

Finger weg vom Flugplatz Wels

Flugtage 2010 ein Resümee



Wels - Korsika: ein Reisebericht

IT-Lösungen für Ihr Unternehmen **aus einer Hand**

IT-Dienstleistungen
Weblösungen / Design
Softwareentwicklung



IT-Dienstleistungen

IT-Systembetreuung:

- Planung, Installation und Administration von Windows Netzwerken
- Datensicherungen
- Beratung und Konzeption
- und vieles andere mehr...

Dienstleistungen Hard- & Software:

- Server- & PC-Installation (Hard- & Software)
- allgemeine Software-Installationen
- Viren- & Malwarebeseitigung
- und vieles andere mehr...

Softwareentwicklung

Unsere Dienstleistungen im Überblick

- Systemanalyse und Beratung
- Spezifikation, Pflichtenheft
- Entwicklung
- Implementierung und Schulung
- und vieles andere mehr...

Weblösungen / Design

Unsere Dienstleistungen im Überblick:

- Webseitenerstellung mit Dreamweaver oder CMS
- Newslettergestaltung und Versand
- Einrichtung und Wartung von Google-Adwords
- Gestaltung von Web-Grafiken, Drucksorten und Illustrationen nach Kundenwunsch
- und vieles andere mehr...





6



28



20



38



47

INHALT

Editorial Präsident Weiße Möwe Wels – Josef Ecker	5
Finger weg vom Flugplatz Wels	6
Operation Facelift	13
Vorläufiges Aus, Fliegerball In eigener Sache – Impressum	14
Motorflug Sektion – Ein Bericht	15
Sein vierter Titel – Wolfgang Schneckenreither	16
Sektion UL – WMW-Nachwuchs gibt kräftiges Lebenszeichen – Gesundheitsmesse Wels	17
Gyro-Haudegen laden Dich ein	19
Segelflug Sektion – Meine erste Saison im Streckenfliegen	20
4-Nationen-Ziellanden 2010	22
Segelflugschulung 2010	23
Juniorenstaatsmeisterschaft 2010 in Dobersberg	24
Modellflug Sektion	25
Hangarfest für die Crew der Welser Flugtage 2010	26
Reisebericht Wels – Venedig – Elba – Sardinien – Korsika – Trento – Wels	28
Winterflugbetrieb – Refresher	37
Flugtage 2010 – Ein Resümee	38
Me 262 – Markus Zinner bester Air to Air Fotograf in Österreich	46
Heiratsantragsflug in der Piper Saratoga	46
Nikolaus war bei uns – Groß und Klein waren begeistert	47
Die jüngste WMW-Copilotin	48
Vorschau Heft 1 - 2011	48

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



Das Jahr 2010 war ein Jahr der Freude und der Aufregungen



Präsident Kapitän I. R. Ing. Ecker Josef
Fliegerclub Weiße Möwe Wels

Liebe Clubmitglieder!
Liebe Fliegerfreunde aus nah und fern!

Wir feierten: Vor 100 Jahren flog im November 1910 das erste Mal ein Flugzeug auf dem Exerziergelände der K.u.K. Armee in Wels. Am 10. und 11. Juli 2010 konnten wir dem interessierten Publikum imposante Flugvorführungen bei bestem Wetter bieten. Das Blau des Himmels haben nur diverse künstliche Wolken der Vorführflugzeuge getrübt. Das Bundesheer war mit fast allen Typen sowohl am Boden wie in der Luft vertreten. Ebenso die Flying Bulls aus Salzburg. Großen Dank an die Messerschmittstiftung unter Leitung von Dr. Heinrich v. Srbik. In Wels hatte die legendäre Messerschmitt Me 262 „Schwalbe“ einen der wenigen fliegenden Auftritte 2010. Es handelt sich dabei um einen originalgetreuen Nachbau aus USA. Es waren viele bürokratische Hürden zu nehmen, um sie fliegen zu lassen, da es sich laut Amerikanern um ein „Kriegsgerät“ handelt. Es ist eben in den USA gebaut worden. Hier gebührt Herrn Volker Radon aus Manching aufrichtiger Dank. Er hat sich bis Freitag Nacht vor dem Flugtag für uns bemüht. An dieser Stelle allen aktiven Teilnehmern herzlichen Dank für das professionelle Vorführen ihrer Fluggeräte, dadurch konnte unfallfrei geflogen werden!

