



CUMULUS

Vereinsnachrichten des Fliegerclubs WEISSE MÖWE WELS

Ausgabe 2 / 2005



Musikkapelle Wels



Modellflug



Segelflug & Rotax

50 Jahre Heereslogistik Wels
gemeinsames Fest am 10. September 2005
siehe Seite 2 und 8



Inhaltsverzeichnis

- 03 Brief des Präsidenten
- 05 Personalinserat
- 06 Magistratsmusikkapelle Wels
- 08 Inserat 50 Jahre Feier
- 10 Ehrungen & Auszeichnungen
- 11 Landessportehrenzeichen in Gold
- 12 Flamenco & Biscayatief
- 16 Sektionsausflug Koralpe
- 21 Modellflugwettbewerb
- 22 ÖAMTC Ambulance Jet
- 24 Streckenflug Segelflugzeug
- 26 Hans Frisch, FPBAV
- 28 Call me Bearcat
- 30 Johann Frisch, FPBAV
- 31 Erntezeit am Flugplatz Wels
- 32 Focke Wulf P149D
- 33 Inserat - Ellen MacArthur Uhr
- 34 Zulassung Multitrailer
- 35 Flugzeugpark Sektion Segelflug
- 35 "Luftstrassenkehrmaschine"
- 36 Birdman über Wels
- 38 Serres 2005
- 40 Pistensanierung und Markierung
- 42 Bombardier Rallye auf Abwegen
- 43 Inserat Air Treff
- 44 Inserat Breitling Navitimer

Termine & Veranstaltungen

Splash-In Wolfgangsee

1. Wasserflugzeugtreffen

ca 9.7.2005

Lichterfest Gmunden

13.08, Flugprogramm Airmen Beans

Wasserkuppe

24. - 28.8.2005

Igo Etrich Treffen Wels

12.8. - 14.8.2005

Grillabend Modellflug

9.7.2005

Trattberg Modellflug

12.8. - 15.8.2005

Abfliegen Modellflug

8.10.2005 (Ausweichtermin 15.10.2005)

Wichtiger Termin:

50 Jahre Heereslogistik

Wels - gemeinsame Feier

10.9.2005

Es werden Freiwillige aus allen Reihen (Sektionen), Flugschüler und Piloten gesucht, die uns an diesem Tag tatkräftig unterstützen. Bitte bei der Betriebsleitung, beim Sektionsleiter oder Pressereferenten melden, damit die Einteilung der Dienste fertiggestellt werden kann !



Friedrich Zinnhobler
Präsident des Fliegerclubs Weiße Möwe Wels

Liebe Mitglieder und Freunde der WEISSEN MÖWE WELS !

Generalversammlung am Freitag den 18. März 2005 - Nachlese

Zur Information für alle, die nicht dabei waren.
Zur Erinnerung für alle, die dabei sein konnten.

Gleich vorweg:

Diese Generalversammlung war – ohne Übertreibung – „bilderbuchreif“.

Mehr als 100 Teilnehmer erlebten eine Veranstaltung, deren harmonischer Ablauf alle zutiefst beeindruckte.

Nach der Begrüßung und dem Gedenken an unsere im abgelaufenen Jahr verstorbenen Vereinsmitglieder (Hans SCHÖN und DI Richard BARDUA) wurden die in der Tagesordnung angekündigten Berichte vorgetragen. Die darin zum Ausdruck gebrachten Leistungen – sowohl für unsere Mitglieder, als auch für die Erhaltung und Sicherung unseres bedeutenden Flugsportvereines – wurden von den anwesenden Gästen, Mitgliedern und Freunden mit viel Applaus bedankt. Gab es doch gerade im abgelaufenen Jahr oft fast unlösbare Probleme, die nur mit unermüdlichem Fleiß und konsequenter Ausdauer bewältigt werden konnten.

Ähnlich positiv – wie die Zustimmung zu den Berichten – war auch der Ablauf für die Genehmigung unseres NEUEN VEREINSSTATUTES.

Dieses wurde von den Tagungsteilnehmern mit großer Mehrheit (nur zwei (2) Gegenstimmen!) unverändert angenommen. Es tritt somit mit Jahresbeginn 2006 rechtsgültig in Kraft.

Einen würdigen Abschluss unserer „bilderbuchreifen“ Veranstaltung bildete dann der hochinteressante DIA-Vortrag von unserem Clubmitglied Hans Gutmann über seinen „4 Kontinenteflug“ im Herbst 2003. Als Dank dafür gab es von den begeisterten Zuhörern kräftigen Applaus.

F. Zinnhobler

A promotional image for Aerial Helicopter GmbH. The background is a bright blue sky with light clouds. A large, semi-transparent banner at the top contains the website address 'www.aerial.at'. In the foreground, a silver helicopter with blue stripes is shown from a low angle, appearing to be in motion. The helicopter has 'www.aerial.at' printed on its side. In the background, another similar helicopter is visible on a tarmac.

www.aerial.at

Aerial Helicopter GmbH
A-2034 Diepolz 45, Austria
aerial-helicopter@magnet.at

Tel: +43(0)2526 7381

Fax: +43(0)2526 20077

www.aerial.at

IHRE ZUKUNFT am FLUGPLATZ WELS

Wir suchen zur Verstärkung unseres Betriebsleiter-Teams einen Mitarbeiter.

Der Aufgabenbereich umfasst, unter Einhaltung der Flugplatz-Benützungsbedingungen, entsprechenden Rechtsvorschriften und behördlichen Anordnungen, eine reibungslose Abwicklung des Flugbetriebes. Gleichzeitig erwarten wir, dass soweit es der Flugbetrieb erlaubt, Instandsetzungs- und Erhaltungsarbeiten der gesamten Flugplatzanlage, durchgeführt werden.

Sie arbeiten nach entsprechender Einführung als selbständiger Flugplatzbetriebsleiter und bringen folgende Qualifikationen mit :

- Betriebsleiterausbildung (Betriebs- und Einsatzleiterkurs)
- Abgeschlossene Berufsausbildung
- Funkerzeugnis (AFZ)
- Luftfahrtbezogene Englischkenntnisse in Wort und Schrift
- technisches Verständnis
- Verantwortungs- und Risikobewusstsein
- Bereitschaft für Wochenend-Dienste
- PC-Kenntnisse
- Software Kenntnisse (Word, Excel, Powerpoint, ...)
- Führerschein
- Eigenständige, kreative und kommunikationsstarke Persönlichkeit, die in jeder Situation den Überblick behält.

Beginn des Arbeitsverhältnisses ist der 03. April 2006

Interessiert ?

Wir freuen uns auf ihre Bewerbung mit Lebenslauf und Bild

Weiße Möwe Wels
Fliegerclub &
Halter des öffentlichen Zivilflugplatzes Wels
Flugplatzstraße 1
A-4600 Wels
Tel: 07242/26499-0
www.wmw.at
E-mail: office@wmw.at







Beginn der Flugsaison 2005

Schöner kann der Start in die neue Flugsaison nicht beginnen als mit flotter Marschmusik!

Wie schon seit mehreren Jahren hat auch heuer wieder die Welser Magistrats-Blasmusikkapelle mit ihrem Maiständchen die Saison eingeleitet.

Unter der Leitung von Landesmusikschuldirektor Walter Rescheneder, hat ein Großaufgebot von Musikern wieder bekannte Märsche vorgetragen, u.a. auch unseren „WEISSE MÖWE FLIEGERMARSCH“.

Von den anwesenden Gästen und Zuhörern gab es als Dank für die tolle Darbietung großen Applaus und von unserem Wirteteam – Andrea di Pauli und Helmut Haudum – frische Jausensemmel und Freibier für alle.

F. Zinnhobler





50 Jahre Heer

10. Sept. 2005 *Ta*

HESSENKA

- ▼ Leistungsschau des Heereslogistikzentrums Wels
- ▼ Panzerfahren und Gulaschkanone
- ▼ Platzkonzert der Militärmusik OÖ
- ▼ Vorführungen der Militärhundestaffel
- ▼ Auktion von Kfz und Heeresgütern durch Dorotheum
- ▼ Vorführungen der FF WELS
- ▼ Treffen militärhistorischer Kfz (MILVEC)

TOLLE PREISE

www.bundesheer.at

eslogistik Wels

g der offenen Tür

ASERNE WELS

9.00 - 17.00 Uhr

▼ Große Präsentation Fliegerclub Weiße Möwe

Sektion Modellflug
Segelflug
Ultra-Light
Fallschirm
Motorflug



▼ Flugplatzfest 9.00-24.00 Uhr

▼ Kleinkinderbetreuung durch den Verein Tagesmütter Wels

▼ Sonderpostamt am 9. Sept. 2005 von 13.00-17.00 Uhr

E ZU GEWINNEN!

Kontaktnummer:

Info unter Tel. 07242-2021-6801 oder 6810



Ehrungen und Auszeichnungen



Über Antrag des Vorstandes wurde Herr Dr. Bernhard Wieser von der Generalversammlung am 18. März 2005 einstimmig zum EHRENMITGLIED der WEISSEN MÖWE WELS ernannt.

Ausschlaggebend für die Zuerkennung dieser höchsten Auszeichnung die der Fliegerclub zu vergeben hat, war sein großes Engagement für uns und unsere Angelegenheiten während seiner 12 jährigen Tätigkeit (von 1991 – 2003) als Verkehrs- und Flugplatzreferent der Stadt Wels.

Seit Herbst 2003 ist Herr Dr. Bernhard Wieser nunmehr Stadtrat für Umwelt und Naturschutz.

In dieser seiner neuen Funktion kann er viel für die Erhaltung und den Schutz unseres Flugplatzareals beitragen, welches als „letztes Stück Welser Heide“ immer noch ein sicherer Lebensraum für viele seltene Pflanzen und Kleintiere ist und auch bleiben soll.

F. Zinnhobler

Unser langjähriges Vereinsmitglied Herr DI (FH) Thomas RADLER wurde bei der Generalversammlung am 18. März 2005 mit der Verleihung der „VERDIENSTMEDAILLE in SILBER“ (Clubehrenzeichen der Weissen Möwe Wels) besonders geehrt und ausgezeichnet.

Seit 1992 leitet „Thomas“ den Wartungsbetrieb (Sektion Segelflug) der „Weissen Möwe Wels“.

