herzlich willkommen geheißen. Da wir an diesem Tag keinen weiteren Flug



Ausräumen trafen. Die Motorflugzeugpiloten waren als Erste anwesend. Sie brauchten auch relativ viel Zeit für die Vorbereitung. Da mittlerweile mehr als zwei Katanas in LOWL beheimatet sind und die Maschinen alle ziemlich ähnlich aussehen, kann es schon vorkommen, dass zur frühen Stunde irrtümlich der falsche Flieger getankt wird ... (Namen werden keine verraten). Der Schmach lief spätestens zu diesem Zeitpunkt in vollem Umfang.

Schließlich war es aber dann doch endlich so weit und gegen 10:30 LOC rollte der Pulk zum Rollhalt 27. Thomas und Herbert scherten kurzerhand aus der

oder andere Detail auf der allgemein bekannten Strecke zu entdecken. Wir ließen uns Zeit. Natürlich waren die beiden Katanas um einiges schneller. Während Fritz und ich noch eine gute halbe Stunde vor uns hatten, hörten wir, wie sich die Motormaschinen bereits von der FIS-Frequenz abmeldeten, um auf Heubach zu rasten.

Schließlich rief auch ich 5 Minuten vor Heubach die Info-Frequenz und bekam den Direktanflug auf die 25. Kurze Zeit später meldete sich eine weitere Maschine zur Landung an. Es galt anscheinend „der Schnellere zuerst“ und so wurden wir am letzten Kilometer noch unter-

geplant hatten, durfte es natürlich auch schon das eine oder andere Bierchen sein, das wir mit schwäbischen Spezialitäten zum Nulltarif kredenzt bekamen. Selbstverständlich übernahm der Veranstalter auch großzügig die Landegebühr. Und ab jetzt war Fliegerlatein die Standardsprache. Dass die Falken die besten Flugzeuge der Welt sind, war natürlich klar. Das war nicht nur von Helmut Sammet zu hören. Heubach hatte aber nicht nur Falken zu bieten.

Auch Hannes Zimmermann war mit seiner Firma ISS-Aviation aus dem benachbarten Schwäbisch Gmünd vertreten.



»Der gelungene Ausflug ruft nach Wiederholung. Auch die Kombination Motorsegler mit Motorflieger funktioniert ...«



Er ist Musterbetreuer der Dynamic WT9 für Deutschland. Diese UL-Maschine ist mittlerweile auch als LSA typisiert und darf dann ein MTOW von 600 kg bei nahezu gleichem Leergewicht wie als UL-Typ aufweisen, was eine recht ordentliche Zuladung von 290 kg bringt. Mit Rotax 914 motorisiert, ergibt das ein edles, gediegenes Flugzeug mit hoher Leistung, das natürlich auch seinen Preis hat. Durch die angeregte Unterhaltung verging die Zeit wie im Flug. Gegen 17 Uhr suchten wir unsere Unterkunft auf, die wir dank Andreas Groschs portable Flugnavigationsgeräte auf Umwegen tatsächlich auch fanden. Der Abend wurde wieder am Flugplatz verbracht, wobei der Spaß auch immer mit dabei war.

Am nächsten Morgen wanderten wir nach dem Frühstück zum vierten Male die Strecke zwischen dem Städtchen und dem

nahe gelegenen Flugplatz. Der Tag versprach wettermäßig schöner als der vergangene zu werden, die Sonne begleitete uns des Weges, während Nebel die drei Kaiserberge verhüllte.

Fritz Kurfner hatte am Vortag mit Helmut Sammet einen Probeflug mit dem Turbok Falken vereinbart, der natürlich noch absolviert werden musste. Da Fritz vom Flugverhalten sehr angetan war, wollten wir einen Falken eintauschen, was aber seitens unserer Sektionsleitung leider nicht akzeptiert wurde.

Einige Ausflügler mussten zeitig zu Hause sein und wir machten uns rasch für die Heimreise fertig. Die Tankstelle in Heubach funktionierte nicht. So musste ins benachbarte Aalen geflogen werden, um Sprit zu bekommen. Am Rückflug nahm ich am linken Sitz Platz.

Nach dem kurzen Tankstopp in EDRA wählte jede Crew ihren eigenen Flugweg nach Wels. Teilweise verdichtete sich jetzt der Nebel. Herbert und Thomas, wieder auf der südlichen Route, machten in Donauwörth wetterbedingt eine Landung, Alex und Andreas bevorzugten Straubing. Andreas und Karl-Heinz sowie Fritz und ich konnten sich durchschlängeln. Zuletzt wurde die Sicht immer besser und ab etwa Dingolfing war kaum noch eine Wolke gesehen. Wohlbehalten schwebten alle nach und nach in LOLW ein. Der gelungene Ausflug ruft nach Wiederholung. Auch die Kombination Motorsegler mit Motorflieger funktioniert, da jeder Maschine ihr eigenes Tempo fliegt. Wir werden 2013 wieder gemeinsam unterwegs sein, das ist sicher.

Wolfgang Pimiskern

Abschluss einer Ära nach 12 Jahren

Ein Botschafter der WMW tritt ab.



Nach 12 Jahren habe ich nunmehr aus gesundheitlichen Gründen die aktive Fliegerei abgeschlossen.

Ich schreibe bewusst abgeschlossen und nicht etwa aufgeben, denn alles, was ich von der Fliegerei erwartet hatte, ist weitgehend erfüllt worden.

Begonnen hat es 1999 mit einem Schnupperflug im „Rentnerjet“ (Scheibe Falke) mit Fluglehrer Johann Repitz.

Der Flug über das Alpenvorland mit Überflug des Flugplatzes Gmunden und anschließender Landung auf der befeuertten Piste in Wels kurz vor ECET hat mich mit dem Flugvirus infiziert.

Noch im selben Jahr begann ich mit der Ausbildung. Zuerst AFZ, dann PPL-MiM (Motorsegler im Motorflug) und später bei der Weißen Möwe, mit Repitz Hans als Fluglehrer, die Aufstockung auf den PPL-A.

Im April 2001 wurde ich Mitglied der neu gegründeten WMW-Sektion „Ultralight“ unter Sektionsleiter Franz Mayer.

Bei dem von der Sektion bestellten UL, eine Tecnam P92, gab es Lieferschwierigkeiten und so mussten wir die ersten Monate mit einer gecharterten Maschine (D-MUMI) auskommen.

»Es freut mich ganz besonders, dass ich 3 Kollegen so begeistern konnte, dass sie die Fliegerei zu ihrem Hobby machten ...«

Trotzdem ist es mir gelungen, seit Beginn meiner Ausbildung bis auf den Dezember 2000 in jedem Monat mindestens einmal in der Luft zu sein. Am schwierigsten war es wetterbedingt in den Novembermonaten.

Ich hatte die Möglichkeit, auf 6 Flugzeugtypen als PIC (Scheibe Falke, Grob G109, Tecnam P92 und P96, Flight Design CTSW und Cessna C152) sowie als „Co“ noch auf HB23, Bucker 131 Jungmann und Christen Eagle zu fliegen.

Meine Flüge führten mich in 5 Länder, ich habe mehrmals die Alpen überquert und bin auf den ostfriesischen Inseln gelandet.

Höhepunkte waren für mich natürlich der Schnupper-Kunstflug mit Oliver in der Christen Eagle, sowie die Landungen auf Venedig Lido, Norderney und Langeoog. Die geplante Landung auf Helgoland war wegen Seenebels leider ausgefallen.

Eine besondere Faszination haben auf mich die alten Militärflugplätze Scharme-



lek in Ungarn und Budweis in Tschechien ausgeübt. Dort erhielten wir ein ground handling, als ob wir mit einem Verkehrsflieger gekommen wären (siehe auch Cumulus 2011).

Immer wieder habe ich Personen aus dem Bekanntenkreis auf meinen Flügen mitgenommen. Es freut mich ganz besonders, dass ich 3 Kollegen so begeistern konnte, dass sie

die Fliegerei zu ihrem Hobby machten. Einer hat bereits die PPL und fliegt in Wels. Die beiden anderen befinden sich derzeit bei der WMW in Ausbildung.

So kann ich zufrieden auf meine „Flug-ära“ zurückblicken und mich anderen Dingen zuwenden. Jedem Flugbegeisterten rate ich, die Zeit zu nützen, wo es ihm möglich ist zu fliegen, denn einmal kommt der Tag, an dem es besser ist aufzuhören.

Bedanken möchte ich mich bei den Funktionären der „Weißen Möwe“ und des Flugplatzes Wels, die mir die Ausübung der Fliegerei weitgehend nach meinen Vorstellungen ermöglicht haben.

Dem Verein wünsche ich noch viel Erfolg und einen langen Bestand, allen Fliegerkollegen viele schöne und unfallfreie Flüge.



GLÜCK AB, GUT LAND!
FELIX FRAZIAN

Lieber Felix, danke für dein Engagement in der WMW - du bist wahrlich ein Botschafter unseres Clubs, wenn du in deine geliebten Höhen aufsteigen möchtest, wir sind für dich da.

**HB
WERFT**

QUALITÄT ZÄHLT

**HB
CAMO**

Wir betreuen über 300 Flugzeuge aller gängigen Typen: 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. Schärfstr. 42, 4053 Haid, +43(0)7229/79104

Sektion Motorflug

Flugzeugpark

Wir haben aufgrund der Flugzeugparkumstellungen in den vergangenen Jahren keine Altlasten mehr. Das, was wir betreiben, können wir uns auch leisten. Im 2-Sitzerbereich sehe ich die Dinge als abgeschlossen.

Der Flugzeugstand wird natürlich trotzdem ein dynamischer sein. Der 4-Sitzerbereich hat sich auf das gesundeschrumpft, was auch geflogen wird. Die Stundenzahl in diesem Bereich ist aber gegenüber dem letzten Jahr anteilmäßig wieder etwas gestiegen. Wir haben eine C-172 mit 180 PS, eine Piper Archer mit 180 PS und eine Piper Turbo Arrow mit Einziehfahrwerk mit 200 Turbo-PS. Bei der letzten Sektionsversammlung ist festgestellt worden, dass die einfach zu fliegenden C-172 und Archer die Volksflieger für ein breites Publikum sind – die sollten wir behalten. Die instrumentenflugtaugliche Piper Archer ist das mindeste an IFR-Reiseviertel, was wir haben sollten. Wenn ein 4-Sitzer ausgetauscht wird, dann die Turbo Arrow, und es muss in der Folge etwas Heißeres sein. Das ist natürlich eine größere Investitionssumme und geht nur, wenn alle Parameter passen. Ich habe im letzten Jahr aus verschiedenen Gründen die Diskussion über einen neuen 4-Sitzer ausgesetzt, insbesondere deswegen, weil im nächsten Jahr ein neuer Sektionsleiter gewählt wird und ich keinem Sektionsleiter – falls ich es nicht bin – ein Erbe, wie ich es hatte, hinterlassen möchte.

Kosten, Gebühren, Finanzen

Die Sektion Motorflug hat in den letzten Jahren, so meine ich, eine beispiellose Sanierung hinter sich und wir sind jetzt

an dem Punkt, wo wir eben keine Altlasten mehr haben. Was in den letzten zwölf Jahren übersehen wurde ist, dass der Mitgliedsbeitrag immer gleich geblieben ist. Ich habe das bis zwölf Jahre zurück verfolgt und festgestellt, dass dieser Beitrag bis 2011 nicht angehoben wurde. Im Jahr 2012 haben wir dann ja eine kleine Erhöhung gemacht. Würde man also diesen Betrag von 322,- Euro bei 3 % Inflation auf vor zehn Jahren zurückbeziehen, dann wäre das so, als hätte man damals nur 225 € gezahlt.

Das heißt, unser Mitgliedsbeitrag ist real drastisch gesunken. Ich habe euch diesen Umstand in der letzten Sektionsversammlung erklärt und wir waren einstimmig der Meinung, dass wir an die Inflation anpassen müssen. Wir sind in einem kleinen Workshop gemeinsam mit den Sektionen, dem Finanzreferenten und unserem Generalsekretär zu der Einsicht gelangt, dass wir einen Prozentsatz von 2,5 % pro Jahr einführen werden. Wir wollen dadurch verhindern, dass man irgendwann mal vom vor dem „Fast Nichts“ steht und dann plötzlich holhammermäßig die Gebühren verdoppeln muss und es dann Vereinsaustritte gibt. Das soll aber nur für die Mitgliedsbeiträge gelten.

Die Flugzeugpreise sollen immer an die Gegebenheiten angepasst werden, denn man kann nie wissen, ob plötzlich der Treibstoffpreis steigt oder vielleicht sogar sinkt, und danach sollte sich der Flugstundenpreis richten. Im Vergleich mit anderen Vereinen sind wir übrigens sehr günstig, und das mit dieser Riesenauswahl an Flugzeugen.



Selbstbehalt bei der Kaskoversicherung

Eine Idee, die ich in der letzten Sektionsversammlung präsentiert habe und die sehr positiv aufgenommen wurde, möchte ich im nächsten Jahr einführen. Es geht dabei um den Selbstbehalt bei der Kaskoversicherung. Dieser ist 2 % der Versicherungssumme, mindestens jedoch 2000 Euro je Schadensfall. Im Schadensfall muss der verantwortliche Pilot für diese Summe geradestehen.

» In den letzten 6 Jahren hatten wir einen einzigen kleinen Schadensfall ... «

Jetzt ist meine Überlegung, die Piloten von diesem Damoklesschwert des Selbstbehaltes zu befreien, indem in einen speziellen Fond jährlich ein kleiner Betrag eingezahlt wird. Schaffen wir es, dass wir unfallfrei fliegen, so wird dieser immer mehr und wir können uns vielleicht in einigen Jahren auch etwas herausnehmen, um es in Flugzeuge, Ausbildung oder sonst was zu investieren. In den letzten 6 Jahren hatten wir einen einzigen kleinen Schadensfall, der durch einen unserer

SEKTION MOTORFLUG

Piloten verursacht wurde. Ich führe das auf unsere guten Umschulungsrichtlinien und die große Disziplin unserer Piloten zurück.

An dieser Stelle vielen Dank an unsere guten Piloten. Ich möchte im ersten Jahr diesen Bruchfondbeitrag auf freiwilliger Basis machen. In Zahlen bedeutet das nun Folgendes: Zahlt eine gewisse Anzahl von Piloten einen Beitrag zwischen 30 und 40 Euro in den Topf ein und bringen wir mindestens 100 Piloten dazu mitzumachen, dann hätten wir ca. 3.500 bis 4000 Euro pro Jahr als Bröselbudget. Das wären dann zwei Schadensfälle im Jahr, die wir durch unsere gute Qualitätskontrolle jetzt nie gehabt haben.

Nachtflug Kunstflug

sonstige Berechtigungen

Ab 8. April 2013 treten die EASA Regelungen in Kraft. Will man seine Lizenz noch um bestimmte Berechtigungen erweitern, so wäre es gut, noch vor diesem Datum die Ausbildung zu beginnen. Man darf diese normalerweise dann nach dem Stichtag noch beenden. Nachtflug erfordert gegenwärtig 5 Ausbildungsstunden. Ich weiß es nicht genau, aber ich habe da was von 15 Stunden läuten hören.

Flugstunden Flugschule

Wir werden in diesem Jahr einen Rückgang von 10 % haben. Ich habe aus verschiedenen Gesprächen mit Insidern herausgehört, dass es bei anderen Vereinen durchschnittlich 25 % weniger Stunden, bei manchen sogar 50 % weniger waren, also geht es uns gar nicht so schlecht. Wir hatten in der ersten Jahreshälfte weniger Schüler, das ist auch der Grund für den Rückgang. Im Herbstkurs haben wir aber wieder 6 Schüler sitzen, die einen sehr

motivierten Eindruck machen. Das Positive ist, dass die sonstigen Flugstunden sich nicht verringert haben. Einen negativen Einfluss auf die Flugstunden und auch auf die Flugbewegungen für den Flugplatz hatte sicherlich die Tatsache, dass wir den größten Teil des Jahres über keine Gastronomie verfügten, wo sich unser Vereinsleben abspielt.

Einfluss der Gastronomie

Wir haben seit Oktober ein Gastronomieteam (Willi und Karo), das sich sehr bemüht und einen sehr professionellen Eindruck macht. Sie haben Pläne und Ideen. Alles, was ich bis jetzt gegessen habe, war hervorragend und mehr als ausreichend. Sie haben bis Mitte Februar noch das kleine Programm und wollen dann aufrüsten. Helfen wir ihnen und bevölkern das Lokal. Das wird unserem Vereinsleben guttun und auch unseren Flugstunden.

Die Gemeinschaft der Sektion Motorflug

Der Motorflieger unterliegt nicht dem Zwang, für die Ausübung seines Hobbies andere Leute zu brauchen.

Im Vergleich dazu ist der Segelflug ein Mannschaftssport. Umso schwieriger ist es natürlich, die Leute im Motorflug zusammenzubringen.

