



Editorial

36. Oldtimer Segelflug Treffen The 36. VGC-Rallye



Präsident Friedrich Zinnhobler
Fliegerclub Weiße Möwe Wels
president of the flight club
Weisse Möwe Wels

Liebe Fliegerfreunde aus nah und fern!

Ich als Präsident des Fliegerclubs Weiße Möwe Wels, bin sehr stolz darauf, dass wir zusammen mit dem Oldtimersegelfliegerclub Wasserkuppe und dem Vintage Glider Club Austria die 36. internationale VGC Rallye 2008 veranstalten.

Der VGC wurde von Chris Wills in England gegründet mit dem Hintergedanken, die Oldtimerfliegerei weltweit zu organisieren.

Wir haben uns im Jahr 2006 in Frankreich im Ort Angouleme um die Austragung der diesjährigen Rallye beworben und bekamen unter mehreren Bewerbern den Zuschlag. Mit der Übernahme der VGC Traditionsglocke 2007 in Nitra haben wir die Verantwortung übernommen für Euch liebe Fliegerfreunde, eine angenehme und erlebnisreiche Veranstaltung auf unserem schönen Flugplatz Wels auszurichten.

Ich freue mich gemeinsam mit unseren Mitveranstaltern Sie recht zahlreich zu dieser einmaligen Flugveranstaltung am Flugplatz Wels begrüßen zu dürfen.

Dear aviator friends from near and far!

As president of the flight club "Weisse Möwe Wels" I'm very proud of the fact that we are organizing the 36th international VGC Rally 2008 together with the Vintage Glider Club Wasserkuppe and the Vintage Glider Club Austria.

The VGC was launched by Chris Wills in England, with the ulterior motives to organize old timer flying worldwide.

In 2006 we applied in Angouleme, France to host this year's rally and were selected amongst several applicants. With the taking over of the VGC "traditions bell" 2007 in Nitra, we assumed the responsibility of organizing for you, dear aviator friends, a pleasant and eventful meeting at our scenic aerodrome in Wels.

I am pleased, together with our co-hosts, to heartily welcome you to this unique flight event at the Wels airfield.

INHALT CONTENT

Coverbild: Heimo Pertlwieser
Flugplatz Wels im Juli 08; im
Vordergrund eine
MG19, mit Pilot Ecker Josef



ROTAX
AIRCRAFT ENGINES

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

912 · 100 / 80 hp
Picture: 912-100S - DCDI with octane

1500 hrs TBO ROTAX

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

Worte des Präsidenten	1
Technologie in führender Hand / Fronius	3
36. Oldtimer-Segelflugtreffen VGC Int. Vintage Glider Club Rallye	4
Programm/Program	5
Teilnehmerliste List of participants	6
Bilder Oldtimer-Segelflugzeuge Selection of vintage gliders	11
Flugplatz Wels Aerodrome Wels	15
Der Verein Weiße Möwe The Club Weiße Möwe	16
Der Verein im Veranstaltungsjahr 2008 The Club in the year 2008	17
Traditionsgeschwader Wels Traditional squadron Wels	18
Segelfluggeschichte Österreich Gliding flight history Austria	20 25
Wiesenvögel am Flugplatz Wels Meadow birds at the Wels airfield	28 30
ROTAX FLY-IN	32
wmw.forum	34
Neuer Vizepräsident, Interview mit Cumulus	35
Die „Überflieger“ der Weißen Möwe Wels	37
OE-DBA, unsere G-1000 C-172 im Aufwind	38
Sektionsleiter DI Christian Sixt	39
Neues Operation Manuel der Weißen Möwe	40
VFR Luftfahrtskarten 1:200.000	40
Luftbrücke nach Tempelhof	41
Segelflugschulung 2008	44
Ein Pfeil in der Platzrunde	45
Start me up Event	45
Fliegerwochenende auf der Koralpe	46
Ankündigung für Berichte im Mitgliederbereich	47

Diese umfangreiche Ausgabe des Cumulus ist zum Teil in englischer Sprache verfasst. Ich möchte allen, die mitgearbeitet haben, herzlich danken: Robert Polin für die Übersetzungen, Heimo Pertlwieser für das wunderbare Coverfoto und Innenbilder, Joe Riemensberger für Fotomaterial. Ecker Sepp und Karl-Heinz Niederkrüger für die redaktionelle Unterstützung. Siegi Heer, Bruno Weinberger, Wolfgang Pimiskern, Markus Eigner, Christian Sixt, Kurt Würleitner, Herbert Matschi, Hannes Dorant und Gruber Ernst für umfangreiches Material. Josef Limberger und Dr. Schwarz für Ihre Einschätzung der naturkundlichen Bedeutung der Welscher Heide. Reinhard Keimel für die Aufarbeitung der Segelfluggeschichte Österreichs.

Impressum: Umschlag Innenseite hinten

Technologie in führender Hand



Fronius kontrolliert Energie. Als internationaler Technologieführer im Bereich Schweißtechnik sind wir gerne kompetenter Ansprechpartner für die Automobilindustrie und andere metallverarbeitende Branchen mit hohem Qualitätsanspruch. Auch die noch jungen Sparten Solarelektronik und Batterieladesysteme etablieren unser führendes Know-how weltweit in ihren Bereichen.

Wenn Sie mehr über innovative Technologien zum Schweißen, zum Umwandeln von Solar- in Wechselstrom oder zum Laden von Batterien wissen wollen, haben wir jederzeit weitere Infos für Sie.

FRONIUS INTERNATIONAL GMBH

Buxbaumstraße 2, 4600 Wels

Tel: +43 (0)7242-2410, Fax: +43 (0)7242-241 3490

E-Mail: sales.austria@fronius.com



Wels ist für 12 Tage der Nabel der Oldtimer-Segelflugwelt



Zwischen dem 30. Juli und 10. August wird es bei fliegbarem Wetter täglich Flugbetrieb mit den historischen Segelflugzeugen geben. Zum Teil werden 80 dieser lebendigen Museumsstücke zeitgleich lautlos über die Welser Heide gleiten. Ein Schauspiel, das seinesgleichen sucht!

Gäste können dieses Treiben vom großen Gastgarten des Flugplatzrestaurants „Air-Treff“ aus beobachten; Führungen auf das Flugplatzgelände für interessierte Zuschauer sind geplant.

Am Abend kommen die Fliegerinnen und Flieger im großen Festzelt zusammen, um den Flugtag ausklingen zu lassen. Hier findet auch der offizielle Begrüßungsabend, der „Internationale Abend“ mit Spezialitäten aus aller Herren Länder, der „Österreichische Abend“ mit Spezialitäten aus der Region und der Abschlussabend statt.

Für die mitgereiste Familie werden Ausflüge zu touristisch interessanten Zielen der Region organisiert.

Musger Mg 19a Steinadler bei der Landung





Verband und Organisation

Alljährlich treffen sich die weltweit organisierten Oldtimer-Segelflieger mit ihren fliegenden Museumsstücken in einem europäischen Land, um gemeinsam zu fliegen und Kontakte zu pflegen.

Heuer wird diese renommierte Veranstaltung zum ersten Mal auf österreichischem Boden stattfinden. Der Fliegerclub „Weiße Möwe Wels“ hat gemeinsam mit der österreichischen Sektion der Oldtimer-Vereinigung (VGC) und den befreundeten Oldtimer-Fliegern der Wasserkuppe (Deutschland) den Zuschlag erhalten.

Somit werden Ende Juli rund 150 Segelflugzeug-Raritäten in Wels zu Gast sein, und mit ihnen ca. 500 Oldtimer-Freunde aus der ganzen Welt. USA, Japan, Neuseeland und Australien sind nur einige der Länder, aus denen neben dem gesamten europäischen Raum Enthusiasten nach Österreich reisen werden.

Da das Treffen zum ersten Mal in Österreich stattfindet, soll es für die Teilnehmer und die anreisende Fachpresse eine eindrucksvolle Zeit in unserem Land werden.

Die Veranstaltung

Der internationale Verband der Segelflug-Oldtimer-Freunde ist der „Vintage Glider Club (VGC)“ mit Sitz in England. Er wurde von Chris Wills, dem Sohn eines Segelflug-Weltmeisters, im Jahr 1973 gegründet und hat heute weit über 3.000 Mitglieder.

Er hat es sich zur Aufgabe gemacht, historische Segelflugzeuge und damit die Entstehungsgeschichte des Luftsports zu erhalten und zu bewahren. Einmal jährlich wird ein großes Internationales Treffen veranstaltet, bei dem diese zum Teil über 80 Jahre alten Fluggeräte geflogen werden.

Der Fliegerclub „Weiße Möwe Wels (WMW)“, Betreiber des größten Zivilflugplatzes Österreichs in Wels (OÖ), hat sich gegen mehrere Bewerber aus anderen Ländern durchsetzen können und darf 2008 Ausrichter dieser Veranstaltung sein.

Unterstützt wird der Verein von der österreichischen Sektion des VGC und den Fliegerfreunden des Oldtimer-Segelflugclubs Wasserkuppe/Rhön. Hier wurde das Segelfliegen im Jahre 1911 sozusagen „erfunden“, die WMW pflegt seit Jahren freundschaftliche Kontakte zur Wasserkuppe.

Programm



Tagesprogramm / daily schedule:

07:30 Uhr 07:30 AM	Brötchen- und Lebensmittelverkauf / groceries sale
10:00 Uhr 10:00 AM	Luftfahrzeugführer- Einsatzbesprechung / briefing
11:30 Uhr 11:30 AM	Beginn Flugbetrieb beginning flight operation
17:30 Uhr 05:30 PM	Ende Flugbetrieb end of flight operation
17:00 bis 19:00 Uhr 05:00 PM till 07:00 PM	Einhallen, 19:00 Uhr Torschluss! back to the hangar closing-time
19:30 Uhr 07:30 PM	Abendveranstaltung evening event

Abendveranstaltungen / evening activities:

Fr., Friday 01. August	Eröffnungsabend opening event
Sa., Saturday 02. August	Internationaler Abend International evening
Mi., Wednesday 06. August	Österreichischer Abend Austrian evening
Fr., Friday 08. August	„Closing Ceremony“ - die offizielle Verabschiedung der Teilnehmer durch den VGC the official adoption of the participants
Sa., Saturday 09. August	Abschlussabend closing evening

Teilnehmerliste

List of participants

TN_Nr.	Vorname	Nachname	Land	Flugzeugtyp	Kennzeichen
1	Lilly-Annemarie	Grundbacher	Schweiz	Elfe S4a	HB-1199
2	Volker	Skrzypek	Deutschland	Ka 7	D-5250
3	Werner	Brombacher	Deutschland	Scheibe Falke SF25C	D-KNAR
4	Eberhard	Jauer	Schweden		
5	Klaus	Fey	Deutschland		
6	Richard	Earnshaw-Fretwell	United Kingdom	SZD12A, oder Geier1, oder SHK1	2001, EBP, CGZ
7	Gerhard	Tischler	Deutschland	Slingsby T31 B	BGA 3545
8	Brigitte	Hoffmann-Klug	Deutschland		
9	Juhani	Huuskonen	Finnland	Ka 6E	OH-892
10	Kimmo	Tihula	Finnland		
11	Dieter	Domning	Deutschland	DFS Habicht	D-8002
12	Georg	Schwab	Deutschland		
13	Robin	Willgoss	United Kingdom	Jaskoda SZD8	DZS
14	Nándor	Liptai	Ungarn	SZD 32 Foka 5	HA-4253
15	Silke	Oberrath	Deutschland		
16	Dietmar	Böte	Österreich		
17	Duncan	Reed	United Kingdom		
19	David	Smith	United Kingdom	SHK-1	DTG
20	Ulf	Ewert	Deutschland	Foka 4	D-6373
21	Armin	Ewert	Deutschland		
22	Georg	Fliss	Schweiz	Spyr 5A	HB-509
23	Jochen	Ewald	Deutschland		
24	Harald	Kämper	Deutschland	Kranich III	D-6044
25	Sören	Schaefer	Deutschland	Ka 7	D-5659
26	Jörn	Assmann	Deutschland	Slingsby T21 ODER Ka6	BGA 1215- BTE oder D-5748
28	Fritz	Bauer	Deutschland	Kranich III	D-8543
29	Josef	Auer	Deutschland		
30	Taisto	Saarinen	Finnland		
31	Hans Erik	Magnussen	Dänemark	Ka 6E	OY-DXG



36. Int. Oldtimer – Segelfluggesellschaft
30. 07. bis 10. 08. 2008 in Wels



TN_Nr.	Vorname	Nachname	Land	Flugzeugtyp	Kennzeichen
32	Jari	Savolainen	Finnland		
33	Ulf	Kern	Deutschland	Hols' der Teufel	OK-A 415
35	Pekka	Hänninen	Finnland	Ka 7	OH-296
36	Klaus	Schickling	Deutschland	Slingsby T21 B	BGA 3195
37	Boris	Kozuh	Slovenien	M-200 or Slingsby T30B or Olympia EoN 419	BGA DAL
38	Christine	Perraudin-Monnier	Frankreich		
39	Johannes	Fischer	Deutschland	Olympia Meise	D-7380
40	Robert	Rodenkirchen	Deutschland	Ka 6 CR	D-6290
41	Cornelius	Dave	United Kingdom	Ka 6 CR	G-CHJP
42	Geoff	Moore	United Kingdom	Mü 13	BGA 2267
43	Veli-Pekka	Virta	Finnland		
44	Jörg	Ziller	Deutschland	Olympia Meise	D-1420
45	Walther	Hoekstra	Niederlande		
46	Hugo	Ording	Niederlande	Ka 6E	PH-1223
47	Hans	Dijkstra	Niederlande	SDZ 9bis1E Bocian	PH-1413
48	Bernd	Ewald	Deutschland		
49	Egon-Manfred	Paech	Deutschland		
50	Ivanauskas	Benvenutas	Litauen	L-Spatz 55	LY-GNK
51	Rainas	Remigijus	Litauen	Bergfalke 3	LY-TEW
52	Renatas	Samulenas	Litauen	Ka 6E	LY-GSR
53	Jurjen	de Vries	Niederlande		
54	Beat	Huber	Schweiz	Slingsby T31	HB 557
55	Jozef	Ott	Slowakei	Z-23 Honza	OM-5619
56	Jean Pascal	Monnier	Frankreich		
57	Peter	Boulton	United Kingdom	Skylark 4	BNK
58	Thomas	van de Ven	Niederlande	Ka 6 CR	D-5705
59	Nick	Newton	United Kingdom	Hütter H17a	BGA 490
60	Francis	Humblet	Frankreich		
61	Alexander	Hurrle	Deutschland	Austria S oder Ka2	D-4131 o. D-8776
62	Christian	Mathieu	Frankreich	Fauvel AV 36	F-CBSM
63	Hans Georg „Hennes“	Mischo	Deutschland	L-Spatz 55	D-9055
64	Edward David	Weekes	United Kingdom	Slingsby T21 B	WJ 306
65	Reginald (Ritschi)	Kasubeck	Deutschland	L-Spatz 3	D-0283
66	Robert	Jackson	United Kingdom		
67	Gerard	Rijerse	Niederlande	Slingsby T31b	HVB BGA 4228
68	Willy	Waiblinger	Schweiz	Ka 6	HB-703
69	Jürg	Baer	Schweiz	Ka 2	HB-724
70	Christopher	Raine	United Kingdom	KITE 2a	AVF689
71	George	Slot	Niederlande	Ka4	PH-247
72	Bob	van Aalst	Niederlande	T 21 b	BGA 3225
73	Jim	va Aalst	Niederlande	T8 Kirby Cadet Tutor	BGA 485
74	Mira	van Aalst	Niederlande		
75	David	Shrimpton	United Kingdom	SF28 Tandem Falke	G-BYEJ (ex OE 9080)
76	Margaret	Shrimpton	United Kingdom		
77	Martin	Simons	Australien		
78	Erkki	Aaltonen	Deutschland	Ka 6E	D-1808



36. Int. Oldtimer – Segelfluggesellschaft
30. 07. bis 10. 08. 2008 in Wels



TN_Nr.	Vorname	Nachname	Land	Flugzeugtyp	Kennzeichen
79	Ian	Dunkley	Neuseeland		
80	József	Okos	Ungarn	Foka 5	HA-4253
81	Ferencné	Polgar	Ungarn		
82	Ingvar	Hyllander	Schweden		
83	Pierre	Pochet	Belgien	Ka 6E	4151
84	Pertti J.	Halinen	Finnland		
85	Chris	Wills	United Kingdom		
86	Graham	Saw	United Kingdom	Letov Lunak	OK-0927
87	Astrid	Hoogenbosch	Niederlande	Ka 6 CR	PH-856
88	Martijn	Hoogenbosch	Niederlande		
89	Hans	Peter-Detmer	Schweiz	Moswey	HB-374
90	Rolf	Bornheber	Deutschland	L-Spatz 55	D-8049
91	Garrick	Cuthill	United Kingdom		
92	Karl-Heinz	Kellermann	Deutschland		
93	Gottfried	Balga	Österreich	Ka 6E	OE-0811
94	Peter	Brooks	United Kingdom		
95	Erich	Thaler	Österreich	Ka 6 CR	OE-0660
96	Peter	Ocker	Deutschland	Antonov A15	OK-7906
97	Otto	Deli	Schweden		
98	Sjoerd	Dijkstra	United Kingdom	Bocian E	PH-1413
99	Howard	Rynston	United Kingdom		
100	Karl-Heinz	Niederkrüger	Deutschland		
101	Elke	Ewert	Deutschland	mit TN 20	
102	Graham	Barrett	United Kingdom	Slingsby T49 Capstan	BPV
103	Martynas	Lendraitis	Litauen	mit TN 51	
104	Burkhard	Wittje	Deutschland	Ka 2b	D-7042
105	Heinrich Hermann	Niebaum	Deutschland		
106	Martin	Cooper	United Kingdom		
107	Peter	Svensson	Schweden		
108	Peter	Lengrüsser	Deutschland		
109	Petter	Lindberg	Norwegen	Lehrmeister	OY-DXK
110	Didier	Fulchiron	Frankreich	Ka 4 Rhoenlerche	D-4116
111	Niels Ebbe	Gjoerup	Dänemark	Hütter H17a	OY-CJX
112	Rolf	Algotson	Schweden	Bergfalke (WMW)	OE-0733
113	Stig	Karlsson	Schweden		
114	Bruno	Larsson	Schweden		
115	Lasse	Fredriksson	Schweden		
116	Hans	Disma	Niederlande	Phönix T	PH-999
117	Josef	Kurz	Deutschland	Ka 6 BR	D-4054
118	Markus	Kurz	Deutschland		
119	Dietrich	Hahn	Deutschland	Kranich III	D-6071
120	Jan	Das	Niederlande		
121	Leif	Midtboll	Frankreich	Foka	oydcyx
122	Matthieu	Dartailh	Frankreich		
123	Kurt	Stapfer	Schweiz	ev Karpf Baby	HB-494
124	Beat	Galliker	Schweiz		
125	Rainer	Karch	Deutschland		
126	Martin	Thallauer	Österreich	Mue 13E	D-1192
127	Niels	Poulsen	Dänemark	SHK-1	OY-FPX
128	Michael	Harms-Zumbrägel	Deutschland	Ka 6 CR	D-8485