Durch seine ausgezeichnete Führung erhielt der Verein schon mehrmals Lob und Anerkennung seitens AUSTRO-CONTROL.

Die Organisation und der Zustand der Werkstätte, aber auch der Zustand der einzelnen Flugzeuge, sind durch sein Engagement einmalig in ganz Österreich.

Thomas ist seit 1995 ein sehr anerkannter Segelfluglehrer und er war auch jahrelang ein pflichtbewusster Sektionsleiter-Stellvertreter.

Für seine Vielseitigkeit und seinen Fleiß erhielt er nun als Dank von der Generalversammlung die o.a. Verdienstmedaille verliehen.



F. Zinnhobler



Vlnr.: Dr. Josef Pühringer, Friedrich Zinnhobler, LAbg. Anna Eisenrauch

Landes - Sportehrenzeichen in Gold

Das „LANDES – SPORTEHRENZEICHEN in GOLD“ für Funktionäre wurde am 11. April 2005 unserem Präsidenten Herrn Bmstr. Friedrich ZINNHOBLER, in Anerkennung der vieljährigen außerordentlichen Verdienste um das oberösterreichische Sportwesen, von Herrn Landeshauptmann Dr. Josef Pühringer verliehen.

An der feierlichen Überreichung der hohen Auszeichnung nahm auch die Welser Landtagsabgeordnete Anna Eisenrauch teil, die sich sehr um diese Ehrung bemüht hat.

In seiner Laudatio erwähnte der Landeshauptmann u.a. auch die Stationen der erfolgreichen Funktionärstätigkeit von STR. a.D. Bmstr. F. Zinnhobler.



- Gründungsmitglied der UNION-WELS-PERNAU im Jahre 1974, 30 Jahre im Vorstand tätig (UNION-PERNAU – 600 Mitglieder).
- Vorstandsmitglied von WSC-Hertha von 1988 bis 2005 (17 Jahre)
- Gründungsmitglied und Obmann des Nachwuchs-Förderungs-Klub (NFK) für die Fußballjugend des WSC-Hertha (von 1988 bis 2005)
- Seit 1993 bis dto. Präsident des Sportfliegerclubs „WEISSE MÖWE“
- Während seiner 20 jährigen Zugehörigkeit zum Welser Gemeinderat auch 20 Jahre im Sportausschuss tätig.

Wir vom Fliegerclub „WEISSE MÖWE WELS“ gratulieren unserem „FRITZ“ sehr herzlich zu dieser hohen Landesauszeichnung und danken ihm gleichzeitig für seinen unermüdlichen Einsatz für uns und unseren Club.



Flamenco und Biscayatief

Heinz Neuhofer und Kurt Russ im UL nach Spanien und Portugal.

11 Tage, davon 8 Flugtage, 5.800 km, 35 Flugstunden, Schnitt: 166 Km/h, unter 16 Liter/h, 9,5 Liter/100 km
 Eigentlich wollten wir nach Marokko. Aber die dortigen Behörden sind offensichtlich der Meinung, dass eine Gleichstellung zwischen UL-Piloten und Cessna/Piper-Piloten erst durch den „Kauf“ einer UL-Einflugbewilligung um mehrere Hundert Euro erfolgt. Lissabon statt Marakesch war unsere Antwort.

Wegen eines heranziehenden Tiefs starteten wir einen Tag früher als geplant Richtung Genua, bei noch traumhaften Wetterbedingungen, zur sicher schönsten meiner bisherigen Alpenüberquerungen. In FL 105 vorbei an den Hohen Tauern, über Cortina d'Ampezzo und Falzarego, zwischen Marmolada und Drei Zinnen. Nur wenige Verkehrsinformationen von Padova Info und später Bolzano APP störten unser Staunen über diese gewaltige Kulisse aus Stein, Schnee und Eis.



Stein, Schnee & Eis der Dolomiten

Immer noch in one-zero-five über Trento und den Gardasee. Mit dem Umschalten auf Milano Information verabschiedete sich die klare Gebirgsluft und wir tauchen ein in die trübe Industrieluft der Po-Ebene. Kurz vor Genua erheben sich die Berge wieder bis auf 4500 ft und eigentlich wollten wir heute noch bis zur spanischen Grenze. Vor uns aufliegende Bewölkung und keine Freigabe von Genua APP zum Steigen. Umkehren oder doch im Tiefflug durch die Täler bis Albenga? In LIMG Albenga weitet sich das Tal und die Bewölkung wurde lockerer. Den Flugplatz sahen wir aufgrund unseres tiefen Anfluges erst im letzten Moment. Obwohl ich grundsätzlich meine Tankdeckel selbst zuschraube und unseren leichten Flieger selbst zur und von der Tankstelle schiebe und auch zum Parkplatz, bezahlte ich stolze 58,55 € für Landung und Handling, auf einem gottverlassenen Flugplatz, ohne Verkehr während unseres zweistündigen

Aufenthaltes. Der teuerste Platz unserer gesamten Reise!

Übers Internet überzeugten wir uns, dass diese tiefe Bewölkung sich nur auf den Raum Genua beschränkt und eine Warmfront erst am späteren Nachmittag zu erwarten ist. Also rasch weiter. Nizza APP fragte nach unserer Route und ich requestete „Coastline“.

Ein Zauberwort wie es sich nachher herausstellte. Zwar erhielten wir jede Menge Meldepunkte und mussten



Albenga, teuerster Platz unserer Reise

permanent die Frequenz wechseln. Manchmal wusste ich gar nicht mehr, mit wem ich eigentlich sprach, aber ich erhielt alle gewünschten Freigaben und so zogen wir in 500 bis 1500 ft vorbei an Monte Carlo, Nice, Cannes, St. Tropez, Toulon, Marseille usw. bis Montpellier. Auf die Frage nach Type of Aircraft antwortete ich einfach mit „Single engine, two persons“. Durch solche „offenen Angaben“ wird das Leben für UL-Piloten einfacher! Dann wurde das Wetter schlechter. Wir versuchten noch bis kurz vor die spanische Grenze, nach Perpignan zu fliegen, aber die Sicht wurde immer schlechter und als es dann noch stärker zu Regnen begann, kehrten wir um und landeten in LFMU Beziers. Flieger verankern im strömenden Regen und völlig durchnässt suchten wir uns ein Hotel. Bei wunderbarem Rotwein schwärmten wir über unsere heutige Dolomiten- und Cote d'Azur-Etappe.

dann wieder zurück an die Küste, vorbei am Mündungsgebiet des Rio Ebro, entlang der Costa del Azahar nach LECN Castellon de La Plana. Ein Vereins-Flugplatz inmitten eines Ferienortes, fast direkt am Strand. Flugplan schließen per Funk und Verabschiedung von Valenca APP. Die Landung erfolgt ohne Funk, dafür gibt es eine ordentliche Tankstelle und das Hotel ist direkt neben dem Flugplatz – einfach perfekt!



Medina Sidonia-Cadiz



Flugvorbereitung in Castellon

Am nächsten Morgen hatten wir keine Eile zum Flugplatz zu kommen. Die Restbewölkung war noch zu tief und zu dick. Gegen Mittag wagten wir den Start und Richtung Barcelona wurde es rasch sonniger. In 1500 ft der Costa Brava entlang und dann mussten wir die Area Barcelona im Landesinneren umfliegen,

Der Start Richtung Cordoba wurde wieder durch tiefhängende Bewölkung verzögert, aber der geplante Leg war ohnehin nur ca. 3 Stunden, wir hatten also keine Eile. Von Valenca APP erhielten wir den gewünschten FL 60 und so konnten wir in ruhiger Luft, über den bereits locker gewordenen Wolken in völlig gerader Linie bequem Richtung Cordoba ziehen. Obwohl der Flugplatz LEBA Cordoba über eine Unzahl von Personal verfügt, ist der Turm nicht besetzt. Entsprechend des verlautbarten Anflugverfahrens melden sich die Piloten an den vorgesehenen Punkten, geben ihre Absicht bekannt und koordinieren sich selbst. Im ersten Moment für uns schwierig, weil alle spanisch sprachen,

aber als ich mich am Downwind zum zweiten Mal englisch meldete (beim ersten Meldepunkt redete niemand mit mir, zumindest nicht englisch), gaben mir die Piloten der beiden am Rollhalt stehenden Maschinen zu verstehen, dass sie warten werden bis ich gelandet bin.

Weil wir mit unserem UL nicht nach Jerez durften, besuchten wir am nächsten Tag Medina Sidonia-Cadiz, einen sehr gepflegten UL-Platz südlich von Jerez. Zum Glück konnten wir unseren Flieger in die Halle stellen, denn als wir am nächsten Morgen zum Flugplatz kamen, blies der Wind bei strahlendem Sonnenschein mit böigen 40 kt (74 km/h!!!). Für uns ein Sturm, aber häufige Windgeschwindigkeiten auf der Atlantikseite im südlichsten Eck von Spanien.



In jeder Kneipe wurde getanzt

Einen Tag Flugpause hatten wir uns ohnehin schon verdient. Mit dem Linienbus fuhren wir nach Jerez um die „Feria“ zu besuchen. Ein Volksfest, das alle Jahre in den ersten beiden Maiwochen stattfindet. Uns beeindruckte die Lebensfreude der Spanier. In fast jeder Kneipe wurde getanzt und bis auf die wenigen Touristen waren fast alle in



folkloristischer Kleidung gekommen. Auch zu Pferde und mit Kutschen. Selbst in den Linienbussen sah man Spanier in ihrer landestypischen Tracht.



Auftanken des Ultralight

Für den Weiterflug nach Lissabon half uns Roberto Goltzman, Fluglehrer von Medina Sidonia, mit Karten aus. Danke Roberto! Die folgende Strecke bis Faro, entlang der Costa del La Luz ist etwas anspruchsvoll zu fliegen, weil es dort militärische Stützpunkte gibt, aber auch einige Naturschutzgebiete, die freizuhalten sind. Während die spanischen Fluglotsen mit D-MXXX sofort ein UL identifizieren, hat sich das in Portugal noch nicht herumgesprochen. Der Flug von Faro entlang der Algarve war nicht nur landschaftlich ein besonderes Erlebnis. Endlich fühlten wir uns wieder als vollwertige Teilnehmer im Luftraum, bekamen unser Freigaben ohne Restriktionen und flogen vom fast äußersten Zipfel Portugals in gerader Linie, in FL 60 Richtung Lissabon. Als Ziel wählten wir LPSR Santarem, etwas außerhalb Lissabons, aber direkt an einer Bahnlinie in die Stadt.

