



CUMULUS

Vereinsnachrichten des Fliegerclubs WEISSE MÖWE WELS

Ausgabe 2 / 2007



Der neue Vorstand (vlnr):

Ing. Friedrich Landertshamer
Mag. Johann Eder
Bmst. Friedrich Zinnhobler
Wolfgang Ruzicka
Hans Frisch

Vizepräsident
Finanzreferent
Präsident
Pressereferent
Vorsitzender des Flugplatzbetriebsausschusses
& Geschäftsführer

Highlights: Johannesburg II,
Kunstflug Reinsdorf und vieles mehr ...



A promotional image for Aerial Helicopter. The background is a bright blue sky with a large, semi-transparent banner at the top containing the website address 'www.aerial.at'. In the foreground, a silver helicopter with blue stripes is shown in flight, viewed from a low angle. The helicopter has 'www.aerial.at' printed on its side. In the background, another helicopter is visible on the ground.

www.aerial.at

Aerial Helicopter
Flugplatzstraße 1
A-4600 Wels, Austria

Tel: +43(0)7242 351078
Fax: +43(0)7242 211068
E-mail: wels@aerial.at
[Http://www.aerial.at](http://www.aerial.at)

Inhaltsverzeichnis

- 04 A.o. Generalversammlung 2007
- 05 Worte des Präsidenten
- 06 Die Segelflieger zeigen wie's geht
- 07 Blue Skies - Crash Landings ?
- 09 Modellflug - dieses mal ein Solarboot
- 10 Honiggewinnung am Flugplatz
- 11 Unsere Segelflugschüler
- 12 Vereinsausflug BMW Dingolfing
- 14 Koralpe 2007
- 16 Kunstflugtraining Reinsdorf
- 20 Sportehrenzeichen
- 22 Begehung Flugplatz & Biotop Wels
- 24 Outbound Johannesburg II
- 32 Sektion Motorflug Bericht
- 35 Werbung BMW & Allianz
- 36 Werbung Breitling

Termine & Veranstaltungen

Siehe Internet

www.wmw.at



vlnr.: Friedrich Landertshamer, Johann Eder, Friedrich Zinnhobler, Wolfgang Ruzicka, Hans Frisch

Außerordentliche Generalversammlung am 22.06.2007

Bei der außerordentlichen Generalversammlung konnte nun der neue Vorstand gewählt werden. Trotz vielen intensiven Versuchen verschiedenster Mitglieder gelang es nicht, auch nur einen Gegenvorschlag einzubringen. Die Wahl lief diesmal relativ ruhig ab, es gab jedoch einzelne Wortmeldungen, die berechtigt waren und vom Vorstand mit fachlicher Kompetenz zu beantworten bzw. richtig zu stellen waren.

Der neue Vorstand – ist mit einer Ausnahme – personell der alte geblieben: Wolfgang Ruzicka wird meine Funktion als Pressereferent übernehmen, aus beruflichen Gründen ist es mir leider nicht mehr möglich, diese Aufgabe weiterhin sinnvoll zu übernehmen. In den letzten 3 Jahren habe ich insgesamt 12 Ausgaben des Cumulus erstellt, diese ist die 13te Ausgabe – ich sehe das allerdings als Glückszahl. Auf den Vorstand werden in den nächsten 3 Jahren große Herausforderungen zukommen, helfen wir alle zusammen, damit die Weisse Möwe Wels weiterhin am Flugplatz Wels bestehen kann.

Als normales Mitglied der Sektion Motorflug werde ich jedoch weiterhin am Vereinsgeschehen teilnehmen und meine Unterstützung anbieten, wenn diese gefragt ist.

Ernst Hartl
ex. Presseferent WMW



Friedrich Zinnhobler
Präsident des Fliegerclubs Weiße Möwe Wels



Liebe Mitglieder und Freunde der WEISSEN MÖWE WELS !

Flugplatzverbauung ???
Flugplatz neu ???

Die Stadt Wels sucht dringend Baugründe für Betriebsansiedlungen – was liegt daher näher, als einen Teil des über 100 Hektar großen Flugplatzareals zu nutzen.

Und dieses Ansinnen unterstützt die BIG !

Die BIG (Bundes-Immobilien-Gesellschaft) als Verwalter der bundeseigenen Liegenschaften (inkl. Flugplatzareal), hat an einem Grundstücksverkaufes größtes Interesse. Seit Jahren wird schon verhandelt, geplant, vorgestellt und immer wieder verworfen.

Nun gibt es seit Mai diesen Jahres jedoch konkrete Ansätze. Eine von der BIG vorgestellte Planung teilt das Areal in einen nördlichen und südlichen Bereich.

Der nördliche Teil – etwa 60 Hektar – soll Flugplatz bleiben und mit der Ausnahme der unveränderten Asphaltpiste soll alles neu gestaltet werden, wie z.B. Hangar, Segelfluggpiste, Fallschirmsprungkreis und sonstige notwendige Zweckbauten.

Der südliche Teil - etwa 40 Hektar – ist als Gewerbegebiet vorgesehen.

Ob und wann nun alles, was derzeit nur Absicht und Planung ist, verwirklicht werden kann, weiß weder die BIG noch die Stadt Wels, zumindest wird dies so kommuniziert.

Vorläufig können alle unsere Sektionen noch uneingeschränkt auf unserem schönen Welser Flugplatz ihren Flugsport ausüben.

Glück ab - Gut Land !



Die Segelflieger zeigen wie's geht ...

Bei der Dimona war eine Überprüfung der elektronischen Geräte erforderlich. Diese Überprüfung wird in Straubing durchgeführt. Kurfner Fritz organisierte kurzerhand einen Ausflug, um aus der Pflicht einen gemütlichen Tag im Kreise der Motorsegler zu machen. Also die 3 Motorsegler mit Piloten „füllen“. Das war aber keine schwierige Sache und es haben sich Kurfner Fritz und Heissenberger in der Dimona, Grubhofer Gerhard und Schwingshandel Otto im Schleppfalken sowie Burgstaller Wolfgang und Matzinger Karl im Rotax-Falken, zu einem Flugpaket vereint.

Am Mittwoch 4.4.2007 war in Straubing in der Werft der Termin vereinbart. Für 08:00 Uhr war am Flugplatz in Wels der Treff ausgemacht. Das Wetter war -so la la- (Sicht) und so haben wir uns noch mit diversen Fluggeschichten in die Zeit vertrieben. Um 10:00 Uhr war es dann so weit und wir nahmen Abschied von Wels. Der Schleppfalken vorne, dann die Dimona und der Langsamste, der Rotax-Falke mit Burgstaller-Matzinger, startete zum Schluss. Es stellte sich aber bald heraus, dass der Rotax doch ein ganz guter Lotse war und es hängten sich die anderen beiden gerne bei ihm an und ließen sich über Schärding, Vilshofen nach Straubing bringen. Obwohl Grubhofer und Burgstaller als PIC die richtige Anflugroute über Norden zum EDMS flogen, hat sich Heissenberger zum Direktanflug

entschieden und auch die Freigabe dazu erhalten. Die anderen beiden waren die „Geschnapsten“ und flogen dann auch 7 Minuten länger.

Die Dimona wurde in die Werft gebracht und einem Mittagessen stand nichts mehr im Wege. Das gemütliche und völlig neu errichtete Flugplatzrestaurant hat eine reichliche Speisekarte, die Preise günstig und natürlich war auch für uns etwas dabei.

Nach 2 Stunden und 30 Minuten konnten Kurfner und Heissenberger die Dimona wieder übernehmen und alle 3 Maschinen nahmen wieder den Rückflug in Angriff. Es war vereinbart, dass wir in Vilshofen im Flugplatzrestaurant noch auf einen Kaffee und Kuchen vorbeischaauen, da ja

in Wels das „Resti“ geschlossen war. Der Anflug von Westen auf EDMV mit leichten Turbulenzen (und es kam vom Turm die Meldung –hoch anfliegen-), bereitete uns keinerlei Schwierigkeiten. Nach 29 Minuten setzten wir in EDMV auf. Landegebuhr bezahlt und ab ins Lokal. Kaffee und Kuchen (Streuselkuchen, Käsekuchen -Topfentorte) wurden bei günstigen Preisen konsumiert. Noch ein kurzes Plauscherl und Abflug direkt zurück nach Wels.

Mit einer Gesamtflugzeit von 2 Stunden 25 (hin- u. retour) war dies ein gelungener und gemütlicher Tag. So macht fliegen Spaß und ist auf jeden Fall zur Nachahmung empfohlen.