36. Int. Oldtimer – Segelfluggesellschaft
30. 07. bis 10. 08. 2008 in Wels



TN_Nr.	Vorname	Nachname	Land	Flugzeugtyp	Kennzeichen
129	Kornelis	van Hoegee	Norwegen		
130		Forster	Niederlande	T-31 b	FDQ
131	Fredrik	Kämper	Deutschland		
132	Johannes	Lyng	Dänemark	Lehrmeister	OY-XAY
133	Christian	Hübner	Deutschland		
134	Michel	Cunier	Schweiz	Ka 7	HB-653
135	Jacques	Beguïn	Schweiz		
136	Andreas	Fahrni	Schweiz	Moswey 4a	HB-522
137	Esa	Rantanen	Finnland	Ka 7	OH-296
138	Martin	Schaumann	Deutschland	Mucha SZD-22	D-7479
139	Thomas	Bircher	Schweiz	Moswey 3	HB-374
140	Werner	Rüegg	Schweiz		
141	Ernst	Schmutterer	Deutschland		
142	Bertil	Johansson	Schweden		
143	Hans	Oestling	Schweden		
144	Zbigniew	Jezierski	Polen	SZD-8 JASKOLKA	SP 3675
145	Charlie	Hocking	United Kingdom		
146	Claudia	Gallikowski	Deutschland	DFS Rhönsperber	D-9025
147	Jens-Christian	Henke	Deutschland		
148	Matthias	Dubbick	Deutschland	Ka 6 CR	D-5856
149	Christel	von Eyss	Deutschland		
150	Kay-Barbara	Graeser	Deutschland		
151	Elia	Passerini	Italien		
152	Elke	von Essen	Deutschland		
153	Neelco	Osinga	Niederlande	Kranich II	PH-103
154	Marja	Osinga-Meek	Niederlande		
155	Leen	de Bruin	Niederlande	Rhönlerche II	PH-239
156	Stefanie	Gester	Deutschland	ASK 18	D-6726
157	Svend Aage	Jensen	Dänemark		
158	Heinrich	Altenhof	Deutschland	Libelle L10	D-8564
159	J. Ignacio	G. Colmo	Spanien		
160	Lászlo	Révy	Ungarn	Cimbora R-11b	HA-5035
161	Manfred	Schwämmle	Deutschland	Rhoenlerche II	D-8788
162	Wiel	Zillen	Niederlande		
163	Herbert	Maas	Deutschland		
164	Rainer	Bartuschewski	Deutschland		
165	Günter	Bertsch	Deutschland		
166	Arnold	Vielhaber	Deutschland		
167	Gunter	Geißler	Deutschland		
168	Michael	Bachmaier	Deutschland		
169	Jeannette	Löschberger	Deutschland		
170	Nikolaus	Lechenbauer	Österreich		
171	Franz	Havlicek	Österreich	L-Spatz 55	OE-0362
172	Joachim	Maleschka	Deutschland	Bergfalke 3/4	D-2268
173	Gerhard	Maleschka	Deutschland	SZD 24-a4 „Foka 4“	D-9357
174	David	Brown	Schottland		
175	Palle	Mogensen	Dänemark		
176	Werner	Roth	Schweiz	Kranich IIb	HB-475
177	Jean	Marat	Frankreich	M. 200	F-CDDU
178	Daniel	Lamerand	Frankreich		



36. Int. Oldtimer – Segelfluggesellschaft
30. 07. bis 10. 08. 2008 in Wels



TN_Nr.	Vorname	Nachname	Land	Flugzeugtyp	Kennzeichen
179	Maurice	Renard	Frankreich		
180	Marijke	Waalkens	Niederlande	Doppelraab V	PH-814
181	Hans	Gysi	Schweiz	Elfe M	HB-534
182	Martin	Konermann	Deutschland	Slingsby T21b	BGA 4110
183	Frank	Neupert	Deutschland	Ka 4	D-3584
184	Adrian	Oliver	United Kingdom	Slingsby T45 Swallow	BGA 921
185	Jürgen	Doppelbauer	Deutschland	Breguet 905S	ESM
186	Rasmussen	Erling	Dänemark		
187	Vincenzo	Pedrielli	Italien		
188	Michele Roberto	Martignoni	Italien		
189	Benno	Schmied	Deutschland	SZD 22c	D-7479
190	Lothar	Ewigleben	Deutschland	Ka 2b	D-1959
191	Nils	Møller	Dänemark		
192	Rodolfo	Becker	Deutschland	Specht	D-5551
193	Axel	Mitzscherlich	Deutschland		
194	Gerd	Hermjacob	Deutschland	Weihe	D-3654
195	Ingo	Tegen	Deutschland		
196	Esko	Heikkinen	Finnland		
197	Günter	Broderson	Deutschland		
198	Petr	Hanacek	Tschechien	SF 27 A	D-1426
199	Graham	Hayes	United Kingdom	Skylark 4	BSZ
200	Werner	Jäger	Deutschland	Slingsby T30	BGA 701
201	Erik	Jensen	Dänemark	Grunau Baby IIb	OY-AXO
202	Patrick	Renaudin	Frankreich	C 30S Edelweiss	F-CDGA
203	Ulrich	Stengele	Deutschland	Olympia Meise	D-1948
204	Andrew	Jarvis	United Kingdom	Hütter H17a	2847
205	Niels Peder	Møller	Dänemark	Mucha Standard	OY-XAI
206	Danius	Balevicius	Litauen	Bergfalke 3	
207	Peter	Benn	United Kingdom	Slingsby Skylark 2	BGA 899
208	Ove B.	Hillersborg	Dänemark		
209	Peter	Urscheler	Frankreich		
210	Phillipp	Stengele	Deutschland		
211	Rainer	Strobel	Deutschland	Baby III	D-1052
212	Werner	Irlbeck	Deutschland		
213	Cord	Knoop	Deutschland		
214	Otto	Seidl	Deutschland		
215	Hermann	Kerckhoff	Deutschland		
216	Bernard	Gabolde	Frankreich	BREGUET 905 SA	
217	???	Anders	Deutschland		
218	Karl	Gysi	Schweiz		
219	Georg	Themann	Deutschland		
220	Bernd	Kirchner	Deutschland		
221	Rolad	Sturm	Deutschland	FES 530 Lehrmeister	D-8152
222	Willi	Schwarzenbach	Schweiz		
223	Christian	Stachulla	Deutschland		

Stand: 15. 07. 2008

Auswahl der Oldtimer-Segelflugzeuge, die in Wels zu sehen sind.

Selection of vintage gliders can be seen in Wels.



Foka 4



Standard Austria



Bocian



Habicht



Antonov A15



Hols der Teufel



L-Spatz 55



Kranich



Ka 2b



Kranich II



Ka CR



Jaskolka



Hütter 17



Lehrmeister



Weihe



Moswey 3



Olympia



T 31



Mucha



Spyr 5A



Mü 13



Bergfalke



Slingsby T30 perfect



Skylark 2



Siren C30



Grunau Baby III



Skylark 4



Baby Danmark



Olympia Meise



Mucha SZD

Flugplatz/Aerodrome

LOLW Wels

Der Flugplatz Wels entstand aus einem Exerzierfeld der zahlreich in Wels stationierten kaiserlichen Regimenter (Ulanen, Dragoner, Alpenjäger). 1910 wurde auf diesem Gelände das erste Mal im Zuge einer Flugwoche geflogen. Bis 1930 wurde der Platz gelegentlich als Ausweich- und Notlandegelande genutzt. Etwa ab 1934 baute ihn die österreichische Luftwaffe der Ersten Republik bis 1938 zum Fliegerhorst aus. Von 1938 bis 1945 war die deutsche Luftwaffe mit verschiedenen Kampfverbänden und der Fliegerschule A/B115 am Flugplatz stationiert. Hier wurden auch Ju 87 Stuka und Ju 88 repariert. In dieser Zeit wurde auch die von uns jetzt benutzte Halle gebaut. Von der Fliegerschule A/B115 haben wir für unsere Fliegerschule das Wappen, den „Wels“ übernommen. Während der Besatzungszeit 1945-1949 wurde nicht geflogen. Von 1949 bis 1955 war der Segelflug in Österreich wieder erlaubt, ausgenommen russisch besetzte Teile. Von dieser Zeit an wurde der Platz von der „Weiße Möwe Wels“ wieder benützt. 1970 wurde mit dem Bau der Asphaltpiste und der Rollwege begonnen, dadurch erhielt der Flugplatz Wels sein heutiges Aussehen und fungiert als Zentrum der oberösterreichischen Luftfahrt. Kurzsichtige Politiker wollen nun eine der schönsten Flugplatzanlagen für die allgemeine Luftfahrt in Mitteleuropa zur Hälfte zubetonieren. Siehe auch entsprechenden Naturschutzartikel auf Seite 28.



C.A.S.A. 1.131 D-ERGR von
Ernst Gruber mit dem
Wappen der Fliegerschule
»A/B 115 Wels«

The aerodrome arose from a drilling field for the numerous imperial regiments (Ulanen, Dragoner, Alpenjäger) stationed in Wels. The first flights took place during a flight week in 1910. Up to 1930 the airfield was used occasionally for diversion and emergency landing. Around 1934 it was extended to a military airfield by the air force of the First Austrian Republic. From 1938 to 1945 the German Air Force was stationed here with different combat units and their flight school A/B115. The Ju 87 Stuka and Ju 88 were repaired here as well, and the hangar, which we still use, was built. Our flight school adopted the emblem of the "Wels" (catfish) used by the flight school A/B115. No flying took place during the Allied occupation between 1945 and 1949. From 1949 to 1955, gliding was permitted again in Austria with the exception of the Russian occupied zone. From there on the field has been used by the „Weiße Möwe Wels“. In 1970 the construction of the asphalt runway and taxiways was initiated, giving the airport its current appearance serving as a center for Austrian aviation. Shortsighted politicians would like to cover half of one of the most beautiful general aviation aerodromes in Central Europe with concrete.

Please refer as well to the respective article about nature protection on page 30.





Der Verein / The Club

Der Fliegerclub „Weiße Möwe Wels“ wurde am 29.04.1949 als Segelflug-Modellbauclub „Weiße Möwe“ gegründet. 1949 wurde in Österreich der Segelflug nach dem 2. Weltkrieg wieder erlaubt. Als Flugzeuge für den Club wurden „organisiert“: 1 SG38, 3 Grunau Baby II und 1 DFS Kranich II. Eine kleine Halle wurde auf der Nordseite des Flugplatzgeländes errichtet. 1955 zog die amerikanische Besatzung ab und somit konnte der Flugplatz mit der Halle bezogen werden, seit diesem Jahr betreibt der Verein auch Motorflug. 1953 findet der erste Fallschirmabsprung nach dem 2. Weltkrieg in Österreich statt. Es wurde aus einem Kranich II der Weiße Möwe gesprungen. 1955 wurde das erste Leistungsflugzeug (ein L-Spatz) angeschafft und beim 13. Start total zerstört, der Pilot blieb unverletzt. Im gleichen Jahr fand in Wels die erste österreichische Segelflug-Staatsmeisterschaft statt. Seit Beginn wurde die Segelflugausbildung betrieben, dabei waren folgende Flugzeuge im Einsatz: DFS Kranich II, Blanik L13, Rhönlärche II, Bergfalke III. Ab 1964 waren K8b, K6CR, ASK18, Standard Cirrus, zwei Kästrel, DG100, Janus II, LS4, DISCUS, TWIN ASTIR, abwechselnd im Einsatz für Leistungsflug.

Die Mitgliederanzahl des Vereins nahm ständig zu und so wurde er in Sektionen unterteilt: Segelflug, Motorflug, Fallschirmflug, Ultraleicht und Modellflug. Heute sind im Verein 611 Mitglieder vereint. 1972 wurde die Halterschaft des öffentlichen Zivilflugplatzes Wels an den Verein übertragen.



The flight club "Weisse Möwe Wels" was established on the 29th of April, 1949 as "Weisse Möwe", a club for model sailplanes. After World War 2, gliding was again permitted in 1949. The club managed to "organize" one SG38, three Grunau Baby II's and one DFS Kranich II. A small hangar was built on the north side of the airport site. In 1953 the first Austrian parachute jump after WW2 took place in Wels. They jumped out of a Kranich II belonging to the "Weisse Möwe". After the American occupying forces left in 1955, the airfield and the hangar could then be utilized. Since that time the club has also operated powered airplanes. In 1955 the first high-performance glider (an L-Spatz) was bought, but wrecked on its 13th launch with the pilot unhurt. During the same year the first federal gliding championship took place in Wels. Gliding instructions have been carried out from the very beginning, using the DFS Kranich II, Blanik L13, Rhönlärche II and the Bergfalke III. Since 1964 the following high-performance gliders have been used alternately: K8b, K6CR, ASK18, Standard Cirrus, two Kästrel, DG100, Janus II, LS4, DISCUS, TWIN ASTIR

The number of members has increased continuously, and the club has been subdivided into the following sections: Gliding, Motor flying, Skydiving, Ultra light (light-sport aircraft) and Model flying. Today the club counts 611 members. The club was entitled the ownership of the civil aerodrome in 1972.



Der Verein im Veranstaltungsjahr 2008 / The Club in the year 2008

Sektion Segelflug / Gliding Section

Segelflug-Mitglieder/members: 134
Sektionsleiter/ Head of section: Ing. Herbert Matschi
Ausbildungsleiter/ Head of training: Ing. Kurt Würleitner

Bergfalke BF-III (Grundschulung), OE-0733

Ka8 (Grundschulung), OE-0748

Twin III Acro, OE-5631

Ka6, OE-0877

ASK 18, OE-5045

Kestrel 17, OE-0967

LS4-b, D-4398

SF25 C, OE-9372

HK 36 R Super Dimona, D-KGTA

SF25 C Falke 100PS, OE-9465 (Schleppmaschine)

Sektion Motorflug / Motor flying Section

Motorflug-Mitglieder: 366
Sektionsleiter: DI Christian Sixt
Ausbildungsleiter: Ing. Josef Ecker

Piper Super Cup PA 18, OE-AIF

Katana DA 20, OE-ANZ

Technam P2002, OE-ATA

Cessna C152, OE-CFN

Cessna C152, OE-CMS

Cessna C172R, OE-DBA

Cessna C182T, OE-DBS (IFR)

Cessna C172, OE-DVE

Piper Arrow PA28T, OE-KLS (IFR)

Piper Archer PA28, OE-KMV

Christen Eagle II, N14KH

Sektion Ultralight / Ultra light Section

Ultralight-Mitglieder: 136
Sektionsleiter: Ing. Siegfried Heer

Tecnam P96, D-MWWW

Tecnam P92, D-MOMT

Tecnam P2002-JF, OE-ATA

Sektion Fallschirm / Skydiving Section

Fallschirm-Mitglieder: 32
Sektionsleiter: Heinz Obermayr
Ausbildungsleiter: Sieglinde Lefenda

Sektion Modellflug / Model flying Section

Modellflug-Mitglieder: 94
Sektionsleiter: Johannes Dorant
Eigener Modellflugplatz nördlich unseres Flugplatzes.
(Separate airfield north of our aerodrome)





Traditional Squadron

The following historical aircraft are stationed at the Wels airport:

- | | |
|-----------------------------|---------------------------|
| 4 Bücker Jungmeister Bü133c | 1 Schulgleiter SG38 |
| 5 Bücker Jungmann Bü131 | 1 Grunau Baby II b |
| 1 Focke Wulf Fw44j | 1 Musger Mg19a Steinadler |
| 1 Saab Safir S91D | |