Wir organisierten am 25. 09. 2010 für alle helfenden Hände zum Flugtag ein kleines Fest. Es wurden einige nette Preise, wie eine Breitling Uhr von der Firma Hübner, verlost. Mit Leberkäse und Getränken von unserem Caterer wurden unsere treuen und fleißigen Mitglieder verköstigt.

Wir hatten viel Arbeit: Das AC/DC Konzert wurde auf unserem öffentlichen Zivilflugplatz zur Hauptbrutzeit unserer Fliegerkollegen aus dem Tierreich (Brachvögel) abgehalten. Naturschützer und auch der Verein haben sich gegen diesen Termin zur Wehr gesetzt. Man wollte scheinbar ein Zeichen setzen, denn auch mit der Einhaltung der Nutzungsvereinbarung hielt man es nicht sehr genau. Es musste massiv interveniert werden, um unser Recht durchzusetzen.

Zwei Beispiele:
Die vereinbarte Auf-



Schlachtfeld am und abseits der Segelfluggpiste am Flugplatz Wels nach dem AC/DC Konzert.

WORLD CLASS TECHNOLOGY

Weltgrößter Hersteller von Spezialfeuerwehrfahrzeugen
The world's largest manufacturer of specialty fire fighting vehicles

 **rosenbauer**
www.rosenbauer.com

wandsentschädigung wurde viel zu spät bezahlt. Die Restaurierung des Ostteils der Segelfluggpiste wurde bis zum vertraglich zugesagten Zeitpunkt nicht einmal begonnen!

Die Wunden in der Natur neben den Pisten und Rollwegen sind noch immer zu sehen, deshalb mussten wir unsere eigene Veranstaltung nach Westen verlegen.

All dies hat sehr viel Zeit in Anspruch genommen, daher haben wir auf einen netten Festabend beim Flugtag verzichtet. Es hat einfach die Kapazität gefehlt und vielleicht war auch die Laune am Feiern nicht da.

Geburtstagsgeschenk: Am Montag nach unserer 100-Jahrfeier bekamen wir kommentarlos den Umwidmungsantrag für 43 % des Flugplatzgeländes, diese sollen zu einem Industriegebiet werden.

Es ist genau jener Plan, welcher 2008 bei der Generalversammlung mit großer Mehrheit abgelehnt wurde.

Wir sind natürlich nicht tatenlos geblieben (Petition), daher bin ich zuversichtlich, die Causa Umwidmung zu einem für uns und unsere tolle Natur am Flugplatz positiven Ende führen zu können.

Eine kurze Erinnerung in diesem Zusammenhang an Sie, liebe Welser: Wir verhindern hier keine Arbeitsplätze. Diese müssen nicht am schützenswerten Flugplatzgelände entstehen, sondern ein paar hundert Meter weiter!

Wir wollen nicht den tatsächlich letzten Rest der ehemaligen, dem ganzen Unterlauf der Traun folgenden Welser Heide zubetonieren, denn das ist dann endgültig!

Ich bin ein großer Optimist, daher sehe ich positiv in die Zukunft. Die Petition kann natürlich noch immer unterzeichnet werden. Viele von uns arbeiten am Schutz unseres einzigartigen Flugplatzgeländes. Stellvertretend möchte ich unseren Waldemar hervorheben, er kam unlängst mit mehreren hundert Unterschriften ins Büro. Vielen Dank für Deinen unermüdlichen Einsatz.

FROHE WEIHNACHTEN und ein GUTES NEUES JAHR, wünscht allen Mitgliedern, Freunden und euren Familien herzlich und gerne

Josef Ecker
Präsident

Vielen herzlichen Dank an Andi Grosch, er hat die WMW-Homepage ins Jahr 2010 gebracht, und nach kurzer Beratung in Windeseile die Petitionsseite erstellt.



www.wmw.at/flugplatz/petition

FINGER WEG VOM FLUGPLATZ WELS



Sicht Richtung Westen



-43 Hektar?
Nein!

