

VEREINSNACHRICHTEN *LOLW*

CUMULUS



Fliegerclub WEISSE MÖWE Nr. 3 / 2007

www.wmw.at



**Sektionsleiter
stellen sich vor**

Deutsche Kunstflug-Staatsmeisterschaft



FLUGPLATZ NEU



Hahnweide 2007



A promotional image for Aerial Helicopter. The main focus is a silver helicopter with blue stripes, flying in a blue sky. The website address 'www.aerial.at' is printed on the side of the helicopter and also on a large banner at the top of the image. In the background, another helicopter is visible on the ground.

www.aerial.at

Aerial Helicopter
Flugplatzstraße 1
A-4600 Wels, Austria

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



Editorial

**Liebe Mitglieder und Freunde der
»WEISSEN MÖWE WELS«!**

Unser Flugplatz-Cafe-Restaurant »AIR TREFF«

Nach dem unvorhergesehenen und überstürzten Abgang von Frau Andrea di Pauli als Pächterin unseres Lokales und dem »Wirt« Helmut Haudum im Februar und März d. J. wurde der Gaststättenbetrieb ohne längerer Unterbrechung von Herrn Roman Jetzinger übernommen und am 1. Mai wieder eröffnet. Leider konnte er das Lokal wegen Ausfall seines im Team beteiligten Koches nicht mehr weiterführen.



Präsident Friedrich Zinnhobler
Fliegerclub Weiße Möwe Wels

NEUÜBERNAHME

und Neueröffnung am Montag, den 2. Juli 2007 durch den neuen Pächter Herrn Christian Kaiser, gemeinsam mit Frau Margot Kelhar.

Kaiser wird mit Frau Kelhar und seinem Team die Gäste nicht nur aufmerksam bedienen, sondern auch seinen eigenen Aussagen auch kulinarisch verwöhnen. Viele konnten sich von seinen Angeboten bereits überzeugen und werden als zufriedene Gäste sicher auch entsprechende Werbeträger für unser »KAISER-AIR-TREFF-LOKAL« sein.

Übrigens: In den Sommermonaten gibt es mit Kaiser keinen Sperrtag mehr!



Der Neue Vereinsvorstand der WEISSEN MÖWE WELS

Bei der a.o.Generalversammlung am 22. Juni 2007 wurden folgende Funktionäre einstimmig gewählt:

Präsident	Bmst. Friedrich ZINNHOBLER
Vizepräsident	Ing. Friedrich LANDERTSHAMER
Geschäftsführer und Vorsitzender des Flugplatzbetriebsausschusses	Johann FRISCH
Finanzreferent	Mag. Johann EDER
Pressereferent	Wolfgang RUZICKA

Bei den ordentl. und a.-ordentlichen Sektionsversammlungen wurden als Sektionsleiter wieder-, bzw. neu gewählt:

Sekt. Motorflug	DI Christian SIXT	neu gewählt
Sekt. Segelflug	Ing. Herbert MATSCHI	wieder gewählt
Sekt. Ultralight / Experimental	Ing. Siegfried HEER	neu gewählt
Sekt. Fallschirmsprung	Ing. Heinz OBERMAYR	wieder gewählt
Sekt. Modellflug	Johannes DORANT	wieder gewählt

Entsprechend unserem neuen Vereinsstatuten dauert die Funktionsperiode nunmehr 3 Jahre! (bisher 2 Jahre). Generalversammlungen mit Rechenschaftsberichten finden jährlich statt, die Generalversammlung mit Neuwahl des Vereinsvorstandes im Jahr 2010.

Achtung Piloten

**Der Pilot ist für die Öffnung und Schließung
des Flugplanes verantwortlich!!!**

F. Zinnhobler

Inhalt

Worte des Präsidenten	3
Neuer Sektionsleiter in der Sektion Motorflug	5
Neuer Sektionsleiter in der Sektion Ultralight	8
Juniorenmeisterschaft im Streckenflug	10
504,32 km/h race to ground	12
1. Rotax Modellflugtreffen 2007	13
Unser Flugplatz – immer mehr Natur	14
Flugplatz Betriebsausschuss	15
PLAN FLUGPLATZ WELS NEU	16
Deutsche Motorkunstflug-Staatsmeisterschaft	18
Mali Losinj „Einmal Alles“ an einem Tag	20
Oldtimertreffen Hahnweide	22
Mystery Flight	26
Kunstflug mit Blickrichtungserkennung	28
Bückertreffen	29
Cumulus & Pressereferat	30
Info zum Mitgliedsbeitrag	30
Werbung, Sponsoren	31-32

Termine & Veranstaltungen

Samstag, 06. 10. 07 Abfliegen, Ausweichtermin: 13.10.07

Freitag, 12. 10. 07 Werkstattabend Segelflug, 19.00 Uhr

Samstag, 13. 10. 07 Ziellanden/Abfliegen Sektion SF - Ausweichtermin 1 Woche später

Freitag, 09. 11. 07 Sektionsversammlung Segelflug Waldschänke, 19.00 Uhr

Freitag, 23. 11. 07 Sektionsversammlung Fallschirmsprung, Air Treff

Donnerstag, 06.12. 07 Nikolaus am Flugplatz, Geschenke am 05.12. in der Betriebsleitung abgeben

Freitag, 07.12. 07 Weihnachtsfeier Modellflug

Freitag, 14. 12. 07 Weihnachtsfeier SF, Air Treff 19.30 Uhr

Samstag, 15. 12. 07 Weihnachtsfeier Fallschirmsprung, Air Treff

Montag, 31.12. 07 Silvesterfliegen, Sektion Modellflug

Samstag, 26.01. 08 Fliegerba II 2008, Welser Stadthalle, Beginn 20.30 Uhr

ausständige Termine sind auf der Homepage www.wmw.at nach zu lesen



36. Oldtimer Segelflug Treffen
vom 30.07. bis 10.08. 2008 in Wels!



Sektion MOT hat einen neuen Sektionsleiter

Ich halte mich zwar nicht für einen Selbstdarsteller, werde aber hier die fehlende Wahlwerbung nachholen, um mich zumindest selbst vorzustellen. Den ersten Kontakt mit der Fliegerei hatte ich schon mit drei Jahren, als mich mein Vater – in den 60er Jahren selbst bei der Weissen Möwe – zum Fliegen mitnahm. Auch meine Mutter absolvierte vor meiner Zeit bereits 9 Alleinflüge.

Ab dem sechsten Lebensjahr war ich dann unwideruflich verliebt in diese Materie und begann mit Balsaholz zu spielen. Es folgte die klassische Karriere Modellflieger – auch bei der Weissen Möwe in den frühen 80ern – Segelflieger und schließlich Benzinflieger.

Die Mehrheit meiner Flugausbildung absolvierte ich in den USA und habe dann in Österreich alle Prüfungen nachgemacht.



Sektionsleiter MOT: DI Christian Sixt



Christian, Titusville, FL, 1992

Ich besitze heute einen CPL/IR mit Lehrberechtigung sowie den amerikanischen CPL/IFR/Multiengine mit Lehrberechtigung für Single- und Multiengine. Ich habe eine technische Ausbildung (HTL, Studium Luft- und Raumfahrttechnik). Zur Zeit bin ich selbständig. Meine fliegerischen Erfahrungen habe ich immer so schubweise absolviert (Flugreisen mit Freunden in West- und Mittel-USA, Karibik, Gelegenheits-Co auf 340er Cessna bei Unternehmer quer durch Europa, etc.). Ich bin seit diesem Jahr bei der WMW auch als Fluglehrer tätig.

Warum stelle ich mich für zur Verfügung?

Man bekommt keinen Cent dafür und kann sich eigentlich nur die Finger verbrennen (heißt es). Ich bin jetzt selbst 15 Jahre konsumierendes Mitglied gewesen und finde, dass dieser Club etwas Besonderes ist. Nachdem keiner mehr bereit war, diese „Bürde“ auf sich zu nehmen und das wieder ein weiteres Stück Kraftverlust für die WMW bedeutet hätte, habe ich mich mit diesem Thema befasst. Ich habe mit vielen Leuten und auch mit ehemaligen Sektionsleitern gesprochen. Vor allem hat mich die Frage beschäftigt, warum sind bestimmte Sektionsleiter heute weg, die ihre Sache offensichtlich gut gemacht haben. Eine oft gehörte Antwort war: „Willst dir das wirklich antun?“ oder „Du wirst eine dicke Haut brauchen.“ Es gibt offensichtlich ohnehin nur Tadel, was einem aber wieder eine gewisse Gestaltungsfreiheit einräumt. Nachdem mich dann ein immer größerer Personenkreis dazu ermutigt hat und mir auch Hilfe angeboten wurde, begann ich mich darauf zu freuen und stellte mich der – wenn auch unheroischen – Wahl. Ergebnis: 100%. Danke für diesen Vertrauensvorschuss.



Zur Sektionsarbeit

Man hat mir gesagt, ich trete ein schweres Erbe an. Es existieren eine Vielzahl von „Alarmstufe Rot“-Themen, die plötzlich seit vorgestern erledigt hätten sein sollen. Das wird mir mit Sicherheit nicht alles in ein paar Wochen oder Monaten gelingen, da ich mich selbst nicht zu den Wunderwutzis zähle. Ich werde mich auch nicht zu überprogressiven Entscheidungen – die solches Gewicht haben – hinreißen lassen. Der Erfolg steht und fällt mit dem Gelingen, Mitglieder mit spezifischen Können (davon gibt es bei uns viele) und gutem Charakter für bestimmte Aufgaben zu gewinnen. Bedenken wir: Vereinsnutzen bringt Eigennutzen.

Ich zähle Euch einfach ein paar akute Baustellen auf:

Wartung

Da europäischen Richtlinienerstellern jeden Tag was Neues einfällt, müssen wir bis Ende September 2007 für jedes Flugzeug ein eigenes Wartungsprogramm erstellen – sonst kein Flugbetrieb.