Schulgleiter SG38



Bücker Bü 133C »Jungmeister«, Bj. 1937



Bücker Bü 133C »Jungmeister«, Bj. 1938



C.A.S.A. Bücker, Bj. 1958



Bücker Bü 133C »Jungmeister«, Bj. 1937



Bücker Bü 133 C »Jungmeister« Bj. 1940



C.A.S.A. 1.131, Bj. 1953



T 131 P



Bücker-Lerche R-180, Bj. 1942



Focke Wulf Fw44j



T 131 P



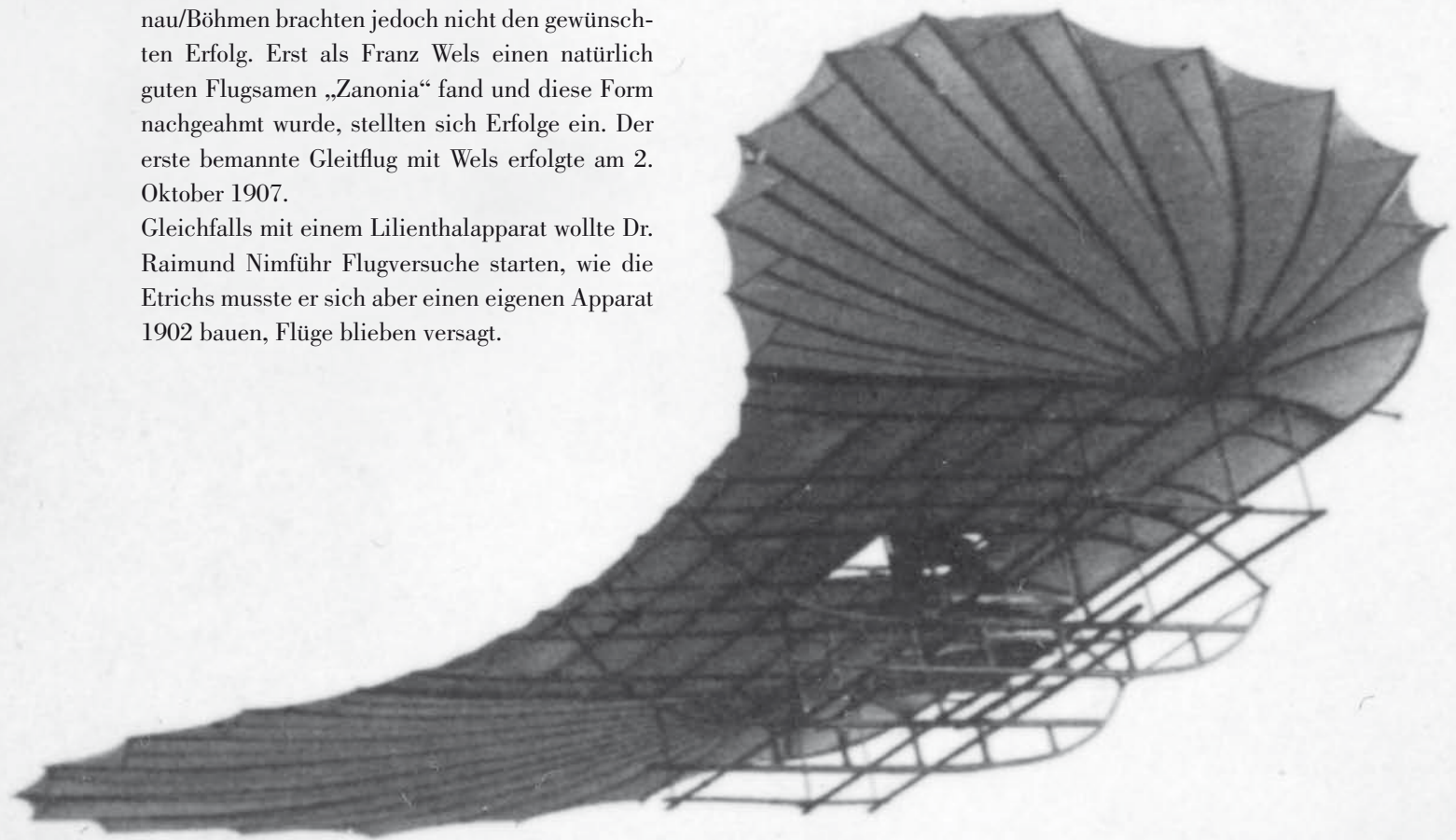
Grunau Baby II b

Segelfluggeschichte Österreich

Der Beginn

Der Schöpfer der legendären „Etrich-Taube“ Igo Etrich und sein Vater Ignaz kauften aus dem Nachlass von Otto Lilienthal zwei Flugapparate, mit denen sie Flugexperimente durchführen wollten. Da aber die Bespannung zu brüchig war, begannen sie im Jahre 1900 einen Gleiter nach ihren Ideen zu bauen. Die Flugversuche in Trautenauböhmen brachten jedoch nicht den gewünschten Erfolg. Erst als Franz Wels einen natürlich guten Flugsamen „Zanonia“ fand und diese Form nachgeahmt wurde, stellten sich Erfolge ein. Der erste bemannte Gleitflug mit Wels erfolgte am 2. Oktober 1907.

Gleichfalls mit einem Lilienthalapparat wollte Dr. Raimund Nimführ Flugversuche starten, wie die Etrichs musste er sich aber einen eigenen Apparat 1902 bauen, Flüge blieben versagt.



Igo Etrich und Franz Wels bauten nach dem Vorbild des Zanonia-Samens diesen Gleiter. Erster bemannter Flug am 2. Okt. 1907.





Der Lohner-Rodelgleiter des Rittmeisters Umlauf im Probeflug in Waldegg/Niederösterreich. Etwa Dezember 1909.

Mit dem Auftragsbau von „Burchardt III“ begann bei der Wiener Firma Lohner die fabrikmäßige Fertigung von Luftfahrzeugen. Es folgte 1909 der Lohner-Umlauf „Rodelgleiter“. Erste erfolgreiche Versuche begannen damit in Waldegg/Niederösterreich, im Winter 1909/10.

Um das Gleitflugwesen zu fördern und anzuspornen, errichtete man innerhalb des Österr. Flugtechnischen Vereins eine Sektion Gleitflugsport. Anfangs Dezember 1909 waren bereits drei Gleitapparate vorhanden und Prof. Richard Knoller begann ein geeignetes Fluggelände ausfindig zu machen, das sich am Semmering in der Meiereiwiese fand. Zum Wettbewerb am 13. Februar 1910 waren vier Flugzeuge vorhanden. Der längste Flug betrug 70 Meter. Am 15. Jänner und 12. Februar 1911 wurde diese Veranstaltung wiederholt. Diesmal gab es sechs Gleiter, drei Ein- und drei Doppeldecker.

Zwischen den Weltkriegen

Nach dem Ersten Weltkrieg begannen in Deutschland die „Rhön-Segelflugwettbewerbe“, zu denen aus Österreich erste Beobachter entsendet wurden. Sie brachten von dort neue Konstruktionsideen und Pläne für Schulgleiter mit (Hol's der Teufel und dann Zögling). In Österreich fand zur Aneiferung im Oktober 1923 der „Erste internationale Segelflugwettbewerb“ statt, der reichlich von Deutschland beschickt worden war. Gewinner bei den österr. Konstruktionen und heimischen Piloten wurde Ing. Ehrlich mit dem Segelflugzeug „Wien“, das sich heute im Technischen Museum in Wien befindet.

Mit dem Segelflugzeugbau beschäftigte sich in Graz ab 1921 die Segelflugvereinigung an der Technischen

Hochschule - später Akaflieg. Bis 1938 hatte diese Gruppe 18 Segelflugzeuge in ihren Werkstätten gebaut, die meisten davon waren Eigenkonstruktionen. Die Grazer Akaflieger hatten auch immer wieder neue Ideen. 1923 gab es hier mit Frau Käthe Eberl die erste Segelfliegerin Österreichs. Am 11. Mai 1933 führte Dipl. Ing. Walter Mühlbacher, später General beim Bundesheer, den ersten Internationalen Postsegelflug durch (Graz-Marburg) und auf der Teichalpe folgten Fliegerlager. Diese Gruppe baute den ersten Motorsegler in Österreich, nach 1938 wurde die Akaflieg als einzige österr. Segelfliegergruppe der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL)

in Berlin-Adlershof unterstellt. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Akaflieg Graz wieder aktiv und begann mit neuen Eigenentwicklungen.



Die Akaflieg Graz begann früh mit dem Gleiterbau. Im Bild das erste Modell „Maulwurf“ bei einem Gleitflug 1923.



Der Wiener Automobil-Club meldete die „Wien“ zum „Ersten Internationalen Segelflugwettbewerb“ am Waschberg bei Stockerau, Oktober 1923. Ing. Ehrlich, ein ehemaliger k.u.k. Feldpilot, saß bei dieser Konkurrenz erstmalig im Cockpit.

In Wien begannen Studenten an der Technischen Hochschule am 11. November 1922 eine Fliegergruppe zu bilden: Segelflugvereinigung an der TH in Wien.

Am anderen Ende von Österreich begannen die Brüder Kittelberger mit Eigenkonstruktionen und der Flugsport Bregenz organisierte 1925 die „Pfänder-Segelflugwoche“.



Segelflug in Vorarlberg. Vom Gipfel des Pfänders startet ein RRG RV „Falke“ mittels Gummiseil.

Am Fuße des Hundsheimer Berges und Spitzerberges begannen 1924 erste Segelflüge durch Wiener Gruppen, dann folgten Vereine in Herzogenburg „Kölbling“ und die Sportflieger „Mödling“. Am Kölbling flog erstmals der später durch seine Segelflugzeugkonstruktionen bekannt gewordene Ing. Erwin Musger (Mg I, Mg II, Mg IV, Mg 9/9a, Mg 12/12a und nach dem Krieg Mg 19 und Mg 23 Serien).

1929/30 begann Robert Kronfeld neue Maßstäbe im Segelflug zu setzen. Er unternahm im Winter Flüge von der Rax aus und erreichte einen Streckenrekord von 164 km. Er entwickelte den Segelflug weg vom Hangwind und bewies die Möglichkeit des Thermikfluges. Er war es auch, der den Ärmelkanal an einem Tag zwei Mal überflog.

Auch im übrigen Österreich regte es sich bald und zahlreiche Segelfliegergruppen entstanden. Am 2. November 1930 erfolgte durch Hans Wolf der erste Start vom Gaisberg, dieser Berg entwickelte sich bald zum Mekka der Salzburger Flieger. 1933 wurde die Segelflugschule „Gaisberg“ gegründet, Leiter war Robert Munz. Zwei Jahre später (20.7. bis 4.8. 1935) fand hier der „Erste alpine Gaisberg-Segelflugwettbewerb statt“. 19 Flugzeuge absolvierten an 16 Tagen 160 Starts: Streckenflugrekord 142 km, Dauerflug 14 h 4 min und Startüberhöhung 1.910 Meter.

1937 tagte hier auch die „Internationale Studienkommission für den motorlosen Flug /ISTUS“, an fliegerischen

Leistungen gelangen zahlreiche Alpenhauptkamm-Überquerungen.

Die Segelflugzeuge wurden damals meist nach gekauften Plänen von den Vereinen in Eigenregie hergestellt, nur wenige Konstrukteure begannen, Kleinserien herzustellen. Darunter war z. B. der Salzburger Josef Engl, der 1932/33 die Schulgleiter „Gaisberg 10, 11 und 12“ für die Salzburger und den ÖAe-C fertigte. Ein weiterer bekannter Segelflieger war Ing. Bruno Gumpert mit Eigenkonstruktionen seit 1931: Gumpert G1, G2, Schwalbe 1 und Schwalbe 2.

Erfolgreich waren auch die Salzburger Brüder Hütter: der spätere Prof. Dipl. Ing. Dr. Ulrich und Dipl. Ing. Wolfgang. Beide gingen 1936 nach Deutschland und arbeiteten nebenbei in Flugzeugwerken - Schempp. Gemeinsam mit dem dritten Bruder Heinrich begannen sie während ihres Studiums an der TH in Wien ab 1929 mit dem Nurflügelgleiter „Imi“. 1934 kam die H 17, ein überaus beliebtes Kleinsegelflugzeug, und 1935 die H 28.



Die Brüder Hütter waren erfolgreiche Segelflugzeugkonstrukteure. Mit dem Kleinsegelflugzeug H 17 aus dem Jahre 1934 gelang ihnen ein großartiger Entwurf, der in zahlreichen Vereinen gebaut wurde. Im Bild die OE-Pegasus am Spitzerberg.

Der Österreichische Aero-Club (Österreichischer Luftfahrt-Verband) begann unter seinem Präsidenten Ulrich Ferdinand Fürst Kinsky gemeinsam mit dem „Freiwilligen Arbeitsdienst Jugend in Arbeit“ der Regierung ab 1934 mit dem Bau von Segelflugzeugen für die angeschlossenen Vereine. Bis 1938 konnten unter Leitung von Hans Fink so insgesamt rund 100 Schul-, Übungs- und Hochleistungsmaschinen hergestellt werden. Auch in Salzburg wurde eine derartige kleinere Werkstatt eingerichtet.

In Bregenz entstand 1934 der „Flugzeugbau Walter Kittelberger“, der bis 1945 zu einem Großbetrieb wurde.

Bei Kriegsende demontiert, begann 1946 der Wiederaufbau und zunächst die Fertigung von Flugzeugen für die Besatzungsmacht.



Der Österreichische Aero-Club (Österr. Luftfahrt-Verband) errichtete 1936 am Spitzerberg einen großzügigen Hangar. Davor sind drei „Zöglinge“, der damals meistverwendete Schulgleiter aufgereiht.

1936 eröffnete der ÖAEC am Spitzerberg ein Segelfliegerheim mit Hangar. Das Gelände eignete sich bestens für Dauer- und Weltrekordflüge: z. B. flog 1936 Heini Hütter 15 h 31 min, Toni Kahlbacher 18 h 32 min, 1937 Heini Hütter 27 h 50 min und ab 1938 wurden im Doppelsitzer Musger Mg 19a 16 h 10 min durch Kahlbacher/Fohringer, Weltrekorde mit 23 h 41 min (Kahlbacher/Tauschegg) und 40 h 38 min (Kahlbacher/Führinger) aufgestellt. Josef Führinger und Gottfried Hofmann erreichten dann 1939 48 h 38 min, 1942 folgte ein Einsitzer-Dauerweltrekordflug mit 45 h 28 min durch Erich Vergens.

Am 4. Juli 1937 stellte Emmi von Roretz auf „Rhönsperber“ einen neuen österr. Streckenrekord für Damen auf: 194 km.



Die Segelfliegergruppe Wien Nr.1 konstruierte den „Pimpf“ als „Zöglingverbesserung“. Der erste Flug erfolgte am 9. Mai 1937 am Spitzerberg. Der Bergtransport erfolgte damals mit einem Ochsen.

Mit dem Anschluß an Deutschland im März 1938 wurde aus Österreich der Luftgau 17 und vom Nationalsozialistischen Fliegercorps verwaltet. Der ÖAEC wurde aufgelöst, sein Besitz beschlagnahmt, fast ebenso wurde mit allen Fliegergruppen verfahren. Als Einheitsschulgleiter wurde der SG 38 eingeführt. Segelflug konnte nur mehr im Sinne der Wehrrüchtigung (Flieger-HJ) durchgeführt werden. Zu diesem Zweck wurden 1939 der Spitzerberg und Zell am See großzügigst ausgebaut. Spitzerberg wurde Reichs-Segelflugschule, Zell am See „Alpine Segelflugschule“. Dort gelang 1941 Erich Klöckner ein Höhenflug bis in 11.600 m Höhe.

Wiederbeginn nach dem Zweiten Weltkrieg

Unmittelbar nach dem Friedensschluss war jegliche fliegerische Betätigung untersagt, zumeist mussten auch die noch vorhandenen Flugzeuge an die Besatzungsmächte ausgeliefert oder zerstört werden - einige wurden jedoch versteckt und nach dem 22. Dezember 1949 - der Genehmigung zur Ausübung des Segelflugsportes durch den Alliierten Rat - wieder hervorgeholt und geflogen.

Am 18. Mai 1952 konnte die Alpine Segelflugschule Zell am See wieder eröffnet werden und hier wurden auch noch in diesem Jahr die ersten österr. Staatsmeisterschaften nach dem Zweiten Weltkrieg abgehalten.

Ing. Erwin Musger hatte die Mg 9a 1950 zum Projekt Mg 19 weiterentwickelt. Die einzige Firma in Österreich, die noch bestand und Erfahrung im Flugzeugbau durch Auf-



Die OE-0152 war der Prototyp (Erstflug am 25. November 1951) der erfolgreichen Musger Mg 19 Serie, die bei der Firma Josef Oberlerchner in Spittal an der Drau bis 1966 gebaut wurde.

träge im Krieg hatte, war die Firma Oberlerchner in Spittal a.d. Drau in Kärnten. Hier begann der Prototypenbau und die anschließende Serienfertigung dieses Hochleistungs-Doppelsitzers. Mit ihm konnten zahlreiche österreichische Rekorde erfliegen werden. Teilnahme an österr. Staatsmeisterschaften 1952, 1953 und 1955 sowie bei den Weltmeisterschaften 1954 und 1956.



Mit der Musger Mg 23 entstand ein Hochleistungs-Einsitzer. Der Prototyp OE-0314 flog erstmals am 25. Juni 1955.

Ein Einsitzer mit der Bezeichnung Mg 23 und der verbesserten Mg 23SL folgte. Auch mit diesem Muster konnten zahlreiche österr. Rekorde aufgestellt werden, Teilnahme an zwei Weltmeisterschaften und neun Staatsmeisterschaften. Diese Typen wurden bis zur Flugzeugbaueinstellung im Jahre 1966 gefertigt.

Kleinere Betriebe begannen mit dem Segelflugzeugbau, so in Salzburg der Betrieb von Ing. Ernst Koschier, der vom ÖAEC 1955 unter der Leitung von Josef Wettstein weitergeführt wurde. Gefertigt wurden hauptsächlich Maschinen der Type „L-Spatz 55“.

1955 folgte die Wiedereröffnung der Bundessportschule Spitzerberg, die dann 1998 als Segelflugzentrum an den ÖAEC übergeben wurde.

Die Segelflieger Hans Resch, Siegfried Kier, Harro Wödel und Johann Fritz entwickelten 1955-65 den „Alpinen Segelflug“. Im Mai 1957 errang Hans Wolf als erster Österreicher den 1. Diamanten zur Gold-C und Hans Resch im selben Jahr als erster Österreicher die Gold-C mit drei Diamanten.