Jetzt Petition unterzeichnen:
wmw.at

Fluggelände **Welle Mieses Wels**, Neben des öffentlichen Zentralfriedhofes Wels

JA
zur Auslösung des Fluggeländes zu den Bedürfnissen der Anwohner zur Wohn- und Messstadt Wels zur Erhaltung aller Vertragsinhalte zur Berücksichtigung der historisch gewachsenen Form der Anlage

NEIN
zum Verlust der Bachkieselschicht zum Verlust von ein bis zwei Grasspielfeldern zum Verlust des Fallschirmspringerwesens zum eingeschränkten Flugbetrieb



Plakataktion im Welser Stadtgebiet

Aus den Bezirken
Die Bezirksräte des ...

Schon 1000 Bewohner-Unterschriften gegen Umwidmung des Welsner Flugplatzes
haben Angst vor noch mehr ...

„Die Flugplatz-Umwidmung ist ein Gebot der Stunde“
WIK-Bezirksstellenleiter Spiesberger fürchtet um 1000 Arbeitsplätze

Ein paar Hektar vor der eigenen Tür schützen
Hick-Hack zwischen VP und FP um ausländische Werbung

„Wettlauf“ um Widmung des Welsner Flugplatz-Areals
Völlig unerwartet ...

UVP für „Silberstein“
Touren um neuen Windpark

40 von 107 Hektar werden in Betriebsbaugelände umgewandelt
Wels macht mit Umwidmung des Flughafengeländes ernst

„Es gibt Alternativen zum Flugplatz-Areal“
3200 unterstützen die Online-Petition

„Wettlauf“ um Widmung des Welsner Flugplatz-Areals
Völlig unerwartet ...

„Wettlauf“ um Widmung des Welsner Flugplatz-Areals
Völlig unerwartet ...

„Wettlauf“ um Widmung des Welsner Flugplatz-Areals
Völlig unerwartet ...

„Wettlauf“ um Widmung des Welsner Flugplatz-Areals
Völlig unerwartet ...

„Wettlauf“ um Widmung des Welsner Flugplatz-Areals
Völlig unerwartet ...

„Wettlauf“ um Widmung des Welsner Flugplatz-Areals
Völlig unerwartet ...

„Wettlauf“ um Widmung des Welsner Flugplatz-Areals
Völlig unerwartet ...

„Wettlauf“ um Widmung des Welsner Flugplatz-Areals
Völlig unerwartet ...

„Wettlauf“ um Widmung des Welsner Flugplatz-Areals
Völlig unerwartet ...

„Wettlauf“ um Widmung des Welsner Flugplatz-Areals
Völlig unerwartet ...

„Wettlauf“ um Widmung des Welsner Flugplatz-Areals
Völlig unerwartet ...

„Wettlauf“ um Widmung des Welsner Flugplatz-Areals
Völlig unerwartet ...

„Wettlauf“ um Widmung des Welsner Flugplatz-Areals
Völlig unerwartet ...

„Wettlauf“ um Widmung des Welsner Flugplatz-Areals
Völlig unerwartet ...

„Wettlauf“ um Widmung des Welsner Flugplatz-Areals
Völlig unerwartet ...

„Wettlauf“ um Widmung des Welsner Flugplatz-Areals
Völlig unerwartet ...

„Wettlauf“ um Widmung des Welsner Flugplatz-Areals
Völlig unerwartet ...

Abstimmung der Woche:
Stimmen Sie mit auf: www.meinbezirk.at

Lieber Fliegerfreund,
nach 18 Monaten Gesprächen und Verhandlungen betreffend die Zukunft des Flugplatzes Wels wurden wir überraschend mit einem Antrag auf Änderung der Flächenwidmung unseres Flugplatzes konfrontiert.