Wolfgang Burgstaller



Blue Skies - Crash Landings ?

Ein Artikel von Rolf Brombach mit seiner freundlichen Genehmigung
Aufbereitet von Andrea Bammer, Mai 2007

Fünf Wochen lang konnte ich geschätzte 5.000 Landungen unterschiedlichster Springer mit unterschiedlichsten Schirmgrößen und Erfahrungen zusehen. Das ist vielleicht keine sonderlich repräsentative Zahl, die Beobachtungen reichten aber, um zu erkennen, dass die Kluft zwischen den wenigen, die ihre Fallschirm(sportgerät)e gut bis sehr gut beherrschen, und denen, die sie überhaupt nicht im Griff zu haben scheinen, immer größer wird. Und zur zweiten Kategorie gehören inzwischen auch etliche Springer(Innen) mit eigener Lehrberechtigung! Was aber sollen Schüler von Lehrern lernen, die ihrerseits regelmäßig „Bodenproben ziehen“, anstatt sauber zu landen?

Die Wenigen

- landen sehr ästhetisch mit einem sauberen Flare und langem Swoop, oft genug geübt und (video-?)analysiert
 - haben ihren Schirm, auch und gerade wenn er klein ist, offensichtlich gut im Griff
 - genießen natürlich auch das sie bewundernde Publikum. Wenn's „pfeift“, in der Luft, dann schauen alle hin!
- Deswegen landen die „Pros“ auch alle auf der jeweiligen „Heldenwiese“ mit der üblichen „Sieger-Lande-Pose“: ein Beinchen vorgestreckt, Köpfchen auch, die Hände mit den Steuerschlaufen cool nach hinten...

Die Anderen

- steckt's irgendwie immer bretthart rein, ins Erdreich
- flaren zu tief, zu hoch oder auch mal gar nicht
- lassen auch noch, bevor sie den Boden erreicht haben, einfach wahlweise die eine oder aber gleich beide Steuerleinen los – und sehen danach aus wie ein „totgeschossenes Sofa“ (so drückte das vor langer Zeit mal mein Lehrer aus). Spricht man sie dann darauf an, hört man die tollsten Sachen, warum es zu dieser knochenbelastenden,

materialverzehrenden „Landung“ und ästhetischen Katastrophe kam: „da war irgendwas im Weg“, „der Wind hatte kurz gedreht“, da war er (oder sie) „doch noch gar nicht fertig“, als man hinschaute... und überhaupt: „bist Du denn wirklich sicher, das Du mich gesehen hast?“ In der Folge dreht sich so mancher Sprunglehrer einfach nur noch kopfschüttelnd ab, um sich weitere solch frustrierender Gespräche zu ersparen. Damit unterlässt er aber, was er jetzt als Lehrer eigentlich im Sinne aller (!) tun sollte, denn die mühsamen Gespräche haben ja nur den einen Grund, nämlich die Angesprochenen anzuhalten, besser landen zu lernen, sich nicht wehzutun, und den Fallschirmsport ganz allgemein gut aussehen zu lassen. Das Krankenhauspersonal eines bestimmten Ortes hatte anfangs noch den einen oder anderen herzhaften Lacher parat, später dann, als sich die Verletzungen (meist der Gehwerkzeuge) häuften, erntete man als „Anlieferer“ nur noch kopfschütteln oder spöttische Bemerkungen. „Und ihr wollt uns erzählen, dass Fallschirmspringen sicher ist??“

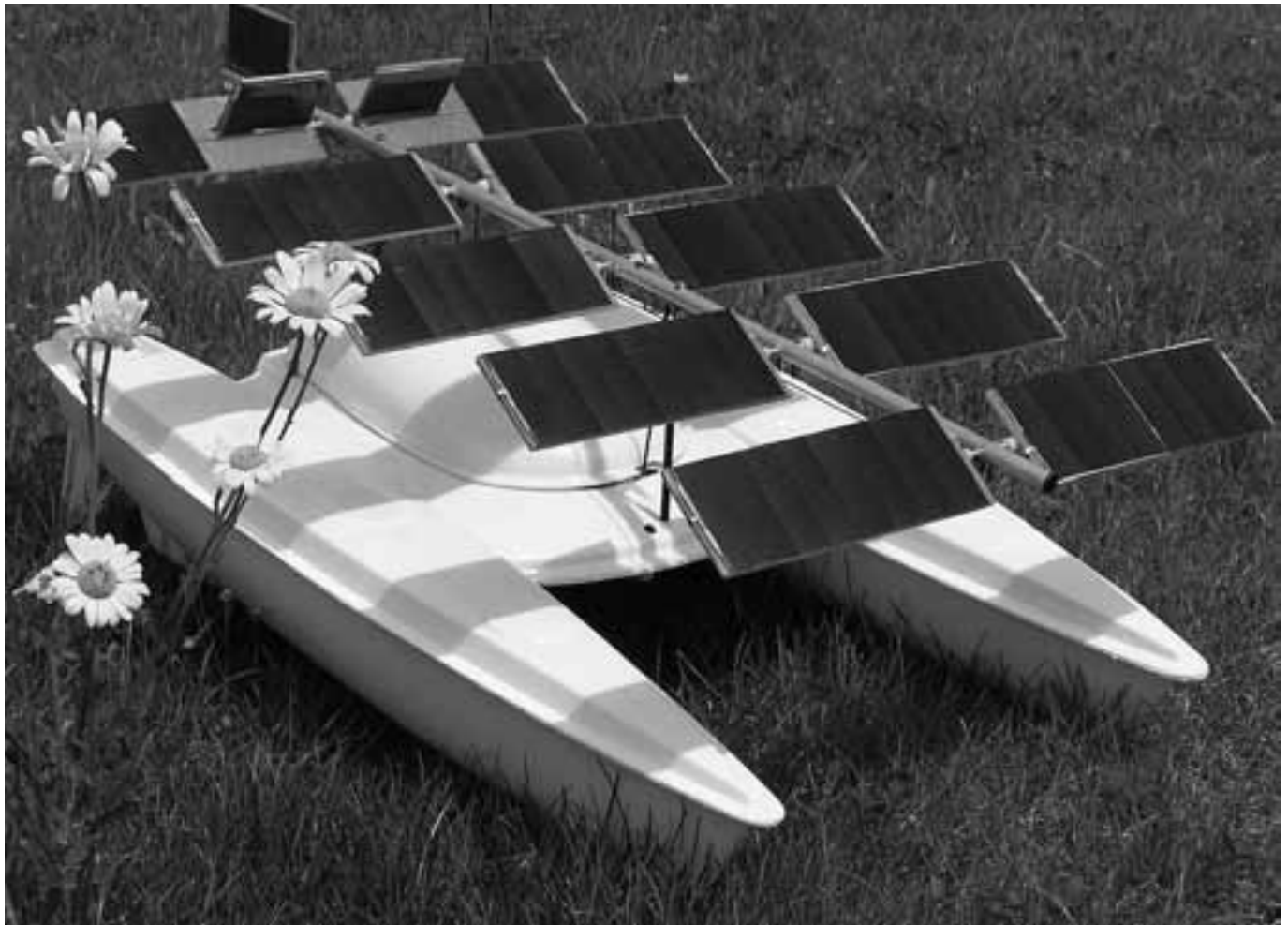
Was tun?

- Ich schlage zunächst einmal vor, diejenigen, die wiederholt oder gar regelmäßig schwer bis schlecht landen und dabei sich und/oder andere gefährdenden, auf geeignete Weise und möglichst sofort, noch vor Ort, „nachzuschulen“.
- Zuerst sollten sie auf eine Landefläche verwiesen werden, wo sie keinerlei Stress haben, auch wenn sie etwas entfernt von der oben erwähnten „Heldenweise“ liegen sollte.
- Dann wäre es hilfreich, mit einer einfachen Kamera aus der Halbtotale heraus die Landungen zu filmen. Es reicht zumeist beim Video-Debrief ein einziger Blick, und man sieht, dass tatsächlich noch vor dem Bodenkontakt z.B. eine Steuerleine unkontrolliert losgelassen wurde, und dass dies der Grund für die folgende „Kampfrolle“ war.
- Zeigen, Anschauen, Verstehen – Bessermachen.
- Und hilft alles nichts, muss vielleicht gemeinsam überlegt werden, nochmals ein paar Landungen mit einem Schirm zu absolvieren, der „eine Nummer größer“ ist!