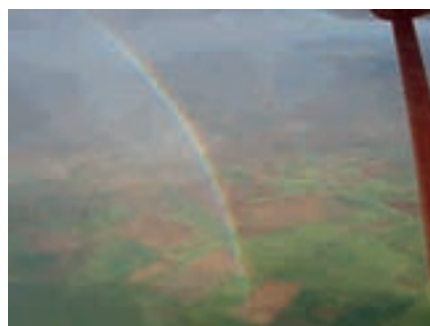


Lissabon-Belem

Lissabon ist absolut sehenswert und aufgrund des schlechten Wetters am nächsten Tag konnten wir zwei volle Tage der Stadtbesichtigung widmen. Der Weiterflug nach Burgos, im Norden Spaniens, sollte uns aber noch Probleme machen. Aufgrund meiner bisherigen Streckenflugerfahrung, habe ich es mir

längst zur Gewohnheit gemacht, vor dem Abflug noch einmal den Flugplan samt Route telefonisch bestätigen zu lassen. AIS Lissabon tat dies auch sehr freundlich, inkl. Routing. Kaum waren wir in der Luft sollte ich nicht zum geplanten NSA VOR und weiter nach Norden über VIS VOR und BRG NDB nach Burgos, sondern über CCS VOR. Für diese Route hatte ich keine ausreichende Wetterinformation, nicht einmal Karten. Erst musste ich einmal CCS finden. Dieses liegt weit in Spanien, Richtung Madrid. Auf meine Rückfrage kam freundlich aber bestimmt: „Due to military activity HDG 090, to CCS“.

Wenigsten durften wir auf FL 85 steigen, damit wir der Thermik nicht so ausgesetzt waren. Aber es kam was kommen musste: Nach CCS wurden die Berge höher und auch die Wolkentürme. Ein Überfliegen unmöglich, also runter. Das ging auch nicht lange. Weiter im Landesinneren von Spanien lagen die Wolken auf und es begann zu regnen. Uns blieb nichts anderes übrig als umzudrehen. Zurück an die Grenze zu Portugal. Für dieses Gebiet hatte ich ja wieder ordentliche Karten, requestete ich direkt zum VIS VOR.



Regenbogen vom UL aus betrachtet

Die Freigabe kam sofort. Der Umweg über Spanien kostete uns allerdings viel Zeit und damit auch Sprit. Also Landung in LPVZ Viseu zum Tanken. Neuer Flugplan und weiter nach Burgos. Fehlanzeige. Als wir zum Flugzeug wollten wurden wir von zivilen Polizisten um unsere Papiere gebeten. Für die Polizei war es offensichtlich wichtig zu wissen, warum wir den Umweg über Spanien gemacht haben. Das Flugzeug mussten wir vollständig ausräumen, alle Taschen wurden durchsucht und von einem Spürhund beschnüffelt. Auch im Flugzeug beschnüffelte der Hund jede Ecke. Irgendwann waren die Polizisten dann

doch überzeugt, dass wir weder Drogendealer noch Terroristen sind. Sie haben sich sogar entschuldigt für diese Kontrolle und um Verständnis gebeten. Nachdem wir unsere Papiere wieder hatten, beeilten wir uns nach Burgos zu kommen. Auf dem Weg dorthin mussten wir kleinere Schauer durchfliegen. Kurz vor dem Ziel versperrte uns ein alternder CB den Weg. Umdrehen und in Leon landen. Freigabe für den Einflug in die Kontrollzone von Leon und auf die Landung vorbereiten. Sollte ich mich wirklich von einem, im Zerfallsstadium befindlichen CB aufhalten lassen? Nach einem Vollkreis stand für mich fest aus dieser Wolke regnet es zwar, aber Energie kann dort nicht mehr viel drinnen sein.



Tiefflug über die westl. Pyrenäen

Ein zweiter Vollkreis und ich meldete mich bei Leon wieder ab, mit dem Entschluss, zumindest bis zum Rand der Wolke zu fliegen. Umdrehen kann ich immer noch. Links und rechts regnete es zwar noch stark, aber genau in der Mitte war es hell genug um durchzufliegen. Wir hatten ausreichend Sicht und kaum Turbulenzen. Bei der Landung in LEBG Burgos schien die Sonne. Am nächsten Tag hat die Gattin von Kurt Geburtstag. Wenn alles passt, könnte die restliche Strecke bis nach Hause in einem Tag zu schaffen sein.

Leider passte es nicht und wir mussten bis Mittag auf unseren Abflug warten. Nach unserem ersten Start (0900 LOC) Richtung westliche Pyrenäen, zwang uns aufliegende Bewölkung zum Umdrehen. Diese Restbewölkung war aus unseren Wetterinformationen nicht herauszulesen und einen METAR aus diesem Eck gab es nicht. Die restriktive Haltung der dortigen Fluglotsen gegenüber UL erlaubte uns keine andere Route. Der TAF von San Sebastian meldete die ersten CB der nächsten Front für 1400 UTC, also mussten wir spätesten Mittag starten um

rechtzeitig über die Pyrenäen zu kommen. Bei diesem zweiten Versuch entschloss ich mich ohne Fluglotsen auszukommen und einfach unter 1000 ft. AGL im Zick-Zack zwischen den immer noch tiefen Wolken durch die Täler zu fliegen. Hätte ich das nicht getan, wären wir mindesten 2 Tage in Burgos festgesessen.



Kartenstudium

Nach den Pyrenäen war die Fliegerei keine Herausforderung mehr und zufrieden mit uns und unserem Flieger landeten wir in LFCR Rodez, nordöstlich von Toulouse. Bis hierher überraschte uns die Hilfsbereitschaft und Freundlichkeit der Piloten auf den diversen Flugplätzen. Was uns hier in Rodez erwartete, ist an Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft nicht mehr zu überbieten. Wir hatten unser

Gepäck kaum aus dem Flieger, hat es sich schon herumgesprachen, welche Reise wir gemacht haben. Sofort waren Piloten zu Stelle mit Wasser und Schwämmen um unseren Flieger zu putzen. Ein Hallenplatz für die Nacht war selbstverständlich. Alles völlig kostenlos, einschließlich Landung. Michel Demeusy, der Cheffluglehrer, führte uns in die Stadt (15 km!), besorgte uns Zimmer, holte uns nächsten Tag pünktlich wieder ab und organisierte eine perfekte Wetterberatung. Danke Michel!!!



Rückblick

Start auf RWY 13 bei kräftigen SO-Wind. Die Wetterberatung von Michel sollte sich lohnen. Ich requestete FL 85. Dort oben kam der Wind aus der richtigen Richtung und schob unseren P92 mit GS 220 über

Lyon, vorbei an Genf bis LFGB Basel-Mulhouse. Tanken, Flugplan und weiter in FL 65, dann aufgrund Windscherungen hinauf auf 85 und wieder mit GS 220 waren wir am frühen Nachmittag schon in Wels.



Überblick

Fotos und Bericht gibt es auch auf der UL-Homepage der WMW, unter „Reiseberichte“.

Danke an Franz Mayr und Oliver Hackenberg für die technische Vorbereitung des Flugzeuges und Dank an Sigi Attenberger, der wie immer, sein Wissen nicht zurückhält, sondern seine Erfahrung weitergibt.

Heinz Neuhofer







Sektionsausflug Koralpe

Nach dem nicht ganz so schönen Frühling in unserem Land, hofften wir alle auf ein schönes Wochenende im Gasthof Waldrast auf der Koralpe. Der Wettergott schien unsere Bitten gehört zu haben. Pünktlich zu Beginn der letzten Maiwoche kam die erste Schönwetterperiode. Bereits am Anreisetag schien die Sonne von einem wolkenlosen Himmel. Nach dem ersten Frühstück ging es gleich ab zum Flughang, der in unmittelbarer Nähe der Waldrast liegt. Der Wind kam vom Tal herauf und binnen kurzer Zeit war der Himmel mit Modellfliegern voll. Der Hit dieser Saison waren die „Bee's“. Nurflügler aus EPP, kostengünstig, unzerstörbar und hervorragend zum Massenfliegen am Hang geeignet.

Die „Schmeißegeier“ wie Freimuth Rudi sen. sie betitelte, eroberten die Luft. Heiße Duelle und viele Berührungen machten unseren Piloten Spaß und trieben unsere Freunde aus Deutschland, die auch fliegen wollten, zur Verzweiflung. In Spitzenzeiten bevölkerten bis zu acht dieser Dinger gleichzeitig den Himmel. Diese Art zu Fliegen wurde mit der Zeit zu einem richtigen Combath-Fliegen. Massenstart, Abschußquoten und Stecklandungen waren an der Tagesordnung. Nur mehr in der „Sondermüllfreien“ Zeit hatten auch andere Modelle die

Chance, ihre Kreise am Himmel zu ziehen.

Die Abende verbrachten wir immer ganz gemütlich im Gasthof, bei herrlichem Essen und guter Stimmung. So mancher mußte am Abend für die Stunden in der Sonne büßen. Wer sich nicht wirklich gut mit Sonnencreme eingeschmiert hatte, begann am Abend so richtig zu glühen. Dank moderner Technik konnten am Abend auch die Fotos und das am Tag entstandene Filmmaterial via Laptop bewundert und vor allem kommentiert werden. Lästernde Kommentare inklusive!

Leider gab es euch heuer wieder Zwischenfälle, die nicht nur mit Schäden an Fliegern endeten. Herbert Doppler versuchte mit seinem Fazer eine Landung und flog sich im wahrsten Sinne des Wortes selber um die Ohren. Die „Vorher-Nachher“ Fotos beweisen den durchschlagenden Erfolg des Modells, eine Fahrt ins Krankenhaus nach Wolfsberg inbegriffen. Wer denkt, dass mit Sonnenuntergang die Fliegerei eingestellt werden muß, der irrt. Auch bei völliger Dunkelheit wurde geflogen. Freimuth Rudi jun., Weigl

Christian und Johannes Dorant jun. starteten ihre Modelle in die Nacht. Da leider eine normale Landung auf Grund der geringen Sicht nicht mehr möglich war, musste Rudi Freimuth jun. die Flieger aus der Luft fangen. Kommentar anderer Piloten: „Morgens kaufen, abends zerstören!“

Wider dieser Prognose gab es keine Verluste an Modellen.