Einen Tag nach unseren Flugtagen erreichte uns eine Verständigung der Stadt Wels. Jetzt kann man auch nachvollziehen, warum die Stadt Wels und das Welser Stadtmarketing nicht das geringste Interesse an dieser großartigen Veranstaltung der Weißen Möwe zeigte.

Die erste Bewährungsprobe vom neuen Vorstand unter der Führung des Präsidenten Josef Ecker bestand darin, dass AC/DC Konzert von seinem ursprünglichen Platz im Center des Platzes an den südöstlichsten Platz am Flugplatz zu drängen. Mit Unterstützung vom Naturschutzbund und nach vielen zähen Verhandlungen wurden die 13 ha abgesteckt.

Unzählige ehrenamtliche Verhandlungsstunden führten dazu, dass der Schaden so gering wie möglich gehalten wurde. Der Platz hätte für viele Tage gesperrt werden sollen, schlussendlich wurde ein einziger Tag vereinbart.

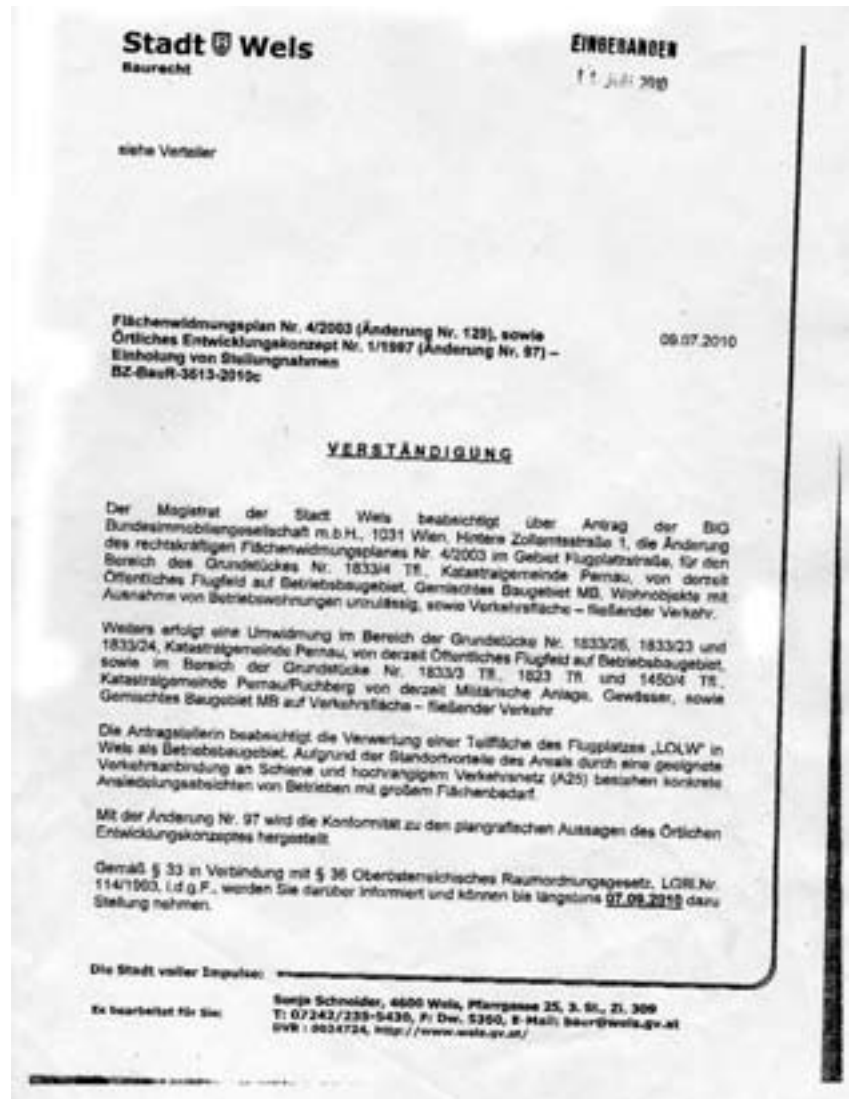
Rückwirkend betrachtet war das schon der erste Schlag gegen unser Flugplatzareal. Die Veranstaltung hinterließ eine Schlammwüste und eine bis heute sichtbare Narbe am Flugplatzgelände. Die Segelfluggpiste ist bis heute nur zu 2/3 verwendbar. Nicht auszudenken, was passiert wäre, hätten wir uns überrollen lassen!