Die Angelegenheiten der laufenden Wartung, für mich Neuland, können ganz schön viel Zeit benötigen. Ich habe allein mit einem Transponderwechsel zig Stunden verbraten. Ein Glück, dass sich die Betriebsleiter mit den Flugzeugen gut auskennen und auch viel erledigen.

Schulung

Wir leiden unter gegenüber den früheren Jahren geringeren Schülerzahlen. Ein Phänomen, welches auch andere Vereine beklagen. Neue Flugschüler sind extrem wichtig. Ich glaube, dass wir durch Überarbeiten unseres Systems einiges verbessern können. Zur Zeit habe ich die organisatorischen Aufgaben des Ausbildungsleiters wegen dessen verständlichen Zeitmangels des noch laufenden PPL-Kurses übernommen.

Wegen der gesetzlichen Änderungen durch die JAR-FCL kann man nicht mehr IFR-Schulungen durchführen ohne eine FTO (Flight Training Organization) zu sein oder mit einer solchen zu kooperieren.

Flugzeugpark

Der größte Brocken ist die Adjustierung unseres Flugzeugparks. Man muss hier einerseits die Kostenseite gründlich betrachten und andererseits herausfinden, was die Sektionsmitglieder tatsächlich fliegen wollen und werden. Aus heutiger Sicht geht es um 5 Flugzeuge, die unter die Lupe genommen werden müssen: Unsere 2 Bildschirmflieger

sowie die Saratoga und die Turbo Arrow. Beispielsweise ist bei der OE-ALU demnächst ein neuer Motor fällig. Soll man diesem 36 Jahre alten Flugzeug um geschätzte 28.000 Euro nochmal einen neuen Motor verpassen oder sich eine Alternative überlegen? Tatsache ist, dass unsere 150/152er so hohe laufende Kosten haben, dass sie trotz hoher Stundenzahl eher im Verlust als im Gewinn fliegen. Tatsache ist weiters, dass unsere Katana von allen Flugzeugen am besten fliegt.

Finanzen

Unsere Fliegerei soll weiterhin so komfortabel bleiben. Es muss sich aber unterm Strich alles irgendwie ausgehen. Man weiß nie, ob speziell Flugstundenprognosen auch einigermaßen eintreten. Keine einfache Aufgabe!

Kommunikation

Flight Operations Manual: Oft begonnen, nie fertiggestellt. Ist jetzt sicher nicht das Dringende, aber ich weiß, dass es helfen würde, zu vielen Themen niedergeschriebene Richtlinien für einen reibungslosen Betrieb zu haben. Z. B. wann und wie muß ich ein Flugzeug putzen. Informationssystem, Forum etc.

Zusammenhalt

Ich war nie ein typischer Vereinsmeier. Mir ist aber klar, dass wir bei einem so komplexen und kapitalintensiven Hobby stark aufeinander angewiesen sind. Wichtig ist nun notwendige Maßnahmen zu definieren und gemeinsam positiv umzusetzen. Sich aufzuregen, was nicht alles falsch läuft, ohne wenigstens einen Vorschlag Hilfe anzubieten, bringt nix. Es jedem recht zu machen, hat noch keiner geschafft und das werde auch ich nicht schaffen. Ich stelle mir vor, zu spezifischen Aufgaben projektbezogene Arbeitsgruppen zu bilden, bei denen deren – natürlich freiwillige – Mitarbeiter mit überschaubarem Zeitaufwand auf ein definiertes Ergebnis hinarbeiten.

**nochmal: Vereinsnutzen
bringt Eigennutzen**

Was haben wir?

Ich möchte Euch an dieser Stelle vor Augen führen, was wir eigentlich haben. Ihr habt alle einen Flugschein, der Euch die Eintrittskarte zu einer tollen Welt, zu einem alten Menschheitstraum verleiht. Ihr habt dafür viel Geld gezahlt und hart gebüffelt. Wir haben einen beneidenswerten Flugzeugpark, der unglaublich viele Mög-



lichkeiten bietet. Und das auf einem der schönsten und vielseitigsten Fluglätze. Ihr könnt nahezu jederzeit die Hangartür aufschieben und Euch eine Maschine rausziehen und irgendwo hinfliegen. Wieviele Leute können das schon? – NUTZT ES!

Das Tolle an unserem Verein ist auch noch, dass wir viele interessante Mitglieder haben. Man findet zu vielen Themen jemanden, mit dem man per Du ist, den man was fragen kann.

Was wollen wir?

Ich glaube, nicht weit danebenzuliegen, wenn ich für unsere Fliegerei folgende einfache Formel angebe:

Sicherheit
Spass
Leistbarkeit
Nachwuchs

Das muss uns was wert sein. Dafür müssen wir jetzt einiges umsetzen.

Ich möchte nicht versäumen, die viele Arbeit, die sich mein Vorgänger Sigmar Stadlmair angetan hat, wertzuzuschätzen. Er hat viele Ergebnisse geliefert, die nicht jeder sieht. Er versorgt mich nach wie vor mit wertvollen Informationen.



Stellvertreter MOT: Josef Hageneder

Mein Stellvertreter ist Josef Hageneder. Er besitzt Kenntnis über viele Bereiche des Vereins und vor allem, da selbst Fluglehrer, auch im Bereich der Schulung. Ich schätzte seine Art, Dinge zu hinterfragen und sein Urteilsvermögen.

In den nächsten Wochen werden wir eine Bedarfsprüfung durchführen – wahrscheinlich in Form eines Fragebogens. Seht das nicht als lästig, sondern als Möglichkeit, Eurem Bedarf nahezukommen. Äußert darin Eure **eigenen** Wünsche und Vorhaben.

Mit fliegerischen Gruß

Christian

E-Mail: motorflug-wmw@aon.at

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



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

Geyrhofer & Sohn
GesmbH

Geyrhofer & Sohn
GesmbH

Hans-Sachs-Str. 133
4000 Wels
Tel. 0 72 42/44 845
Fax 0 72 42/44 82 43



Freude am Fahren

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



Danke Franz – Hallo Siegi



Unser hoch geschätzter Mayer Franz hat sich einen unvergesslichen Namen im Vereinsgeschehen der WMW gemacht. Franz hob die Uli's der WMW aus der Taufe, formte sie zu einer unangefochten vorbildlichen Sektion.

Die arbeitsintensiven Jahre, persönlichen Lebensumstände und zuletzt auch eine Restrukturierung seines Arbeitsumfeldes veranlassten Franz, die UL-Sektionsleitung abzugeben. Unser aller Dank gilt Franz!



Wer ist der neue Sektionsleiter?

Die vakante Stelle des Sektionsleiters habe ich, Siegfried Heer, übernehmen dürfen, die letztlich durch Wahl am 3. August 2007 ihre Bestätigung fand.

In dieser Funktion unterstützt mich Fliegerkollege Heinrich Klima.

Viele haben mich schon gesehen, wie auch ich viele von Euch vom Sehen her kenne, aber – und entschuldigt – beim Namen kenne ich noch die wenigsten von Euch.

Wie kam ich zum Fliegen?

Meine Flügel gehen zurück ins Jahr 1965, mit 6 Jahren besuchte ich täglich unseren Nachbarn, dessen Modellflugzeuge mich in ihren Bann zogen. Ach wie gerne hätt' ich so ferngesteuerte Flieger gehabt. Als ich etwa 10 Jahre alt war, wurde im „Strohof“, 1 km vom elterlichen Bauernhof entfernt, ein Flugplatz gegründet – erraten, es ist der Flugplatz Gmunden. Als kleiner Bub radelte ich täglich zum Flugplatz, stand am Bretterzaun in der Hoffnung, dass sich doch jemand einmal erbarmt und mir die Welt von oben zeigt. Daraus wurde leider nichts. Durch Sparen jedes Schillings gelang es mir Balsaholz und eine kleine Fernsteuerung zu kaufen. Meine jüngeren Geschwister und ich bauten uns einfach einen Modellflieger nach den großen Vorbildern am Flugplatz Gmunden. Viele Abstürze und 2 reparaturintensive Jahre gingen ins Land, bevor ich den Flieger einige Runden absturzfrei in der Luft halten



konnte – ich hatte ja keine Baupläne, wusste nichts vom Schwerpunkt, geschweige denn von Aerodynamik. Selbst ein richtig großes Flugzeug mit 18m Spannweite zu bauen war unser Traum als ich 13 war, das Leitwerk mit 3 m Spannweite aus Holz hatten wir fertig. Zum Glück ließ unser Vater unseren Traum leben – Materialknappheit setzte unserem Flugzeugbau ein jähes Ende. Viele Jahre später mahnte mich mein Sohn Pascal: „Papa, wennst nicht gleich den Flugschein machst, schreib ich auf deinen Grabstein: „...Träumte immer vom Fliegen und hat's nie gemacht!“ Da merkte ich, dass ich es jetzt tun musste.

2000 Segelflugschein in Niederöblarn
 2003 PPL in Wels, und seitdem liebe ich unsere fliegerische Heimat WMW. Ich bin oft am Flugplatz anzutreffen und helfe gerne wo ich kann.
 Mit unserer UL-Sektion bin ich sehr verbunden, nicht zuletzt, weil ich bei Rotax für Technik der 912/914 Motoren zuständig bin.

Genug der Vorstellung

Mein Ziel ist es, die UL-Fliegerei so kostengünstig wie möglich zu halten – warum?

UL-Fliegen ist das Spaßfliegen, das Fliegen, das sich jedermann und insbesondere unsere Jugend leisten kann. Die Auslastung der Flugzeuge ist sehr gut und widerspiegelt den weltweiten Trend, der sich in 4 sitzige High-Tech Flieger und 2 sitzige UL's (mit Rotaxmotoren) abzeichnet.

Was hat sich 2007 ereignet?

Unfälle überschatten die WMW und trafen die UL's besonders.

Ganz besonders tragisch war – wie ihr alle wisst - der Unfall mit unserer CT. Pater Pius geht es Gott sei Dank inzwischen wieder besser, seinem Passagier leider noch immer entsprechend schlecht.