Es gibt inzwischen wirklich genügend Anschauungsmaterial und Tabellen, aus denen nicht nur die viel zitierten (und leider oft nicht verstandenen) „Wingload“-Informationen abzulesen sind, sondern auch zusätzliche Angaben darüber, wie viel aktuelle Erfahrung im Einzelfall vorhanden sein muss, um einen Schirm der infrage stehenden Kategorie springen zu dürfen. Außerdem: besser vormachen! Bei „Skydive University“ wird angehenden Coaches gelehrt: „leading by example“. Vorbild sein also! Wer sich als Lehrer am offenen Schirm bereits den Helm abmacht, um ihn dann „cool“ und „dekorativ“ am Brust- oder Beingurt zu befestigen, gehört gemäßregelt! Wer sich nicht an vorhandene Landeregeln hält, sondern lieber „quer reinkommt“, womöglich noch durch geparkte Flugzeuge hindurch, als künstliche Torbögen für seinen Egotrip, gehört für wenigstens einen Tag mal auf die Schülerlandefläche geschickt! Oder aber im Wiederholungsfalle auch zum Shoppen in die Stadt, in Zivil. Das aber liegt in der Hand der jeweiligen Verantwortlichen an einem Sprungplatz. Die Angst, dass solchermaßen angesprochene und gemäßregelte Springer als zahlende Kunden verloren gehen könnten, sollte nicht Grund dafür sein, dass man haarsträubendes Verhalten einfach toleriert. Ein Sprungplatzleiter in der Schweiz sagte zu diesem Thema: „Ich brauch’ hier zwar wirklich jeden Franken. Aber nicht um diesen Preis.“ Dem ist nichts hinzuzufügen.

Blue Skies – Soft Landings!
Rolf Brombach





Modellflug - dieses Mal ein Solarboot

Nach dem Projekt Solar-Flugzeug wurde ich im Winter 2006 von der Atlantiküberquerung eines manntragenden Katamarans (elektrobetrieben und gespeist mit Batterien, die von Solarzellen geladen werden) inspiriert: www.transatlantic21.org/boat/

Diese Idee habe ich mit meinem Experimental-Solar-Modell-Katamaran nachgebaut und eine Nachführung der Paneele über 2 Achsen umgesetzt.

Die Nachführung erfolgt über 90° versetzte Solarzellen, welche die Stellmotore (Glockenankermotor) mit Strom versorgen und somit die Paneele ständig 90° zur Sonneneinstrahlung nachstellen.

Auf den Panels befinden sich 72 Stück monokristalline Solarzellen, die eine Leistung von ca. 30 Watt haben. Die Motorisierung erfolgt mit einem 21 Watt starken Glockenankermotor mit 81% Wirkungsgrad. Als Energiespeicher verwende ich 2x 6 Stück 50F/2,3 V Gold Cup Kondensatoren, die den Motor und die

Fernsteuerung mit Strom versorgen. Bei schwankender Sonneneinstrahlung sorgt eine Schottky-Diode dafür, dass keine Entladung der Kondensatoren durch die Solarzelle passiert.

Die ersten Fahrten am Schachteich hat das Boot ohne Probleme absolviert und dies mit einer Dauergeschwindigkeit von 6 km/h. Durch die Nachführung der Solarzellen ist somit ein Dauerbetrieb von Sonnenaufgang bis zum Sonnenuntergang möglich.

Es ist immer wieder begeisternd, wenn man Komponenten mit einem hohen Wirkungsgrad verwendet, welche Energie durch das Sonnenlicht freigesetzt wird. Für weitere Auskünfte und nähere Infos stehe ich gerne zur Verfügung.

Oliver Hackenberg



Honiggewinnung am Flugplatz Wels !

Nachdem erkannt wurde, wie wertvoll die Flora am Flugplatz Wels ist, haben 2 Imker am Flugplatzgelände ihre Bienenkästen aufgestellt.

Im Jahre 2006 wurde bereits ein Versuch gestartet und die Honig-Qualität war sehr gut und fand reißenden Absatz. Dies ist ein weiterer Beweis, wie wichtig die Erhaltung der Welse Heide in dem jetzigen (ungedüngten) Zustand ist!

Oliver Hackenberg



Unsere Segelflugschüler 2007

Mitte April konnte die Segelflugausbildung beginnen. Erfreulich ist, dass sich heuer gleich 7 Pilotenanwärter, von Jung bis jung geblieben, mit und ohne fliegerische Vorbelastung, zur Ausbildung entschlossen haben. Wir wünschen unseren Nachwuchspiloten eine Erfolgreiche Ausbildung und viel Freude bei der Fliegerei.

Thomas Radler



Adrian Aumayr



Kurt Maderthaner



Stefan Schiffer



Arnold Ecker



Paul Philipp Holzleithner



Heinz Obermayr



Patrick Turek



VEREINSAUSFLUG BMW-DINGOLFING



Die Suche nach einem interessanten Ausflugziel stützten wir auf die Tatsache, dass die Fliegerei und Technik seit eh und je miteinander verbunden sind. Das Ziel sollte mit unseren Clubflugzeugen erreichbar und nicht zu weit von Wels entfernt sein.

Hier bot sich das BMW Produktionswerk im Bayrischen Dingolfing an. Der dortige Flugplatz liegt nur knapp 2 Kilometer vom Werk weg und ist in einer Flugstunde von Wels aus zu erreichen.

2 Anfragen per Telefon und E-mail genügten, dass wir die Zusage zu einer Besichtigung an einem Zwickeltag bekommen haben.

Am Montag den 30. April machten sich 13 Flugzeuge

mit insgesamt 29 Teilnehmern bei schönem Wetter auf den Weg nach Bayern. Der Flugplatz Dingolfing wurde für unsere An- und Abflüge eigens geöffnet. Zu unser aller Freude brauchten wir dort auch keine Landegebühr zu bezahlen. Dafür möchten wir uns auf diesem Wege besonders bei den Dingolfinger Fliegern bedanken.

Per Taxi ging es dann zum BMW Werk, wo wir mit einer Multi Media Präsentation begrüßt wurden. Anschließend konnten wir uns im Werksrestaurant, das auch den Titel Restaurant wirklich verdient hat, Mittagessen.

Gut gestärkt konnten wir nun die Werksbesichtigung antreten. Der Leiter der Abteilung für Öffentlichkeitsarbeit, Herr Klaus Henning - Hoffmann führte uns selbst durch die Anlagen, denn wie er selbst sagte war es für BMW außergewöhnlich und Einzigartig, dass Besucher mit



den eigenen Flugzeugen direkt vor den Werkstoren landeten. Darüber wurde mittlerweile auch schon in der Werkszeitung von BMW berichtet.

An dieser Stelle noch einmal herzlichen Dank an die BMW – AG. Im größten Werk der BMW Gruppe sind an die 20.000 Mitarbeiter, die BMW als „Schlüssel zum Erfolg“ bezeichnet, beschäftigt. Eine vernünftige Synergie aus Forschung, Innovation, Technik, Umwelt- und Traditionsbewusstsein machen dieses Unternehmen zum erfolgreichsten Deutschen Automobilbauer.

Wir hatten die Gelegenheit, das Presswerk mit seinen gigantischen Pressstraßen zu besichtigen. Dort werden bis zu 1.5 Millionen Blechteile täglich gefertigt. Danach sahen wir den Karosseriebau, wo 3500 Mitarbeiter gemeinsam mit 1500 Industrierobotern den Täglichen Bedarf an Karosserien für die 5er und 7er

Serie bauen. Nach der hochmodernen Lackiererei konnten wir die Endmontage besichtigen, wo von 6500 Mitarbeitern 1300 Autos pro Tag aus bis zu je 20.000 Einzelteilen zusammengebaut werden. BMW produziert seine Autos nicht von der Stange, sondern nach individuellen Kundenanforderungen, die bis 6 Tage vor Montagebeginn noch geändert werden können. Das bedeutet auch dass jedes Auto das wir gesehen haben, schon einen zukünftigen Besitzer hatte.

Auch für das nächste Jahr gibt es Ideen für einen ähnlichen Ausflug. Wir planen nach Landshut zu fliegen, von dort aus per Bus zum Münchner Flughafen „Franz Josef Strauß“ zu fahren und dort den Flughafenbetrieb zu besichtigen.

Thomas Radler



Fliegerwochenende auf der Koralpe 2007

Wie jedes Jahr planten wir auch heuer wieder ein Wochenende in Kärnten mit einer Rekordteilnehmerzahl von über 30 Personen.