In diese Zeit fielen auch die Vorbereitungen für unsere großen Flugtage, da verwundert es keinen, dass wir keine Kapazitäten mehr aufbringen konnten, um noch einen netten Mitgliederabend zu organisieren.

Da unser Veranstaltungsgelände völlig verwüstet war, mussten wir unsere gesamte Planung umwerfen und uns neu positionieren.

11. Juli 2010

Die WMW erhält eine Schreiben von



der Stadt Wels, worin der Fliegerclub und andere beteiligte Organisationen und Behörden davon in Kenntnis gesetzt werden, dass es zu einer großflächigen Umwidmung am Flugplatz Wels kommen soll.

Hier geht's ja nicht nur um den größten und einzigartigsten Flugplatz in Österreich, sondern auch um den Erhalt des größten Flugsportzentrums in Österreich.

Der Aero Club Austria sah die Sache genauso wie die Funktionäre der Weißen Möwe Wels, Erhalt des Areal unter allen Umständen, und versprach uns Unterstützung auf höchster Ebene.

Nachdem in Zeitungsartikeln bereits zu lesen stand, dass es eventuell bald überhaupt keine Fliegerei mehr in Wels geben

wird, oder die Piloten der Weißen Möwe nur Spaßflieger seien, die den Luftraum über Wels unsicher machen würden, wurde die Pressestelle der WMW aktiv.

Bruno Weinberger hatte die fantastische Idee, eine Petitions ins Leben zu rufen, und Plakate und Postkarten zu drucken, um auf die Problematik, das Flugplatzgelände drastisch zu reduzieren, aufmerksam zu machen.

Unsere Bemühungen zeigten Wirkung. Die Anrainer begannen, ebenfalls auf die Barrikaden zu steigen und Unterschriften zu sammeln. Der Naturschutzbund, trotz erheblicher Kürzungen der Fördergelder, nahm sich auch kein Blatt vor den Mund. Es galt, gemeinsam gegen den Plan der Stadt Wels, unseren Platz zerstören zu wollen, entgegenzutreten. Eine Delegation der WMW und vom Ae-



©KL

Das Bild wurde uns von einem Mitglied zur Verfügung gestellt, mit dem ausdrücklichen Wunsch, es auch im Cumulus zu veröffentlichen. Der Bitte kommt die Redaktion gerne nach.

roclub Oberösterreich erläuterte bei Landeshauptmann Dr. Pühringer und Landesrat Sigl die Wichtigkeit des Erhalts des Flugplatzes Wels in seiner jetzigen Form. Es kam offensichtlich zu Tage, dass, was die Politik will, durchgesetzt werden soll. Leider sind viele Blicke begehrllich auf das Flugplatzgelände gerichtet.

Momentan bringt sich der Welser Vizebürgermeister und Finanzstadtrat Hermann Wimmer in die Causa ein. Der erste Welser Politiker, der ein gemäßigtcs Verhandlungsklima verbreitet.

Fakt ist, auch er spricht das Thema Arbeitsplätze in Wels an, jedoch wie kann die WMW auch nur einen Arbeitsplatz verhindern, wenn rundherum genügend Bebauungsflächen vorhanden sind?

Als sich vor einigen Jahren ein namhafter luftfahrttechnischer Betrieb am Flugplatz Wels ansiedeln wollte, erwies sich die Politik nicht als große Hilfe. Der Betrieb hat sich mittlerweile anderswo an-

gesiedelt und die Arbeitskräfte, die in der gesund wachsenden Firma geschaffen wurden, sind nicht in Wels. Lagen die Begehrlichkeiten zur Reduzierung des Flugplatzes bereits damals schon in der Schublade?