Die P96 war längere Zeit in Nürnberg zur Wartung. Ein kleiner Blechschaden, verursacht durch Downwash eines Hubschraubers, zwang die P96 jedoch wieder in die Werkstätte nach Dobersberg.

An der Stelle möchte ich betonen, dass die Reparatur der P96 einwandfrei nach allen Herstellervorgaben in Übereinstimmung mit den AC's der FAR (die die Reparatur aller Blechflieger regelt) geschehen ist.

Die P92 scheint unser bester Flieger zu sein – zumindest wird er am meisten geflogen.

Flugzeugneukauf

Wie in der Sektionsversammlung angekündigt, ist 2007 kein Flugzeugkauf vorgesehen. Erfordert die Auslastung in 2008 weitere Kapazitäten, werden wir einen Flugzeugankauf sehr genau hinsichtlich Hersteller, Type und Zulassungsart (VLA/LSA etc.) prüfen.

Nach heutigem finanziellen Stand ist eine Stundensatzerhöhung für 2008 nicht vorgesehen.

Was liegt mir am Herzen?

- Es wäre von Vorteil, wenn die Gurte nach dem Aussteigen NICHT kurz gezogen werden. Warum? Das Durchziehen durch das Spannsystem beansprucht die Gurten zu sehr. Die neuen Gurte der P92 zeigen bereits Verschleißerscheinungen.
- Tankt die Flieger nicht nach dem Landen. Warum? Ihr wisst nicht wer, mit welchem Gewicht, nach Euch fliegt. Ein zu großes Abfluggewicht ist schnell erreicht. Außerdem ist jeder Pilot gut beraten, vor dem Flug durch einen Blick in die Tanks den Füllstand zu kontrollieren.
- Nützt bitte die Checkliste der Flugzeuge.
- Unser Flugzeugpark wird von Oliver und mir genau gewartet. Wenn man uns an der offenen Cowling sieht, ist das ein Zeichen unserer Sorgfalt, damit für uns alle ein sicheres Fliegen gewährleistet wird.
- Wir beobachten, dass viele Reservierungen im letzten Moment storniert werden. Das zieht nach sich, dass an wirklich schönen Tagen die Flieger am Boden stehen bleiben. Also wer reserviert, sollte im Interesse aller auch fliegen! (Schlechtwetter ausgenommen)
- Zur Erinnerung, es gibt auch für die P96 KEINE Mindeststundenregelung!

Was ist geplant?

- Saisonstart 2008: In vielen Gesprächen kristallisierte sich heraus, dass jeder der UL's fliegen möchte, einen 1h (+/-) Übungsflug machen muss. Die Kosten für Touch and Go's dieser Stunde sind KOSTENFREI! Warum? Sicher Fliegen, heißt LANDEN können!
- Es zeichnet sich eine eigene UL-Fluglizenz in Österreich ab.

Euer Siegi Heer
 (0664-1020346)



Juniorenmeisterschaften



Am 6. Juli versammelte sich die aktuelle Jugend im Streckensegelflug, um die 6. Meisterschaft im Streckensegelflug durchzuführen. Durch das schlechte Wetter hat es in den 9 Tagen leider nur für 3 gültige Flugtage gereicht. Die restlichen Tage wurden uns mit verschiedenen Gulaschvariationen der Wettbewerbsleitung leicht erträglich gemacht.

Die Aufgaben wurden zum Glück den Gegebenheiten entsprechend gesetzt, wodurch sinnlose Außenlandungen weitgehend vermieden werden konnten.

In der Endplatzierung erreichte Tobias den 2. Gesamtplatz und ich den 5.

+++ Wir gratulieren Euch zur tollen Leistung +++ Wir gratulieren



n im Streckensegelflug 2007



Für mich persönlich war die Meisterschaft eine tolle Erfahrung, wobei weniger das Messen mit anderen mich so begeistert hatte, es war vielmehr diese gemütliche, stimmige Atmosphäre, in welcher wir uns mit den restlichen Junioren prächtig verstehen konnten.

Bedanken möchte ich mich noch bei allen Segelfliegern der WM fürs Verständnis und die Unterstützung, wodurch ich überhaupt bei diesem Wettbewerb teilnehmen konnte. Danke.

Fabian & Tobias

en Euch zur tollen Leistung +++ Wir gratulieren Euch zur toller



504,32 km/h race to ground

Weltrekord auf dem Flugplatz Schärding-Suben

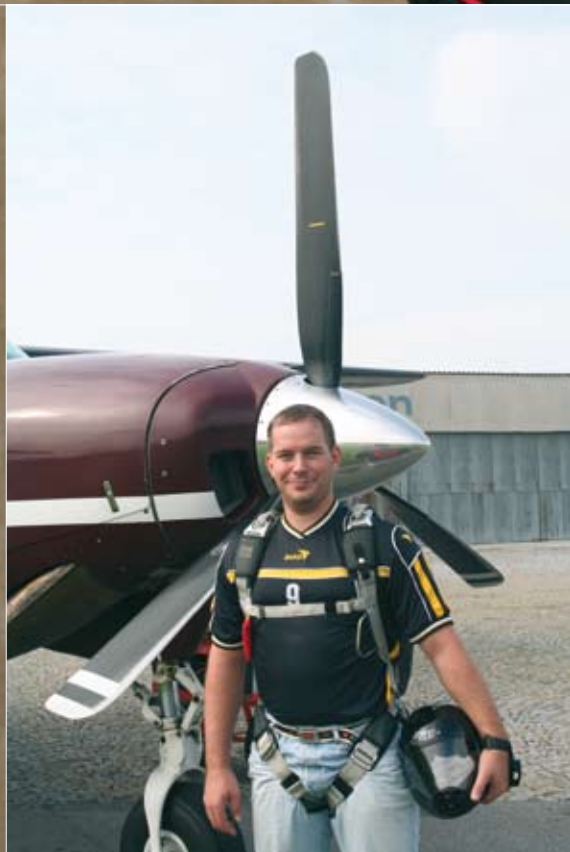
Mit einer Riesensensation endete die vom Union Fallschirm-Springerclub Linz auf dem Flugplatz Schärding-Suben im Zeitraum vom 1. bis 2. September organisierte 3. offene Österr. Meisterschaft im Speed Skydiving (Hochgeschwindigkeits-Fallschirmspringen). Der 30-jährige Dornbirner Alexander Diem (UPCS Hohenems) sprang in einem Durchgang mit einer Freifallgeschwindigkeit von 504,32 km/h Weltrekord und gewann bei 6. Durchgängen mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von insgesamt 481,03 km/h den Wettbewerb.

Die Platzierungen der Top Five:

1. **Diem Alexander UPCS Hohenems 481,03 km/h**
2. Hohenegger Arnold HFSC Freistadt 474,73 km/h
3. Maier Christian UPCS Hohenems 404,19 km/h
4. Reisinger Günter Union Linz 400,53 km/h
5. Langer Christoph Union Linz 368,65 km/h

Mit diesem Sprung ist Weltrekordler Alexander Diem der schnellste Fallschirmspringer der Welt.

Anm. d. Red. Leider wurde von der Sektion kein Betrag gebracht. Deshalb Aktuelles aus der Welt des Fallschirmsprungs.



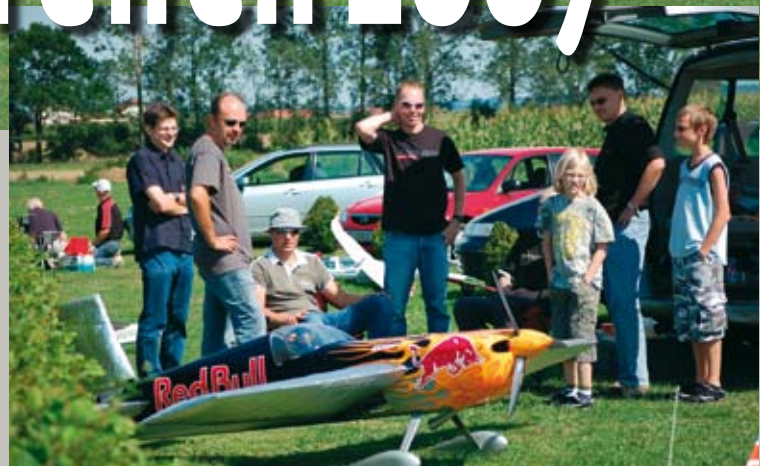
1. Rotax



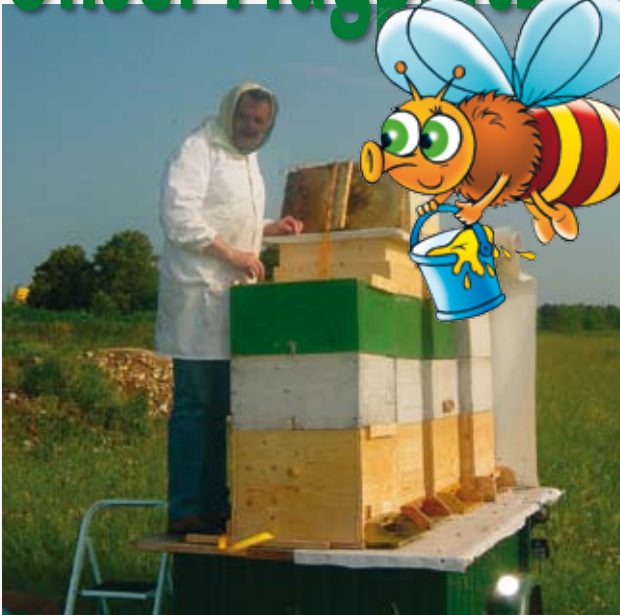
Modellflugtreffen 2007

Bereits im Juni vereinbarte unser Kollege Alex Pichler mit mir einen Termin für ein „Rotaxfliegen“. Flugbegeisterte Arbeitskollegen der Firma wollten auf unserem Platz gemeinsam ihr Hobby ausüben. Grundsätzlich war das kein Problem und schnell wurde ein geeigneter Termin gefunden. Am 18. August war es dann soweit. Das Wetter war traumhaft, kaum Wind! Alex hatte Einladungen an alle seine Kollegen versandt und die Erwartungen waren hoch. Leider kamen nur wenige Piloten, trotzdem war die Stimmung spitze. Es wurde ein super Flugtag mit interessanten Modellen und anregenden Gesprächen. Den Ausklang bildete eine gemütliche „Grillerei“. Ich möchte diesen Kurzbericht allen widmen, die nicht dort waren, ihr habt einen schönen Flugtag verpasst. Alex möchte ich aufmuntern und motivieren, einen neuen Versuch im nächsten Jahr zu starten, denn auch da gibt es wieder schöne Tage zum Fliegen.