Für eine spektakuläre Einlage sorgte auch ein Fliegerkollege aus Deutschland. Er plazierte eine ASW 15 mit fünf Metern Spannweite gekonnt in eine Lärche. Die

Bergungsaktion am nächsten Tag war für alle ein Augenschmaus. Ein „Eingeborener“ aus dem Tal stieg mit Steigeisen hinauf um das Modell zu bergen.

Scheinbar hat diese Aktion bei Gerald Hubweber einen bleibenden Eindruck hinterlassen. Noch am selben Tag setzte er seinen Shock-Flyer ebenso in einen Baum. Die Rettung kam am nächsten Morgen. Ein deutscher Fliegerkollege kletterte geschickt in den Baum und befreite das Modell. Es waren schöne und vor allem lustige Tage. Wir hoffen, dass es im

nächsten Jahr wieder so wird. Zum Schluß noch die Sprüche der Woche!

Herbert D.: „Ich kaufe mir jetzt eine ASH 26 mit 6 Meter Spannweite!“
Rudi F.sen.: „Brauchst einen Flieger zum Ausstellen?“

Hannes D. sen.: „Dein Schwerpunkt stimmt nicht mehr, der Akku ist leer!“

Gaby Dorant





Startverbot für
Hänge- u. Paragleiter!
Für Klubmitglieder
des 1.
auf Widen

OE-5276

15



Bergung des Modellflugzeuges
aus luftiger Höhe



Strahlende Sieger

Sektionswettbewerb der Modellflieger

Wie auch schon in den vergangenen Jahren fand auch heuer wieder ein Ziellandewettbewerb der Modellflieger statt. Bei schönem Wetter auf dem Modellflugplatz versuchten 14 Piloten nach exakt 2 Minuten ihre Flieger punkten genau zu landen.

Einen Unterschied zu den vergangenen Jahren gab es allerdings. In diesem Jahr griff die Jugend nach den Sternen oder besser gesagt nach den Pokalen. Die „alten Hasen“ hatten heuer keine Chance. Einzig Herbert Kusel konnte mit den Jungen noch einigermaßen mithalten. Die ersten beiden Plätze aber sicherten sich Jungflieger, die zusammen jünger sind als der dritte in der Reihung.

Hier nun das Ergebnis:

1. Lukas Schaffler
2. Adrian Aumayr
3. Herbert Kusel



Die strenge Jury



Die Teilnehmer

ÖAMTC Ambulance Jet in Wels



Die Tyrol Air Ambulance nahm vor 29 Jahren von Innsbruck aus den ersten Ambulanzjet in Betrieb. Die Unternehmensgeschichte geht allerdings vier Jahrzehnte zurück, als 1963 der Vorläufergesellschaft Aircraft Innsbruck die Fluglizenz erteilt wurde. Mit einmotorigen Flugzeugen samt Schneekufen führten diese damals die ersten Rettungsflüge durch. Heute ist Tyrol Air Ambulance, gemessen an der Zahl transportierter Patienten, die Nummer Eins der Branche in Europa.



Anfänge in den Tiroler Bergen

Sie fliegen um Ihr Leben - und der Flugplatz Wels gibt die Sicherheit im Notfall einen Landeplatz zur Verfügung zu haben.

Ernst Hartl





Streckenflug am 29. Mai 2005

Geflogene Strecke 723 km, Durchschnittsgeschwindigkeit 94km/h

Streckenführung: Freie Strecke um 3 Wendepunkte

Flugzeug: Std. Libelle

Flugzeit: 10:32 - 18:35 = 08h 03min

Nach dem Ausklinken um 11:00 loc am Abflugpunkt Kremsmauer geht's nach dem ersten Aufkurbeln zuerst nach Osten, das ist eher Gewohnheit als Taktik...

Der Weg via Sensengebirge, Gesäuse und Hochschwab läuft relativ problemlos, doch ab Aflenz lassen die Steigwerte eher zu wünschen übrig, das heißt ab jetzt geht's nach Westen! (Der ja doch auch landschaftlich wesentlich

interessanter ist).

Aufgrund der Tatsache, dass der Südwind langsam spürbar wird, entschlief ich mich die altbekannte "Rennstrecke" entlang der Ennstal Nordseite und dem Pinzgau zu fliegen. Der Hangaufwind ist zwar nicht wirklich stark genug, aber er unterstützt dennoch die Thermik recht gut. Die Basis liegt auf den ersten 200km bei etwa 3000m, die Bärte

gehen mit rund 2m integriert... Wunderbares Streckenwetter! Ab Zell am See ist die Optik eher bescheiden, aber es geht im Blauen sogar noch besser als vorher. Am Gerlospass bringt mich ein 4m Bart auf angenehme 3500m und ich gleite vorsichtig über das Zillertal, denn am Patscherkofel steht zwar eine mächtige Wolke, aber ich bin mir nicht sicher ob es dort nicht schon regnet. Leider wurde meine Befürchtung war,

und ich musste querab Innsbruck gezwungenermaßen wenden. Sehr tief (700m über Grund) finde ich am Gerlospass nach einigem Suchen den rettenden Bart und mit 3m geht's jetzt voule´ vom Keller zurück an die nach wie vor 3500m hohe Basis. Ab jetzt ist Kreisen relativ überflüssig, mit MC 2,5 und 150 - 160km/h am Stau geht's schnurstracks bis Rossbrand, wo mich leider wieder eine ausregnende Wolke dazu

zwingt, recht tief den Dachstein anzufliegen. 5,6m am Integrator lassen jedoch diesen Hänger nicht allzu lange ausfallen.

An dieser Stelle treffe ich auch Grubi im Discus, er wartet gerade noch auf einen von den Micheldorfern... Der weitere Weg nach Osten ist recht unspektakulär: Um 18:00 habe ich in Eisenerz nach 630km geflogener Strecke Endanflug auf das 90km

entfernte Wels. Dank einer wunderschön markierten Konvergenz, welche genau in Kurslinie steht, kann ich noch etwa 500m mehr am Gleitpfad erlangen und eine halbe Stunde später rollt die TB nach einem wunderschönen Flug auf der 09R aus...

Tobias Stumpfl

<http://www.woow-soaring.com>



Für mich, als Mensch.

VKB | Bank



WEISSE MÖWE WELS

Fliegerclub &
Halter des öffentlichen Zivilflugplatzes Wels

INFORMATIONEN - NEWS - FLUGPLATZ - INFORMATIONEN - NEWS - BETRIEBSLEITUNG

Zur weiteren Entwicklung und der Zukunft des Platzes im jetzigen Umfang

Es vergeht kaum eine Woche wo nicht von der Stadt Wels und deren Politiker, das Flugplatzareal als zukünftiges Industriegebiet in den Medien dargestellt wird !

Andere Pläne für Flugplatz

Betriebe am Flugplatz : Die Stadt macht nun Ernst

Flugplatz und Business Park Ost nutzen

Das sind nur einige der Schlagzeilen wie in den letzten Wochen und Monaten immer wieder zu lesen war. Was ist die Position vom Flugplatzhalter und Vorstand vom Fliegerclub W.M.W.

Wir haben uns im Vorstand darauf verständigt und in den Vorstandssitzungen 2004, drei einstimmige Vorstandsbeschlüsse gefasst, das der Fliegerclub als Halter des öffentlichen Zivilflugplatzes Wels keiner Veränderung des gesamten Areals zustimmen wird.

Gleichzeitig werden wir den Auftrag den die Stadt Wels von der Republik in einem längerfristigen Mietvertrag übernommen hat und der in unserem Vertrag mit der Stadt Wels ebenfalls festgeschrieben ist, in Vertretung der Stadt Wels, nach Punkt und Beistrich erfüllen. Ich erlaube mir an dieser Stelle noch einmal den Pkt.III des Mietvertrages in Erinnerung zu rufen !

Zweck der Bestandsnahme ist der Betrieb eines öffentlichen Zivilflugplatzes mit vorrangiger Ausübung des Flugsportes in allen Sparten. Eine Verwendung des Mietgegenstandes zu anderen Zwecken ist nicht zulässig! Die andauernden Versuche der Stadt und deren Politiker, den Flugplatz oder Teile des Flugplatzes als Industriegebiet nützen zu wollen, müssen wir ernst nehmen um nicht unter die Räder zu geraten.

Wir tragen eine große Verantwortung über die weitere Entwicklung des öffentlichen Zivilflugplatzes. Noch nie war der Druck nach Veränderungen so groß wie Heute !

Es muss uns gelingen die Stadt und deren Verantwortliche zu überzeugen, vor der unsinnigen Zerschlagung und Filetierung der Anlage die Hände zu lassen.

Es kann doch nicht sein, dass es lt. Aussage der Wiener Umweltstadträtin Ulli Sima (Krone vom 12.11.04), der Stadt Wien ein besonderes Anliegen ist, in der Stadt zusätzlich Grünraum zu schaffen.

In Wels betreibt man zum Teil genau das Gegenteil !

So lange ich, meine sehr geschätzten Mitglieder vom Fliegerclub Weiße Möwe Wels , als Vorsitzender des Flugplatzbetriebsausschusses Euer Vertrauen und Stimme habe, werden wir nicht tatenlos zusehen, wie die letzten 100 Ha. schützenswerter Welser Heide vernichtet werden und unwiederbringlich verschwinden !!! Ein Naturjuwel mit der bereits seltenen Flora und Fauna wie die Welser Heide, darf doch nicht kurzfristig der Baulobby geopfert werden !

Wir haben in diesem Zusammenhang am Do. den 10. März 2005, bei einem Meeting des gesamten Vorstandes mit dem Bgmst. Herrn Dr. Koits unsere Vorstellungen über die Erhaltung und weiteren Ausbau des gesamten Flugplatzes

Flugplatz Wels - im Einklang mit Natur und Umwelt



INFORMATIONEN - NEWS - FLUGPLATZ - INFORMATIONEN - NEWS - BETRIEBSLEITUNG

mitgeteilt. (Siehe Besprechungsprotokoll)

Es kann und darf nicht sein, dass wir einerseits mit unseren Nachbarn und Anrainern versuchen im Dialog im Sinne eines Miteinander, zu einem für beide Seiten tragbare Ergebnisse zu kommen und umgekehrt die Stadt Wels den Flugplatz in Gedanken schon geschlossen hat.