Die Generalversammlung wird im März 2011 stattfinden und ich kann heute sagen, obwohl es der Weißen Möwe in den letzten Monaten sehr schwer gemacht wurde, ist der Verein stärker den je.

Dank DEINER Unterstützung und fliegerischen Aktivitäten geht's der „Möwe“ gut.

Wir werden Dich laufend per Newsletter, Forum und Cumulus informieren.

Bitte unterstütze weiterhin DEINEN Fliegerverein „Weiße Möwe Wels“, damit wir unseren Platz erhalten können, für uns und die kommenden Fliegergenerationen. DANKE

WR

AUSBILDUNGEN

- » PPL (A)
- » Funkerzeugnis
- » Segelflugschein

- » Kunstflug
- » Schleppflug

DIFFERENCE TRAINING

- » Spornrad
- » Verstellpropeller
- » Einziehfahrwerk
- » Garmin 1000

WEITERE INFOS ★

Fliegerclub WEISSE MÖWE WELS
 Flugplatzstraße 1, 4600 Wels
 Tel.: +43-(0)7242-26 499-0
 E-Mail: motorflug-wmw@aon.at
<http://www.wmw.at>

Der Fliegerklub Weiße Möwe muß in seiner Form erhalten bleiben, weil kleinere und mittel große Flugplätze wie auch sonst in der Wirtschaft die Zukunft sein werden

Herr R., St. Lorenzen

Ich unterstütze hiermit die Petition des Fliegerklubs Weiße Möwe Wels zu Erhalt des Areal in der jetzigen Form für den Flugbetrieb in Wels. Dadurch kann einerseits ein Flugbetrieb in der jetzigen Form weiterbestehen. Andererseits bin ich für ein verbleiben des Areal der Welser Heide in der jetzigen als Rückzugsgebiet und Nistplätze von bedrohten Tierarten.

Herr R., Bad Wimsbach

Der Gier weniger Wirtschaftstreibender fällt ein Naturjuwel zum Opfer das durch die Weiße Möwe gepflegt wird.

Herr S., Wels

Die Stadt Wels, als „Messestadt“, ist gut beraten in den Flugplatz zu investieren und gleichzeitig das letzte geschlossene Stück „Welser Haide“ zu erhalten und nicht rücksichtslos eine bestehende Symbiose mit der Natur zu vernichten!!!!

Herr L., Hagenberg

Diese fliegerische Infrastruktur wie sie am Flugplatz Wels für den allgemeinen Flugsport zu finden ist, ist in österreich einzigartig und deshalb unbedingt zu erhalten. Auf allen anderen österreichischen Flugplätzen dieser Größenordnung wird der Flugsport als solcher wegrationalisiert, um für Airliner Platz zu machen. Wels besteht für den Flugsport. Bravo!

Frau D., Petttau

Ich habe seinerzeit als Redakteur der OÖ Kronen Zeitung das Biotop Welser Heide auf dem Gelände des Flugplatzes minutiös recherchiert und bin auf Grund der Ergebnisse strikt dagegen, dass man dieses wertvolle Refugium für Flora und Fauna - eines der letzten erhalten gebliebenen dieser Art - dem Profitstreben opfert. Es gibt Werte, die lassen sich einfach nicht mit Geld aufwiegen. Ich beglückwünsche alle, die für die Erhaltung dieser einzigartigen und unwiederbringlichen Landschaft eintreten

Herr S., Dietach

Da es in Zukunft keine neuen Flugplätze geben wird, ist der Erhalt des Status-quo wichtig

Herr S., Polling

Es gibt sicher andere Möglichkeiten Betriebsansiedelungen vorzunehmen. Nicht immer alles auf Kosten der allgemeinen Luftfahrt!

Herr S., Sankt Pölten

Es ist eine Schande in diesen Zeiten diese unwiederbringlichen Heideflächen zu bebauen. Selbst den Krieg und die Luftwaffe hat diese Heide überstanden. Dann darf sie nicht durch Baupolitik vernichtet werden. Was immer Sie tun wollen damit, lassen Sie diese Heide so wie sie ist! Für unsere Kinder!