Der ÖAEC hatte sich wieder eine Werkstätte aufgebaut, in der für die Weltmeisterschaften 1958 ein „Standard-Segelflugzeug“ durch Ing. Rüdiger Kunz geschaffen werden sollte. 1958 noch nicht fertig, debütierte es dann zwei Jahre später 1960 bei der WM in Köln, zu der Hans Resch und Johann Fritz mit der neuen „Standard Austria“ entsandt worden waren. Beide konnten sich gut im Wettbewerb halten, Fritz errang sogar einen Tagessieg. Die „Standard Austria“ erhielt den OSTIV-Preis für die beste Neukonstruktion in der Standard-Klasse. Nach 13 Serienflugzeugen in Österreich folgte der weitere Bau in Deutschland bei Schempp-Hirth.



Acht Jahre später, 1968, gelang es Harro Wödel in Leszno (Polen) Weltmeister der Offenen-Klasse zu werden, Dr. Alf Schubert belegte den 4. Rang.

Eine weitere Bestleistung konnte 1974 bei den Weltmeisterschaften in Waikerie (Australien) Andreas Hämmerle in der Offenen-Klasse den besten Platz mit 19 m Spannweite belegen und war Sieger der damals noch bestehenden Trophäe des 19-m-Weltcups.

Am 3. und 4. September 1977 wurden die ersten Staatsmeisterschaften im Segelkunstflug vom USFC-Schärding durchgeführt. Der ÖAEC organisierte 1989 die erste Segelflugweltmeisterschaft in Österreich - in Wiener Neustadt, 1999 folgte eine Segelkunstflug-WM in Niederöb-larn/Steiermark, ebenso dort im Jahre 2007.

Im Strecken-Segelflug gelang Guido Achleiter 1989 der erste 1000 km Flug von Lanzen/Thurnau aus, 1998 gelang der erste 1500 km Flug Wolfgang Janowitsch und Dr. Hermann Trimmel.

Segelflugzeugbau betreibt derzeit nur noch die Firma EWMS Technomanagement GmbH mit Werk in Österreich, Leibnitz. 1994 hat der Betrieb mit Sitz in der Schweiz von der Pilatus Aircraft Ltd. den gesamten Flugzeug-Ersatzteilbestand der Pilatus B4/PC-11 übernommen und sichert dadurch die Ersatzteilversorgung dieses Ganzmetall-Kunstflugseglers. EWMS übernimmt auch Neubauten dieses Flugzeuges, führt Totalrevisionen und Unterhaltungsarbeiten an Segelflugzeugen durch und baut serienmäßig Segelflugzeuganhänger.

Im Jahre 2001 feierte der ÖAEC sein 100. Jubiläum. Ihm sind rund 140 Segelflugvereine, 50 Schulen und 42 Segelflugplätze mit rund 500 Segelflugzeugen angeschlossen. Seit 1950, den ersten Flugzeugregistrierungen, bis heute wurden in Österreich über 1.700 Segelflugzeuge in das Luftfahrtregister eingetragen.

Von 1923 bis zum Anschluss 1938 gab es 118 Vereine, organisiert im ÖAEC/ÖL-V nach dem Statut von 1935. Für diese Zeit sind auch über 560 Gleit- und Segelflugzeuge nachweisbar, die größtenteils von den Vereinen selbst gebaut worden waren.

Reinhard Keimel

Gliding flight history Austria

The beginning

The creator of the legendary „Etrich-Taube“ Igo Etrich Ignaz and his father, bought from the estate of Otto Lilienthal two flight apparats with which they wanted to fligh experiments. However, since the pair was too brittle, they started in 1900 after a glider to build their ideas. The flight tests in Trutnov in Bohemia, however, did not have the desired success. Only when Franz Wels a naturally good flight seeds „Zanonía“ took place and this type imitated, the experimental was successful. The first manned gliding with Wels was on 2 October 1907.

If equality with a Lilienthal apparats wanted Dr. Raimund Nimführ start flight tests, as the Etrichs but he had a separate apparats build 1902, flights were refused.

By Auftragsbau „Burchardt III“ started at the Vienna company Lohner the factory production of the aircraft. It followed the 1909 Lohner-circulation, sled glides. First successful attempt began in Waldegg / Lower Austria in winter 1909/10.

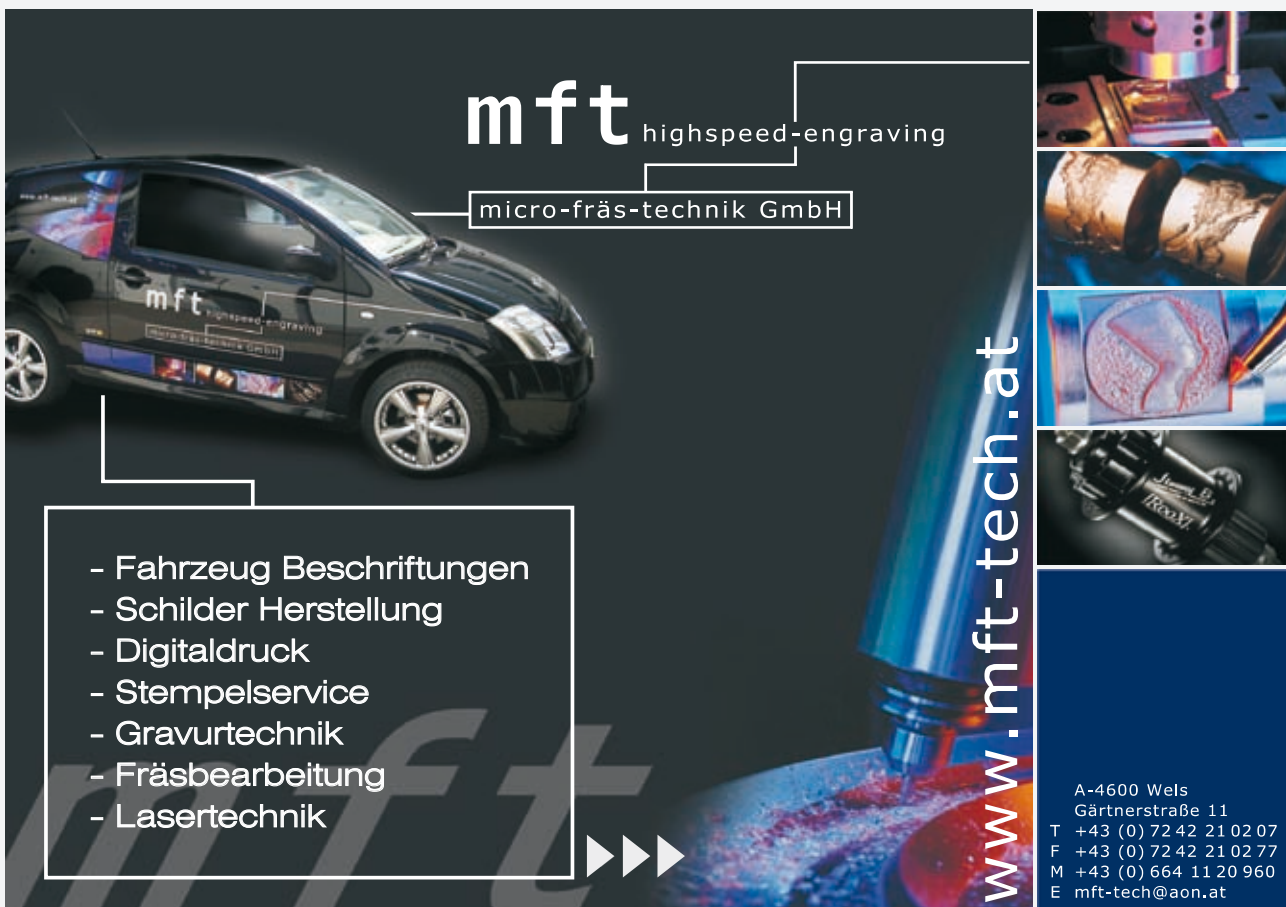
To promote and encourage the glidersport built within the Nat. Flight Technology Association a glider section. Beginning in December 1909 were already three gliders available and Prof. Richard Knoller began too look for a

suitable terrain flight details, on the Semmering in the Meiereiwiese took place. The competition on 13 February 1910, four aircrafts. The longest flight was 70 meters. On 15 January and 12 February 1911, this event is repeated. This time, there are six gliders, three mono-and three biplanes.

Between the world wars

After the First World War began in Germany „Rhön-gli- ding competitions, with those from Austria were the first observers. They then brought new design ideas and plans for Schulgleiter with (Hol's the devil and then pupil). In Austria was to Aneiferung in October 1923 the first international gliders competition „, the abundant numbers of Germany was established. Winners at the Austrian Construction and domestic pilots was Ing Ehrlich with the glider „Vienna“, which is now in the Technical Museum in Vienna.

With the sailing aircraft employed in Graz in 1921 the Soaring Association at the Technical University - later Akaflieg. Until 1938 this group had 18 gliders in their garages built, most of them were own designs. The Grazer Akaflieger had always new ideas. 1923 there were with Mrs. Käthe Eberl the first lady-glider-pilot of Austria. On 11 May 1933 resulted in Ing. Walter Mühlbacher, later



mft highspeed-engraving
micro-fräs-technik GmbH

www.mft-tech.at

- Fahrzeug Beschriftungen
- Schilder Herstellung
- Digitaldruck
- Stempelservice
- Gravurtechnik
- Fräsbearbeitung
- Lasertechnik

A-4600 Wels
Gärtnerstraße 11
T +43 (0) 72 42 21 02 07
F +43 (0) 72 42 21 02 77
M +43 (0) 664 11 20 960
E mft-tech@aon.at

General at the Federal army, the first International Post gliding through (Graz-Marburg) and on the pond Alpe followed flyer stock. This group built the first boat in Austria after 1938, the only Austrian Akaflieg Glider group of the German Research Institute for Aviation (DVL) in Berlin-Adlershof assumed. After the Second World War the Akaflieg Graz began with active and new capital developments.

In Vienna began student at the Technical University on 11 November 1922 a group of pilots to form: Gliding Association at the college in Vienna.

At the other end of Austria began the brothers Kittelberger with own structures and the Aviation Bregenz 1925 organized the „Pfänder-glider week“.

At the foot of the mountain and Hundsheimer Kogl or Spitzerberg first began sailing 1924 Vienna flights by groups, then followed clubs in Herzogenburg „Kölbling“ and the sports flyer „Mödling. On Kölbling flew the first time later by his glider constructions known Ing Erwin Musger (Mg I, Mg II, IV Mg, Mg 9/9a, Mg 12/12a and after the war the 19 Mg and Mg 23 series).

1929/30 began Robert Kronfeld new standards in Segelflug to. He undertook flights from the Rax in winter and reached a record haul of 164 km. He developed the gliding slope away from wind and showed the possibility of thermal flight. He crossed the English Channel twice in one day.

In the rest of Austria suggested it soon and many glider groups. On 2 November 1930 by Hans Wolf was the first start of Gaisberg, developed this mountain became the Mecca of Salzburg aircraft. In 1933, the Segelflugschule „Gaisberg founded, Head was Robert Munz. Two years later (20.7.-4.8. 1935) was the „first alpine Gaisberg-glider competition.“ 19 aircraft completed in 16 days 160-offs:-haul flight record 142 km, duration flight 14 hours 4 minutes and start rise 1,910 meters.

1937 also met the „International Study Commission for the flight motorlosen“ / ISTUS, flying services to reach many Alpenhauptkammüberquerungen.

The gliders were mostly purchased by plans by the clubs themselves produced only a few designers started small batches. Among them was e.g. the Salzburg Joseph Engl, the 1932/33 the Schulgleiter „Gaisberg 10, 11 and 12 for the Salzburg and the ÖAEC produced. Another well-known glider was Ing Bruno Gumpert with own designs since 1931: Gumpert G1, G2, swallow 1 and swallow 2nd

Success was also the Salzburg Hütter brothers: the later Prof. Ing. Ulrich and Dr. Ing. Wolfgang 1936 both went to Germany and worked in aircraft factories incidentally - Schempp. Together with the third brother Heinrich, they started during their studies at the college in Vienna from 1929 with the Nurflügelgleiter „Imi“. 1934, the H 17, a very popular small glider, and in 1935 the H 28th

The Austrian Aero Club (Austrian Aviation Association) Started under its chairman Ulrich Kinsky Prince Ferdinand, together with the volunteer work in youth service work, „the government in 1934 with the construction of gliders for the affiliated clubs. Until 1938 were headed by Hans Fink as a total of about 100 school, practice and high-performance machines. Also in Salzburg was such a small workshop.

In 1934 Bregenz was the „aircraft Walter Kittelberger“, which until 1945 was a large factory. At the end of the war dismantled, began the 1946 reconstruction and the first production of aircraft for the occupying power.

ÖAeC opened in 1936 on Spitzerberg a glider homebase with hangar. The terrain suitable place for permanent and world record flights: for example, Heini Hütter 1936 flew 15 h 31 min, Toni Kahlbacher 18 h 32 min, 1937 Heini Hütter 27 h 50 min and from 1938 were in double Musger Mg 19a 16 h 10 min by Kahlbacher / Fohringer, world records with 23 h 41 min (Kahlbacher / Tauschegg) and 40 h 38 min (Kahlbacher / Führinger). Führinger Josef Hofmann and Gottfried then reached 1939 48 h 38 min, 1942 followed by a single permanent world record flight with 45 h 28 min by Erich Vergens.

On 4 July 1937, Emmi of Roretz on „Rhön Hawks“ a new Austrian Distance record for women: 194 km.

With the connection to Germany in March 1938 from Austria the Luftgau 17 and from the National Socialist Corps pilots managed. The ÖAeC was dissolved, its property confiscated, was almost equally with all Fliegergruppen procedures. The Einheitsschulgleiter was the SG 38. Soaring was only in the sense of military exercise (EX-flyer). To this end, 1939 Spitzerberg and Zell am See expanded. Spitzerberg was Reichs-Segelflugschule, Zell am See „Alpine Segelflugschule“. They succeeded Erich 1941 Kloeckner a high-altitude flight to 11,600 m in height.

Immediately after the final peace was flying any prohibited activity, mostly had the remaining aircraft to the occupying powers delivered or destroyed - some were

hidden and after 22 December 1949 - the authorization for the exercise of Segelfugsportes by the Allied Council - organized and flown again.

On 18 May 1952, the Alpine Segelflugschule Zell am See reopened here and were also later this year, the first Austrian State Championships after the Second World War held.

Ing Erwin Musger had 9a Mg Mg 1950 for the project Mg 19 developed. The only company in Austria, which still existed and experience in aircraft orders by the war, was the company Oberlerchner in Spittal ad Drava in Carinthia. Here began the prototype and the subsequent mass production of this high-Doppelsitzers. With it were many Austrian records flown. Participation in Austria State Championships 1952, 1953 and 1955 and at the World Championships 1954 and 1956. A single with the designation of 23 and Mg Mg improved 23SL followed. Even with this model, many Austrian Records, participation in two world championships and nine national championships. These types were setting up to the aircraft manufactured in 1966.

Smaller companies began to sail aircraft, in Salzburg, the operation of Ing Ernst Koschier by the ÖAeC 1955 under the leadership of Josef Wettstein continued. Custom were mainly machinery of the type „L-Spatz 55“.

1955 followed by the reopening of the Federal Sports School Spitzer mountain, then in 1998 as the gliding center on the ÖAEC was passed.

The glider Hans Resch, Siegfried Kier, Harro Wödel and Johann Fritz developed the 1955-65 Alpine-Segelflug. In May 1957 Hans Wolf won the first Austrians 1 Diamonds to gold-C and Hans Resch in the same year as the first Austrian gold-C with three diamonds.

The ÖAEC had again set up a workshop, for the 1958 World Championships a „standard-glider“ by Ruediger Ing Kunz should be introduced. 1958 is not yet finished, it debuted two years later at the World Cup 1960 in Cologne, Hans Resch and Johann Fritz with the new standard Austria „had been deployed. Both were well in the competition, Fitz won even one day of victory. The Standard Austria „OSTIV received the award for best new in the standard class. After 13 series aircraft in Austria followed the further construction in Germany-Schempp Hirth.

Eight years later, 1968, succeeded in Leszno Wödel Harro (Poland) world champion in the Open class, Dr. Alf

Schubert won 4 Rank.

Another best performance was at the 1974 World Championships in Waikerie (Australia) Andreas Hämmerle in the Open class the best place with 19 m Wingspan show and was winner of then existing trophy of the 19-meter World Cup.

On 3rd and 4th September 1977, the first national sailing championships in aerobatics, USFC-Schärding.

The ÖAe C-1989 organized the first World Gliding Championships in Austria - in Wiener Neustadt, 1999 followed by a sail aerobatics World Cup in Niederöblarn / Styria, well there in 2007.

In sailing-haul flight succeeded Guido Achleiter 1989, the first 1000 km flight from lances / Thurnau, 1998, the first 1500 km flight Janowitsch and Dr. Wolfgang Hermann Trimmel.

Sailing aircraft currently operates only the company EWMS Techno Management GmbH in Austria, Leibnitz. 1994, the company with headquarters in Switzerland of the Pilatus Aircraft Ltd.. The whole aircraft spare parts inventory B4/PC-11 the Pilatus, and thus ensures the supply of spare parts this ganzmetall Kunstflugsegler. EWMS also this new aircraft, leads Total revisions and entertainment work on gliders and builds standard glider trailers.

In 2001 the ÖAeC celebrated its 100th - Years anniversary. He is approx. 140 Segelflugvereine, 50 schools and 42 Segelflugplätze with some 500 gliders. Since 1950, the first aircraft registrations were up today in Austria over 1700 gliders in the aviation register.

From 1923 to 1938, there were port 118 clubs, /ÖL-V organized in accordance with the Statute of 1935. For this period are also above 560 sliding and gliders detectable, most of the clubs have built the gliders themself.