So kann und wird es nicht funktionieren !!!

Es geht hier ja nicht nur um diverse Veränderungen sondern auch um entsprechende Investitionen, die wir nur abgesichert auf die Erhaltung des Platzes im gesamten Umfang tätigen können und werden.

Wir brauchen Klarheit und Investitionssicherheit sowie die Unterstützung und das Bekenntnis der Stadt zum Flugplatz, damit wir den bestehenden Mietvertrag erfüllen und die Anlage erhalten und entsprechend den Erfordernissen ausbauen können.

Mit einem halben Flugplatz, ohne Fallschirm und Segelflug, sowie uns im ersten Entwurf vorgestellt, kann der Fliegerclub W.M.W. in der bestehenden Form einschließlich Airtreff nicht überleben.

Sehr geehrter Herr Bgmst. Dr. Koits , Herr Stadtrat Dr. Wieser, ich richte stellvertretend für den Vorstand und unserer 650 Mitglieder an Sie die Bitte, helfen Sie, die letzten 100 Ha. weitgehend unberührte Natur und schätzenswerte Welser Heide, auch für die Nachwelt zu erhalten. Diese wird es Ihnen danken ! Unterstützen sie die weitere Entwicklung des Flugplatzes Wels und verhindern Sie, dass der einzigartige Platz oder Teile davon, kurzsichtig und unwiederbringlich der Baulobby geopfert werden!

Flugplatzbetriebsausschuß-Vorsitzender

Hans Frisch



Take-Off

Call me Bearcat

Es ist still am Vorfeld geworden, die großen Tore sind geschlossen, die untergehende Sonne taucht den Flugplatz in rötliches Licht. Nur mehr wenige Piloten stehen beisammen, im Airtreff sitzen einige Gäste. Alle warten gespannt auf Erich Rohn und seinen Modellflieger Bearcat F8F-2, einem Nachbau im Maßstab von 1:4,2.

Oliver Hackenberg, Waldemar Steller und Peter Rohn bewunderten den 5 Zylinder Stern, der mit seinen 14 PS die Bearcat auf eine Spitzengeschwindigkeit von über 250 km/h treibt. Nach dem Interesse der mittlerweile zahlreicher versammelten Piloten und Flugbegeisterten zu urteilen, erwartete uns ein Spektakel der Extraklasse. Ecker Sepp verließ seine geliebten Bucker, um der Flugvorführung beizuwohnen.



Engine Run-Up

Es wäre nicht Erichs Bearcat, hätte er nicht zusätzlich ein paar Dinge eingebaut, die das Modell ab Werk nicht zu bieten hat. Rauchanlage,

pneumatisches Einziehfahrwerk und als Highlight ein Hecksporn, der im Rumpf verschwindet. Man erntet ein verschmitztes Lächeln, wenn man ihn fragt, wie viel Zeit er dafür aufwendet, damit das Modell in so perfekter Manier durch die Luft schneidet. Man kann es sich denken: Es werden ein paar hundert Stunden sein, und seine Freundin Margret unterstützt ihn tatkräftig dabei.

Die Flugvorführung wurde von stillem Staunen begleitet. Erich pilotierte seine Bearcat mit Höchstgeschwindigkeit etwa 1 Meter über dem Boden über das gesamte Vorfeld und stieß beim Taxiway pfeilgerade in den Himmel. Hätte das unsere Christen Eagle gesehen, ich glaube, sie wäre vor Neid blass geworden. Die Bearcat zirkelte eine Silhouette in die Abendstimmung. Erich stand abseits am Taxiway und war eins mit seinem Flieger. Die Verbindung zur Außenwelt ist Margret, die immer hinter ihm steht und Anweisungen gibt, damit er die Zeit nicht übersieht. 10 Minuten lang zeigte

uns Erich, was die XL-Modellfliegerei (Giant Scale) zu bieten hat.



Anflug

Erich Rohn begann die Modellfliegerei vor 17 Jahren mit einem RC-Uno der Fa. Robbe. Sein jüngerer Bruder Peter wurde ein paar Jahre später mit dem Flugvirus infiziert. Als Brüderpaar R2 (steht für 2-mal Rohn) begannen sie die Modellflugszene Europas zu bereichern. Im Laufe der Zeit wurden die Spannweiten immer größer, die Modelle immer schwerer und die Motoren immer stärker.

Die Brüder haben zusammen viele Modelle gebaut und entwickelt. Als Gipfel der Designerkunst kann man ohne Übertreibung die Bausatzentwicklung einer Sukkhoi SU-31 in 3D-CAD (Computer aided

design) bezeichnen, wovon die Brüder auch einige Modelle verkauften.

Vor ein paar Jahren ist Peter Rohn in die Großfliegerei eingestiegen und sieht den Modellen nur noch zu. Sein Bruder ist dem Modellfliegen treu geblieben. Lebensgefährtin Margret begleitet ihn zu Wettbewerben in ganz Europa. Mit den Augen am Himmel und den Hände an der Fernsteuerung wurden große Erfolge eingeharnt, 2004 gewann Erich unter anderem den Freestyle-Wettbewerb in Pocking / Deutschland.

Wer sich für die Modelle und die Giant Scale Fliegerei interessiert: Auf Erichs Homepage führen viele Bilder durch die Entstehungsphase eines XXL-Modells (Giant Scale). Erich bietet Schauflüge an und informiert auch gerne persönlich:

Ich wünsche Erich und Margret viel Freude und Erfolg mit ihren Schmuckstücken der Giant Scale Fliegerei.

Holm und Rippenbruch
Wolf Ruzicka



Das Prinzip Freude. Der neue BMW 1er ist da.
Premiere ab 17.9.2004



Agilität. Dynamik. Komfort. Design. Freude hat viele Facetten, die es zu erfahren gilt. Im neuen BMW 1er. Jetzt bereit zur Probefahrt bei

**Geyrhofer & Sohn
GesmbH**

Geyrhofer & Sohn
GesmbH
Haupt- & Sachstr. 122
4000 Steyr
Tel. 07340/1400-0
Fax 07340/1400-43



Freude am Fahren

BMW 120i (110 kW/150 PS): Kraftstoffverbrauch gesamt 5,6 l/100 km; CO₂-Emission 178 g/km.

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Dr. Koits !

Zurückkommend auf die Besprechung vom 10.03.05 mit dem Vorstand vom Fliegerclub Weiße Möwe Wels, erlauben wir uns zu den einzelnen Punkten wie folgt schriftlich festzuhalten. Vorerst dürfen wir uns noch einmal für die kurzfristige Termin-Zusage und der sehr konstruktiven Besprechung recht herzlich bedanken.

Ökologieprojekt

Das Ökologieprojekt, Ansuchen vom 03.03.04 wurde sowohl von der Stadt Wels, Umwelt und Naturschutz als auch von der Naturschutzabteilung vom Land als förderungswürdig eingestuft. Gleichzeitig gibt es auch entsprechende Zusagen, dieses Projekt aus Fördermitteln zu unterstützen. Von der Umwelt- u. Naturschutzabteilung der Stadt Wels wurden wir betreffend einer Bewilligung zur Errichtung eines Ökologieprojektes an die Abteilung Privatrecht und Umwelt verwiesen. Da es diese Abteilung, wie wir erfahren haben nicht mehr gibt, ersuchen wir um Bekanntgabe der Abteilung, wohin wir unser Bauansuchen einreichen dürfen ?

Einstellhalle

Damit wir den Auftrag aus unseren Mietvertrag mit der Stadt Wels, wo als Zweck der Bestandsnahme, „der Betrieb und die Erhaltung eines öffentlichen Zivilflugplatzes mit vorrangiger Ausübung des Flugsportes in allen Sparten festgeschrieben ist“, erfüllen können, brauchen wir aus betriebswirtschaftlichen Überlegungen eine zusätzliche Einstellhalle !

Von der Stadt Wels, Verkehrsrecht wurde uns im Schreiben vom 30.11.04 mitgeteilt, dass diese Angelegenheit erst gemeinsam mit einem Konzept über Verwertung von Teilflächen des Welser Flugplatzes erfolgen kann und gleichzeitig die Zustimmung der Bundesimmobiliengesellschaft dafür notwendig ist.

Wir erlauben uns bei dieser Gelegenheit daran zu erinnern, dass der Fliegerclub, wie oben genannt den Zweck der Anlage, (Pkt.5 im Mietvertrag mit der Stadt Wels) sowie die damit verbundene Aufgaben auch weiterhin erfüllen zu können, einstimmige Vorstandsbeschlüsse, sowohl gegen Umwidmung und anderer Verwertung von Teilflächen, gefasst hat. Mit einer Verwertung von Teilflächen, ist ein Betrieb, lt.Auftrag aus dem Mietvertrag, für alle Flugsportarten nicht möglich.

Hallendach

Da die Instandhaltung und Instandsetzung des Bestandobjektes der Stadt und dem Fliegerclub obliegt, erlauben wir uns bei dieser Gelegenheit an die bei der Sitzung zugesagte Unterstützung erinnern.

Die Energiehauptstadt Wels, in Zusammenarbeit mit E-Werk und Fachhochschule, errichtet und betreibt die größte Photovoltaikanlage in Österreich. Damit könnte es einmal absolut positive Schlagzeilen, betreffend Flugplatz Wels, in den Medien geben.

Anrainer und Flugplatzgegner

Die gemeinsam getroffene Vereinbarung vom 01.04.04 , mit der Höchstgrenze von 28.000 Bewegungen im Jahr, sowie der Einschränkung von Helicopterplatzrundenflüge an Werktagen von Mo. bis Fr. 0800 bis 1200 Uhr, wird absolut eingehalten. Um die von gewissen Anrainern beanstandeten Segelflugstarts mit Motorschlepp zu reduzieren, befinden wir uns zur Zeit in einem Testbetrieb mit einer Winde.