Hannes Dorant



Unser Flugplatz – immer mehr Natur!



Huer zum 1. Mal hat unser Mitglied bei der Weißen Möwe, Wolfgang Burgstaller, der neben der Fliegerei auch noch das Hobby der Imkerei hat, auf dem Flugplatz 4 Bienenvölker aufgestellt. Eine kurze Besprechung mit dem Betriebsleiter Oliver und es war auf der Westseite (next RW A / 09) ein Platz zur Aufstellung gefunden.

Burgstaller ist seit 32 Jahren begeisterter Imker und betreut insgesamt 30 Bienenvölker.

Er schwärmt schon Jahre von der Vielfalt an Blüten auf dem Flugplatz. Es ist ein wunderschönes Heideland, das man sonst nirgendwo in diesem Gebiet findet. Er ist auch überzeugt, dass es in ganz Oberösterreich ein derartiges Gebiet nicht gibt.

Nicht nur, dass Imker Wolfgang den guten Heidehonig ernten kann, es profitiert auch der Flugplatz selbst von der Bestäubungstätigkeit der fleißigen Bienen. Bei einem Gespräch, das Wolfgang mit Oliver und anderen Piloten führte, kam man schon ins Staunen. Es gibt in der Imkerei so viel Interessantes, das ein normaler Honigkonsument gar nicht für möglich halten würde. So z. B. erzählte Wolfgang, dass es wissenschaftlich erwiesen ist, im Falle es keine Bienen mehr geben sollte, die Landschaft innerhalb von 20 Jahren versteppen würde, weil die Bestäubung und somit die Erneuerung der Blumen und anderen blühenden Kulturen fehlt. Genauso würde auch die Biene in der Land- und Forstwirtschaft fehlen. Die Obstblüte würde nicht bestäubt. Die Bienen sind ja auch deshalb so wichtig, weil sie bereits im Frühjahr, zu einer Zeit, wo die gesamte Vegetation incl. der Obstbäume blüht, in Volksstärke auftritt und ihrer Bestäubungstätigkeit nach-

kommt. Daher ist die Biene auch für die Volkswirtschaft ein unverzichtbarer Bestandteil. Vereinzelt sieht man auch Hummel und Wildbienen fliegen. Das sind jedoch Einzelwesen und nicht wie die Honigbiene, die in Volksstärke vertreten ist.

Viele Fragen der Imkerei werden Wolfgang oft bei seinen Besuchen am Flugplatz gestellt. Was ist der Unterschied zwischen Wald- und Blütenhonig. Was ist Propolis oder Gelee Royal, ich habe etwas von Pollen (Blütenpollen) gehört; was ist das und kann man diese essen? Wie lange lebt eine Biene oder eine Königin und so weiter.

Wussten sie übrigens, dass die Biene für 1 kg Honig einmal um die Welt fliegt (nur streckenmäßig gesehen) also ca. 40.000 Km ?

Wolfgang verkauft seine Produkte aus der Imkerei im Bienenladen seiner Gattin Helga in Wels, Fernreither Straße 10. Es gibt dort nicht nur Honig in verschiedenen Sorten, Propolis und Blütenpollen, sondern auch Bienenwachskerzen aus eigener Erzeugung, Honigseifen, Honigshampoo, Honigbadezusätze und vieles mehr. Auf Wunsch auch für ein Geschenk nett verpackt.

Als kleines Dankeschön dafür, dass er Bienenvölker am Flugplatz aufstellen durfte, übergab Wolfgang der Betriebsleitung eine Honigspende – natürlich vom guten Flugplatz Heidehonig - mit der Bemerkung: „Damit unsere Betriebsleiter immer gesund bleiben.“

Die Betriebsleitung bedankt sich herzlich dafür und hofft natürlich, dass Wolfgang auch im nächsten Jahr wieder Bienenvölker am Flugplatz aufstellt.



v.l. Wolfgang Burgstaller, Engelbert Bidmon, Oliver Hackenberg



Sehr geschätzte Mitglieder vom Fliegerclub Weiße Möwe Wels!

Betreffend dem Projekt »Flugplatz NEU« sind wir einen Schritt weiter.

Die vorläufige Planung ist nun abgeschlossen. Der Plan vom Flugplatz NEU, wie er auf den nächsten Seiten abgebildet ist, wurde in Zusammenarbeit mit der Stadt Wels und dem Land Oberösterreich entwickelt.

Auf der Basis dieses Planes wurden auch die Kosten für die Infrastruktur wie Hangar, Betriebsgebäude, Tankstelle, Hallenvorfeld usw. ermittelt.

Das gesamte Projekt wurde an die BIG Entwicklungs- und Verwertungs GmbH zu weiteren Entscheidungen weitergeleitet.

Bis zum Jahresende 2007, so hat man von der BIG gehört, möchte man zu einer möglichen Realisierung Stellung nehmen.

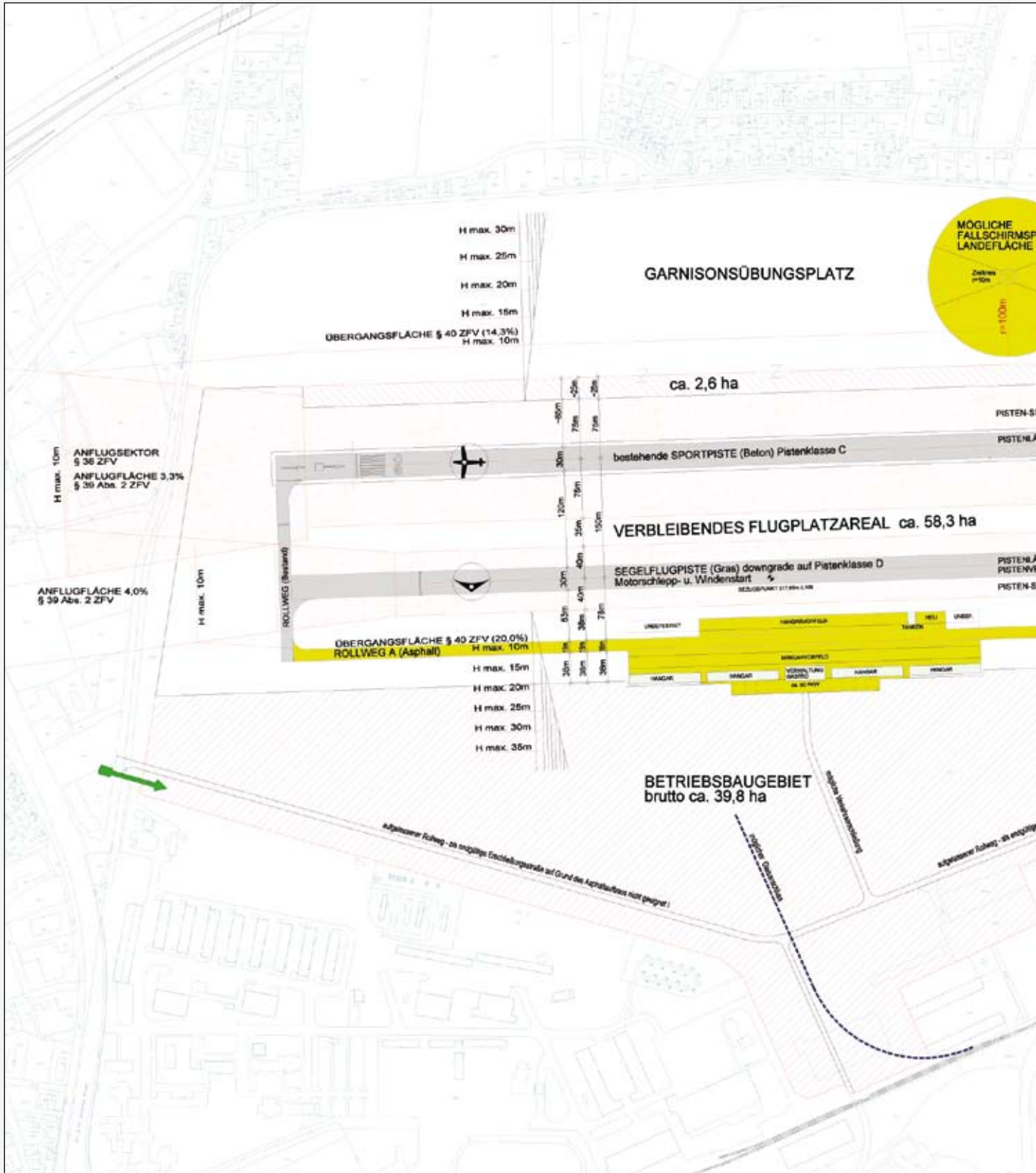
Erlaube mir bei dieser Gelegenheit noch einmal an die einstimmigen Vorstandsbeschlüsse, unter denen es zu einer Flugplatzveränderung kommen kann, zu erinnern :

- Bestandssicherung (Eigentum vom Fliegerclub bzw. Miete auf 99 Jahre)
- Flugbetrieb incl. Ausbildung muss für alle Sektionen weiter möglich sein
- Dem Fliegerclub dürfen für die Veränderungen keine Kosten erwachsen

Mit freundlichen Fliegergrüßen
Geschäftsführer und FPBA-Vorsitzender
Hans Frisch



FLUGPLATZ NEU - TEIL



* Entwurf

Deutsche Motorkunstflug

Cochstedt liegt ca. 150 km südwestlich von Berlin entfernt und ist ca. 2 1/2 Flugstunden von Wels entfernt.