Eine Woche vor Beginn der Reise schlug das bis dahin herrliche Wetter plötzlich um. Kälte und Regen dominierten die Wetterkarte. Aber wenn Englein reisen wird sich das Wetter weisen, heißt schon ein alter Spruch. So war es Gott sei Dank auch heuer.

Am Donnerstag, unserem Anreisetag, zeigte sich das Wetter noch nicht von seiner besten Seite. Die Waldrast, unser Quartier, lag teilweise noch im Nebel und die Außentemperatur betrug frische 10 Grad. Verstärkt durch den Wind war dies aber nur gefühlte 5 Grad über Null. Die Wetterprognose für den Rest des Wochenendes ließ uns aber hoffen.

Der nächste Morgen empfing uns mit blauem Himmel und Sonnenschein: Die noch niedrigen Temperaturen waren dadurch erträglich. Nach einem ausgiebigen Frühstück ging es ab an den Hang. Die ersten Flugversuche waren noch nicht sehr berauschend. Die

Thermik noch nicht aktiv. Das Warten auf die richtigen Flugbedingungen waren erfüllt von hochtrabenden Fachgesprächen und Lästereien unter Piloten. So manch ein Lästermaul wurde höflich aufgefordert doch den Hang zu verlassen. Durchziehende Wolken brachten auch die friedlichsten Leute auf die Palme, da dann die Temperatur schlagartig um mindestens 5 Grad sank. Gegen Mittag entspannte sich die Situation zusehend, da die Flugbedingungen besser wurden und die Lästermäuler mit dem Steuern der Flieger beschäftigt waren. Aber auch da gab es immer wieder Gründe über manche Leute verbal herzuführen. Sei es nun wegen missglückter Flugmanöver, anstehender Reparaturen oder einfach nur so.

Das Wetter und die Temperaturen wurden von Tag zu Tag besser, die Stimmung einiger Piloten leider nicht. Wie soll man auch fröhlich sein, wenn sich an einem Tag gleich zwei Flieger für immer von seinem Piloten trennen und in den weiten Wäldern unter der Waldrast eintauchen. Für diese Aktion wurde auch gleich ein



neues Wort erfunden, das von nun an die Runde macht. Chris und seine „Zwei-Täter-Flieger-Schaukel“! Es kommt ja auch selten vor, dass jemand an einem Tag zuerst im Westen einem Flieger versenkt und am gleichen Tag dies auch noch im Osten wiederholt. Alle gestarteten Suchaktionen wurden ergebnislos eingestellt.

Auch ein Überflug des Gebietes mit einer Katana vom Flugplatz Wolfsberg aus brachte nichts. Beim gemeinsamen Abendessen in unserem Quartier passierte jedoch erstaunliches. Ein Jäger brachte zumindest eines der Modelle wieder zurück. Er hatte es im Wald gefunden, leider mit einem Totalschaden.

Auch der „Schweighoferbaum“ sorgt heuer wieder für einige Aufregung. Ausgerechnet einer unserer erfahrensten Hangpiloten nahm beim Einkurven schlecht

Maß und steuerte sein Modell in die obersten Astreihen der 30 Meter Lerche. Der Wind hatte einsehen mit der Trauer des Piloten und blies nach einiger Zeit den Segler wieder von Baum. Der Schaden an der Maschine war zu verkräften. Rudi Freimuth sen. konnte den Rest seines Urlaubs wieder genießen.

Es war ein schönes Wochenende, nicht nur für die Piloten, sondern auch für uns Nichtflieger. Alleine das Zuhören wie „nett“ die Clubmitglieder miteinander umgehen erheiterte uns sehr.

Eigentlich bin ich froh vor so einem fachkundigen Publikum nicht fliegen zu müssen.

Ich hoffe auf eine Wiederholung im nächsten Jahr und freue mich schon wieder darauf.

Dorant Gaby



Oliver Hackenberg





KUNSTFLUGTRAINING REINSDORF

Reinsdorf ist 70 km südlich von Berlin gelegen
Teilnehmer seitens der Weißen Möwe Wels:
Hr. Rohn Peter und Hr. Hackenberg Oliver
Flugdauer mit der OE-7106 und der N-14KH in
Formation (über die Tschechien) knappe 2 Stunden

Das Wetter war uns die ganzen 5 Tage sehr gewogen,
immer Sonnenschein.

Am 1. Tag war am Abend das Briefing und die Vergabe
der Slots für den nächsten Tag.
Anschließend gemütliches Beisammensein.

Der 2. Tag war ähnlich wie ein Wettbewerbstag
gestaltet:

Um 9.00 Uhr morgens ging es los. 5 Minuten vor
dem jeweiligen Slot war zu starten und südlich der
Kunstflug-Box zu kreisen.

Auf einer eigenen „Box-Frequenz“ wurde man
abgerufen und beim ersten Kunstflug abgeprüft, wie



gemütliches Zusammensitzen und Diskutieren

volle Konzentration

der derzeitige Stand des jeweiligen Teilnehmers ist. Insgesamt waren wir 18 Teilnehmer mit 10 Flugzeugen. Am Boden waren bis zu 4 Trainer anwesend, die sich je nach Flugzeugtypen abwechselten. Dies ist wichtig, da jedes Flugzeug seine speziellen Eigenheiten hat. Die Abende wurden für Fachgespräche und viel Spaß genutzt.

Am letzten Tag bekamen wir eine ganz spezielle Einweisung – wir erfuhren, was in unserer Christen Eagle noch so alles drinnen steckt und auch, was man damit auf keinen Fall machen darf.

Mein Resümee: Wir bekamen ein äußerst professionelles Training und konnten somit viel Gelerntes mit nach Hause nehmen. Vorallem aber haben wir die tolle Gastfreundschaft der Deutschen Kunstflieger genossen!

Oliver Hackenberg



Sportehrenzeichen für verdiente Mitglieder

Am 6. Februar dieses Jahres verlieh die OÖ. Landesregierung, vertreten durch den Herrn Landeshauptmann, Siegfried Attenberger für seine vieljährigen außerordentlichen Verdienste um das oberösterreichische Sportwesen, als Fluglehrer, Ausbildungsleiter und Sektionsleiter im Sportfliegerverein "Weisse Möwe Wels", das Landes-Sportehrenzeichen in Silber für Funktionäre.

Die gleiche Auszeichnung erhielt unser Mitglied Helmut Aichbauer für sein Tätigkeit als Mitglied des Stadtsportausschusses, Vorstandsmitglied des ASVÖ-Stadt Wels und ehem. Pressereferent des Flugplatzes Wels.

Wir gratulieren dazu recht herzlich.

Friedrich Zinnhobler



Helmut Aichbauer



Siegfried Attenberger

This page is intentionally left blank

<<< Hier fehlt Ihre Werbung >>>



Stellungnahme zugunsten des Ökoprojekts am Flugplatz Wels

Sehr geehrte Damen und Herren,

Gerade als gebürtiger Oberösterreicher war ich bestürzt, als ich von der Gefährdung des Ökoprojekts am Flugplatz Wels erfuhr. Immer noch ist die "Welser Heide" uns allen ein Begriff, obwohl fast nichts mehr davon übrig ist. Die einst weit verbreiteten, namensgebenden flachgründigen Wiesen, mit ihrer charakteristischen Flora und Fauna sind auf wenige Reste zusammengeschrumpft. Mit 80ha findet sich die größte dieser Flächen am Flugplatz in Wels. Nicht nur die Größe, auch das naturnahe Management (durch das Ökoprojekt, z.B. Einstellung der Düngung bereits vor 10 Jahren) bewirkten eine sensationelle Wiederkehr gefährdeter Arten. Dazu zählen 6-8 gut reproduzierende Paare von Brachvögeln, Rebhühner, die Wechselkröte u.v.a.m.

Für die Stadt Wels handelt es sich bei diesen Wiesenflächen um eines ihrer wenigen verbliebenen Naturareale mit hohem Wert für Ökologie, Natur- und Artenschutz. Es ist verständlich, dass kurzzeitig eine ökonomische Nutzung des offenbar "brachliegenden" Areals verlockend erscheint. Dieses Denken führte im letzten Jahrhundert zu großflächigen Naturverlusten und sollte eigentlich überwunden sein. Denn die nachfolgenden Generationen werden uns weniger an unseren Gebrauchsbauten messen, sondern vor allem daran, welche Natur und Umwelt wir ihnen hinterlassen.