Gleichzeitig arbeiten wir permanent an Verbesserungen wie:

- der Aufteilung der Bewegungsfrequenz auf den gesamten Tag
- der Einhaltung und zum Teil verändern von Flugrouten
- es werden laufend Informationsveranstaltungen mit den Piloten der WMW durchgeführt
- fremde Piloten werden über die Gegebenheiten vom Flugplatz Wels informiert und deren Flugrouten so weit wie möglich überwacht.
- um die jeweilige „Belästigung“ besser zu verstehen und wenn möglich Verbesserungen umsetzen zu können, wird es weiter Vor-Ort Kontakte mit den Anrainern geben.

Insgesamt haben sich obgenannte Punkte für unsere Begriffe absolut positiv ausgewirkt, wenngleich auch diese Situation und unser Bemühen von gewissen Lärm-und Flugplatzgegnern nicht zur Kenntnis genommen werden. Damit wir in der Angelegenheit, Anrainer, entsprechend voran kommen, brauchen wir Klarheit und Investitionssicherheit sowie eine Legitimation von Anrainersprechern. Ohne Unterstützung und dem Bekenntnis der Stadt zum Flugplatz werden wir mit den Anrainern nicht wirklich weiterkommen !

Unser Bekenntnis und Wille, mit unseren Nachbarn und Anrainern im Dialog miteinander, zu einem für alle Partner tragbaren Ergebnis zu kommen, ist vorhanden.

Vermietung, Helicopter, Flugplatzbenützungsbedingungen

Unter großem Druck von Aerial, waren wir gezwungen, die Benützungsbedingungen für unsere Vereinbarung vom 01.04.04 abzuändern. In diesem Punkt haben wir die Unterstützung der Bezirksverwaltungsbehörde etwas vermisst. Nachdem der Fliegerclub als Flugplatzhalter den Vertrag erfüllt, den die Stadt Wels mit dem Bund bis 2077 abgeschlossen hat und in diesem die vorrangige Ausübung aller Flugsportarten festgeschrieben ist, brauchen wir zu solchen Punkten in Zukunft mehr Koordination und Abstimmung.

Wie bereits mitgeteilt, würde die Fa. Aerial bei entsprechender Sicherheit den Firmenstandort nach Wels verlegen, sowie entsprechende Räume anmieten.

Zusammenfassend erlauben wir uns noch einmal daran zu erinnern, dass mit einem halben Flugplatz, ohne Fallschirm und Segelflug sowie der Einschränkungen die sich für Motorflug

ergeben würden, der Fliegerclub W.M.W. in der bestehenden Form einschließlich Airtreff nicht überleben kann. Sehr geehrter Herr Bürgermeister Dr. Koits, der Vorstand vom Fliegerclub mit seinem Präsidenten Bgmst. Friedrich Zinnhobler und 650 Mitgliedern richtet an Sie die Bitte, helfen Sie die letzten 100ha weitgehend unberührte Natur und schützenswerter Welser Heide, auch für die Nachwelt zu erhalten. Diese wird es Ihnen danken.

Mit freundlichen Fliegergrüßen

Präsident
Bmst. Friedrich Zinnhobler

Flugplatzbetriebsausschuß-Vorsitzender
Hans Frisch



Erntezeit am Flugplatz Wels

Manche werden sich noch an die vorangegangenen Berichte über unsere Blumen- und Tierwelt am Flugplatz erinnern. Heuer werden erstmalig vom Land OÖ die Samenkörner dieses Restbestandes der Welser Heide großflächig und maschinell geerntet. Die Samen finden Anwendung bei der artgerechten Besäung von Verkehrsinseln, Böschungen und sonstigen öffentlichen Grünanlagen.

Margarite - Flaumhafer - Furchenschwengel - Steinnelke - Witwenblume - Wundklee

Gras- und Blumensamen für ein schöneres Österreich, natürlich vom Flugplatz Wels.

Oliver Hackenberg





Focke Wulf P149D

Das 1960, von Focke Wulf, gebaute Flugzeug wurde mit der Kennung KB+130 ausgeliefert. Anschließend wurde es von der deutschen Bundeswehr in den Dienst, mit der Kennung ND+404, aufgenommen. Dort wurde es von der Luftwaffengruppe Nord/Süd als Aufklärungs- und Kurierflugzeug eingesetzt. Dieser Flugzeugtyp war auch sehr beliebt für die Schulung der angehenden Luftwaffenpiloten und ist voll kunstflugtauglich. Besonders geschätzt wird auch die hervorragende Sicht durch die Kanzel. Das Flugzeug ist sehr robust und zuverlässig.

Ab 1. Oktober 1967 wurden die Kennzeichen bei der Bundeswehr umstrukturiert und somit erhielt das Flugzeug die neue Kennung 91+31, die sie bis zum Ausscheiden ihres Dienstes bei der Bundeswehr beibehielt. Im Jahre 1971 kam das Flugzeug in Privatbesitz und bekam die Kennung D-EGEC.

Wir haben das Flugzeug im April 2005 übernommen und von Borkenberge (Deutschland) nach Wels überstellt.

Jovanovic





EINMALIGE GELEGENHEIT FÜR UHRENFREUNDE:

DIE ELLEN MACARTHUR UHR

NUR 25 STÜCK DIESER OMEGA AUS DER AQUA TERRA SERIE GIBT ES. SIE SIND MIT EINER SONDERGRAVUR AM UHRENBODEN UND EINEM PERSÖNLICHEN ZERTIFIKAT DER BERÜHMTESTEN SEGLERIN DER WELT AUSGESTATTET.



Die Traunseeregatta hat sich in atemberaubendem Tempo zu einem der größten Segel-Events Europas entwickelt – tatsächlich lockt das Binnenrevier mehr Boote und Zuseher an, als jede andere europäische Segelveranstaltung mit Ausnahme der Kieler Woche.

Für das heurige Jahr haben sich Uhrmachermeister Hübner und Omega etwas Besonderes ausgedacht, als klar wurde, dass Segel-Superstar und Omega-Botschafterin Ellen MacArthur der Traunseewoche einen Besuch abstatten wird. In Zusammenarbeit mit Omega Österreich wurden 25 limitierte Aqua Terra Uhren mit spezieller Gravur hergestellt, die den künftigen Besitzern mit einem persönlichen Zertifikat und einem Buch von Ellen MacArthur übergeben werden.

Die Uhren sind eine echte Rarität und werden trotz dieser extremen Limitierung zum Normal-Preis von € 2.320,- vergeben, € 100,- dieses Betrages gehen an das Projekt „Traunsail“ zur Förderung des Jugend-Segelsports im Salzkammergut. Wer Interesse an diesem ganz besonderen Zeitmesser hat, sollte sich rasch mit Uhrmachermeister Hübner in Linz (0732/77 33 60) oder Wels (07242/21 17 17) in Verbindung setzen.

Omega – Aqua Terra "Ellen MacArthur" Limited Edition

Nur 25 Stück der Omega Seamaster AquaTerra werden mit einer speziellen Gravur versehen und mit einem persönlich unterfertigten Zertifikat von Ellen MacArthur ausgestattet. Die junge Seglerin und Omega-Botschafterin nimmt eine absolute Ausnahmestellung im internationalen Segelsport ein, seit sie im Feber 2005 das „Solo-round-the-world“ in neuer Weltrekordzeit gewann.

Omega Aqua Terra, mechanisches Uhrwerk mit automatischem Aufzug und koaxialer Hemmung, Datumsanzeige, Edelstahlgehäuse & -band, verschraubte Krone, wasserdicht bis 150 Meter. Exklusiv bei Uhrmachermeister Hübner € 2.320,-



Bauprüfung und Zulassung Multitrailer

Am Samstag den 2. April 2005 fand die im Zweijahresintervall durchzuführende Bauprüfung an unseren einsitzigen Segelflugzeugen statt. Die Flugzeugbetreuer und zahlreiche Helfer hatten sich an diesem Tag am Flugplatz eingefunden, damit die Überprüfung zügig über die Bühne gehen konnte.

Unser Bauprüfer, Hr. Ing. Alfred Glatzmeier, war auch diesmal wieder vom ausgezeichneten Zustand unserer Flugzeuge positiv beeindruckt, was sich auch in der geringen Anzahl von Beanstandungspunkten widerspiegelte. Lediglich bei einem Flieger wurde bemängelt, dass diesem „ein wenig Liebe“, d.h. jemand der sich darum kümmert dass auch das Flugzeug vom Pflegezustand her in Schuss ist, fehlt.

Ein weiteres besonderes Ereignis stand uns am Mittwoch dem 6. April bevor. Es war dies die Typisierung unseres Multitrailers durch das Amt der OÖ Landesregierung. Die Überprüfung erfolgt am Areal der Fa. Felbermayr, wo die OÖ Landesregierung eine Zulassungsstelle und Prüfstraße eingerichtet hat.

Der Techniker der unseren Anhänger begutachtete war mit der Bauausführung des Anhängers hoch zufrieden und stellte uns deshalb auch die Einzelgenehmigung ohne jegliche Beanstandung aus. Als Fahrgestellnummer haben wir mit OE 5631 exakt die gleiche Nummer als das Kennzeichen des Twin bekommen – so ein Zufall, oder? Der Bau des Anhängers war ein umfassenderes Projekt als wir vorerst geplant hatten. Dies hat sich in einer Bauzeit von 2.5 Jahren und höheren Kosten als ursprünglich geplant niedergeschlagen. Dank dem Einsatz vor allem von Franz Grünbeck bei der Durchführung der Arbeiten und Reinhard Aumayr mit seiner Firma Laser & More sowie Günther Bachinger mit seiner Firma GFK – Center die uns bei der Materialbeschaffung großzügig unterstützt hatten, konnten wir das Projekt erfolgreich zu Ende bringen. Dem nächsten Fliegerlager soll somit nichts mehr im Wege stehen.

In 4 Segelflugzeuge und in den Schleppfalken wurden die Kollisionswarngeräte „Flarm“ eingebaut. Diese auf GPS Basis funktionierenden Geräte warnen bei Annäherung anderer Flugzeuge die mit diesem System ausgerüstet sind. Ziel ist mittelfristig alle Segelflugzeuge und Motorsegler mit diesen Geräten auszustatten. Mehr Informationen über das System sind unter www.flarm.com zu finden.