Ich hatte in diesem Jahr zwei wunderschöne Erlebnisse, und zwar die Sektionsversammlung und die Weihnachtsfeier. Die Sektionsversammlung im Frühjahr 2012 war genau so, wie eine solche sein sollte. Wir haben dort gemeinsam Ergebnisse erarbeitet. Es gab kein Ausleben von Animositäten oder Selbstdarstellungen auf Kosten anderer. Es war sehr produktiv und vernunftgesteuert. Bei der gemeinsamen Weihnachtsfeier mit der Sektion Ultralight hatte ich die verwegene Idee, mal für euch zu kochen und es waren locker 50 Personen da. Wir hatten einen schön-

en 3G-Abend – Gemeinschaft, Geselligkeit, Gemütlichkeit, die Vereinspolitisierei wurde ausgelassen.

Neuwahl des Sektionsleiters

2013 ist wieder das große Wahljahr. Die Neuwahl des Sektionsleiters erfolgt am Freitag, den 15. Februar 2013.

Ich habe in den vergangenen 6 Jahren nicht nur viel über Fliegerei und angewandte Flugtechnik gelernt, sondern vor allem noch viel mehr über Menschen, Interessenskonflikte, Emotionen und Politik, während ich in dieser kleinen, aber nicht unbedeutenden Welt in einer Art Rampenlicht stand.

Ich habe mir meine Zeiten nie aufgeschrieben, aber ich schätze, ich war wohl durchschnittlich 30 Stunden pro Woche am Flugplatz oder in der Luft mit über 1300 Flugbewegungen im Jahr 2012 und hatte viel Gelegenheit zu lernen. Ich bin für diese Erfahrungen sehr dankbar.

Falls die Welt am 21. Dezember 2012 nicht untergeht, wünsche ich dir eine schöne Flugsaison 2013!

*Dein
DI Christian Sixt
SL Motorflug
Weiße Möwe Wels*



Christian kocht für die Weihnachtsfeier '12

Fast schon Tradition



Im Rahmen der Ferienpass-Aktion der Gemeinde Hagenberg/M., veranstalten wir vom Verein „Liebenswertes Hagenberg“, „Dorf- und Stadtentwicklung“, für die Jugend heuer zum vierten Mal einen Flugtag auf der „Welser Heide“. Naturgemäß war die Teilnehmerzahl den Möglichkeiten angepasst, dass nicht nur die Besichtigung der Betriebsleitung und unseren, zahlreichen Flugzeugen möglich war, sondern allen Kindern auch ein Schnupperflug, dieses Mal mit einem unserer UL Flotte, absolviert werden konnte.

Unser Mitglied Ferdinand Lediger organisierte neuerlich den Tag, mit bester Unterstützung des Sektionsleiters und der Betriebsleiter-Mannschaft.

Die Begeisterung der Jugend, inklusive teilnehmender Eltern, war wiederum sehr groß, auch deshalb, weil wir einen Prachttag erwisch haben.

Die mitgebrachte „Verpflegung“ überbrückte das Manko eines Wirtes, die Stimmung war bestens. Nach diesem Erfolg werden wir aller Voraussicht auch im Jahre 2013 wieder vertreten sein.

*Mit freundlichen Grüßen!
Ferdinand Lediger*



REISEBERICHT VOM 11.05.2012 bis 19.05.2012

ITALIEN – MALTA – SIZILIEN – SARDINIEN – KORSIKA

von Herbert Ortbauer

3796 Kilometer
10 Destinationen
23,5 Flugstunden





Gruppenbild - im Hintergrund Bonifacio, Bucht von Calvi

Mayr Manfred und Heinz Preuer
mit der OE-ATA (Tecnam P2002)

Roman Aschl und Christian Klopff
mit der D-ERCM (Katana DA 20)

Kurt Pospiscek und Rudi Doppelbauer
mit der F-POSC (MCR-4S)

Christian Neuhauser und Herbert Ortbauer
mit der OE-CSC (Katana DA 20)

Die Vorbereitung:

Während unserer Griechenlandtour im Mai 2011 schmiedeten wir schon Pläne, nach Malta zu fliegen.

Roman war dort schon zweimal auf Sprachreise gewesen und kennt die Insel sehr gut, sodass er natürlich den Reiseleiter machen kann.

Den Winter nutzten wir dann, eine interessante Route zu finden. Wir wollten diesmal zwei Hauptdestinationen wählen, diese nur mit Tankstopps schnell erreichen und dafür mehr Zeit für die Besichtigungen haben.

Als zweite Hauptdestination war schnell Korsika gefunden.

Auf der Insel kenne ich mich ganz gut aus, da ich schon zwei Wochen Urlaub dort verbracht habe. In Korsika kann man ohne Flugplan und Landegebühren auf den internationalen Airports landen und daher war der Plan, die Insel fliegend zu erkunden.

Offensichtlich hatten unsere bisherigen Reiseberichte Gusto gemacht, denn plötzlich waren wir acht Piloten auf vier zweisitzigen Maschinen.

Anmerkung:

Alle angeführten Blockzeiten sind UTC-Zeiten, also für unsere Reisezeit und geographische Lage, Ortszeit minus 2 Stunden.

Unsere Reiseroute

Der erste Tag, Freitag 11. Mai 2012

1. Leg: Wels – Castiglion Fiorentino (LOLW – AR04-5) Block off 07:05 Block off 10:13

Am Donnerstag, 10. Mai, treffen wir uns zu sechst am Flugplatz Wels, um die Flieger zu betanken und das Gepäck zu verstauen sowie die Flugpläne aufzugeben. Wir haben vor morgen bis Malta zu kommen. Das sind 3 Legs mit ca. 2 bis 3 Stunden.

In Scalea wollen Kurt und Rudi zu uns stoßen. Die beiden sind heute morgen schon gestartet und fliegen bis nach Dubrovnik, wo sie übernachten und morgen mit einem Tankstopp nach Scalea weiterfliegen werden.

Freitag morgens sind wir pünktlich um 7:30 am Flugplatz und machen uns abflugbereit.

Es herrscht diesmal auch bei uns in Österreich perfektes Flugwetter und somit können wir unsere geplante Route, über das Kanaltal zum Meer und dann über die Apenninen in die Toskana, ohne Probleme abfliegen. Die italienischen Fluglotsen sind am Funk gut verständlich und obwohl wir nicht in Formation fliegen, kommt für die hinter uns befindlichen Maschinen oft die Anweisung, „Do the same as the OE-CSC“. Um die Mittagszeit haben wir dann auch unser erstes Ziel bereits erreicht.

Freudestrahlend betrachten wir den schönen Platz in Fiorentino, ausgestattet mit Pool und Bungalows. Wir haben jedoch nicht viel Zeit und somit tanken wir voll, bezahlen (natürlich nur den Sprit, weil Landegebühren gibt es ja keine auf den Superficus), trinken ein Cola und weiter geht es nach Scalea.

2. Leg: Fiorentino – Scalea (AR-04 – PS-08) Block off 11:35 Block on 14:36

Wir starten wieder in derselben Reihenfolge, allerdings mit getauschten Sitzplätzen in den jeweiligen Cockpits. Vor Neapel erreichen wir die Westküste Italiens. In Neapel werden wir auf 500 Fuß!!!! heruntergeholt und direkt über die Stadt geschickt. Wir wollen es vorerst nicht glauben und lassen uns diese Flughöhe bestätigen, bald bekommen auch die zwei Maschinen hinter uns die gleiche Anweisung.

Der Tower schickt uns dann noch zu einem Meldepunkt über Neapel, den wir nicht kennen, aber erahnen, wo er sein müsste. Auf der vor uns liegenden Flugroute wird das Gelände höher und mit 500 Fuß AMSL kommen wir da sicher nicht drüber.

Wir requesten ein Steigen, die Antwort ist aber negativ. Also fliegen wir mit ein bisschen Unbehagen weiter auf dieser Höhe. Nach 5 Minuten versuchen wir noch einmal dem Tower klarzumachen, dass wir



Die Apenninen



Vereint in Castiglion Fiorentino



Flugplatz Scalea



Anflug Calabria Airport

jetzt steigen müssen, diesmal bekommen wir gar keine Antwort mehr.

Also fädeln wir uns wieder auf unsere vorgegebene Route ein und rufen „Roma Info“ die uns entlang der Amalfiküste bis Scalea begleitet. Wunderschöne Strände erschließen sich unter uns und diese schönen Bilder werden sich während der ganzen Woche übertreffen.

Kurz vor Scalea werden wir auf die entsprechende Frequenz geschickt und bald ist auch das Flugfeld schon sichtbar. Es ist ein riesengroßes Areal mit sehr großen Hangars und einem überdimensionalen Vorfeld. Später erfahren wir, dass hier ein internationaler Airport geplant war und während der Bauzeit das Projekt wieder gecancelt wurde.

Es ist schon gegen 16 Uhr und noch in der Luft besprechen Christian und ich, dass uns heute ein Weiterflug nach Malta nicht mehr wirklich freut. Wir beschließen, den Vorschlag zu machen, in Scalea zu übernachten.

Wie schon vor 3 Stunden landen wir nacheinander, rollen auf das Vorfeld und werden von unseren bereits wartenden Landsleuten fachmännisch eingewiesen. Der Vorschlag, für heute das Fliegen zu beenden, stößt bei allen auf große Gegenliebe.

Anschließend sucht uns der Betriebsleiter noch eine Unterkunft und wir werden direkt vom Hotelbus dorthingebacht. Eine junge deutsche Frau empfängt uns (sie lebt schon seit langer Zeit in Süditalien) und macht uns auch gleich den

Vorschlag, dass der Küchenchef ein landestypisches Menü für uns kochen könnte. Dieses Angebot nehmen wir natürlich gerne an.

Es wurde uns nicht zu viel versprochen, wir bekommen ein hervorragendes mehrgängiges Menü.

Nach dem Essen machen wir uns noch auf den Weg, um die Stadt zu erkunden und nach offenem Bier zu suchen. Nach längeren Irrwegen bekommen wir dieses schließlich in einem kleinen Bistro vor unserem Hotel. In nicht enden wollenden Gesprächen erzählen wir uns unsere Eindrücke und Erlebnisse des Tages und gehen schließlich mit einer großen Vorfreude auf die Abenteuer des nächsten Tages zu Bett.

Der zweite Tag, Samstag 12.05.2012:

3. Leg: Scalea – Reggio di Calabria (PS-08 – LICR) Block off 08:27 Block on 09:58

Nach einem herrlichen Frühstück werden wir vom Hotelbus wieder zum Flugfeld Scalea gebracht.

Wir haben ja schon gestern vollgetankt und wollen nun nur noch den Flugplan nach Malta aufgeben und abheben.

Wir heben um 08:27 Uhr UTC in Richtung Sizilien ab.

Es folgt ein wunderbarer Flug entlang der Südwestküste Italiens bis Sizilien.

In Reggio Calabria angekommen, werden wir von einer Handlingagentur zum Of-

fice gebracht, wo wir 48 € zahlen dürfen und dann denn Flugplan nach Malta aufgeben können.

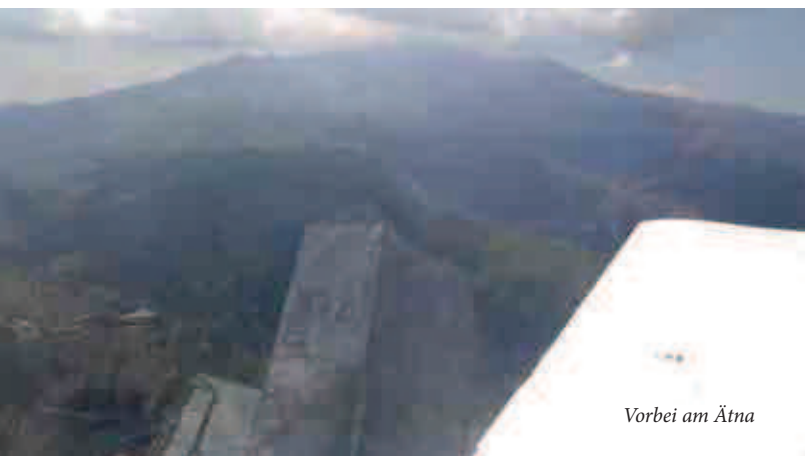
Sobald dies erledigt ist, sagt man uns, wir können zu Fuß entlang der Taxiways zu unseren Flugzeugen spazieren. Man merkt also, dass wir in Süditalien sind, dies wäre nämlich in unseren Breitengraden auf einem internationalen Airport nicht vorstellbar.

Wir wandern also gemütlich am Flughafen zu unserem Abstellplatz und setzen unsere Reise fort.

4. Leg: Reggio di Cala. – Luqa (Malta) (LICR – LMML) Block off 11:20 Block on 13:20

Als wir an unseren am Rollhalt wartenden Kollegen vorbeifliegen, haben wir, wie erwartet, schon eine beträchtliche Höhe. Es geht nun sogleich über der Straße von Messina nach Sizilien. An beiden Ufern der Meerenge sind noch die überdimensionalen Masten zu sehen, zwischen denen früher ein Stromkabel nach Sizilien gespannt war. Heute wird die Stromversorgung durch ein Kabel am Meeresgrund gewährleistet.

Das Routing für den Flugplan haben wir vorbei am Ätna festgelegt und bald ist er auch schon mit seiner Dunstglocke über dem Grater sichtbar. Es geht nun wieder rasch ins Flachland hinaus zum Südufer Siziliens und schließlich folgt die erste Passage über das offene Meer nach Malta. In Griechenland haben wir immer kleine,



Vorbei am Ätna



Malta International Airport



Inselrundfahrt mit Cabrio-Bus



Mdina, die ehemalige Hauptstadt Maltas

wenn auch unbewohnte Inseln unter uns gesehen, aber diesmal ist außer Wasser wirklich nichts auszumachen. Es dauert jedoch nicht lange und wir werden auf die Frequenz von Malta geschickt und nach einer kurzen Weile sind auch schon die Umrisse der Insel erkennbar.

Über das VOR im Westen der Insel werden wir an das Südufer gelotst und in weiterer Folge ist der Airport Luqa schon „in Sicht“. Es ist die erste Landung auf sich kreuzenden Pisten, aber man wird im Anflug so geführt, dass ein Irrtum beinahe ausgeschlossen ist.

Den Flieger von Kurt sehen wir schon und auch zwei Wege, die in diese Richtung führen.

Nach kurzer Zeit rollt auch schon die Tecnam mit Heinz und Meggs heran. Aber die zweite Katana mit Roman und Christian Klopff fehlt noch. Die müsste eigentlich schon gelandet sein, sie war direkt hinter uns. Nach einem Telefonanruf zu Roman ist das Rätsel schnell gelöst, die stehen auf einem anderen Abstellplatz.

Wir haben das Gepäck schon ausgeladen und die Flieger versperrt, weit und breit ist aber auf diesem riesigen Gelände niemand zu sehen, der sich um uns kümmern könnte.

Wir warten also in der brütenden Hitze. Nämlich eine gute Stunde, bis endlich ein riesiger Flughafenbus vorfährt, welcher Roman und Christian schon aufgelesen hat und uns nun endlich zum Terminal bringt.

Mit einem öffentlichen Bus fahren wir bis in die Hauptstadt Valetta. Das ist die Stadt, in der Roman bei seinen Sprachreisen gewohnt hat.

Im Stadtteil Sliema direkt an der Uferpromenade reiht sich ein Hotel an das andere. Christian Klopff kauft an einem Kiosk eine Kiste mit gekühltem Dosenbier, welches wir an Ort und Stelle genießen. Es wird eine langer Abend, an dem wir auch das Nachtleben von Valetta kennenlernen. So gegen 2 Uhr morgens fahren wir mit dem Bus wieder in das Hotel, wir können ja ausschlafen weil heute Sightseeing auf Malta stattfindet und nicht geflogen wird.

Der dritte Tag, Sonntag 13. Mai 2012: Ein Tag auf Malta

Um 10 Uhr haben wir bereits das Frühstücksbuffett genossen und kaufen bei einer netten jungen Dame aus Rumänien die Tickets für den „Hop on - Hop off-Bus“. Dies sind Busse mit offenem Verdeck und Reisesführung per Tonband in der jeweils auswählbaren Sprache.

Es werden die Sehenswürdigkeiten der nächsten Station beschrieben. Wenn man Interesse hat, steigt man aus und nimmt einen der nächsten Busse zur Weiterfahrt. Nach Beendigung der Runde gönnen wir uns noch eine spezielle Fußkosmetik. Bei dieser stellt man nach einer gründlichen Waschung seine Füße in ein Wasserbecken. Darin schwimmen kleine Fische,

die abgestorbene Hautpartikel abknappern, und auf diese Art werden die Füße wieder wie neu.

Abends suchen wir uns direkt an der Uferpromenade vor unserem Hotel ein gutes Restaurant, in dem wir maltesisch zubereitetes Kaninchen genießen.