In Österreich sind in den letzten 10 Jahren keine Kunstflug-Meisterschaften abgehalten worden. Wir nutzten daher die Gelegenheit, bei den deutschen Meisterschaften in der Kategorie SPORTSMAN teilzunehmen, vor allem einerseits um den Ablauf eines Wettbewerbes kennenzulernen und andererseits, um unser derzeitiges Wissen und Können zu vergleichen und dabei viel zu lernen.

Von den insgesamt 19 Teilnehmern in der Kategorie SPORTSMAN waren die einzigen ausländischen Teilnehmer aus Österreich, und zwar von der Weißen Möwe Wels – Herr Rohn Peter und Herr Hackenberg Oliver.

Auch für deutsche Verhältnisse ist es eine der größten Veranstaltungen der letzten Jahre gewesen und bei den Kategorien SPORTSMAN – INTERMEDIATE – ADVANCED – UNLIMITED nahmen insgesamt 53 Piloten mit 34 Flugzeugen teil.

Wir hoffen, auch etwas von diesem Aufwärtstrend nach Österreich mitzunehmen und interessierte Kunstflieger

vom klassischen Wettbewerbskunstflug zu begeistern. Der Lerneffekt bei einer Teilnahme an so einem Wettbewerb ist enorm, da man sich die ganze Woche nur mit dem Kunstflug und seinem Flugzeug beschäftigt und dank der guten Organisation keinerlei Ablenkung hat.

Programmablauf:

Ankunft am Sonntag mit Begrüßung der Wettbewerbsteilnehmer und Briefing für den nächsten Tag, sowie Bereitstellung der Unterkünfte.

Montag, Dienstag und Mittwoch waren Trainingstage, um sich die Flugplatzumgebung und die Boxgrenzen, in der der Kunstflug durchzuführen ist (Größe 1km³), zu erfliegen. Mittwoch Abend fand dann die Auslosung der Startreihenfolge der Piloten statt. Dabei zog Peter Rohn die Startnummer 1 in der Kategorie SPORTSMAN, die im Wettbewerbsgeschehen als Unglücksnummer gilt, da der Erste die Windverhältnisse in der Box schätzen muss.

Donnerstag war der 1. Wettbewerbstag! Der Pilot bekommt einen Slot (Flugdauer 10 min.) und in dieser Zeit wird das bekannte Programm für die jeweilige Kategorie



+++ Wir gratulieren Euch zur tollen Leistung +++ Wir gratulieren

-Staatsmeisterschaften

den Schiedsrichtern vorgefliegen und es folgt dann eine entsprechende Bewertung für die Vorführung seitens der Schiedsrichter.

Freitag war der 2. Wettbewerbstag! Die Startreihenfolge ergibt sich durch die Punktzahl der Bewertung des Vortages, wie folgt: Der Letzte des Vortages fliegt als Erster und der Erste des Vortages fliegt als Letzter.

Geflogen wird ein unbekanntes Programm, das man spä-

testens 3 Std. vor dem Flug in schriftlicher Form erhält. Samstag war der 3. und letzte Wettbewerbstag! Geflogen wird ein zweites unbekanntes Programm und die Startreihenfolge wird gleich wie am Wettbewerbstag 2 ermittelt.

5 Schiedsrichter bewerten die geflogenen Figuren, wobei die beste und schlechteste Bewertung gestrichen wird, somit entsteht eine sehr faire Bewertung.

GESAMTWERTUNG KATEGORIE SPORTSMAN

Rang	Name	Count.	Acft.	Known	1	2	Gesamt	%
1.	Dietke Clauß	GER	Yak 55	1133.6789	1200.6889	1421.9327	3756.3005	77.61
2.	Jan Meewes	GER	Pitts S2B	1091.1027	1167.6041	1358.5052	3617.2120	74.74
3.	Markus Schmidt	GER	Christen Eagle II	1007.1727	1232.8675	1350.6136	3590.6538	74.19
4.	Oliver Hackenberg	AUT	Christen Eagle II	1127.7411	1179.4253	1281.2703	3588.4367	74.14
5.	Peter Rohn	AUT	Christen Eagle II	1084.0515	1233.4625	1216.8484	3534.3624	73.02

Resümee:

Es war ein perfekt durchgeführter Wettbewerb. Wir konnten sehr viel Gelerntes mit nach Hause nehmen und hoffen, damit neue Kunstflieger-Anwärter zu begeistern auch an Wettbewerben teilzunehmen.

Vor allem genossen wir die tolle Kameradschaft und Gastfreundschaft der deutschen Kunstflieger.

Oliver Hackenberg



eren Euch zur tollen Leistung +++ Wir gratulieren Euch zur toll

Mali Losinj: »Einmal Alles« an einem Tag

Einmal alles – damit meine ich, dass der 25. Juni 2007 ein an Erlebnissen prallvoller Tag war. Schöner, ruhiger Flug, Turbulenzen, gute Sicht, schlechte Sicht, über die Alpen, übers Meer, Fisch essen, im Meer baden, Eis lutschen beim Spazieren am Hafenkai, Sight-Seeing an der Kroatischen Küste, in Bergtälern fliegen und zum Schluss ein Donnerwetter ...

Gleich in der Früh musste ich noch mal zurück nach Hause, weil ich mein Headset vergessen hatte. Super. Dann die Katana tanken und checken. Der Flieger war total verdreckt, so eine Sauerei! »Der Tag fängt ja gut an« denke ich mir, als wir die Passkontrolle in der BL machen...

Der Flugplan ist per SMS bestätigt, die Wetterprognose für den Hinflug ausgezeichnet, für den Rückflug am Abend wegen einer heranziehenden Front aus NW etwas unsicher, deshalb hatte ich ein paar alternative Schlechtwetterrouten in mein Garmin 496 programmiert. Abflug also etwas verspätet um 09:51 und bei strahlendem Himmel. Sattledt in 2.500 ft – tschüss Bidi und anmelden bei Wien Info. Der wollte das Routing wissen. Das war einfach: Direkt YESEN (Pflicht-Melde-Grenzpunkt Nähe Yesenice).



Max. Steigen auf Reiseflugfläche 95. Über den großen Priel ...

Kurz vor YESEN in 7500: Übergabe von Wien Info an Lubliana Info – gut verständlich, lässt mich in Ruhe bis zum Grenzübergangspunkt GIRDA (Slowenien/Kroatien). Langsames Sinken auf 5.500. Die Sicht ist teilweise nicht besonders, ich hätte oben in 75 bleiben sollen ... Ansonsten nichts Besonderes über Slowenien. Bei GIRDA Übergabe an Pula Approach. Die Controllerin wollte immer genau die Flughöhe wissen. Nachdem die Sicht Richtung Plomin immer schlechter wurde, habe ich Sinken auf 2500 requestet. War alles kein Problem. Die Lüftung schalte ich nun voll ein, weil sich die Hitze des Urlaubslandes im Cockpit bereits breit macht.

Plomin: Endlich das Meer vor uns. Hier cleared uns die Controllerin in 2.000 ft nach Losinj, und verlangt »report abeam carly romeo echo«. Darauf war ich nicht vorbereitet und hab ihr einmal say again und einmal standby gesagt. Karte studieren und GPS befragen: Damit war das NBD auf der Insel Cres gemeint. Ganz stressfrei. Leider wird die Sicht nicht besser und ich sinke auf 1.500. Bei abeam CRE Übergabe an Losinj App. Der gibt mich gleich frei für die 20. Dann höre ich ihn plötzlich nur mehr 2. Shit.

Jetzt sehe ich auch warum: Vor mir ein Bergerl, hinter dem der Platz liegt. Leider auch wieder Wolken. Naja, mal schauen ... Kurz steigen – in 2.000 können wir uns wieder gut unterhalten und alles läuft wunderbar, abgesehen von ein paar Böen im final, die ich aber auch erwartet hatte. Butterweiche Landung nach 02:16 Flugzeit auf dem Hauptfahrwerk.

Die Ankunft

Mit einem herzlichen »Welcome in Losinj« begrüßt uns der Marshaller, als wir die Kabinenhaube öffnen. Mensch ist das eine Hitze... Gleich mal trinken – meine Flugbegleiterin war schon durstig.



Landung in Mali Losinj: Der Durst war schon groß.

Auch die Katana hatte Durst. Ich beschließe, sofort zu tanken. Der freundliche Tankwart kommt mit seinem Laster und füllt auf, bis es überläuft. Landegebuhr zahlen (195,20 Kuna = ca. 27 Euro inkl. Steuern), Passkontrolle, Flugplan für den Rückflug aufgeben (geht nur schriftlich mit dem bekannten Formular – kein PC für die Piloten) und das Taxi wartet schon. Wir bitten den Fahrer, uns an ein Strandrestaurant zu bringen, wo wir dann auch gleich baden können. Dazu fahren wir durch das romantische Hafenzentrum an einen schönen Strand zum Restaurant. Meine Freundin Sylvia nimmt die gegrillten Calamares, ich esse einen weißen Fisch mit Kartoffel und Salat. Schmeckt super – die Grillen zirpen, die Wellen plätschern, ein sanftes Lüfterl bläst uns die salzige Meerluft herauf und die Sonne – einfach großartig!



Im Strandrestaurant beim Badeplatz ...

