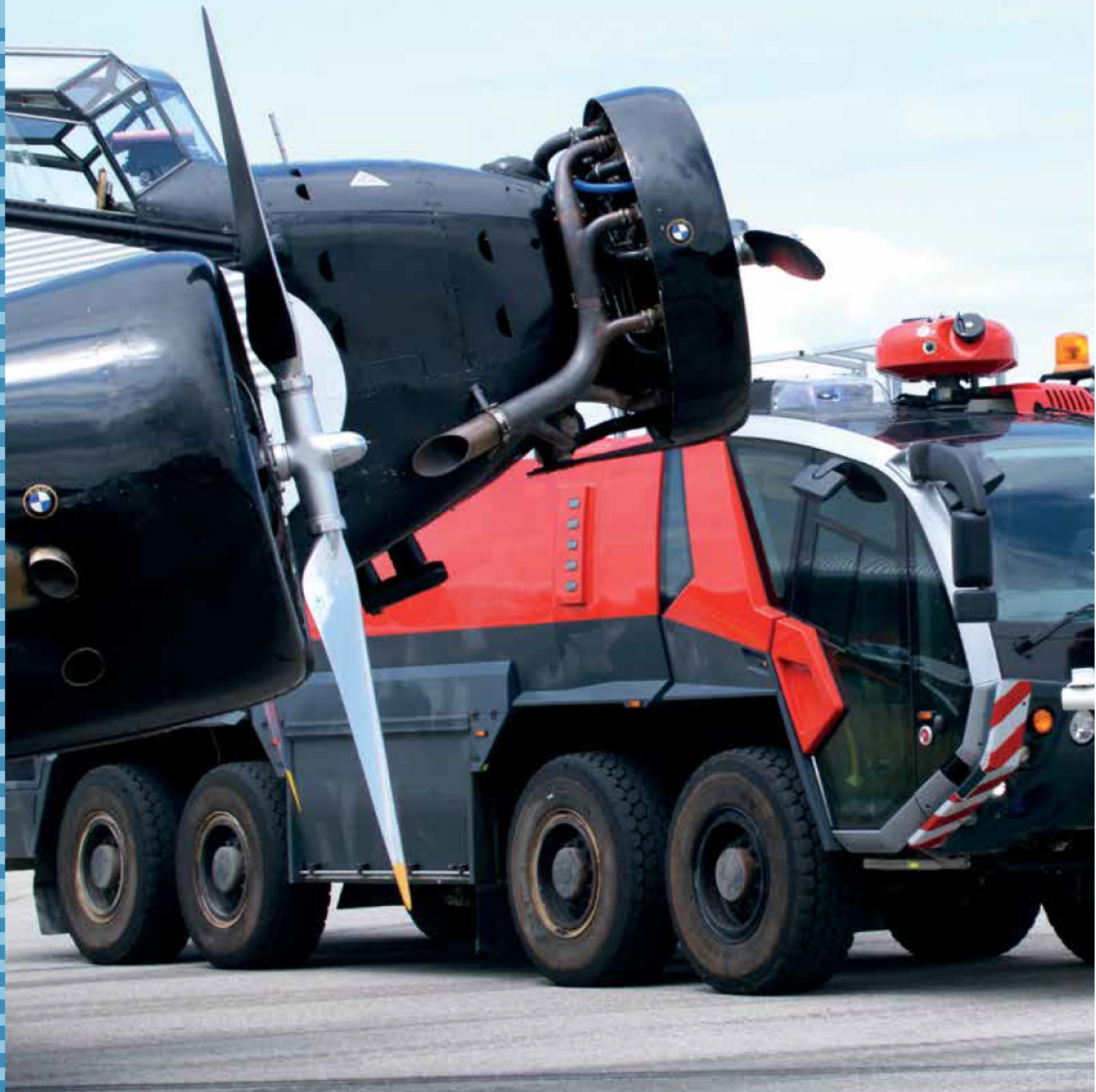


CUMULUS



Fliegerclub WEISSE MÖWE WELS – Jahresrückblick 2013



Der Club im Kaleidoskop

Unsere Motivation – **Näher dran.** Bereit für den Einsatz.

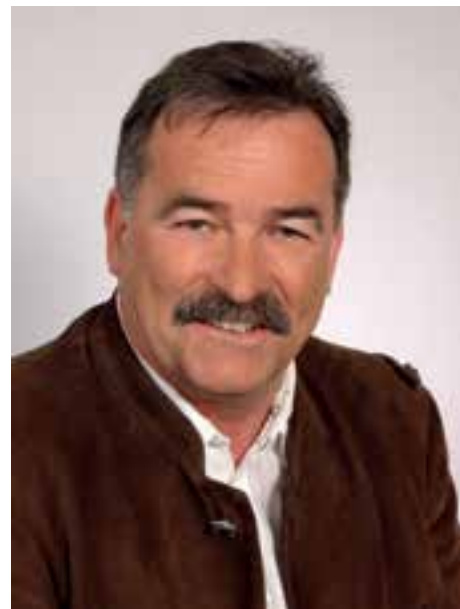
Qualität und Präzision garantieren
die Beständigkeit der Rosenbauer
Produkte.

Leistungstark. Und souverän im Einsatz.

Für reibungslose Feuerwehreinsätze entwickelt und fertigt Rosenbauer innovative Feuerwehrfahrzeuge, Löschgeräte und Ausrüstung nach neuesten Standards und mit hochwertigsten Materialien. Präzision und die Liebe zum Detail machen Rosenbauer Produkte zu dem, was sie sind: Ein starker Partner für den Ernstfall.

www.rosenbauer.com

 **rosenbauer**



Präsident Ing. Ecker Josef vom Fliegerclub Weiße Möwe Wels

Liebe Fliegerfreundin, lieber Fliegerfreund!

2013 ist Geschichte! Für uns Flieger war 2013 ein ereignisreiches Jahr. Ganz toll ist, dass viel geflogen wurde und, was mich besonders freut, ohne Unfall in allen Sektionen. Naja, nicht ganz. Die Modellflieger haben ihre Schleppmaschine versenkt. Wie dem Vorstand berichtet wurde, hat der Pilot an der Fernsteuerung keinen körperlichen Schaden genommen. Eine neue Schleppmaschine ist in Bau und unter Leitung des neuen Sektionsleiters, Gerhard Krenn, wurde die Modellflug Werkstätte neu eingerichtet.

Auf der Modellbaumesse Wels haben sich ungewöhnlich viele Menschen für unseren Club und seine Aktivitäten interessiert.



Unser Hauptstand auf der Modellbaumesse 2013

Erfreulich für uns alle ist, dass der Erhalt des Flugplatzes in seiner jetzigen Form gesichert ist. Die Landesregierung arbeitet die Verordnung für das Natura2000-Gebiet bereits aus. Wir werden so weiterfliegen wie bisher, anderslautende Gerüchte sind schlichtweg falsch. Die Kündigung der Stadt mit 2030 wurde in erster Instanz abgewiesen. Natürlich hat die Stadt dagegen berufen. Die Aussicht auf Erfolg für die Stadt in dieser Causa ist nahezu null! Abgesehen davon spricht ab 2030 die Republik ein

Wörtchen mit. Zudem setzt sich auch das Bundesheer für den Welser Flugplatz ein. Das Natura2000-Gebiet gilt natürlich über das Jahr 2030 hinaus und ist nicht kündbar.

Trotz dieser Entwicklung haben die Welser Stadträte am 16.12.2013 mit 28 Stimmen, 6 Gegenstimmen und einer Stimmenthaltung für die Umwidmung von 25 ha in ein Betriebsbaugelände gestimmt. Die geheime Abstimmung zeigt, dass die Gemeinderäte Dinge beschließen, zu denen sie sich öffentlich nicht bekennen können oder wollen. Wir bleiben gelassen und sehen getreu unserem Motto auf dem Werbeplakat „Ich will auch noch fliegen“ in unsere fliegerische Zukunft.

Ich wünsche dir ein erfolgreiches Jahr 2014 und einen guten Start in die heurige Flugsaison.

Sepp Ecker

5

Motorflug Sektion



42

Vereinsausflug Rotax



24

Slowenien - Kroatien -
Montenegro - Albanien -
Griechenland - Türkei -
Bulgarien - Rumänien - Ungarn

ROTAX.
AIRCRAFT ENGINES



Cumulus - Jahresrückblick 2013 | INHALT



Präsidentenworte	1	Da Christian und da Siegi.....	22
Einladung Generalversammlung	4	Winterflugbetrieb	23
Bericht Motorflug	5	Reisebericht Slowenien - Kroatien - Montenegro - Albanien - Griechenland - Türkei - Bulgarien - Rumänien - Ungarn.....	24
Selbstbehalt bei Kasko.....	6	Bericht Sektion UL	41
Nachtflug über Linz.....	9	Vereinsausflug mit Rotax	42
Nach Gotha.....	10	Jüngster Segelflieger.....	45
Vereinsausflug Elba/Korsika.....	13	Nikolauslandung.....	46
Strakonice.....	16	Gesundheitsmesse 2013	47
30. Pipertreffen.....	17	Brandschutz am Flugplatz.....	47
Ferienpass Aktion.....	17	Modellbaummesse 2013.....	49
Balaton Siofok	18	Aus dem Pressereferat	51
Tante Ju bei der Möwe.....	19		
Language Proficiency.....	20		
Flugschüler 2013.....	21		



49

Modellbaumesse Wels



54

Air Scout Camp



60

Segelflug Sektion



74

Modellflug Sektion

Air Scout Camp..... 54
 Großer Erfolg für die Natur..... 59
 Sektion Segelflug, Bericht 60
 Segelflugschulung 61
 Ziellande-Wettbewerb 61
 Neuauflage Gerlos retour..... 62
 Gold Challenge 64
 Leistungsflug-Saison..... 65
 Segelfliegerlager Trieben 66
 Gold-C..... 70
 Segelflugwerkstatt..... 72
 Faszination Segelflug 73
 Sektion Modellflug 74
 PippiFuzz-Wettbewerb..... 77
 Fallschirmsport Welser Heide..... 78
 Staatsmeisterschaft Motorflug 14.... 80
 ... Caravan nach Sankt Moritz 81

Inserate:
 Umschlag hinten (U4) – Fronius
 Umschlag innen (U2) – Rosenbauer
 S 2 – Rotax
 S 8 – Isel Austria
 S 20 – AAC
 S 21 – Wildberger Toyota
 S 45 – HB Flugtechnik
 S 45 – Sparkasse
 S 48 – Total
 S 52 – M.M. Event-Technik
 S 58 – Aerial
 S 71 – VKB Bank

Impressum:
 Eigentümer und Herausgeber
 Fliegerclub Weiße Möwe Wels
 Flugplatzstraße 1
 4600 Wels, Postfach 197
 Tel.: +43-(0)7242-26499-0
 E-Mail: office@wmw.at
 www.wmw.at

Konzeption und Grafik:
 Pressereferent Wolf Ruzicka
 E-Mail: wolf.ruzicka@wmw.at
 Ulrich Schueler S 54 bis 58
 Walter Kruml S 62 bis 64
 Coverbild: Ju-52 mit
 Rosenbauer Panther, Juli 2013

78

Fallschirmsport
 Welser Heide



EINLADUNG



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

ordentlichen Generalversammlung

recht herzlich ein

Zeit:

Freitag, 07. 03. 2014

Beginn:

18.30 Uhr

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

Ort:

Gasthaus Waldschänke,
Roithenstraße 2, 4600 Wels

Tagesordnung:

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

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

Für den Vorstand
Ing. Josef Ecker
Präsident

Wels, ZVR-Zahl: 27828917

Flugzeugpark

Der Trend der Zeit ist klar: wirtschaftliche Zweisitzer zu betreiben, d. h.. in erster Linie Zweisitzer mit ROTAX-Motor. Dies wurde ja schon lange umgesetzt. Unser Flugzeugpark teilt sich folgende Kategorien:

2-sitzige Reise und Schulungsflugzeuge:

4 Katanas, 1 Cessna 152, 1 Tecnam P 2002

2-sitzige Spaß- und Kunstflugzeuge:

1 Piper Super Cub, 1 Christian Eagle

4-sitzige Reiseflugzeuge:

1 Cessna 172(NVFR), 1 Piper Archer (NVFR), 1 Piper TurboArrow(IFR)

Bei der vorletzten Sektionsversammlung ist festgestellt worden, dass die einfach zu fliegenden C-172 und Archer die Volksflieger für ein breites Publikum sind - die sollen wir behalten. Die instrumentenflugtaugliche Piper Archer ist das Mindeste an IFR-Reiseviersitzer, was wir haben sollten. Wenn ein Viersitzer ausgetauscht wird, dann die Turbo Arrow, und es muss dann etwas Heißeres sein. Das wäre natürlich eine größere Investitionssumme und geht nur, wenn alle Parameter passen.

Wir haben einen Weg gefunden, die Turbo-Arrow zu behalten.

Bei der Investition in Motorflugzeuge unterteile ich in 2 Kategorien – die „Arbeitstiere“ und die „Exoten“. Typische Arbeitstiere sind die Katanas, ein typischer Exot ein enteistes IFR-Flugzeug. Nach diesem Gesichtspunkt die Investitionsmethode.

Die zweimotorige Piper Seneca

Ein engagiertes Motorflugmitglied, Dr. Heinz Andlinger, hat bei einer Sektionsversammlung gesagt *„Es braucht eine Breite, aber es braucht auch eine Spitze“*, soll heißen, dass wir nicht nur Volksflugzeuge, sondern auch ein weitgehend schlechtwettertaugliches Reiseflugzeug haben sollten. Heinz bekundete in dieser Sektionsversammlung auch, dass er bei einem interessanten Projekt bereit wäre, eine beträchtliche Summe zu investieren. Das Interessante an der Fliegerei ist, dass man nicht nur Leute trifft, die groß reden, sondern ab und zu auch welche, die groß machen. Und so hat Heinz dieses Ziel vehement verfolgt, rief mich eines Tages an und sagte: *„Ich habe eine Traum Seneca zu einem Wahnsinnspreis, was können wir machen?“* So haben wir einen Modus ausgearbeitet, der es ermöglicht,



DI Christian Sixt, Sektionsleiter Motorflug

eine Zweimot für die Vereinsmitglieder anzubieten, ohne große risikoreiche Investitionen zu tätigen. Dieses Flugzeug kann von den Mitgliedern der Sektion Motorflug geflogen werden, sofern man 10 Stunden auf der Piper Turbo-Arrow geflogen ist und einen Checkflug absolviert hat.





Flugplatz Niederöblarn [LOGO], ein schöner Platz im Ennstal - mit Blick auf den Grimming.



Die Idee bei diesem Projekt ist, dass man ein IFR-Flugzeugduo zu Verfügung hat, dass man an seine Reiseummission anpassen kann. Die beiden Flugzeuge sind natürlich verschieden, haben aber ähnliche Bedienungselemente und Überwachungsanzeigen. Durch dieses Projekt sollen wieder „High-end“-Piloten zu uns kommen und auch unsere Turbo-Arrow beleben. Bei unserer Turbo-Arrow wurden die Sitze erneuert und das Innere grundgereinigt, die Maschine ist außen und innen wieder schön!

Die Möglichkeiten, die es bei uns gibt, gibt es wohl kaum woanders:

Welcher Verein hat schon 4 Katanas. Eine ist nahezu immer frei.

Wir haben ein Kunstflugzeug

Wir haben Spaß- und Nostalgieflugzeuge

Wir haben Reiseflugzeuge

Wir haben IFR-Reiseflugzeuge

Wir können jetzt sogar eine vollenteiste IFR-Zweimot anbieten.

Flugstunden, Flugschule, Finanzen

Ich möchte mich an dieser Stelle herzlich bei dir bedanken, dass du durch deine fliegerische Aktivität dazu beigetragen

hast, dass es unserer Sektion Motorflug gut geht.

Trotz der miserablen Flugwetterlage im ersten Halbjahr 2013, könnten wir mit viel Fleiß und Ideen diesem Jahr die nötigen Flugstunden abringen.

In der Motorflugschule haben wir in diesem Jahr die Schüler aus dem Herbstkurs 2012/13 betreut und dann noch ein paar Flugschüler im Sommerkurs dazubekommen. Wir konnten im ersten Halbjahr weniger fliegen, weil das Wetter, wie gesagt, sehr schlecht war. Wir konnten dank unseres guten Schulungsteams im Sommer sehr viel wieder aufholen.

Im Herbstkurs 2013/14 sitzt wieder eine zweistellige Anzahl an PPL-Anwärtern, alle sind motiviert, das freut mich sehr.

Einen positiven Einfluss auf die Flugstunden 2013 und auch auf die Flugbewegungen für den Flugplatz gegenüber 2012 hatte sicherlich die Tatsache, dass wir 2013 wieder ein Vereinslokal hatten, wo sich insbesondere das Zusammenkommen der Motorflug- und UL-Piloten abspielte.



Selbstbehalt bei der Kaskoversicherung

Eine Idee, die in einer Sektionsversammlung präsentiert und die sehr positiv aufgenommen wurde, ist im Jahr 2013 umgesetzt worden. Es geht dabei um den Selbstbehalt bei der Kaskoversicherung. Nochmal zur Wiederholung:

Der Selbstbehalt ist 2 % der Versicherungssumme, mindestens 2000 Euro je Schadensfall. Im Schadensfall muss der verantwortliche Pilot für diese Summe geradestehen. Um die Piloten gegen das Damoklesschwert des Selbstbehaltes zu schützen, haben wir den Einzahlungsfond „Rücklage gegen Selbstbehalt“ eingerichtet.

Wir haben dieses Projekt gemeinsam mit der Sektion UL umgesetzt und folgenden Modus gefunden:

38,- Euro für nur Motorflug-Mitglieder
48,- Euro für nur UL-Mitglieder
58,- Euro für Motorflug- und UL-Mitglieder

Wer diesen Betrag in den Rücklagefond einzahlt, ist im Schadensfall vom Selbstbehalt befreit.

Weitere Pflicht der Piloten: Einhaltung der Umschulungs- und Erhaltungsrichtlinien (die gelten ja sowieso). Bei Nichteinhalten würde der Selbstbehalt auf jeden Fall fällig! In dieses Projekt ist die Piper Seneca nicht eingeschlossen. Wir behalten uns vor, damit in Zusammenhang stehende Regelungen anzupassen.

Um der Frage vorzubeugen, warum

für UL-Mitglieder dieser Beitrag teurer ist, wo die Sektion ja kleiner ist und auch weniger Flugzeuge hat, so liegt ein Teil der Antwort eigentlich schon in der Frage: Die Menge an Piloten in der Motorflugsektion ist größer und der Selbstbehalt kleiner. Die Kooperation der beiden Sektionen liegt aber dennoch nahe, weil das Tarifsystem mehr oder weniger gleich ist und überdies hinaus eine gute Zusammenarbeit besteht.

Um die 60 Piloten haben 2013 diese Versicherungsmöglichkeit genutzt.

Für das Jahr 2014 möchte ich 100 Piloten für diese Sache gewinnen. 2013 sind wir wieder unfallfrei geflogen; es liegen also schon die ersten ca. 2.300,- Euro am Konto.

Das Positive an dieser Sache ist auch, dass dieses Geld im Verein bleibt, also uns allen gehört. Wenn dann nach ein paar Jahren ein gewisser Betrag angehäuft wurde, können wir Verschiedenes mit dem Geld machen, wie z. B. zusätzliches Sicherheitstraining finanzieren, den Jahresbeitrag vielleicht sogar sukzessive reduzieren, in verbesserte Ausrüstung investieren oder auch den Selbstbehalt erhöhen und dadurch geringere Versicherungsprämien zahlen, was sich positiv auf unseren Flugstundenpreis auswirkt. Je mehr bei dieser Sache mitmachen, umso leichter tun wir uns.

Nütze diese kostengünstige Schutzwirkung, diese 30 Euro Investition ist nicht die Welt.

Passieren kann jedem was, auch dem souveränsten Piloten. Ein Selbstbehalt von 2.000 Euro bei UL-Flugzeugen und 2.500 Euro in der Motorflugsektion kann man so ganz einfach ausschalten. Speziell Piloten, die wenig fliegen, lege ich diese Möglichkeit besonders ans Herz.

Weitere Infos erhältst du gerne im Büro der Weißen Möwe bei Marcus Schrögnauer. Schreib einfach ein Mail. office@wmw.at

Vereinsausflüge

Es ist uns heuer gelungen im kleinen bis mittleren Rahmen vier Vereinsausflüge umzusetzen, und zwar:

Siofok am Plattensee in Ungarn
Caorle/Venedig
Stakonice in Tschechien
Elba/Korsika

Das Schöne daran war: Das Fliegen und das Gemeinsame standen im Mittelpunkt, so wie es sich gehört. Es ist schön, zu erleben, wie auf Reisen in die Fremde Zusammenhalt sichtbar wird. Man teilt Wissen, Zigaretten, Taxis und vieles mehr.

Ich möchte an diesem Punkt überhaupt feststellen, dass in der Sektion Motorflug der Umgang miteinander gut ist. Dennoch kommen wir nicht vorbei an ...

„Ich kenne keinen sicheren Weg zum Erfolg, aber einen sicheren Weg zum Misserfolg: Es allen Recht machen zu wollen.“

Platon

Stellvertreter Motorflug

Mein neuer Stellvertreter heißt herbert Ortbauer. Er fliegt viel, hat ein gutes Gespür für Menschen und ist ein sonniger verbindender Charakter.

Abstellen des Luftfahrzeuges

Es gibt jetzt eine klare Anleitung. Das Ganze soll möglichst einfach sein und schnell gehen – aber auch eine Qualität bieten, die den nächsten Piloten zufrieden stellt. Vor allem dann, wenn man mit Passagieren fliegt.

Der Fehler in der Vergangenheit war wahrscheinlich, keine genaue Richtlinie zu haben, wann ein Luftfahrzeug als ordnungsgemäß gereinigt und übergeben gilt. Das soll jetzt mit der „Putz- und Abstellanleitung“ geklärt sein.



Am Flug, der spanischen Küste entlang. Weitere Bilder im Pressebereich auf unserer Homepage.

Das Putzen ist möglicherweise die prickelndste Nebensache der Welt in der Fliegerei, darum schreibe ich auch so ausführlich darüber. Das ist nämlich wichtig für unseren Vereinsfrieden.

Wir hoffen, dass durch die genau formulierte „Putz- und Abstellanleitung“ klar kommuniziert ist, was der Verein und dessen Mitglieder erwarten und wir nach einer Testphase ein besseres Ergebnis als in der Vergangenheit bekommen und wir nicht Sanktionen einführen müssen. Das Putzen ist eine wichtige Beurteilungsmöglichkeit für den nächsten fliegenden Piloten. Was du vorher an tollen Pilotenleistungen in der Luft vollbracht hast, kannst du erzählen aber nicht beweisen. In den Augen des nach dir fliegenden Piloten giltst du also dann als professionell, wenn du das Luftfahrzeug sauber, zusammengeräumt und „easy to use“ abstellst.

Das mit der Putzdisziplin hat eine gewisse Pulsation. Es gibt Zeiten, da ist es besser, dann wieder schlechter. Sehen wir das Putzen als „Post-Flight-Check“, also als eine nützliche, sicherheitsfördernde Nachkontrolle. Schon die eine oder andere fehlende Schraube ist hierbei entdeckt worden! Der von mir in hunderten Versuchen (ich helfe fast immer dem Flugschüler beim Fliegerputzen) ermittelte Zeitaufwand beträgt 8 bis 12 Minuten alleine, 4 bis 6 Minuten zu zweit.

[Hier geht's zur Anleitung »](#)

SEKTION MOTORFLUG



» Die detaillierte Beschreibung findest Du im Mitgliederbereich unter der Dokumentenverwaltung für Motorflug.

isel®
From Components to Systems

isel Austria GmbH & Co.KG
Kreßstraße 18a | A-4600 Wels

Telefon: +43(0)7242/206-829
Telefax: +43(0)7242/211-445
E-Mail: info@isel-austria.com

www.isel-austria.at



Nachtflug über Linz

Die Nachtsichtflug-Ausbildung ist eine hervorragende Trainingsmöglichkeit, sodass Piloten kalkulierter, genauer und mit mehr Übersicht fliegen.

Nachtflug ist nach wie vor ein Sichtflug und kein Instrumentenflug, obgleich Instrumente und Radionavigation verstärkt zum Einsatz kommen, um parallel mehrere Informationsquellen für Flugzustand und Positionsbestimmung zu verarbeiten.

Am Anfang muss man sich an den Nachtflughorizont und an verschiedene optische Phänomene gewöhnen. Man lernt, welche Landmarken in der Nacht erkennbar sind. GPS sollte bei der Ausbildung gar nicht verwendet werden. Man wird wieder richtig fit in der Funkerei und in Kontrollzonen, etc.

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

Wenn du Interesse an NVFR hast, bitte melde dich in unserem Sekretariat Tel.: 07242-26499-10 oder schreib ein Mail an: office@wmw.at.

Christian Sixt, SL Motorflug



Bilder von **Steininger Johann**
www.foto360.at



gut 44.000 Einwohnern ist sie die fünftgrößte Stadt Thüringens.

Zwei Vereine sind am Flugplatz Gotha beheimatet. Im Zuge der Bestrebungen, den Platz zu erhalten, hat sich der Aero-Club Gotha im Winter 2012/2013 an unseren Verein gewandt und nach der Petitionssoftware gefragt. Andreas Grosch hat sie entsprechend angepasst und zur Verfügung gestellt.

Gotha ist eine Fliegerstadt mit langer Tradition – mehr dazu siehe Kasten „Gotha die Fliegerstadt“. 2013 war das 100-jährige Bestandsjubiläum und natürlich Grund genug, dies mit einem großen Flugplatzfest zu feiern. Eine Einladung hierzu traf bei uns im Frühjahr ein. Bei einem der wöchentlichen Segelflieger-Stammtische wurde schnell der Entschluss gefasst, dieser Folge zu leisten. Der Termin war für Mitte Juni angesetzt.

Mit von der Partie wollten Andreas Grosch und Wolfgang Nitsche sowie Andreas Pichler und Wolfgang Burgstaller, jeweils in einer Katana, sein. Den Rentnerjet OE-9732 reservierten sich Fritz Kurfner und Wolfgang Pimiskern.

Die Luftlinie von LOLW nach Gotha-Ost EDEG beträgt rund 400 Kilometer, also auch für unseren Motorsegler, mit ein

Zum Jubiläum nach **Gotha**

Ein Unternehmen möchte seine Betriebsfläche erweitern und beansprucht dafür das angrenzende Flugplatzgelände – vielleicht nicht das ganze, aber zumindest einen Teil davon. Die Stadtverwaltung, die die Oberhand auf dem Gelände hat, ist auf der Seite des

Unternehmens. Die Situation ist verfahren. Nein, hier wird nicht die Situation in Wels beschrieben, sondern die von Gotha. Gotha liegt geografisch in der Mitte von Deutschland, am Übergang des Südrands des Thüringer Beckens zu einer Vorlandregion des Thüringer Waldes. Mit

Gotha – die Fliegerstadt

Gothas Flugplatz am nordöstlichen Stadtrand hat eine hundertjährige Tradition. Bereits vor dem Ersten Weltkrieg wurde die Stadt in den Luftverkehrsplan der DELAG (Deutsche Luftschiffahrt AG) aufgenommen. Auch die Geschäftsführer der Gothaer Waggonfabrik erkannten das Flugzeug als Entwicklungspotenzial. Gleich zwei Flugzeugstandbeine wurden errichtet: in Gotha wurde gebaut, in Warnemünde geschult.