Kurt kommt ein bisschen später nach, weil er im Hotel noch Wetterstudien gemacht hat. Ihm ist gar nicht nach Essen zumute. Es ist nämlich für die Nacht starker Wind angesagt und auf dem Platz, wo unsere Flieger abgestellt wurden, gab es keine Ösen zum Verzurren.

Nachdem wir am Flughafen angerufen haben, erfahren wir bei einem Rückruf, dass wir uns selbst darum kümmern müssen, wir bekommen lediglich die Zusage, auf einen Apron rollen zu dürfen, der mit Bodenankern für das Verzurren ausgestattet ist.

Mit dem Taxi geht's hinaus auf den Flughafen. In weiterer Folge bringt uns wieder ein großer Bus zu den 3 Fliegern. Die Maschinen werden festgezurt, rein ins Taxi und wieder zurück zum Hotel.

Der vierte Tag, Montag 14. Mai 2012:

5. Leg: Malta – Salemi Bovarella (Sizilien) (LMML – TP - 04) Block off 13:55 Block on 16:24

Der Mistral ist ausgeblieben, es weht nur eine leichte Prise. Allerdings ist es stark bewölkt und es werden immer wieder Regenfälle für Malta und Sizilien vorhergesagt. Einen Flug über das offene Meer nach Sizilien will keiner von uns riskieren. Nachmittags soll sich allerdings das Wetter bessern.

So verbringen wir den Vormittag mit Wetter- und Streckenstudien im Hotel.

Wir erhalten die Freigabe für die Einreise nach Sizilien auf ein privates Flugfeld. Also nehmen wir telefonisch Kontakt mit „Salemi Bovarella“, unserem ursprünglich geplanten Ziel, auf.

Die im Flightguide angegebene Handynummer verbindet uns mit dem Betriebsleiter.



Piste Salemi Bovarella - ein Kontrast

Dieser ist sehr freundlich und will wissen, wann wir ungefähr kommen und ob wir eine Unterkunft brauchen.

Ich gebe als Ankunftszeit ca. 18 Uhr LT an und nehme auch das Angebot für die Unterkunft dankend an.

Also rein in das Taxi und ab zum Flughafen.

Die Abwicklung am Flughafen ist sehr kompliziert. Wir halten uns am Infoschalter auf und ein gerufener Betreuer läuft ständig zwischen Office und Schalter mit irgendwelchen Papieren hin und her. Irgendwann haben wir es geschafft, eine Flugplan aufzugeben, die Rechnungen zu bezahlen und Sprit zu ordern. Wir bekommen ein eigenes Gate, von dem wir wieder vom Bus abgeholt werden. Bald sind unsere Flieger wieder bepackt und die Checks durchgeführt, aber es ist kein Tankwagen in Sicht.

Nach etlichen Urgezen und beinahe einer Stunde Wartezeit in der glühenden Sonne kommt der Sprit.

Wir fliegen die geplante Route zuerst über das offene Meer und dann weiter in den Westen Siziliens ohne Zwischenfälle ab. Der Controller schickt uns schon bald nach dem Erreichen der größten Insel Italiens auf die Frequenz von Salemi und wir halten gespannt Ausschau nach dem Platz in der Steppenlandschaft.

Bei der Vorbereitung der Reise haben wir uns auch Luftaufnahmen der privaten Plätze von Google Earth ausgedruckt, was bei der Suche sehr hilfreich ist.

Bald erblicken wir eine eher wie eine Motocross-Strecke aussehende schmutzige Bahn und einige sich daneben befindliche Wellblechhangars.

Auch die Koordinaten stimmen und nach einem „Landing own discretion“ setzen wir auf.

Knapp hinter uns folgen schon unsere Freunde und wir werden alle herzlich begrüßt.

Der Betriebsleiter hat sogar für alle unsere Flieger im Hangar Platz gemacht (kostenlos).

Bald taucht ein weiteres Auto am sonst menschenleeren Platz auf. Es stellt sich heraus, dass dies unser Quartiergeber ist. Mit zwei Fahrzeugen fahren wir durch landwirtschaftliches Gebiet zu einem wunderschönen Landhaus in Hanglage.

Die Dame des Hauses zaubert in eineinhalb Stunden ein herrliches sizilianisches Menü für uns. Diese Qualität hätten wir wahrscheinlich in keinem Gasthaus bekommen.

Es ist ein unvergesslicher Abend, an dem wir auch den guten hauseigenen Wein genießen.

Der fünfte Tag, Dienstag 15. Mai 2012

6. Leg: Salemi Bovarella – Antica Sardegna (Sardinien (TPO4 – CA09) Block off 08:40 Block on 10:54

Wie am Vortag vereinbart, werden wir nach dem Frühstück wieder zum Flugplatz gebracht.

Unsere Flieger haben wir gestern noch vollgetankt und eine Flugplanaufgabe ist dieses Mal auch nicht nötig.

In gewohnter Startreihenfolge geht es auf nach Sardinien. Schon einige Minuten nach dem Abflug haben wir das nordwestliche Ende Siziliens erreicht.

Nun geht es hinaus auf das offene Meer für ca. 2 Stunden.

Wir bekommen noch 2 Meldepunkte angewiesen, die wir mittels Garmin abflie-

Eine lange grüne Graspiste ist sichtbar und der Landeanflug kein Problem.

Der Betriebsleiter sagt uns, er gehe jetzt essen und wir sollen die noch kommenden Kollegen am Funk betreuen. So unkompliziert kann es auch gehen.

Schon bald befinden auch wir uns auf dem Weg zum am anderen Ende der Piste liegenden Restaurant.

Auch hier wird uns ohne lange zu fragen ein mehrgängiges sardisches Menü serviert. Zum ersten Mahl in meinem Leben esse ich zum Beispiel wilden Spargel.

Nach dem reichlichen Mahl wird mit einem Fiat Panda Benzin in Kanistern von einer Tankstelle beschafft. Mittels Trichter und für die Katanas mit einer ganz einfachen „Schlauchpumpe“ bekommen auch unsere Maschinen „Nahrung“. Der junge Betriebsleiter, welcher in einem Bungalow

dann und wann einige Bergdörfer zu erkennen sind.

Schon bald haben wir aber schon wieder das Meer in Sicht und es geht entlang der spektakulären Westküste Sardinien auf Nordkurs in Richtung Korsika. Unzählige wunderschöne Fotos werden von den Copiloten der vier Crews geschossen.

Im Queranflug auf die Piste in Figari merken wir den starken Wind, Christian Neuhauser muss ziemlich vorhalten, um nicht von der Piste weggetrieben zu werden.

Schließlich legt er eine perfekte Landung bei 25 Knoten Gegenwind hin.

Wir ergattern als zweites Flugzeug hinter Kurt den letzten befestigten Parkplatz am Vorfeld.

Dann machen wir uns auf den Weg in



Nordwestenecke Siziliens – hinaus auf das offene Meer



Entlang der Westküste Sardinien

gen, dann allerdings wird es ruhig und es gibt auch keinen Funkkontakt mehr.

Wir unterhalten uns mit den Freunden in den anderen Maschinen auf der Frequenz von Roma Info, da die uns ohnehin nicht hören können.

Wir haben viel Spaß dabei und bekommen auch mit, dass die Crews der Tecnam und der zweiten Katana gegenseitig eine Menge „Air to Air“ Fotos machen.

Die Zeit vergeht schnell und nach kurzer Zeit sehen wir die Umriss von Sardinien. Schon bald bekommen wir Funkkontakt mit dem Platz und haben ihn auch dank unserer Google-Satellitenbilder sofort ausgemacht.

direkt am Platz wohnt, lädt uns in sein Wohnzimmer ein und gibt für uns alle telefonisch den Flugplan nach Figari Korsika auf.

7. Leg: Antica Sardegna – Figari (Korsika) (CA09 – LFKF) Block off 14:59 Block on 17:15

Nach dem Start behalten wir den Steigflug bis 5000 Fuß bei, da wir unsere Route direkt über die Berge bis an die Westküste gewählt haben.

Wir sehen, wie dünn das Landesinnere von Sardinien besiedelt ist, wenngleich

Richtung Porto Vecchio, die nächste größere Stadt, welche etwa 15 km von Figari entfernt liegt.

Wir quatern uns in ein sehr feudales Hotel im alten Landhausstil mit eigenem Badestrand ein.

Da wir heute mittags in Sardinien schon gut und reichlich gespeist haben, wollen wir nur auf einen kleinen Snack zum Hafen. Es folgt ein gemütlicher Spaziergang, auf dem wir die vielen Erlebnisse und Eindrücke des heutigen Tages verdauen.



Bonifacio - Hafenstadt am südl. Punkt Korsikas

Der 6. Tag ,Mittwoch, 16. Mai 2012

**8. Leg: Figari (Korsika) - Calvi (Korsika) (LFKF - LFKC) Block off 14:35
Block on 15:50**

Am Morgen genießen wir, das entsprechend des Levels des Hotels, sehr gute Frühstück. Nach einer ca. halbstündigen Autofahrt erreichen wir den Stadtrand mit den großen Parkplätzen. Wir stellen unsere Fahrzeuge dort ab und besichtigen den modernen Hafen.

Viele luxuriöse Yachten liegen hier vor Anker.

Nun geht es über eine Vielzahl von Stufen steil bergauf in die Altstadt. Die engen Gassen mit den vielen kleinen Geschäften laden zum Bummeln ein.

Natürlich gibt es auch an jeder Ecke Bars und Restaurants, die schon auf die vielen Tagesgäste warten. In einem davon lassen wir uns nieder, trinken gemütlich einen Kaffee und beobachten dabei das rege Treiben um uns herum.

Es geht wieder direkt zum Airport. Wir geben die Autos zurück und lassen die visuelle Sicherheitskontrolle am Einfahrtstor zum Flughafengelände über uns ergehen.

Als wir bei unseren Fliegern angelangt sind, bemerken wir an der Tecnam, welche Kraft der Wind hatte. Der Bodenanker des Bugrades ist gebrochen und die Tecnam steht am Hauptfahrwerk und „Schwanz“! Nach einer genauen Inspektion ist sichergestellt, dass das Flugzeug nicht beschädigt wurde.

Wir binden also alle Maschinen los, verstauen unser Gepäck und befinden uns wenig später bereits in der Luft über der Westküste Korsikas. Der nordwestliche Flughafen, den wir ansteuern, befindet sich bei Calvi und heißt St. Catherine.

Von oben können wir sehen, welche imposante Küstenlandschaft morgen wartet, von uns aus der Nähe betrachtet zu werden.

Nach einer guten Stunde Flug mit abermals herrlichen landschaftlichen Eindrücken sind wir bereits im Gegenflug auf die Piste von St. Catherine. Dieser Ort ist wirklich die einzige Ebene auf diesem Teil der Insel, wo man eine Piste, welche auch für Airliner geeignet ist, bauen kann.

Die zwei Christians ordern bei einem sich gegenüber dem Airport befindlichen Autovermieter zwei PKW und wir machen uns auf den Weg nach Calvi.

Dort finden wir beim zweiten Versuch

auch gleich ein Hotel mit vier freien Zimmern.

Wir deponieren nur das Gepäck, um uns sofort auf den Weg zum Meer zu machen. Christian Klopfs geschultes Auge hat sofort erkannt, dass an der Westküste heute ein „Postkartensonnenuntergang“ stattfindet. Die entstandenen Fotos beweisen, dass er recht hatte.

Nachdem die Sonne hinter dem Horizont verschwunden ist, machen wir uns auf den Weg zum Essen und finden bald direkt am Meer ein kleines, einsames, aber gut besuchtes korsisches Restaurant. Dieses hält, was es verspricht, und wir speisen wie „Gott in Frankreich“.

Der 7. Tag Donnerstag, 17. Mai 2012

**9. Leg Calvi (Korsika) - Bastia (Korsika) (LFKC - LFKB) Block off 16:10
Block on 17:31 UTC**

Um 08:30 bringen wir Rudi und Kurt zum Flughafen. Sie treten nun die Heimreise an und wir begeben uns sogleich mit unseren zwei Leihautos auf die schmale Straße der Westküste.

Unser Ziel ist Porto, ein kleiner, lieblicher Ort am Fuß der Felsklippen, ca. 70 km



Port der kleine Hafen im NW, Korsikas

entfernt. Wir werden für diese Strecke 2 Stunden benötigen.

Nach einer ausgiebigen Rast mit sehr langen, intensiven Gesprächen, besichtigen wir noch einen ehemaligen Wehrturm. Diese Bauwerke sind an der ganzen Küste Korsikas verteilt und dienten im Mittelalter als Wachtürme, Angriffe vom Meer rechtzeitig bemerkt.

Die Rückfahrt geht dann etwas schneller, da wir ohne Unterbrechung durchfahren. Es geht direkt zum Flughafen. Wir geben die Autos zurück und begeben uns direkt in das Terminal zur Flugplanaufgabe.

Das ursprüngliche Ziel wäre die Hauptstadt Bastia gewesen, aber da Christian und mir vor zwei Jahren Elba so gut gefallen hat, wollen auch unsere Freunde diese Insel sehen.

Nachdem wir die Freigabe für diese Destination haben, machen wir uns auf den Weg zu den Flugzeugen, um kurze Zeit später auf dem direkten Kurs nach Elba zu sein.

Wir haben uns bereits von Bastia Info abgemeldet und versuchen Kontakt zu Marina di Campo zu bekommen. Es meldet sich aber auch nach mehrmaligen Versuchen niemand.

Da bekommen wir von Christian Klopff auf dieser Frequenz die Nachricht, dass der Flughafen auf Elba geschlossen hat. Bastia Info hat ihm und auch der Crew von der Tecnam das noch mitgeteilt, für

uns war es schon zu spät. Über Funk kommen wir überein, nach Bastia auszuweichen und somit geht es für uns die Strecke wieder zurück nach Korsika. Nun sind wir letztendlich doch da, wo wir zu Beginn hinwollten.

Wir werden mit 2 PKW des Hotels abgeholt und sind nach 5 Minuten Fahrt am Ziel. Unsere Chauffeurin empfiehlt uns auch gleich ein gutes Restaurant, welches zu Fuß in fünf Minuten zu erreichen ist. Diesem Rat folgen wir und werden bestens mit korsischer Ente bedient. Nach dem gemütlichen Abend spazieren wir zurück in das Hotel und vereinbaren für morgen die Abfahrt um 8 Uhr.

Der 8. Tag, Freitag, 18. Mai 2012

**10. Leg: Bastia(Korsika) - Caorle (LFKB - VE-17)
Block off 07:38
Block on 10:13 UTC**

Wir geben den Flugplan nach Caorle auf und werden mit einem Kleinbus zu unseren Flugzeugen gebracht.

Nachdem das Gepäck wieder verstaut ist, rollen wir zur Tankstelle. Nach einer halben Stunde sind alle unsere Maschinen wieder vollgetankt und wir requesten taxi.

Es geht über die im Flugplan angegebenen Meldepunkte zuerst ein kurzes Stück

nach Norden dann nehmen wir direkten Kurs auf das italienische Festland. Dieses ist auch schon bald in Sicht und über Livorno fliegen wir ein.

Über Lucca - Bologna - Ferrara geht es dann nach Venedig. Die Lagunenstadt liegt direkt unter uns. Immer wieder ein herrlicher Anblick.

Jetzt sind es noch 12 Minuten bis zum neuen privaten Flugplatz in Caorle.

Die Koordinaten haben wir in unser Garmin einprogrammiert. Einige km nördlich des Strandes können wir auch die Graspiste bald erkennen.

Bald haben wir neben der anderen Katakana eingeparkt und es rollt auch schon die Tecnam mit Heinz und Meggs heran. Wir fühlen uns schon wieder beinahe zu Hause, das Gras der Piste ist saftig grün.

Wir verzurren die Maschinen und genehmigen uns ein kühles Bier. Im Restaurant treffen wir auch den Betriebsleiter, der gerade beim Mittagessen sitzt und daher nicht funken konnte.

Der Empfang ist sehr herzlich, wir können uns gleich die Schlüssel für die direkt am Platz befindlichen neuen Bungalows in seinem Büro abholen. Diese sind sehr zu empfehlen, bestens ausgestattet (elektrische Rollläden usw.) und sauber. Der Preis pro Person und Nacht beträgt € 25.-. Also wirklich ein Schnäppchen.

Am Platz leihen wir uns Fahrräder für € 5.-/ Tag aus und radeln gemütlich eine halbe Stunde nach Caorle. Christian Klopff war schon dort und gibt den Reiseführer ab.

Es macht sich Hunger bemerkbar und somit radeln wir in die Altstadt und machen es uns im Schatten eines kleinen Restaurants bequem.

Nach Essen und Trinken erkunden wir zu Fuß die Altstadt und genießen an zwei Gelatiständen das herrliche italienische Eis.