Reinhard Keimel

Translation was made from the computer, sorry for that



Die Wiesenvögel am Flugplatz Wels, dem letzten Rest der Welser Heide

Der Flugplatz Wels mit seinen 100 ha beherbergt nicht nur den Fliegerclub Weiße Möwe mit seinen unterschiedlichen Fluggeräten, sondern eine ganze Anzahl gefiederter Flieger, auf die ich im folgenden Artikel näher eingehen möchte.

Ein Höhenflug des Großen Brachvogels (*Numenius arquata*)



Großer Brachvogel (*Numenius arquata*)

Diese europaweit geschützte, etwa krähengroße, zur Schnepfenverwandtschaft gehörende wiesenbrütende Watvogelart verzeichnet am Flugplatz Wels und im angrenzenden Militärgelände seit 1997 eine unglaubliche Erfolgsgeschichte, mit der selbst versierte Ornithologen nicht gerechnet haben. Sind in der „Roten Liste gefährdeter Tiere Österreichs“ massive Rückgänge und damit erhöhter Handlungsbedarf für Österreich angegeben, hat sich dieser beeindruckende Vogel mit seinem markanten Gesang am Flugplatz von selbst angesiedelt und eine Quellpopulation hervorgebracht, welche inzwischen mit acht Brutpaaren im Jahr 2008 bundesweite Bedeutung erlangt hat. Während am Flugplatz Wels der Große Brachvogel häufiger geworden ist, verzeichnete er andernorts massive Bestandsrückgänge. Nachdem der Fliegerclub Weiße Möwe vor etwa 10 Jahren die Düngung des gesamten Geländes eingestellt hat und die Wiesen in vorbildlicher Weise spät gemäht werden, kehrt die Flora der einst weitläufigen Welser Heide wieder zurück und bietet verschiedenen Wiesenbrütern die Chance, ihre Jungen groß zu ziehen, was in der umgebenden Landschaft durch die Inten-

ten-

sivierung der Wiesen und Felder schon lange nicht mehr möglich ist. Der Flugbetrieb wirkt sich in keiner Weise negativ für die Vögel aus. Sind in der Morgendämmerung und am Abend die verschiedenen Arten regelmäßig auf den Pisten zu beobachten, so meiden sie diese großteils während des Flugbetriebes. Bei entsprechender

Der Kiebitz (*Vanellus vanellus*)

bildet im Gebiet des Flugplatzes neben dem Ibmer Moor die zweitgrößte Kolonie in Oberösterreich. Bis zu 50 Brutpaare beherbergt das Gelände. Vom Frühjahr bis in den Sommer können Pullis (Jungvögel) verschiedenen Alters festgestellt werden. War dieser hübsche Vogel früher sehr häufig, so sind auch seine Bestände durch Lebensraumverlust durch intensive Landwirtschaft, und Straßenverkehr von starkem Rückgang betroffen. Auch für den Kiebitz verzeichnet die Rote Liste des Bundesministeriums akuten Handlungsbedarf. Die hohe Individuenzahl am Flugplatz Wels unterstreicht die Schutzwürdigkeit des Geländes.

Die Feldlerche (*Alauda arvensis*)

der Sänger unserer Feldraine und Wiesen ist auf dem absteigenden Ast. Ihr Gesang bietet auf dem Welser Flugplatz eine Geräuschkulisse wie auf unseren Wiesen vor hundert Jahren. So dicht die Bestände dieses schönen Vogels am Flugplatz sind, so stark sind sie in unserer Agrarlandschaft im Rückgang. In vielen Wiesengebieten der oberösterreichischen Flyschberge und des Mühlviertels steht sie bereits vor dem Verschwinden. Auch die Feldlerche braucht die Deckung des hohen Wiesengrases, um ihr Nest vor Fressfeinden zu verbergen.

Das Rebhuhn (*Perdix perdix*)

besiedelt den Flugplatz Wels ebenfalls in hoher Dichte. An die 20 Reviere und mindestens 15 Brutpaare zeichnen den Welser Flugplatz als schützenswerten Lebensraum, den es unbedingt zu erhalten gilt, aus. Auch für das Rebhuhn ist laut Roter Liste Österreichs erhöhter Handlungsbedarf gegeben. Das heißt, es darf keinen weiteren Verlust an Lebensräumen geben!

Einige weitere Vogelarten, welche am Gelände des Flugplatzes und im angrenzenden Militärgelände festgestellt werden konnten, sind: Schwarzkehlchen (*Saxicola torquata*), Grauammer (*Miliaria calandra*), Schafstelze (*Motacilla flava*), Wachtel (*Coturnix coturnix*). Auch bei einigen dieser Arten ist Handlungsbedarf zu deren Schutz gegeben.

Behutsamkeit beim Ausmähen der Wiesenstreifen für den Segelflugbetrieb können sich die Jungvögel in die sichere Vegetation zurückziehen. Dadurch kommt es nur sehr selten zu Ausfällen. Flüge Jungvögel und das Anwachsen der Population in den letzten Jahren sind das erfreuliche Ergebnis.

Der Kiebitz (*Vanellus vanellus*)



Die Feldlerche (*Alauda arvensis*)



Das Rebhuhn (*Perdix perdix*)





Um so verwunderlicher ist es, dass eine andere Abteilung des Bundesministeriums als jene, welche die Rote Liste herausgibt, nämlich die

BIG (Bundesimmobilien Gesellschaft), eben solche Flächen wie das Gelände des Welser Flugplatzes verkaufen will, um dort ein Betriebsbaugebiet zu errichten. Im Umfeld des Flugplatzes und in anderen Teilen der Stadt stünden Flächen für Gewerbegebiete zur Verfügung. Man hätte von der Stadtregierung aus Flächen nicht unbedingt für große Einkaufszentren in der Peripherie opfern sollen (damit wurde zum Geschäftssterben in der Innenstadt beigetragen), sondern hätte diese Flächen für die nun so vehement geforderten Betriebsbaugebiete zur Verfügung stellen können. Zur

Unterschutzstellung des unwiederbringlich letzten Teiles der Welser Heide hat meines Erachtens die Öffentliche Hand die moralische Verpflichtung. Dank der Courage vieler Flieger des Fliegerclubs Weiße Möwe Wels, welche fürs Erste eine Verbauung verhinderten und die Landschaft in den letzten Jahren vorbildlich pflegten, ist der Grundstein dafür ja schon gelegt. Wissenschaft und Naturschutz sind sich einig, dass die Unterschutzstellung des Gebietes ein Gebot der Stunde ist. Hoffen wir, dass nicht wie so oft schwammige politische Entscheidungen und rückgratlose Politik diesen einzigartigen Lebensraum kurzfristigem Profitdenken opfern. Der Naturschutzbund, ein politisch unabhängiger Verein des Privatrechts (seit 1913), und seine Partner werden alle legal möglichen Mittel anwenden, um dies zu verhindern.

Josef Limberger, Obmann Naturschutzbund Oberösterreich

The meadow birds at the Wels airfield; the last vestiges of the Welser Heide Plain

The 100 hectare Wels airfield not only accommodates the flight club Weiße Möwe (white sea gull), with its different aircraft types, but also a bevy of feathered fliers which I would like to deal with in greater detail in the following article.

The success story of the curlew (*Numenius arquata*)

This crow-sized meadow-breeding wading bird, protected European-wide, is a member of the snipe family. Since 1997, it has recorded an unbelievable success story at Wels airfield and in the adjacent military area that even experienced ornithologists did not expect. The curlew is on the red list of endangered species in Austria due to its massive declines. Therefore increased need for action has been called for. This impressive bird, with its distinctive singing style, settled independently at the airport and spawned a source population which, with eight breeding pairs, gained nationwide significance in 2008. While massive stock declines were recorded elsewhere, the curlew has become more prolific here at our airfield. After the flight club stopped the fertilization of their fields about 10 years ago, they began instead, in an exemplary manner, to mow the meadows in late season, allowing the flora of the once vast Welser Heide Plain to again flourish. This has offered various meadow breeders the chance to raise their broods, which would not have otherwise been possible in the surrounding countryside due to the intensifying cultivation of meadows and fields. The air traffic is not in any way negative

for the birds. At dawn and dusk the different species can be observed regularly on the runways, which the birds mainly avoid during operating hours. By applying appropriate precautions while mowing the fields for the glider operations, the young birds can retreat into the safety of the surrounding vegetation, thus losses are very rare. The increase in the number of curlew fledglings and the growth of their population in recent years are the positive results of Wels' conservation practice.

The lapwing (*Vanellus vanellus*)

forms its largest colony in Upper Austria second only to the Ibmer Moor, right here at Wels airfield. Up to 50 breeding pairs are housed at the site. From spring to the summer, pullis (young birds) (Fig. 5) of different ages can be observed. This beautiful bird was formerly very common, but their stocks are also declining due to habitat loss from intensive agricultural use and road traffic. The red list from the Federal Ministry also states acute action is needed for the lapwing. Their unusually high numbers at this airport also underline the fact that this site deserves protection.

The skylark (*Alauda arvensis*)

the tuneful songster of our boundary ridges and meadows, is past its peak. Their melodic trill offers an accompaniment at the airfield Wels virtually as it was on our lawns a hundred years ago. As populous as the stock of this beautiful bird is at the airport, as strong is their decline in our agricultural landscape. In many meadows of the Upper Austrian flysch-hills and in the Mühlviertel area, they are



Der Bruchwasserläufer ((Tringa glareola)

already vanishing. The Skylark needs the cover of tall field grass to hide their nests from predators.

Also populates the airfield in high density. About 20 territories and at least 15 breeding pairs distinguish the airfield so, once again, it is essential to maintain it as a sensitive habitat. Also for the partridge, according to the red list, there is an increased need for action. In other words, there must not be any further loss of its natural environment!

Other bird species which can be identified on the grounds of the airport and the adjacent military site are: stonechat (*Saxicola torquata*), corn bunting (*Miliaria calandra*), yellow wagtail (*Motacilla flava*), and quail (*Coturnix coturnix*). Action is also needed to ensure the protection of some of these species.

All the more surprising is that, within the Federal Ministry which publishes the red list, there is another branch, namely the BIG (the federal real estate company), that wants to sell just such areas as the Wels airfield in order to establish an industrial estate area. In the surroundings of the airport and in other parts of the city, there is ample land available for commercial use. The township government should not

have sacrificed areas in the periphery for large shopping centers (thus contributing to dying businesses in the inner city), but should have made this land available for the vehemently demanded industrial estates. I think that the public authorities have a moral obligation to protect these irretrievable final remains of the Welser Heide Plain. Thanks to the courage of many of the pilots from the flight club Weiße Möwe Wels who prevented, at least for now, the conversion of the area into a construction site and maintained the landscape in an exemplary manner in recent years, the foundation stone has already been laid. Science and nature protection representatives have agreed that the protection of the territory is an imminent need. Let us hope that, as so often, vague political decisions and spineless policy do not sacrifice this unique habitat to short-term profit thinking. The NATURSCHUTZBUND, a politically-independent registered association for nature protection (since 1913), and their partners will apply all possible legal means to prevent this from happening.

Josef Limberger, Chairman NATURSCHUTZBUND Upper Austria

METRAC H7S



- Großvolumige Saugdieselmotoren.
- Ideale Kühlluftansaugung.
- Optimales Leistungsgewicht.

Ausgereift, durchdacht, leicht.



REFORM 

www.reform.at

REFORM-WERKE Bauer & Co Gesellschaft m.b.H. | A-4600 Wels | Haidestraße 40 | Tel. 0043 / 7242 / 232-0



Geschätzte Fliegerkollegen und Freunde des Flugplatz Wels!

Heer Siegi, Leiter von der Sektion Ultralight und unser Fliegerclub Weiße Möwe Wels LOLW, freuen sich, zum 1. ROTAX FlyIn mit BRP-Rotax Werksbesichtigung der Motorenproduktion in Günskirchen einzuladen.

Teilnehmer: Alle Teilnehmer die mit dem Flugzeug anreisen
(Angehörige mit Auto und Wohnwagen)

Wann: 21. bis 24. August 2008

Wo: Flugplatz Wels, Österreich (LOLW) www.lolw.at

Was wird geboten?

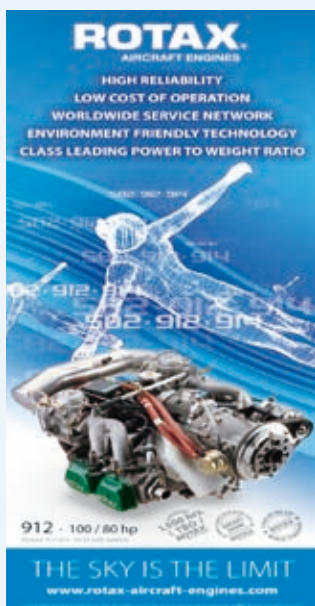
Zelten am Flugplatz (Hotel)
Großes Festzelt für 400 Leute
Catering vorort, rund um die Uhr
WC-Wasch-Dusch Container für Damen und Herrn, Strom und Wasser für Wohnwagen stehen bereit
Ausstellung des UR-Fliegers, OE-9372 – das erste Flugzeug mit Rotax 912er Motor
BRP-Rotax Werksbesichtigung der Motorenproduktion
BRP-Rotax Mitarbeiter und HB Flugtechnik werden zum Greifen sein, das heißt Fachsimpeln und Diskutieren

Was sollen die Teilnehmer mitbringen?

Gute Laune
Verzurrzeugs zum Verankern der Flieger
Zelt

Was haben wir am Flugplatz LOLW?

Benzin
ÖL
Werkzeug, wenn jemand was braucht



SERVICE CENTER

MOTORFLUGZEUGE, MOTORSEGLER
SEGELFLUGZEUGE, UL, EXPERIMENTALS

AUTHORISED DISTRIBUTOR

ROTAX
AIRCRAFT ENGINES

VERTRIEBSPARTNER

MOTOREN & ERSATZTEILE

KOMPLETTSERVICE:

JEDE MOTORREPARATUR
MOTORWECHSEL
ZELLENWARTUNG & REPARATUR
JAHRESNACHPRÜFUNGEN

FLUGPLATZ HB-HOFKIRCHEN LOLH

HB Flugtechnik GmbH, Dr. Adolf Schärf Straße 42, 4053 Haid, ÖSTERREICH
Tel.: +43(0)7229/79104 email: info@hb-flugtechnik.at www.hb-flugtechnik.at

21. - 24. August 2008 / LOLW

Rotax und Weiße Möwe Wels freuen sich auf Ihren Anflug!



PROGRAMM



21.08.
Donnerstag

- Einfliegen und Registrieren
- Fly-in „Meet & Greet“ Abend-Event



22.08.
Freitag

- Einfliegen und Registrierung für Späteinflieger
- **Einmalige Chance der Rotax Werksbesichtigung mit Besuch der (Flug-) Motorenproduktion**
- Mittagssnack bei Rotax
- Dinner mit anschließender Live-Musik (RODEO Country & Bluegrass Band)



23.08.
Samstag

- Einfliegen und Registrierung für Späteinflieger
- Flugbewerbe und Infobesprechungen
- „Nacht der Sieger-Flieger“
Live-Musik (RODEO Country & Bluegrass Band)
ROTAX Flugmotorengeschichte



24.08.
Sonntag

- Abreisetag



Mehr Informationen unter: www.lolw.at oder www.rotaxflyin.at

© 2008 BRP-ROTAX GmbH & Co. KG. All rights reserved. ® is a trademark of BRP-ROTAX GmbH & Co. KG.

August 21 - 24, 2008 / LOLW

Rotax and Weiße Möwe Wels look forward to your approach!



AGENDA



21.08.
Thursday

- Approach and registration
- Fly-in „Meet & Greet“ Evening-Event



22.08.
Friday

- Approach and registration of latecomer
- **Unique opportunity for the Rotax factory tour with a visit to the (aircraft)engine production**
- Lunch snack at Rotax
- Dinner with live-music (RODEO Country & Bluegrass Band)



23.08.
Saturday

- Approach and registration of latecomer
- air-show and Info-Meetings
- “Night of the winning flyer“
Live-Musik (RODEO Country & Bluegrass Band)
ROTAX Aircraft-engines-history



24.08.
Sunday

- Departure



More information: www.lolw.at or www.rotaxflyin.at

© 2008 BRP-ROTAX GmbH & Co. KG. All rights reserved. ® is a trademark of BRP-ROTAX GmbH & Co. KG.

wmw.forum

Das Mitgliederforum der Weißen Möwe Wels

Von Mitglied zu Mitglied ohne Umweg direkt miteinander kommunizieren. Das wmw.forum macht's möglich.

Das Ziel des Weiße Möwe Mitgliederforums ist die Förderung der Freude am Fliegen durch Information und Kommunikation.

Ihr findet dort allgemeine Diskussionen über Luftfahrt, Verein und Medien sowie Kleinanzeigen, Mitfluggelegenheiten und bebilderte Reiseberichte, aber auch sektionsspezifische Themen, Flugzeugtechnik und Flugvorbereitung werden natürlich diskutiert.

GPS-Empfängern oder einfach ein wenig Klatsch und Tratsch über die letzte Reise oder neue Flugzeugmodelle. Und das alles und viel mehr wird im Forum angesprochen, es gibts nichts, worüber man im Forum nicht miteinander diskutieren kann. Und das unabhängig davon, ob sich die Teilnehmer in Japan, Thailand, Kroatien, Wien oder im Flugvorbereitungsraum im ersten Stock des Flugplatzgebäudes befinden!

Und wenn eine gesuchte Antwort nicht gefunden wird: einfach ein neues Thema beginnen! Es finden sich bestimmt einige Kollegen, die gerne umfassend dazu Stellung nehmen. Denn das Forum wird täglich von vielen Mitgliedern besucht.