Mit den besten Wünschen,
und der Hoffnung auf eine Lösung im Sinne der Natur,

a.o.Univ. Prof.Dr. Mag. Kurt Kotschal
Associate Professor University of Vienna,
Director KLF

Begehung Flugplatz und Biotop Wels

Diese Begehung wurde von Herrn Oberförster Plasser Martin organisiert, der schon seit langer Zeit erkannt hat, wie wertvoll das Biotop Flugplatz Wels – vor allem dessen Fauna und Flora – ist. Entstanden ist es aus dem Vorteil der Sicherheitsstreifen und der Graspisten, welche gesetzlich vorgeschrieben sind, und somit eine perfekte Symbiose mit der Natur bilden. Insgesamt 15 Personen – aus dem Naturschutz und der Nachbarschaft – nahmen die Gelegenheit wahr, am Donnerstag, den 17.05.2007 um 7.00 Uhr morgens einen 3-stündigen Rundgang im Areal zu unternehmen. Auf diesem Rundgang konnte man die Vielfalt der Tiere aus respektvoller Distanz durch Fernrohre beobachten. Dies ist ein sehr wertvoller Beitrag von Herrn Oberförster Plasser Martin, der auch den angrenzenden Nachbarn und vor allem den Naturschützern die Wichtigkeit dieser natürlichen Heidefläche ein Stück näher bringen sollte und damit auch den Verbauungsplan der Stadt Wels sehr in Frage stellen sollte.

Oliver Hackenberg



OUTBOUND JOHANNESBURG

II - 2006



Südafrika – Botswana - Zambia

Zimbabwe – Mozambique



Dietrich Fischer, Siegi Attenberger & Carlo Noack



Am 3.10.2006 ein Jahr nach unserm ersten Trip (Namibia) sahen wir auf dem Flugplatz Brakpan / Johannesburg unsere „Buschmücke“, eine Cessna 182 wieder. Diesmal war Dieter Fischer mit von der Partie. Das Routemapping hatten wir schon Monate vorher über E-Mail mit Karl Finatzer, dem Eigner der Flugschule, abgestimmt. Reservierungen auf unserm Weg durch 5 Länder des südostafrikanischen Kontinents waren vorgebucht. Es sollten an die 5.000 km mit ca. 25 Flugstunden werden.

Checkflüge und Validation unserer Fluglizenzen nahmen einen Tag in Anspruch und waren von der Sky Afrika in bewährter Weise organisiert.

Am 05.10.2006 hatten wir in unserem GPS Pilansberg als erste Destination eingegeben und so starteten wir um 09:21 Uhr UTC. Eine gewisse Nervosität bei uns drei Weltenbummlern nahmen wir als positives Zeichen für unser 3 wöchiges Flugabenteuer durch den südafrikanischen Busch..

Unsere Arbeitsteilung im Cockpit bewährte sich: Siegi als Navigator und Funker stresste oftmals durch seine pingelige Kursausrichtung und sowohl Dieter wie auch Carlo, die sich abwechselnd den PIC teilten, zeigten

manchmal aufrührerische Reaktionen, um das eigentliche Flugvergnügen nicht zu kurz kommen zu lassen.

Schnell wechselte die relativ fruchtbare und somit grüne Landschaft mit ihren kreisrunden Agrarkulturen in eine Busch- und Wüstenlandschaft. Umso überraschter waren wir auf unserer Fahrt mit dem Shuttle von Flugplatz Pilansberg zum Resort Sun City, als wir dort inmitten einer unwirklichen Berggegend eine Anlage, wie Las Vegas, mit 5 Luxushotels, 2 Golfplätzen, einem See mit Waterworld, mehreren Pools und ein Vogelparadies antrafen.

Am nächsten Tag waren wir aber dann irgendwie froh, wie sich unsere Buschmücke wieder in die Lüfte

schwang und wir mit dem nächsten Step in die grandiose Naturlandschaft von Botswana eintauchen konnten. Ein Einreisestop sowie Auftanken in der Hauptstadt von Botswana, Gaborone war das nächste Ziel. Im Tiefflug ging es weiter zum ersten Buschplatz der Hayna-Lodge. Mit wackelnden Wings bekundeten wir unsere Ankunft, als wir in der Parkbucht unsere Maschine versorgten war der Campcheep bereits zur Stelle.

Beim Begrüßungscocktail wurden wir mit Nachdruck darauf hingewiesen, nach Einbruch der Dunkelheit nicht mehr alleine zu unseren Unterkunftshütten zu gehen, oder nachts im Gelände umherzulaufen. Im Camp streunende Löwen wären

an der Tagesordnung und Verbisslöcher im Sofa im wandlosen Clubraum verlieh der Warnung einen gewissen Nachdruck.

Nach dem Abendessen bei Dunkelheit machten wir mit dem Jeep noch eine Geländerunde, um die Löwen am Objekt zu studieren. Im Lichtkegel eines Batteriestrahlers sahen wir dann zwei Löwenweibchen mit 2 Jungtieren, was uns natürlich veranlasste, dann nach unserem Schlummertrunk eine Wegbegleitung gerne in Anspruch zu nehmen.

Dieter, der Newcomer in unserer Truppe erhielt die geistig belebende Weihe eines Schlummertrunks. Wie im Vorjahr war dem Abschluss eines Tages ein Umtrunk mit Whiskey vorbehalten, wobei im Chor zitiert wurde: One for the sterup, one for the saddle, one for the road. Im großen und ganzen war Dieter für dieses

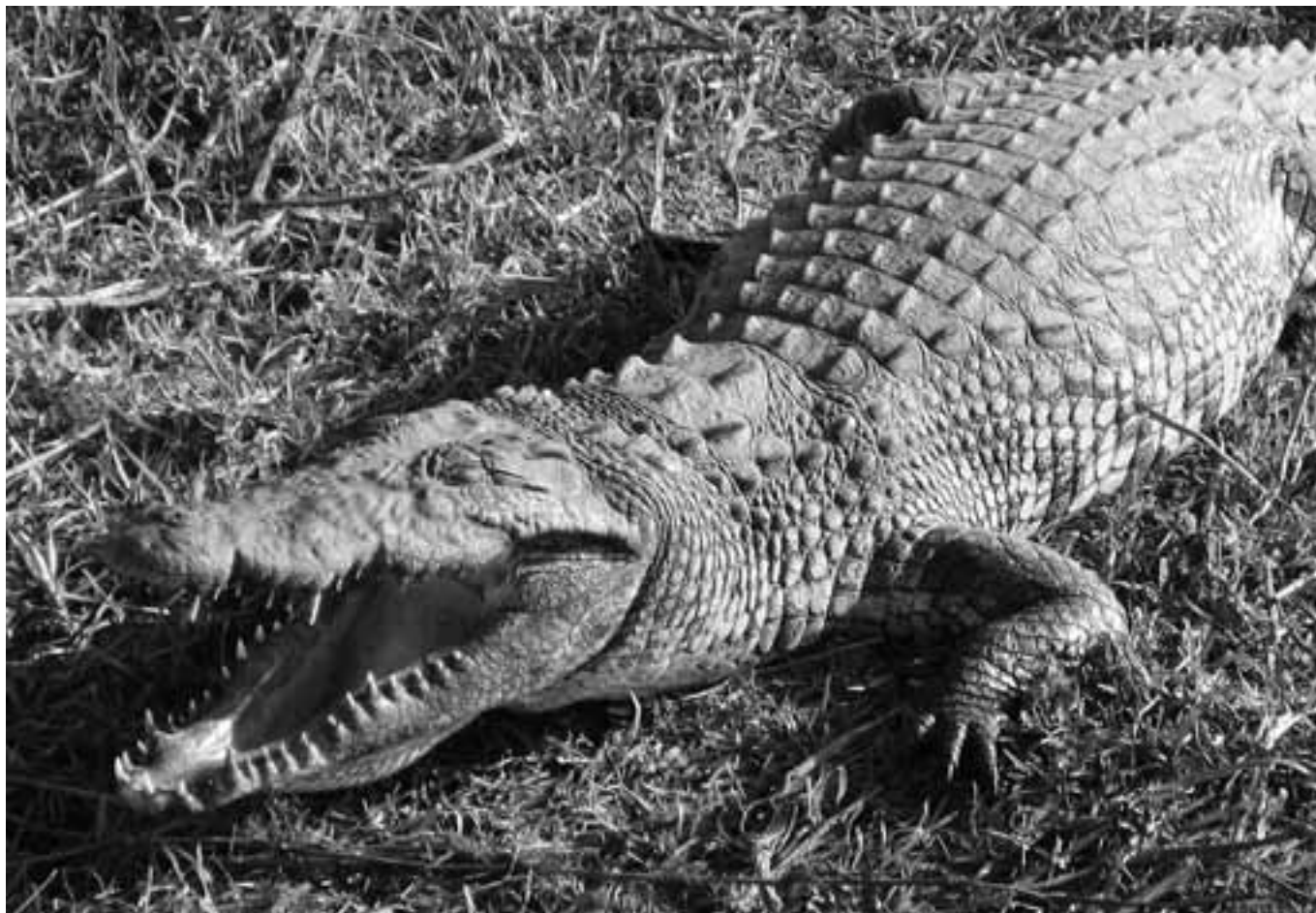
Ritual geeignet. Ein Highlight war die Begegnung mit Eingeborenen, die uns in Ihrer ursprünglichen Lebensumgebung zeigten, wie beispielsweise mit Holzstäben Feuer gemacht wird oder Wasserfrüchte aus der Erde geerntet werden, oder welche Früchte als Medizin wertvoll sind. Unser Safariguide übersetzte uns die Klicksprache der Eingeborenen, in der sie uns munter von ihrer Lebensweise berichteten.