Thomas Radler



Information zum Thema Unstrukturierung Flugzeugpark Sektion Segelflug:

Nach längeren internen Diskussionen möchte ich Euch über das Ergebnis auf diesen Weg informieren:

- 1.) Wir werden wenn möglich noch heuer unsere DG100 verkaufen und durch eine LS4 ersetzen. Damit möchten wir erreichen, dass bereits kurz nach der Schulung ein Flugzeug mit guten Leistungen und Flugeigenschaften unseren Mitgliedern zur Verfügung steht. Investitionsbedarf für diese Maßnahme ca. €20.000.-
- 2.) Unseren Tandem-Falken werden wir nach Ablauf der noch offenen Motorlaufzeit verkaufen. Bis zum Verkauf werden wir ihn zerlegen bzw. zwischenlagern.

Begründung für diese Entscheidung:

- a) Unser Tandem-Falke ist bereits mehr als 30 Jahre bei uns im Einsatz
 - b) Die Flugfrequenz in den letzten Jahren war mit ca. 100 Motorlaufstunden nicht sehr hoch.
 - c) Eine Grundüberholung der Zelle incl. Erneuerung aller eingebauten Leitungen und Instrumente sowie eines neuen Limbach-Triebwerkes würden ca. €25.000.- kosten. Diesen Betrag würden wir bei einem späteren Verkauf auch nicht mehr bekommen.
- 3.) Um einen neuen Trend im Segelflug gerecht zu werden möchten wir in Richtung eigenstartfähiges Ultraleicht Segelflugzeug aktiv tätig werden und haben uns diesbezüglich bereits bei der Aero in Friedrichshafen umgesehen. Zu diesem Zweck werden wir versuchen noch heuer einen Vorführtermin eines solchen Flugzeuges in Wels zu organisieren. Hier ist jedoch auch eine Klärung der Lizenzproblematik erforderlich.
z.B.: www.apis2.com

Sektionsleiter Segelflug
Matschi Herbert
31.5.2005

Heiteres

Anzeige der Österreichischen Luftstraßenpolizei

Der Österreichischen Luftstraßenmeisterei wurde von bösen Schurken eine Luftstraßenkehrmaschine gestohlen.

Erkennbar ist das Gerät am typischen Straßenmeisterei – Orange und am vorne angebrachten Doppelrotationsbesen.

Gerüchten zu folge, wurde das Gerät auch am Flugplatz Wels gesichtet. Zweckdienliche Hinweise über den Verbleib der Kehrmaschine sind an den Luftstraßenmeister Franz Mayair erbeten.

Die Luftstraßenpolizei Österreich



Doppelrotationsbesen





BIRD-MAN über Wels !

BIRD-MAN! Dieser legendäre Begriff gilt den Pionieren, allen voran zu nennen Leo VALENTIN, die bereits vor "anno Schnee" versuchten, mit allen möglichen Konstruktionen und Textilien den ansonsten freien Fall umzuwandeln in ein mehr oder weniger kontrolliertes Gleiten. Entsprechende Schwarz-weiß-Filme kennen wir alle und nehmen sie eigentlich heute nur mit großer Belustigung im Kino oder Fernsehen zur Kenntnis. Damals aber bezahlten (zu)viele Vogel-Männer ihr Pionierwesen mit dem Leben: von 75 dokumentierten Flugversuchen endeten 72 leider fatal. Und bis in die jüngste Zeit gab es keine verlässlichen Konstruktionen, welche die Fallschirmsportler (so gut wie) sicher durch die Luft und sicher zum Boden bringen konnten.

Erst seit 1999(!) gibt es brauchbare und kaufbare, serienmäßig hergestellte Flügelanzüge. In Anlehnung an die Pioniere in der Springerzunft nennt man sie BIRD-MAN.

Im Laufe der letzten Jahre wuchs die Produktpalette, auch gibt es inzwischen Mitbewerber auf diesem Markt, und so ist es nicht weiter verwunderlich, dass es inzwischen im deutsch-österreichischen Raum etliche hundert Vogelmänner und -frauen gibt.

Am ersten Juni-Wochenende waren Meike Buchholz und Rolf Brombach, stellvertretend für die finnische Firma BIRD-MAN, in Wels bei der Fallschirmspringersektion der WEISSEN MÖWE, um die Möglichkeiten des kontrollierten Fliegens vorzustellen. Sie hatten jede Menge Demo-Anzüge im Gepäck und nach umfangreicher theoretischer und praktischer, sowie einer Video-Einweisung fanden sich auch gleich

am Freitag -4- Springer/innen, die ihre Flügel über Wels ausbreiteten.

"Mit Hilfe der Arm- und des Beinflügels schaffen wir es, aus 4000m bis zu 2min im Flug zu bleiben", sagt Rolf Brombach, seit 22 Jahren im Sport und mit über 10.000 Sprüngen und 500 BIRD-MAN-Flügen einer der Erfahreneren seiner Zunft. "Die Fallrate halbieren wir und die Vorwärtsfahrt verdoppeln wir. Das sind so, ganz grob, auch für Laien verständliche Parameter. Bei ca. 25m/sec Sinken und etwa 130km/h horizontaler Speed wird klar, dass dies kein "Fallen" im eigentlichen Sinne mehr ist, sondern Gleiten. Fliegen!"

Nur zum Landen braucht auch die jüngste Disziplin der Springerschar immer noch einen Fallschirm... "Und damit der vernünftig aufgeht und kompatibel mit dem Rest der Ausrüstung bleibt, alles also kein unkalkulierbares Abenteuer wird, dafür sind wir auf unserer

europaweiten Promotion-Tour und bieten umfangreiche Schulung an", so Brombach. "Das Interesse ist groß, der Aufwand ist klein - und wer die näheren Bedingungen für einen solchen "Erstflug" erfahren möchte, wendet sich einfach an Sieglinde Lefenda oder Christian Ruß von der WEISSEN MÖWE - oder an mich. Gerne verraten wir Euch die Mindestanforderungen an Mensch und Material. Und freuen uns auf Euch: am Boden und in der Luft!"

ROLF BROMBACH

Fotos:
BIRD-MAN und WEISSE MÖWE.

Kontakt:
Rolf Brombach
rolf.brombach@freenet.de
www.bird-man.de
www.bird-man.com



Serres 2005

Auch dieses Jahr zog es Herbert Matschi, Otto Schwingshandl und mich nach Südfrankreich nach Serres zum Segelfliegen. Serres ein kleiner Ort 130km nördlich von Marseille, 35km östlich liegt die nächst größere Stadt Gap. Die französischen Seealpen werden gerne von Segelfliegern bereits im Frühjahr (schon Ende Februar) heimgesucht, da dort schon gute thermische Bedingungen anzutreffen sind. (bei uns zu Hause denkt man ja noch an das Skifahren)

Begehrte Flugziele sind von Serres aus Richtung Süden bis zum Lac de St.Croix, oder aber auch Richtung Norden zum Hochgebirge (Dreiländereck). Bei kräftiger NW-Lage ist Mistral vorherrschend und Wellenflüge sind möglich, aber auch bei schwächeren Winden findet man in den Seealpen optimale Hangwindflugmöglichkeiten. Unser Segelfliegerurlaub war dieses mal vom 19. bis zum 30. April angesetzt. Die Hinreise dauerte ca. 14h und wir wählten diesmal die Route Wels-Gardasee-Verona-Milano-Torino-Briancon-Gap-Serres. Bereits am 20.,21. und 22. April konnten wir uns wieder bei guten thermischen Bedingungen mit dem Fluggelände vertraut machen. Am 23.24.25., Flugpause, schlechtes

Wetter - ist anscheinend überall anzutreffen - an diesen Tagen unternahmen wir kleinere Ausflüge, Kartenstudium und relaxen war angesagt.

An den nächsten vier Tagen war wieder optimales Flugwetter und Flüge von 5 bis zu 8 Stunden wurden durchgeführt.

So wie letztes Jahr entschlossen wir uns wieder hinter Klaus Ohlmann, einem der weltbesten Segelflieger, in der Gruppe zu fliegen. Klaus zeigt einem bei diesen Flügen die Hotspots und versucht einem beizubringen wie man schneller, höher und weiter fliegt. Manchmal bringt er einem auch das tiefer Fliegen nahe, ohne die Nerven hinzuschmeißen - ist natürlich nicht jedermanns Sache.

Einer der sicherlich schönsten und

imposantesten Flüge war der Flug zum Mont Blanc am 26.04.2005. Hier meine Eindrücke.

Nach ausgiebigem Fliegerfrühstück (wir waren auch dieses Jahr wieder Selbstversorger und wohnten am Flugplatz im Chalet No.6) ging es ab zum Briefing.

Nach kurzem Debriefing und Fluganalyse vom Vortag, erklärte Klaus uns rasch die Wettersituation. Es war nicht immer leicht Klaus zu folgen, da alles sehr schnell „über die Bühne“ geht, aber soviel war herauszuhören, antizyklonale NW-Lage – gute thermische Bedingungen – Wellenflüge eventuell möglich. Nach raschem Schlepp, so um die 140 Sachen, soarte ich ein wenig herum und wartete auf die Anderen, wir flogen in einer Vierergruppe.

Abflug um 12:35 Richtung Norden zum Apotre und gleich weiter zum Pic de Bure, von dort Richtung Osten nach Gap und zum Lac de Serre de Poncon dann weiter Richtung Norden das Durance Tal entlang.



Bisher hielten sich die Steigwerte noch in Grenzen 1 bis 3m/sec, erste gute Steigwerte dann nördlich von Briancon mit 3m/sec durchgehend von 2500m auf 3500m.

Die Basis war sehr hoch bei 3700m und die Cumuluswolken hatten auch leicht wellige Struktur, aber von typischen Altocumulus lenticularis Wolken war nichts zu sehen. Klaus dürfte es als Wellenspezialist im Gespür gehabt haben, dass hier mehr drinnen sein müsste und er begab sich mit uns auf die Such nach einem Welleneinstieg.

Nördlich von Briancon bei Modane suchten wir lange nach einem Welleneinstieg im Lee des Massif de la Vanoise, dieser gelang uns auch dann beim Dent Parrache.