Die Gothaer Flugzeugbauer entwickelten mehrmotorige Langstreckenflugzeuge (G.IV., G.V.). Zur Fliegerstadt Gotha gehört auch Adolf Rohrbach, der schließlich Chefkonstrukteur von Zeppelin wird. Nach der Machtergreifung der Nazis 1933 wird die alte Gothaer Waggonfabrik wieder mit Flugzeugbau belebt. Lizenzbauten (darunter über 2500 Messerschmitt Bf 110), aber noch viele eigene Flugzeugkonstruktionen (Lastensegler), verlassen in den nächsten zwölf Jahren die Fertigungshallen. Die geplante Go229 gehörte zur „Wunderwaffenserie“. Sie sollte in der Lage sein, die USA anzugreifen. Zur Serienfertigung kam es nicht mehr. Nach dem Zweiten Weltkrieg endete der Flugzeugbau. Was die Amerikaner zurückließen, demontierten die nach ihnen einrückenden sowjetischen Truppen. Die Flugplatzanlage verwilderte. In den 1950er Jahren wurden für kurze Zeit Segelflugzeuge in Gotha gebaut (SG 38, Baby II, Lehrmeister GO 530). Dann nutzen die Segelflieger für Sport und Technik (GST) den Flugplatz. Ab 1978 war die Interflug/Agrarflug aktiv.

1990 wurde der Platz vom neu gegründeten Flugsportverein übernommen, instand gesetzt und betrieben. Seit 1992 gibt es den Aero Club Gotha, der die UL-Flieger vereint. Der Platz ist von der Stadt gepachtet.



paar Schlenkern eingerechnet, problemlos ohne Zwischenlandung durchführbar. Der Termin rückte näher. Das Wetter Ende Mai Anfang Juni zeigte sich nicht gerade von der besten Seite. Regen und Hochwasser beherrschten unser Land. Für das geplante Wochenende war die Vorhersage aber recht gut.

Die Besatzungen der Katanas wollten am Samstagvormittag starten. Ich konnte aus terminlichen Gründen erst gegen Mittag in LOLW sein, sodass Fritz und ich die Nachhut übernehmen wollten. Als Flugroute planten wir vorab Schärding, Weiden, Bayreuth, Kulmbach, Kronach, über den Thüringer Wald Richtung Ilmenau und hinunter ins Thüringer Becken.

Als ich am Samstag gegen 11 Uhr am Flugplatz eintraf, hatte Fritz bereits aufgetankt, den Ölstand geprüft und die Maschine gecheckt. Das ist ein Service! Gerne durfte er den ersten Leg übernehmen. Wir starteten bei CAVOK um 11:30 Uhr LOC auf der Betriebspiste 27. Der Wasserstand des Inns bei Schärding und vor allem jener der Donau zeugten noch von den vorangegangenen Hochwässern. In Vilshofen stand in den Wochen davor der gesamte Platz unter Wasser, jetzt war er wieder frei. Speziell bei Deggendorf sah man noch große Wasserflächen, die normalerweise trocken sind.

Über dem Bayerischen Wald und auch in der Oberpfalz nahm die Bewölkung zu. Die Thermik greift ein wenig. In Fritz kam der Segelflieger zum Vorschein, er legte zwei Vollkreise ein, wir tankten Höhe. Bald war jedoch alles abgeschattet, sodass thermisch nichts mehr ging. Wir flogen über den Flugplatz Weiden. Als Nächstes passierten wir das Rosenthal Airfield EDQP, benannt nach der in der Nähe gegründeten Porzellanfabrik. Während sowohl in Weiden als auch hier kein Flugbetrieb zu beobachten war, ging es in Bayreuth anders zur Sache – jedoch nur am Boden. Ein gutes Dutzend Segelflieger wartete auf bessere Bedingungen. Unsere Route führte weiter Richtung Kulmbach. Die markanten Gebäude der dortigen Brauerei erlaubten uns, an ein Bierchen zu denken. Nach Kronach steigt



das Gelände an. Vor uns lag der 70 km lange Thüringer Wald, den wir zu überqueren hatten. Von den Wolken her war es kein Problem, auch die Basis hob sich. Die höchste Erhebung hat dort immerhin knappe 1000 m über dem Meer. Wir überflogen die sich in Bau befindliche Hochgeschwindigkeitsbahntrasse Nürnberg-Erfurt. Aus der Luft war alles gut erkennbar. Mittlerweile rückte unser Ziel immer näher. Bald breitete sich vor uns das Thüringer Becken aus.

In der Ferne lässt sich bereits Erfurt ausmachen. Westlich davon liegt Gotha, das wir kurz darauf ebenfalls identifizieren könnten. Mittlerweile haben wir uns von München Information verabschiedet und die Frequenz 122,50 (Gotha-Ost) gerastet. Am Kanal herrschte reges Treiben. Das Flugplatzfest war in vollem Gange. Der Platz liegt im Nordosten der Stadt,

die Platzrunde am westlichen Ende der Erfurter Kontrollzone, die wir nicht anschneiden dürfen. Betriebspiste war die 26. Ich melde mich und wurde auf den regen Verkehr hingewiesen. Zwischenzeitlich haben wir den Platz identifiziert und nach 2:45 Stunden Flugzeit schweben wir aus.

Das Fest war in vollem Gange. Viele Besucher sind am Platz. Wir wurden von unseren Welsler Freunden begrüßt. Sie schoben uns noch in die Parkposition, bevor wir aus der Maschine ausstiegen.

Sehr freundlich waren auch die ansässigen Luftsportler, auch sie begrüßten uns mit Herzlichkeit. Nach dem Verzurren unserer Maschine gönnten wir uns die erste der vorzüglichen Thüringer Bratwürste. Weitere werden folgen. Ich kannte diese Köstlichkeit recht gut, führten mich doch bereits einige Reisen in diese





Gegenden. Quartier brauchten wir keines suchen. Wir wurden eingeladen, im Fliegerheim zu nächtigen. Das Gebäude und sein Innenleben konnte die Zeit vor der Wende nicht leugnen.

Nach einem ausführlichen, sehr informativen Rundgang mit Besichtigung der ausgestellten Fahrzeuge und insbesondere historischen Zeugnisse über die 100-jährige Fliegergeschichte der Stadt, war Sightseeing angesagt.

Da der Weg in die City nicht zu weit erschien, machten wir uns zu Fuß zur Erkundung auf. Schnell war ein Café gefunden, das auch mit Eisbechern aufwartete, ehe wir uns weiterer Kultur widmeten.

Gotha war von 1640 bis 1918 die Haupt- und Residenzstadt des Herzogtums Sachsen-Gotha. In der Vergangenheit befand sich Gotha in Rivalität mit Weimar. Während Weimar das künstlerische Zentrum wurde, wurde Gotha sein naturwissen-

schaftliches Pendant, wovon heute unter anderem das Naturkundemuseum und die Sternwarte zeugen. Die Herzogsresidenz, das barocke Schloss Friedenstein, welches wir besichtigten, dominiert das Stadtbild. Sehenswert ist auch die Wasserkunst beim Ausgang von der Altstadt zum Schloss.

Ein bekanntes Unternehmen der jüngeren Geschichte war die Gothaer Waggonfabrik, die vor allem Straßenbahnen und Flugzeuge produzierte.

Nach so vielen Besichtigungen schien es wieder an der Zeit, auf den Flugplatz zurückzukehren. Christian organisierte dafür ein Großraumtaxi. Wir verbrachten die anschließende Zeit am Platz, es gab ja genug zu bestaunen. Unermüdlich startetet eine AN 2 und machte Rundflüge.

Nach dem Abendessen, zu dem wir wieder in der Stadt waren, hatten wir auch Zeit und Gelegenheit, uns mit den ortsansässigen Fliegerfreunden am Lagerfeuer zu unterhalten und zu diskutieren. Gesprächsthemen gab es mehr als genug. Zur vorgerückten Stunde machten wir uns schließlich auf in unsere Stockbetten, am Morgen stand ja der Rückflug am Programm.

Da die Gastronomie am Sonntag fehlte, wollten wir das Frühstück in Verbindung mit einem Tankstopp unterwegs einnehmen. Unsere Freunde aus Gotha hatten aber vorgesorgt und wir konnten die Tanks mit Benzin aus Kanister auffüllen. Christian Nitsche und Andreas Grosch

entschlossen sich für den schnellen Weg nach Hause und flogen direkt zurück. Die zweite Katana und wir mit dem Motorsegler zogen einen Zwischenstopp vor. Da ein Frühstück nicht mehr für dringend angesehen wurde, entschieden wir, erst in Straubing zu landen.

Fritz und ich tauschten die Plätze. Der Rückflug gestaltete sich wie auf Schienen. Die Thermik ließ auf sich warten. Wir wählten nahezu die gleiche Route wie beim Hinflug. Nach gut 2 Stunden landeten wir mit dem Motorsegler in Straubing. Wolfgang und Andreas waren vorgeeilt und erwarteten uns bereits bei herrlichem Sonnenschein und gespritztem Apfelsaft auf der Terrasse. Nach



einem herzhaften Mittagessen und einer knappen Stunde landeten wir schließlich wohlbehalten in Wels. Ein schöner Ausflug war zu Ende.

An dieser Stelle richten Fritz und ich einen Dank an unsere Warte Thomas Radler, Kurt Würleitner und Robert Kandler, die unsere beiden Motorsegler immer so gut auf Schuss halten.

Wolfgang Pimiskern

Vereinsausflug **Elba, Korsika**

Verschoben wegen des Wetters aber trotzdem durchgeführt, wenn auch nur ein Flugzeug unterwegs war.

Ein Direktflug mit der P2002 von Wels nach Elba ist möglich, wenn man nicht zu hoch und nicht mit hoher Leistung fliegt. Wenn man über die Alpen einen geraden Strich fliegen kann, fliegt man am besten über den Grenzüberflugspunkt VEKEN in das Kanaltal ein. Bei schönem Wetter könnte man natürlich einen geraden Strich bis nach Gemona fliegen, es ist

Kanaltal



aber sehr empfehlenswert das Kanaltal entlang der Meldepunkte auszufliegen, weil es erstens sehr schön ist und zweitens geübt werden will, denn wer sich da unter 8000 MSL hineinwagt, der muss schon richtig navigieren und man sollte auch bei hoher Wolkenuntergrenze die

Gelegenheit nutzen, die Punkte genau abzufliegen. Fliegt man das Kanaltal nicht allzu hoch, ist es schwierig, mit den Italienern Funkkontakt zu bekommen (siehe auch das NOTAM dazu). Man achte vor allem auch auf die LID's, LIR's und LIP's, die einem da so begegnen. Bevor man die Ebene (Punkt Gemona) erreicht, sollte man auf jeden Fall Kontakt zu ATC aufgenommen haben und die Flugstrecke bekannt geben und eine Freigabe erhalten, wenn man nicht in 1000 oder weniger herumgrundeln will. UL's müssen eigentlich sowieso runter, mit einem „Flugzeug“ ist es viel einfacher.

Ab hier wird man dann einfach von einer Institution zur nächsten weitergeleitet. Man muss natürlich die Namen der nächsten Streckenpunkte im Kopf haben und dafür gestellt sein, dem Controller ein Estimate für einen bestimmten Punkt angeben zu können. GPS macht es natürlich einfach, ich verwende für solche Estimates aber meistens den 3-Minuten-Finger auf der Karte, weil das eigentlich noch schneller geht. (ein Männerfinger ist ca. 5 NM, das sind bei 100 TAS 3 Minuten).

So geht's dahin, bis sich dann der Apennin präsentiert. Er ist nicht sehr hoch, will aber respektiert werden. Die Wolken können tief hängen und insbesondere bei daraus folgenden tiefen Flügen lege man sich nicht mit ungünstigen Windverhält-

nissen an.

Sehr imposant aus der Luft erleben wir das Stadtbild von Florenz. Man erkennt sehr schön die Altstadt an der komplett anderen Struktur und vor allem auch die Kuppel des großen Domes. Sicher auch interessant, dort einen Zwischenstopp zu machen, allerdings kostet laut meiner letzten Anfrage bei der Betriebsleitung eine Landung 90 Euro und pro Insasse auch noch mal was.

Wir verlassen bei Piombino (leicht zu finden) das Festland und haben keine 20 Minuten mehr zu unserem Ziel Marino di Campo. Wir versuchen hier schon Kontakt aufzunehmen, um zu wissen, dass wir dort auch sicher landen können, denn dies ist der Punkt, insbesondere bei einem Direktflug, wo man sich auf keine Experimente einlassen möchte. Kontakt hergestellt, Landung möglich, der Anflug erfolgt entlang der Nordseite an der Hauptstadt Portoferraio vorbei, bis zum Meldepunkt „GUARDIOLA“, wo man je nach Flughöhe den Flugplatz sieht oder nicht sieht. Fliegt man dann über den Sattel dieser Hügelkette, erscheint einem der Flugplatz ziemlich weit „unten“. In unserem Fall bekamen wir die Anweisung, in den linken Gegenanflug einzufliegen, also vom Meer hineinzulanden. Dadurch hatten wir also genug Zeit, uns alles schön einzuteilen und die Piste abzuchecken. Gemütliches Auffädeln auf

REISEBERICHT

einen 3°-Gleitpfad und - da waren wir. Mit unserem leichten Flugzeug wäre auch der go-around kein Thema gewesen.

Freundlicher Empfang am Flugplatz, Taxi, aber um diese Jahreszeit nur wenige offene Hotels. Typisch mediterranes gutes Essen gaben diesem Flugtag ein schönes Ausklingen.

Elba ist ein entzückender Flugplatz mit 900 m Beton, der nicht weit weg vom Hauptort ist. Leider gibt's ziemlich teures AVGAS. Deshalb haben wir dort auch nicht vollgetankt, weil wir wussten, dass



Flugplatz Elba



Anflug vom Meer

Das Flugzeug besitzt einen 100 l-Tank. Bei „Zero-Wind“ beträgt die Flugzeit Wels – Elba ca. 4 Stunden mit diesem Flugzeug. Wichtig ist ein kalkulierendes Auge auf den jeweiligen Tankinhalt und den rechnerisch kumulierten Spritverbrauch zu haben. Das Treibstoffsystem des Flugzeuges ist so, dass immer auf dem linken oder rechten Tank geflogen wird.

Richtet euch nicht ausschließlich auf Tankanzeigen! Wichtig zu wissen ist auch, in welchen Tank zurückgeführtes Benzin fließt, denn der sollte

der zuletzt vollere sein. Im Gegenzug entleert sich der andere schneller. Gegen Ende der Endurance auf keinen Fall die Tanks gleichmäßig leerfliegen. Im zuletzt volleren Tank muss auf jedem Fall ausreichend Sprit sein, um mit Reserve zum Ziel oder/und zu einem sicheren Ausweichflugplatz zu kommen. Es schadet nicht, einen Tankstopp dazwischen zu machen, z. B. Caorle.

Nach einem Abhängetag in Elba war unser nächstes Ziel die Hauptstadt Korsikas – Ajaccio. Das Wetter war an diesem Tag etwas durchgewachsen, aber die Flugplätze waren ja nicht weit voneinander entfernt. Ein bisschen studieren

muss man die Lufträume, denn insbesondere im Herbst ist dort militärisch einiges aktiv.

Schwimmwesten sind angelegt, im Flugplan wurden diese auch eingetragen, denn sie sind insbesondere in Frankreich bei jeglichem Flug über Wasser Pflicht. Wir überflogen den Grenzübergangspunkt „MOULE“ und hören eine warme weibliche Stimme in Englisch mit französischem Akzent, die uns „Radar Contact“



Bastia



Gebirgskette in Korsika

bestätigte. Wir hatten den Flugplatz von Bastia auf der Ostküste in Sicht und besorgten uns Wetterberichte von unserem Ziel und von Calvi als Ausweichflugplatz, weil das Wetter ja doch etwas durchgewachsen war.

Die Nord-Süd orientierte Insel hat eine Art Hauptkamm, der ganz schön hoch ist, über den man drüber muss. Der Vorteil ist aber, dass man auf jeder Seite der Insel – d. h. Ost oder West – mehrere Flugplätze hat, die nicht allzu weit voneinander entfernt sind und mehr oder weniger auf Meereshöhe sind, zu denen man hinkommt, solange die Wolken nicht kriminell tief hängen. Aber man darf das Mittelmeer, insbesondere um die kühlere Jahreszeit, nicht unterschätzen. Die Luft ist feucht, die Temperatur nicht allzu hoch, das ergibt schnell mal eine niedrige Wolkenuntergrenze!



Flughafen Ajaccio, Claudia beim Verzurren

Wir kommen in den Nahbereich unseres Zieles, werden an Tower weitergeleitet, Meldepunkte in Form von Buchstaben (meistens über dem Meer), immer schön in kuscheliger Radar-Obhut, ein langer Sightseeing-Queranflug an der gesamten Hauptstadt vorbei, Endanflug, Landefreigabe und Aufschlag.

Dort angekommen ist es am Besten, so meinen wir, sich ein Leihauto zu nehmen, auch wenn man nur zum Hotel in der Stadt fährt. Kosten ca. 80 Euro/Tag und es gibt genug Anbieter vor dem Terminal. Der Verkehr ist für eine Hauptstadt minimal, Parkplätze kriegt man und man kann auch zu wunderschönen Stränden und in das total interessante Hinterland fahren.

Ein nettes Hotel für 75 Euro (allerdings Herbstpreis, aber nur 15 min Gehzeit zum Zentrum) mit schönem Badestrand mitten in der Stadt, französisch/korsische Küche, was will man mehr?

Am nächsten Tag sind wir noch etwas in den hinter der Hauptstadt gelegenen Bergen herumgekurvt und dann weiter nach Calvi, im Norden der Insel geflogen. Grundsätzlich ist das ein Touristenort, aber mit einer gewissen Klasse. Der Flug dorthin führte uns entlang bizarrer Felsformationen und Strände; Korsika ist von den fliegerischen Eindrücken einfach ein

Traum und das Fliegen ist bei den Franzosen unkompliziert, der Treibstoff billiger als bei uns. Kein Flugplan zwischen kontrollierten Flugplätzen innerhalb des Landes und oft keine Lande- und Standgebühren – erinnert mich an Amerika.

Wir hatten im Endanflug starken Seitenwind von rechts, Claudia setzte die richtige Windkorrektur und landet den Adler wunderschön auf der riesigen Piste. Dort haben wir gleich die weggeflogenen 13 Liter nachgetankt (der Tankwart hat uns ein bisschen blöd angeschaut), um am nächsten Tag keine Zeitverzögerungen zu haben.

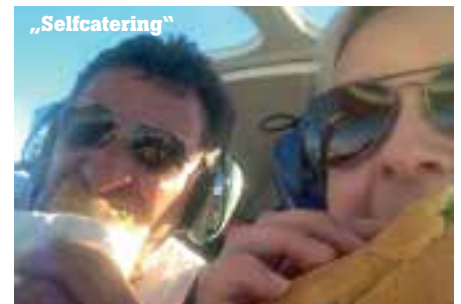
Ein Taxi brachte uns zu einem günstigen aber super ausgestatteten Hotel. Es folgte wieder ein super Abendessen in einem gemütlichen Hafen.



Abflug Calvi

Der nächste Tag brachte perfektes Flugwetter für den Heimflug. Über den Gebirgskamm von Korsika, an Elba vorbei, den Abstecher über die Costa Concordia haben wir aus ethischen Gründen weggelassen, über den Apennin bei klarem

Himmel (ein Kinderspiel) an Florenz und Bologna vorbei in die Poebene, wo wir wie so oft in einer Milchflasche (dunstig) geflogen sind, bis nach Caorle zum Auftanken. Dort sollte man außerhalb der Saison oder unter der Woche auf jeden Fall vorher anrufen, damit man Sprit bekommt. Den Flugplan kann man vor der Landung in der Luft schließen. Nach dem Auftanken ein bisschen Herumtelefoniererei wegen der Flugplanaufgabe und ab nach Hause.



Vor dem letzten Gebirgskamm stand die Entscheidung an, über den Pyhrnpass oder großräumig über Salzburg zu fliegen, weil die durchwachsene Wolkenpracht einen geraden Strich verhinderte und die untersten Fetzen in diesen typischen 7000 Fuß (teilweise darunter) waren. Claudia entschied sich für den Salzburger Luftraum, über den wir dann mit viel Wolkenabstand ins Flachland kamen.

Dieser Reisebericht ist eine Inspiration und in vielen Dingen möglicherweise subjektiv und ersetzt auf keinen Fall für andere Piloten ganz oder auch nur teilweise die eigene Flugvorbereitung!

Caudia und Christian



Lipno - Moldau Stausee



Anflugblatt Strakonice

Strakonice LKST Tschechien

Christian Sixt, Manfred Hainzl

Eine Idee von Manfred Hainzl. Nicht weit weg, aber trotzdem in einer anderen Welt. Es ist ja wirklich witzig, wenn man bedenkt, wie unkompliziert das gegenüber den Zeiten des Eisernen Vorhanges geworden ist. Man gibt einen Flugplan auf und fliegt einfach dorthin, eine der positiven Aspekte der EU. Beim Zurückfliegen gibt man seriö-

serweise auch einen Flugplan auf, aber in Wirklichkeit interessiert das dort keinen Menschen, denn wir sind ja alle Europäer. Der Empfang war sehr freundlich. Beim Endanflug denkt man sich „ist das ein Gartenzaun, auf den ich anfliege, oder haben sie mit weißer Farbe eine Mittellinie auf die Landewiese gemalt?“ Beim Rollen zum „Vorfeld“ viel auf den

Boden schauen, um nicht wo hineinzurumpeln. Wir konnten unsere Katanas in einem rustikalen Hangar sicher einstellen und gingen dann zu Fuß in die nahegelegene Stadt. Manfred hatte Zimmer für uns alle organisiert. Am Abend genossen wir die typisch böhmische Küche im Burgrestaurant.





Der Initiator des PA 18 Treffens, Peter Arbogast, hat nach 30 Jahren sein letztes PA 18 Treffen in Schmidgaden organisiert. Es war ein wirklich gelungenes Fest für die große

Piperfamilie und wir haben, wie so oft in Schmidgaden, die Gastfreundschaft von Peter Arbogast und all seinen vielen Helfern genossen.

Dabei wäre dieses Treffen beinahe ins Wasser gefallen, da der Flugplatz noch einige Tage vor dem Treffen überschwemmt war, die Organisatoren konnten jedoch genug Abstellflächen von den Anrainern

bekommen. Alles in allem, es war wieder ein gelungenes Treffen mit mehr als 70 teilnehmenden Maschinen und sogar vier aus Österreich!

Wir hoffen, dass 2014 das Wetter passt, es geht nämlich in den Norden Deutschlands, nach Rendsburg-Schachtholm (EDXR).

Manfred Hainzl & Susanne Adlesgruber



Lebenswertes
Hagenberg i.M.
Dachstein

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

FERIENPASS-AKTION 2013

Motorflug bei der WEISSEN MÖWE WELS

Auch im letzten Jahr gab es in Hagenberg, dem Wohnsitz unseres Mitgliedes Ferdinand Lediger, wieder großes Interesse am Flugsport. Die „Ferienpassaktion“ für die Jugend ist eine großartige Einrichtung der Gemeinde und bietet auf überparteilicher Grundlage attraktive Beschäftigung für die Jugend. Die Begeisterung war wieder spürbar, ging doch dieses Mal die Runde mit unserer C 172, OE DVE, über den Platz hinaus zum Traustein und retour. Bei einem Imbiss im Club Restaurant wurde das „Flugabenteuer“ ausführlich diskutiert, dabei war zu erkennen, dass für das Jahr 2014 eine Fortsetzung zu erwarten ist.

Eine großartige Idee von Ferdinand - vielleicht können das auch andere Mitglieder in ihrem Ort initiieren?





Vorbei am Donauturm

Der Flugplatz am Balaton **Siofok** LHSK



Anfluginformation

**Piloten: C-172 Walter Guggenberger/Wolf Ruzicka
P-2002 Peter Vorstandslechner/Christian Sixt**

90 Prozent der Mitglieder fliegen bis zum Traunstein und wieder retour? Dieses Heft beweist das Gegenteil und mit unserem Motorflug Sektionsleiter Christian Sixt wird auch noch der letzte notorische Traunstein-Umrunder zu neuen Abenteuern aufbrechen.

Die Wiener Kontrollzone wird nach wie vor von vielen von uns gemieden. Die Idee von Walter, diese zu durchfliegen, ließ auch in mir Unbehagen aufkommen – käme man doch locker ohne Stress daran vorbei.

Doch es wäre nicht Christian Sixt – wenn er nicht mit einem einzigen Telefonat alle Zweifel beseitigte und Euphorie in uns weckte. Er rief kurzerhand im Tower von Schwechat an und kündigte unsere zwei Maschinen an.

Der Überflug von Wien bescherte uns einen unvergesslichen Blick auf unsere Bundeshauptstadt.

Wer sich immer schon gerne das Pannonische Meer zu Gemüte führen wollte, ist

hier an der richtigen Adresse. Der Flugplatz Kiliti/Siofok (LHSK) befindet sich 5 km außerhalb von Siofok. Die Stadt ist günstig zu erreichen und Unterkünfte stehen am Flugplatz zur Verfügung.

Wenn man dem Ganzen eines draufsetzen möchte, macht man noch vor dem Abendausgang auf der Partymeile eine Flugrunde um den See, und taucht danach erst in das Nachtleben ein. Ich sage dazu nur ... lass dich überraschen ...

Hier gibt es die Gelegenheit, mit einer Mi-8 in die Luft zu gehen. Die Fliegerei ist scheinbar noch grenzenlos und alles ist friedlich und unbeschwert.

Danke an Günter Paar und seine Frau für die Gastfreundschaft und die wunderbaren Eindrücke, die wir heim nehmen durften.

2014 werden wir sicher wieder zum Balaton fliegen, vielleicht mit ein paar Flugzeugen mehr.

WR





Die Tante Ju ist in Wels gelandet. 2013 wurden rund um die Überstellungsflüge von Dübendorf nach Wels Packages von der Firma Rosenbauer geschnürt, so konnten wir 2013 die Ju-52 ohne erhebliche Mehrkosten nach Wels einfliegen lassen. Wenn man sich die fröhlichen Gesichter der Passagiere ansah, kann der Flug nur ein Erlebnis gewesen sein.

Marcus, unser Ju-Manager und Mann für alles, hatte alle Hände voll zu tun, den Damen aus dem Flugzeug zu helfen. Herzliches Dankeschön.