Die weite Flugstrecke über die Kalahari machte es notwendig in Maun zum Tanken zwischen zulanden. Nach 45 Minuten ging es weiter zum nächsten Bushstrip nach Xakanaka wo wir auf einer holprigen „Piste“ aufsetzten, wobei sowohl bei der Landung, wie auch beim Start die Piste und Pistenumgebung immer genauestens zu beobachten war, um Tierbegegnungen auszuschließen.

Die Xakanaka Lodge ist wie gewöhnlich mit einem Haupthaus für Rezeption und Aufenthaltsräumen angeordnet. Die Hütten sind wie überall sanitär- und einrichtungsmässig gut ausgestattet und sauber. Durch einen Stelzenunterbau werden Kriechtiere vom Wohnbereich ferngehalten. Auch in dieser Lodge warnte man uns, bei einbrechender Dunkelheit alleine zu unseren Schlafhütten zurückzugehen.

Die Umgebung dieser Lodge lernten wir auf zwei Game-Drives zu Land und einem Game-Drive by Boat kennen. Die Tierwelt ist dort einfach faszinierend und wir bekamen so ziemlich alles zu sehen was der afrikanische Busch zu bieten hat: Majestätisch blickende Löwen, arrogant wirkende Giraffen, scheue Kudus und Gnus, nervös spielende Zebras, große Herden träger Hypopotamus, verspielte Affen bei





ständigem Sex, riesige Krokodile träge in der Sonne liegend. Die Highlights aber waren eine 2 Meter lange, schwarze Mamba, die von Vögeln aufgescheucht unseren Weg querte, Hyänen, die einem verendeten Elefanten in seinen Eingeweiden herumkrochen, ein ca. 1 Meter langer Leguan und eine Korallenkobra, die sich im Haupthaus der Lodge durch das Dachgebälk ringelte.

Interessanterweise lässt sich feststellen, dass nach einigen Stunden oder Tagen im Bush mit einem Mal die Wahrnehmung der verschiedensten Sinne, sei es Geruch, Geräusch oder die Unterscheidung von Landschaftsstrukturen viel intensiver wahrgenommen werden. Landschaft, Natur und vor allem die Tierwelt in diesem bezaubernden Flecken der Kalahari war eines unserer nachhaltigsten Erlebnisse auf unserer Reise.

Unzählige Fotos von Sonnenuntergängen machten unseren Hang zur Romantik deutlich.

Die Tage beschlossenen wir wie immer mit einem vorzüglichen Essen, sehr guten Weinen aus Südafrika.

Auf unserem Weiterflug nach Norden überflogen wir das sagenhafte Okavangodelta. Ein Naturschauspiel unvergleichlicher Art eröffnete sich unseren staunenden Blicken. Riesige, weit verzweigte Wasserflächen verästelten und verloren sich in einer grünen Hölle des Busch-Urwaldes um dann letztendlich im Erdreich zu versiegen. Ein immer heller werdender, grüner Gürtel zeugte einige Meilen weiter vom unterirdischen Wasser, um sich dann endgültig in der Savannenlandschaft zu verlieren.

Den Zwischenstopp in Kasane (Zambia) auf unserem Flug zum Tagesziel Livingstone brachten wir

mit Tanken und Emmigrationformalitäten schnell hinter uns, da wir in Erwartung des grandiosen Schauspiels, nämlich der Victoriafalls waren.

Wir wurden nicht enttäuscht. Schon im Anflug, Meilen vorher, war am Horizont die riesige Dunstglocke über dem Zambezifluss zu erkennen. Ein „threesixty“ über den Wasserfällen wurde uns in einer Höhe von 5.000 ft. genehmigt. Wiederum zeigte sich die Natur in einer dramatischen Szenerie. Die Wassermassen des Zambezi stürzten über eine zackige Schluchtkante in einen meilenlangen Felsspalt und verloren sich in der dampfenden Tiefe dieser Höllenschlucht.

Der vororganisierte Transfer vom Flugplatz zum Zambezi Sun Hotel ging entlang dem Zambezi zu einer luxuriösen Hotelanlage, die unmittelbar an den Victoriafalls

gelegen war. Ein Fußmarsch von ca. 30 Minuten führte uns auf befestigten und gesicherten Wegen direkt zum tosenden und dampfenden Höllenschlund der fallenden Wassermassen. Ein Naturschauspiel von unvorstellbarer Schönheit. Livingstone, der Entdecker dieser Victoriafälle soll gesagt haben: „Voller Andacht stehe ich vor diesem Naturschauspiel, das Engel in Szene gesetzt haben müssen.“

Zurück in Kasane brachte uns ein Landrover in einer halbstündigen Überlandfahrt zur Kubu-Lodge, die unmittelbar am Chobe-River liegt. Diesen breiten, träge fließenden Strom, ein lebensspendender Grenzfluss zwischen Botswana und Namibia, sollten wir auf einem Gamedrive by Boat noch näher kennen lernen. Auf unseren Gamedrives in dieser abwechslungsreichen Flusslandschaft

mit Savannencharakter erlebten wir eine unbeschreiblich reiche Tierwelt. Besonders erwähnenswert war die Beobachtung der relativ seltenen und nachtaktiven Leoparden, sowie riesige Elefantenherden die spielerisch im Schlammsohl genüsslich badeten.

Der nächste Weg führte uns entlang einer bizarren, von Fjorden durchzogenen Küstenlandschaft des Kariba-Stausees nach Kariba. Der im Jahre 1956 in Betrieb genommene Staudamm hatte zur Folge, dass eine schier unendlich erscheinende, weite Fläche mit Wasser bedeckt wurde. Mit einem Motorboot wurden wir in einer eineinhalbstündigen Fahrt zu der Sanyati-Lodge gebracht wurden. Haupthaus (mit Bar) und Schlafhütten waren romantisch am Steilufer des Sees angeordnet.

Am dritten Tag unseres Aufenthaltes ging es dann wieder mit einer

eineinhalbstündigen Bootsfahrt über den See zurück in Richtung Kariba. Der Controller gestattete uns den Überflug über den Staudamm. Bald verlor sich die Seenlandschaft im aufsteigenden Dunst des Vormittags, der nördlichste Punkt der Reise lag hinter uns und unser Kompass bewegte sich nunmehr durch Zimbabwe, in Richtung Botswana auf einem Kurs um die 180 Grad herum.

Die Nitani-Lodge war unser nächstes Flugziel, wobei wir zunächst im Limpopo-Valley runter mussten, um Zollformalitäten zu erledigen. Zum Busch-Strip der Nitani waren es dann nochmals 10 Flugminuten, wir wurden dort bereits vom Lodgeboss empfangen. Die Lodge selbst hat einige Besonderheiten: alle Gebäude waren auf ca. zweieinhalb Meter hohen Stelzen aufgesetzt und auch mit Stelzenstegen untereinander





verbunden. Wie man uns erklärte waren dies wiederum Sicherheitsmaßnahmen vor wilden Tieren .

Die letzte Station unseres 5-Länder-Trips sollte das Benguerra Island werden, wobei zunächst ein Zwischenstopp in Polokwane und in der Küstenstadt Vilankulu für die Zollabwicklung und das Tanken erforderlich war.