Wir beobachten den Flugbetrieb, besichtigen die Fluggeräte in den nagelneuen Hangars und haben auch Gelegenheit beim ersten Alleinflug eines Flugschülers dabei zu sein.

Anstatt wie bei uns, wird ihm nicht der Hosenboden versohlt, sondern er be-



Flugplatz Caorle



Fahrradausflug in die Altstadt Caorles

kommt einen vollen Kübel mit kaltem Wasser über den Kopf gestülpt. Langsam wird es dunkel und wir bekommen schon wieder Hunger. Es stellt sich heraus, dass das kulinarische Angebot hier wesentlich besser ist als in den Touristenlokalen. Der letzte Abend, bevor es nach Hause geht, wird von uns noch sehr genossen.

aufgrund der Bewölkung nur teilweise, aber wir haben schon eine herrliche Sicht nach Zell am See und zum Steinernen Meer. Die Zeit vergeht viel zu schnell und nach knappen 2 Stunden setzen wir bereits in Wels auf. Unmittelbar hinter uns folgen unsere Freunde. Nun heißt es noch ordentlich Flieger putzen und ausräumen.

Dann fahren wir zum Reihof, um mit einer zünftigen Brettjause diese schöne Woche ausklingen zu lassen.

Das nächste Mal soll es über Griechenland nach Istanbul gehen und über die osteuropäischen Länder nach Hause. Aber das wird eine andere Geschichte.

Der 9. Tag, Samstag, 19. Mai 2012

11. Leg: Caorle - Wels (VE17 - LOLW)
Block off 08:55 Block on 11:02

Wir wollen über den Grenzübergangspunkt „VEKEN“ nach Österreich einreisen und in weiterer Folge noch den Großglockner überqueren.

Die Bestätigung erfolgt prompt.

Also geht es in gewohnter Startreihenfolge zur Piste 11 und schon sind wir auf direktem Kurs zum Meldepunkt „VEKEN“. Das Gelände steigt bald an und somit bekommen wir auch die Freigabe für einen kontinuierlichen Steigflug.

An der Grenze sehen wir, dass genau über dem Großglockner Quellbewölkung herrscht.

Christian und ich beschließen, über die Wolkenobergrenze zu steigen, was uns auf 14000 Fuß bringt. Die beiden hinter uns liegenden Crews fliegen unter den Wolken entlang der Hochalpenstraße.

Den Großglockner unter uns sehen wir



Unter uns der Großglockner

Danke Ernst



Er bekam seinen KFZ-Mechaniker-Gesellenbrief, machte weiters alle Führerscheine, Lehrausbildung Fallschirmspringer bei Brigadier Franz Eitner, und die Ausbildung „Mein Leben für deines“ in der Bundessportschule in Obergurgl.

Er kam mit 21 Jahren nach Wels und wurde begeistertes Mitglied der WMW, arbeitete bei der Firma Haas-Papierhandel als Mechaniker.

Auch seine Frau „Hansi“ lernte er in dieser Stadt kennen, mit der er auf so manchem Fliegerball stolz Rock and Roll oder English Walz tanzte. Er verbrachte sehr viel Zeit auf dem Flugplatz, Ernstl war und ist immer gerne bereit da zu sein, wenn man ihn braucht ... Er reparierte, polierte und lackierte damals Flugzeuge in jeder nur möglichen Freizeitstunde und machte den Pilotenschein im Motorflug.

Da er in den weiteren Jahren mit seiner Frau eine 7-köpfige Kinderschar zu versorgen hatte, kam es schon vor, dass diese schon sehr früh mit dem Papa stolz über den Häusern von Wels fliegen durften, und sie hören ihm auch heute noch gerne zu, wenn er mit blit-

zenden Augen leidenschaftlich von seinen Fallschirm- und Flugabenteuern erzählt, für die er auch viele Auszeichnungen bekam wie: Silber C, Ehrenmitglied, Staatsmeister, 15 Jahre Behindertenbetreuung. Ernstl ist also einer der ersten Mitglieder der WMW, den wir ob seiner immer freundlichen Art und seiner Kompetenz lieben und schätzen. Mit 75 Jahren beendete er die Fliegerei – mit seinen Worten: Man hat ja Verantwortung ...

Heute ist er meistens im Hangar anzutreffen, wo er seiner liebsten Beschäftigung nachgeht – so nah wie möglich den Flugzeugen zu sein – und sie wieder im Glanz erstrahlen zu lassen. Danke Ernst, wir freuen uns, wenn du noch viel Zeit am Flugplatz verbringst.

Brigitte Ablinger

Ernst Kristof, seit über 60 Jahren Mitglied der Weißen Möwe Wels, geboren am 30. August 1929 in Innsbruck und bei seinem Großvater in Vorarlberg aufgewachsen, zog es schon in sehr frühen Jahren zur Fliegerei. Ernstl begann 1941 am Flugplatz Neubiberg bei München mit Rippenbau und Besspannungen bei Schäfburger zu arbeiten, lernte später bei den Dornier-Werken in München Aubing Ost und war in dieser Zeit auch freiwilliger Melder bei Bombenangriffen in München – Einsatzstelle Haus der Deutschen Kunst. Seine Lehrzeit vervollständigte er dann bei Prof. Porsche in Schüttdorf bei Zell am See. Für freie Kost wurden zusätzlich Kühe gemolken und Ställe ausgemistet.



Die Weiße Möwe ist wieder Pionier



**Oberösterreichische
PFADFINDER UND
PFADFINDERINNEN**



Dann komm zu uns aufs Jounq Aviator Camp am Flugplatz Wels-erheide. Die Pfadfinder und der Fliegerclub Weiße Möwe Wels laden dich herzlich ein, damit du die Welt des Fliegersports kennlernst. Geh mit einem WMW-Piloten in die Luft und erfahre hautnah, was Fliegen heißt. Erfahre mehr über die Aerodynamik des Fliegens, lerne die Teambildung der Airscouts kennen und erringe die begehrten „Scout Wings Patches“.



Das ist der Anfangstext für die Broschüre, die Chris Shaw für die Pfadfinder in Österreich entwickelt hat. Chris Shaw, Engländer, mit einer Österreicherin verheiratet, verlegte kurzerhand wegen familiären Gründen seinen Wohnsitz nach Österreich. Er hat in England 180 Airscouts-Vereinigungen aufgebaut und war lange Jahre der oberste-Airscout in England.

Unser Präsident lernte ihn im Sommer kennen, und er entwickelt nach dieser positiven Zusammenkunft sein Konzept für Österreich.

Erst musste diese Idee noch die Hauptzentrale der Pfadfinderschaft in Österreich passieren. Jetzt haben wir grünes Licht bekommen.

Unser Flugplatz, unser Verein wird die erste Adresse für diese Aktivitäten werden. Mit 90.000 aktiven Pfadfindern in Österreich wird unser Fliegerclub noch bekannter.



Es soll auch an dieser Stelle erwähnt werden, dass die WMW-Führung die letzten 2 Jahre viel Energie und Arbeit in die Jugendarbeit gesteckt hat. Durch die enge Zusammenarbeit mit den Pfadfindern ist eine grandiose Synergie entstanden. Ich hoffe, wenn wir im Frühjahr das Programm ausschreiben, dass uns auch wieder viele Piloten der WMW unterstützen werden.

Es lohnt sich für den Fortbestand unseres Vereins verstärkt die Jugend einzubeziehen. Anfang 2013 werden wir das ganze Programm auf unserer Homepage veröffentlichen.

Das erste Airscout-Camp wird vom 21. bis 23. Juni 2013 angesetzt.

WR

29. PA 18 Pipertreffen Gelnhausen (EDFG)



Am 15. Juni war es wieder so weit: Wir sind dem Ruf der Gelnhauser Flieger gefolgt, die zum diesjährigen Piper PA18 / J3C Treffen geladen hatten.

Am späten Vormittag, bei schönstem VFR - Wetter sind wir mit der OE-AIF nach Gelnhausen aufgebrochen. Kurz vor Würzburg waren heftige Regenschauer und wir machten am FPL Würzburg / Schenkenturm (EDFW) eine Mittagspause. Hier werden die Piloten (natürlich auch Nichtflieger) im Flugplatzrestaurant von einem Italiener kulinarisch ver-

wöhnt. Das Wetter hatte sich wieder gebessert und wir flogen weiter, über den Spessart, zu unserem Zielpunkt ED FG. Zahlreiche Piloten waren mit ihren PA 18 schon da. Im Laufe des Nachmittags kamen immer mehr Piper Cubs dazu, zumal sich auch das Wetter besserte.

Es gab ein freudiges Wiedersehen mit „alten“ Bekannten und Freunden aus der großen „Piper-Familie“. Wie aber auch bei den vergangenen Treffen waren wir unter den ca. 80 teilnehmenden Piloten fast wieder die einzigen Öster-

reicher. Ein Grazer gesellte sich noch zu uns, ansonsten war alles in deutscher und Schweizer Hand.

Die Gastgeber waren sehr um das Wohl der Piloten bemüht, wir möchten an dieser Stelle nochmals ein herzliches Danke sagen.

Freitagabend war nur für die Piper-Piloten da - um alte Erinnerungen aufzufrischen, Erfahrungen auszutauschen, aber auch um neue Pläne zu schmieden.

Am Samstag Vormittag gab es im Segelflughangar ein gemeinsames Pilotenfrüh-



Bei guter Laune, guten Speisen und Getränken unterhielten sich die Piper-Piloten bestens.

Am Sonntag hieß es wieder Abschied nehmen und alle vereinbarten auch beim nächsten Treffen (in Schmidgaden) wieder dabei zu sein.

Wir mussten mit dem Abflug noch etwas warten, da am Spessart noch die Wolken von den nächtlichen Gewittern

auflagen und die Wettervorhersage vom DWD auch nicht gerade ermunternd klang.

Gegen 13:00 LOC starteten wir wieder und machten in Würzburg nochmals einen Tankstopp und ein Wetterbriefing. Heftige Gewitter und Regenschauer waren auf unserer Route vorhergesagt –

aber die Meteorologen haben meist nicht recht; denn umso weiter wir nach Osten kamen, umso schöner wurde das Wetter. In Schärding legten wir noch eine Pause ein, ahnend daß unser Wirt am Platz wieder geschlossen hat. Um 18:39 landeten wir wieder in LOLW.

(Lieber Mandi, liebe Susanne, in Zukunft könnt ihr getrost auf einen Zwischenstopp verzichten, um für euer leibliches Wohl zu sorgen. Wir haben wieder einen Spitzenwirt am Platz. Ich muss dem Gerücht Nahrung geben, wir würden uns sehr freuen, wenn das Pipertreffen 2014, wieder bei uns stattfinden würde. Soviel ich weiß, hält ja die Weiße Möwe noch immer den Besucherrekord an Pipermaschinen? Wer weiß, vielleicht hat unsere PA-18, 2014 auch schon ein Geschwisterchen eine Cub, 90 PS. Wir arbeiten daran. Anmerk. Red.)

Manfred HAINZL & Susanna ADLESGRUBER

stück. Am frühen Nachmittag wurden wir in die Stadt Gelnhausen gebracht und für alle Teilnehmer eine ausgezeichnete Stadtführung organisiert. Anschließend wurde das übliche Gruppenfoto gemacht. Der Abend war sehr angenehm gestaltet und auch den Piloten vorbehalten – bei Lagerfeuer und wirklich dezenter Musik.



GERLINDE KALTENBRUNNER
Profibergsteigerin

Wer nicht will, dass ihm später finanziell die Luft ausgeht, sollte sich rechtzeitig absichern: am besten mit dem Vermögensaufbau der VKB-Bank. Dabei profitieren Sie nicht nur vom Know-how Ihres VKB-Beraters, sondern auch von der Unabhängigkeit der VKB-Bank: Diese sichert Ihnen die optimale Lösung aus dem umfangreichen Angebot der weltweit besten Finanzprodukte.



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

4601 Wels, Kaiser-Josef-Platz 47, Telefon +43 7242 617 21
4614 Marchtrenk, Linzer Straße 44, Telefon +43 7243 529 11
www.vkb-bank.at

VKB | BANK
ÖSTERREICHS UNABHÄNGIGE BANK



Triebwerke: Lycoming IO-360
 mit je 147 kw/200 PS
 Länge: 75 m
 Max. Breite: 19,5 m
 Höhe: 17,4 m
 Hüllenvolumen: 8.425 m³
 Max. Startgewicht: 8.040 kg
 Zuladung: 1.900 kg
 Max. Geschwindigkeit: 125 km/h
 Max. Flughöhe: 2.600 m
 Max. Flugdauer: ca. 24 h
 Reichweite: 900 km



Als Chef vom Platz, war Franz natürlich auch vorort.



Der ORF kam leider zu spät – für seine Übertragung.

Zeppelinlandung in Wels

Huer, am 14. Juni, landete wieder ein Zeppelin in Wels. Diesmal war es der größte der Welt. Er hatte einen technischen Stopp, Flugplatz Welser Heide ist prädestiniert, um solche Fluggeräte aufzunehmen. Der Zeppelin kam aus Friedrichshafen und schipperte in einer Höhe zwischen 500 und 1000 Meter, um wichtige Luftdaten über unsere europäischen Zentralräume zu sammeln. Das Führerhaus war vollgestopft mit elektronischen Geräten. Die OÖ-Presse wurde natürlich auch von

diesem Ereignis informiert. Bei unserer Flugplatz-Diskussion hat der ORF vorerst zwei taube Ohren. Als er Wind von dieser Geschichte bekam, wurde mehrmals telefoniert, um den genauen Landetermin zu ermitteln. Dem ORF war diese Landung eine Lifeschaltung zu unserem Flugplatz wert, leider bekam der Zeppelin Rückenwind und landete 15 Minuten früher. Der Kameramann hatte die Landung verpasst – jedoch gab es trotzdem den Zeppelin im Fernsehen.

Ganz interessant – eine Zeppelinlandung ist unserem öffentlichen rechtlichen Medium mehr wert als die Berichterstattung, über das letzte intakte Brutgebietes des großen Brachvogels in ganz Österreich. Einzig am Flugplatz Wels, vermehrt sich dieses Geschöpf noch. Warum ist das so? Zum Glück gibt es in unserem Land noch Medien, die noch nicht diesem politischen Tunnelblick, unterliegen und mit denen sind wir bestens vernetzt.

WR

FREIHEIT WELTWEIT

UM GRENZENLOSE FREIHEIT ZU GENIESSEN,
BRAUCHT MAN STARKE PARTNER.
WIR SIND DA, WO SIE UNS BRAUCHEN. WELTWEIT.



TOTAL ist Marktführer bei Avgas 100 LL. Und auf unseren Turbinenkraftstoff Jet A-1 vertrauen mehr als 100 Fluggesellschaften weltweit. Wir betanken mit Energie.