Besonders erfreulich war, dass dieses Flugzeug zu einem Ausflugshit für manches Möwe-Mitglied mit seiner Familie wurde.

Für 2014 steht der Termin schon fest, die Sitzplätze werden rar.

Wer Interesse hat, mit einem der ältesten Passagierflugzeuge der Welt einen Flug zu machen, melde sich ehestens bei Marcus Schrögenauer, E-Mail: office@wmw.at



[Link auf die Reservierungsseite](#)



Vertrauen Sie uns – Ihr Flugzeug ist bei uns in guten Händen

AIRCRAFT MAINTENANCE + CAMO
an 5 Standorten in Österreich

Werft (EASA Part145) und CAMO (EASA Part M)

Austrian Aircraft Corporation - AAC, Österreichische Luftfahrzeug GesmbH

Flughafen Graz	Flughafen Linz	Flugplatz Bad Vöslau	Flughafen Klagenfurt	Flughafen Salzburg
T +43 316 296149	T +43 7221 64532	T +43 2252 790894	T +43 316 296149	T +43 7221 64532
info.graz@aac.at	info.linz@aac.at	info.voelsau@aac.at	info.klagenfurt@aac.at	info.salzburg@aac.at

SAFETY FIRST

www.aac.at

PART-FCL & Language Proficiency

Seit 08.04.2013 ist in Österreich die sogenannte „Aircrew Regulation“ basierend auf der EU Verordnung VO (EU) 1178/2011 zur Regelung von Luftfahrpersonal in Kraft. Ein wichtiger Teil dieser Verordnung ist der Anhang I / PART-FCL (Ausbildung und Lizenzierung von Piloten). JAR-FCL-Lizenzen gelten ab 08.04.2013 als PART-FCL-Lizenzen bzw. EU-Lizenzen und werden ab diesem Zeitpunkt schrittweise (z. B. bei Verlängerungen von Berechtigungen) in Lizenzen nach dem neuen Format ausgetauscht.

Die Language Proficiency ist wie folgt in der Verordnung definiert:



Peter, hier im Lehrsaal mit Interessenten für NVFR, November 2013

„Piloten von Flugzeugen ..., die am Sprechfunkverkehr im Flugfunkdienst teilnehmen, dürfen die mit ihren Lizenzen verbundenen Rechte und Berechtigungen nur ausüben, wenn sie in ihrer Lizenz einen Sprachenvermerk entweder für Englisch oder für die Sprache besitzen, die beim Flug für den Sprechfunkverkehr verwendet wird.“ (PART-FCL.055 Sprachkenntnisse)

Ich stehe im Verein weiterhin als Sprachprüfer für die Sprachlevel 4 und 5 gerne zur Verfügung. Bei Interesse bitte telefonisch mit mir Kontakt aufnehmen. [Peter Rohn](mailto:rohn.peter@gmx.at), Mobil: 0664-3648784, E-Mail: rohn.peter@gmx.at



Dies sind unsere Flugschüler 2013. Heuer beginnt für sie die Zeit, eigenständig dazuzulernen. Das ist sehr wichtig, um das Gelernte zu festigen. In dieser Anfangsphase ist es notwendig, nicht zu große Pausen zwischen den Flügen zu haben. Bei der Weißen Möwe stehen jederzeit erfahrene Piloten und Fluglehrer zur Verfügung, wenn Rat oder Hilfestellung bei einem Überlandflug nötig sind. Wir wünschen eine flugstundenreiche Flugsaison 2014.

1] Wilhelm Grecksamer, 2] Gerhard Innerlohinger, 3] Rouven Mair, 4] Michael Kräftner, 5] Dominik Schreiber, 6] Richard Pfandner, 7] Christian Schrenk, 8] Christian Sittenthaler, 9] Raphael Stigler



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

Da Christian und da Siegi

Om Flugplotz triaffst oft olle zwoa und meistens zumindest oan, oba gaunz sötn siachst vo de zwoa koan.

Waunnst an Rot oda sunst irgendwos brauchst, höfns da gern weita, währendst mit eana oane rauchst.

Nie herst du vo eana, des hättst jo eh beim PPL learna miassn, wei se wissn beim fliagn muaß im „Worst Case“ da gaunze Varein via an Föhla biassn.

Üba aundare Kollegen danns ah nie wos schlechts sogn, wei am liabstn iss eahna, waunn se olle mitanaund vatrogn.

Des Gemeinsaume vor des Trennende stöhn olle zwoar, des soi a dazua beitrogn, dass de Flugstunden net sinkn jedes Joahr.

Se haum beide denn Sinn des Vereins erkannt, ummasunst wird jo a Interessensgemeinschaft ah net so benannt.

Für bereichsübergreifendes Denken sans a Paradebeispül, jeder hüft den aundan, do ko sei wos wü.

Da Christian hot fia´s fliagn a riesige Fochkompetenz, ausmochn tuat sein Erfoig oba dazua sei soziale und emotionale Intelligenz.

Sei Markenzeichen is Wissen gepoart mit Menschlichkeit, und dazua a große Portion Heiterkeit.

Ruafst in Sixti fia a Rating oda an Übungsflug au, er mochts möglich und tuat wirklich ois wos a kau.

Und waunnst an Topfn zaummfliagst, er findt imma a de positiven Sochn, des is oans seiner Geheimnisse, de sei Ausbildung so erfoigreich mochn.

Jo und da Siegi, a Voibluatechnika wia a im Būdabuach steht, gaunz narrisch wird er, waunn oana vo seine Rotaxmotoren net geht.

Er woar am Vorabend scho do wia ma amoi weita weggflogn san, und hot gschaut, dass ma jo koa foisch Öl mitnehma tan.

Instruktionen und Tipps hot a uns am Weg nu mit gebn, er hot gsogt, waunns zruck kummts wül i jo dass olle nu lebn.

Im Somma hot a ghobt mit de Pfofinda a Projekt, und hot dabei gschaut, dass er scho bei de Kinda des Interesse fia unsa Hobby erweckt.

Durch sein unermüdlichen Einsatz und sei Begeisterung für´s fliagn, tuat er imma wieda neiche Flugschüla rekrutieren.

Es woar an oan triabn Tog, und do kummt da Siegi grad eina mit seina lässign Oart, do siacht a, dass grad a Fliega start und zur Pistn aufnehma wü de Foahrt.

Er schwingt se auf´s Radl und sprint am Obstöhplotz hi, er sogt eana a poar Kilometa weita steht da Nöbe bis oba, weita kummts nie.

Des woar oba übahaupt koa Schuimoastarei, im Gegentäu er hot se Sorgn gmocht um seine Kollegen und woit sie hoidn vo Vaetzungen frei.

Jo und im Advent lonans uns jetzt scho joahrelaung ei, zu oan gmiatlichn, vorweihnochtlichn Beisaummensei.

Zu dem Aunloss haum wir uns gegenseitig dau frogn, wer tuat denn zu de zwoar eigentlich amoi daunksche sogn.

Waunn ois funktioniert, wird des schweigend zur Kenntnis gnumma, und wir tan daunn nochn Flug wieda fröhlich zum Flugplotz zruck kumma.

Geht oba amoi wos net, wird oft glei bled drüba gredt.

Drum woi ma ois Aunerkennung für eana aufopferndes Flugplotzlebn, de zwoar zu dem Aunloss a Kloanigkeit gebn.

Wir, des san nebn olle de do san, i hoff i derf eich ah stöhvatretd nenna, da Heinz, da Christian, da Roman und i, ihr tats uns jo kenna.

bei uns via is da Vogl, den mir haum, deroartig groß, dass ma uns sogoar onesitzn kinan und starten in aundare Länder los.

Und ihr sats zwoar große Zauhnradl in dem Getriebe, ohne de vo unsan jährlichen Vorhobn net vü übrig bliebe.

Ois kloans Dankeschön, soits ihr amoi ausspunna kinna, in irgend oana Therme und genießen dort des Essn, de Ruhe und a de Wärme.

Auf dass ihr im Winta via de nächste Saison, wieda saummen kinnts Kroft, wei eicha Oarbeit fian Flugplotz, wird a 2014 vo uns erhofft.

Fröhliche Weihnocht n woin wir nu wünschen eich und bleibts so wias sads, daunn wird de WMW a in Zukunft sei an guatn Ergebnissen reich.

Eichare vier
Grazy Pilots

Das Mundart Gedicht kommt von Herbert Ortbauer und wurde mit dem Geschenk bei der Weihnachtsfeier 2013 überreicht.

Viel Freude
beim Winterfliegen

Winterflugbetrieb

Der Winter bringt uns, speziell bei Schneelage, oft wunderschöne Tage mit toller Fernsicht.

Unser Flugplatz in Wels ist geräumt und daher kannst du die Winterflugtage genießen.

Es sind allerdings die unten angeführte Punkte zusätzlich zu beachten:

1. Flugvorbereitung

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

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

2. Am Flugzeug

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

3. Flugbetrieb

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

Ecker Josef / Rohn Peter



REISEBERICHT vom 09.05.2013 bis 18.05.2013

Slowenien – Kroatien – Montenegro – Albanien – Griechenland – Türkei – Bulgarien – Rumänien – Ungarn

**Roman Aschl, Herbert Ortbauer, Christian Neuhauser, Heinz Preuer
und Christian Klopfflogen im rotierenden System mit der OE-CSC (Katana DA20)
und OE-KMV (Piper PA28)**

Verfasser: Herbert Ortbauer



5615 Kilometer
11 Destinationen
28,2 Flugstunden
3854 Fotos
134 Videoclips
1652 Liter Benzin
5,88 Liter/100 km u. Person

östlichster Punkt: Donaudelta
1250 km Luftlinie von Wels
südlichster Punkt: Sitia auf Kreta
1750 km Luftlinie von Wels

Bild: Donaudelta in Rumänien

Die Vorbereitung:

Unser letzter Reisebericht endete mit den Worten "Aber das wird eine andere Geschichte".

UND HIER IST SIE!

Nachdem die Runde schon im Vorjahr bei unserem Maltaflug festgelegt wurde, musste im Winter die Feinplanung durchgeführt werden.

Für die Türkei und Bulgarien waren Einfluggenehmigungen und Permissions zu organisieren.

Griechenland ist wegen der AVGAS- und Parkplatzverfügbarkeit nicht ganz so einfach zu planen.

Türkei, Bulgarien, und Rumänien kennen kaum VFR - Verkehr und es gibt auch keine Karten.

Wir haben mit unseren hauptsächlichen Planungsinstrumenten, Jeppesen Flitesstar und AIRNAVPRO für I-PAD das Auslangen gefunden.

Letztendlich gab es auch noch aus den verschiedensten Gründen Veränderungen bzgl. der teilnehmenden Kollegen

und somit mussten wir auch einige Male die Flugzeuge bei der Planung ändern.

Zusammenfassend ist fest zu halten, dass die Vorbereitung ziemlich umfangreich war und ich daher nicht mehr näher darauf eingehen werde, sonst würde der Bericht zu langatmig.

Anmerkung:

Alle angeführten Start und Landezeiten sind UTC-Zeiten, also für Griechenland, Türkei, Bulgarien und Rumänien: Ortszeit minus 3 Stunden, für alle anderen Destinationen: Ortszeit minus 2 Stunden

Die anderen Zeitangaben beziehen sich auf die jeweilige Ortszeit "PIC" = verantwortlicher Pilot

Der erste Tag Donnerstag 09.05.2013:

1. Leg: Wels - Split (LOLW - LDSP) Start 07:16
Landung 10:35

Strecke: 610km, Flugzeit: 3Std 19min (20min im Holding)

OE-GSC: Ortbauer (PIC) und Neuhauser
OE-KMV: Preuer (PIC), Aschl und Klopf

Wir treffen uns am Welser Flugplatz um 08:00 morgens. Die Flugzeuge haben wir, wie immer, schon am Vorabend betankt

und gereinigt, sodass an diesem Morgen nur noch das Gepäck zu verstauen und die Passkontrolle für die Einreise nach Kroatien zu erledigen ist.

Das Wetter meint es sehr gut mit uns. Wir haben ein Schönwetterfenster. Einen Tag später, und wir wären nicht mehr über die Alpen gekommen.

So stehen wir also bald hintereinander am Rollhalt und das heiß ersehnte Abenteuer kann beginnen.

Der Flug führt uns über die Alpen zum Grenzübergangspunkt "Nippel" und weiter über Slowenien an die Mittelmeerküste.

Wir ziehen einige Vollkreise über der Insel Raab und haben in weiterer Folge bald das Gebiet von Split erreicht.

Auf deren Frequenz werden wir gefragt, ob wir den Ort Marina kennen. Nach einem kurzen „Stand-by“ haben wir diesen auf unserem Garmin GPS gefunden und geben das bekannt.

Es wird uns aufgetragen über diesem Ort in das "Holding zu gehen in 2500' MSL. Die OE-KMV befindet sich ebenfalls über Marina in 1500'.

Ca. 20 min kreisen wir, bis wir nacheinander "enter Downwindheading RWY 23" aufgetragen bekommen.

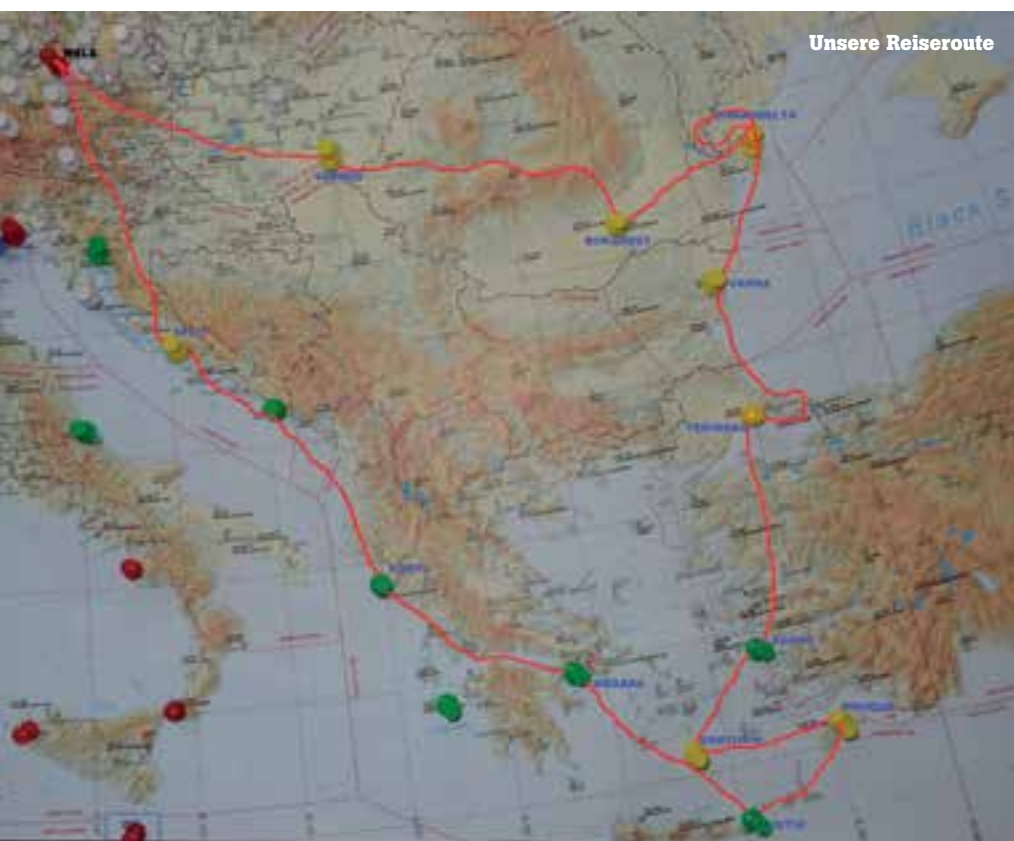
Kurz darauf setzen wir auf und werden vom "FOLLOW ME" auf die Abstellfläche geleitet.

Im Terminal erledigen wir die administrativen Formalitäten und geben bekannt, dass wir in ca. einer Stunde weiter fliegen wollen.

Bei einem Kaffee und Mineral begutachten wir mittels dem APP „AEROWEATHER“ das Wetter auf Korfu.

In diesem Teil von Griechenland sind Gewitter gemeldet und wir zögern kurz, weiter zu fliegen.

Ich rufe beim Wetterdienst der Austrocontrol an und bekomme grünes Licht





über den Alpen



Holding über Marina vor Split

für unser Vorhaben. Die Gewitter sind am Festland, aber die Insel Korfu sollte verschont bleiben.

Also treffen wir die Entscheidung, weiter zu fliegen.

2. Leg: Split - Korfu (LDSP - LGKR, Nächtigung)

Start 12:58 Landung 15:46

Strecke: 556km, Flugzeit: 2Std 48min

OE-CSC: Klopf (PIC) und Aschl

OE-KMV: Neuhauser (PIC), Preuer, Ortbauer

Auf der RWY 23 verlassen wir Split wieder und nach einem 180°-Turn über dem Meer sind wir entlang der Küste unterwegs nach Korfu.

Es ergeben sich, wie gewohnt, wunderschöne Eindrücke von Hotels und Badestränden und bald sind wir auch schon "Abeam Dubrovnik" und damit an der Grenze zu Montenegro und in weiterer Folge Albanien. Wie schon vor 2 Jahren

sind die Fluglotsen der beiden Länder sehr hilfsbereit und gut verständlich und so erreichen wir ohne Zwischenfälle griechisches Gebiet.

Das Wetter ist wie vorausgesagt. Über dem Festland stehen dicke, schwarze Gewitterwolken, doch die Küste bleibt verschont. Die Lichteffekte sind aber sehr beeindruckend.

Als bald haben wir Funkkontakt mit Kerkyra Approach und über die Meldepunkte "OTHONI" und "PALE" kreuzen wir die Centerline und befinden uns bereits im "RIGHTHAND DOWNWIND" auf RWY 35". Die CSC ist direkt hinter uns und nacheinander landen wir und rollen zum Abstellplatz. Nach einer kurzen Wartezeit taucht auch ein Marshaller auf, der schließlich zwei Parkplätze für uns findet.

Schnell sind die Flieger verzurrt und der Tankwagen für morgen um 07:30 Uhr bestellt. Unsere morgige Enddestination,

der Flughafen Sitia auf Kreta, schließt um 14:00 Uhr und daher sollten wir um ca 08:00 abheben.

Christian Neuhauser sucht über booking.com ein Hotel in Altstadtnähe und mit 2 Taxis lassen wir uns dorthin bringen.

Wir checken schnell ein und sind dann auch schon auf der Suche nach einem guten Restaurant. Hunger und Durst sind bei allen sehr groß, da wir seit dem Morgen nichts gegessen haben.

Bald genießen wir die ersten griechischen Köstlichkeiten dieser Reise und natürlich einige Mythos Biere, um den Flüssigkeitsverlust wieder auszugleichen.

Mit einer Runde Raki lassen wir den Abend ausklingen und vereinbaren, uns morgen um 06:00 an der Rezeption zu treffen.

Korfu - Anflug auf Piste 35



Wolken über Griechenland

Der zweite Tag Freitag 10.05.2012:

3. Leg: Korfu - Megara (LGKR - LGMG) Start 05:35
Landung 07:47
Strecke: 407 km, Flugzeit: 2Std 12min
OE-CSC: Aschl (PIC) und Klopf
OE-KMV: Ortbauer (PIC), Preuer, Neuhauser

Um 6:10 Uhr läutet mein Telefon. Roman fragt, wo wir bleiben. Christian hat den Wecker auf 05:30 Uhr gestellt, aber vergessen, die neue Zeitzone einzustellen. Wir springen auf und verzichten auf die Morgentoilette. Schnell die Rucksäcke gepackt und beinahe gleichzeitig angezogen. 5 Minuten später sind wir am Hotel- eingang und bestellen noch einen starken griechischen Kaffee.

Nach weiteren 5 Minuten sitzen wir im Taxi und sind auf dem Weg zum Flughafen.

Wir rufen unsere Betreuerin vom Vortag und vereinbaren, dass Heinz zu den Fliegern gebracht wird, um diese startklar zu machen, während die "PIC'S" von gestern die Gebühren bezahlen und die heutigen PIC's den Flugplan aufgeben.

Durch diese Vorgehensweise sparen wir

viel Zeit, und als wir an der Abstellfläche vom großen Passagierbus aussteigen, hat Heinz schon beinahe alles erledigt, was zu machen ist.

Die KMV hat einen Liter ÖL gewollt, gut, dass wir sieben Liter mitgenommen haben.

Als wir keinen Boden mehr unter den Rädern haben, ist es trotzdem schon 08:35 Uhr, also eine halbe Stunde später als geplant.

Das ist eben der Nachteil von internationalen Flughäfen, die Abwicklung dauert trotz guter Arbeitsteilung aufgrund der verschiedenen Büros, die man kontaktieren muss, seine Zeit.

Unsere Destination für den Tankstopp "Megara" liegt 25 NM östlich von Athen. Wir nehmen aber nicht den direkten Kurs, sondern halten uns vorerst eher Richtung Süden, weil wir die imposante Brücke bei Patras nach Antirrio fotografieren wollen.

Von dort geht es dann vorerst mit Ostkurs und dann mit Süd-Ostkurs direkt über dem Golf von Korinth, zum gleichnamigen Kanal, dem zweiten fotografischen Highlight dieses Legs.

Unter uns befindet sich ein Löschflugzeug, welches uns ein gutes Stück begleitet.

Wie wir in der MET-Station auf Korfu schon gesehen haben, gibt es nach wie vor tiefe geschlossene Bewölkung über dem griechischen Festland. Wir bleiben aber unter den Wolken und vor dem Kanal werden wir durch schwere Turbulenzen kräftig durchgeschüttelt.

Als Athen-Information zu diesem Zeitpunkt einige Angaben haben möchte, die wir auf unserem Garmin suchen müssen, antworte ich sogar einmal: „stand by, due to heavy Turbulences.“ Es ist zu diesem Zeitpunkt unmöglich, etwas einzutippen und ich bin mit Fliegen wirklich beschäftigt genug.

Trotz dieser Umstände lassen wir es uns aber nicht nehmen einige Vollkreise zwecks Fotoshooting über dem Kanal von Korinth zu drehen.

Kanal von Korinth



Die Brücke bei Patras am Golf von Korinth



Kurz danach werden wir schon nach Megara übergeben und bekommen sofort die Freigabe zum Gegenanflug auf die RWY 26.

Ich kenne den Platz noch, weil ich vor 2 Jahren auch dort landen durfte. Er hat, wie sehr viele Plätze in Griechenland, 2 parallele Pisten, von denen eine zum Rollen verwendet wird.

Damals ist mir allerdings nicht aufgefallen, dass es auch 2 parallele Taxiways gibt, die diese Pisten verbinden. Als ich aus dem Gegenanflug eindrehe, sehe ich zwei Asphaltstreifen und gehe in den Endanflug auf den aufgetragenen linken.

Da macht mich Heinz darauf aufmerksam dass ich die Taxiways ansteuere. Jetzt bemerke auch ich den Irrtum. Das kommt davon, wenn man glaubt, schon alles zu wissen und die Anflugrichtung entsprechend Kompassanzeige nicht mit der Pistenrichtung laut Anflugblatt vergleicht.

Der Kurs ist aber schnell korrigiert und eine problemlose Landung folgt.

Die Abstellfläche für die zivile Luftfahrt liegt relativ weit von der Piste weg (früher wurde dieser Platz nur militärisch genutzt). Während des Rollens werden wir vom Tower gefragt, ob wir die Österreicher sind, welche weiter nach Sitia fliegen.

„Positiv“, antworten wir. Es macht sich dieses Mal bezahlt, dass wir vorher angerufen und dabei vereinbart haben, 2 Tage vor der Ankunft ein Fax mit all unseren Daten und der benötigten Spritmenge zu senden.

Alles ist vorbereitet und als die CSC landet, sind wir bereits mit dem Tanken fertig.

Auch die zweite Maschine wird schnell betankt und für Roman und mich geht es mit dem Tankwagen gleich zum Büro der Tankstelle zwecks Bezahlung.

Wir treffen uns dann alle im Flugplatzbüro, zwecks Aufgabe des Flugplanes und Abgabe der General Declaration.

Vor 2 Jahren wurden wir ja wegen dieses blöden Papiers fast 2 Stunden gequält.

Deswegen wollten wir diesmal Megara unbedingt meiden, aber aus Spritver-

fügarkeitsgründen gab es keine andere Möglichkeit, nach Kreta zu kommen.

Wir hatten die General Declarations schon in mehrfacher Ausführung vorbereitet und siehe da, keiner verlangte eine. Im Gegenteil, auch der Flugplan wird für uns gleich telefonisch aufgegeben, mit dem Hinweis, wir sollten sehen, dass wir schleunigst starten, weil Sitia heute um 13 Uhr schließt.

Man sieht also, es kommt immer auf die handelnden Personen an!

Die Öffnungszeit bis 13 Uhr nahmen wir vorerst nicht ernst, weil ich ja von unserer lieben Bekannten, Anna Lagia, die Mail hatte, dass der Airport bis 14 Uhr geöffnet ist.

4. Leg: Megara - Sitia (LGMG - LGST) Start 08:49 Landung 10:46

Strecke: 412 km, Flugzeit: 1Std 57min

OE-GSC: Aschl (PIC) und Klopf

OE-KMV: Preuer (PIC), Neuhauser, Ortbauer

Als wir bereits am Rollhalt stehen, teilt uns der Tower mit, dass die Destination Sitia aufgrund der vorher angesprochenen Öffnungszeit nicht möglich ist.

Wir beratschlagen über Funk den Alternate, Heraklion auf Kreta, anzufliegen und eventuell mit einem Leihauto die freundlichste Flughafencrew, die wir kennen, zu besuchen. Schließlich haben wir ja viele, typisch österreichische Geschenke für sie mit im Gepäck.

Währenddessen bekommen wir vom Tower übermittelt, Sitia hätte angerufen und bekannt gegeben, dass sie auf uns warten werden.

An der Stimme des Türmers war große Verwunderung zu erkennen. Die rätselsten wahrscheinlich, welche wichtige VIPs wir sind, dass ein ganzer Flughafen wegen uns länger offen hält.

Sie konnten natürlich nicht wissen, dass wir seit unserem ersten Aufenthalt vor zwei Jahren ständig per Mail und Facebook im Kontakt sind und wir uns schon alle auf ein Wiedersehen freuen.

Wieder einmal können wir also unsere Reise im letzten Moment wie geplant

fortsetzen und heben nach einem "cleared for Take Off" hintereinander ab, um sofort auf Südkurs zu gehen.

Der Wetterbericht hat starke Bewölkung mit Untergrenzen von 1500' MSL für unser Routing angegeben, aber wir fliegen ja über dem Wasser und können daher unten durch.

Es ist ein wunderschöner Flug, bei dem viele "Air to Air" Aufnahmen entstehen.

Es wird uns aufgetragen, auf Athen Info zu bleiben, aber irgendwo über dem Meer verlieren wir den Funkkontakt.