Dann hinein ins Wasser: plantschen, einmal rausschwimmen, umziehen und einen Spaziergang zurück ins Zentrum, wo wir uns mit dem Taxler um 15:00 einen Treffpunkt vereinbart hatten. Wir kaufen uns noch ein leckeres Eis, spazieren den Hafenkai entlang und kommen auf die Minute beim Treffpunkt an. Jetzt zurück zum Flugplatz, denn der schließt um 16:00. Dem Taxler müssen wir pro Fahrt pauschal 25 Euro überlassen. Naja ... Wetter checken – große Erleichte-



Ab ins Wasser ...

rung – die Front kommt erst später. Bidi meldet, dass es in Wels schön ist. Gut. Check, und los geht's auf der 20.

Ab jetzt wir die Sache ganz genau. Losinj trägt mir auf, den Überflug Unje zu melden. Weiter wegen Dunst in 3000 ft. Pula approach will immer wieder wissen wo wir genau sind. C, D, W of Brij, SV Andrij, alles wird genau abgefragt. Es vergeht kaum eine Minute ohne Funkverkehr. Komisch, denke ich. (Heute weiß ich: Die haben kein Radar. Das heißt, die Controller schieben auf einer Karte die Flieger!) Wichtig ist, dass man diese »Adria 3 Route« kennt, sonst bekommt man Stress. Ansonsten ist dieser Teil der Reise ein absoluter Höhepunkt: Entlang der kroatischen Küste Richtung Norden: Pula mit seinem großen Hafen und Kolosseum, das Naturschutzgebiet »Brijuni Inseln« auf denen es sich Diktator Tito hat gut gehen lassen, Rovinj, das Venedig Kroatiens, Vrsar mit dem schönen Flugplatz beim Limski Kanal.



Rovinj, das Venedig Kroatiens 112

Weiter Richtung Protoroz. Übergabe an Portoroz App. Ich requeste crossing CTR via PW1 direct to BARPI. Das lässt er mich nicht uns schickt mich über VICKY. Auch recht. Übers Meer nach Ronchi. Der Controller will nur, dass wir den Überflug des AD melden. Jetzt wird's wieder knifflig. Das erste mal ins Kanaltal. Die Rep.-Points habe ich alle im GPS, kann also nix passieren. Einflug Pradama-no in 4500. Wir bekommen max. 5000 ft aufgetragen. Dann funktechnisch das größte Problem. Ich werde etwas gefragt, was ich nicht verstehe. Nach 2x »say again« und 1x »standby melde ich, dass ich Gemona EET in 10 min. erreiche. Da wird er langsam ungehalten und teilt mit, dass er das eh schon weiß. Aber er spricht jetzt so langsam, dass ich das unverständliche Wort als »borderpoint« interpretieren kann. Ich melde also THORL in EET 20 min. Aufatmen auf beiden Seiten. Er sagt mir noch, dass ich THORL melden soll und wenn's nicht geht, gleich Wien Info anrufen soll. In Thori hab ich ihn nicht mehr erreicht. Nach einer Blindmeldung verlasse ich die Frequenz und melde mich bei Wien Info an.

Im Kanaltal spürten wir den Föhn ziemlich heftig. Ab Thori wieder steigen. Je weiter wir steigen, desto feiner, kaum mehr Wolken. Ich hatte geplant nach VIW (Villach VOR) zu entscheiden, welche Route ich nehme. Entweder über den Sölkpass, wenn's recht gut aussieht, sonst Schoberpass oder worst case Übernachtung in Punitz ;-)

Es war aber Richtung Neumarkter Sattel so schön, dass ich entschied, on top direkt Sattledt zu fliegen. Ein sehr ruhiger Flug Richtung Ennstal. Aber von weitem kündigt sich schon Unheil an. Ganz schwarz direkt voraus. Shit.

Ennstal: Links oder rechts – das ist die Frage. Rechts schaut es heller aus. Nein doch nicht. Ich entscheide mich für Westen, Ri Dachstein. Wir passieren den Grimming in Endzeitstimmung.



Die Apokalypse: Wolke frisst Berg. Ein Naturschauspiel, das von dem Bild nicht vollständig wiedergegeben werden kann.

Wir fliegen nun am Südrand des Unwetters entlang. Wien Info will wissen wo wir sind und die Höhe. Dann meldet er, dass er mit Wels telefoniert hat und wir dort nicht landen können, weil ein heftiges Gewitter tobt. Und gleich drauf: report your intention. Super. Also »standby«. Ich denk mir: »Wenn das der Siegi erfährt, wird er wieder Lästern...« ;-)) Nachdem wir nach dem Dachstein schon Richtung N in die Sonne gedreht hatten entschied ich mich für Ried. Nach der Meldung an Wien Info will er, dass ich den Beginn des Sinkfluges melde. Das mache ich über Seewalchen – er gibt mir Squak 7000 und lässt mich die Frequenz verlassen. Ein Blick Richtung Wels – das »Lambach VOR« glänzt schon in der Sonne. Also rufe ich Wels und Bidi sagt mir, dass W schon in der Sonne liegt und über dem Platz nur mehr eine Wolke ist. Also alles wieder wie geplant – ab nach Hause. Knüppel nach rechts und ein letzter vertrauter Blick auf den Traunstein ... Jetzt musste ich rasch Höhe abbauen – also runter mit der Nase. Ist sich genau ausgegangen. »Lambach 2500 ft, request landing info«. Dann alles wie gehabt, über W auf die 09, Flugzeit 02:45. Bidi hat uns empfangen und erzählt, dass er mit unserem Controller fast eine Standleitung eingerichtet hatte, damit wir gut nach Hause kommen. Danke Bidi!

Fazit: Leute, gebt Euch das. Beim meinem Flug hat auch nicht alles perfekt geklappt. Es geht nur darum, immer eine Hintertür offen zu haben (Zitat Willi), und situativ Entscheidungen auf Basis des Erlernten zu treffen. Also – auf nach Süden!

Bruno Weinberger

Mehr Reiseberichte im Forum auf www.wmw.at

Steckbrief:

Bruno Weinberger, geb 1963, Wohnort Kronstorf, verheiratet, eine Tochter, Klaviermacher und Unternehmer (www.weinberger.net, Klavierhaus Weinberger, Enns), PPL bei der Weißen Möwe 2006.



Oldtimertr

Die Hahnweide ist alle 2 Jahre für ein paar Tage Spielwiese für Heavy Metal und filigranes Flugmaterial



P-51K Mustang

Die drei Jungmeister mit den Piloten Ecker Josef, Fritz Laessig und Ernst Gruber; die Eagle mit Peter Rohn und Angie; Oliver Hackenberg wäre mit einem Ultralight gekommen und die Super Cub gesteuert von Uwe Pichler, auf Heimaturlaub aus dem fernen Südkorea, hatten sich für dieses Event angemeldet. Kommen konnte leider nur Ecker Sepp, das Wetter hatte allen einen Strich durch die Rechnung gemacht.

Einzig Sepp ließ sich den Spass nicht nehmen und kämpfte sich mit seinem Auto durch die Stauhölle A8, Richtung Stuttgart Kirchheim/Teck.

Der Veranstalter gab dem Verein Weisse Möwe die Möglichkeit, sich einem breiteren Publikum zu präsentieren. Wir nahmen dieses Angebot gerne an stellten ein Zelt auf und verteilten massenweise Informationsmaterial über den Flugplatz und die Stadt Wels.

Obwohl es am Freitag unentwegt regnete, füllte sich zu sehens die Flightline. Permanent landeten die fliegenden Raritäten. Bis Samstag Mittag standen die Oldtimer auf

einer Länge von einem Kilometer in dreier Reihen in Reih und Glied. Da waren sie nun: Flugzeuge, die man normalerweise nur noch in den großen Flugmuseen bewundern kann. Ein Highlight am Himmel jagte das andere, trotz des auf langen Strecken miesen Wetters wurden alle Veranstaltungspunkte durchgezogen.

Wenn der letzte Flieger des Tages gelandet war hieß das nicht, dass man nach Hause ging. Der Flugplatz erwachte zu neuem Leben und es ging in den Zelten richtig die Post ab. Gute Musik und Flugvorführungen über den Köpfen der Zeltfestbesucher heizten die Stimmung zunehmend an. Für die Nachtschwärmer war ein Discozelt aufgestellt, wo bis in die Morgenstunden ausgelassen getanzt und gefeiert wurde.

In zwei Jahren gibts wieder ein Oldtimertreffen auf der Hahnweide. Diese Veranstaltung ist ein Muss für Oldtimer- und Flugbegeisterte und natürlich Freunde des Heavy Metals.

effen Hahnweide



Blériot XI La Manche

Ein Tipp von mir: Mit dem Flugzeug anreisen und sich rechtzeitig für die Hahnweide 2009 anmelden. Dann bekommt man eine ID Card Pilot/Crew, damit kann man die Flightline abseits der Massen abschreiten. Ich hab es erlebt. 15.000 Menschen drängen sich entlang des Zaunes.

Auf der Hahnweide – Kirchheim/Teck (östlich von Stuttgart an der A 8, Ausfahrt Kirchheim/Teck West) mit ca. 400 Motor- und Segelflugzeugen. Der Flugplatz HAHNWEIDE bei Kirchheim/Teck war vom 07. bis 09. September 2007 wieder Treffpunkt von OLDTIMER - Piloten und Freunden alter Flugzeuge aus ganz Europa. Das stattfindende Treffen gehört neben den Veranstaltungen im englischen Duxford und im französischen La Ferté-Alais zu den größten dieser Art in Europa. Hier treffen sich begeisterte OLDTIMER - Piloten zum Erfahrungsaustausch und zur Präsentation ihrer liebevoll gepflegten und zum Teil mit sehr hohem Aufwand restaurierten und flugfähig gehaltenen „fliegenden Kisten“.



Spitfire

Der Veranstalter, die Fliegergruppe WOLF HIRTH Kirchheim unter Teck e.V., hatte wieder ein Programm zusammengestellt, das die Besucher und die Teilnehmer begeisterte.

Bereits ab Donnerstag trafen die ersten Teilnehmer nach und nach auf der Hahnweide ein. Wie in den vergangenen Jahren kamen auch die JU-Air aus der Schweiz, wieder mit vier JU 52 („Tante JU“).