TOTAL Austria GmbH

Otto Probst-Strasse 36/II, A-1100 Wien

Tel.: +43/1/616 46 11-0; Fax: +43/1/616 46 11-24

E-Mail: office@total.com; www.total.co.at



TOTAL

m.m. EVENT-TECHNIK



Beschallungen, Beleuchtungen und Traversenaufbauten für Veranstaltungsflächen bis 20.000 Personen

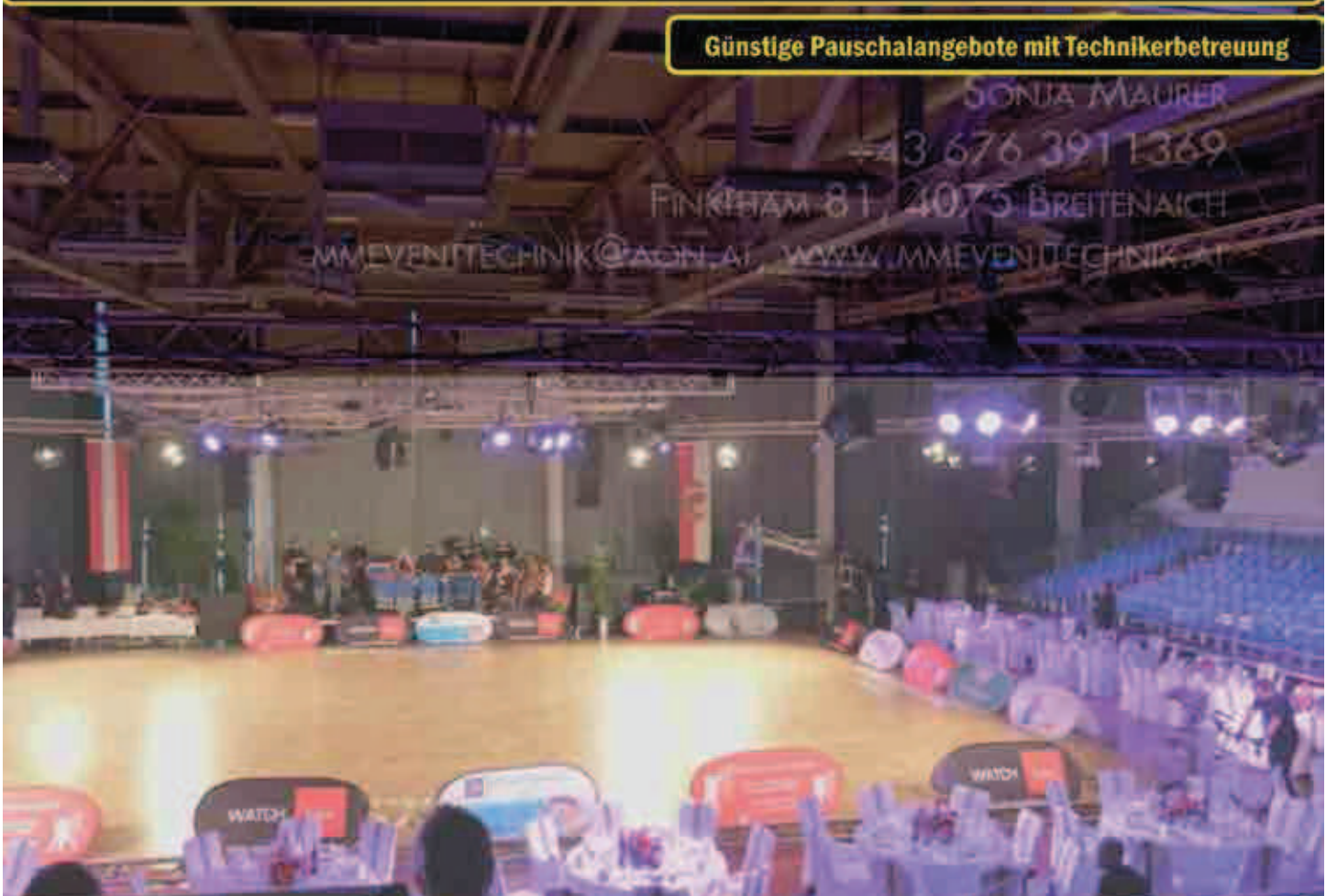
Günstige Pauschalangebote mit Technikerbetreuung

SONJA MAURER

+43 676 391 1369

FINKHOFSTRASSE 81, 4075 BREITENAU

MMEVENTTECHNIK@ADN.AT WWW.MMEVENTTECHNIK.AT



www.mmeventtechnik.at

office@mmeventtechnik.at - +43676/3911369

Powered by **NOVA**

Language Proficiency

Die von Seiten der ACG geplante Änderung bei Language Proficiency Prüfungen, dass bei allen Sprachlevels ein sog. LPLE (Language Proficiency Linguistic Expert) als zweiter Prüfer hinzuzuziehen ist, wurde wieder revidiert. Somit stehe ich im Verein weiterhin als Sprachprüfer für die Sprachlevel 4 und 5 gerne zur Verfügung. Weiters besteht nun die Möglichkeit, über das von meiner Seite eingesetzte Prüfungssystem von LPLUS, ein vereinfachtes Prüfungssystem für Kandidaten, die Level 4 anstreben, anzubieten. Bei Interesse bitte telefonisch mit mir Kontakt aufnehmen.

Peter Rohn, Mobil: 0664-3648784, E-Mail: rohn.peter@gmx.at



Peter, hier im Interview mit Sky&Fly Redakteur Helmut Moser

SPARKASSE 
Oberösterreich



Christian will es wissen. Jetzt ist Kunstflug dran. Dieses Foto entstand Anfang Juli 2012, am Beginn der Kunstflugausbildung. Peter gibt wieder sein Wissen weiter - und bildet einen weiteren WMW-Piloten als Kunstflieger aus. Hier sei gesagt, dass schon viele Piloten durch seine Schule gegangen sind. Die wenigsten von uns wissen, dass er auch Red-bull-Kunstflugpiloten ausgebildet hat. Er ist sehr bescheiden - er ist ein Aushängeschild der Weißen Möwe. Danke für deine Arbeit und die Freude am Fliegen, die du jeden Tag am Platz mitbringst.

Am Anfang tut das Fliegen
weh 😊





Am 16. Juni fand für alle, die beim Flugtag für die OÖ-Kinderkrebshilfe so tatkräftig mitgeholfen bzw. Rundflüge gespendet hatten, am Flugplatz ein Fest statt. Mehr als 50 Gäste ließen sich die kulinarische Besonderheit von Alex Pucher nicht entgehen. Alex kochte für uns eine „Kisten-Sau“. Das Besondere daran ist, dass das Fleisch über mehr als 6 Stunden bei niedriger Hitze gebraten wird und so weich und schmackhaft ist, dass es von selber auf der Zunge zergeht.

Für ausreichend Beilagen, Getränke, Kaffee und Kuchen war natürlich dank unse-

rer „Fliegerfrauen“ bestens gesorgt. Auch ein Vertreter der OÖ-Kinderkrebshilfe, Herr Mag. Dietmar Brandner, war geladen, um den Scheck von 1.300 Euro entgegenzunehmen. Dieses Geld bestand aus den Einnahmen und Spenden der Gäste und Piloten vom Flugtag! Eine mehr als schöne Geste unseres Vereines gegenüber einer Institution, die dieses Geld sehr gut gebrauchen kann.

Und weil es auch gerade „so gut gepasst hat“, wurden die ersten Alleinflüge unserer beiden neuen Segelflugschüler „Dominik Schatzl“ und „Josef Zankl“ gleich

traditionell mit einem kollektiven „Hinter-Aushauen“ gebührend gefeiert. Wie lange die beiden dann nicht mehr sitzen konnten, ließ sich bis Redaktionsschluss leider nicht mehr eruieren.

Ein schöner Tag für die gesamte WMW, der wieder mal gezeigt hat, wie man gemeinsam etwas bewegen kann. Um 4 Uhr in der Früh verließen die letzten Gäste die Feier. Anfragen, wann wir endlich so etwas wiederholen werden, gab es mittlerweile schon wieder genug!

Andreas Grosch



Hier Präsident Ecker und GF Grosch Andreas bei der Spendenübergabe an die oberösterreichische Kinderkrebshilfe. Jeden Cent, der für Getränke, Kuchen und Sonstiges eingenommen wurde, spendete die Weiße Möwe der OÖ Kinderkrebshilfe. Die Übergabe fand im Rahmen des Festes „der Kistensau“ statt. Eine kulinarische Köstlichkeit als kleines Dankeschön an unsere Piloten, die erst alles möglich gemacht haben.

Professionelle EDV-Lösungen **zum fairen Preis**



IT-Dienstleistungen
Weblösungen / Design
Softwareentwicklung

Grosch EDV
Maxlheid 29
A 4600 Wels

Email: office@grosch-edv.at
Web: www.grosch-edv.at
Telefon: 07242 21 40 40, FAX DW 99

EDV-Shop: www.grosch-edv.at/shop
Toner-Shop: emstar.grosch-edv.at



TODAY TOMORROW TOYOTA

Wildberger

Der neue ProAce



TOYOTA Wildberger

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

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

Service ★ Reparatur ★ Spenglerei ★ Lackiererei ★ Abschleppdienst

Dein verlässlicher Partner für Dein Auto

Das Jahr 2012 brachte der UL-Sektion Neues

Wir sind UNFALLFREI durchs Jahr gekommen, da gratulieren wir ganz herzlich! Toi toi toi.

Wie geht's denn unseren Fliegern?

1. Die D-MWWM läuft und läuft und läuft.
2. Die D-MOMT wird weiterhin als Technologieträger genützt.
3. Die P2002, die ATA, ist top ausgerüstet mit großer Reichweite. Obwohl sie öfters in ferne Länder reist, soll sie wegen geringer Auslastung mehr geflogen werden.
4. Die D-MFIA, unser neuer Flieger, begegnete uns das erste Mal auf der Aero 2012 in Friedrichshafen. Oliver, einige andere Kollegen und ich schlossen die P92 gleich ins Herz. Da der Wunsch nach einem „Frischen Flieger“ latent war, kauften wir sie. Wir denken mit der P92 die richtige Wahl getroffen zu haben, sie vereint Robustheit mit Eleganz, ist einfach zu fliegen und doch schnell unterwegs. Ihr Antrieb hat die modernste Technik, die die Welt bieten kann – einen Rotax 912iS Einspritzmotor mit einem speziell abgestimmten MT-Hochleistungspropeller. Der Verbrauch mit dem Motor ist deutlich niedriger als mit dem 912 ULS, die Reichweite enorm und die Laufruhe sagenhaft! Über Details und das Fliegen mit der D-MFIA wendet euch an Oliver oder Siegi.

Wie auch immer, alle unsere Vereinsmaschinen halten wir für euch in bestem technischen Zustand.

UL-Schein:

Seit Jahren träumten wir hier in Wels von einer eigenen UL-Ausbildung. Der große Schritt in diese Richtung gelang uns im Sommer 2012. Hackenberg Oliver, unser UL-Lehrer, führt nun die Schulung zum „SPL“ durch.

Nützt die Gelegenheit, ausgehend vom gültigen PPL, den „Deutschen SPL“ zu erlangen. Das geht sooo einfach und ist superbillig, im Zuge eines Checkfluges geht die Umschulung einfach mit! Meldet Euch bei Oliver diesbezüglich.

Ach ja, was soll das bringen?

Da UL-Fliegen in den EU Staaten nationalem Recht unterliegt und bei uns der PPL zum UL-Fliegen gilt, in den anderen EU-Staaten jedoch der UL-Schein gefordert wird, legalisiert der „SPL“ das UL Fliegen im EU Ausland. Zwar gab es beim UL-Fliegen mit dem PPL seit Jahrzehnten keine Probleme, dennoch legalisiert der UL-Schein diese Lücke. Der „SPL“ berechtigt dich zum UL-Fliegen in der gesamten EU, vom Westen Englands bis an die Ostgrenzen der Ukraine. Die Fliegerei in der heutigen Zeit in Europa ist so grenzenlos wie nie zuvor, nützt diese Gelegenheit! 15 Kollegen hat Oliver schon zum „SPL“ ausgebildet. Unisono sagen alle, dass das nebenbei eine tolle Auffrischung des fliegerischen Handwerks war.



Klein Petzi zieht die Gewinner auf der diesjährigen Gesundheitsmesse

Termine:

1. Zur heuer sicher spannenden Sektionsversammlung wünsche ich mir eure zahlreiche Teilnahme. Für diese und die Generalsversammlung erfolgt eine gesonderte Einladung.
2. Zum Fliegerstammtisch treffen sich Piloten aus allen Sektionen bei unserm neuen Wirt in der „Möwe“ zum geselligen und auch lehrreichen Zusammensein jeden Freitag um 20:00 h.
3. Und mich könnt ihr fast jeden Tag am Flugplatz treffen.

*Happy Landings
Euer Siegi Heer
Sektionsleitung UL/WMW*



Projekttag-Flugsport

Nach dem Motto „Nur Fliegen ist schöner“ verbrachte eine Gruppe von 30 Schülern und Schülerinnen – auch Eltern und Großeltern ließen sich diesen Tag nicht entgehen – einen spannenden und ebenso lehrreichen Tag auf Europas größtem öffentlichen Zivilflugplatz, dem letzten Rest der Welser Heide. Dieser Ort ist ein Musterbeispiel von Harmonie zwischen Mensch, Technik und Natur, – ein Paradies für Bodenbrüter und andere Vogelarten, die sich durch den regen Flugbetrieb nicht stören lassen.

Betriebsamkeit und das freundschaftliche Miteinander der Piloten sind der erste Eindruck. Im Schulungsraum erhielten die Jugendlichen eine fundierte Einführung in die Bereiche des Fliegens – Geschichte, Physik, Wetterkunde, Verhalten auf dem Gelände u.v.m. standen

auf dem Programm. Dann besichtigten wir den Hangar, wo viele unterschiedliche Flugzeuge (Segelflieger, Propellermaschinen, Kunstflugmaschinen, ...) und Helikopter untergebracht sind.

Der Höhepunkt des Tages war schließlich ein Rundflug mit einem erfahrenen Piloten (ehemaliger AUA-Kapitän Josef Ecker) über Wels. Sicherheit wird groß geschrieben – vor jedem Start checkt der Pilot unter anderem das Flugzeug und den Flugraum, bis letztlich die Maschine mit einer Seilwinde auf ca. 500 m hochgezogen wird. Nach dem Ausklinken des Seiles durfte jeder für kurze Zeit die grenzenlose Freiheit des Fliegens genießen. Die Rolle des Copiloten machte allen einen riesigen Spaß.

Alles in allem war es ein tolles Erlebnis und der eine oder andere denkt mögli-

cherweise schon darüber nach, den Segelflugschein zu machen – wann auch immer.

Dank an die Crew der Weißen Möwe Wels, die uns diesen fantastischen Sport mit viel Engagement und Freude näherbrachten.

Derflinger Josef





Rauchfreie Klasse



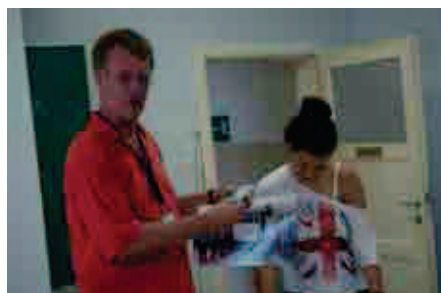
Die Idee ist gewagt – umso größer war die Begeisterung der Kids, die bei dieser Aktion mitmach-ten. Max Hofmann, Vorstandsmitglied der Weißen Möwe Wels, initiierte diese tolle Klassenveranstaltung zusammen mit dem Rotary Club Vöcklabruck.

Ein Jahr nichts rauchen – für jeden, der es durchhielt, gab es dafür einen Crashkurs im Segelflug auf dem wunderbaren Flugplatz Wels-Heide. Anscheinend war dieser Nervenkitzel für manche Schüler wichtiger, als sich dem blauen Dunst hinzugeben. Die ganze Klasse samt Professor ließ sich diesen Spaß nicht entgehen und erschien fast vollzählig zu einem schönen Flugtag. Glück hatten die Jungpiloten auch, die Thermik wartete schon.

Ein paar lang gediente Segelflieger der Weißen Möwe unterstützten die Kids mit ihrem Wissen und machten die Schüler mit dem Fluggerät vertraut. Innerhalb kürzester Zeit übernahmen die Jugend-

lichen Aufgaben wie Fläche halten, Segelflugzeug mit dem Windenseil verbinden und vieles mehr. Der Präsident der Weißen Möwe, Josef Ecker, war der Chefpilot und brachte jeden einzelnen Schüler in die Luft. Manche erwischten einen guten Aufwind und verbrachten einige Zeit am Himmel über der Stadt Wels.

Eine herzliche Geste gab es dann auch noch für Max Hofmann, er erhielt ein Klassenfoto und eine Flasche Wein. Dieser Projekttag zeigte ganz deutlich:



Es gäbe viele flugbegeisterte Jugendliche, jedoch trauen sich die wenigsten mit 15



Jahren auf einen Flugplatz. Deshalb geht der Verein in Schulen und präsentiert diesen fantastischen Sport.

Aktionen wie die „rauchfreie Klasse“ sind ganz im Sinne der Jugendförderung und nehmen die Scheu vor dem Erstkontakt zu einem Fliegerclub.

Wir freuen uns auf weitere Ideen, damit die Fliegerei in Wels auch weiterhin mit jungem Blut aufgefrischt wird.

Ein herzliches Dankeschön an Max Hofmann für den inspirierenden Projekttag.

WR

Streckensegelflug



Fotos: Walter Kruml, Alexander Vilic

Die heurige **Streckenflugsaison** hat bereits Ende März begonnen und endete im November mit einem wunderschönen Wellenflug. In Summe wurden laut sis-at.streckenflug.at heuer ca. **20.000 km** von Segelfliegern der Weißen Möwe zurückgelegt.

Fabian Stumpfl wurde **Staatsmeister** in der Club- und Juniorenklasse beim dezentralen Wettbewerb sowie **Zweiter** bei den **Junioren VorWM** 2012 in Leszno.

Lukas Schaffler erflog am 4. April das **Silber C** und war mit der Ka6 bei der Silber Challenge in Niederöblarn dabei, wo er den **2. Platz** belegte. In der Junioren Klasse der dezentralen Meisterschaft belegte er mit der Ka6Cr Platz 12.

Alexander Vilic und ich flogen in der Standard-Klasse der dezentralen Staatsmeisterschaft unter die **Top 20** (Platz 15 und 19 von 185 Teilnehmern).

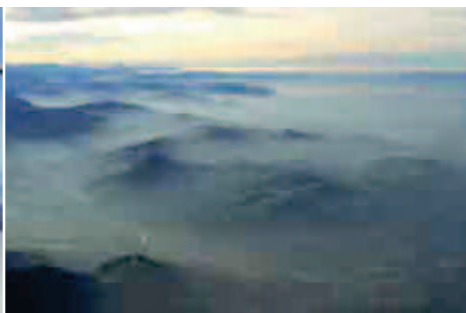
Abschließend kann man sagen, es war ein **erfolgreiches** und **unfallfreies** Streckenflug-Jahr mit vielen lehrreichen und einzigartigen Flügen.