Bis wir von der Insel Santorin auf der Frequenz von Athen gerufen werden. Sie teilen uns mit, man hätte sich Sorgen gemacht und daher Santorin aufgetragen, sie sollen versuchen, uns zu erreichen.

"Confirm normal Operation" fragt man uns mehrmals. Es ist sehr beruhigend, wie sich die um uns kümmern. Auch die Crew von Sitia sagt uns später, dass sich Athen immer wieder nach uns erkundigt hat und man sich Sorgen machte. Das ist Griechenland, wie wir es schon vor zwei Jahren kennen gelernt haben.

Die östliche Spitze von Kreta ist schon in



Unter den Wolken



Anflug auf Sitia - Kreta, im Hintergrund die Regenfront

Sicht, und zwar in einem wundervollen Licht. Im Inselinneren, gegen Westen, herrschen starke Unwetter und unser Flughafen ist von der Sonne beleuchtet, was einen hervorragenden Kontrast ergibt.

Nach der Landung ist die Begrüßung äußerst herzlich, wie umarmen uns alle und die Wiedersehensfreude steht allen ins Gesicht geschrieben.

Auch unsere Geschenke, verschiedene Schnäpse und Liköre, Waldhonig, Kernöl und ein kleines Murmeltier, welches jodelt, wenn man es drückt, wird dan-

kend und mit Freude angenommen. Es entstehen dabei viele schöne Gruppenbilder. Unser guter Geist, Anna, die für uns bei der Planung des Sekretariats für Griechenland gemacht hat, musste leider wegen einer Erkrankung ihrer Mutter überraschend nach Athen fliegen, sie sollte aber bei unserem Abflug übermorgen wieder da sein.

Man organisiert uns ein wirklich gutes Hotel, das wir mit zwei bereitstehenden Taxis auch schnell erreichen.

Wir haben nächsten Tag keinen Flug und somit verläuft der anschließende Nach-

mittag und Abend sehr fröhlich und auch etwas feucht. Die Touristensaison ist zwar erst am Beginn, aber es ist Wochenende und somit sind viele Einheimische unterwegs und wir erleben das nächtliche Treiben sehr landestypisch.

Der dritte Tag Samstag 11. Mai 2013: Ein Tag in Sitia

Es ist spät geworden gestern und jeder wollte den Anderen mit dem Runden-



zahlen übertrumpfen. Gegen 10:00 Uhr sind auch die letzten zum Frühstück erschienen. Danach machen wir es uns beim Pool des Hotels bequem. Gegen 15:00 Uhr wird es Roman und Klopfi zu fad und sie gehen in den Ort. Um 16:00 Uhr rufen sie uns dann an und machen den Vorschlag, uns Mopeds zu mieten und an den berühmten Palmenstrand - "Vai-Bay", den Klopfi von früher kennt, zu fahren. Wir sind zwar immer noch geschlaucht von gestern, aber schließlich wollen wir wenigstens ein bisschen etwas von dieser Region Kretas sehen und so-

mit sind wir dabei. Die Fahrstrecke bis zu unserer Destination beträgt ca. 20 km und letztendlich haben wir großen Spaß dabei. Der Strand ist wirklich sehenswert und wir trinken auf einer großen Terrasse mit Blick über die ganze Bucht ein kühles Bier, welches uns auch schon wieder schmeckt. Nachdem wir zurück in Sitia sind, wollen wir unsere Fahrzeuge noch ein wenig nutzen und fahren die steilen Gassen hinauf und hinunter. Auch unsere Flieger am Flughafen besuchen wir noch. Anschließend bringen wir die Mopeds

zurück und lassen den Abend bei einem guten Essen ausklingen.

**Der vierte Tag
Sonntag 12. Mai 2013:**

5. Leg: Sitia - Rhodos (LGST - LGRP) Start 08:03
Landung 09:30
Strecke: 305 km, Flugzeit: 1Std 27min
OE-CSC: Klopfi (PIC) und Ortbauer OE-KMV: Aschl (PIC), Neuhauser, Preuer

Gegen 08:30 Uhr sind wir mit dem Taxi

REISEBERICHT

unterwegs zum Flughafen. Beim Betreten des Terminals werden wir freudig von der Handlingcrew erwartet. Auch Anna Lagia ist nun da und auch jetzt ist die Wiedersehensfreude sehr groß und die Begrüßung herzlich. Wir halten uns lange im kleinen Büro auf und führen intensive Gespräche mit unseren Freunden. Sie haben uns eineinhalb Liter Raki besorgt und wollen unbedingt mit uns anstoßen. Unseren Einwand, dass wir ja noch fliegen müssen, wollen sie nicht verstehen und meinen, sie würden uns ja ohnehin nicht verraten. Aber wir bleiben hart und somit schmuggelt Anna den Raki für uns durch die Sicherheitskontrolle. Nach einer nicht minder herzlichen Abschiedszeremonie befinden wir uns 2 Stunden später auf dem Weg nach Rhodos. Der Flug dauert etwas länger, da wir Rhodos ausgiebig aus der Luft erkunden. Ich fliege als Co mit Klopfi in der Katana. Er hat in diesem Flieger eine "Gopro" Actionkamera installiert und somit entstehen auch von diesem Leg wieder herrliche Filme.



Urlaubsindustrie auf Rhodos

Die griechische Urlaubsindustrie hat auf Rhodos besonders zugeschlagen. Wir sehen riesige Hotelanlagen und Pools. Als wir bereits in der Kontrollzone von Rhodos-Airport sind, werden wir in das Holding geschickt. Es befindet sich über dem alten Flughafen südlich der Runway. Heute ist Urlauberschichtwechsel und es landen pausenlos Touristenflüge. Irgendwann werden wir dann gefragt, ob wir einen anfliegenden Airbus sehen. Auf unser "affirm" kommt die Aufforderung, uns hinter dieser Maschine für die Landung einzufädeln. Wir halten wegen der Wirbelschleppen trotzdem einen Respektabstand und landen auf der Piste 25.

Die KMV wurde 10 Minuten vor uns auf dieselbe Weise zu Boden gebracht.

Nach der Landung gibt es noch eine Diskussion des Handlingpersonals, wo wir geparkt werden sollen und zwischen den Zeilen hören wir einen leichten Vorwurf, warum wir gerade heute kommen, an dem einzigen Tag der Woche, wo so viel los ist. Ein starker Kontrast zu Sitia, wengleich die natürlich großen Stress hatten. Aber was soll's, wir hatten, dank Anna, sogar eine Permission für die Landung und das Parken an diesem Tag.

Kurze Zeit später sind wir per Taxi bereits unterwegs in die Hauptstadt. Wir steigen im Zentrum aus und im nächsten Hotel bekommen wir auch die benötigten Zimmer.

Als bald begeben wir uns in die Stadt. Es ist Wochenende und der Strand ist schon dicht besiedelt.

Wir suchen uns aber eine schattige Taverne, um den ersten Durst zu löschen.

Jetzt bekomme ich eine Mail von den Türken mit den Slotzeiten für die morgige Landung in Istanbul.

Diese sind nach 22:00 Uhr Ortszeit und somit für uns VFR Flieger nicht einhaltbar. Ich antworte entsprechend.

Währenddessen verdunkelt sich der Himmel und bald geht ein heftiges Gewitter über Rhodos nieder. Es dauert aber nicht lange und die Sonne ist wieder zu sehen.

Zu Fuß erkunden wir die Stadt noch ein wenig, um uns dann in der Altstadt eine gemütliche Taverne für das Abendessen zu suchen.

Da gerade erst die Vorsaison beginnt, ist verhältnismäßig wenig los und die Wirte buhlen in den Gassen mit Freibier um die Gunst der Kunden. Wir lassen uns aber nicht beirren und wählen ein nettes Lo-

Lindos - Akropolis



kal, wo schon viele Leute sitzen und wo man nicht aufdringlich ist. Währenddessen kommen die neuen Slots auf mein Handy. Diesmal bei Tageslicht aber für eine Maschine um 12:00 Uhr und für die andere Maschine um 17:00 Uhr. Also für uns, die wir zusammen unterwegs sind, auch nicht das Gelbe vom Ei. Nachdem uns mitgeteilt wird, dass man nicht mehr für uns tun kann, fragen wir nach Slotzeiten für den kleineren Flughafen - Sabbia Gozen, auf dem asiatischen Teil Istanbuls. Für diesen bekommen wir für beide Maschinen Slots in einem Zeitabstand von 10 Minuten. Es wird uns aber mitgeteilt, dass wir hier ohne Ausnahme nur 24 Stunden parken dürfen. Dies nehmen wir vorerst zähneknirschend zur Kenntnis. Auf diese Weise geht wieder ein erlebnisreicher Tag zu Ende.

Der fünfte Tag Montag 13. Mai 2013:

6. Leg: Rhodos - Santorin (LGRP - LGSR) Start 11:04 Landung 12:48
Strecke: 295 km, Flugzeit: 1Std 44min
OE-CSC: Klopff (PIC) und Aschl OE-KMV: Preuer (PIC), Ortbauer, Neuhauser

Um 8:00 Uhr kommen Christian, Heinz und ich zum Frühstück. Klopff und Roman schauen schon ganz vertieft in ihre I-Pads und wir erkennen, dass sie mit Wetterstudien befasst sind.

Diese sagen für unsere Flugstrecke nichts Gutes. Ab Samos bis hinauf nach Istanbul gibt es tiefe, geschlossene Bewölkung und Starkregen. Auch bei uns in Rhodos regnet es leicht.

Auf der vorgesehenen Strecke gibt es heute den ganzen Tag keine VFR Bedingungen, das steht nach dem Studium aller zur Verfügung stehenden Informationen fest. Es beginnt die Suche nach Alternativen. Weiter westlich ist das Wetter schön. Wir rufen auf Santorin an und dies wird uns bestätigt. Allerdings gibt es dort keinen Sprit.

Deshalb beschließen wir, mit vollen Tanks nach Santorin zu fliegen und



Santorin aus der Luft

nächsten Tag auf Samos zu tanken, bevor es in die Türkei geht.

Und noch ein weiterer Beschluss wird an diesem Vormittag einstimmig gefasst. Wir beschließen, in Istanbul nicht zu landen, sondern zu versuchen, eine Überfluggenehmigung über die 16 Mio. Einwohnerstadt zu bekommen. Das heißt, wir wollen mit einem Tankstopp in Corlu-Tekirdag von Samos bis Varna am Goldstrand in Bulgarien.

Der Grund für diesen Entschluss liegt darin, dass wir übereinkommen, mit 24 Stunden in Istanbul nichts anfangen zu können. Rechnet man die Zeit für die administrativen Dinge bei Ankunft und Abflug weg, würden uns ca. 18 Stunden bleiben. Wir würden außer Kosten, nicht wirklich was davon haben.

Daher schicken wir sofort eine Mail mit unserer Planänderung an die "Türken" und bekommen kurz darauf das "Go" für

diesen Plan. Für den Flughafen Corlu, welcher ca. 60 km westlich von Istanbul liegt, benötigt man auch keine Slots.

Das hier mit einigen Zeilen Beschriebene dauerte den ganzen Vormittag und so machen wir uns gegen 12:00 Uhr, da jetzt auch der Regen bei uns aufgehört hat, auf den Weg zum Flughafen.

Nachdem die üblichen, längst zur Routine gewordenen, Formalitäten erledigt sind, befinden wir uns auch schon hintereinander am Rollhalt der Piste 07.

Heinz startet mit der KMV als erstes, genau als wir rotieren läuft vor uns ein Hund über die Runway.

Per Funk gebe ich dem Tower Bescheid und deswegen verzögert sich auch der Start der CSC.

Unser Flug führt uns über Astypalaia direkt nach Santorin. Vor der Landung entstehen noch herrliche Detailfotos der Insel, welche 1613 vor Christus explo-



Santorin vom Boden

diert ist und dadurch ihre heutige Form bekam.

Nach der Landung auf Piste 34R werden wir sogleich auf unsere Parkpositionen geleitet. Unsere Betreuerin der Handlingcrew empfiehlt uns auch gleich eine schöne Unterkunft nahe des Zentrums.

Der Taxifahrer kennt diese und einige Minuten später sitzen wir dort schon bei einem Begrüßungsgetränk, um uns wenig später in die Stadt aufzumachen.

Santorin ist eine "Postkarteninsel" mit den typisch weißen Häusern an der westlichen Steilküste, wo es auch den schönsten Sonnenuntergang der Welt geben soll. Viele Restaurants haben sich dort angesammelt und werben mit dem tollen Ausblick.

Es führt vom kleinen Hafen eine mehr als 600 Stufen zählende Stiege in die Altstadt hinauf. Die Touristen lassen sich von unzähligen Eseln, die am Hafen warten, hinauf tragen. Diese hinterlassen natürlich entlang ihrem Pfad auch die entsprechenden Verbrennungsrückstände und diese wiederum entsprechende Gerüche, auch wenn sie sofort beseitigt werden.

Daher beschließen wir in einer Taverne namens "Mama", die uns von unserer Hauswirtin empfohlen wurde und etwas abseits liegt, zu essen.

Wir haben es nicht bereut.

Der sechste Tag Dienstag 14. Mai 2013:

7. Leg: Santorin - Samos (LGSR - LGSM) Start 10:21 Landung 11:42

Strecke: 262 km, Flugzeit: 1Std 21min

OE-GSC: Aschl (PIC) und Klopff OE-KMV: Ortbauer (PIC), Neuhauser, Preuer

Es ist ein wunderschöner Morgen auf Santorin. Das im Kühlschrank unserer Appartements vorrätige Frühstück entsprach nicht ganz unseren Vorstellungen. Nach ersten Blicken in das Flugwetter zeigt sich, dass die Front von Samos gerade abzieht und ab Nachmittag wieder Sonnenschein zu erwarten ist.

Somit machen wir uns vormittags zu einer neuerlichen Erkundungstour auf den Weg in die Stadt.

Nach reichlichem Fotoshooting sitzen wir bei einem Frühstück nach unseren Vorstellungen in einer kleinen Gasse und lassen das erwachende Inselleben auf uns einwirken. Es vermittelt Ruhe abseits von Hektik und Stress.

Um 12:15 Uhr sind wir dann auf

dem Weg zum Flughafen. Unsere nette Gastgeberin lässt es sich nicht nehmen, uns mit ihrem Kleinbus und kostenlos dorthin zu bringen.

Eineinhalb Stunden später verlassen wir die Insel auf der Piste 34R und nehmen nach einem 180°-Turn, Kurs auf Samos. Wir durchfliegen eine Regenfront, in der unsere Flieger zur Wochenmitte wieder schön gewaschen werden. Das Meer unter uns erscheint jetzt tiefschwarz, aber bald darauf sehen wir eine von der Sonne hell erleuchtete Inselwelt. Es scheint, als ob man aus einem Tunnel hinaus fliegt. Nur einige Augenblicke später sind auch die Umrisse von Samos schon sichtbar. Für uns ja nichts mehr Neues, weil wir vor 2 Jahren schon da waren.

Nach der Landung auf der RWY 09, erledigen wir diesmal auch gleich die Be- tankung.

Ich war voriges Jahr hier eine Woche auf Urlaub und so schlage ich vor, im Hotel "Fito Bay" zu nächtigen, da es in der Nähe des Flughafens liegt, aber auch die Stadt Pythagorion fußläufig leicht zu erreichen ist. Einstimmig angenommen und nach dem Einchecken spazieren wir schon in den für mich schönsten Hafen aller griechischen Inseln.

Wir steuern eine mir gut bekannte Taverne an, welche allerdings erst um 18:00 Uhr öffnet.

Daher genehmigen wir uns ein kühles Mythos im Hafen, um den ersten Durst zu löschen.

Danach sitzen wir im gemütlichen, baumbeschatteten Gastgarten besagter Taverne und genießen ein herrliches Abendessen, und sehr viel Samoswein.

Flieger waschen auf dem Weg nach Samos und dahinter wieder strahlender Sonnenschein



Der siebte Tag Mittwoch 15. Mai 2013:

Kurzfristig haben wir beschlossen, an diesem Tag unseren Maschinen und uns eine Pause zu gönnen.

Wir genießen den Mittwoch mit Spaziergängen am Strand, Einkäufen und gutem Essen.

Klopfi leiht sich einen 125-ccm-Roller aus und erkundet das Umland von Pythagoras. Wir fahren diesmal nicht mit, weil wir die Insel schon kennen.

Abends sind wir dann wieder in unserer "Stammtaverne" beim Abendessen vereint.

Spannung und Wehmut kommen an diesem Abend auf. Zum einen freuen wir uns schon auf die unbekannteren Länder, die jetzt vor uns liegen, und zum anderen tut es uns leid, diese schöne beschauliche Inselwelt mit ihren besonders lieb gewonnenen und hilfsbereiten Menschen morgen verlassen zu müssen.

Der achte Tag Donnerstag 16. Mai 2013:

8. Leg: Samos - Corlu-Tekirdag (LGSM - LTBU) Start 08:16 Landung 10:45

Strecke: 471 km, Flugzeit: 2Std 29min

OE-GSC: Neuhauser (PIC) und Ortbauer OE-KMV: Aschl (PIC), Preuer, Klopfi

Gestern haben wir erfahren, dass die Fluglotsen in Griechenland heute ab 12:00 Uhr Lokalzeit streiken.

Daher müssen wir unsere geplante Route so ändern, dass wir vor 12:00 Uhr den griechischen Luftraum verlassen haben. Andernfalls dürfen uns die Griechen nicht starten lassen, sagt man uns.

Dies stellt allerdings kein zu großes Problem dar, weil Samos ohnehin direkt an der türkischen Grenze liegt und somit fliegen wir eben nicht wie geplant, entlang der türkischen Küste über dem Meer, sondern im Landesinneren der Türkei.

Wir sind um 08:30 Uhr am Flughafen und geben den dementsprechenden Flugplan auf.



Unsere lieben Freunde auf Samos

Abschied von Samos Hauptstadt



Nach einem Gruppenfoto mit der uns inzwischen ans Herz gewachsenen Handlingcrew von Samos, starten wir pünktlich vor Streikbeginn auf der RWY 09.

Es folgt ein wunderschöner Flug über die endlosen Weiten der Türkei in Richtung Norden.

Wir fliegen an Izmir vorbei und nehmen direkten Kurs auf das Marmarameer und über die Insel Marmara nach Corlu.

Die Türken schicken uns, wie gewohnt, von einer Frequenz auf die andere, allerdings mit dem Unterschied, dass sie uns nie sagen, welche Station das ist.

Aber auch daran haben wir uns bald gewöhnt. Als wir einmal die Frequenz auch nach mehrmaligem Nachfragen auf-

grund schlechter Funkverbindung nicht verstehen, bekommen wir sie im Wiener Dialekt von einem Linienkapitän, der aufgrund seiner Höhe eine gute Verbindung hat, übermittelt. Auch ein nettes Erlebnis, wenn man in Asien unterwegs ist.

Bald nach Marmara bekommen wir Kontakt mit Corlu und werden auf die Piste 23 zur Landung gelotst.

Nach einem langen Rollen an das andere Ende der 3,5 km langen Piste sehen wir endlich eine Abstellfläche und einen Marshaller, der für uns seine „Turnübungen“ macht.

Es erfolgt sogleich die Betankung und dann sagt uns unsere Betreuerin der Handlingagentur noch, wir müssen ein Visum kaufen. Nach heftigem Protest

und der Begründung, dass wir ja ohnehin nur bezahlen und den Flugplan aufgeben müssen, verschwindet sie kurz, um nachzufragen und sagt uns dann, es wird ausnahmsweise darauf verzichtet. Ich denke, die Gebühren von 190 € pro Flieger für einen Tankstopp, waren ohnehin schon hoch genug. Zu diesem Zeitpunkt wissen wir, dass die Entscheidung nicht in Istanbul zu bleiben, richtig war.

Obwohl es in der Türkei so gut wie keine General Aviation gibt, ist dies der erste Platz, wo wir am Apron viele moderne Kleinflugzeuge (DA20, DA40 und DA42) sehen.

Bei einem Imbiss im Bistro erfahren wir, dass dies die Flugschule für zukünftige Piloten der türkischen Airline ist.

Gestern haben wir per Mail noch ein Notam von den Bulgaren bekommen. Die Piste in Warna ist heute von 16:00 Uhr bis 19:00 Uhr (Local Time) gesperrt und daher haben wir eine Zwangspause, um nicht zu früh anzukommen.

Nachdem wir uns ein wenig gestärkt haben, gehen wir zur Flugplanaufgabe, wo wir sehr nett unterstützt werden und uns auch türkischer Kaffee serviert wird. Ohne Probleme bekommen wir die Freigabe, über den Bosphorus und die Stadt Istanbul zu fliegen.

9. Leg: Corlu-Tekirdag – Varna (LTBU - LBWN) Start 14:29 Landung 16:30

Strecke: 425 km, Flugzeit: 2Std 01min

OE-CSC: Neuhauser (PIC) und Ortbauer OE-KMV: Aschl (PIC), Preuer, Klopf

Wir stehen am Rollhalt und es folgt eine endlos scheinende Wartezeit, weil ständig Frachtmaschinen landen und starten und für die RWY 23 auf der Piste zurückgerollt werden muss. Irgendwann geht es dann aber endlich weiter. Nach kurzer Zeit sind wir schon über dem Bosphorus und der 16 Mio. Einwohner-Stadt, Istanbul. Ein nicht zu beschreibendes Erlebnis, über diese Stadt zu fliegen.

Von unserer Flughöhe (1500' MSL) war des Ende Istanbuls nicht zu sehen. Nach der beschaulichen Inselwelt Griechen-



lands sind wir aber nun froh über und nicht in der Stadt zu sein.

Es entstehen eine Menge beeindruckender Fotos und nach etlichen Runden geht es über dem Bosphorus hinaus auf das Schwarze Meer.

In der Abendsonne fliegen wir entlang der Schwarzmeerküste gegen Norden, haben auch bald die türkisch-bulgarische Grenze erreicht und kurz darauf befinden wir uns auch schon im Anflug auf die Piste 09.

Nach dem Abstellen der Flieger werden wir zum Terminal gebracht, wo uns eine

nette, hübsche Polizistin in Empfang nimmt, um die Passkontrolle durchzuführen. Sie spricht gut Deutsch und erklärt uns, dass dies in den privaten Schulen Bulgariens ein Pflichtfach sei.

Christian sucht ein Hotel über booking.com und 15 min später sind wir per Taxi schon dorthin unterwegs.

Nach dem Einchecken machen wir uns auf den Weg zum Essen und finden auch ein erstklassiges Lokal, welches gute bulgarische Spezialitäten auf der Karte hat. Nach diesem langen Tag ist unser Hunger auch dementsprechend groß.



Varna (Black Sea)

In der Dunkelheit gehen wir durch den "Seapark" auch noch zum Goldstrand. Es reiht sich dort eine Disco an die andere und ist ein Eldorado für Nachtschwärmer.

Uns reizt das allerdings nicht, denn erstens sind wir geschlaucht und zweitens würden wir das Durchschnittsalter dort ziemlich heben.





Donaudelta in Rumänien

Der neunte Tag Freitag 17. Mai 2013:

10. Leg: Varna - Donaudelta - Bukarest (LBWN - LRBS) Start 12:22 Landung 15:15
Strecke: 615 km, Flugzeit: 2Std 53min
OE-GSC: Klopf (PIC) und Aschl OE-KMV: Ortbauer (PIC), Neuhauser, Preuer

Das Frühstück wird im Bistro, welches gegenüber unserem Hotel liegt, serviert. Es nieselt leicht und so machen wir uns es drinnen bequem. Das wichtigste Thema ist nun natürlich das Flugstreckenwetter. Roman ruft das Aeroweather am Handy ab und es stellt sich so dar, dass es ab Mittag wieder besser wird.

Während Roman auch bei Tageslicht von Varna einige Eindrücke fotografisch festhalten will, beschließen wir, im Hotelzimmer auch unsere anderen mobilen Geräte über das Wetter zu befragen.

Unsere erste Interpretation wird bestätigt. Daher beschließen wir, gegen Mittag zum Flughafen aufzubrechen.

Gesagt, getan und nach Abschluss der administrativen Tätigkeiten starten wir gegen 15:30 Uhr LT zu unserer Tour über das Donaudelta.

Es geht entlang der Küste nach Rumänien und weiter bis zur Mündung der Donau. Auch hier wieder unbeschreibliche Eindrücke. Auf einer Fläche von Oberösterreich verzweigt sich der Fluss in unzählige kleine Mäander, um ins Meer zu gelangen. Man kann die Dimension dieser Mündung nur aus der Luft wahrnehmen und wir sind sehr dankbar, dieses Privileg genießen zu dürfen.

Unser Weg führt uns bis auf 3,75 km zur ukrainischen Grenze.

Nach sehr vielen Schleifen und Vollkreisen sowie dem Schießen unzähliger Fotos geht es weiter Richtung Bukarest. Wir unterfliegen eine Regenfront und sind bald mit Bukarest Approach verbunden. Dieser schickt uns in den Gegenanflug auf Piste 07 und nicht höher als 1000 Fuß, wegen dem Verkehr des neuen Flughafens in Bukarest.

Unsere Betreuerin empfiehlt uns ein Ho-

tel und überprüft auch gleich telefonisch für uns die Verfügbarkeit und Preise. Nach unserem OK bucht sie die Zimmer und wenig später sind wir schon per Taxi dorthin unterwegs. Die Taxis in Bulgarien und Rumänien sind allesamt kleine osteuropäische Autos, da hatte das arme Griechenland mehr zu bieten.

Das Hotel liegt zu weit vom Stadtzentrum entfernt, um zu Fuß ins Zentrum zu gelangen, daher sind wir abermals per Taxi unterwegs dorthin. In der Stadt herrschen großer Trubel, ein immenses Gedränge und Geschieße und ein hoher Lärmpegel. Wir hatten schon überlegt, einen Tag zu verlängern, um Bukarest zu besichtigen, aber dieser Kontrast zu unserem geliebten Griechenland, schreckt uns derart ab, dass wir einstimmig beschließen, am nächsten Morgen den Ort des Geschehens wieder zu verlassen.

Der zehnte Tag Samstag 18. Mai 2013:

**11. Leg: Bukarest - Szeged (LRBS - LHUD) Start 08:07 Landung 11:14
Strecke: 610km, Flugzeit: 3Std 07min
OE-CSC: Ortbauer (PIC) und Neuhauser OE-KMV: Preuer (PIC), Klopff, Aschl**

Heute fliegen wir mit einem Tankstopp bis nach Hause und daher sind wir bereits um 8:00 Uhr zum Flughafen unterwegs. Dort wollen wir uns zuerst dem Wetter widmen und bekommen im Briefingroom auch alle notwendigen Zugänge. Wir müssen die Karpaten überqueren und genau dort hängt ein Wolkenband. So wie es sich darstellt, müsste aber ein Passieren über Talwege funktionieren. Wir suchen uns zur Sicherheit einige Alternates heraus, die wir, falls das Wetter schlechter als vorhergesagt ist, anfliegen können.