Diese Formation traf sich am Freitag über dem Himmel von Stuttgart mit der JU 52 der Lufthansa. Die Formation flog dann über die Stadt und das Neckar- und Filstal entlang und nach einigen Formationsüberflügen landeten die JUs auf der Graspiste. Die Veranstalter haben es geschafft: 5 JU 52 in einer Formation über der Hahnweide 2007!

Eine davon war dann am Samstag zeitweise und am Sonntag ganztägig von der Hahnweide aus zu Rundflügen gestartet, die anderen



Junkers JU-52



Yakolev Yak-11



Sikorsky S 58



North American B-25 Mitchell



NA T28 »Fennec«

starteten am Freitag gegen 16:00 Uhr zum Rückflug nach Dübendorf. Als Kontrast dazu die Blériot XI „La Manche“ mit ihrem Fünf-Zylinder-Umlaufmotor aus dem Jahre 1910, vorgeflogen von Mikael Carlson aus Schweden, sowie viele Sport- und Reiseflugzeuge (ca. 350) aus den dreißiger Jahren und der Nachkriegszeit. Stellvertretend seien hierfür die Namen Messerschmitt, Focke-Wulf, Klemm, Bücker, Cessna, Curtiss, Beechcraft, Piper und De Havilland genannt. Hinzu kamen die wunderschönen Segelflugzeuge (ca. 35) aus der Vorkriegszeit und aus der Zeit nach der Wiederzulassung des Segelflugsports in Deutschland. Habicht, Goevier, Minimoa, Grunau Baby und SG 38 sind nur einige der filigranen Schönheiten aus Holz und Segeltuch, ein großer Teil hier in der Region gebaut.

Wer es rasanter wünschte, dem versprochen Namen wie Spitfire, Mustang, Jak 3, Jak 11, Morane D3801, T 28 „Fennec“ und T 6 rasante Vorführungen, wie es sie selten gab. Leider konnte wegen technischer Probleme die ME 109 nicht kommen.

Außerdem war der zweimotorige B 25 Bomber aus der Schweiz wieder zu Gast!

Weitere Höhepunkte waren die Kunstflugvorführungen. Einzelkunstflüge durch Klaus Lenhart, auch in Formation mit dem Extra-Modell von Albert Winter, begeisterten die tausenden Zuschauer.

Es waren genügend kostenlose Parkplätze für die Besucher vorhanden.

Fotofreunde und Spotter hatten die Gelegenheit, Samstag und Sonntag in der Zeit von 07:30 bis 09:00 Uhr direkt auf dem Platz zu fotografieren.

Der Eintritt betrug für den Freitag 10.-€, am Samstag und Sonntag je 15.-€, die Kombikarte für alle drei Tage 20.-€. Kinder bis 14 Jahren hatten freien Zutritt.

Rundflüge mit der JU 52 konnten unter rundflug@oldtimer-hahnweide.de gebucht werden. Mit zwei Antonows AN 2, einer Broussard, der De Havilland DOVE, ggf. der Dragon Rapide und einem Sikorsky S58 Hubschrauber konnten ebenfalls Rundflüge gemacht werden, allerdings waren diese erst während der Veranstaltung beim Rundflugschalter am Flugplatz zu buchen.

Die Fliegergruppe WOLF HIRTH Kirchheim unter Teck e.V. blickte auf eine erfolgreiche Veranstaltung 2007 zurück, und freut sich wieder viele Oldtimerbegeisterte 2009 auf der Hahnweide begrüßen zu dürfen!

<http://www.oldtimer.wolf-hirth.de>





Ihr Entstehen ist bis heute rätselhaft und ungeklärt, seit Jahrzehnten treten sie alljährlich vermehrt auf; faszinieren und verblüffen mit ihren komplexen, komplizierten und fantastischen Mustern ihre Entdecker: KORNKREISE.

Die Wissenschaft ist ratlos. Die Erscheinungen gelten als eines der größten Para-Phänomene der Gegenwart und reizen zu einer Spurensuche.

Mystery Flight

Ankunft im magischen Bezirk, im „Crop circle“ Center in Wiltshire, Südengland, in der Nähe alter Kultstätten wie Avebury, Stonehenge, Avalon. Ein sonniger, unwirklich warmer und ruhiger, ungewöhnlich unbritischer Augustnachmittag. Hochsaison der Kornkreisentstehungen. Eine seltsame Spannung legt sich über die Gruppe, die sich beim Silent Circle Cafe eingefunden hat. Wie ein Platz für Verschwörer und Untergrundagenten liegt das unscheinbare und schäbige Gebäude inmitten der Feld- und Weidelandschaft.

Treffpunkt für Eingeweihte, an dem die Fäden von Informationen über das Auftauchen neuer Kreise zusammenlaufen, wo man am ehesten erfährt, wie sie am besten aufzuspüren und zu sehen sind. Es sind meist Piloten, die die entscheidenden Tipps und ersten Fotografien liefern. Aus der Luft sieht man sie zuerst und am besten, die Kreise im Getreide, die über Nacht auf bisher ungeklärte Weise entstehen, manchmal fast vor den Augen der Überflieger innerhalb eines Hin- und Rückflugs. Sie sind auf einmal einfach da, wie ein großer Stempel aus dem Himmel. Man ist geneigt, „Blödsinn“ zu sagen und „dum-

me Scherze“, aber so einfach ist's dann doch nicht, wenn man der Sache auf den Grund gehen will.

„Ufo-Wolken“ ziehen auf, das Licht ändert sich, „Halos“ erscheinen. Roswell Atmosphäre, Akte X Stimmung, eine Art „Area 51“ Feeling.

Die Gruppe ist vor den Computern und Bildschirmen im Cafe versammelt, ein „fliegender“ Holländer erzählt, wie er gestern aus dem Cockpit einen frischen Kreis um einen uralten Baum herum ausgemacht hat.

„Willst Du fliegen?“ fragt mich plötzlich Jay, unser Führer, der meine Vorliebe für Ultralights kannte. Was für Frage.

„Ruf Tony an, gleich hier ums Eck ist ein Microlight-Center“. Er drückt mir eine Telefonnummer in die Hand...

Ich ergreife die Gelegenheit beim Schopf und habe das Glück, den letzten Rundflug vor Sonnenuntergang zu ergattern. Die Vogelperspektive bietet den besten Überblick über die in der Gegend vorhandenen Muster, und Tony, der Pilot, weiß, wo sie liegen. Tony erwartet mich in seinem „Microairport“: ein ausgemähter Rasenstreifen, ein Windsack, ein libellenartig aussehendes Fluggerät mit

geräumiger Kanzel und plastikbespannten Tragflächen. Die Instrumente innen jedoch nach nobler englischer Art vom Feinsten. Chrom und Messing blitzen vom Kompass bis zur Handstoppuhr(!). Tony selbst trägt eine adrette Uniform wie ein Linienpilot. Er befestigt meine zwei Kameras mit eigenen Haltegurten, lässt mich seitenlange Haftungserklärungen unterschreiben und erkundigt sich nach einer allfälligen Luftkrankheit. Es geht nichts über britische Disziplin und Correctness, weshalb ich meine Frage, ob ich vielleicht selbst fliegen dürfte, gleich wieder vergesse.

Fast aus dem Stand erhebt sich das Leichtflugzeug von der Wiese. So einfach kann Fliegen sein. Wie ein großes, gutmütiges Insekt brummt der Hochdecker gemächlich in geringer Höhe über das Gelände, über Gehöfte, Guts-häuser und vornehme Anwesen mit ihren Ländereien und Gärten. Weitläufige Felder. Kaum fünf Minuten in der Luft der Anblick, auf den ich so lange gewartet hatte:



Ein Stern, geschmückt und umrahmt von Kreisen und Ringen und anderen schwer beschreibbaren Verzierungen, leuchtet aus einem Weizenfeld herauf. Der erste selbstgesichtete Kornkreis. Minuten später der nächste, eine fraktale, geometrische Figur, nach deren Überfliegen ist schon wieder ein anderer zu sehen. Man könnte süchtig werden, hält nach immer neuen Mustern Ausschau und freut sich, welche in der Landschaft zu entdecken. Wie Pilzesuchen vom Flugzeug aus. Zur genauen Betrachtung der Strukturen bleibt in der Luft wenig Zeit. Ich kann nur auf die Fotografien verweisen, anhand derer man sich seine eigene Meinung über das Zustandekommen der eigenartigen Gebilde machen kann und deren Aussage und Bedeutung.



Was oder wer steckt da wohl dahinter? Wer formt sie? Und wie? Ich möchte hier auf die verschiedenen Theorien nicht eingehen, aber möglicherweise sind hier Energien und Frequenzen am Werk, die außerhalb der Wahrnehmungsfähigkeit eines „normalen“ Erdenbürgers liegen. Tatsache ist, dass technische Apparate – gefährlich wird's bei Herzschrittmachern - inmitten solcher Kreise nicht mehr einwandfrei funktionieren (auch mein Fotoapparat begann zu streiken), sensible Menschen sich unwohl fühlen, Tiere komische Reaktionen zeigen. Auf vielen Fotos sieht man oft unerklärliche „Lichtbälle“. Merkwürdigerweise werden Forschungen hierüber nicht gern gesehen, behindert und belächelt. Es gibt aber in letzter Zeit ernsthaftes wissenschaftliches Interesse und Veröffentlichungen und einen jährlichen Crop Circle Congress in Marlborough.

Der Sonnenuntergang naht, im letzten Licht nähern wir uns dem Landestreifen. Bomber des nahen Militärstützpunktes umfliegen uns wie dunkle, drohende Riesenvögel. Hat die Basis etwas mit dem Geheimnis der Kornkreise zu tun? Diese verschwinden mit der Ernte (die Halme sind übrigens nur niedergebogen, nicht durch irgendeine mechanische Einwirkung gebrochen!), die Rätsel bleiben.

Ein mystisches Flugerlebnis, das Ultralightfreunde vielleicht zur Nachahmung reizt.