Wir blicken gespannt auf die nächste Saison und freuen uns schon auf viele lange Flüge 2013 und weitere **TOP-Leistungen** unserer **WMW-Segelflieger**.

Walter Kruml



Lukas und Walter beim Wellenfliegen im Twin



Beeindruckende Stimmung am Heimweg nach LOLW



Unsere LS4b / D-4398 in ihrem Element

Bewerbe und Leistungsabzeichen

Wie schon in den Jahren davor wurden auch dieses Jahr wieder Leistungsabzeichen bzw. Teile davon von Welser Piloten erfliegen. Gratulation!

5-Stunden-Dauerflug:

Johannes Wendelin

Silber-C:

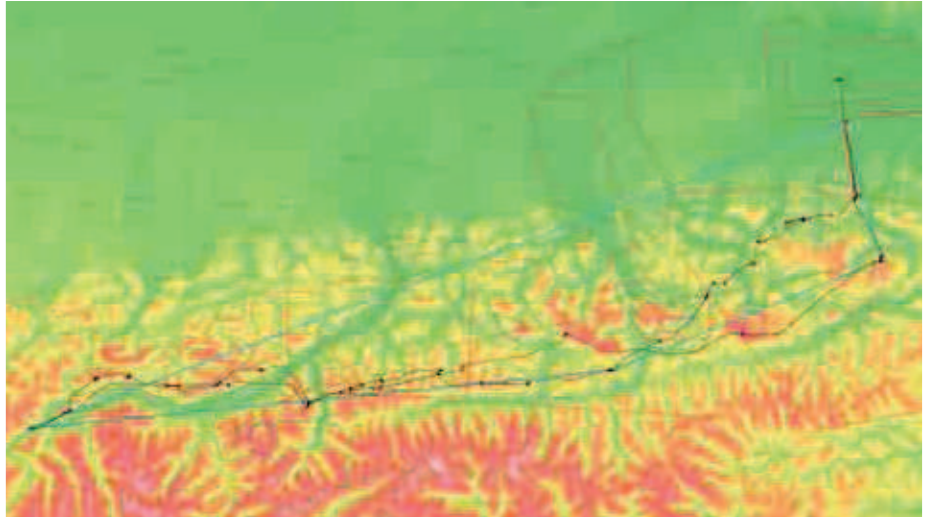
Lukas Schaffler am 4. April 2012

Strecken-Diamant > 500km:

Walter Kruml am 16. Juni 2012

Kunstflug-Weltmeisterschaft

Jürgen Hintermayr, Platz 26



Strecken Diamant: Wels/Kremsmauer > Mils Kirche und retour.

Segelfluglager Trieben - LOGI

Aber nicht nur von Wels aus wurde viel geflogen. Anfang Juli war eine Gruppe **Welser Segelfluggpiloten** eine Woche in Trieben auf Segelfluglager. **Alex Pucher, Franz Mair** und **Jürgen Hintermayr** stellten sich als Schlepppiloten mit der AIF zur Verfügung.

Das Wetter war zwar nicht optimal, aber immerhin konnte an 5 Tagen thermisch geflogen werden. Einen Tag, an dem das Wetter ein wenig zweifelhaft war (Südwind), entschlossen wir uns für eine „Wanderung“ auf die Mödlingerhütte am Fuße des **Admonter Reichensteins**.

Für viele, die das erste Mal in den Alpen flogen und an einem Fluglager teilnahmen, sicher ein unvergessliches Erlebnis.



Hausbart in Trieben: Admonter Reichenstein aus der K6



Teamwork beim Aufrüsten



Nach dem Aufrüsten



Wanderung zur Mödlingerhütte

Segelflugschulung



Fotos: Lukas Schaffler

Dieses Jahr hatten wir **3 Segelflugschüler**, welche im April mit der Schulung begonnen hatten, und bis zum Sommer hielten alle Ihren SF-Schein mit F-Schlepp-Berechtigung in den Händen. Zwei davon erlangten auch noch im Herbst die Startarterweiterung **Winde und Kraftwagenstart**. Wie schon in den letzten Jahren waren wir auch in Scharnstein, um im Zuge der Ausbildung auf einem anderen Flugplatz zu landen.

Um die Ausbildung an die kommende EASA anzupassen, wurden auch **Außenlande-Übungen** und ein **Navigationsflug** durchgeführt.

Neben der Grundschulung wurden auch diverse Umschulungen auf unsere Segelflugzeuge sowie Einweisungsflüge mit GFK (Twin3) -Seglern auf der Winde durchgeführt.



Hochbetrieb am Segelflugstart



BF3 bei der Landung nach einem von ca. 1000 lautlosen und umweltfreundlichen Windenstarts.

Nationen-Ziellanden

Beim diesjährigen **Nationen-Ziellanden**, welches auf unserem schönen Flugplatz stattfand, konnten wir nach x Jahren den Wanderpokal wieder nach Wels holen. Nachdem unser **Nachbarverein Ried Kirchheim** lange Zeit in Führung lag, konnten 3 Welsler Piloten (**Lukas Schaffler**, Platz 1 mit **37 cm**; knapp dahinter **Walter Kruml**, Platz 2 mit **39 cm** und **Herbert Matschi**, Platz 4 mit 60 cm in der Einzelwertung) die Mannschaftswertung mit **119 cm** Vorsprung noch gewinnen.



Kruml, Schaffler, Matschi, Paulusberger, Heger, Probst

Wertung	Distanz	Verein	Platz
Schaffler	37 cm	WMW	1
Kruml	39 cm	WMW	2
Matschi	60 cm	WMW	3
136 cm			
Paulusberger	55 cm	Ried	1
Probst	80 cm	Ried	2
Heger	120 cm	Ried	3
255 cm			



Vereinsleben

Nachdem wir heuer leider keinen Wirt am Flugplatz hatten, reaktivierten wir den Schrebergarten neben dem Hangar und **Lukas Schaffler** sorgte im umfunktionierten alten Bauwagen für unser leibliches Wohl (Danke Luki). Mit der Zeit hat sich das herumgesprochen und Mitglieder aus **allen Sektionen** zog es nach Flugbetrieb in das gesellige Gärtchen auf einen erfrischenden Drink und ein nettes Plauscherl. Neben den 3 internen Ziellandebewerben, wo Alex Pucher aufkochte, gab es auch ein kleines Fest für die freiwilligen Helfer vom **OÖ-Kinderkrebshilfe-Flugtag**, auf dem er uns mit einer Kistensau verwöhnte.

Beim traditionellen internen Ziellanden mit drei Wertungstagen inkl. einem Streichresultat erzielte der alte/neue Segelflugschein-Besitzer Andreas Grosch den herausragenden ersten Platz.

Wertung internes Ziellanden		Platz
Andreas Grosch	65 cm	1
Thomas Radler	153 cm	2
Alexander Pucher	185 cm	3
Herbert Matschi	197 cm	4
Franz Grünbeck	406 cm	5



Startvorbereitung



Chefkoch Alexander Pucher bei der Arbeit

Wir blicken mit Freude auf ein **unfallfreies Flugjahr** zurück und **danken** an dieser Stelle allen **freiwilligen Helfern**, **Piloten** und **Lehrern** für ihre tatkräftige Unterstützung.



Segelflug-Jugendkurs 2012

Im Sommer 2012 hat die Sektion Segelflug erstmals in den Ferien einen Segelflugkurs für Jungflieger ausgeschrieben. 4 Interessierte haben sich gemeldet, sie waren 14,5 bis 19 Jahre alt. Für das Ausbildungsteam der Weißen Möwe eine Herausforderung. Möglich wurde dieser Kurs durch die Anschaffung einer neuen Winde für den Segelflugschlepp.

Diese bringt zwei Vorteile:

Erstens kann ein für Jugendliche leistbarer Gesamtkurs unter Euro 1.000,- angeboten werden. Zweitens konnten alle 350 Starts ohne Lärm und umweltschonend durchgeführt werden.

Wir versuchen in Zukunft die gesamte Ausbildung mittels der Windenstartart durchzuführen, so werden nur mehr die Hälfte aller Starts mittels Flugzeugschlepp erfolgen. Alle vier Teenager konnten die Ausbildung in Theorie und Praxis innerhalb der Ferien erfolgreich abschließen. Das Gesetz ermöglicht den Segelflugschein schon im Alter von 16, den Motorflugschein ab 17 und den Schulungsbeginn mit 14,5 Jahren.

Da das Fliegen sehr prompte und mit unter sehr folgenschwere Entscheidungen erfordert, werden die Jungpiloten sowohl geistig als auch körperlich sehr gefordert. Ein Flugbetriebstag von 08:00 Uhr bis 17:00 Uhr in unserer schönen Natur am Flugplatz Wels kann sehr anstrengend sein.

Es ist kein Jugendlicher bekannt, der ein Drogen- oder Alkoholproblem hat und fliegt!

Diesen Umstand sollten sich die Politiker der drei großen Stadtparteien in Wels zu Herzen nehmen. Das Zubetonieren der Welser Heide würde genau die zwei Sportarten der Segelflieger- und Fallschirmspringerjugend unmöglich machen. Hier, meine Herren Politiker, haben Sie ein schönes Jugendprogramm für die Stadt Wels.

Die Weiße Möwe beteiligt sich übrigens jährlich an diversen Jugendveranstaltungen der Stadt. Diese wurden bereits von vielen mit großem Interesse in Anspruch genommen. Nachstehend lassen wir unseren jüngsten der vier Flugschüler, Claudius Auer, zu Wort kommen.

Ecker Josef

Am 4. Juli 2012 um 19:00 Uhr versammelten sich meine drei Kollegen, Peter Karacsonyi, Kai Neyder, Florian Elser und ich (Claudius Auer) im Lehrsaal zur Vorbesprechung.

Wir wurden an diesem Abend über die Abläufe unterrichtet und mit allen wichtigen Informationen versorgt. Anschließend durften wir uns noch mit unserem Schulungssegelflugzeug vertraut machen und „Probesitzen“.

Am 9. Juli um 8:00 Uhr Ortszeit trafen wir uns wieder in aller Frische zum Beginn der Theorieausbildung. Zuerst wurden die Unterlagen ausgeteilt und anschließend bekamen wir eine zweieinhalbwöchige Theorieausbildung.

Die Ausbildung beinhaltete die Fächer: Aerodynamik, Segelflugzeugkunde, Luftrecht, Geographie, Verhalten in besonderen Fällen, Meteorologie, Instrumentenkunde und Erste Hilfe. Wir beendeten das intensive Training mit einer schriftlichen Prüfung. Nach der positiv abgeschlossenen Theo-

rieausbildung, ging es mit dem praktischen Teil weiter.

Am ersten Tag lernten wir den Startplatz für Segelflzeuge richtig aufzubauen. Dazu gehören Tätigkeiten wie zum Beispiel Startbus zum Start fahren, Windenseile mit dem Rückholfahrzeug und Flugzeuge zum Start ziehen oder Startkladde bedienen.

Dann wurde uns noch gezeigt, wie wir die Vorflugkontrolle richtig durchführen und auf was wir besonders achten müssen.

Anschließend machten wir unseren ersten Segelflugstart.

Das war ein ganz besonderes Erlebnis!

In den Lüften wurden uns die Normalflugverfahren erklärt und die Einteilung der Platzrunde und die Umgebung gezeigt.

In den weiteren Starts erfuhren wir viel über diverse Flugverfahren, die Naviga-

tion, die Einteilung der Platzrunde, das Verhalten bei einem Strömungsabriss oder Seilriss und vieles mehr.

Da auch Flugüberwachungsinstrumente ausfallen können, wurde uns gezeigt, wie man die Höhe und die Fahrt abschätzen kann und wie das weitere Vorgehen in so einer Situation ist.

Nach zirka 40 Starts und nach dem OK des Fluglehrers stand der erste Alleinflug an.

Diesen Flug werde ich nie vergessen, denn dies ist einfach ein unvergessliches Erlebnis, wenn man zum ersten Mal alleine im Flugzeug sitzt und die volle Verantwortung hat!

Nach 30 weiteren Alleinflügen stand noch die letzte Hürde vor uns, die praktische Prüfung. Sie bestand aus 3 Prüfungsflügen, die zwei Fluglehrer vom



Boden aus beobachteten. Nach dem positiven Abschluss der Prüfungsflüge waren wir fertig mit dem Segelflugkurs in den Sommerferien und alle überglücklich, es geschafft zu haben!

Und vor dem Ende der Sommerferien nutzten wir noch die schönen Tage aus, um die Praxis zu vertiefen.

Die Möglichkeiten sind sehr vielfältig, die Faszination des Fliegens kennenzulernen, und die Weiße Möwe Wels bietet eine erstklassige Ausbildung dafür.

Mach auch deinen Traum zum Hobby!
READY FOR TAKE OFF

Claudius Auer

www.wmw.at



Abenteuer SEGELFLIEGEN

Mehr **INFO** unter www.wmw.at
oder **07242-2649910**

Jugendkurs in den Sommerferien

Vorbesprechung:

Mittwoch, 26. Juni 2013
Flugplatz Wels Lehrsaaal 1. Stock, 19.00 Uhr

Kursbeginn:

Montag, 8. Juli 2013

Für Jugendliche zwischen
15 und 19 Jahren.



Gesundheitsmesse 2012

Georgi aus Dubne bei Budweis/CZ, angereist mit seiner Mama und der Oma, wollte die Kartana gar nicht mehr hergeben.





Wie auch schon die letzten 2 Jahre zuvor, präsentierte sich die Weiße Möwe Wels auf der Gesund-Leben-Messe in Wels. Dieses Jahr stand das Thema Motorflug im Vordergrund. Unsere Katana OE-ANZ war ein toller Blickfang in der Messehalle. Hunderte Besucher kamen an 3 Tagen auf unseren Stand, um ein modernes Motorflugzeug mal ganz aus der Nähe betrachten zu können, einmal „Katana-Probesitzen“ zu dürfen, mit dem Simulator zu fliegen oder den neuen ROTAX Motor 912 iS zu begutachten.

Das Interesse am Thema Ausbildung und Rundflüge war groß ... was kostet der Flugschein, was benötigt man, welche Ausbildungen werden angeboten usw ... Vielleicht konnten wir den einen oder anderen für unser schönes Hobby begeistern und werden sie oder ihn schon Anfang nächsten Jahres bei uns am Platz begrüßen dürfen.

Mehrfach präsentierten wir die Weiße Möwe Wels auf der Bühne von Radio OÖ und verlost auch einige Schnupperflüge mit einem Segel- bzw. Motorflieger. Als Hauptpreis wurde ein 1-stündiger Rundflug mit der Katana verlost.

Einige Besucher bestätigten es uns: Wir hatten den beeindruckendsten Stand auf dieser Messe! Vielen Dank an alle tatkräftigen Helfer der Weißen Möwe Wels und an Michael Maurer mit seiner Firma „m.m. Event-Technik“ (<http://www.mmeventtechnik.at>), der uns mit seinem professionellen Equipment diesen Stand ermöglichte.

Andreas Grosch





Hangfliegen 2012

„Alle Jahre wieder kommen die Modellflieger in die Berge“ – heuer sogar vier Mal.

In der Saison 2011 haben wir 3 Ausflüge in die Berge gemacht und beschlossen, heuer das alpine Gelände vier Mal unsicher zu machen und unserem Hobby auch in schwierigem Gelände nachzugehen.

Unser erster Ausflug im Frühling führte uns in kleiner Runde (die Pension hat nur 8 Zimmer) vom 3.-6. Mai nach Lajen im schönen Südtirol.

Die lange Fahrt durch Regen in Bayern und Schnee am Brenner drückten unsere Stimmung und wir meinten auch an diesem Wochenende wieder Wetterpech zu haben. Aber Lajen empfing uns dann doch noch mit schönem und vor allem frühlingshaft warmem Wetter.

Die Formalitäten wie Einchecken, Zimmerbeziehen, Kofferausräumen und andere lästige, zeitraubende Tätigkeiten waren dank der Mithilfe unserer Kinder schnell erledigt und die ersten Hangfrä-

sen wollten endlich vom Winterstaub befreit werden.

So war die Hangkante in kurzer Zeit voll mit Piloten und die Luft von allerlei Modellen durchpflügt – ein Wunder, dass es zu keinem Crash kam ...

Nach getaner Arbeit – Modellfliegen ist Arbeit, denn die Modelle landen meistens nicht genau vor den Füßen des Piloten – war eine Stärkung mit Pizza, Nudelgerichten etc. angesagt, die wie immer hervorragend schmeckten.