REGISTRIERUNG

Jedes Mitglied der Weißen Möwe Wels kann (nach einfacher und natürlich kostenloser Registrierung auf der Forums-Startseite) alle im Forum veröffentlichten Beiträge lesen und ist sehr herzlich eingeladen, auch eigene Berichte zu verfassen.

Ins Forum kommt ihr am besten über die www.wmw.at-Startseite, einfach auf das "wmw.forum"-Logo klicken!

ÜBERREGIONAL

Viele Mitglieder der WMW kommen nicht aus Wels oder der näheren Umgebung, ihr persönlicher Kontakt mit Pilotenkollegen beschränkt sich auf zufällige Treffen am Vorfeld oder bei den raren Sektions- oder Generalversammlungen. Aber doch gibt es oft Themen, die man gerne mit Vereinskollegen besprechen möchte, sei es die Zukunft des Flugplatzes, die neuen Transpondercodes, Luftraumänderungen, Fragen zu

MITMACHEN

Aber wie jedes andere Internetforum lebt auch das wmw.forum von seinen Usern. Je mehr Beiträge erstellt werden, je mehr Mitglieder ihre Erfahrungen mit anderen teilen und je mehr Antworten und Kommentare vorhandene Beiträge erhalten, desto lebendiger und aktueller wird die Kommunikation in unserem Forum.

Also dann: herzlich willkommen im wmw.forum, wir freuen uns auf Eure Beiträge!



▲ Die Startseite des Forums mit der Inhaltsübersicht. Neue, ungelesene Beiträge werden durch ein rosa Ordnersymbol dargestellt.



▲ Eines der zahlreichen Preisrätsel im Forum. Zu gewinnen gab es zwanzig Minuten Kunstflug mit unserer Christen Eagle N14KH.

◀ Ein Reisebericht von Roman Aschl über seinen Ausflug nach Kroatien. Exklusiv im wmw.forum!



Änderungen im Vorstand Interview mit neuem Vize-Präsidenten



Nach der Generalversammlung vom 15. Mai 2008 haben Geschäftsführer & Vorsitzender des Flugplatzbetriebsausschusses Hans Frisch und Vize-Präsident Fritz Landertshamer ihre Funktionen zurückgelegt. Die beiden Positionen im Vorstand waren deshalb neu zu besetzen. Um eine neuerliche Generalversammlung zwecks Neuwahl einzuberufen, wurde die Möglichkeit der „Kooptierung“ wahrgenommen. Der Vorstand hat am 26. Mai zwei neue Mitglieder in den Vorstand kooptiert: Franz Mayer als Vorsitzenden des Flugplatzbetriebsausschusses und

Bruno Weinberger als Vize-Präsident. Franz Mayer ist ein Mann mit Erfahrung, schon lange bei der Weißen Möwe, und war vor Siegi Heer Sektionsleiter Ultralight. Bruno Weinberger kam erst 2005 zu WMW und hat seit etwa einem Jahr in der Sektion Motorflug im Bereich Finanzen mitgearbeitet.

Für beide Kollegen ist einiges an Arbeit zu tun. Bruno Weinberger ist noch nicht lange im Verein und wir möchten ihn an dieser Stelle näher vorstellen. Wer ist er, wie arbeitet er und worum geht es ihm? Hier anschließend das Interview dazu.

Cumulus: Du bist noch nicht lange bei der WMW. War es nicht überraschend für Dich, gleich in den Vorstand berufen zu werden?



Bruno Weinberger, neuer Vize-Präsident der Weißen Möwe Wels, hier beim Auftanken in Nötsch beim Heimflug von Venedig (Bild und Reisebericht Mag. Eva Wagner im wmw.forum)

Weinberger Bruno: Allerdings. Wir haben, wie in vielen Vereinen, offenbar eine dünne Personaldecke – Leute die bereit sind, unentgeltlich für die Allgemeinheit zu arbeiten. Ein paar Tage nach der Generalversammlung hat Franz Mayer mich gefragt, ob ich nach dem Rücktritt des Vize-Präsidenten zur Verfügung stehen würde. Auf meine Frage „Warum ich?“, bekam ich die Antwort, dass es aufgefallen wäre, dass ich mich für den Verein engagiere. Ich hab ja die neuen Kalkulationsgrundlagen für unsere LFZ und das Operation Manual erstellt. Nach einem Tag Überlegen und Studium der WMW-Statuten betr. Aufgaben des Vize-Präsidenten habe ich zugesagt. In der darauf folgenden Vorstandssitzung haben mich die Vorstandskollegen einstimmig in das „Amt“ gewählt. Da nach dem Rücktritt von Hans Frisch die Position des Geschäftsführers noch nicht nachbesetzt wurde, habe ich derzeit auch diese Aufgabe zu erfüllen. Ist aber wei-

ters nicht schlimm, weil als Tätigkeitsbereiche in unseren Statuten als Aufgabe der beiden Positionen sinngemäß „nur“ die „Unterstützung des Präsidenten“ angeführt ist. Allerdings fehlt deshalb auch noch manpower im Vorstand.

Cumulus: Wie gehst Du an diese neue Aufgabe heran?

WB: Seit der Sitzung lese ich mich in die Materie ein, führe Gespräche mit Mitgliedern, Behördenvertretern und Rechtsexperten, bereite Projekte vor, baue die to-do-Liste auf, habe das Operation Manual V 1.0 am 10. Juni 2008 herausgebracht, suche Mitarbeiter und treffe Entscheidungen, wo es was zu entscheiden gibt.

Cumulus: Wie würdest Du Dich als Führungskraft charakterisieren?

WB: Ich bin kein Zauderer, ich packe die Dinge an, die es zu tun gibt und ich spreche die Probleme an, die es zu lösen gilt. Dinge hinauszuschieben, weil man vielleicht was falsch machen könnte, ist meine Sache nicht. Weil ich es gewohnt bin, rasch zu entscheiden, passiert mir auch mal ein Fehler. Wenn er offensichtlich wird, dann korrigiere ich ihn. Ich versuche zu verbinden, wo das Trennende zu überwiegen scheint, und Probleme sachlich zu behandeln und zu lösen.

Cumulus: Und privat?

WB: Ich bin verheiratet, habe eine Tochter und beruflich beschäftige ich mich seit 30 Jahren mit Klavieren, 20 Jahre davon selbständig und betreibe das Klavierhaus Weinberger in Enns. Ich tauche im Urlaub gerne, war als semiprof. Bogenschütze ein Jahr in der Nationalmann-

schaft mit EM-Teilnahme und arbeite dann und wann für Betriebsberatungsfirmen als Vortragender. Seit 2005 bin ich bei der Weißen Möwe Mitglied. Funkerkurs AFZ, PPL Kurs 2006. Ich habe die größte Freude, wenn ich weiter weg fliegen kann und war schon in Losinj, Vrsar, Venedig, Florenz, Verona, Bozen, Regensburg, Würzburg, Schweinfurt-Hassfurt, Stuttgart, Trier, Jena, Jihlava, Bratislava, usw. Im WMW Forum schreibe und lese ich unter „pianoman“ mit.

Cumulus: Wie geht es weiter mit den anstehenden Themen „Flugplatz neu“, Auslastung der LFZ, Wirtschaftlichkeit, etc.?

WB: Es gibt einige knifflige Probleme zu lösen, das wissen wir alle. Auseinandersetzungen werde ich sachlich und zielstrebig im Sinne der Weißen Möwe führen, und die internen Unstimmigkeiten sehe ich eher als sportliche Herausforderung.

Welcher Weg der richtige ist, müssen wir gemeinsam herausfinden. Vielleicht können wir nicht jedes Problem lösen, bei manchen wird es sicher etwas dauern, aber jedenfalls wird es nötig sein, Kompromisse zu finden. Denn Wege ohne Kompromisse führen immer in Sackgassen. Wenn ich sehe, dass ich etwas bewegen kann, meine Zeit und Energie was bringt, dann werde ich mich bei der nächsten Wahl aufstellen lassen. Sonst nicht.

Wir sind mit derzeit 640 Mitgliedern einer der größten Fliegervereine Österreichs. Und bei so vielen Menschen gibt es auch Mitglieder, die den Entwicklungen im Verein kritisch gegenüber stehen. Aber: Jede Meinung ist wichtig und ich wünsche mir, dass viele von Euch aus der sicheren Deckung kommen, ihre Anliegen mitteilen und mitgestalten.

An folgenden Themen arbeite ich derzeit:

- Gründung einer Firma (GmbH) zwecks Mineralölsteuerbefreiung für Schulungs- und Bannerflüge und Vorsteuerabzug. Zeitpunkt ehest.
- Betriebswirtschaftliche Konsolidierung, sowohl finanziell als auch führungsorientiert – klare Strukturen und strategisches Controlling, eigene Arbeitsgruppe in Zusammenarbeit mit dem Finanzreferenten.
- Operation Manual Revision Ende des Jahres.
- Neues EDV-System, das die Kosten senken und die Abrechnung erleichtern wird - z. B. Rechnungen per E-Mail und den Mitgliederstamm vereinheitlichen. Projektstart September 2008.

- **Mitgliederausweise:** Wir bekommen Mitgliederausweise mit Transponderchipkarten für Zugangsberechtigungen.
- **Sicherheitskonzept:** Bordbücher und Zugang zum Hangar nur mit Mitgliedsausweisen (lt. behördlicher Forderung), Projekt September 2008 bis April 2009.
- **Preissenkung:** OE-DBA G-1000 für 2008: 5-er Stundenpakete, um den Vogel attraktiver zu machen. Mehr Infos folgen im Newsletter.
- Keine Auskunftserteilung über PIC bei Anzeigen. Ist rechtlich nicht möglich.
- Erstellung einer Geschäftsordnung. Projektstart August 2008.
- Mehr Marketing nach innen und außen. Ab sofort.
- **Rechnungsprüfer:** Es wird ein Gespräch in kleiner Runde geben, um die Divergenzen zu lösen. Vor allem werden wir die Liste der Kritik Punkte für Punkt durchgehen und im Vorstand abarbeiten.
- **Mitgliederbefragung zur Zukunft des Flugplatzes:** Läuft sehr gut, bis auf ein paar verbale Ausrutscher, aber viel konkrete gute Anregungen und Vorschläge dabei. Dazu habe ich mir eine Überraschung ausgedacht. Kommt Anfang August.
- **Strategiemeeting für die Weiße Möwe im November.** Näheres dazu später.
- Suchen und Finden von KollegInnen, die bereit sind, mitzuarbeiten.

Cumulus: Das ist ja ein umfangreiches Programm ...

WB: Stimmt. Das ist vielleicht auch der Grund, weshalb es nicht viele gibt, die bereit sind, Verantwortung zu übernehmen. Es ist einfach viel Arbeit. Mein Ziel ist es, die Kompetenzen WMW in einem komplexer gewordenen Umfeld optimal zu entwickeln, und unsere exzellenten Potenziale in jeder Hinsicht dafür zu nutzen.

Wir brauchen mehr commitment für den Verein. Mehr corporate identity. Mehr positive Nachrichten. Mehr Erfolge. Mehr Identifikation. Und damit mehr Menschen, die sinnvoll, koordiniert und zielgerichtet für die Sache arbeiten.

Darum möchte ich hier um Mitarbeit werben. Wenn jemand etwas beitragen kann und will, Fragen oder weiterführende Vorschläge hat, dann meldet Euch bitte. Unter der@weinberger.net oder 0676 / 6860840 erreicht Ihr mich persönlich.

Cumulus: Danke fürs Gespräch.

Die „Überflieger“ der Weißen Möwe Wels



Gute Laune und Konzentration im Lehrsaal der WMW-Fliegerschule: (vlnr.) Die „Jungadler“ der Weißen Möwe Wels: Jürgen Hintermayr, Wolfgang Kaiser, Thomas Mayr, Dominik Jakob und das WMW-Fluglehrer-Urgestein Johann Repitz

Teaser: „Ein perfekt organisierter Kurs für die Pilotenausbildung und die Fluglehrer sind sehr o.k....“ das erzählte uns Jürgen Hintermayr, ein „Jungadler“ der Weißen Möwe, als wir ihn fragten, wie es im aktuellen PPL-Kurs läuft.

Der theoretischen Teil des Frühlings / Sommer-PPL-Kurses ist bereits abgeschlossen und unsere vier Flugschüler können sich nach langen Kursabenden in der Flugschule endlich auf das konzentrieren, weshalb sie in die Schule gegangen sind: Fliegen!

Wir haben die Kursteilnehmer und einen ihrer Lehrer zu ihren noch ganz frischen Erfahrungen aus der Ausbildung befragt und wollen sie hier vorstellen:

Dominik Jakob, 22 Jahre, Siemens Voest Alpine Industrieanlagenbau

„Ein Arbeitskollege hat mich zu einem Rundflug eingeladen. Er ist Mitglied in der Sektion Ultralight. Ich wollte schon immer den Privatpilotenschein machen, war schon immer mein Traum. Der Kursunterricht war professionell und locker, es hat gut gepasst für mich.“

Wolfgang Kaiser, 63 Jahre, Pensionist

„Ich habe in Wien Maschinenbau studiert und nebenbei den Segelfluggkurs am Spitzerberg gemacht. Damals hatten die aber so schlechte Flieger, dass ich die Prüfung nicht abgelegt habe. Heute, 45 Jahre später, habe ich endlich meinen Traum von Fliegen verwirklicht. Ich mache gleichzeitig auch den Segelfluggkurs, obwohl der Ausbildungsleiter anfangs sehr skeptisch war. Ich habe in den Kursen alles zwei Mal gehört, was ja nicht schadet. Natürlich habe ich viel Zeit investiert, aber ich habe große Freude mit der Fliegerei.“

Jürgen Hintermayr, 33 Jahre, selbständig, Hard- & Software

„Vor 16 Jahren brachte mich mein Vater zum Segelfliegen. 2006 bin ich der Sektion Segelflug der Weissen Möwe Wels beigetreten. 2008 hab ich mich entschlossen, den PPL- Kurs zu machen. Als Segelflieger mit Erfahrung habe ich mir eigentlich recht

leicht getan. Nach 27 Stunden mit Fluglehrer und 6 Std. Alleinflug fliege ich bereits Solo Cross country. Meine Prüfung war am 18. Juli 2008.“

Thomas Mayr, 41, Objektverwalter Welser Heimstätte

„Ein Ex Kollege und auch ein Subunternehmer meiner Arbeit sind beide WMW Piloten. Sie haben mich zum Fliegen eingeladen und da habe ich Feuer gefangen. Dazu kommt, dass ich im Anflug auf die 27 wohne und die Flieger oft beobachten kann. Außerdem ist unser Betriebsleiter Bidi (Anm. d. Red. Engelbert Bidemon) ein langjähriger Bekannter und damit war klar, dass ich bei der Weißen Möwe meinen Privatpilotenschein machen werde. Beim Kurs hat für mich alles gut geklappt und ich werde bald meinen ersten Alleinflug haben. Wenn ich den PPL habe, freue ich mich auf Wochenendausflüge.“

Hans Repitz, 55, WMW-Fluglehrer seit 1981

„Bei diesem Kurs haben die neuen JAR Bestimmungen für die Ausbildung einiges verändert. Was ich dabei sehr gut finde ist, dass wir mit den Schülern anfangs mehr hinaus fliegen und weniger Platzrunden trainieren. Mit diesem Programm hat sich deutlich gezeigt, dass die Schüler im Überlandflug mit dem Luftfahrzeug vertraut werden und sich dann bei den Landeübungen viel leichter tun. Beim Theoriekurs ist es uns gelungen, Segelflieger und Motorflieger zusammen zu bringen.

Ich war ja schon mal Ausbildungsleiter für Segelflug und gleichzeitig Sektionsleiter Motorflug. Schon damals wollte ich z. B. Gesetz und Meteorologie gemeinsam unterrichten. Das haben wir bei diesem Kurs bei Meteorologie gemacht: Segelflug- & Motorflugschüler im selben Kurs. Das sollten wir weiter ausbauen. So kommen Leute zusammen. So entsteht Vereinsleben.“

Wir wünschen den vier Jungadlern der Weißen Möwe alles Gute – Glück ab, gut Land!

Der zweite Privatpilotenkurs 2008 der Weißen Möwe Wels startet im August. Infos folgen auf www.wmw.at



OE-DBA, unsere G-1000 C-172 im Aufwind

Wir sind die G-1000 Cessnas einfach noch nicht gewöhnt. Die Scheu vor den Bildschirmen, neue Anzeigeelemente und der höhere Preis eines fabriksneuen Fliegers haben anfangs viele abgeschreckt.

Die gute Nachricht ist, wir haben für beide Themen eine wunderbare Lösung:



Ben Schusterbauer

Ben Schusterbauer, einer unserer Kollegen, der als Berufspilot einen großen Erfahrungsschatz am G-1000 Cockpit mitbringt, konnte für professionelle Schulungen gewonnen werden. Aus den letzten drei Kursen, zu denen alle Piloten, die bereits auf die G-1000 172er umgeschult waren, eingeladen waren, sind alle sehr ambitioniert bis schwer begeistert herausgekommen. Dass dann die Erprobung des Erlernten im Flug das Tüpfelchen auf dem I war, braucht nicht mehr besonders ausgeführt werden. Danke an Ben für die klasse vorbereiteten und durchgeführten Kurse.

Weiters haben wir die Kalkulationsbleistifte noch mal ganz scharf nachgespitzt, um den Flieger noch schmackhafter zu machen: Wir bieten allen ordentlichen WMW Mitgliedern die OE-DBA ab sofort zu einem neuen Sonderpreis an. Weiters gibt es dazu ein attraktives Stunden-Paket-Angebot. Die Details dazu schicken wir Euch per E-Mail Newsletter. Der G-1000 Kurs im Wert von € 360,- ist weiterhin kostenlos und auch die Umschulungsflüge macht Ben gratis für uns.