Das Microlightcenter befindet sich in der Nähe von Yatesbury, Tel.: 0044 01249811000

Auskünfte auch durch den österr. Kornkreisspezialisten Günther Schermann Tel.: 0699-13697195

Welf Ortbauer

„Kunstflug mit Blickrichtungserkennung“ - Hightech!



Das Ziel dieser Untersuchung war die Ermittlung, in welche Richtung man als versierter Kunstflugpilot bei diversen Manövern blickt und welche Referenzpunkte der Pilot nutzt, um die Lage des Luftfahrzeuges im Raum zu erkennen.

Die Manöver sollten sich auf einfache Kunstflugfiguren beschränken.

Zur Blickrichtungsermittlung wurde eine Brille mit 2 Kameras verwendet.

Eine Kamera filmte die Pupille, daraus errechnet sich die Blickrichtung.

Die 2. Kamera zeichnet auf, was sich gerade im Blickfeld befindet.

An diese Brille ist ein Aufzeichnungsgerät angeschlossen.

Versuchsleiter, Herr Univ.-Prof. Pflieger, meint, dass dieses System einen Beitrag zur Verbesserung des De-Briefings von Kunstflugmanövern liefern kann.

Der 1. Flugversuch mit diesem System wurde von Herrn Stiebler Wilhelm durchgeführt und deutet darauf hin, in der Zukunft sehr vielversprechend zu sein.

Zukünftig werden noch einige Messflüge folgen.



Bücker treffen

in LOLW vom 31.08.2007 bis zum 02.09.2007

Am Freitag fanden sich 5 Besucherbücker bei wechselhaftem Wetter ein. Nach der Begrüßung und einem sehr guten Abendsessen „made by Frau Stadlbauer“ fand der Abend mit Fachgesprächen seinen Ausklang.

Am Samstag war das Wetter etwas durchwachsen, doch meistens trocken. Am Nachmittag organisierte Franz Stadlbauer eine Neuner-Bückerformation, die er mit seiner Bü 133 anführte.

Der Ausflug dauerte ca. 1 Stunde und führte über die Schlögener Schlinge – Eferding – einem Überflug des Flughafens Hörsching – Rohr – Kremsmünster und wieder zurück nach Wels.

Der krönende Abschluss am Nachmittag war die Vorführung des schönen, klassischen Kunstflugprogrammes durch Herrn Lässig Fritz mit seiner Bü 133.

Am Abend konnten sich alle Bückerfreunde wieder von der Kochkunst von Frau Stadlbauer überzeugen und mit einer Nachbesprechung der Tagesereignisse fand er seinen Abschluss.

Das Bücker Fly-In war eine gelungene Veranstaltung.

Die Abreise unserer Bückerfreunde erfolgte am Sonntag bei herrlichem Wetter.



Lässig Fritz mit seiner Bü 133

Redaktion & Pressereferat



Christian ist der „Neue“ in der Sektion MOT, Siegi in der Sektion UL und ich bin der 3. im Bunde in der Sektion Presse = Pressereferent :-)

Mein Name ist Wolfgang Ruzicka, gemächlicher Uhrenflieger, meistens mit der Super Cub unterwegs. Bei der Möwe eingetreten 2003. Unternehmer eines Verlages in Linz, vor 7 Wochen das erste Mal Papa geworden.

Ich mache die Arbeit für den Verein genau wie meine Kollegen ehrenamtlich und freue mich auf die kommenden drei Jahre.

Viele wollten den Cumulus sterben lassen, auch ich war anfangs dieser Meinung. Aber die letzte Nummer sollte doch noch erscheinen und bei den Kontakten mit den vielen Freunden im Club erkannte ich - wir täuschen uns. Wenn der Verein keine Mitgliederzeitung mehr herausbringt, dann beginnt es zu bröckeln. Jetzt möchte ich den Cumulus mit einem Team von Schreib- und Fotografiebegeisterten so attraktiv machen, dass die Cumulusverneiner verstummen.

In dieser Ausgabe haben sich schon einige engagiert. Bruno Weinberger wird den Cumulus mit seinen Reiseberichten bereichern. Heimo Pertlwieser, Kunstflieger und begnadeter Fotograf wird uns gelegentlich tolle Aufnahmen liefern. Welf Ortbauer, passionierter Schriftsteller und Poet von Linz, auch seit vielen Jahren im Club; erfreut mit seinen wunderbaren Formulierungen und Themen der „anderen“ Art.

Oliver Hackenberg und Peter Rohn halten uns über die Kunstfluggeschichte und Aktuellem vom Flugplatz auf dem Laufenden.

Wolfgang Wurdinger wird am Anfang 2008 Gesundheitstipps zum Saisonstart geben. Ich hoffe er wird im Cumulus die Gesundheitskolumne »Fit ins Cockpit« schreiben. Mal sehen ...

Danke, Markus Eigner, für deine grafische Gestaltung der Sektionenicons, viel im Forum diskutiert, hier auf Papier.

Alle sind eingeladen mitzuschreiben, mitzugestalten und Ideen einzubringen.

Vielleicht schreibt uns ein junger Pilot seine Eindrücke, die Fluglehrer sind an dieser Stelle aufgerufen, uns Piloten kurze Nachbriefings zu geben. Mit einer netten Grafik, ein wenig Text ... wir lernen daraus.

Nicht unerwähnt soll die Firma Steurer bleiben. Hans Steurer ist ein verdientes Mitglied der Weißen Möwe. Er kommt uns mit dem Druckpreis entgegen und hat uns schon bei vielen Drucksorten aus der Patsche geholfen. Herzlichen Dank!

Liebe Kollegen, jeder positive Kontakt zur Presse ist gut für den Flugsport und die Weiße Möwe. Also, wer jemanden kennt, bitte um Information.

Herzlichst
Wolf

presse@wmw.at Tel.: 0650-2021968

DIE PREISE STEIGEN

Die Weiße Möwe hat seit 8 Jahren unveränderte Mitgliedsbeiträge. Aufgrund der allgemein gestiegenen Kosten müssen wir ab dem Jahr 2008 den Jahresmitgliedsbeitrag um ca. 3,30 € pro Monat erhöhen. Konkreteres im Weihnachtscumulus. Seit der Einführung des Euro sind die Preise für Lebensmittel real um rund 12 % gestiegen. Der Strompreis hat sich um rund 20 % erhöht (wenige Beispiele für viele).

Mi gfreits ah ned ...



Marcus Schrögenauer und Helmut Aichbauer in Begleitung eines hübschen Mädchens harrten standhaft beim Zelt aus. Katrin Ritter von der Rundschau kam vorbei um Probe zu sitzen. Ich glaube, der Kunstflugvirus hat sie gepackt.

22. September, unser Club hat sich kurz entschlossen, sich beim Tag der offenen Tür vom Militär anzuhängen. Viel Zeit zur Vorbereitung blieb nicht, trotzdem stand ein geräumiges Infozelt. Die Flightline präsentierte sich von der besten Seite, Rundflüge wurden organisiert. Peter Rohn zauberte über den Köpfen der Besucher ein spannendes Programm in den Himmel.



Katrin Ritter

Ihr Partner für Versicherung, Vorsorge und Vermögen.

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

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

Richard Schutti, Mobiltel. 0699/12 12 00 55

4600 Wels, Bahnhofplatz 1

Telefon (07242) 442 57-86464, Fax (07242) 442 57-76464

Weil ich noch viel vorhab. >>

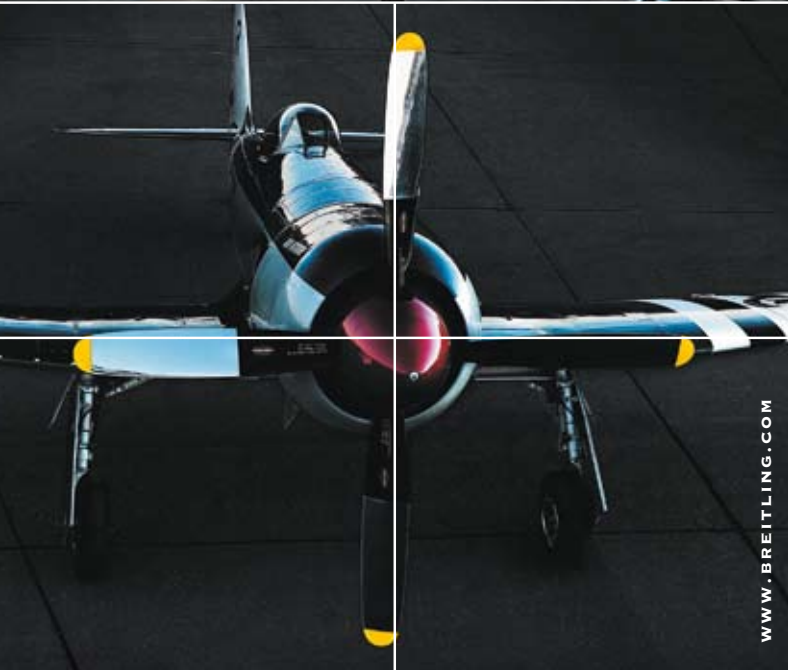
Allianz 

Pure Performance

Absolute Precision



unlimited air racing, reno, nevada.



WWW.BREITLING.COM



Blackbird
Automatischer Chronograph mit Grossdatum. Spezialserie.
Offiziell COSC-zertifizierter Chronometer.

HÜBNER

UHRMACHERMEISTER SEIT 1914

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



INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™

Impressum: P.b.b. Zul. Nr. GZ 03Z034846 M
Verlagspostamt 4601 Wels; Erscheinungsort Wels
Eigentümer und Herausgeber:
Fliegerclub WEISSE MÖWE WELS
ZVR-Zahl: 278 289 417
Flugplatzstraße 1, 4600 Wels, Postfach 197
Tel.: +43-(0)7242-26 499-0
E-Mail: office@wmw.at
http://www.wmw.at