Herr L., Wels

Die Verkleinerung des Flugplatzes wäre ein massives Zeichen von Scheuklappendenken der Verantwortsträger... den Möglichkeiten, derer sich die Stadt damit beschneiden würde, die sich doch als MESSE-Stadt nach außen, Europa und die Welt, präsentiert, scheint MAN sich (noch) nicht bewusst zu sein.... nachher... mit dem berühmten "HÄTTEN wir doch..." ... wäre es jedoch zu spät !!

Frau M., Wels

Eine Beschneidung des Flugbetriebes am Flugplatz Wels schwächt nachhaltig die in Österreich ohnehin nicht grosse Allgemeine Luftfahrt und die damit einhergehend die österr. Luftfahrtbetriebe

Herr A., Ried/Innkreis

Die Flugplatz-Umwidmung



Auf dem Welser Flugplatz leben Vögelarten, Insekten und ...

„Für den Welser Flugplatz leben Vögelarten, Insekten und ...“

„Für ein ...“

„Für ein ...“

„Für ein ...“

„Für ein ...“

„Für ein ...“

„Für ein ...“

„Für ein ...“



Kiebitz (*Vanellus vanellus*)

Dieser Text wurde vor 2 Monaten in einer Kräuterzeitschrift abgedruckt.

Welser Heide, Oberösterreich. Es ist eine Ebene am Unterlauf der Traun und Teil der Siedlungsachse von Linz nach Wels. Die Welser Heide war einst eine Sand- und Schotterfläche, die durch jahrhundertelange Schlierdüngung fruchtbar wurde. Heute ist sie dicht besiedelt und was nicht verbaut ist, wird landwirtschaftlich genützt.

Einen letzten Rest der „Welser Heide“ gibt es noch. Und es gibt ihn nur deshalb, weil sich hier nach dem 2. Weltkrieg ein Fliegerverein ansiedelte, der in den 50er Jahren Untermieter auf 100 ha wurde. Das Land ist ein Grundstück, das allen Österreichern gehört. In Österreich gibt

es keine vergleichbare Fläche. Es wurden zwei Graspisten angelegt, dann eine Asphaltbahn. Ansonsten blieb alles so wie immer – flach und unbebaut. Mit der Zeit merkten die Flugplatzbetreiber, dass sich immer mehr seltene Pflanzen, Vögel und Insekten ansiedelten. Biologen fanden Nachweise von bereits als ausgestorben geltenden Arten. So wurde in dieser unspektakulären Naturlandschaft aktiver Naturschutz betrieben. Alle großen HEIDELANDSCHAFTEN Österreichs sind heute landwirtschaftlich genutzt oder verbaut. Nur noch hier leben menschliche und tierische Flieger friedlich nebeneinander. Man respektiert sich!

Und doch soll aus fadenscheinigen Gründen diese Landschaft für immer zerstört werden.

Auf der Heide soll gebaut werden – Befehl der Politik, Befehl von Oben! Aber die da oben irren sich häufiger, als gut ist für Österreich! Es handelt sich um die letzten 100 ha der WELSER HEIDE, das sind 1% des

ehemaligen Gebiets. Wird verkleinert, so überleben zwar jederzeit die Menschen, der Lebensraum der Tiere aber ist kaputt.

Als ein altes Holzflugzeug vor ein paar Wochen auf die Welser Heide zusteuerte, mit kaum 70 kmh, denn schneller fliegt es nicht, waren plötzlich Vögel an seiner Seite. Sie begleiteten den Flieger links und rechts, stiegen mit ihm hoch und wurden langsamer, als er es wurde. War es ein Dankeschön der letzten Brachvögel, die auf der Welser Heide brüten? Lassen wir Brachvogel, Kiebitze, seltene Insekten und Trockenpflanzen leben! Sie brauchen Raum!

Der Fliegerverein hat die Möglichkeit geschaffen, eine Petition zu unterschreiben und bittet alle Interessierten (und Familien, Freunde, Bekannte, Arbeitskollegen ...) um Unterstützung.