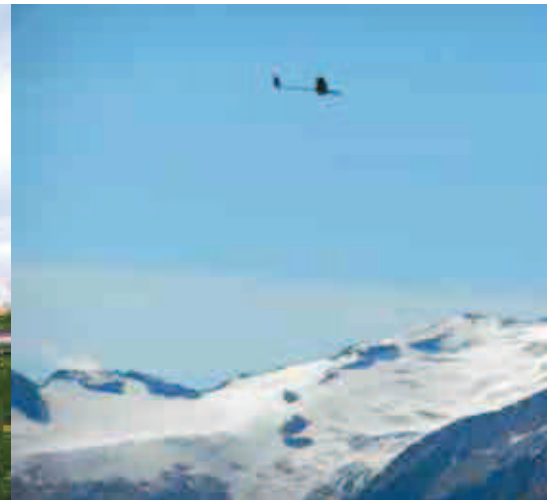
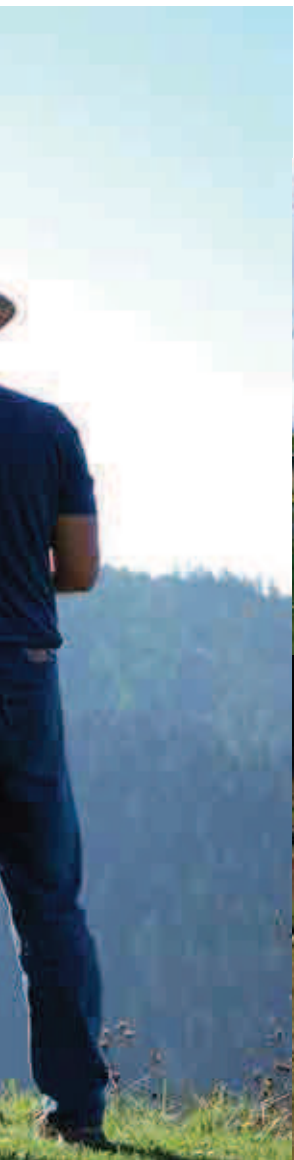
Abends wurde das gemütliche Beisammensein durch die bewährte Musikberieselung von Richard mit Gitarre und dem Keyboard von Gerhard noch gemütlicher, wobei die Musikauswahl nicht allen gefiel – so meinte Hannes etwa, er sei kein Fan von Andrew Lloyd Webber und darum ginge er jetzt schon zu Bett. Aber das Repertoire war dann doch sehr vielfältig und wir konnten auch unseren Wirt überzeugen, seine Gitarre aus dem

Kasten zu holen und mitzuklimpern und mitzusingen.

Fliegerisch gab es eigentlich keine allzu großen Vorkommnisse, diverse Reparaturen waren aber laufend nötig – unser Luki konnte sich als Baumkranzler auszeichnen und ein nicht ganz zielgenau gelandetes Modell aus einer Baumkrone fischen ...



Unser Wirt überraschte uns am 3. Tag zu Mittag mit einer Einweihungsfeier des Hangars – es gab frisches Bier, Weiß-



würste und Senf. Eine total nette Geste, wir haben uns so richtig wohlgefühlt. Unsere Kinder haben nicht nur ihr fliegerisches Können erweitert, sondern auch ihre Pokerkenntnisse verbessert und verschiedene neue Kartenspiele erlernt. Nach 4 schönen Tagen in Südtirol machten wir uns dann wieder auf den Heimweg.

Aber kaum zu Hause angekommen, packte uns das Verlangen nach den Hängen erneut und die Zeit bis zu unserem zweiten Ausflug verging schnell: Ende Juni gab es ein neues Fluggebiet zu erkunden: die Sommeralm in der Steiermark.

Wir lernten hier unsere körperlichen Grenzen kennen – das Fliegen war traumhaft schön, aber wir mussten alles Material und Zubehör zu Fuß vom Parkplatz zum Gipfelkreuz schleppen und bei mehreren Flugzeugen, Fernsteuerungen,

Sesseln, Batterien etc. kamen wir uns teilweise wie Lasttiere vor.

Das Wetter trug auch seinen Teil dazu bei – es hatte mehr als 30° Temperatur und die Sonne brannte gnadenlos auf uns herunter – zum Glück hatte Richi einen Sonnenschirm mit dabei, um den sich ein wahrer Kampf entwickelte.

Unsere Frauen und Kinder waren meist nicht zu motivieren, mit uns die Alm zu erklimmen, sie machten es sich am nahe gelegenen Stubenbergsee bequem und schilderten uns die Vorzüge des 28° warmen Sees und der riesigen schattenspendenden Bäume so eindringlich, dass die meisten von uns am Samstag nicht auf den Berg, sondern zum See pilgerten. Eine sehr gute Entscheidung ...

Aber ein paar hartgesottenen Kollegen konnte das Wetter nicht abwechslungsreich genug sein, sie genossen eine plötzlich aufziehende Gewitterdusche genauso wie die fröhliche Hitze ...

Vom 10. bis 13. August waren wir dann zu Gast auf dem Wildkogelhaus in Salzburg und wie letztes Jahr empfing uns der Wildkogel mit schlechtem, kaltem und regnerischem Wetter ...

Mit der Gondel ging es schnell nach oben – kurz vor der Bergstation blieb die Bahn abrupt stehen und wir waren im besten Sommergewitter gefangen. Der Wind piff und der Regen schoss waagrecht auf die Gondel zu. Bei diesem Wetter war an einen 20-minütigen Marsch zum Wildkogelhaus nicht zu denken.

Gerhard rief den Wirt an und bat darum, uns von der Bergstation abzuholen, was dieser auch gerne tat. Unsere wackeren Helden Jürgen und Richard kämpften sich wie letztes Jahr wieder mit den Autos nach oben und brachten uns so unser Gepäck und die Modelle.

An ein Fliegen war an diesem Tag nicht mehr zu denken und der Tag klang wie-



der gemütlich mit gutem Essen und viel Tratsch und Klatsch aus.

Der Morgen des nächsten Tages empfing uns mit Altbewährtem: 5 Grad Temperatur, Wind und Regen. Es war zum Verzweifeln. Erst nach Mittag waren kurze Flüge möglich, aber von Thermik oder dynamischen Aufwinden weit und breit keine Spur.

So machten wir uns auf die Suche nach anderen Flug- und Landeplätzen und kraxelten auf den Gipfel, wo wir einen herrlichen Hangaufwind fanden, der sicherlich 70 bis 80 km/h blies.

Das Landen war eher problematisch, da die Landewiese mit großen Felsbrocken übersät war – das richtige Gelände für unsere Bees (Dreiecke aus nahezu unzerstörbarem Material). Der starke Wind ging uns nach kurzer Zeit durch Mark und Bein und wir freuten uns auf Tee und warme Getränke.

Der dritte Tag entschädigte uns für alle bisherigen Grauslichkeiten:

Strahlend blauer Himmel, Temperaturen von über 20° und starke, wenn auch sehr zerrissene Thermik. Unsere Variometer zeigten uns tolles Steigen an, aber auch dramatisches Sinken („Mir steht ein Elefant auf der Fläche! Hilfeeee!“). Keiner von uns hatte jemals so schnell 400 m Überhöhung verloren.

Chris wurde ein Opfer dieser Verhältnisse und musste etwa 1000 m unterhalb

eine Außenlandung im Wald machen. Als braver Modellflieger lässt man sein Modell nicht im Wald liegen, sondern schwärmt aus um es zu bergen.

Wir schilderten unserem Hüttenwirt das Problem und er meinte, er bringe uns schon zur Landestelle ...

Mulmig wurde uns erst, als er uns fragte, ob wir eh nicht feig seien.

Kaum im Jeep eingestiegen, wurde uns klar, warum er fragte – wir fuhren nicht eine Straße nach unten sondern direkt über die steilen Wiesen.

Mehr tot als lebendig unten angekommen, machten wir uns auf die Suche und nach fast einer Stunde hörte Gerhard das Brummen der Servomotoren und konnte das Wrack bergen.

Aber wir fanden nicht nur das Wrack, sondern auch haufenweise Pilze.

Nach unserer Rückkehr – denselben Weg ging es bergauf – beschlossen die meisten, am nächsten Morgen nicht zu fliegen, sondern Schwammerl zu suchen, was sie auch taten. Nach dieser Jeep-Erfahrung mussten wir uns mit einem guten Schnaps stärken und die Übelkeit besiegen.

Zum Saisonabschluss genossen wir Anfang Oktober die Gastfreundlichkeit unseres Ur-Hangfluggebietes – die Koralpe durfte wieder befliegen werden.

So machten sich fast 30 Modellflieger für 4 Tage auf, den erwarteten Wind und

Schnee und Kälte zu besiegen – wider Erwarten war das Wetter superschön und warm und wir hatten herrliche Tage in Kärnten.

Von früh bis spät wurde geflogen – sogar mit beleuchteten Hubschraubern und beleuchteten Motormaschinen, denn schließlich wollte die früh einbrechende Dämmerung ausgenutzt werden ...

Im Dunkeln bei starkem Seitenwind zu fliegen, nur mit Beleuchtung an den Flügelspitzen, am Seitenleitwerk und mit Landescheinwerfern, stellte ein Herausforderung dar, machte aber einen Riesenspaß.

Leider fiel Richards tolle Needle 124 einem technischen Gebrechen zum Opfer und die Bergungsaktion führte zur Erkenntnis, dass es manchmal besser wäre, ein Rind zu sein, das sich sicher schneller und einfacher auf den steilen Wiesen bewegt als Fliegerretter Gerhard.

Auch wenn das Wetter nicht immer so prächtig war – das gemütliche Beisammensein und vor allem die Freundschaft untereinander haben uns wieder einmal tolle Tage beschert und ich möchte mich bei allen bedanken, die mitgefahren sind und mir auch bereits für die Ausflüge 2013 zugesagt haben – denn wir werden auch im nächsten Jahr wieder die Berge mit unseren Modellen unsicher machen.

GK

PIPPI FUZZ BEWERB 2012



Das ist unsere Pippi Fuzz Flotte

Wie es zum PIPPI FUZZ WETTBEWERB kam: Vor ca. 12 Jahren sah unser MÜLLNER Wolfgang einen HLG aus TSCHECHIEN mit dem Namen „SINDY“. Es war ein einfacher Modellsegelflieger und er sagte sofort: „Das ist ja ein SCHMARRN!“ Aber kurz darauf hatte er doch so ein Modell aus PILSEN – dann kam die Idee mit dem Gummistart und schon war ein Bewerb mit sehr einfachen Regeln geboren. Im ersten Jahr waren es nur 7 bis 8 Teilnehmer. Im darauffolgenden Jahr schon mehr und gleich 32 Wettbewerbstage. Seit 11 Jahren läuft das nun und erfreut sich steigender Beliebtheit. Das Besondere daran ist, dass wir alle gelernt haben, leicht zu bauen bzw. leichte Modelle zu fliegen, einen ordentlichen Hochstart durchzuführen, die EWD zu beachten und den Hochstarthaken richtig zu positionieren und auch zu „biegen“. Den Einfluss der Thermik beim Fliegen zu erkennen und danach zu steuern, ist eines der wichtigsten Dinge.

Wir haben nun mit der Siegesfeier am 15.11.2012 unseren heurigen PIPPI FUZZ WETTBEWERB beendet. Es war dies das 11. Jahr unseres Bewerbtes und die Freude daran, die Hilfsbereitschaft und der Schmah sind ungebrochen. Es sind sogar für das nächste Jahr wieder zwei Pensionisten dazugekommen. Im

Durchschnitt starten an einem Wettbewerbstag (immer Montag/vierzehntägig) 12 Pensionisten. Für nächstes Jahr habe ich schon wieder einen neuen Hochstartgummi (21 Meter Schlauchgummi plus 70 Meter Nylonseil mit Fallschirm) organisiert. Im Jahresdurchschnitt werden damit ca. 640 Starts gemacht und die Seilrückholung sowie die Zeitnehmung funktionieren klaglos. Die „Schreiberei sowie Rechnerei“ werden seit Beginn von unserem Karl, dem oftmaligen Sieger des Bewerbtes, geschaukelt.

Für die drei Bestplatzierten gab es schöne Glastrophäen. Für den Vorletzten einen Pariser Wurstring und für alle anderen Teilnehmer Preise, die von der Fa. PROXON und der Fa. LINDINGER zur Verfügung gestellt worden sind.

Karl hat eine Statistik erstellt, woraus man ersehen kann, dass sich im Laufe der Jahre alle Wettbewerber bei den Flugzeiten (max. 5 Minuten) stark verbessert haben. Es gab natürlich auch einige HOPPALAS: So wurde vergessen, den Empfänger im Modell einzuschalten (das Modell landete trotzdem heil). Ein Starter flog mit einigen Raubvögeln in der Thermik in großer Höhe. Nach dem Erreichen der Maximalzeit landete er das Modell und siehe da, einer der Vögel hatte auf die Tragfläche „gepeffert“. Ich selbst habe beim Hochstart mein Modell so „un-

glücklich“ weggelassen, dass das Höhenruder mit meiner Schulter kollidierte. Es brach sofort weg und durch den starken Gummizug wurde der Rumpf mit der Spitze ca. 15 cm in den Boden gerammt. Für das Jahr 2013 haben sich natürlich alle Wettbewerber vorgenommen, selbst unter die Besten zu kommen. Aber „mit des Geschickes Mächten ist kein ewiger Bund zu flechten!“ Neue Modelle wird es sicher auch wieder geben und alle freuen sich schon auf die neue Flugsaison.

LEPKA Alfred, Betriebs- und Flugleiter der Pensionistencrew



Siegerfoto stehend von links: Zweiter MÜLLNER Wolfgang, Jahressieger HASLINGER Karl, Dritter: EDLINGER Erich. Bei den bisherigen 11 Jahresbewerbten war Karl 6 Mal und Wolfgang 5 Mal Jahressieger. Wir „Übrigen“ werden uns nun bemühen, diese Siegesserie zu beenden!



Liebe Kollegen, nun bereits zum zweiten Mal gibt es an dieser Stelle einen kurzen Jahresrückblick unserer Sektion. Es war aus meiner Sicht eine Saison mit sehr vielen Flugbewegungen am Modellflugplatz, die Auslastung ist enorm und ich behaupte sagen zu können, es gibt nicht viele Plätze, die so frequentiert sind wie unserer.

Der Start in das Jahr erfolgte wie immer mit der Platzsanierung Ende März. Aufgrund der schlechten Witterung musste leider unser Anfliegen auch am Ausweichtermin abgesagt werden. Man kann nicht immer Wetterglück haben! Speziell am Jahresanfang hatten wir etwas Wetterpech. Der Sektionswettbewerb musste auf den Herbst verschoben werden. Trotzdem war die Anzahl der Teilnehmer extrem hoch und es kam zu einem spannenden Bewerb.

Unsere heurige Sonnwendfeier war bestens besucht und bei Grillkotelett und Bier wurde bis frühmorgens gefeiert. Mu-

sikalisch unterstützten uns dabei Harry und Richard.

Im Herbst war unser Abfliegen ein Highlight. Viele aktive Besucher feierten gemeinsam den Saisonabschluss.

Im heurigen Jahr musste auch unsere Hütte einen neuen Boden bekommen. Wer sich die Fotos ansieht, wird feststellen, dass diese Arbeit dringend notwendig war, um den Erhalt der Hütte zu sichern. Leider haben wir bis jetzt noch keine optimale Lösung für eine Absicherung unserer Sitzfläche vor der Hütte gefunden, aber ich bin überzeugt, dass wir auch dafür etwas Passendes finden werden.

Leider gab es heuer auch einige Verletzungen unter unseren Kollegen. Zum Glück sind alle in der Zwischenzeit wieder verheilt. Damit wird aber aufgezeigt, dass wir trotz aller oder wegen aller Routine nicht vor Unfällen bei der Ausübung unseres Hobbys gefeit sind. Ich kann

daher nur immer wieder an alle appellieren, den Betrieb so sicher wie möglich zu gestalten und sich selbst zu hinterfragen, ob er entsprechend sicher am Modellflugplatz unterwegs ist. Sicherheit für Zuschauer und Kollegen, aber auch für sich selbst, stehen an oberster Stelle.

Besonders erfreulich war für mich in diesem Jahr, dass wir nun neue jugendliche Mitglieder haben, die sehr intensiv und in der Zwischenzeit auch sehr versiert in die Modellfliegerei eingestiegen sind. Zum Abschluss dieses kurzen Rückblicks möchte ich mich bei allen bedanken, die es durch ihren Einsatz und durch ihre Mitarbeit ermöglichen, dass unser Modellflugplatz und unsere Sektion so positiv dastehen.

In diesem Sinne möchte ich allen ein besinnliches Weihnachtsfest und einen guten Rutsch in neue Jahr wünschen. Ich freue mich schon auf viele schöne Tage am Modellflugplatz im Jahr 2013!