Wir haben Ben Schusterbauer gefragt, wie die Kurse aus seiner Sicht bisher gelaufen sind: „Es hatte jeder, der schon damit geflogen ist und im Kurs war, einen Aha-Effekt! Die Möglichkeiten, die das G-1000 System anbietet sind sehr weitreichend und das hat auch jene überrascht, die das Gerät schon kennen. Es tut sich nicht jeder gleich leicht oder schwer, aber es ist mit Anleitung und etwas Übung am Simulator leicht zu erlernen. Einer der Kursteilnehmer hat sich stark engagiert, am Simulator intensiv trainiert und ist zum Umschulungstermin gut vorbereitet gekommen. Das hat richtig Spaß gemacht! Nachdem nun alle eingeladen wurden, die schon umgeschult waren, bieten wir im August weitere Termine für alle interessierten Umschu-

lungspiloten an. Die Kursabende werden über den MF Newsletter und auf der www.wmw.at bekannt gegeben. Ich freue mich auf Euer Kommen!“

Markus Eigner, Umschulungspilot OE-DBA

„Kurs + Flug, was soll ich sagen: alles einwandfrei, ausführlich + professionell. Dazu gratis (nicht umsonst!) ;-)

Mir hat's viel Spaß gemacht, ich hatte aber auch keine Berührungsängste vor dem G1000. Die wären aber ohnehin völlig unbegründet - heute hat doch eh schon fast jeder ein GPS im Auto, Drehzahl- und Geschwindigkeitsmesser sowieso, im Flieger sind halt noch ein Transponder und ein Funkgerät dabei, also auch keine Hexerei. Ben Schusterbauer hat als Berufspilot auch echt Ahnung von der Materie und gibt bei der Umschulung noch viele Tipps, die weit übers G1000-handling hinausgehen. Klasse ist auch der Autopilot, mit dem man (bis auf die Geschwindigkeit) schon richtiges Jet-feeling genießt. Alles in allem also ein paar sinnvoll investierte Stunden!“

Thomas Mollhuber, Umschulungspilot OE-DBA

„Bevor ich am Abend des 6. Juli kurz entschlossen gemeinsam mit zwei Kollegen den G1000-Theoriekurs von Ben Schusterbauer besuchte, war ich nicht sicher, ob ich überhaupt auf dieses Flugzeug umschulen sollte. Schon nach den ersten Minuten im Kurs war jedoch mein Interesse an der Herausforderung, dieses Gerät zu beherrschen, voll geweckt und ein Termin für die Umschulung fand sich rasch. Sofort begann ich mit Training auf dem PC-Simulator. Nur drei Tage darauf durfte ich meinen ersten Flug des Differences Trainings in der OE-DBA durchführen. Um es gleich vorweg zu nehmen: Die moderne Avionik bietet eine beeindruckende Anzahl von Features und vereinfacht vieles. Das G1000 ist State-of-the-Art und bietet eine unvergleichliche Situational Awareness. Die sichere Bedienung der Avionik stellt allerdings eine unbedingt notwendige Voraussetzung für Sicherheit und Freude am Fliegen dar. Dies ist absolut kein unlösbares Problem, man sollte nur richtig an diese Herausforderung herangehen. Bens Theoriekurs zusammen mit ein paar Stunden Training am PC-Simulator bewirkte für mich persönlich den größten Lerneffekt. Zwar ist das Handbuchstudium unterlässlich, mit Tipps vom Profi lernt es sich aber ungleich schneller.

Aus meiner Sicht ist es durchaus empfehlenswert, sich auf die „Herausforderung G1000“ einzulassen. Ein sorgfältig durchgeführtes Differences Training deckt möglicherweise zur Gewohnheit gewordene Nachlässigkeiten auf, fördert das professionelle Fliegen und erweitert den fliegerischen Horizont.“

Neue attraktive Preise für die OE-DBA:

In Kürze werdet ihr einen Newsletter mit einem besonderen Angebot für alle Umschulungspiloten erhalten.



Ich war am 16. Juli dieses Jahres genau ein Jahr Sektionsleiter des Motorfluges. Ich hatte bei meinem Amtsantritt eine bescheidene Vorstellung über die Aufgabenliste der Sektion aber ich habe mir nicht gedacht, dass das Ganze so facetten- und überraschend ungsreich ist und die einzelnen Aufgabenstellungen teilweise

so miteinander vernetzt sind. Ich habe auch nicht geglaubt, dass auch offensichtlich einfache Aufgaben so viel Zeit in Anspruch nehmen können. Die wichtigsten Gebiete sind Wartung, Finanzen, Verkauf, Einkauf, Rechtsfragen, Schulung, Flugstundenmarketing und vieles mehr. Ich hatte einige wertvolle Helfer, die viel Zeit ehrenamtlich gegeben und wichtige Arbeiten erledigt haben. Man darf nicht vergessen, dass wir ein Verein sind und keine Firma, die auf Gewinn abzielt. Das wichtigste Kapital eines Vereines ist der Mensch. Es darf nicht Substanz verheizt werden durch das Aufeinanderprallen von Gegenenergien. Wir können nur dann günstig fliegen und unseren Verein erhalten, wenn wir die damit verbundene Arbeit bewältigen und zusammenhalten. Man soll sich daran erfreuen, dass im Verein etwas weitergeht und nicht nur Fehler suchen. Übertriebene Kritik an denen, die ehrenamtlich versuchen, für die Allgemeinheit nach bestem Wissen und Gewissen Positives umzusetzen, bindet wertvolle Energien.

Ich möchte, dass die 80/20-Regel zugunsten der Umsetzung ausfällt – d. h. 80% Umsetzung/20 % Kritik – und nicht umgekehrt! Mein Wunsch: An einem Strang ziehen – insbesondere nach außen. Unsere Darstellung bei der quasi öffentlichen Generalversammlung halte ich für stark verbesserungswürdig. Wir haben auch schon begonnen, Synergien zwischen den Sektionen zu erzeugen (gemeinsamer Kauf der OE-ATA mit Sektion UL, PPL-Schulung teilweise auf Motorsegler, gemeinsamer Theorieunterricht Meteorologie mit Segelfliegern).

Die neuen JAR-Regelungen haben natürlich das Erfordernis der Flugstundenzahl für die Scheinverlängerung drastisch reduziert, dadurch wird insgesamt weniger geflogen. Ein Phä-

nomen, von dem alle Vereine gleichermaßen betroffen sind. Der Flugzeugpark ist aber natürlich noch nach den alten Gegebenheiten (12,5 Stunden) ausgerichtet. Ein Flugzeug muss, je nach Kalkulation, 250 bis 350 Stunden im Jahr fliegen, um es wirtschaftlich mit attraktiven Preisen zu betreiben. Es gibt jetzt 2 Möglichkeiten, um diese Ziele zu erreichen. Entweder wir verkleinern den Flugzeugpark oder wir fliegen die entsprechenden Stunden, um unsere attraktive Flotte zu erhalten. Ich bin grundsätzlich für das Erhalten. Und das ist es, wozu ich Eure Hilfe benötige: Ich möchte, dass jeder Pilot im Jahr 2008 wenigstens seine 8 Stunden fliegt. Wer wenig ausgeben möchte, der teilt die Kosten der Flüge mit Mitfliegern aus dem Bekanntenkreis. Dann ist das wirklich kein Geld, und dem Verein sehr geholfen. Auch wenn Fliegen teurer geworden ist (Treibstoff, Wartung), verglichen mit anderen Hobbies wie etwa Golf oder Motorradfahren ist es für das, was es hergibt, sehr billig. Unsere Jahresbeiträge sind für das, was geboten wird, sehr niedrig.

Unser neu etabliertes Umschulungsprogramm ist zeitgemäß und flexibler als vorher. Wenn jemand ein bestimmtes Flugzeug anstrebt, so kann man sich gleich direkt auf dieses umschulen lassen, ohne vorher mit anderen Typen fliegen zu müssen. Im Vordergrund steht das Können. Der mithilfe des Handbuches zu bearbeitende kurze Fragenkatalog richtet sich gezielt auf die zeitkritischen Zahlenwerte und Besonderheiten des jeweiligen Luftfahrzeuges und soll dem umzuschulenden Piloten helfen, sich schnell zurechtzufinden und Schulungskosten zu sparen. Weiters kann man dieses Wissen auch schnell aufrufen, wenn man mit verschiedenen Flugzeugen fliegt. Diejenigen, die bis jetzt auf diese Art umgeschult wurden, haben sich positiv geäußert. Für die Garmin 1000 Cessnas haben wir sogar einen eigenen Theoriekurs mit dem erfahrenen Ben Schusterbauer (siehe eigener Bericht).

Meine wichtigste Botschaft: Fliegt bitte alle heuer Eure 8 bis 10 Stunden. Bei 300 Piloten haben wir dann fix 2400 Flugstunden, plus die zusätzlichen Stunden der Mehrflieger. Dann stehen wir gut da und Ihr habt einen wertvollen Beitrag zum Verein geleistet. Wir werden am Jahresende anhand der gestellten Rechnungen bewerten, ob wir dieses Ziel 2008 erreicht haben. Ihr habt es in der Hand!

Mit fliegerischen Grüßen
Christian

Einfach mehr Energie mit den neuen Powerkapseln



Alle, die hohe Anforderungen an ihren Körper stellen, werden von WELLNESSCAPS E+ begeistert sein. Die Kapseln verbessern Ihre Leistungsfähigkeit und Regeneration. Das Geheimnis von „Schneller, weiter, höher!“ ist gelüftet.

In den WELLNESSCAPS E+ stecken 37 hocheffektive Vitalstoffe:

Sibirischer Ginseng: Es gibt über 1000 Studien, die sich mit dem Wirkstoff Sibirischer Ginseng (Eleuterococcus) befassen. Tests an Hochleistungssportlern haben gezeigt, dass die maximale Sauerstoffaufnahme, der maximale Sauerstoffpuls, Höchstleistung und Regenerationsfähigkeit durch diesen pflanzlichen Wirkstoff um durchschnittlich 64% gesteigert werden können. Anhaltend gering blieben auch die Blutdruckwerte.

Sie brauchen mehr Energie im Alltag und im Job? Einfach täglich oder bei Bedarf 6 Kapseln mit einem Glas Wasser einnehmen.

Nähere Informationen und Bestellungen bei Elke Pissenberger,
Tel.: 0650 40 13 413, www.ringana.com/678495 oder office@aluna.cc

Neues Operation Manual der Weißen Möwe

Am 10. Juni 2008 war es soweit. Nach vier Monaten Arbeit einer kleinen Arbeitsgruppe wurde das lange gewünschte Operation Manual der Weißen Möwe veröffentlicht.

Die Version 1.0 wurde von Bruno Weinberger unter Mitarbeit von Josef Ecker, Markus Eigner, Oliver Hackenberg, Josef Hageneder, Rudolf Keppelmüller, Thomas Mollnhuber, Franz Pretl, Peter Rohn, Christian Sixt und Eva Wagner ausgearbeitet.

Das Werk umfasst 21 Seiten und regelt folgende Themen:

1. Inkrafttreten und Revision des Operation Manual	4
2. Allgemeines	5
3. Geltungsbereich	5
4. Benützung der Luftfahrzeuge der WMW	5
5. Mindestanforderungen an Piloten für bestimmte Flugzeuge	6
6. Flugbetrieb	6
7. Umschulungsflüge und interne Typenberechtigung	15
8. WMW-Checkflüge	15
9. WMW-Einweisungsflüge für den Luftraum & Flugplatz Wels	16
10. Flugzeuggebühren, Landegebühren und Zahlung	16
11. Flugzeugreservierung	17
12. Das WMW-Mitgliederforum	18
13. Haftung & Haftungsbeschränkung	19
14. Sanktionen	19
15. Anhang 1: Versicherungen	20
16. Anhang 2: Organigramm und Funktionäre der WMW 2008	21

Das OM ist für alle Mitglieder - auch für provisorisch aufgenommene - verbindlich. Ausnahmen von diesem Reglement können nur die Sektionsleitung und der Vorstand der WMW in schriftlicher Form bewilligen.

Es wird einer jährlichen Revision, jeweils 1. Jänner, unterzogen. Änderungen, die vom Vorstand als nötig erachtet werden, können zusätzlich auch während des Jahres durchgeführt werden. Die jeweils aktuelle Version steht im Mitgliederbereich Motorflug auf der homepage www.wmw.at zum download zur Verfügung. Verantwortlich für Revisionen sind Vize-Präsident und Geschäftsführer in Zusammenarbeit mit der Sektionsleitung Motorflug.

Verbesserungsvorschläge werden jederzeit und gerne entgegengenommen (per E-Mail an wmw@aon.at) und ggf. in die nächste Version eingearbeitet.



VFR Luftfahrtskarte 1:200.000 von ROGERS DATA

Mit 10.04.2008 trat die LVR-Novelle 2008 mit umfangreichen Änderungen der Luftraumstruktur in Kraft. ROGERS DATA nahm sich eines bereits seit längerem existierenden Problems, nämlich nicht vorhandenem oder erst zu spät verfügbarem Kartenmaterials, an und es entstand in Zusammenarbeit mit der Firma Freytag Berndt eine VFR Luftfahrtskarte im Maßstab 1:200.000.

Österreich wird dabei mit fünf Kartenblättern abgedeckt und als Kartensatz im Set angeboten. (gesamter Text und Bezugsadresse im Internet www.wmw.at, im Pressebereich)

Luftbrücke nach Tempelhof



Zusammen mit den beiden Flugfeldern in Tegel und Gatow diente er während der Blockade West-Berlins dem Transport von Verpflegung und Gütern für Berlin per Flugzeug. Die lebensnotwendige Versorgung durch die Berliner Luftbrücke zwischen verschiedenen westdeutschen Städten und Berlin dauerte vom 26. Juni 1948 bis 12. Mai 1949. In Tempelhof starteten und landeten die Flugzeuge zeitweise im 90-Sekundentakt. Der amerikanische Pilot Gail Halvorsen machte das Abwerfen von Süßigkeiten während des Anfluges auf Tempelhof mit Fallschirmen aus Taschentüchern aus den Cockpit-Fenstern populär, was von weiteren Piloten übernommen wurde und den Flugzeugen den legendären Namen Rosinenbomber einbrachte.

Bereits im Winter erhielten wir die Ankündigung eines Fly-in's am Flughafen Berlin-Tempelhof. Seit diesem Zeitpunkt waren zwei unserer Motorsegler reserviert. Wie ja alle wissen, wird der geschichtsträchtigste Airport Deutschlands im Oktober leider geschlossen. Am Freitag, dem 6. Juni um 9:30 Uhr war es dann endlich soweit. Bei Ostwind heben wir nacheinander auf der 09 ab.

Wir, das waren Herbert Matschi und Wolfgang Pimiskern in der Dimona, Fritz Kurfner und Wolfgang Burgstaller im Schleppfalken sowie Kurt Würleitner und Thomas Radler in der eigenen Jodel.

Das Wetter in Wels ist nicht gerade berauschend, nach Ausflug aus der Platzrunde tröpfelt der Regen an die Scheiben. Wir wissen aber – ab Passau soll es besser werden. Unsere Route wird uns über Hof-Plauen (EDQM) nach Schönhagen (EDAZ) führen. Wie erwartet, lockert es ab Schärding auf und bald darauf fliegen wir bei herrlichem Sonnenschein unserem ersten Etappenziel entgegen. Hof-Plauen besitzt sogar eine Kontrollzone, dreimal am Tag startet und landet die Maschine nach und von Frankfurt. Nachdem wir uns im Anflug auf die CTR nacheinander am Funk melden, fragt der Türmer besorgt, ob da noch mehr von uns kämen. Wir können ihn aber beruhigen. Der Stress sollte für ihn ein Ende haben. Schleppfalken und Jodel werden nun betankt. Nach kurzem Zwischenstopp geht es dem nächsten Ziel - Schönhagen ca. 20 Flugminuten vor Tempelhof – entgegen.

gen. Dort wollen wir uns mit Dieter, einem Fliegerfreund treffen. Nach Hof wird das Gelände eben, viel „Gegend“ wie man so schön sagt. Weitflächiger Braunkohleabbau im Tagbau ist auszunehmen. Die Kohle wird dabei direkt über Transportanla-



Braunkohleabbau

gen ins Kraftwerk befördert. Interessant anzusehen sind auch die mäanderförmigen Flussläufe von Mulde und Elbe. Aus der Luft wird einem klar, dass bei Hochwasser hier große Gefahr droht. Aufgelassene Militärplätze sind Zeugen einer weniger



Flusslauf von Mulde

ruhmreichen Zeit. Schlussendlich erreichen wir Schönhausen vor den Toren Berlins. Hier wird wieder getankt, diesmal auch die Dimona. Dieter erwartet uns bereits. Wir plauschen und schmausen geraume Zeit, ehe wir uns dann nach 16:00 Uhr auf das letzte kurze Stück nach Tempelhof aufmachen. Da Kurts Jodel keinen Transponder besitzt, nehmen wir sie in die Mitte. Bei Whiskey 1, dem ersten Meldepunkt für Tempelhof melden wir uns als D-KGTA-Formation. Der Lotse am Turm fragt, ob wir auch als Formation landen möchten. Nachdem wir dies gerne bestätigten, erhalten wir einen eigenen Transpondercode, werden an eine andere Frequenz weitergegeben und im Gegensatz zu den anderen anfliegenden Maschinen wird uns die Piste 09 rechts zugewiesen. Der weitere Anflug erfolgt entlang des Teltowkanals in Richtung des zweiten Meldepunktes Whiskey 2.

Der Blick über Berlin ist überwältigend. Problemlos landen wir schlussendlich alle gleichzeitig nach einer Flugzeit von knapp 4 Stunden auf dem ehrwürdigen Flughafen. Das FOLLOW ME Fahrzeug bringt uns zum Abstellplatz auf eine Wiese. Wir parken einsam abseits der anderen Flugzeuge, verzurren unsere Maschinen und schon kommt auch ein Kleinbus, der unser Gepäck abholt. Es heißt, dass die Koffer zum Hotel gebracht werden. Beim anschließenden Begrüßungstreffen bei Brötchen und Bier ist leider vorübergehend das Bier ausgegangen, umso mehr schmeckte dann die erste frische Halbe.