Um 11:00 Uhr starten wir vorerst Richtung Norden. Wir haben die Burg Bran als Wegpunkt in unsere Navis gesetzt. Dies ist die Burg, auf der sämtliche Draculafilme gedreht worden sind.

Vorerst werden wir sehr dicht am Boden



Draculaburg Bran

gehalten (nicht über 1000' MSL), aber bald steigt das Gelände an und wir requesten ein Steigen, das uns nach mehrmaligen Versuchen auch genehmigt wird. Auch die Wolkenschicht über den Bergen ist schon gut erkennbar. Je weiter wir gegen Norden fliegen, desto mehr werden die Wolken und desto höher werden die Berge.

Christian und ich beschließen, auf Bran zu verzichten und drehen Richtung Westen ab, um uns eine Passage über die Berge zu suchen. Die Crew in der KMV ist mutiger und fliegt bis zur Burg. So sehen

wir diese wenigstens nachher auf den Fotos.

Weiter im Westen entdeckte ich einen Einschnitt in den Bergen, wo wir unter den Wolken durchkommen müssten.

Wir nehmen also wieder Kurs Richtung Norden und bald sehen wir hinter den Wolken blauen Himmel. Als wir den Scheitelpunkt erreichen, kommt die Bewölkung gefährlich nahe herunter, wir schlüpfen gerade noch unten durch. Natürlich haben wir darauf geachtet, dass hinter uns freie Bahn zum Umkehren ist. Das größte Hindernis ist damit überwunden und wir können wieder sinken.

Überquerung der Karpaten



10 Minuten später haben wir noch einen Ausläufer der Front zu durchfliegen. Es fängt stark zu regnen an und die Sicht nach vorne ist äußerst gering. Jedoch haben wir immer Bodensicht und folgen einem Flusslauf, der uns durch den letzten auf unserer Route liegenden Gebirgs-einschnitt führt. Sowohl am Garmin als auch am I-Pad kontrollieren wir immer das Gelände vor uns und sehen, dass wir über diese Route bald ins Flachland kommen. Die KMV hinter uns nimmt denselben Weg und Klopf fragt uns, wie bei uns das Wetter ist, denn auch die sehen nach vorne nichts mehr.

Wir haben zu diesem Zeitpunkt schon wieder blue Sky und können sie dahin gehend beruhigen.

Der weitere Flug erfolgt bei wunderschönem Wetter über die weiten Ebenen Richtung Ungarn.

Schon bald sind wir an der rumänisch-ungarischen Grenze angelangt.

Das Flugfeld Szeged liegt nur 15 Minuten hinter der Grenze und wir bekommen den Auftrag, sobald wir den Platz in Sicht haben, die Frequenz zu wechseln.

Laut unserem GPS müsste der Platz schon vor uns liegen, wir können ihn jedoch nirgends sehen.

Es zeigt sich, wie schnell Situationen zur Gewohnheit werden, wir haben die letzten zehn Tage nur große Flughäfen angefliegen und sind somit andere Perspektiven gewöhnt. Erst als wir schon fast in der Platzrunde sind, können wir die 1 km lange Asphaltpiste ohne nennenswerte große Gebäude ausmachen. Die Crew der KMV erzählt uns später, dass es ihnen ebenso ergangen ist.

Wir landen auf der Piste 16 Asphalt und rollen zu der uns aufgetragenen Stelle.

Es erfolgt die Passkontrolle von 2 Polizisten, die für uns herbestellt wurden. Diese läuft ziemlich unmotiviert ab, dafür kostet sie pro Flugzeug 104 €.

Nach einem Cola, der Betankung und Bezahlung machen wir uns wieder auf den Weg zum letzten Leg dieser wundervollen Reise. Den Flugplan dafür haben

wir vorsorglich schon in Bukarest aufgegeben, weil wir vermuteten, dass die Infrastruktur in Szeged eher klein ist.

**12. Leg: Szeged – Wels (LHUD - LOLW) Start 13:28
Landung 16:20**

Strecke: 535km, Flugzeit: 2Std 52min

OE-GSC: Klopf (PIC) und Aschl OE-KMV: Neuhauser (PIC), Preuer, Ortbauer

Um 15:30 Uhr starten wir zu unserem letzten Leg nach Hause. Die Route führt uns quer durch Ungarns Pusztalandschaft. 100 km südlich von Budapest überqueren wir die Donau und dann geht es im Süden des Plattensees zur österreichisch-ungarischen Grenze.

Immer wieder ist es ein schönes Erlebnis, das vertraute, österreichische Englisch der Controller zu hören.

Über das Burgenland, Mariazell und den Hochschwab geht es nach Oberösterreich und schon bald wechseln wir die Frequenz zu unserem Heimatflugplatz Wels. Wir landen auf der Piste 09.

Als wir auf das Vorfeld rollen sehen wir Meggs, der heuer leider ausgefallen ist, schon mit 5 frisch gezapften Bieren auf uns warten. Er hat auf seinem Handfunkgerät unsere Ankunft mitbekommen und ist sofort von zu Hause zum Platz gefahren. Wir freuen uns sehr über diesen herzlichen Empfang. Jetzt werden noch unsere treuen Flieger geputzt und das Gepäck ausgeladen. Auf der Terrasse machen wir noch unsere Kostenaufteilung für die Gebühren auf den verschiedenen Plätzen und mit einem typisch österreichischen Wienerschnitzel beenden wir eines unserer schönsten Erlebnisse. Und nächstes Jahr??

Wie gewohnt haben wir natürlich während der letzten 10 Tage schon wieder Pläne geschmiedet und können jetzt schon verraten:

Es soll in den Westen gehen, und wenn alles gut geht, werden wir auch in Marokko landen.

Aber das wird wieder eine andere Geschichte.



Ein herzliches Willkommen für die glücklichen Heimkehrer

Bericht aus der **Sektion UL**

PPL Scheinverlängerung mit UL-Stunden

JA – es werden die UL-Stunden zur PPL-Scheinverlängerung angerechnet.

... UL Stunden gelten für die Verlängerung der PART FCL Klassen-/und Musterberechtigung (z. B. PPL)

Im Original hier:

http://www.austrocontrol.at/jart/prj3/austro_control/data/uploads/PEL/ZPH_LFA_LSA_004.pdf



Was bedeutet das für uns?

UL-Fliegen spart einfach viel Geld.

Die UL Stunden genauso wie die PPL-Stunden ins Flugbuch eintragen, sie zählen zur Scheinverlängerung. Der Verlängerungscheckflug muss jedoch mit einem EASA zert. Flugzeug erfolgen, z. B. Kata-na, in unseren Fall ganz einfach mit der Tecnam 2002 OE-ATA.

Rotaxflyin 2014

Auf europaweiten vielfachen Wiederholungswunsch des „Rotaxflyin 2008“ wird vom 5. bis 7. Juni 2014 die zweite Auflage des Rotaxflyins stattfinden.

Informationen folgen.

www.rotaxflyin.at



UL-Stammtisch

Wir wollen den UL-Stammtisch in die Wochenmitte schieben, da lässt sich das Wochenendwetter schon relativ zuverlässig vorhersagen und es sind noch ein paar Tage frei, um das eine oder andere spontane Wochenend-Flugevent auszumachen. Diesbezügliche Information kommt per Newsletter.

Zur UL-Sektion

Ist uns eigentlich bewusst, dass wir in der Sektion 120 Piloten sind?

Wir sind ein weiteres Flugjahr unfallfrei – Gratulation!

Der "Season opener" Flug mit geschenkten Landegebühen bringt doch Sicherheit, wir setzen das auch 2014 fort.

Die P92 D-MOMT und D-MFIA werden weiterhin als Erprobungsträger für den 912iS genützt, bis zur allgemeinen Zulassung sind sie nur von eingeschränktem Pilotenkreis fliegbare.

Die P96 D-MWWM, unser lieber kleiner Flieger, fliegt und fliegt.

Bei der OE-ATA wurde der Motor nun bei 1600h planmäßig erneuert.

Unsere Maschinen sind stets am neuesten technischen Stand.



Spontane Rundflüge im August 2013

Anlässlich eines Firmenausflugs (Viper aus Mitterberghütten) wollten die Teilnehmer unbedingt Flugzeuge anschauen. Nun, die Gelegenheit war geschaffen für ganz spontane Rundflüge. Danke an Alexander Mitter, Hamader Karl und Kurfner Fritz, die mit ihren 13 Rundflügen unvergessliche Flugerlebnisse bescherten. Auszug aus einem Dankeschreiben:

... Auf alle Fälle ist unsere gesamte „Betreuerrunde“ inklusive Firmenführer und Piloten sowie der Herr Sigi und wer Ihnen sonst von Ihren Kollegen noch einfällt ...



Ing. Siegfried Heer, Sektionsleiter Ultra Leicht

Weihnachtsfeier der UL und MF 2013

In der Möwe fand sich, wie ausgemacht, eine kleine und feine Runde zusammen.

Die Bilder an der Leinwand von weiten, ganz weiten und ganz kurzen Ausflügen wurden so lebhaft kommentiert, dass

man fast fühlte, dabei gewesen zu sein.

Alexander Mitter referierte zum Rotax Ausflug von Wels nach Salzburg.

Roman Aschl kommentierte den Vereinsausflug nach

Griechenland, Christian Sixt seine Reise mit der D-MOMT in die Nähe von Gibraltar.

Dazu wurde gefachsimpelt und lehrreiche Erfahrungen geteilt.

Dann überraschte unerwartet Christian und mich ein Dankeschön aus der Sektion, ein Wellnessgutschein zum Ausspannen, der Obergupf war jedoch das Gedicht (Seite 22) – Danke an Ortbauer Herbert und Neuhauser Christian und viele andere.

Happy Landings
Sigi Heer



Robert Halsmayr_Pilot Kurt Wuerleitner
 Michael Spöringer_Pilot Alexander Mitter
 Matthias Schmidberger_Pilot Pascal Heer
 Martin Habeneder_Pilot Thomas Goigitzer
 Karl Schatzl_Pilot Alexander Schrempf
 Saren Chan_Pilot Alexander Schrempf
 Gernot Kogler_Pilot Daniel Erhardt
 Mario Soyka_Pilot Thomas Goigitzer
 Boban Blazevski_Pilot Daniel Erhardt
 Mehmet Ali Özcelik_Pilot Siegi Heer
 Sara Osternacher_Pilot Kurt Wuerleitner



Vereinsausflug mit **ROTAX**.

Für spezielle Leistungen werden jährlich Rotax Mitarbeiter mit besonderen Events anerkannt. Die Jahre zuvor war es Skidoo fahren in Finnland, ATV fahren in Italien und so kam der Gedanke auf: Warum nicht auch mal fliegen? Was nur der Funke einer Idee war, wurde nach einem Jahr Vorbereitungszeit der volle Erfolg. Ein 3-Tages-Event mit einer Flugreise von Wels nach Salzburg – klingt nicht aufregend, war es aber.

Freitag, 6. September, es ist soweit

17 Mitarbeiter, die nichts mit der Fliegerei zu tun haben, fanden sich frühmorgens im Schulungsraum der Weißen Möwe ein, um ihre Grundlagen zum Schnupperflug zu lernen.

Flug- und Motorentechnik, Flugfunk, Navigation und auch Wetterkunde brachten wir lebendig unseren Neulingen in 5 Stunden näher. Ein ganz besonderes Erlebnis war für unsere Neulinge der Flugfunk. Alexander und Christian spielten den gesamten Flugfunk, der uns auf der Strecke erwarten wird, im Schulungsraum durch, dazu zeichnete ich die eben simulierte Position auf der Tafel nach.

Im Schulungsraum hatte jeder seine ICAO-Karte für die Streckenplanung vor sich. Geplant wurde von Wels über die Donauschlinge nach Deggendorf, über den Chiemsee nach Salzburg, und das mit Flugplan. Nach dem Mittagessen ging die erste Gruppe, jeder mit seinem Piloten, ans Gerät. Alle wussten, wo anzupacken ist, was grade kommen wird, halfen beim Vorflugcheck und brannten auf den Abflug. Die ersten Meter in der Luft waren für alle überwältigend.

Es sind schon bewegende Momente, wenn die Neuen die Ortschaften am Boden erkennen und feststellen, dass man tatsächlich nach der Zeit und dem Kurs so ankommt, wie man es zuvor plante.

Nach dem Einflug in Salzburg rollten wir zum Fotoshooting im Gänsemarsch vor die Tore von Hangar 7 und 8, dann ging es zum Apron zu den großen Jets und ab ins Hotel.

Später, im Müllnerbräu, ging es wieder ums Fliegen, die Begeisterung übertrug sich auf die zweite Gruppe, die den Rückflug nach Wels herbeisehnte.



Peter Ölsinger_Pilot Christian Sixt
Sigrid Leutgeb_Pilot Pascal Heer
Dincer Önel_Pilot Siegi Heer



- mein Rasenmäher geht auch nicht leichter zum Schieben, hebt man damit ab, übersieht man es und ist schon in der Luft, hat man erst mal den Steuerknüppel in der Hand, will man nächstes Jahr wieder dabei sein.

Schöne Grüße und Danke auch dir für die vorzügliche Organisation des Events, Martin



Hier heil angekommen umarmten wir uns alle, für das unvergleichbare und unvergessliche Erlebnis.

Das Wetter war uns gut gesinnt und beschenkte uns die ganze Zeit mit stahlblauem Himmel.

Hier ein Schreiben, das mich nach dem Event erreichte:

Alles in allem war es ein gelungener Vereinsausflug der besonderen Art mit acht WMW-Maschinen, wenn es auch nur von Wels nach Salzburg und zurück war.

Mein Dank gilt Rotax, die dieses unvergessliche Abenteuer ermöglichte, den 17 Mitarbeitern, die sich das Fliegen zutrauten und unseren geduligen Piloten:

Thomas Goigitzer, Schrepf Alexander, Pascal Heer, Christian Sixt, Alexander Mitter, Kurt Würleitner, Daniel Erhard, und meinereiner ;-)

Tags darauf!

Nach ausgedehnter Hangar 7 und 8 Tour und Stärkung im Hangar 7 ging es nach Briefing mit der zweiten Gruppe die gleiche Strecke wieder nach Wels zurück.

Hallo Siegi,
... zum Superfliegen:

Greift man den Flieger an, denkt man sich - den zerdrück ich, schiebt man den Flieger herum, könnte man meinen



HB WERFT

QUALITÄT ZÄHLT

HB CAMO

- Wir betreuen mehr als 400 Flugzeuge im Jahr: Motorflugzeuge, Motorsegler, Segelflugzeuge und UL aller Bauweisen
- Planmäßige Wartung, Reparaturen, Grundüberholungen, Motor- und Propellerwechsel, Avionik: Einbau und Überprüfung.
- 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.



HB SERVICE CENTER

ROTAX
AIRCRAFT ENGINES



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: Kriebach 2, 4491 Hofkirchen, +43(0)7225/20580 | Zentrale: Dr. A. Schärfstr. 42, 4053 Haid, +43(0)7229/79104

SPARKASSE

Oberösterreich

Jüngster Segelflieger

Seit 2003 – damals sicher der Jüngste am Platz – treibt sich Tobias, stets an Siegis Seite, hilfsbereit am Flugplatz rum. Er ging überall zur Hand, wo es hilfreich war, mähte unzählige Stunden den Rasen, zog Tausende Male das Windenseil mit dem Quad aus, spielte Kindernädchen und klaubte Dosen vom Parkplatz.

Es ist nicht lange her, da sah man ihn aus dem Cumulus lachen, im Gesicht seinen Traum, selber Pilot zu werden (Cumulus Ausgabe 60 Jahre WMW). 2013 war es so weit. Der erste mögliche Termin, vielleicht endlich den bisher notwendigen und lästigen zweiten Mitflieger loszuwerden, wurde wahrgenommen.

Im Feber 2014, mit dem 16. Geburtstag, wird Tobias unser diesjährig jüngster Segelflugpilot sein.

Noch ist nicht Schluss. Er drückt noch brav die Schulbank für das Funkerzeugnis und den PPL.





Nikolauslandung

2013 besuchte uns der Nikolaus mit einem größeren Flugzeug als in den Vorjahren. Was Nikolaus Gehilfen am 06. Dezember aus dem Flugzeug schleppten, hätte in kleinere Fluggeräte nicht hineingepasst. Es wäre ja nicht der Nikolaus, wenn er nicht wüsste, wie er in Zukunft reist. Er entstieg einer Caravan (Cessna 208).

Diesmal scharten sich gleich mehrere Kinder um den Nikolaus, um die Gunst zu erhalten, auf den Nikolausstab aufpassen zu dürfen, während er die Geschenke an viele artige Kinder verteilte.

Es wurde eine rundum gelungene Nikolaus-Bescherung, der Club lud danach in der Möwenstube zu Würsteln und Getränken ein. Dank an alle Eltern und Großeltern, die mit ihren Kindern und Enkeln dieses gemeinsame Fest möglich machten.

Danke an die Union Linz - Walter&Kaindi für die Bereitstellung der Caravan. Danke Peter für den spektakulären Überflug.





Gesundheitsmesse 2013

Außer Spesen nichts gewesen. Was sich bereits 2012 abzeichnete, hat sich im November 2013 fortgesetzt. Der Besuch in Halle 6 (hier stellen alle Welser Sportvereine aus) erreichte einen Tiefstand. Unser Aufwand war groß, der WMW-Stand zählte zu den beeindruckendsten, das Interesse war trotzdem enttäuschend. Offenbar erwartet das Publikum bei einer Gesundheitsmesse kein Angebot zum Flugsport. Wir werden trotzdem auch weiterhin ausstellen, allerdings in wesentlich kleinerem Umfang, als die Weiße Möwe dies bisher praktizierte. Vielen Dank allen ehrenamtlichen, engagierten Mitgliedern.



Brandschutz am Flugplatz

Auf der Asphalt-Abstellfläche neben dem Rollweg Zulu, wurde vor 2 Monaten im Beisein der Betriebsleitung und Teilen des Vorstandes eine Brandschutzübung abgehalten.

Die Teilnehmer wurden theoretisch und praktisch unterwiesen. Es ging um die Gefahren bei einem Brandausbruch und die Bekämpfung mittels Feuerlöschern. Der richtige Umgang mit Feuerlöschern wurde geübt.

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. 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: sm.speenco-office-at@total.com; www.total.co.at



TOTAL

Modellbaumesse in Wels 2013

mit einer Vorschau auf 2014

Wer glaubt, schon alles gesehen zu haben, war sicher auf der Modellbaumesse 2013 in Wels. Wer diese jedoch versäumt hat – der hat Einmaliges verpasst. Zur Beruhigung: Die Messe findet heuer wieder statt und die Veranstalter setzen noch eines drauf. Wien zieh dich warm an - ab jetzt ist Wels der Nabel der österreichischen Modellbauwelt!



Präsident Josef Ecker immer an vorderster Front

»Die WMW war beim ersten Take-off dabei - und wird auch heuer mit teils einzigartigen Modellen und unserer „echten“ Christen Eagel am Startpunkt stehen.«



Hier ein paar Impressionen der Modellbaumesse 2013 in Wels. Mehr Bilder gibt es auf unserer Homepage im Pressebereich. Danke an die Mitglieder der Sektion Modellflug, die Großartiges leisteten. Dank an Michael Maurer und Martin Maurer für die tollen Standaufbauten. Freuen wir uns auf die kommende Modellbaumesse. Sobald es News gibt, verschicken wir einen Newsletter.



Fotoshooting für ein Zeitungscover

Aus dem Pressereferat

Unsere Verein wird heuer 65 Jahre jung und hat ein ereignisreiches Jahr vor sich. Es wird zwei größere Veranstaltungen bei der Möwe geben. Das Rotax-Fly-In wird nach 2008 wieder reaktiviert, und die österreichischen Motorflug-Meisterschaften finden heuer in Wels statt.

Wäre doch schön, wenn wir zum Anlass unseres 65-jährigen Bestehens wieder das traditionelle Hangarfest neu beleben könnten, dazu braucht es Mitglieder, die organisieren und ehrenamtlich arbeiten. Wenn sich ein paar Freunde der Tanzerei finden ... ja, dann gäbe es den 61. Fliegerball im Jänner 2015 zu managen. Wer Lust hat, sich einzubringen, meldet sich bitte bei Marcus Schrögenauer.

Das Jahr 2013 gehörte zu einem der arbeitsintensivsten Jahre, die ein Vorstand der WMW bestehen musste. Um außergewöhnliche Turbulenzen zu durchfliegen, bedarf es einer unerschütterlichen Cockpitcrew und eines erfahrenen Kapitäns, um wieder sicher zu landen.

Unser Wirt hat uns wieder verlassen. Wir haben mit unseren Pächtern leider nicht gerade das Glück gepachtet.

Jedoch nicht sudern, sondern vorwärts schauen. Franz Mayer wird uns sicher bald berichten, dass wir in die neue Flugsaison auch mit einem neuen Wirt starten. Vielleicht gibt's dann wirklich mal das Schnitzel, das am Teller die Form eines Fliegers hat. Lassen wir uns überraschen.

Wer seine Freunde am persönlichen Flugabenteuer teilhaben lassen will, sollte seine Berichte, Geschichten und hochwertiges Bildmaterial der Redaktion des Cumulus zur Verfügung stellen.

Der Cumulus wurde diesmal wieder zu 100 Prozent durch Werbeeinschaltungen finanziert. Vielen Dank an die Unterstützer.

Danke an unseren Präsidenten, der unermüdlich in Presseangelegenheiten für die Möwe unterwegs ist. Alle Achtung, Sepp ist wahrscheinlich der einzige Flug-

club Präsident der Welt, der eine eigene Zeitungskolumne schreibt.

Danke an unsere geschätzte Brigitte Strauß, die mit ihrer mütterlichen Umsicht und Unterstützung unserem Verein eine Wertschätzung entgegenbringt – die erst unser Standing möglich macht. Sie ist die Mutter und wir WMWler die Kinder des Erfolgs.

Einen fliegerischen Gruß an unsere Altpräsidenten Fritz Leber, Franz Hamader und Friedrich Zinnhobler, sie eilen mit Riesenschritten in ihre 90er Jahre.

Herzlichst
Wolf

PS: Oliver Hackenberg, ehemaliger Chef-Betriebsleiter der WMW, hat sich mit einer fulminanten Abschlussfeier verabschiedet. Wie viele Freunde er am Flugplatz hat, sah man an der riesigen Beteiligung. Er war am Naturschutzgedanken der Weißen Möwe maßgeblich beteiligt.

m.m. Event-Technik



Beschallungen, Beleuchtungen und Traversenaufbauten für Veranstaltungsflächen bis 20.000 Personen

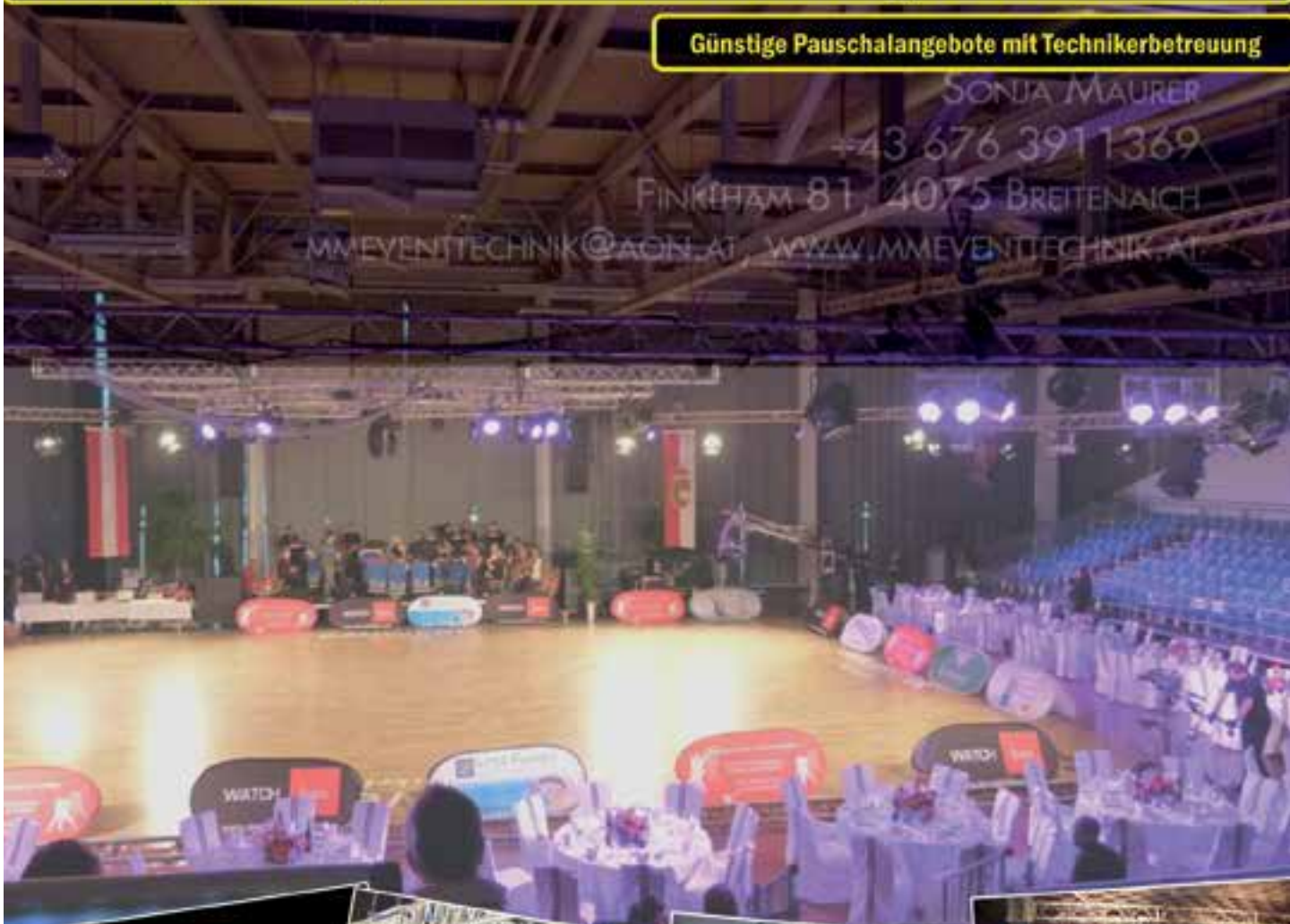
Günstige Pauschalangebote mit Technikerbetreuung

SONJA MAURER

+43 676 3911369

FINKHAM 81, 4075 BREITENAICH

MMEVENTTECHNIK@AON-AT WWW.MMEVENTTECHNIK.AT



www.mmeventtechnik.at

office@mmeventtechnik.at - +43676/3911369

Powered by **NOVA**



beltup
ready for
takeoff

**MACH MIT
2014**

CAEX: 20. bis 22. Juni
GUSP: 3. bis 5. Oktober

Info, Anmeldung:
beltup@ooe.pfadfinder.at





CAEX Aviation

Das erste Air Scout Camp war ein toller Erfolg.