Jetzt ging es rasch aufwärts mit 4 bis 6m/sec von 2700m auf 5000m. Ich stieg anscheinend etwas schlechter als die Anderen, aber ich war auch zu sehr mit dem anlegen der Sauerstoffmaske beschäftigt, außerdem wurde es kalt. Um -18 Grad und was ich erst später bemerkte, es löste sich der Stecker von der Fußsohlenheizung. Klaus rief mich über Funk warum ich

denn nicht schneller steige und gab mir auch noch den Tipp mich nicht zu sehr über die Wolken treiben zu lassen. Nach gutem Rat und Vorflug gegen den Wind war ich auch rasch wieder bei den Anderen.

Ab hier war der Flug ja unbeschreiblich. Wir flogen weit über der Wolkenbasis förmlich in eine andere „Dimension“, immer wieder die laminaren Aufwinde ausnützend bewegten wir uns Richtung Mont Blanc (Mont Blanc 4807m höchster Berg Europas).

Am Mont Blanc angelangt hatten wir eine Flughöhe von 5331m. Die Aussicht und das Alpenpanorama war grandios – einfach überwältigend. Der Rückflug erfolgte beinahe kreislos Richtung Serres. Am Lac de Serre de Poncon waren wir wieder auf 2500m, von dort flogen wir noch ein kleines Stückchen südwärts zum Tete del Estrop und zum Cheval Blanc, weiter Richtung Westen im Gleitflug der Abendsonne entgegen zum heimatlichen Flugplatz Serres. Daten aus dem Logger (GPS) - für Zahlenfreaks

26.04.2005

Flugzeug Discus bT D-KMKN
Wettbewerbsklasse Standard
Startzeit 11:44:54 738m

Landezeit 18:01:09 739m

Flugzeit 06:16:15

Maximale wertbare km (5 Wendepunkte) 486,2km bei 81,6 km/h.

Heimreise am 30.04.2005 mit einer Zwischennächtigung in Bergamo, wo es Otto und mich in die Disco zog. Am 01.05.2005 wieder zu Hause in LOLW bei 27°C und besten thermischen Bedingungen. Fürs Segelfliegen war ich aber leider zu müde, na ja die Saison ist ja noch lange nicht vorbei. Hiermit wünsche ich euch allen noch eine schöne und vor allem unfallfreie Flugsaison.

Gerhard Grubhofer





Pistensanierung und -markierung Segelflugpiste

Den Maulwurfshügeln und Unebenheiten sagte Kurt Lehner bereits vor dem offiziellen Pistensanierungstermin am Samstag dem 2. April mittels Traktor und Wiesenegge den Kampf an.

Um die Sichtbarkeit der Pistenbegrenzungen zu verbessern, reinigten wir bisher die Markierungsplatten von Hand und strichen diese danach weiß an. Dies hatte zur Folge, dass sich während der Jahre auf den Markierungen eine dicke Lackschicht aufgebaut hat, die schön langsam verwitterte und abbröckelte. Dadurch wurde auch die Haltbarkeit jeder neuen Lackschicht eingeschränkt.

Nun wurde es höchste Zeit, an die Thematik mit professionelleren Mitteln heranzugehen.

Kein Problem dachten wir uns, es gibt ja Spezialfirmen für so etwas. Als wir jedoch deren Angebote sahen, mussten wir uns die Frage stellen, ob wir wirklich so viel Geld in die Pistenmarkierungen hineinstecken sollten. Auch wenn es sich in Relation zu manch fragwürdigen Investitionen um Peanutsbeträge gehandelt hätte, wollen wir unser Geld lieber für die Verbesserung des Flugzeugparks als für Pistenmarkierungen ausgeben.

Nun waren Ideen und Organisationstalent gefragt. Die Idee

war schnell gefunden. Einfach die Platten mit einem 180 bar Hochdruckreiniger abspritzen. Ist ja ganz einfach, abgesehen von dem Problem dass der nächste Wasserhahn und die nächste Steckdose mindestens 1000 Meter entfernt sind. Hier hat Karl Matzinger sein Organisationstalent wieder einmal unter Beweis gestellt. Er kam mit einem LKW, der mit 380V Stromaggregat, Wassertank und Hochdruckreiniger bestückt war, zum Flugplatz.

Ein Vortrupp von einigen Mitgliedern, darunter Siegfried Heer, Helmut Track, Wolfgang Dürlich, Gerhard

Heissenberger, Peter Labacher, Wolfgang Pimiskern, Helmut Karnitsch befreiten mittels Schaufel, Schaber und Besen die Platten von grobem Schmutz und legten die mit Gras verwachsenen Ränder der Platten frei.

Danach fühlten Karl Matzinger und Kurt Lehner dem Schmutz mittels Hochdruckreiniger grundlegend auf den Zahn.

Manchmal glaubte man in Karl Matzinger mit der Lanze des Hochdruckreinigers den Terminator mit dem Maschinengewehr zu sehen, der verbissen aber erfolgreich gegen

den bösen Feind ankämpfte. Nach 92 Platten zu je 3 Quadratmeter und 12 Stunden harter Arbeit und 5000 Liter verspritztem Wasser waren zwar Karl und Kurt von Kopf bis Fuß voll Schmutz, aber die Markierungsplatten glänzten dafür wie noch nie.

Wenige Tage später strich Kurt Lehner gemeinsam mit seiner Gattin

Frieda alle Platten mit weißer Farbe die Helmut Aichbauer zu günstigen Konditionen beschafft hat.

Wenn wir Segelflieger im Vergleich zu anderen Sektionen auch nicht gerade reich an finanziellen Mitteln sind, können wir jedoch sehr stolz darauf sein, dass einer unserer bescheidenen Reichtümer engagierte Mitglieder sind, die Idealismus,

entgeltlose Einsatzbereitschaft und Organisationstalent haben.

Nebenbei haben wir auch ein paar Vogelnester aufgefunden und markiert, so dass diese bei Mäharbeiten an der Piste verschont bleiben.

Thomas Radler





Bombardier Rallye auf Abwegen

Auszug aus „Rotax Welt“, Informationszeitschrift für Mitarbeiter der Fa. BRP Rotax, Autor: Michael Gumetsberger. Nachdruck mit freundlicher Genehmigung der Fa. BRP Rotax ... Gunskirchen.

„Früher wurden die Segelflugzeuge des Fliegerclubs Weisse Möwe Wels am öffentlichen Zivilflugplatz Wels mittels VW-Bus oder Rasenmähertraktor zur Startstelle und retour geschleppt. Das Flugzeug wird über ein Seil mit dem Zugfahrzeug verbunden und von diesem gezogen. Der Flugzeugführer muss neben der Tragfläche mitgehen, um das Flugzeug in waagrechter Position zu halten und zu führen. Darum muss das Zugfahrzeug mit Schrittgeschwindigkeit betrieben werden und eine konstante Zugkraft aufbringen. Der Rasenmähertraktor war aber nicht robust genug für diesen Einsatz und beim VW-Bus war die Schrittgeschwindigkeit schwer einzuhalten. Da im Club und am Flugplatz mehrere Flugzeuge mit Rotax Motoren im Einsatz sind, lag es für den Club nahe, sich an uns zu wenden. Die Lösung war ein von

BRP-Rotax beigestelltes ATV-Quad Rally 175, das seit etwa einem Jahr problemlos alle gestellten Aufgaben erfüllt, ja durch perfekte Geländetauglichkeit und im Fahrzeug mitgeführte Feuerlöscher die Erwartungen sogar übertrifft. Als weitere positive Eigenschaften werden schonendes Anfahren, stufenlose Riemenautomatik, leichte Bedienbarkeit sowie ausreichende Leistung genannt.

Gerüchteweise soll der Spaßfaktor auch mitspielen; es kann daher durchaus öfter vorkommen, dass der Rallye gelegentlich auch ohne Flugzeug im Schlepp unterwegs ist. In diesem Sinn: Glück ab – gut Land!“

An dieser Stelle bedanke ich mich im Namen der Sektion Segelflug für diese Dauerleihgabe und kann den Inhalt des Artikels und unsere Zufriedenheit mit dem Rallye

vollinhaltlich bestätigen. Inzwischen haben wir auch eine Anhängerkupplung am Quad aufgebaut, wodurch auch der Schleppstangentransport von Segelflugzeugen oder das Ziehen leichter Anhänger möglich ist. Dies hat sich besonders bei der Pistensanierung bewährt.

Eine weitere wesentliche Verwendung ist die als Lepo. Ein Lepo oder Leporello ist das Rückholfahrzeug für das Windenseil. Der Begriff stammt aus der germanischen Fliegerphrasologie und ist die inverse Schreibweise von Opel oder Oller Opel, da für solche Zwecke meist alte Rüsselsheimer oder ähnliche Gefährte verwendet wurden. Bei uns ist es jedoch anders. Wenigstens beim Rückholfahrzeug gehen wir mit dem Trend der Zeit!

Thomas Radler



www.air-treff.at

Das Air-Treff Team

bedankt sich bei

Ihren treuen Kunden!



Vlnr.: Christian, Vesna, Andrea und Helmut

LEISTUNG. PRESTIGE. INNOVATIONSFREUDE.

Nur ein schönes Flugzeug ist ein gutes Flugzeug. Auch BREITLING vertritt diese Philosophie und hat sich konsequent dem Bau hochleistungsfähiger Instrumentenuhren für anspruchsvollste Profis verschrieben. Unsere Chronographen erfüllen in Sachen Robustheit, Funktionalität und Präzision strengste Kriterien, und wir lassen jedes Uhrwerk von der obersten unabhängigen Instanz, der Offiziellen Schweizerischen Chronometerkontrolle (COSC), zertifizieren. Es ist also kein Zufall, dass BREITLING als anerkannter Ausrüster der Fliegerei gilt.

www.breitling.com



NAVITIMER WORLD

HÜBNER

UHRMACHERMEISTER SEIT 1914

WELS, SCHMIDTGASSE 5, 07242/21 17 17



BREITLING
1884

INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™

Impressum: P.b.b. Zul. Nr. GZ 03Z034846 M
Verlagspostamt 4601 Wels; Erscheinungsort Wels
Eigentümer und Herausgeber:
Fliegerclub WEISSE MÖWE WELS
Flugplatzstraße 1, 4600 Wels, Postfach 197
Tel.: +43 / (0)7242 / 26499-0
E-mail: office@wmw.at
[Http://www.wmw.at](http://www.wmw.at)
Leitende Redaktion: Ernst Hartl
Layout und Gestaltung: Ernst Hartl
Tel.: +43 / (0)7434 / 44872