Im Tiefflug über das azurblaue Wasser des indischen Ozeans ging es dann nach Benguerra, wo wir wieder auf einen holprigen Landestrip unsere Buschmücke aufsetzten.

Die Eigenart der großzügig angelegten Lodge lag darin, dass die einzelnen Schlafbungalows völlig offen und unversperrt waren, so dass man hinter Moskitonetzen praktisch in unmittelbarer Natur – und Meeresnähe war.

Wie eine Südseeinsel mit weißem Sandstrand und grünblauem Wasser. Hinter den hohen Sanddünen eröffneten sich die Weiten des tiefblauen indischen Ozeans. Siegi entschwand mit einem Motorboot in die Schnorchelreviere, während Carlo mit einer Gruppe Taucher in die bunte Fauna- und Fischwelt eindrang.

Die verbleibende Zeit gehörte dem Müßiggang, dem Genuss eines ausgezeichneten Essens mit hervorragenden Weinen, sowie dem körperlichen Ausgleich beim Spazieren und Wandern.

Der Heimflug mit Südwest-Kurs nach Brakpan/Johannisburg stellte fliegerisch gesehen nicht nur wegen der fünfeinhalbstündigen Flugdauer nochmals eine Herausforderung dar, sondern hatte auch seine navigatorischen und wetterbedingten

Tücken. Je näher wir den Drakensbergen (10.000 ft) kamen, die es zu überwinden galt, desto rapider verschlechterte sich die Wetterlage und hohe Kumuluswolken mit eingebetteten CB's stauten von Norden her an der Bergkette. Eine Zwischenlandung auf dem ca. 3.000 ft. hoch gelegenen, internationalen Flugplatz des Krüger Mpumalanga war aus Zoll- und Refulinggründen unumgänglich.

Der Weiterflug gestaltete sich dann bei der Überquerung des Drakengebirgszuges etwas abenteuerlich. Beim Überfliegen des Blyderiver Canyons wurden Siegi und Carlo an die Drakenüberquerung vor fast genau einem Jahr erinnert.

Es wurde aber dann doch ein wenig stiller bei uns dreien im Bewusstsein, dass ein großes Landschafts- und Flugerlebnis seinem Ende zugeing. All

das Erlebte in den letzten drei Wochen lief nochmals wie ein Filmstreifen in unserer Erinnerung ab. Die Schönheit der abwechslungsreichen Landschaft, die ungewohnte, erregende Tierwelt in unterschiedlichsten Farben und Formen, die Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft der Menschen und die dramatischen Urgewalten von Wasser, Wind und Landschaft werden in lebhafter Erinnerung bleiben.

Wir dachten aber auch an die vielen administrativen Probleme, die wir

immer wieder bei den Zollformalitäten anlässlich Einreise und Ausreise an den einzelnen Landesgrenzen hatten, die Auseinandersetzungen bezüglich der Abweisung von Kreditkarten und damit der daraus resultierenden Cashengpässe, an das Kauderwelsch der Controller, die vermeintlich Englisch mit ihrer Landessprache im unverständlichen Mix darboten.

Nun, die Unebenheiten einer solchen Reise machen letztendlich das Erleben und spontane Lösen von

Problemen aus. Wir waren dankbar, diesen Teil der Welt mit all den Facetten des Fliegens und der Eindrücke von Natur und Mensch unbeschadet aber reich an Eindruck und Erfahrung überstanden zu haben.

Siegfried Attenberger



Sektion Motorflug: Rechenschaftsbericht zur ao. Generalversammlung am 22. Juni 2007

Basisdaten und Personelles

Die Sektion Motorflug hat zum Stichtag 31. Mai 2007 384 Mitglieder und 12 Luftfahrzeuge. Der Sektionsausschuss (§ 20 Z 7 der WMW-Statuten) zur Unterstützung des Sektionsleiters Dr. Sigmar Stadlmeier besteht aus Robert Mager (Stellvertreter), DI Gottfried Pössl (Ausbildungsleiter), Andreas Küllinger und Peter Rapp (Flugbetrieb/Operations), Ing. Dietrich Fischer (Wartung/Technik), F/O Wilhelm Stiebler (Informationstechnologie/IT), Friedrich Wiltschko und Mag. Franz Gruber (Finanzen) und Siegfried Attenberger (Events).

Auslastung

Von 1. Jänner bis 31. April 2007 wurden geflogen (Vergleichswerte 2006)

N14KH	26 Stunden	(+24)
OEAIIF	41 Stunden	(+30)
OEALU	34 Stunden	(-19)
OEANZ	84 Stunden	(+46)
OECFN	70 Stunden	(+8)
OECMS	85 Stunden	(+16)
OEDBA	43 Stunden	NN
OEDBS	43 Stunden	NN
OEDVE	66 Stunden	(+27)
OEKMV	53 Stunden	(+25)
OEKLS	6 Stunden	(-29)
OEKMW	20 Stunden	(-1)
Gesamt	570 Stunden	(+209)

Flugzeugparkentwicklung

In der Vorstandssitzung vom 1. März 2007 wurde der Verkauf der Piper Saratoga, OEKMW, beschlossen. Grund dafür ist die unverändert niedrige Auslastung und die schlechte Prognose für die Zukunft (keine höhere Auslastung im Vereinsbetrieb zu erwarten, weil mit Sechssitzern keine Selbstkostenflüge nach § 102 LFG möglich sind). Der 2006 gefasste Verkaufsbeschluss der Piper Turbo Arrow OEKLS wurde zunächst zur Beobachtung ausgesetzt und im Lichte der bisherigen Auslastung 2007 in der Vorstandssitzung vom 29. Mai 2007 reaktiviert. Die Verkaufsbemühungen bezüglich beider Luftfahrzeuge sind im Gang. Die Nachfrageentwicklung legt nahe, die C T182T OEDBS mit einer TKS-Enteisung nachzurüsten und die C172SP OEDBA auf IFR-Standard zu bringen, um ein systemreines IFR-Segment in G1000-Umgebung mit einem günstigeren Trainingsflugzeug und einem vollwertigen Reiseflugzeug anbieten zu können. Die Gesamtstundenzahl 2006 betrug knapp 2600; diese Zahl kann 2007 im Lichte des oben dargestellten Trends überschritten werden. Damit nähert sich die Sektion MOT nach der Reduktion von 12 auf 10 Flugzeuge der Sollauslastung von 300 Stunden pro Jahr und Flugzeug.

Rabattsystem

Die Analyse der im Zuge der Beschaffung der C T182T abgegebenen Stundenzusagen, die der Sektionsleitung vorliegen, hat massive Diskrepanzen zwischen ursprünglichen Zusagen und tatsächlich geflogenen Stunden zu Tage gebracht. Insbesondere erscheinen Nutzungszusagen über 10 Stunden hinaus im Regelfall nicht realistisch, weshalb dem Vorstand ein System von 5-Stunden- und 10-Stunden-Kontingenten mit ebenso hohen Rabattquoten (5% für 5 Stunden, 10% für 10 Stunden) vorgeschlagen und von diesem im Prinzip genehmigt wurde. Auf Grund fehlender Daten, erheblichen Diskussionsbedarfs in der AfA-Kalkulation und unzweckmäßiger Abläufe (parallel laufende bzw. verlangte Kalkulationsarbeit in Sekretariat, Sektion und Finanzreferat des Vorstands) konnte das System noch nicht umgesetzt werden.

Flugbetrieb

Zur Gewährleistung eines ordnungsgemäßen Flugbetriebs wurden die Checklisten überarbeitet und standardisiert und die Luftfahrzeugpapiere mit den überarbeiteten Checklisten bestückt; die Checklisten stehen darüber hinaus auch elektronisch zum download zur Verfügung. Ebenso wurden die von Ernst Hartl konzipierten Weight-and-Balance sheets überarbeitet und den aktuellen Flugzeugdaten angepasst; damit können die Gewichts- und Schwerpunktberechnungen unserer Flugzeuge als Tabellenkalkulation und grafisch am PC (auch im Flugvorbereitungsraum) durchgeführt und ausgedruckt werden. Die Handbücher der in den Sektionsflugzeugen eingebauten GPS-Geräte wurden auf der Homepage zum download zur Verfügung gestellt, um ein Selbststudium vor dem Umschulen zu ermöglichen.