AIR SCOUT CAMP

Air Scout Camps sind eine Idee aus dem Mutterland der Pfadfinderbewegung, aus England. Der Brite Chris Shaw, er lebt jetzt bei Linz und ist Leiter in Ottensheim und Linz 12, hat dieses Konzept nach Österreich gebracht und mit dem Flugverein „Weiße Möwe Wels“ den idealen Partner gefunden. BELT UP war ein Lager für 13 bis 16-jährige CaEx. 10 TeilnehmerInnen und ca. 6 LeiterInnen aus Freistadt, Ottensheim, Linz, Enns und aus dem Steyrtal nahmen an der Veranstaltung teil.

BELT UP sollte den TeilnehmerInnen die ganze Atmosphäre der Fliegerei schmackhaft machen. Darum haben sie ihre Zelte auch gleich am Gelände des Flughafens Wels aufgeschlagen. Dort haben sie drei Tage nur eines im Kopf gehabt: Fliegen.

THEORIE UND SCHULUNG

Dazu braucht es aber auch intensive Vorbereitung und alles begann mit dem Modellbau von Flugzeu-

gen, um sich mit der Physik des Fliegens vertraut zu machen. In ein paar Theorieeinheiten gaben die Mitglieder des Flugvereines Einführungen in Navigation, Technik, Meteorologie und Sicherheit. So haben die Jugendlichen die Flugroute ihres Erstlingsfluges auch selbst berechnet und die Koordinaten und Flugzeiten geplant. Erst jetzt gings an die lang erwartete Praxis.

ENDLICH FLIEGEN

Gemeinsam mit erfahrenen Piloten der Weißen Möwe Wels hat man die Starts vorbereitet: Check der Flugzeuge, richtig betanken, Flugrouten besprechen, Sicherheitchecks und alles, was dazu gehört, um sicher abzuheben. In der Luft konnten die PfadfinderInnen den Steuerknüppel auch selbst in die Hand nehmen – das ist ja der Grund, warum sie alle hier waren. Die erste Unsicherheit wich schnell der grenzenlosen Begeisterung und was die CaEx den Rest des Wochenendes am wenigsten brauchen konnten, war fester Boden unter den Füßen.



Oberösterreichische
PFADFINDER UND
PFADFINDERINNEN



Von oben sieht alles anders aus, darum ist es vorerst auch gar nicht so einfach, sich zu orientieren. Mit jedem Flug steigt aber die Sicherheit und man hält sich an Autobahnen, Flüsse oder den weithin sichtbaren Kornspeicher bei Lambach.

Die PfadfinderInnen verbrachten viel Zeit in der Luft und am Steuerknüppel, natürlich in Begleitung von den Profis der „Weißen Möwe Wels“, die die Kontrolle dabei nie aus der Hand gegeben haben. Die Flugstunden wurden sofort alle mitprotokolliert für den Fall, dass jemand Lust auf mehr bekommt und sich zum Piloten ausbilden lassen möchten.

FLIEGEN MIT 16

Fliegen darf man in Österreich früher als Autofahren. Die Segelflug-Ausbildung kann man mit 15 Jahren beginnen, den Schein bekommt man schon mit 16. Und das Fliegen ist gar nicht so elitär, wie alle geglaubt haben. Die „Weiße Möwe Wels“ bietet die Segelflugausbildung für Jugendlichen schon unter

Und schon entstanden die ersten Diskussionen, ob das Segel- oder das Motorflugzeug das präferierte Gerät ist. Bei den CaEx scheidet sich in dieser Frage die Geister genau so wie bei den erfahrenen Piloten. Die einen genießen den Vorteil, unabhängig von der Thermik bis zu tausend Kilometer weit verreisen zu können, die anderen sehen die sportliche Herausforderung, wenn sie sich in aller Ruhe ohne Motor darauf konzentrieren müssen, von Aufwinden getragen ihre Kreise zu drehen.



belt up

2



belt up

3



belt up

4



belt up

1

WER WAR DABEI?

- 1 ... Michael (Enns)
- 2 ... Thomas, Annika, Tobias (Steyrtal)
- 3 ... Laura (Linz 6), Ines (Linz 12)
- 4 ... Christina, Birgit (Freistadt)
- 5 ... Sebastian, David (Ottensheim)



belt up

5



SCOUTING CREW 

...dein neuer Pfadi-Onlineshop

Outfit & Equipment,
Gruppenausrüstung
mehr als 1.000 Artikel
- exklusiv für Pfadis

www.scoutshop24.at

 www.facebook.com/scoutingcrew

tausend Euro an, das ist zwar auch eine Stange Geld, aber immerhin billiger als der B-Führerschein. „Für unseren Verein ist die Kooperation mit den PfadfinderInnen eine willkommene Gelegenheit, zu zeigen, dass Fliegen auch ein Sport für junge Menschen und keineswegs eine elitäre Freizeitbeschäftigung ist,“ sagt Wolf Ruzicka, Sprecher der Weißen Möwe Wels.

WARUM FLIEGEN PFADFINDER/INNEN?

Mit Pfadfindern assoziiert man oft Naturverbundenheit. Das bedeutet aber auch, zu lernen, sinnvoll aus allen Angeboten von Natur und Technik zu wählen, sich zu informieren und alles auszuprobieren, auch das Fliegen. Und ein wichtiges Element der Pfadfinderei ist es, Kinder und Jugendliche gleichberechtigt wie Erwachsene zu behandeln. Wenn sie Dinge tun dürfen, die scheinbar den Alten vorbehalten sind, werden sie plötzlich ganz groß, stolz und selbstbewusst. So wachsen auch Verantwortungsbewusstsein und soziale Kompetenz.

BELT UP?

„BELT UP“ bedeutet „Anschnallen“ aber auch „Klappe halten“ und drückt aus, dass es beim Fliegen auch um Konzentrationsfähigkeit geht. Beim Fliegen lernt man, füreinander da zu sein, den Flug gemeinsam zu planen und im Team für die Sicherheit zu sorgen.



Die Begeisterung fürs Fliegen nimmt auch am Boden kein Ende. Den CaEx ist das Grinsen kaum mehr auszutreiben. BELT UP war sicher ein Erlebnis, das sie so schnell nicht vergessen werden. Solche Erlebnisse schweißen zusammen. Da werden auch die Abende vor der Kulisse des Flugplatzes Wels ganz harmonisch, auch wenn das übliche Lagerfeuer hier aus Sicherheitsgründen fehlt. Dafür bietet die Weite des Flugfeldes aber den idealen Rahmen, noch einen Drachen steigen zu lassen. Der zog so heftig an der Leine, dass auch dies zur Teamwork-Übung wurde. Alleine war er kaum zu halten.

BELT UP war ein Riesenerfolg und schreit förmlich nach einer Wiederholung. Die Mitglieder des Flugvereines „Weiße Möwe Wels“ freuen sich schon darauf – ebenso wie wir PfadfinderInnen.



Helicopter Flightschool



ATPL(H) – CPL(H) – PPL(H)
IR(H) – TR(H) – FI(H)



www.aerial.at

Großer Erfolg für die Natur am Flugplatz Welser Heide - Land muss laut EU Schutzgebiet verordnen!



**Kampfläufer (Philomachus pugnax)
im Jugendkleid, Flugplatz Wels**

Manchmal werden Ausdauer und Beharrlichkeit belohnt. Der Naturschutzbund war in seinem Einsatz in den vergangenen Jahren für den Schutz der letzten Welser Heide erfolgreich! In Zusammenarbeit mit anderen NGOs hat sich der Naturschutzbund über die letzten Jahre vehement für eine Unterschutzstellung dieses einzigartigen Lebensraums mit hohem Entwicklungspotenzial eingesetzt. Die EU verlangt, dass die für den Brachvogel bedeutenden Flächen, das sind das gesamte Flugplatzgelände einschließlich des angrenzenden Militärgeländes, zum Schutzgebiet erklärt werden müssen. Eine Verbauung für ein Gewerbegebiet ist damit unserer Einschätzung nach praktisch unmöglich geworden. Die Republik

Kiebitz (Vanellus vanellus) Weibchen hudert Junges, Flugplatz Wels



alle Fotos&Copyright: Josef Limberger

Österreich hat der Europäischen Kommission einen Zeitplan vorgelegt, eine Nominierung des Gebietes ist unmittelbar in Vorbereitung, eine Verordnung als Europa-Schutzgebiet ist bis spätestens Ende 2014 vorgesehen. Ein großer Erfolg für den Naturschutz, gerade im Jubiläumsjahr des Naturschutzbundes und besonders für mich als Obmann. Dank auch an Birdlife und den Umweltdachverband sowie unsere prominenten Unterstützer Prof. Kurt Kotrschal, Prof. Bernd Lötsch, Prof. Grabherr, Prof. Michael Rosenberger und allen anderen Mitstreitern, welche unsere Bemühungen unterstützt haben. Somit ist es gelungen den letzten zusammenhängenden Rest der einst weitläufigen Welser Heide der Nachwelt zu erhalten und den Tieren und Pflanzen den Lebensraum zu schützen, welchen sie in unserer intensiv genutzten Landschaft immer mehr verlieren. Dank auch an den Fliegerclub Weiße Möwe. Seinem Präsidenten Josef Ecker und vor allem auch Oliver Hackenberg, stellvertretend für die anderen Flieger, deren Naturverständnis dieses Juwel bis jetzt bewahrt hat.

Nach langen Forderungen des Naturschutzbundes und auf Anordnung der Abteilung Naturschutz des Landes wur-



**Großer Brachvogel (Numenius arquata)
Vorspiel zur Kopula, Flugplatz Wels**

den jetzt auch die letzten Wunden des ACDC Konzertes beseitigt. Nachdem die ersten Maßnahmen unbefriedigend und oberflächlich vorgenommen worden waren, wurden jetzt die Mulden mit Schotter verfüllt und unter Aufsicht eines erfahrenen, vom Land beigestellten Botanikers damit wieder hergestellt. Auch diesen Schritt begrüßen wir. Genießen Sie anhand einiger Impressionen dieses Naturjuwel vor den Toren der Stadt auch im Winter und freuen Sie sich mit uns, dass die Welser Heide auch noch in den nächsten Jahren so und vielleicht noch viel artenreicher erblühen wird.

Josef Limberger Naturschutzbund OÖ.



Ing. Herbert Matschi, Sektionsleiter Segelflug

Bericht aus der **Sektion Segelflug**

Neugestaltung Flugzeugpark Sektion Segelflug

2013 haben wir den in unserer Sektionsversammlung im Herbst 2012 und vom Vorstand genehmigten Umgestaltungsprozess unseren Flugzeugparks sehr weit vorangebracht.

Im Frühjahr haben wir unsere neue dopsitzige Schulungsmaschine, eine ASK 21, erhalten, mit der wir heuer mehr als 700 Starts und über 100 Flugstunden absolvierten.



ASK 21

Wie vereinbart haben wir auch unseren Kestrel im Sommer und unseren Bergfalken Mitte November verkauft. Nach dem Verkauf unseres Kestrels haben wir



LS4

dann unsere zweite LS4 bekommen. Jetzt haben wir nur noch die Aufgabe, unsere ASK18 zu verkaufen.

Ich möchte mich nochmals beim gesam-

ten Vorstand und allen Sektionsleitern für deren Unterstützung bei diesen Vorhaben sehr herzlich bedanken.

Segelflugschulung 2013

2013 haben wir 2 Segelflurkurse durchgeföhrt und insgesamt 7 Flugschüler incl. Windenberechtigung ausgebildet. Dank hier auch an alle Fluglehrer und im speziellen Josef Ecker, der den heurigen Jugendkurs im Juli bei fast unmenschlichen Temperaturen und fast alleine durchgezogen hat. An dieser Stelle möchte ich mich natürlich aber auch bei allen Windenfahrern für deren Einsatz herzlich bedanken. Heuer kamen ja 4 neue Windenfahrer dazu, die ich hier auch nochmals namentlich anführen möchte:

Pucher, Pichler, Schaffler und Hintermayr, welche unseren alten Windenfahrer (Grünbeck, Lehner, Track) massiv unterstützt haben.

Nichts desto trotz suchen wir natürlich

auch noch weitere Windenfahrer für die nächsten Jahre. Interessenten können sich immer bei mir melden. Ausbildung erfolgt über Theorie und Praxis (100 Starts an 10 unterschiedlichen Tagen). Voraussetzung für zukünftige Windenfahrer ist ein Alter > 16 Jahre, ein Segelflugschein mit Windenberechtigung und mindesten 30 Windenstarts.

Aufgrund der Neuanschaffung unserer ASK21 konnten wir heuer erstmalig seit vielen Jahren eine Segelflug-Kunstflugschulung anbieten. 6 Piloten haben mit der Ausbildung bereits begonnen. 3 Piloten haben bis Ende November auch schon die dazugehörige Prüfung positiv absolviert.



hintere Reihe von links:

Berger Gerald, Pree Philipp, Kruml Walter, Schenk Markus

vordere Reihe von links:

Lanninger Lukas, Hessenberger Tobias, Höflinger Dominik

Neuer Sektionsleiter Stellver. Sektion Segelflug

Im Sommer habe ich mit Pucher Alexander einen neuen Stellvertreter gefunden, der mich mittlerweile auch schon massiv unterstützt. DANKE an dieser Stelle auch nochmals an Gerhard Heissenberger, der mich viele Jahre mit Rat und Tat unterstützt hat.

Lärminderung für unsere Nachbarn

Aufgrund der Umstellung bei der Segelflug Grundsulung von F-Schlepp auf Winde hat sich die Lärmbelastung für unsere Nachbarn wesentlich reduziert. Hier nur 2 Zahlen zum Vergleich
 - 2012 650 F-Schlepp und 970 Windenstarts
 - 2013 235 F-Schlepp minus 64% und 1220 Windenstarts, plus 26%

Heurige Ziellandewettbewerbe

WMW intern haben wir, wie die letzten Jahre auch, einen Ziellandewettbewerb durchgeföhrt. Es gab 3 Wettbewerbstage. Die Gesamtwertung lautete wie folgt:

1. Kruml Walter 27 cm
2. Schaffler Lukas 58 cm
3. Pichler Andreas 75 cm

Das Ganze wohlgermekt als Summe von 3 Landungen!

Am Ende der Saison gab es das schon seit vielen Jahren gemeinsam mit den Riedern durchgeföhrt Mannschafts-Ziellanden. Heuer fand es in Ried-Kirchheim statt.

1. Ried-Kirchheim 880 cm
2. WMW 2984cm 1.408 cm
3. Pfarrkirchen 11.274 cm

In der Einzelwertung erreichte Lippert Wolfgang mit 235 cm den 3. Platz



Neuaufgabe Gerlos Retour

Begonnen hat alles im Jahr 1982 als die zwei Seppen (Eder, Ecker) der Weißen Möwe mit Fritz Schneeweiß eine Wette abschlossen. Wettinhalt: mit der Röhnlerche (Röhnstein) einen 300er laut FAI zu fliegen. Wetteinsatz: 50 Liter Bier, welche auch nach erfolgreichem Flug (allerdings mit Außenlandung am Offensee) bezahlt wurden.

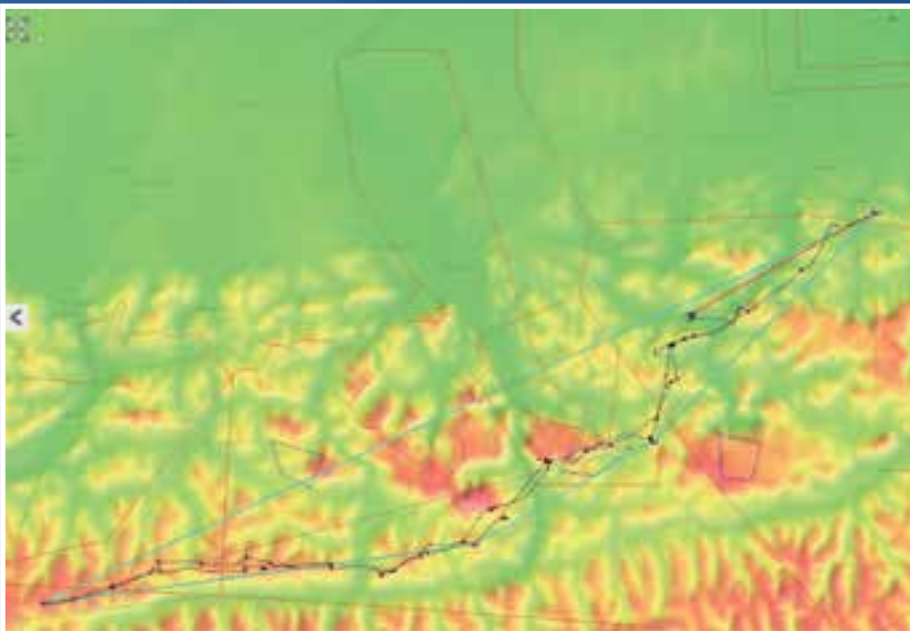
Nachdem unser Ausbildungsleiter (SF, MF) und Präsident neben seinen unzähligen Stunden als Fluglehrer und anderen Tätigkeiten für den Verein nicht mehr aktiver Streckenflieger ist, schwelgt er gerne in Erinnerungen und gab des öfteren diese Geschichte bei unseren Streckenflug-Nachbesprechungen zum Besten. Wir waren aber mit unseren Leistungen mit modernen GFK Segelflugzeugen durchaus zufrieden und entgegneten ihm einmal mit der Aussage: „Das können wir auch - kein Problem!“ Somit entstand eine Wiederauflage der Wette aus dem Jahr 1982.

Sepp schlug sofort als Wetteinsatz 50 Liter Bier vor und Lukas' Vater (auch ein Sepp), der an jenem Abend auch mit uns bei Lukis Bauwagen saß, bot gleich eine Kistensau an - egal ob wir gewinnen oder verlieren. Nachdem die Röhnlerche veräußert wurde, beschlossen wir, mit dem Bergfalken III zu fliegen. Dieser Abend war irgendwann im Sommer 2012, somit hatten wir lange Zeit, uns auf den Flug vorzubereiten und zu planen, was allerdings bis kurz vor dem Flug nicht geschah. Im Frühjahr 2013, bereits einige Streckenflüge mit modernem Gerät (LS4b, Twin III) gemacht, entschieden wir, den nächsten gut

angesagten Tag zu nutzen. Es sollte der 13. Juni werden. Einige Tage davor erflog Luki den Gleiter des Bergfalken und testete Vorfluggeschwindigkeit und Eigensinken. 2 Tage vor unserem geplanten Flug setzten wir uns bei mir im Garten mit Karte und Notebook zusammen und erstellten uns einen kleinen Schummelzettel (Hohe Schrott -> Katrin, Distanz: 12 km, Mindest-Abflughöhe 2250 m). Des weiteren baute Luki ein ICG Flarm sowie Taschen für Sackerl und Proviant in den Bergfalken ein. Gut vorbereitet freuten wir uns auf einen super Flug bei idealem Wetter. Am Vorabend des 13. Juni organisierte ich einen Schlepppiloten und wir räumten um 9:00 Uhr den Bergfalken aus dem Hangar. Nach gründlicher Vorflugkontrolle standen wir lange am Segelflugstart, suchten Anzeichen für einsetzende Thermik über dem Bergland, um endlich starten zu können. Außer ein paar kleinen Kondenzen war aber nicht viel zu sehen. Um 10:55 entschieden wir zu starten. Über dem Scharnsteiner Spitz klinkten wir aus und machten uns auf den Weg Richtung Westen.

Vor dem Start: Walter Kruml und Lukas Schaffler im Bergfalken III





Flugweg auf sis-at

Etappe 1

Ohne Wolken flogen wir ziemlich rasch zum Eibenberg und weiter zum Schönberg/Hohe Schrott. Dort suchten wir eine Weile um ausreichend Höhe für das Überfliegen von Bad Ischl bis zur Katrin zu bekommen. Laut Schummelzettel: 2250 m NN. Leider war in 2200 m Schluss. Wir warteten lange und hofften, dass sich die blaue Basis heben würde - vergeblich. Also übersetzten wir und wie sollte es auch anders sein, kamen wir in Grathöhe bei der Seilbahn an. Hangachtern, Sinken! Endlich bei leichtem Steigen Höhe machen, kreisen und weiter (bis 2200 m 1,4 m steigen, wobei die letzten 200 m gefühlte 0,3 m/s brachten). Von der Katrin über Gosau bis zum Tennengebirge waren wir nie höher als 2400 m. Somit war unser Schummelzettel zwar eine gute Vorbereitung, aber an diesem Tag nicht umzusetzen. Die Cumuluswolken, die uns den Weg weisen sollten und auf die wir lange hofften, kamen auch nicht. Uns blieb also nichts anderes übrig, als im Blauen weiter zu fliegen und bis Zell am See nach jeder größeren Gleitstrecke (Tennengebirge -> Hochkönig: 15 km) uns mühsam auszugraben.

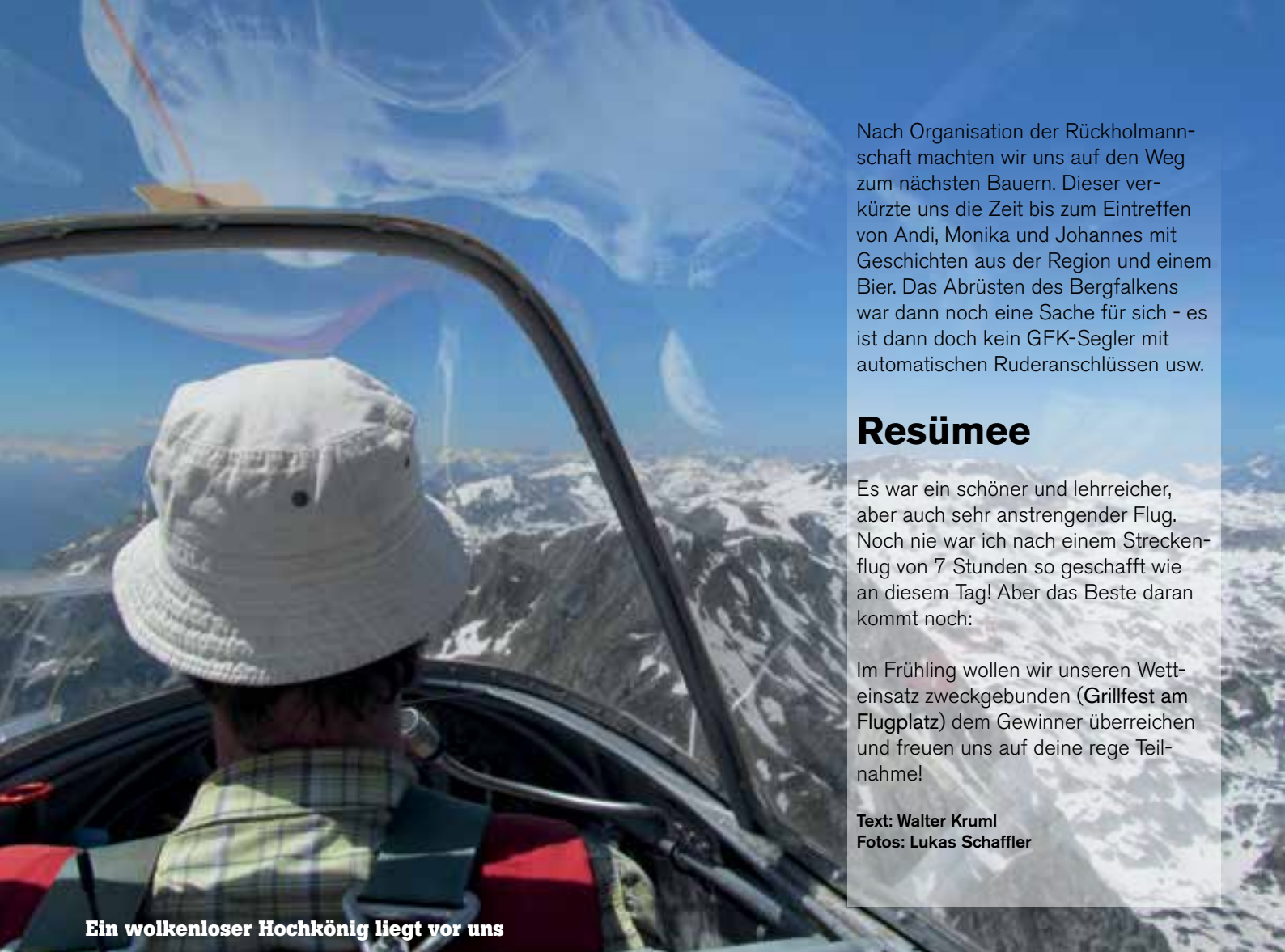
Hintergrundbild: Tennengebirge

Etappe 2

Pinzgauer Spaziergang
Über der Schmitten durchaus leicht erschöpft vom vielen unter Grat Achtern angekommen, hofften wir auf einen leichteren Abschnitt. Tobias Stumpfl (DG808B) und Alexander Vilić (ASW24E), in die wir große Hoffnungen setzen, um Thermikinformationen zu bekommen, ließen uns auch im Stich. Alex war hinter uns, da er seinen Abflug Richtung Osten wählte. Von Tobias hörten wir über Funk, dass es ihm heute zu mühsam und er am Heimweg sei. Von der Schmittenhöhe bis zum Pass Thurn waren nur leichte Kondenzen zu sehen; flogen wir eine an war sie auch schon wieder weg. Brauchbare Steigwerte max: 2 m/s. Kurz vorm Pass Thurn verließ mich der Mut und ich spekulierte mit Aufgeben. Begründung: Wir wollen ja auch wieder heim kommen. Doch dann kurbelte Luki einen Bart gut aus und die Wölkchen Richtung Gerlos sahen für diesen Tag vielversprechend aus. Also weiter! Den Ochsenkogel (Wendepunkt, 2670 m) überflogen, machten wir uns auf den Rückweg. Wir waren auch ganz gut in der Zeit: nur 30 min hinter unserem Plan.

Etappe 3

Im Blauen flogen wir genau dieselbe Strecke zurück. Bis nordwestlich vom Gosaukamm war es auch kein Problem. Allerdings wurden die Steigwerte schlechter und die fortgeschrittene Tageszeit war auch nicht mehr auf unsere Seite. Aus mehrjähriger Streckenflugerfahrung wusste ich, dass wir im Vergleich zu anderen Flugplätzen (Alpen-Flugplätzen) unsere Endanflughöhe um einiges früher wählen mussten. Doch genau das war das Problem. Die Basis war an diesem Tag max. auf 2800 m und somit war nach Hause gleiten rein rechnerisch und praktisch unmöglich. Ab Gosau wurde es auch schwierig im Blauen Steigwerte zu finden. Relativ tief und immer eine Wiese in Aussicht, schlichen wir uns über das Gamsfeld bis zur Katrin. Fadenreines Achtern/Kurbeln brachte uns noch einmal auf die nötige Höhe, um das Bad Ischler Becken zu überfliegen. Am Westhang der Hohen Schrott bei einem Null Schieber parkten wir uns noch einmal ein und überlegten, ob wir einen Weiterflug Richtung Ebensee (oder eventuell weiter bis Altmünster bzw. Gmunden, wo es Außenlandewiesen gibt) wagen sollten. Nachdem uns aber ein risikofreier Flug wichtiger als eine gewonnene Wette war, entschieden wir uns für eine Außenlandung auf einer Wiese, die ich 2 Jahre zuvor schon einmal mit der LS4 besucht hatte. Die Zeit bis zur Landung verbrachten wir mit Überlegungen, ob ein Weiterfliegen im Ennstal besser gewesen wäre und wir ev. so die 303 km geschafft hätten. Vermutlich schon! Laut Lehrbuch flog ich die Position an und begann mit dem Gegenanflug. Ein zu hoher Endanflug, wie auch Luki mir mitteilte, war aber nach unzähligen Schulstarts als Lehrer mit dem Bergfalken für mich kein Problem, da ich die guten Slipeigenschaften des Bergfalken kannte. 5 Meter über dem Boden wurde uns aber beiden etwas unwohl, da die Wiese durch Überschwemmungen im letzten Jahr nicht mehr eben, sondern buckelig war. Trotz alledem gelang uns eine saubere Außenlandung.