Hannes Dorant



PK, 7. Dezember 2012, OÖ Presseclub Ursulinenhof, Linz

Aus dem Pressereferat

Der Geschäftsführer der Weißen Möwe, Andreas Grosch, betreut seit seinem ehrenamtlichen Amtsantritt die gesamte Vereins-Website. In wenigen Monaten wird das erste Forum unter der Flagge der WMW online gestellt.

Oben: ein Bild von der Pressekonferenz am 07. Dezember. Die oberösterreichische Umweltschutzbehörde lud ein und die WMW wurde gebeten, mitzuwirken. Das Thema: die Aufforderung der EU an Österreich, das Flugplatzgelände unter Naturschutz zu stellen. Die Stimmung unter den Redakteuren war ganz klar pro Flugplatz. Übers Jahr gab es zur Sachlage viele Zeitungsartikel, einige Fernsehauftritte und Interviews mit unserem Präsidenten.

Die Achse des B...

Herr Haimbuchner, Landesrat, und für den Naturschutz in Oberösterreich zuständig, hat die Zeichen der Zeit noch immer nicht erkannt und hält an dem abstrusen Kompromiss fest, 25 ha für die Verbauung am Flugplatz Wels freizugeben. Es ist unfassbar, dass ein Landesrat: seine Zuständigkeit Aufgabengruppe Natur- und Landschaftsschutz (einschließlich Nationalpark-Angelegenheiten) gegen den Naturschutz ankämpft. Da er der Freiheitlichen Partei angehört, ist ein Nahverhältnis zur FPÖ Wels nicht abwegig - und somit ist der Weg Richtung der Firma, die dieses Gelände um jeden Preis günstig kaufen will, nicht weit.

Jedoch wenn unser Landesrat Haimbuchner, weiter an seinem Kompromissvorschlag festhält, ist er gegen die Agenden seines Ressorts, gegen die er wissentlich verstößt. (Oder weiß er nicht, was er tut, *es gilt die Unschuldsvermutung.*)

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. Jetzt haben wir auch Rückenwind von der EU bekommen.

Lieber Pilot der WMW, bring dich ein - und gib ein klares Votum für den bereits eingeschlagenen Weg zur Rettung des gesamten Flugplatzgeländes ab.

Herzlichst
Red. Cumulus Wolf Ruzicka



SECURIN®



Die wartungsfreie Parkdeckrinne



VIELE VORTEILE

In Breiten von 100, 150 und 200 mm • aus Edelstahl, Belastungsklasse C250 • geringe Bauhöhe (60 mm) • Längen von 500 bis 6000 mm, darüber beliebig verlängerbar • günstiges Preis-/Leistungsverhältnis durch Serienfertigung und Modulbauweise • kurze Lieferzeit

DICHT!

durch verschraubbaren Anschlussflansch

↳ NBR-Flanschdichtung, ölbeständig

durch schlaue Konstruktion bei Dehnungsrissen

↳ Wasser fließt dank Drainagespalt in Rinne ab

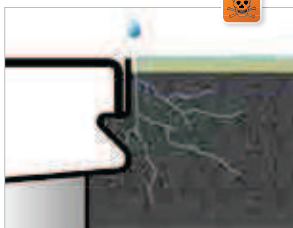
durch intelligentes Design

↳ abgeschrägter Rinnenboden und Fixierfüße erhöhen Stabilität

durch maximale Verkrallung

↳ gelochter Anschlussflansch bildet mit Bodenbelag eine Einheit

Fremdfabrikat



Schmutzwasser sickert bei Dehnungsrissen in den Boden.
Folge: Bauschäden

Das Problem ist bekannt:

Herkömmliche Parkdeckrinnen sind nicht immer dicht.

Wasser sickert ein, schädigt den Bau geschoßübergreifend und verursacht hohe Sanierungskosten. Im Winter greift salzhaltiges Wasser den Baukörper rund um die Rinne an. Der Entwässerungsspezialist Aschl GmbH hat dieses Problem jetzt ein- für allemal gelöst. Mit einem technischen Meisterstück namens Securin®.

Securin®



Auch bei Dehnungsrissen ist eine Entwässerung dank Drainagespalt über die Rinne gewährleistet.

NIROTEC®

EINE MARKE DER ASCHL GMBH

www.aschl-edelstahl.com

ASCHL®
EDELSTAHL IN BESTFORM

ZENTRALE

ASCHL GmbH

Geisensheim 6, A- 4632 Pichl/Wels

Tel: +43 (0) 7247 / 8778 -0 • Fax: -40

office@aschl-edelstahl.com

ASCHL GmbH

Königstraße 26, D- 70173 Stuttgart

kostenlos aus Deutschland:

Tel: 0800 / 0087780 -80 • Fax: -81



Mitglied im Warenzeichenverband

Edelstahl Rostfrei e. V.

Helmut Moser

*Ein Freund, ein guter Freund,
das ist der größte Schatz, den's gibt*

(berühmte Liedzeile aus dem Film
„Die Drei von der Tankstelle“)



Helmut Moser, einstiges Enfant terrible der Stadt Wels und Medienmacher in der Autoszene, für Einsatzkräfte, Bundesheer und Feuerwehren, aber auch TV-Gestalter für mehrere Privatsender, ist seit jeher ein echter Freund des Flugplatzes in Wels.

Moser: Schon als kleiner Bub spielte ich mit meinen Freunden am Welsler Flugplatz, es gab dort noch einige offene unterirdische Bunker, die als ideale Spielstätten dienten – das war in den 50er Jahren ...

Für uns Buben war natürlich besonders interessant, dass damals noch einige Relikte aus der

Fliegerei des 2. Weltkriegs zu finden waren. Munition und scharfe Gegenstände waren nicht dabei, dafür aber Wrackteile von Tragflächen und Leitwerken oder Armaturen.

Der Vater Helmut Mosers, Franz Moser, seines Zeichens Polizeibeamter, diente im 2. Weltkrieg bei der deutschen Luftwaffe und hat mit seiner Flugbegeisterung offenbar seinen Sohn infiziert. Helmut Moser absolvierte beim österreichischen Bundesheer einen sogenannten „Fallschirmspringer-Schnellsiederkurs“ für eine Einheit aus der Jagdkampfszene. Es gab keinen Flugtag, den Moser versäumte, auch bei schlechtestem Wetter besucht

er die Vorführungen seit den 60er Jahren. Besonders begeistert ist er vom alten Hangar, der für ihn ein technisches Meisterwerk ist.

Helmut Moser, Jahrgang 48 (das Alter sieht man ihm aber nicht an), zählt in der Zwischenzeit zu den rüstigen Urgesteinen der Fliegerfreunde. Zur Zeit arbeitet er für den Sender ORF III gemeinsam mit Teddy Podgorski am Magazin SKY & FLY. Mehrere Sendungen wurden bereits ausgestrahlt. Der Welsler Flugplatz wurde immer lobend erwähnt, besonders unsere Ausbildung zum Segelflieger-Piloten hat es vielen Sehern angetan.

»Schon als kleiner Bub spielte ich mit meinen Freunden am Welsler Flugplatz ... «

Beiträge über die Kunstflugaktivitäten in Wels bzw. über das Fallschirmspringen in der Messemetropole sind die nächsten Beiträge, die auf SKY & FLY in ORF III ausgestrahlt werden.

Den Flugschein machte Helmut Moser nie. Warum?

„Ich hab einfach keine Zeit dazu gehabt, obwohl mich die Fliegerei begeistert. Aber Mitfliegen mit einer Kunstflugmaschine

oder die Fallschirmabsprünge beim österreichischen Bundesheer, voll bepackt mit 25 kg, waren für mich ein tolles Erlebnis.

Helmut Moser, geb. 1948
als Skorpion

Beruf: Medienmacher, Zeitungsbesitzer, Chefredakteur

Hobbys: alte Militärfahrzeuge, Allradfahrzeuge, Flugzeuge, historische Fliegerfilme

Familienstand: verheiratet, eine Tochter

Liebblingsflugzeuge: Messerschmitt Me 110, P 38 Lightning und von den neuen Oldtimern die russische MIG 29.



Helmut Moser mit Me 109 Pilot Klaus Plasa bei unseren Flugtagen 2009. Hier in einem seiner historischen Fahrzeuge.



STAATSMEISTERSCHAFTEN FALLSCHIRMSPRINGEN





Von 15. bis 19. August 2012 oblag dem Union Fallschirmspringerclub Linz die Aufgabe, die Österreichischen Staatsmeisterschaften im Fallschirmspringen auszurichten. Als Austragungsort wurde nicht wie bei den letzten Malen der Flugplatz Suben/Schärding gewählt, sondern unser Heimatsprungplatz Wels. Bereits am 15. August fanden sich viele der gesamt 164 Wettkämpfer ein, um bei strahlendem Sonnenschein noch möglichst viele Trainingssprünge zu absolvieren. Absetzflieger war die vereinseigene Cessna Caravan 208, am frühen Nachmittag stieß dann auch die Caravan des Union Paraclub Silvretta dazu. Die SpringerInnen konnten in 7 verschiedenen Disziplinen antreten: 4er und 8er Formation, Freely, Freestyle, Speed und erstmals auch in den neuen Wettkampffarten 2er und 4er Vertical Formation Skydiving.

Früh morgens am 16. August fanden sich dann Springer, Organisatoren, Schiedsrichter, Piloten, Koordinatoren, Fans und Interessierte ein, um den Wettkampf beginnen zu lassen. Der kleine Platz aus wenigen Containern sowie einer Pack- und Rasenfläche füllte sich zusehends; an allen Ecken und Enden wurden Sprungabläufe besprochen, Exits aus dem Mock Up geübt, Loadlisten zusammengestellt. Einen besonders intensiven Job hatten hierbei die Betriebsleiter, die für einen möglichst effektiven Ablauf in der Befüllung der Flugzeuge zu sorgen hatten. Keine allzu leichte Aufgabe, wenn man die Zahl der WettkampfteilnehmerInnen bedenkt! Zusätzlich dazu gab es manche Teams, deren Mitglieder gleich in mehreren Disziplinen teilnahmen, was die Komplexität der Planung nur noch erhöhte. Gleichzeitig versuchten die Schiedsrichter, die Sprünge möglichst zeitnah zu beurteilen und den gespannten Teams zur Kenntnis zu bringen.

Der Wettbewerb selbst wurde in nur drei Tagen abgewickelt, die 50 Teams absolvierten etwa 1.200 Wettbewerbsprünge. Samstag Abend wurden die strahlenden Siegerinnen und Sieger in einer Zeremonie gekürt. Ausgelassen feierten im Anschluss alle Teams gemeinsam die erfolgreiche Staatsmeisterschaft.

alle Fotos: ©Wolfgang Lienbacher, ©Chris Espen & ©Union Linz



Während es Teams gibt, die natürlich um die Titel kämpfen, ist eine vom eigenen Verein ausgetragene Staatsmeisterschaft für junge, unerfahrene SpringerInnen oftmals eine einmalige Gelegenheit, Wettbewerbsluft zu schnuppern und sich mit anderen zu messen. Außerdem trägt ein solcher Bewerb ohne Frage zur Netzwerkpflege unter österreichischen Fallschirmspringern bei. Darüber hinaus errang der Union Fallschirmspringerclub Linz zwei von vier möglichen Staatsmeistertiteln, zwei Vizestaatsmeistertitel und einen 2. und 3. Platz bei österreichischen Meisterschaften, worauf wir mächtig stolz sind.

Neben der regulären Sprungsaison sind solche Großveranstaltungen wichtig,

um unseren Sport in all seinen Facetten zu zeigen. Meistens vermittelt sich Fallschirmspringen für Außenstehende über einen Tandemsprung, ein Erlebnis, das viele sich ein Mal im Leben gönnen wollen. Hierbei kann man auch sehen, wie der alltägliche Sprungbetrieb abläuft. Die Wettkampfseite ist wieder eine weitere, die einen näher an den Sport bringt und Ehrgeiz weckt. Das Schöne am Fallschirmspringen ist die Tatsache, dass man es auf so vielfältige Weise betreiben kann und immer wieder Neues entdeckt.

Für Jede und Jeden, der nun Lust auf ein solches Erlebnis bekommen hat: Der Union Fallschirmspringerclub Linz springt regulär von März bis Ende Oktober und ermöglicht mit Freude allen diese einmalige Erfahrung. Mein Tipp: Unbedingt versuchen! Und manche kommen danach einfach nicht mehr los davon ...

Ergebnisse:

Beim 4er Formationspringen traten 11 Teams an den Start und hatten 10 Run-

den zuvor zufällig ausgewählte Figuren zu springen. Es gewann das Team 1. OEFC Final Fire mit 182 Punkten vor dem 1. OEFC SkyRaiders mit 135 und dem 1. UPCS MP3-Five mit 124 Punkten.

In der 8er Formation gab es 4 Teams, die sich die Ränge in 6 Runden erstritten. Es gewann das steirische Team 1. OEFC-8ung mit 56 Punkten und einem neuen österreichischen Rekord: Andras Schalk, Bernhard Oberdorfer, Elisabeth Haber, Horst Richter, Horst Scheiber, Kurt Seinitzer, Patrick Kosmus, Thomas Haber, Thomas Machinger und Werner Trummer schafften im vierten Durchgang 12 Punkte. Der zweite Platz ging an UPCS TACOLOR mit 20, der dritte an PCWN Mädls & More mit 18 Punkten.

In 7 Sprungdurchgängen ermittelten die 10 Teams in der Disziplin Freestyle ihre Gewinner. Für die Union Linz ging dieser Bewerb sehr erfolgreich zu Ende: Es gewann das Team Pink Union mit 52,6 Punkten vor Union Linz Eclipse-V mit 49,5 Punkten und Paraclub HaliHop mit





Punkten vor Union Linz Eclipse-V mit 49, 2 Punkten, gefolgt von Nici und Wolf Paracub mit 39,1 Punkten. Drei weitere antretende Teams – allesamt von der Union Linz – komplettierten diesen Bewerb.

Sprung mit 3 Punkten ab. Beim 2er VFS gewann das Paraclub HaliHop VFS-Team in 8 Runden mit 42 Punkten vor Union-Linz Vertical Vagabonds mit 32 Punkten sowie Team X-treme mit 30 Punkten.

Barbara Hinterleitner

39,2 Punkten. Neben dem Umstand, dass die Union Linz hier die ersten beiden Plätze belegte, freute uns besonders die Teilnahme von Fabian Raidel, der noch im Juni einen Flugzeugabsturz in der Ukraine mit vergleichsweise geringen Verletzungen überlebte.

Im Freestyle gingen die ersten beiden Plätze an dieselben Teams wie im Free-fly, lediglich reduziert um einen Springer. Pink Union gewann in 7 Runden mit 51,8

sich in 6 Runden die Wertung aus. Es gewann Alexander Diem von UPCS Silvertta mit 462,55 km/h vor Reinhard Wiesenhofer vom 1. OEFC Graz mit 438,47 km/h und Alfred Michlmayr von der Union Linz mit 411,33 km/h.

Erstmals ausgetragen wurden die österreichischen Meisterschaften im Vertical Formation Skydiving. In der 2er Formation traten 4 Teams an den Start, in der 4er Formation lediglich eines. Das 4er Team UnionLinz VFS schloss ihren

Im Speed-Bewerb hat ein Vorarlberger Kollege die Nase vorn.

12 Athleten machen





Danke Thomas für diese tolle Hubschrauberidee (www.aerial.at)

Im letzten Cumulus stand geschrieben: „Ich freue mich aufs nächste Jahr, vielleicht ausnahmsweise mit Schnee!“ Und wie der heuer am Vorfeld lag!

Diesmal kam uns der Nikolaus mit dem Hubschrauber besuchen. Er schwebte ganz langsam Richtung Vorfeld. Es dauerte ein paar Minuten, bis die Kinder zum Nikolaus kamen. Die Rotorblätter mussten vorher stillstehen und das braucht seine Zeit.

Diesmal hatte der Nikolaus einen Gehilfen mit, Uli der ... Elf, assistierte dem Nikolaus und Jan war sein vorbildlicher Nikolausstab-Träger.

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

Es war eine herzliche Stimmung und ich bin mir sicher, der Nikolaus wird 2013 wieder in Wels landen.

Lassen wir uns überraschen, mit welchem Fluggerät er das nächste Mal in Wels am Flugplatz Welser Heide landet.



WR

Die Klassikerin



Tante-Ju kommt wieder nach Wels



Jeder Sitzplatz ist ein Fensterplatz. Erlebt die Faszination, mit diesem einmaligen Passagierflugzeug das Reisen und Staunen der 30er Jahre des vorigen Jahrhunderts wiederzuentdecken. Der Flug ist ein wunderbares Geschenk an Flugbegeisterte.

Sichere dir rechtzeitig einen Platz, 2012 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, 12. 07. 2013

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

Samstag, 13. 07. 2013

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

Sonntag, 14. 07. 2013

- 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

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

/ 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.**