FOM

Wiederholte Unzulänglichkeiten im täglichen Betrieb (mangelnde Reinigung von Luftfahrzeugen, Rücksichtslosigkeit in der Nutzung des Reservierungssystems) lassen den immer noch bestehenden Mangel an einem zusammenfassenden Flugbetriebshandbuch (flight operations manual, FOM) deutlich werden und haben die Sektionsleitung gezwungen, in dringenden Fällen ad hoc tätig zu werden und vereinzelt auch gesetzwidriges Verhalten zur Vermeidung von Haftungsfolgen konsequent zu unterbinden. Ein FOM ist in vielen größeren Vereinen bereits Standard, fehlt aber in unverständlicher Weise im größten österreichischen Fliegerclub. Bestehende Vorarbeiten, auf die im Vorfeld verwiesen wurde, konnten erst nach längerer Suche aufgefunden werden und haben sich als unbrauchbar erwiesen, weil sie nur allgemeine Vereinsbelange, aber keine motorflugspezifischen Inhalte aufweisen. Statt der erwarteten Komplettierung und Aktualisierung ist daher eine völlige Neugestaltung erforderlich, was noch erhebliche Zeit beanspruchen wird. Die Verantwortung für diesen Zustand liegt nicht beim derzeitigen Leitungsteam der Sektion MOT.

Umstellungsmaßnahmen durch ZLPV 2006 und JAR -FCL

Der Ausbildungsplan der Motorflugschule wurde mit Unterstützung der AeronautX auf JAR-FCL-Standard umgestellt und bei der Behörde eingereicht. Die Umschulungsrichtlinien wurden an JAR-FCL-Vorgaben angepasst (Unterscheidung in familiarisation und differences training) und am Schwarzen Brett sowie elektronisch kundgemacht. Die wichtigsten Änderungen durch die JAR-FCL und die ZLPV 2006 wurden in einem Artikel im Cumulus 1/2007 zusammengefasst und wichtige Formulare (Scheinumstellung, Medical, Übungsflug) auf der Homepage bereitgestellt.

Ausbildung

Der PPL-Kurs 2007 wird mit integriertem Funk-Modul geführt, um Interessenten ohne Funkerzeugnis nicht auf später vertrösten zu müssen. 11 Damen und Herren haben die Ausbildung begonnen, 4 davon aber aus verschiedenen Gründen wieder abgebrochen. Mit der AeronautX Luftfahrtschule wurde nach dem Aeroclub-Rahmenabkommen eine Kooperation für die IFR-Ausbildung (die nur mehr im Rahmen einer FTO möglich ist) vereinbart, die auch die Nutzung von WMW-IFR-Flugzeugen vorsieht. Dabei konnte ein akzeptabler Kompromiss (Reservierungspriorität für AeronautX, aber nur im Rahmen der von der WMW unter Bedachtnahme auf den eigenen Flugbetrieb dafür freigegebenen Zeiten) erreicht werden.

Weiterbildung

Die bisher angebotenen Weiterbildungsabende (Meteorologie, Spornradfliegen, G1000-Cockpit) wurden mit Masse gut angenommen. Vor allem die G1000-Kurse als Voraussetzung für das differences training auf OEDBA und/oder OEDBS schlagen sich bereits in der Auslastung der Flugzeuge nieder. Der vorgesehene Abend zum Kunstflug konnte wegen Terminproblemen noch nicht stattfinden.

Kommunikation

Von Beginn an wurde die völlig unbefriedigende Infrastruktur zur Informationsverteilung beanstandet, insbesondere die veraltete Homepage, deren mangelnde Aktualität und das Fehlen eines nur für Mitglieder zugänglichen Bereiches für flugbetriebliche Informationen. Daher musste das WMW-Mitgliederforum als Ausweichlösung bis zur Neugestaltung einer brauchbaren Homepage herangezogen werden. Mit Stichtag 31. Mai 2007 wurde in diesem WMW-Mitgliederforum 310 mal auf die Umschulungsrichtlinien, 271 mal auf die Zusammenfassung der JAR-FCL-Änderungen und 242 mal auf die Sammlung der Weight and Balance sheets zugegriffen.

Inzwischen ist nach der Einrichtung eines IT-Beauftragten auf Gesamtvereinsebene eine neue Homepage gestaltet und online gestellt worden, die zeitgemäßen Anforderungen entspricht und sämtliche oben genannten flugbetrieblichen

Informationen in einem nur für Mitglieder zugänglichen Bereich enthält. Der Zugang erfolgt mit den Zugangsdaten des Reservierungssystems. Allerdings hat sich aus unverständlichen und nicht von der Sektion MOT zu vertretenden Gründen die Umstellung auf die neue Homepage schleppend und unorganisiert gestaltet. Das alte Reservierungssystem ist durch ein anderes System mit gleicher Funktionalität ersetzt worden, das die früheren Zugangsprobleme aus Firmennetzwerken weitgehend vermeidet. Diese Umstellung ist wesentlich professioneller verlaufen.

Zusammenfassung und Ausblick

Die Rechenschaftsperiode war geprägt von einem erheblichen Modernisierungs- und Reformstau. Dieser ist zum Großteil bewältigt worden, doch verbleibt im laufenden Betrieb angesichts der Größe der Sektion ein erhebliches Arbeitsvolumen, verschärft durch weitere Umstellungsmaßnahmen, die auf die Sektion zukommen (vor allem bedingt durch die Errichtung der CAMOs = Continuing Airworthiness Maintenance Organisations und die notwendige Erstellung von Instandhaltungsplänen für die Luftfahrzeuge). Die mangelnde Bereitschaft vieler Mitglieder, über die Konsumentenrolle hinaus im Vereinsbetrieb aktiv zu werden, führt dazu, dass viele Leistungen aus der Verwaltungsstruktur der WMW heraus erbracht und von der Sektion bezahlt werden müssen. Ein Absenken der erheblichen Overhead-Kosten, die die Sektion zu tragen hat und die in den Flugpreisen spürbar werden, wird nur bei einer grundlegenden Änderung der vorherrschenden passiven Konsummentalität möglich sein. Der Appell des Sektionsleiters vor seiner Wahl, Leitungsorgane nicht mit Hausmeistern oder Mädchen für alles gleichzusetzen (was wohl die mangelnde Bereitschaft erklärt, sich zur Verfügung zu stellen, wenn Not am Mann ist), ist – abgesehen von den Mitgliedern des Sektionsausschusses, des Fluglehrerteams und des auf Gesamtvereinsebene angesiedelten IT-Teams, denen hier ausdrücklich gedankt werden soll – weitgehend ungehört geblieben.

Dr. Sigmar Stadlmeier
SL MOT



Das Prinzip Freude. Der neue BMW 1er ist da.



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

Werra-Strasse 40, 1023
4600 Wels
Tel. 0 72 42 144 8 40
Fax 0 72 42 144 80 41



Freude am Fahren

BMW 120i (110 kW/150 PS); Kraftstoffverbrauch gesamt 5,6 l/100 km; CO-Emission 175 g/km.

Ihr Partner für Versicherung, Vorsorge und Vermögen.

Was immer Sie vorhaben, vertrauen Sie einem der weltweit größten Finanzdienstleister. Vertrauen Sie der Allianz. Wir sorgen dafür, dass Sie mit Sicherheit mehr erleben.

Zukunftsvorsorge mit der Allianz BonusLife: Schon ab 10,- Euro Monatsprämie haben Sie Anspruch auf eine staatliche Förderung von 8,5%. Nähere Informationen bei

Richard Schutti, Mobiltel. 0699/12 12 00 55
4600 Wels, Bahnhofplatz 1
Telefon (07242) 442 57-86464, Fax (07242) 442 57-76464

Weil ich noch viel vorhab. >>

Allianz

Pure Performance

Absolute Precision



unlimited air racing, reno, nevada.



WWW.BREITLING.COM



Navitimer World

*Der Kult-Chronograph von Breitling in GMT-Version mit zweiter
Zeitzoneanzeige. Offiziell COSC-zertifizierter Chronometer.*

HÜBNER

UHRMACHERMEISTER SEIT 1914

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



INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™

Impressum: P.b.b. Zul. Nr. GZ 03Z034846 M
Verlagspostamt 4601 Wels; Erscheinungsort Wels
Eigentümer und Herausgeber:
Fliegerclub WEISSE MÖWE WELS
ZVR-Zahl: 278 289 417
Flugplatzstraße 1, 4600 Wels, Postfach 197
Tel.: +43 / (0)7242 / 26499-0
E-mail: office@wmw.at
Http://www.wmw.at