Nach Organisation der Rückholmannschaft machten wir uns auf den Weg zum nächsten Bauern. Dieser verkürzte uns die Zeit bis zum Eintreffen von Andi, Monika und Johannes mit Geschichten aus der Region und einem Bier. Das Abrüsten des Bergfalkens war dann noch eine Sache für sich - es ist dann doch kein GFK-Segler mit automatischen Ruderanschlüssen usw.

Resümee

Es war ein schöner und lehrreicher, aber auch sehr anstrengender Flug. Noch nie war ich nach einem Streckenflug von 7 Stunden so geschafft wie an diesem Tag! Aber das Beste daran kommt noch:

Im Frühling wollen wir unseren Wett-einsatz zweckgebunden (Grillfest am Flugplatz) dem Gewinner überreichen und freuen uns auf deine rege Teilnahme!

Text: Walter Kruml
Fotos: Lukas Schaffler

Ein wolkenloser Hochkönig liegt vor uns

Gold Challenge

Text: Walter Kruml

Um meine Fähigkeiten im Streckensegelflug zu verbessern, entschied ich, zur Gold Challenge nach Nitra zu fahren. Das OK des Sektionsleiters und eine Vollkasko-Versicherung für die LS4b hatte ich. Leider spielte das Wetter nicht so mit.

Der Termin für die Gold Challenge ist immer eine Woche vor dem Pribina Cup in den Osterferien. 2013 war Ostern sehr bald, was wettertechnisch gesehen nicht von Vorteil war. Der erste Flugtag war reines Hangsegeln, am zweiten Tag schafften manche den Einstieg in eine Welle und am dritten Tag Hangsegeln mit ein wenig Thermik. An diesem Tag landete ich auch auf einem aufgelassenen Agrarflugplatz außen, wurde aber nach 30 min. Wartezeit von einer EuroFox abgeholt. Die restliche Zeit verbrachten wir mit Fachsimpeln und Vorträgen von Hermann Eingang und David Richter-Thrumer welche sehr interessant und lehrreich waren.



Leistungsflug Saison 2013

Alexander Beyer in der Cabrio K6 über Wels.
Die 200 km flog er
aber geschlossen!

Foto: Wie sollte es auch anders sein - Alexander Beyer

In der Saison 2013 haben 3 Piloten ein Leistungsabzeichen (oder Teile davon) erflogen, Gratulation!
In der dezentralen Staatsmeisterschaft flogen 6 Piloten 14.721 km in 41 Flügen, das sind im Durchschnitt 359 km pro Flug.
In der Vereinswertung erreichten die teilnehmenden Piloten der Weißen Möwe Rang 30 von 67.

Club Challenge Rangliste

Platz 1	Luki Schaffler	26 Punkte
Platz 2	Walter Kruml	23 Punkte
Platz 3	Alexander Vilics	21 Punkte
Platz 4	Tobias Stumpf	9 Punkte
Platz 5	Alexander Beyer	3 Punkte
Platz 6	Joachim Ranseder	3 Punkte

Größte Einzelleistungen

15.05.13	Tobias Stumpf	980,94 km	Dg 808B
15.05.13	Alexander Vilics	854,05 km	Asw 24E
15.05.13	Walter Kruml	616,26 km	LS 4b
01.07.13	Lukas Schaffler	433,63 km	LS 4b
19.06.13	Joachim Ranseder	383,31 km	Asw 15
02.07.13	Alexander Beyer	201,80 km	Ka6Cr

Leistungsabzeichen

Johannes Wendelin:

Silber-C Höhe 1000 m, Zeit 5h, Strecke 50 km auf Ask18

Alexander Beyer:

Silber-C Höhe 1000 m, Zeit 5h, Strecke 50 km auf Ka8

Lukas Schaffler:

Gold-C Strecke 300 km auf LS4b

Vielleicht lässt die Wellenflugsaison 2013-14 noch einen freien Höhengewinn von mindestens 3000 Metern zu, um das Gold-C zu erlangen.

Standard-Klasse dezentrale Staatsmeisterschaft

Alexander Vilics	Rang 18
Walter Kruml	Rang 22
Lukas Schaffler	Rang 39

163 Teilnehmer

Segelfliegerlager **Trieben 2.0**

Die schönen Erinnerungen an 2012 schwebten noch einigen in den Köpfen, als wir die Flugzeuge am Donnerstag auf die Hänger verladen und das Equipment zusammenpackten.

Nachdem es so schön war, zogen die Welsler Segelflieger auch dieses Jahr wieder für eineinhalb Wochen nach Trieben.

Die Mannschaft stand:

Ecker Josef, Herbert Matschi, Alex Pucher, Walter Kruml, Wolfgang Lippert, Andi Pichler, Johannes Wendelin, Alex Beyer, Claudius Auer, Schmidt Günther, Mayer Franz, K-H Meier mit Familie



Mitgenommen wurden die Ka6, Ask18, Kestrel und die Ls4b.

Als Schleppmaschine durften wir wieder unsere SuperCup AIF überstellen und im Schlepptau in Richtung Trieben befand sich der TwinIII als Einweisungsdoppelsitzer mit Sepp und Claudius.

Ich fuhr schon Donnerstagmittag mit der Ka6 los, da ich mir am Samstag die Airpower ansah. Zwischenstopp in Trieben, wo der Hänger hangariert wurde.

Am 29.06. war offizielle Abfahrt vom FLP Wels und sobald es das Wetter zuließ, wurde auch der Twin hineingeschleppt.

Der Tag verging zügig mit Beziehen der Unterkünfte und dem Aufrüsten der Flugzeuge. Christian Sixt und Gabi besuchten uns nach der Heimfahrt von der Airpower.

Nachdem wir uns letztes Jahr schon ein Bild von den Verhältnissen machen konnten, entschlossen sich Walter und ich am Flugplatz im VW-Bus zu schlafen. Von der Idee der beiden begeistert, schlossen sich noch Alex B., Johannes und Claudius



mit dem Zelt an und so hatten wir ein kleines gemütliches Campingdorf.

Mayer Franz beehrte uns als Hauptschlepppilot und campierte mit seinem Wohnwagen bei uns. Vielen Dank nochmals!

Der 30.06. Windfliegerei

Das Wetter war zweifelhaft, Wolkenbasis fast geschlossen 2300 m, an Thermik nicht zu denken, Wind NW 326° 30 km/h.

So fluggeil, wie wir waren, flogen wir natürlich, so wie früher, im Hangaufwind. Dies bot auch allen die Möglichkeit mit den Fluglehrern Sepp und Walter das Phänomen der Windfliegerei praktisch

zu erlernen und so wurde das „schlechte“ Segelflugwetter für Einweisungsflüge verwendet.

Der Hang am Vöttleck wurde an diesem Tag sprichwörtlich weichgeschrubbt.

Ich machte mich mit der Ka6 auf und meldete nach geraumer Zeit, dass ich mich in einer Luvwelle am Schüttkogel in 2600 m befinde, muss das ein schönes Gefühl sein.

Kurze Zeit später hörte man Johannes im Funkgerät mit leicht erregter Stimme, er müsse mit der ASK18 außenlanden.

Er hatte sich eine Wiese wie aus dem Lehrbuch ausgesucht und nach gut 15 Straßenkilometern konnten wir ihn samt Flugzeug wieder einsammeln. Soviel Wind auf der Schnauze ist doch nicht zu unterschätzen.

Frohen Mutes und mit der gesicherten Jause durch die Außenlandung wurde die

18er gleich wieder aufgerüstet, um am nächsten Tag startklar zu sein.

Die nächsten zwei Tage stand feinstes Streckenflugwetter am Programm, darum schnapsten sich Walter und Luki noch aus, wer an welchem Tag die Ls4 bekommt.

01.07. Luki in der Ls4

Es dauerte lange, bis sich erste Kondenzen zeigten, keiner wollte vor mir fliegen, doch um 11:00 Uhr war es soweit, so hieß es Seil straff, auf zum F-Schlepp.

In 1800 m ausgeklinkt ging's erstmals auf 2300 m hoch, tiefe Basis, wenn die Berge 2000 m hoch sind, doch ein geringer Wolkenabstand. So ging es Richtung Osten, quasi eine Erkundungstour.



Durch ausreichendes Kartenstudium, Flugplätze/Außenlandwiesen und Flugdateien aus sis-at von den Wiener Neustädtern, wo ich die Flugrouten ausforschte, war ich gut vorbereitet und wendete bei gleich bleibender Basis und Luftraumbeschränkung an der Rax nördlich von Mürrzuslag.

Beim Rückflug ging es schwabbelnd dahin, heißt sehr lange Gleitstrecken, ohne zu kurbeln unter den Cumuluswolken.

Ab Trieben um 14:00 Uhr stieg die Wolkenbasis auf 2700 bis 3000 m und der Weg nach Westen war gesichert, wo ich am Bernkogel beim Gasteinertal den problemlosen Heimflug antrat.

Um kurz vor 17:00 Uhr quiekte dann das Rad der Ls4, als es den Triebener Pistenasphalt küssen musste.

Bei der Auswertung nach der Flugzeugverpflegung standen dann 433 km am Tacho bei sis-at.

Mein bisher weitester und schönster Flug.

Alex B. war an dem Tag mit der Ka6 unterwegs und lernte die Gebirgsthermik im Palten-Liesingtal kennen.

Walter und Andi nützten den Tag mit dem Twin und flogen vom Gösseck bis zum Stoderzinken, das sah man abends auch in ihren Gesichtern geschrieben, beim gemütlichen Beisammensein und Pizzaessen in Triebens einziger Pizzeria Giovanni.

02.07. Walter geht auf Strecke

Die Bedingungen waren wieder sehr gut, besser als tags zuvor.

Flieger ausgehangart, vorbereitet, aufgestellt und um 10:20 Uhr hatte Walter bereits Luft unter den Flächen.

Man hörte noch „ausgeklinkt“, nach 5 min eine Basisdurchgabe von 2300 m, dann wurde es still um ihn.

Herbert startete kurz danach, folgend von Ka6, Ask18 und Twin.

Heute ist Boden und Betriebsleiterdienst angesagt, also abwaschen und abwarten.

Zur Kaffeezeit meldete Johannes Position mit der 18er, es wurde der Pilotenwechsel mit Wolfgang durchgeführt.

Die Thermik war super entwickelt und Johannes wollte eigentlich gar nicht runter.

Abends standen auf Walters Tacho 550 km, Trieben – Rax – Pass Thurn – Trieben, ein super Tag. Herbert besuchte die Tauernschleuse. Alex B. flog über 5 h vom Gösseck zur Blosen und wieder zurück. Es wurde der Griller angeheizt und Pucher Alex, unser Chefkoch, zauberte eine an-

ständige Verpflegung. Doch kurz vorm Auflegen des Grillgutes meldete sich noch ein Mundl mit seiner Ls4 am Funk, dass er landen müsse.

Am Boden angekommen, bat er um einen Rückschlepp nach Turnau, wo sie Fliegerlager hatten. Kurz überlegt stand die SuperCup schon bereit, dient ja dem Verein, aber wir mussten uns noch mit Glasweckerl zufrieden geben.

Gut angeheitert, bei bester Glut nach der gelandeten Piper, begannen wir dann den Grillabend, der bis spät in die Nacht dauerte.



03.07. und 04.07. Süd-föhn und keinen Plan

Den miesen Gesichtern nach dem Met-Briefing konnte man nicht entkommen, somit schlug Alex P. vor, wie im Vorjahr auf die Mödlingerhütte zu gehen.

Ich hatte noch ein paar offene Wunden vom Vortag und verblieb mit Franz und Andi am Flugplatz, um den Betriebsleiter zu stellen.

Leider wurde die Markise von Franz' Wohnwagen durch einen vorbeischiebenden Helikopter irreparabel beschädigt und ein Sonnenschirm der Triebener



zerstört.

Abends kamen unsere Wanderer wieder zurück und es wurde im Aufenthaltsraum weitergezecht.

Der Lippert bleibt uns in Erinnerung mit seinem gscheidn Bier.

Früh morgens wurde noch ein ehrenwerter Brief an unseren Sektionsleiter Herbert Matschi – im Fliegerjargon als BB bekannt – verfasst, der jetzt hoffentlich eingerahmt seine vier Wände schmückt.

Tags darauf, der Südföhn hielt Einhalt und an einen Start war nicht zu denken, machten wir einen Ausflug nach Rottenmann auf die Burg Strechau, Walter fehlte. Dort besichtigten wir die Burg und ein fast vollständiges Steyr-Automobilmuseum.

Die Burg war lange im Besitz vom Stift Admont, mittlerweile gehört sie dem Enkel des ehemaligen Besitzers Harald Boesch und ist im Besitz der Boesch Privatstiftung.

Zum Teil sind dort Privatwohnungen, in den ehemaligen Stallungen ist eine Werkstatt, wo die Steyr Fahrzeuge wiederaufgebaut und gewartet werden und das

Oldtimermuseum mit Goggomobil, NSU Prinz/Spider, BMW Isetta, alten Fiats, Jaguar und Motorroller.

Nach der Besichtigung kehrten wir noch in Rottenmann bei einem Gasthaus mit Fleischerei ein, kein Fehler.

Die Heimfahrt wurde für den Samstag 06.07. geplant, doch das schlechte Wetter nach dem Südföhn bewegte die Kameraden, ohne und mit den geschlossenen Anhängern doch schon aufzubrechen. Es war nicht mehr mit Flugwetter zu rechnen.

Andi, Wolfgang, Claudius und ich blieben den Tag noch hier, versorgten die Betriebsleitung und den Aufenthaltsraum mit Besen und Wischtuch und bespielten den Microsoft-Flugsimulator am Beamer. Keine Wetterbesserung, also suchten wir eine Abendbeschäftigung. Dem Internet sei Dank, fanden wir eine Bar im 3400 Einwohnerdorf mit Billard, Dart und Wuzeltisch.

Am Samstag war das Wetter leider auch nicht fliegbar, es regnete nicht mehr, doch der Pyhrnpass war wolkenverhangen. Wir beschlossen, heimzukehren, die

SuperCub und den Twin in Trieben zu lassen und bei Wetterbesserung wieder zu holen. Dies geschah dann am Montag. Die Ask18 und Ka6 auf den offenen Hängern wurden mit vier Packungen Frischhaltefolie für die Heimfahrt und die Nachfahren konserviert und nach Wels gekarrt.

Karl-Heinz, Bernadette, Oliver und Kathi besonnten uns einen Tag mit ihrer Anwesenheit, leider reisten sie wegen technischer Probleme an der ASW19 tags darauf wieder ab.

Joe Ranseder und Enno Hackmack konnten aus Urlaubsgründen leider nicht teilnehmen.

Alles in allem war es ein sehr lustiges und lehrreiches Fliegerlager mit Sitzenbleibcharakter und zum Finden versteckter Qualitäten, so mauserte sich Claudius zu einem sehr guten Betriebsleiter, wenn er mal am Boden war.

Vielen Dank an alle, wir haben es zu dem gemacht, was es ist.

Lukas Schaffler 2013



Gold-C: 300 km Ziel-Rück

Scharnsteiner Spitz - Salzachgeier

Puh, es ist Montag, das Zeiteisen steht auf halb 11. Und der Bericht über meinen 300-km-Ziel-Rückkehrflug ist noch nicht geschrieben, sollte aber. Zum Glück wurde Trieben 2.0 gestern noch fertig, aber heute, einfach falsch geplant.

Der rote Rasenmähertraktor nahm doch mehr Zeit in Anspruch, als ich dachte, oder waren es die seit 10 Jahren nicht mehr geöffneten Schreibtischladen in der Segelflugwerkstatt, ich mache mir jetzt keinen Kopf darüber, soll ja einen Bericht schreiben.

Danke an das große gelbe M, das mich noch versorgt hat und an die Brauerei in Hirt.

Jetzt suche ich einmal die .igc Datei des Fluges, puh, wann war der nochmals, ich gucke auf sis-at nach, müssten um die 400 km sein.

Jetzt hab ich ihn, es war der 20.06.

Startzeit 09:15 Uhr, ich öffne ihn mal in SeeYou, such mir die Bilder und gehe den Flug Schritt für Schritt durch.

Nein, ich möchte SeeYou nicht updaten, der Salat im Chickenburger schmeckt liegen geblieben.

Fünf Stunden und 2 Minuten brauchte

ich für die deklarierte Strecke von 308,6 km das sind gut 62 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit, sehr safe, mit der Ls4b.

Scharnsteiner Spitz

Der Wind in 2200 m 151°/11km/h bis 3300 m 176°/18 km/h heißt oben drüber lag Warmluft, die die Cumulibildung schwächte, da die Luftmasse auftrocknete, bevor sich ordentliche Kondenzen bildeten. Blauthermik. Genauso wie vor 7 Tagen mit Walter im 3er Bergfalken.

Pepi schleppte mich am Donnerstag, ich war mir nicht mehr sicher, aber unserer online Startkladde sei Dank.

0800 UTC die Stromversorgung fürs Flarm, wo ich die Flugdeklaration via SeeYou hochlud, stand. Die Ls4 im Hangar wurde vorbereitet, 2 l Wasser, E-Wurstsemmerl, Studentenfutter, Banane und Äpfel. Sepp runzelte die Stirn: „Planst du einen Wandersegelflug oder willst nur die 300 km fliegen?“, naja, falls ich Außenlanden muss, will ich nicht verhungern. Meine Blicke schweiften vom Flugzeug in die Berge, keine Kondenzen, warten, warten, warten, ich sehe ein Bummerl, los geht's.

Ausgeklinkt in 2000 m vorm Scharnsteiner Spitz überflog ich diesen Richtung

Eibenberg, 1,6 m auf 2400 m weiter über die Hohe Schrott, ein paar Sicherheitskreise und ab zur Katrin.

Dort konnte ich am Bergwerkskogel einen Bussard sehen, ich kreiste mit ihm ein, doch er stieg mir weg und ich verlor ihn aus den Augen. Danke für den Bart, Vogel der Freiheit.

Am Gamsfeld leider Untergrat musste ich mich hochachtern, es war schweineheiß, Fenster offen, aber die Basis stieg auf 2600 m, sehr gut.

Weiter zum Tennen, Untergrat, suchen, weiterfliegen an der tragenden Linie und plötzlich ein Sitzdruck, die Ruder wurden getreten und der Schweiß stand mir trotz geöffnetem Fenster auf der Stirn. Eineinhalb Meter auf die gewohnten 26, next Step, Hochkönig.

Ich konnte die Felswände nicht mehr sehen, glitt vorbei und knüppelte zu den Dientner Bergen, steigen, ein Kreiserl, leider nicht.

Schlussendlich konnte ich an der Thermiktankstelle Schneeberg 1000 m ausknüppeln.

Der Bildschirmschoner läuft, ich hab mir gerade einen Toast gemacht, habe noch Hunger. Nach 1000 m Kurbeln hat man Zeit zum Essen, was ich übrigens im Flug zur Schmitten auch machte, dort ging es dann in den nächsten Bart und den Pinzgauer Spaziergang zum ersten Mal eigen-

ständig im Blauen dahin. Den Wildkogel, welchen ich vom Modellfliegen kannte, ließ ich links liegen, Richtung Salzachgeier 12:23 Uhr, 3200 m, gewendet!

Ab nach Hause, aber jetzt weiter nördlich, da es dort Kondenzen gab. Beim Pass Thurn bog ich nach Norden ab Richtung Hochfilzen und zum Steinernen Meer.

Dort musste ich dann feststellen, dass es wirklich sehr heiß war im Cockpit, der Wasserschlauch gab nichts mehr her, 2 Liter waren zu wenig für solch einen Schluckspecht. Beim Hochkönig vorbei nahm ich Kurs auf die vorgelagerten Hügel südlich vom Tennengebirge.

Ich entschied mich für die Ennstalroute, Bad Goisern und Bad Ischl hatte ich letzte Woche mit Walter zur Genüge kennengelernt.

Der Rückflug war dann relativ einfach, da mehr Feuchtigkeit in der Luft lag und sich Cumuli entwickelten.

Dachstein, Stoderzinken, Bart des Tages mit 2,8 m integriert, ich ließ den Grimming rechts liegen und glitt weiter zur Höss, wo ich noch ein paar Blauthermikreize in die Luft zauberte.

Danach ging es über den Großen Priel zum Scharnsteiner Spitz, Yippie, der 300er ist geschafft!! Somit zum Endanflug über ein großes Eck nach Steyr. Transponder wurde aktiviert, bei Linz Radar hineingefunkt und direct to Wels requested, nachdem kein Segelfluggelb aktiviert war. Das funktionierte vorzüglich, herzlichen Dank an den Controller in Linz.

Am Boden angekommen, rollte mir schon unser roter Traktor entgegen und zog die Ls4b wieder gen Hangarplatz.

Nach der Flugzeug- u. Pilotenversorgung wurden die Impressionen des Tages

nochmals durchgegangen, Lukis 300er, der Jausnflugaflug. Zuviel zum Essen, zu wenig zum Trinken. Schlussendlich kann ich sagen, dass es ein sehr lehrreicher Flug war, das erste Mal eigenständig im Blauen, bei Hitze, in den Bergen.

Der mittlerweile 3-Liter-Deuter Sack wartete schon auf seinen Einsatz.

Den Bergfalkenflug mit Walter werde ich nie vergessen, denn er hat mir schon eine gewisse Angst gegenüber Blauthermik im Gebirge genommen. Das Flachland lässt noch auf sich warten.

Ich freue mich über das Gelernte in dieser Saison und blicke voller Enthusiasmus in das nächste Jahr, wo ich unsere neue Ls4, die D-5285, in die Berge ent- und verführen darf.

Lukas Schaffler 2013

MIT WEITSICHT VORSORGEN.

GERLINDE KALTENBRUNNER
Profibersteigerin

Die VKB-Bank macht es seit 140 Jahren vor: Mit Weitsicht vorsorgen zahlt sich aus! Informieren Sie sich jetzt in Ihrer VKB-Bank, wie Sie von unserem Know-How bei Vorsorge langfristig profitieren.

4601 Wels, Kaiser-Josef-Platz 47, Telefon +43 7242 617 21-0
4614 Marchtrenk, Linzer Straße 44, Telefon +43 7243 529 11-0

www.vkb-bank.at

VKB | BANK
ÖSTERREICHS UNABHÄNGIGE BANK



Sonderprojekten. Im Sommer beschäftigen uns die laufend durchzuführenden Wartungen und die Behebung allfälliger Mängel oder Verschleißerscheinungen, wie z. B. das Erneuern von Reifen. Technische Gebrechen sind selten, fallweise entstehen Schäden durch unsachgemäße Handhabung, öfters beschäftigen uns die Folgen von Rangierschäden.

Überprüfungen. Darüber hinaus eine Liste mit laufzeitabhängigen Teilen, deren Nutzung entweder auf eine bestimmte Anzahl von Starts, Flugstunden oder Jahren limitiert ist. Diese Liste ist ständig zu prüfen und bei Erreichen der Lebensdauer einer Komponente sind Maßnahmen zu setzen (z. B. Tausch oder Überholung). Diese sind zu planen und gegebenenfalls vorzeitig durchzuführen, um zu verhindern, dass ein Flugzeug in der Saison mehrere Wochen stillgelegt werden muss. Darüber hinaus sind laufend die technischen Mitteilungen, der Zellen- Motor- und Komponentenhersteller unserer Flugzeuge zu prüfen. In

Aktivitäten in der Segelflugwerkstatt

1 991 habe ich eine Ausbildung zum Motorseglerwart absolviert und nach bestandener Prüfung wurde mir die Verantwortung für die Segelflugwerkstatt übertragen.

4 geprüfte Motorseglerwarte und zahlreiche weitere Helfer mit unterschiedlichster Qualifikation (hier ist jeder willkommen!) kümmern sich mittlerweile um unseren Flugzeug- und Gerätepark, der aus 6 Segelflugzeugen, 2 Motorseglern, einer Winde, Rückholfahrzeug, Startbus, Kleintraktoren und den Transportanhängern für die Flugzeuge besteht. Diese Aktivitäten werden von uns in unserer Freizeit und unentgeltlich durchgeführt. Ich zähle die Stunden nicht mehr – aber es sind mehrere hundert wenn nicht sogar über tausend Stunden, die unser Team pro Jahr leistet.

Während der Wintermonate haben wir uns bisher ein Mal wöchentlich beim Werkstattabend zum Arbeitseinsatz getroffen, ab diesem Winter werden die Arbeitseinsätze an geblockten Terminen stattfinden. Neben der Arbeit darf dabei auch der Schmaß und die Gemütlichkeit nicht zu kurz kommen, weshalb auch gelegentlich der Würstelkocher in der Werkstatt angeheizt wird.

Im Winter liegt der Schwerpunkt in der Wartung und Mängelbehebung der Segelflugzeuge sowie der Erledigung von

In der Prüfstruktur hat sich in den vergangenen Jahren einiges geändert. Anfänglich wurden sowohl die Motorsegler als auch die Segelflugzeuge von der Austrocontrol im Intervall von 2 Jahren geprüft. Mitte der 90er Jahre wurden die Prüfaktivitäten für die Segelflugzeuge an den Österreichischen Aero Club übertragen. Seit einigen Jahren werden alle Sektionsflugzeuge von der Fa. HB Flugtechnik geprüft. Dank JAR und EASA inzwischen im Intervall von 1 Jahr, was einen enormen Kosten- und Zeitaufwand bedeutet, da die Prüfungen an Wochentagen stattfinden und sich dafür einige von uns Urlaub nehmen müssen.

In den vergangenen Jahren wurde unser Flugzeugpark dahingehend verändert, dass Flugzeuge in Gemischtbauweise durch weniger wartungsintensive Kunststoffflugzeuge ersetzt wurden. Auch in der Technik gab es Veränderungen. Hatten die früher verwendeten Flugmotore eine Betriebszeit von 50 h bis zur nächsten Wartung, so sind es bei den heute verwendeten Rotax Motoren 100 h, was Arbeiterleichterung bedeutet.