Während wir schon beim Feiern sitzen, kommt auch Oliver Hackenberg mit seiner Petra im ULI (D-MOMT) an. Die beiden waren erst gegen Mittag gestartet.

Am Abend bringt uns der Shuttlebus zum Hotel. Wolfgang Burgstaller und Fritz Kurfner schauen dort nicht schlecht, weil ihr Gepäck nicht vor Ort ist. Von der Rezeptionistin wird mitgeteilt, dass noch Koffer kommen und da werden auch diese beiden dabei sein.

Gleich am frühen Morgen, das Gepäck ist übrigens noch immer nicht da, fahren wir mit der U-Bahn zum Flughafen Tempelhof und nehmen an der interessanten Führung durch den Gebäudekomplex – nach wie vor einer der größten der Welt - teil. Bereits 1923 wurde Tempelhof in seiner 1. Ausbaustufe gebaut und der Architekt wusste bereits damals, worauf es ankommt. Viele Ein-





fahren wir mit dem Bus zum Potsdamer Platz und dann weiter zum Checkpoint Charly. Wir sehen äußerst interessante Punkte der Stadt Berlin, die noch in lebendiger Weise (Mauerreste, Gedenktafeln, Bilder und Beschreibungen usw.) an eine schreckliche Zeit erinnern.

Dass so viel besichtigen durstig macht, ist verständlich. Wir genehmigen uns ein „Berliner Kindl“. Auch der Genuss einer echten Berliner Currywurst darf natürlich nicht fehlen.

Am Abend treffen wir uns mit einem Bekannten von Wolfgang Burgstaller. Wir sind fast bis Mitternacht zusammen gegessen. Unser Gesprächspartner hat uns viele interessante Dinge über Berlin,

über Wels und sein Leben erzählt. Dieser Mann war in den Kriegsjahren in Wels bei Pflegeeltern und lernte dabei die Eltern von Wolfgang kennen. Er erzählt uns unter anderem auch über Vorfälle am Flugplatz Wels, die sich damals ereigneten.

Am Sonntag, gestärkt mit einem ordentlichen Frühstück, geht es gleich um 08:00 Uhr zum Flughafen, wo wir wieder auschecken. Auch wir Piloten werden von den Sicherheitsleuten so kontrolliert, als ob wir mit einer großen Urlaubsmaschine wegfliegen würden. Flugzeuge losbinden, Freigabe und ab Richtung Heimat. Good bye Berlin-Tempelhof!

Die Jodel legt in Schönhausen nochmals einen Zwischenstopp zum Tanken ein. Dimona und Schleppfalke fliegen nach Hof, wo dann auch diese Maschinen wieder zum Tanken landen müssen und auf die Jodel warten. Der Tankwart ist völlig überlastet, weil 2 Maschinen gleichzeitig abzufertigen sind. Er erzählt uns, dass er alleine sei und nun die Landegebühr und auch die Tankrechnung für 2 Maschinen alleine machen muss. Na ja, er müsste wohl einmal nach LOLW schauen, denken wir.

zelheiten hatte er schon bedacht und verwirklicht. Zum Beispiel das große Vordach am Vorfeld, damit die Passagiere im Trocknen aussteigen können oder auch die elektrisch angetriebenen Hallentore, die auf Eisenbahnschienen laufen und noch vieles mehr. In der Besatzungszeit wurde einiges demoliert und noch mehr umgebaut. Ein Blick in die Luftschutzräume lässt uns die Gänsehaut aufziehen. Knapp drei Stunden dauerte diese doch sehr interessante Führung.

Gleich darauf gehen wir zum Veranstalter und fragen, was wir unternehmen können, um zum fehlenden Gepäck zu kommen. Er gibt uns die Telefonnummern von den übrigen Hotels. Wolfgang Burgstaller kann dann telefonisch den Verbleib der Stücke in Erfahrung bringen. Der dortige Hotelboy meint: „Hier sind sie aber gut und trocken gestanden“. Natürlich sind die Taschen mit den Namen des Besitzers und des Hotels beschriftet...

Der Nachmittag dient der Stadtbesichtigung. So fahren wir mit dem Bus der Linie 100 bis zum Alexanderplatz und gehen dann zurück über das Nikolai-Viertel, vorbei am Palast der Republik (eine Baustelle, dieses Riesengebäude wird derzeit „restrukturiert“), entlang der Straße „Unter den Linden“ bis zum Brandenburger Tor. Auch der neue Reichstag wird besucht. Von dort



Von hier weg ist es dann mit dem Schönwetter ziemlich zu Ende. Vorerst genießen wir aber nochmals die überwältigende Thermik, oft zeigt das Vario 5 m/s Steigen. Wir meistern schlussendlich auch alle Probleme mit aufkommenden Gewitterwolken und Regen. Im Slalomkurs erreichen wir Schärding, dann wird das Wetter wieder besser.

Wir alle erlebten einen herrlichen und interessanten Ausflug, den wir nie vergessen werden.

Wolfgang Burgstaller/Wolfgang Pimiskern

Segelflugschulung 2008



Reihe vorne v. li: Ausbildungsleiter Kurt Würleitner, Alexander Pucher, Andreas Pichler

Reihe hinten v. li: Wolfgang Kaiser, Michael Maurer, Thomas Pleininger, Walter Kruml, Fluglehrer Helmut Track

Zum Infoabend Anfang März konnten wir, Helmut Track und ich, sechs Segelfluganwärter begrüßen. Drei Anwärter waren bereits im Besitz eines gültigen Flugschülerausweises.

Am 7. April durfte ich zum Theorie-Einführungsabend dann tatsächlich sechs Personen begrüßen. Es waren zwar nicht mehr ganz dieselben wie Anfang März, aber dafür ging es gleich mit vollem Elan an die Sache.

Wolfgang Kaiser, Walter Kruml, Michael Maurer, Andreas Pichler, Alexander Pucher und Thomas Pleininger sind fest entschlossen, den Segelfliegerschein zu erwerben. Diejenigen, die bereits im Besitz des Flugschülerausweises waren, konnten am 11. April mit Helmut Track und dem „Rentnerjet“ den heiß ersehnten ersten Start machen.

Aufgrund der hohen Motivation seitens Schüler und Lehrer beschränkten sich die Schulungsflüge mit dem Motorsegler auf nur zwei Wochenenden. Der Umstieg auf unseren altbewährten Bergfalken III, in der Disziplin Flugzeugschlepp, war kein Problem, da ein gewisses Basic um alle drei Achsen bereits vorhanden war.

Die praktische Schulung findet normalerweise freitags und samstags statt, jedoch wurde und wird auch unter der Woche mit den Schülern gearbeitet. Einen riesigen Dank an die Lehrer und Schleppiloten!

Zum ersten Mal konnte aufgrund der guten Zusammenarbeit mit der Motorflugschule ein gemeinsamer Meteorologieunterricht abgehalten werden. Besten Dank an den Ausbildungsleiter Josef Ecker und den Vortragenden Gerhard Grubhofer!

Alle Schüler fliegen schon auf dem einsitzigen Schulungssegelflugzeug K8b, die praktische Prüfung wurde bereits teilweise absolviert. Der Theorieunterricht ist mit Ende Juni abgeschlossen und die Aspiranten bereiten sich auf die Vorprüfungen in den einzelnen 8 Gegenständen vor. Die Theorieprüfung wird nach der praktischen Prüfung, die aus drei aufeinander folgenden Prüfungsflügen besteht, abgehalten.

Ich möchte mich schon jetzt bei meinem Lehrerteam, bestehend aus Oliver Hackenberg, Josef Ecker, Gerhard Heissenberger, Thomas Radler, Johann Repitz, Walter Schwarz und Helmut Track sehr herzlich für die perfekte und professionelle Arbeit bedanken.

Ausbildungsleiter Sektion Segelflug
Kurt Würleitner

Nach Redaktionsschluss erreichte uns die Nachricht, dass alle Flugschüler sowohl die praktische als auch die theoretische Prüfung bestanden haben. Wieder einmal konnte damit die weiße Flagge gehisst werden. Sektionsleiter Herbert Matschi bedankt sich bei Kurt Würleitner und seinem Lehrerteam für den tollen Einsatz. Den neuen Scheinbesitzern noch eine schöne Flugsaison und immer so weitermachen wie bisher!

Zur Vintage Glider Club Rallye, Europas 36. Oldtimer Segelflug Treffen (30.07 bis 10.08), werden nicht weniger als 100 Segelflugzeuge auf unserem Platz erwartet. Helfer werden noch immer gesucht. Kontakttelefon: 0676-7372368 (Kurt Würleitner).

Weitere Berichte befinden sich auf der Homepage www.wmw.at im Mitgliederbereich

- Hangarkehrhaus
- Neue Sektionsbestimmungen
- E-Mail Adressen für Newsletter



Ein Pfeil in der Platzrunde:

An den schönen Tagen die es im Frühling gab, durfte ich bei einigen von Euch ganz entspannt zu Checkflügen mitfliegen. Das lässt Zeit und Raum, die Gegend in und um Wels, die man sonst so nicht beachtet, genauer anzusehen.

Nach der zigsten Platzrunde mit „Aufsetzen und Durchstarten“ erkannte ich, was mir schon die ganze Zeit ins Auge fiel.

Ein Pfeil mit schöner Nord-Südausrichtung nördlich vom Autobahnkreuz „Wels Nord“.

Was ist das bloß?

- Ein prähistorischer Richtungspfeil aus längst vergangenen Zeiten einer luftverkehrserschlossenen Welt?
- Ein Landerichtungszeiger gar für Ausserirdische?

Kommt, genießt das Fliegen, es gibt sehr viel zu entdecken.

Happy Landings Siegi Heer

START-ME-UP EVENT

Vielleicht ist schon jemandem aufgefallen, dass unsere Dimona so schön glänzt wie Frisch von der Auslage – das hat auch seinen guten Grund:

Am Sonntag, 1. Juni 2008, durften wir unsere Dimona unweit der BRP-Rotax Halle im Messegelände Wels für das BRP-Rotax START-ME-UP EVENT ausstellen. Ich danke allen beteiligten Personen für die Hilfe rund um den Transport der Dimona vom Flugplatz zum Messegelände.

Das Event war ein voller Erfolg, ich durfte vielen Interessierten am Stand Auskunft geben. / Happy Landings Siegi Heer



<http://www.cityfoto.at/fotogalerien.php?gid=135>



ROTAX
AIRCRAFT ENGINES

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

582-912-914

912 · 100 / 80 hp
Picture: 912 LBS - ECER with options

1500 hrs. TBO
ROTAX

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

Fliegerwochenende auf der Koralpe



Bereits im Vorfeld kamen diesmal die schlechten Nachrichten. Nach Unstimmigkeiten mit dem Nachbarn auf der Koralpe kann nicht mehr der gesamte Hang vor dem Gasthof zum Fliegen genützt werden. Die Landwiese musste um ca. die Hälfte verkleinert werden. Als unerschrockene und eingefleischte Optimisten führen wir dennoch in die Waldrast. Aber nicht nur die Flugmöglichkeiten waren heuer stark eingeschränkt. Die meisten Probleme bereitete uns das Wetter. Dichter Nebel und Regen begleitete uns am ersten Vormittag. Gott sei Dank wurde es besser und unsere Jungs konnten ihre Flieger starten. Begleitet von angeregten Gesprächen und viel Gematschkere verbrachten wir einen gemütlichen Nachmittag auf der Alm.

Besonders die Fliegerkollegen auf der „Lästerbank“ machten es den anderen nicht immer leicht, nicht die Beherrschung zu verlieren.

Am Abend wurden wir wie immer vom Team der Waldrast verwöhnt. Bis spät in die Nacht wurde getratscht oder, wie die Herren der Schöpfung es nennen, intensive Fachgespräche geführt.

Leider war die Aussicht aus dem Fenster am nächsten Morgen nicht gerade berauschend. Dichter Nebel zog von Wolfsberg herauf und an Fliegen war nicht zu denken.

Diesmal war die Speisekarte des Gasthofes für manche die Rettung. Nach herrlichem Frühstück mit Büfett ging es fast nahtlos mit dem Mittagessen weiter. Der Wettergott hatte aber Mitleid mit den armen Fliegerseelen und schickte uns fortan besseres Wetter.

Je schöner das Wetter wurde, desto reger der Flugbetrieb.

Wieder waren es die Bee's, Nurflügler aus Elapor, die den Himmel am meisten bevölkerten. Und es kam auch wieder so, wie es kommen musste, eine Fliegerbergung aus einer großen Tanne war nötig. Richard erwies sich flink wie ein Eichhörnchen und schaffte es wieder, an sein Fluggerät zu kommen. Es war ein gemütliches Wochenende in der Waldrast auf der Koralpe und wir hoffen, nächstes Jahr wieder einen uneingeschränkten Flughang zur Verfügung haben.

Dorant Gaby





Einstimmung auf den Wonnemonat mit unserem Weißen-Möwe-Fliegermarsch, gespielt von der Magistrats-Blasmusikkapelle unter der Leitung von Landesmusikdirektor Konsulent Walter Rescheneder. Die anwesenden Vereinsmitglieder und Gäste bedankten sich mit einem kräftigen Applaus für ihren Auftritt und ersuchten die Musiker, uns auch im nächsten Jahr wieder mit einem »Maiständchen« auf ein gutes und erfolgreiches Jahr einzustimmen.



Folgende Berichte sind ab 10. August 08 im Mitgliederbereich auf unserer wmw-homepage abzurufen:

- Änderungen im Vereinsvorstand
- Generalversammlung am 15. Mai 2008
- 15 Jahre Präsident Zinnhobler
- Ehrung Thomas Radler



WEINBERGER

Klaviere fürs Leben

Wir vermieten
Klaviere für Anfänger zum Ausprobieren und Kennenlernen

Wir verkaufen
Flügel und Pianos fürs Leben Gebrauchtklaviere, die uns ins Netz gehen

Unser Service
Wir stimmen, intonieren, reparieren, transportieren ... Ihr Klavier

Wir vermieten
Konzertinstrumente für Meisterhände für Ihre Veranstaltung

Fliegerkolleginnen und -kollegen
genießen Sonderkonditionen im Klavierhaus Weinberger in Enns

Klavierhaus Weinberger

A-4470 Enns · Brucknerstraße 21 · Telefon 0 72 23/860 84-0 · Fax Dw 20
www.weinberger.net

SUPERSCHNÄPPCHEN bei Renault Sonnleitner!

SONDERMODELL SCÉNIC
EXCEPTION 1.9 dCi 130 PS DPF

SONDERMODELL MÉGANE
„WHITE MAGIC“ DYNAMIQUE
1.5 dCi 103 PS mit DPF 5-türig



- ESP mit ASR & ABS
- 6 Airbags
- Tempomat
- Einparkhilfe
- Klimaautomatik
- Teilleder-Polsterung
- beheizbare Vordersitze
- 17" Leichtmetallfelgen
- Metallic-Lackierung
- 5 Sterne beim Euro NCAP-Crashtest
- Tageszulassung 06/08
- uvm.

Nur jetzt schon um € **21.990,-**
Sie sparen € 5.970,-
3,9% Fixzinssatz*

- ESP & ABS
- Luxus-Paket
- Tempopilot
- Lederlenkrad
- Mittelarmlehne
- CD-Radio mit MP3
- Xenon-Scheinwerfer
- Tieferlegung 30mm
- Tageszulassung 01/08
- Limitiertes Sondermodell
- 17" Alu-Winterkomplettreder
- 17" Alu-Felgen schwarz glänzend
- Vollleder-Polsterung und Sitzheizung • uvm.

Nur jetzt schon ab € **21.900,-**
Sie sparen € 7.360,-
inkl. € 1.000,-
TANGGUTSCHEIN!
3,9% Fixzinssatz*

RENAULT
Finance

Unverb. empf. Sonderpreis inkl. MwSt. NOVA und Bonus. Aktion gültig bei Kauf eines Lagerwagens und Zulassung bis 30. 06. 2008 oder solange der Vorrat reicht. * Nominaler Fixzinssatz, garantiert über die gesamte Laufzeit. 3,9 % Fixzinssatz bei 12-24 Monaten, 4,9 % Fixzinssatz bei 36 Monaten, 5,9 % Fixzinssatz bei 48 Monaten. Freibleibendes Leasingangebot von Renault Finance, gültig bis 30. 06. 2008. Nur für Privatkunden. Alle Abbildungen sind Symbolfotos. Änderungen, Satz- und Druckfehler vorbehalten.

www.sonnleitner.at

RENAULT SONNLEITNER WELS

Linzerstr. 4, 07242/45232 und auch in Linz, Leonding, Mauthausen, Braunau, Eferding, Haid, Steyr, Gmunden, Vöcklabruck

BAUMGARTNER Wolfsegg, 07676/7323
WEIERMEIER Schlierbach, 07587/8519
KRAUCK St. Veit/M., 07217/6021
OSSBERGER Reichenhal, 07214/4043
REDL St. Georgen/W., 07954/2250
HETRICH Bad Leonfelden, 07213/6616

BRUCKSCHLÖGL Bad Ischl, 06132/25566
GRABNER Rohrbach, 07289/20980
WEIERMEIER Micheldorf, 07582/62095
PANHUBER Pettenbach, 07586/7324
STELZHAMMER St. Valentin, 07435/52285
LANDERDINGER Mauerkirchen, 07724/2245

FORSTER Kleinraming, 07252/32000
KASTLER Freistadt, 07942/74229
KRENDEL Ulrichsberg, 07288/2215
ZEMSAUER Rossleithen, 07562/7509
STANGER Perg, 07262/52527
GEIGL Mattighofen, 07742/2529