Neben den operativen Arbeiten nimmt uns der Papierkrieg in Anspruch. Für jedes Flugzeug gibt es einen Lebenslaufakt, der lückenlos geführt wird. In dem finden sich Aufzeichnungen über alle Wartungen, Reparaturen, Umbauten und

Summe sind dies bei unseren Flugzeugen mehrere hundert Dokumente, die geprüft werden müssen.

Dazu gibt es auch einen Benachrichtigungsdienst der EASA, der über aktuelle Änderungen an allen gängigen Flugzeugen (vom Segler übers Sportflugzeug bis zum Airliner) online informiert. Da sind wöchentlich mehrere Mails zu prüfen – zum Glück ist selten etwas uns Betreffendes dabei. Wenn doch, ist manchmal sofortiger Handlungsbedarf. Ggf. ist das Flugzeug umgehend zu sperren und Behebungsmaßnahmen durchzuführen.

Während der Flugsaison kann es vorkommen, dass die Wartungsaktivitäten spätabends durchgeführt werden, damit der Flieger am nächsten Tag wieder zur Verfügung steht.

Auch kann ich auf einige erfolgreich durchgeführte Sonderprojekte zurückblicken. Dies waren z. B. der Umbau und die Generalsanierung der Segelflugwerkstätte mit Einbau und Versetzen von Türen, der Bau eines Anhängers für den Twin und die Herstellung der Skier für den Falken.

Ich wünsche mir 2014 eine gute Zusammenarbeit mit meinen zahlreichen Helfern, wofür ich mich herzlich bedanken möchte und möglichst wenige Vorfälle, Defekte oder sonstige Störungen.

DI(FH) Thomas Radler

Faszination Segelflug

Turbulente Zeiten!

Ein Jahr voller Höhen vergeht wie im Flug



Rückblickend auf das erste Jahr nach meiner Segelflugausbildung in den Ferien 2012 habe ich wunderschöne Stunden in der Luft und mit sehr interessanten Freunden der Weißen Möwe Wels verbracht.

Parallel zu meiner schulischen Ausbildung am Fliegerhorst Brumowski in Langenlebarn habe ich bereits meinen 200. Flug absolviert. Mein Ziel, weitere Startberechtigungen zu erlangen, war erfolgreich und wurde pünktlich am 16. Geburtstag in meinen Segelflugschein eingetragen.

Am selben Tag, eine halbe Stunde nach Erhalt meiner Dokumente, bin ich schon mit meinen Eltern, als ersten Fluggästen, abgehoben! Eine Stunde "Staunen" war das Ergebnis dieser Kombination aus Hightech und purem Naturerlebnis!

Besonders stolz bin ich auf unseren Sektionsleiter Herbert Matschi, der den gut bestückten Flugzeugpark im Jahr 2013 neu gestaltet hat. Die Sektion Segelflug hat mit diesen Aufwertungen weiter an Attraktivität gewonnen.

Neue Erfahrungen konnte ich im Segelfluglager in Trieben (Steiermark) sammeln. Die Steigwerte mit 5 m/s waren für mich etwas völlig Neues und das Gebirge eine Herausforderung. Die Tipps von den Flugkameraden haben mir geholfen, und ich möchte mich bei unserem Vereinspräsidenten Ing. Josef Ecker und allen anderen Kollegen bedanken!

Nächstes Jahr möchte ich dieses Highlight unbedingt wieder miterleben!

Nach dem beeindruckenden Segelfluglager startete die neue Segelflugausbildung 2013. Ich war ziemlich neugierig, welche und wie viele neue Flugschüler die Ausbildung 2013 absolvieren! Es waren auch bekannte Gesichter dabei, welche ich bereits von der Freiwilligen Feuerwehr Wels oder vom Flugplatz Wels kannte! Von den 7 Flugschülern haben alle die praktische Prüfung erfolgreich abgeschlossen, was für die professionelle Arbeit unserer Fluglehrer spricht!

Ich freue mich schon auf eine spannende Zukunft mit den Mitgliedern und Freunden der Weißen Möwe Wels!

Claudius Auer

Jahresrückblick – Sektion Modellflug – Saison 2013

Liebe Fliegerfreunde!
Ich möchte die Gelegenheit nutzen und mich als neuer Sektionsleiter der Sektion Modellflug vorstellen, da ich bei der Sektionsversammlung, am 27. Januar 2013, einstimmig in dieses Amt gewählt wurde. Für diejenigen, die mich noch nicht so gut kennen:

Mein Name ist Dr. Gerhard Krenn, ich bin 42 Jahre alt, verheiratet und habe eine 14-jährige Tochter und einen 10-jährigen Sohn – beide sind mit dem Modellflug-Virus infiziert und bereits begeisterte Modellflieger.

Ich begann mit dem Modellfliegen im Alter von 16 Jahren und suchte mir bereits damals eine richtige Herausforderung – das Erlernen des Modellhubschrauber-Fliegens mit einem Nachbau eines Christophorus-Notarzhubschraubers, der noch heute in meinem Wohnzimmer hängt und die Zeit gut überstanden hat. Während meiner Studienzeit ruhte das Modellfliegen, erst nachdem ich mit meiner Familie von Niederösterreich nach Wels kam, brachte mich mein Nachbar auf die Idee, diesem tollen Hobby wieder zu frönen. Daraufhin habe ich den damaligen Sektionsleiter Hannes Dorant viele Male telefonisch gequält, bis er meiner Aufnahme dankenswerterweise zugestimmt hatte – er meinte damals, wer so hartnäckig ist, dem muss das Modellfliegen wirklich wichtig sein.

Seit damals sind beinahe 13 Jahre vergangen, in denen ich keinen Hubschrauber mehr gesteuert habe, aber jedes Mal wieder erstaunt bin, welche Fähigkeiten und Möglichkeiten die heutigen Modelle und Fernsteuerungen bieten – davon konnte ich vor 25 Jahren nur träumen.

Hannes hat mich vor einiger Zeit gefragt, ob ich sein Nachfolger werden möchte, da er nach 13-jähriger Tätigkeit als Sektionsleiter nicht mehr zur Wahl antreten wollte.

Wir hatten damals bereits seit über einem Jahr sehr gut zusammengearbeitet, und da mir unser Flugplatz sehr am Herzen liegt, habe ich Hannes zugesagt.

Ich werde mein Möglichstes tun, die Sektion so fortzuführen, wie sie derzeit ist: Wir haben ein Schmuckkästchen als Flugplatz, es gibt viele tolle Freundschaften und gute Kameradschaft und sowohl unsere Veranstaltungen am Flugplatz als auch die Hangflugwochenenden sind immer gut besucht bzw. gebucht.

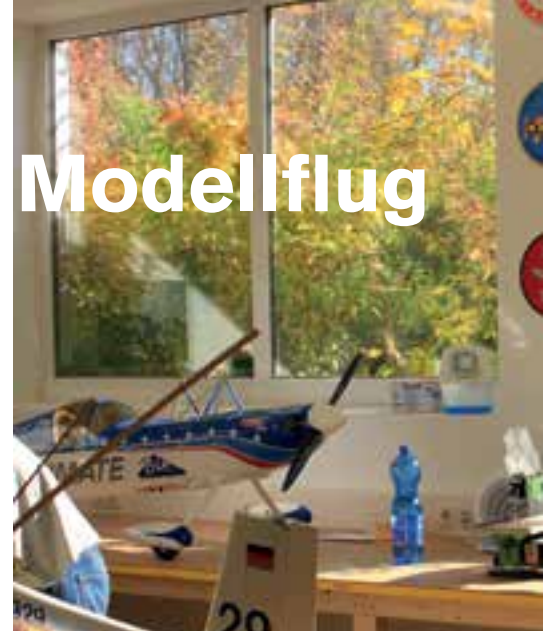
Diese Tradition werde ich gerne fortsetzen, wir hatten auch heuer bereits mehrere Hangflugtermine absolviert und tolle Veranstaltungen am Flugplatz abgehalten.

Die ersten Monate meiner neuen Tätigkeit waren von schlechten Aussichten durch die geplante Novellierung des Luftfahrtgesetzes überschattet – wir fürchteten um die Zukunft unseres Modellfluggeländes und generell um unser Hobby, in das wir alle viel Zeit und Geld investiert haben, denn die zur Begutachtung ausgesandte Novelle hätte uns die Ausübung unmöglich gemacht.

Die intensiven Bemühungen des Österreichischen Aeroclubs und vieler Modellflieger und Clubs haben aber ein Umdenken des Gesetzgebers erreicht und wir können nun wieder an eine sichere Zukunft unseres Hobbys glauben – sogar mit einer für uns ganz wichtigen Neuerung:

[Ab 2014 sind alle Modellfluggelände in den ICAO-Karten eingetragen und daher auch der Großfliegerei bekannt.](#)

Aber das Schicksal meinte es heuer mit der Sektion Modellflug generell nicht gut: Im März platzte in unserer Werkstatt am Flugplatz Wels ein Heizungsrohr und die daraus resultierende Überflutung führte zu massiven Schäden an Modellen und Einrichtung. Es blieb uns nichts anderes



übrig als die Einrichtung und die in der Werkstatt gelagerten Modelle komplett zu entsorgen und die Werkstatt von Grund auf zu sanieren und neu einzurichten.

In etwa 250 unentgeltlichen Arbeitsstunden haben wir nun eine moderne, gut eingerichtete Werkstatt errichtet, die nun auch verstärkt von unseren Mitgliedern zum Bauen bzw. zur Wartung der Flugzeuge und Hubschrauber verwendet wird.

Der Bedarf ist mittlerweile so stark angestiegen, dass wir vor Kurzem noch einen Raum am Flugplatz angemietet haben, um die Nachfrage abdecken zu können. Auch dieser Raum wird derzeit mit modernster Infrastruktur und allerlei Bau- und Lagermöglichkeiten ausgestattet – in



Schleppwinde übrig, alles andere war ein Totalschaden.

Nun war guter Rat teuer, denn unser

tion damit die sofortige Anschaffung der Wilga zu ermöglichen – dafür möchte ich mich an dieser Stelle ganz herzlich bedanken, ebenso auch beim Vorstand der Weißen Möwe, der uns einstimmig Spielraum gewährt hat.

Mittlerweile ist die Schleppmaschine rohbaufertig - Hannes und Rudi haben im Akkord gearbeitet, damit sie pünktlich zur Modellbaumesse 2014 in ihrer ganzen Pracht erstrahlt und damit auch wieder zum Prunkstück unserer Sektion wird.



diesem Projekt stecken bereits mehr als 100 Arbeitsstunden. Ich möchte mich hiermit bei meinen Kollegen für die vielen, vielen Stunden der Planung und Umsetzung ganz herzlich bedanken.

Die Sanierung und der Neubau waren bzw. sind sehr kostenintensiv, leider folgte im Herbst das nächste Drama, welches den finanziellen Spielraum unserer Sektion endgültig strapazierte:

Während eines Trainingsfluges ging unsere nicht einmal 2 Jahre alte Schleppmaschine aufgrund eines technischen Problems verloren – Richard tat alles, was möglich war, aber er konnte den Absturz nicht verhindern.

Von unserem schönen, von allen Schlepppiloten gern geflogenen SwissTrainer blieb als einzig verwertbares Teil nur die

wichtigste Gut, unsere Schleppmaschine, war zerstört und damit an Flugzeug-Schlepps und Segelfliegen mit großen Modellen nicht mehr zu denken.

Innerhalb kurzer Zeit waren wir uns im Sektionsausschuss einig, dass eine neue Schleppmaschine angeschafft werden musste, um den Mitgliedern wieder die Möglichkeit des Flugzeug-Schleppens anbieten zu können.

Wir haben uns verschiedene Modelle und Antriebsvarianten angesehen und durchgerechnet und dann die Entscheidung für eine Wilga mit 3,5 m Spannweite getroffen. Aufgrund der Kosten beschlossen 10 Mitglieder die Schleppmaschine teilweise privat zu finanzieren (knapp EUR 2.000.— wurden zugesagt) und der Sek-

Die Wilga wird nach Fertigstellung vollkaskoversichert, um einen weiteren finanziellen Albtraum im Schadensfalle zu verhindern.

Ich hoffe sehr, dass die Serie von negativen Ereignissen nun endlich beendet ist. Aber wo viel Schatten ist, ist auch viel Licht – es gab wie immer viele schöne Momente.

Das wohl wichtigste Ereignis war die Modellbaumesse Wels, wo wir einen wunderschönen Stand hatten und zeigen konnten, welche Vielfalt an Modellen in unserer Sektion geflogen wird.

(Anm. Red. Siehe dazu auch Seite 49)

Der Andrang an unserem WMW-Stand war gewaltig und auch für die Messe im April 2014 haben wir bereits die Zusage



Hatzis



Hatzis



Koralpe



Koralpe

der Messe Wels, wieder einen ebenso großen Messestand aufbauen zu dürfen.

Seit der Messe werden wir mit Anfragen aller Altersstufen bombardiert, aber leider haben wir mit fast 120 Mitgliedern die absolute Obergrenze erreicht, sodass wir derzeit keine neuen Mitglieder aufnehmen können.

Mitte Mai fand unser erstes Hangflugwochenende in Südtirol statt.

Der Andrang war dieses Jahr besonders groß, sodass wir unseren Hotelier baten, ob er uns noch ein weiteres Hotel zur Unterbringung empfehlen könnte. Dieses Hotel stellte sich dann vor Ort als einfacher Bauernhof heraus, was meine Kollegen nicht ganz so toll fanden.

Das traumhafte Wetter und das tolle Fluggebiet entschädigte sie aber für die einfach gehaltenen Zimmer.

Bei unserem wie immer sehr gut besuchten Sommernachtsfest am Modellfluggelände hatten wir heuer eine Premiere: Zu Mitternacht gab es über dem offenen Feuer gekochtes Gulasch. Dabei hätten sich die „Köche“ beinahe selbst gekocht und mussten zu allerlei unkonventionellen Hilfsmitteln zum Schutz vor der Hitze greifen.



Im August fand das zweite Hangflugwochenende bei traumhaftem Sommerwetter auf der Koralpe statt – endlich konnten wir wieder ungehindert auf unserem Lieblingsberg Hangfliegen.

Auch nach 20 Jahren auf der Koralpe ist die Freude jedes Mal wieder riesengroß, wenn die Modelle in allen Größen durch die Luft pfeifen – unser Rudi war ganz mutig und flog seine DG-1000 mit 5,5 m Spannweite, nur vor der Landung war unserem Profi etwas mulmig zumute – aber auch die Landung klappte ohne Probleme.

Neben dem An- und Abfliegen werden wir 2014 wieder unsere üblichen Veranstaltungen abhalten, sofern das Wetter passt:

2 Hangflugwochenenden in Südtirol und Kärnten sind bereits gebucht. Wir freuen uns auf Highlights wie unser beliebtes Sommernachtsfest und unseren Sektionswettbewerb. Weitere Fixpunkte sind wichtige Projekte, etwa die Erweiterung der Beschattung und die Errichtung eines Sicherheitsnetzes im Bereich unserer Clubhütte.

Zum Abschluss möchte ich auf einen Beitrag des ORF-Magazins „Sky & Fly“ hinweisen, der unsere Sektion porträtiert. Der Beitrag ist auf unserer Homepage zu finden. <http://www.wmw.at/pesse-news/cumulus-online/item/imagevideo-der-weissen-moe-we-wels-copy>.



Ich möchte mich nochmals bei allen ganz herzlich bedanken, die dazu beigetragen haben, unsere Sektion in diesem tollen Zustand zu erhalten - ohne die vielen tollen Freundschaften und die Kameradschaft wäre dies so sicher nicht möglich.

Ich freue mich auf eine schöne und unfallfreie Flugsaison 2014 und wünsche alles Gute für 2014.

Gerhard Krenn

Silvesterfliegen der Sektion Modellflug

PippiFuzz-Wettbewerb 2013

Ja, unser Bewerb 2013 ist schon wieder Geschichte. Es war ein gutes Jahr. Angefangen hat es leider mit Terminausfällen.

Aber dann ging es los und es gab keinen Terminausfall mehr außer Verschiebungen von Montag auf Mittwoch. Auch die Teilnahme am Bewerb war rege und im Durchschnitt nahmen an 15 Wettbewerbstagen 9 bis 10 Bewerber teil. Die dabei erfliegenen Zeiten waren, verglichen mit den Vorjahren, besser. Die Anzahl der MAXIMALZEITEN und der Außenlandungen waren annähernd gleich. Positiv auf den Ablauf des Bewerbes hat sich die Vereinbarung ausgewirkt, dass der Zeitnehmer des nächsten Starters sich um das Startseil kümmert, es dem Wettbewerber übergibt und dann mit einer roten Startfahne das Zeichen zum Start gibt. Ältere Teilnehmer sehen halt nicht mehr so gut und somit gibt es keine, oder fast keine, Irrtümer mehr. Es wurden für den Bewerb nur einige neue Modelle verwendet, die meisten waren bewährte MÜLLNER-Modelle, die natürlich, im Hinblick auf ihre Leistung, „extrem teuer“ sind.

Verbessert haben sich die Hochstarttechnik und auch das Finden der Thermik. Natürlich konnten wir unserem Sieger KARL das Wasser nicht reichen. Er hat sich eben diese Kunst hart erarbeitet. Bei den Tageswettbewerben gab es viele „Hoppaläs“ und der Schmäh kam nicht zu kurz.

Der schönste Wettbewerbstag war der letzte am 21.10.2013. Es war ein warmer, sonniger Tag, mit wenig Wind. PLATZER Harry hatte seinen Radidackel (ein von ihm konstruierter und gebauter Radischneideautomat mit Salzzugabe), Brot und Butter mitgebracht. Das Bier steuerten wir bei. So klang unser Bewerb auf dem Platz schön aus.

Am 07.11.2013 hielten wir in der MÖWENSTUBE am Flugplatz unsere Siegesfeier ab und ich konnte fast alle Bewerber begrüßen. Für die drei ersten Sieger hatte ich Pokale vom Vorstand der Weißen MÖWE organisiert und für die nächsten „Sieger“ gab es Präsente von der Fa. PROXXON (Verkaufsleiter KLEMENT) und von der Fa. MODELLBAU LINDINGER. Als Vorletzter bekam ich einen Knackerkranz.

Was mich betrifft, habe ich nach den vielen Jahren als „PRÄSIDENT“ diesen Job zurückgelegt und als Neuen unseren Mitbewerber Erich EDLINGER zur Wahl gestellt. Er wurde auch einstimmig gewählt und er nahm dieses Amt an. Meine Glückwünsche begleiten ihn. Ich und auch unser Schriftführer KARL, werden ihn immer unterstützen.



*Alfred LEPKA
Erich EDLINGER*





Fallschirmsport auf dem Flugplatz Welser Heide

Um sich überhaupt als Fallschirmspringer in die Lüfte begeben zu können, ist eine intensive Ausbildung nötig, die körperliche und geistige Fitness fordert. In Wels bildet der Union Fallschirmspringerclub Linz mit der so genannten modernen AFF (Accelerated Free Fall) Methode jährlich in mehreren Kursen Schüler zu Fallschirmspringern aus. Dabei erlebt der Schüler nach einer mehrtägigen, intensiven Erstsprungeinweisung den Freifall direkt beim ersten Sprung mit zwei Lehrern bereits aus 4000 m und muss in mehreren Levelsprüngen das Besprochene in die Praxis umsetzen. Stabilisation und Freifallmanöver selbstständig durchzuführen und absolutes Höhenbewusstsein zu beweisen, sind die Trainingsziele, die erreicht werden müssen. Nach 20 weiteren Solo-Sprüngen,

in denen allein, weiter geübt wird, darf er zu einem Prüfungssprung und einer theoretischen Prüfung antreten, um eine weltweit gültige Sprunglizenz zu erhalten. Doch damit geht's erst richtig los.

Unzählige Möglichkeiten, frei zu fallen

Einfach nur dem Boden entgegen zu fallen wird schnell langweilig. Daher gibt es die unterschiedlichsten Disziplinen, von denen auf dem Flugplatz Welser Heide besonders Freefly, Formationsfliegen und Wingsuit-Fliegen ausgeübt werden. Beim Formationsfliegen gilt es, am Bauch liegend, in Gruppen von 4 bis 8 Personen vorgegebene Figuren im Freifall zu absolvieren. Ähnlich ist es beim sogenannten

Freefly, bei dem die Figuren jedoch am Kopf stehend oder in einer Sitzposition und somit höheren Freifallgeschwindigkeiten geflogen werden.

Eine junge Disziplin ist das sogenannte Wingsuit-Fliegen. Die Springer tragen dabei einen speziellen Anzug mit Arm-





Team ECLIPSE RW UNION LINZ
 Steiner Verena
 Langer Christoph
 Reisinger Günther
 Michlmayr Alfred
 Kaindlstorfer Johann (Video)

und Beinflügeln, der es ermöglicht, nicht nur zu fallen, sondern auch zu gleiten – und damit Freifallzeiten bis zu mehreren Minuten zu erreichen. Auch diese Disziplin kann in Gruppen ausgeführt werden, ebenso können bestimmte Manöver wie „am Rücken fliegen“, „Rollen“ oder „das gegenseitige Anfliegen“ und „an Händen fassen“ absolviert werden.

Der Union Fallschirmspringerclub Linz richtet jedes Jahr Meisterschaften aus, ebenso sind stets Teams in unterschiedlichsten Disziplinen bei den Staatsmeisterschaften dabei, wo 2013 zum Beispiel das Team Eclipse 2.0 in Graz im Freefly den zweiten Rang belegt hat. Zwischendurch gibt's immer wieder Veranstaltungen wie Scramble Bewerbe (Anfänger werden mit Profis in Teams

zusammengewürfelt) oder die ersten Oberösterreichischen Sequentials, bei denen sich die Österreichische Freefly Elite traf und unter der Leitung des Trainers Fabian Raidel Head Down Formationen auf höchstem Niveau flog.

Safety First - oberste Prämisse im Fallschirmsport

In einer Sportart, in der Entscheidungen in Sekundenbruchteilen getroffen werden müssen und hohe Geschwindigkeiten erreicht werden, ist es umso wichtiger, in permanenter Abstimmung mit den Verantwortlichen am Flugplatz und anderen Flugsportlern zu stehen, um ein sicheres Zusammensein aller zu gewährleisten.

Für alle Fallschirmsportdisziplinen im Fallschirmsport stehen Ansprechpartner und Lehrer zur Verfügung, die Fragen beantworten und wichtige Informationen geben können. Auch erfahrene Springer müssen sich immer wieder mit neuen Voraussetzungen vertraut machen und „up to date“ sein, was Sicherheitsthemen und Material angeht. Mehrmals im Jahr finden Seminare statt, in denen sich die Springer etwa in Schirmfahrt, Materialkunde oder neuen Disziplinen fortbilden. Besonders in den Bereichen Freefly und Wingsuit wurde der Flugplatz Welser Heide mittlerweile zu einem Kompetenzzentrum, da sich unter den Vereinsmitgliedern die Besten Österreichs und der Welt befinden.

» alle Bilder Union Linz
 Austrian Sequentials, Wels, August 2013



Sieglinde Lefenda, Sektionsleiterin Fallschirmsprung, im Windkanal bei Prag, mit ihrem Neffen Elias Beuer, 10 Jahre jung. Schon nach kurzer Zeit hatte er die Sache begriffen, und befand sich in luftiger Höhe.

Fallschirmspringen außerhalb des Flugplatzes und bei Events

Die Springerinnen und Springer des Union Fallschirmspringerclub Linz erobern nicht nur die Lüfte über Wels, sondern bereisen alle Kontinente, um Kontakte zu knüpfen und mit Freunden aus der ganzen Welt zu springen. Besonders beliebte Reiseziele sind dabei Veranstaltungen (Boogies) in Dubai, den USA und Tschechien. Oft schaut man aber auch einfach bei anderen österreichischen Vereinen vorbei. Zahlreiche Außenlandungen zu Events und privaten Veranstaltungen, die jährlich absolviert werden, sind ein Genuss für Springer und Zuseher, wie zum Beispiel der Sprung zur Eröffnung des Sportkompetenzzentrums der Sportunion OÖ in Linz, zum Finale der MeMed Beachvolleyball Trophy oder zur Eröffnung der Gugl Games 2013.

Freier Fall für Jung und Alt

All jenen, die einmal das unbeschreibliche Gefühl des Freifalls auf sichere und unkomplizierte Weise genießen wollen, sei ein Tandemsprung ans Herz gelegt. Nach einer kurzen Sicherheitseinweisung ist es bei körperlicher Fitness möglich, auch ohne weitere Ausbildung an einem erfahrenen Tandemmaster befestigt den freien Fall zu erleben. Auf Wunsch begleitet ein Videospringer das Tandemteam, der das glückliche Gesicht auf Foto und Video festhält. Die mutigen Gäste sind dabei zwischen 10 und 85 Jahre alt (Mindestgröße 140 cm, Höchstgewicht 90 kg). Ebenso ermöglicht der Verein auch beeinträchtigten Personen nach Abklärung der körperlichen Voraussetzungen den Genuss von 55 Sekunden freiem Fall.

Mehr Infos unter: www.unionlinz.com

Staatsmeisterschaft Motorflug am Flugplatz **Welser Heide**

Am 16. und 17. Mai 2014 findet in LOLW die Staatsmeisterschaft im Motorflug statt. Für Einsteiger gibt es eine eigene Klasse mit vereinfachten Aufgaben. Eine ÖAEC-Mitgliedschaft ist erforderlich. Die Wettbewerbs-Ordnung kann von www.aeroclub.at/Motorflug/Downloads runtergeladen werden.

Für Einsteiger und Interessenten wird es Ende April in Völtendorf einen Einführungslehrgang geben. Herr Mag. Edmund Schlapschy (Sportkommissar) wird diesen Einführungslehrgang veranstalten. Seine Kontaktdaten: Mobil: 0664-1032226, E-Mail: edmund.scnlapschy@austrian.com

Mit der Caravan nach Sankt Moritz jetten



Durch Zufall erfuhren wir von einem Ausflug, der die heurige Schisaison krönen könnte. Wer Lust und Laune hat, im März für einen Tag in eines der eindrucksvollsten Schigebiete unseres Planeten reinzuschmeckern, hätte hier die Gelegenheit dazu.

Die Caravan der Union Linz wird bei den Sankt Moritz-Flügen für 12 Passagiere bestuhlt. Wenn man am Flughafen in Sankt Moritz aussteigt – schreitet frau/man über einen roten Teppich. Das ist jetzt für das Ski- oder Snowboard fahren nicht wichtig – spricht jedoch Bände.

Reiseverlauf:

- » Flughafen Linz-Hörsching 7:00 Uhr / Abflug mit der Caravan (Cessna 208)
[Reisepass nicht vergessen]
- » 8:30 Landung am Engadin Airport
- » mit dem Taxi zur Piste
- » Schivergnügen bis ca. 17:00 Uhr
- » anschließend Rückflug

»» **Anmeldung und weitere Infos bei:**
Johann Kaindlstorfer (Kaindi) 0660-6555388
kaindi@unionlinz.com

/ 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.**