Erteilen wir dem grausamen Spiel eine Absage. Unterschreibe die Petition, auch dann, wenn Du in Kärnten, Vorarlberg oder im Burgenland lebst, es geht uns alle an!

Hier der Link zur Petition:
<http://www.wmw.at/flugplatz/petition>

Bilder: Josef Limberger, OÖ Naturschutzbund

SH



Großer Brachvogel (*Numenius arquata*)

Operation Facelift



Einigen war unsere Möwe am Hangar zu klein, einigen zu groß. Aber allen gefällt es. Im Anflug auf die 09 in Linz sieht man die Weiße Möwe.

„Für den ersten Eindruck gibt es keine zweite Chance.“

Als wir die intensive Phase der Vorbereitung für die Welser Flugtage starteten, fiel uns auf, dass unser Gebäude und die anschließenden Bewegungsflächen da und dort schon etliche optische Schwachstellen aufwiesen. So haben wir uns zu einem kritischen Lokalaugenschein getroffen und dabei versucht, unseren Flugplatz mit den Augen eines Gastes zu sehen. Dabei sind uns viele Mängel und Unzulänglichkeiten aufgefallen. So wollten wir uns im Juli den tausenden Besuchern unserer Flugveranstaltung nicht präsentieren. Da wir kurzfristig kaum auf die beantragten Förderungen der öffentlichen Hand für die Sanierung hoffen konnten, haben wir uns von Anfang an auf jene Verbesserungen konzentriert, die wir im Wesentlichen selber leisten können. Dies ist uns bis auf die Maler und Beschriftungsarbeiten, die an die Bestbieter vergeben wurden,

gut gelungen. In mehreren Begehungen und Besprechungen haben wir 73 Maßnahmen bzw. kleine und größere Aufgaben definiert, die zu erledigen waren. In Newsletter und Forum haben wir um Mithilfe unserer Mitglieder geworben und schon stand das Projekt auf Schiene. Hier die wichtigsten Punkte, die wir im Rahmen des „Projektes Facelift“ abgearbeitet haben: Süd-, West- und Nordseite des Gebäudes Fassade ausbessern und malen, kaputte Pflanztröge bei den Eingängen und Terrasse entfernen, altes Schild Fliegerschule entfernen, Infotafel an Grenze Parkplatz/Packwiese neu bestücken, Unkraut jäten rund ums Gebäude, Blaue Blechabdeckung des Eingangsbereiches Süd und West entfernen und neu gestalten, Sträucher rund um das Gebäude schneiden und pflegen, altes Coca Cola Schild entfernen, Beleuchtung bei den Eingängen erneuern,

Holzverkleidung tlw. erneuern und streichen, Stiege in den 1. Stock absäuern und reinigen, Betriebsleitung neue Glastüre, damit Licht in den Gang kommt, neue Magnetwand anbringen für Infos und Notams, Glasscheiben in der BL erneuern, alle Vorhänge waschen, Briefingraum: alle alten Karten erneuern, Schlüsselkästen Kram entsorgen, Schreibtisch entsorgen, Stiegenhaus: Löcher ausspachteln und malen, Spielplatz in Ordnung bringen, neue WMW Fahnen auf Fahnenmasten, uvm.

Wir bedanken uns bei allen Kolleginnen und Kollegen, die uns tatkräftig unterstützt haben. Gemeinsam haben wir dafür gesorgt, dass für unsere Gäste schon der erste Eindruck am Platz ein ordentlicher ist. Ein sichtbares Gemeinschaftsprojekt des Jahres 2010.

Glück ab, gut Land,

Gottfried Roitner & Bruno Weinberger



Der Eingangsbereich wurde neu gestaltet: Weg ist die blaue Blechkonstruktion, Holzschalung erneuert und gestrichen, Betontröge neu bepflanzt, und ein neues Schild über dem Eingang



Die Tafel bei der Zufahrt zum Flugplatz wurde gemäß dem neuen Erscheinungsbild gestaltet



Das Gebäude ist schon neu gemalt und am 7. Juli, kurz vor den Flugtagen, wurde das WMW Logo auf den Hangar montiert



Vorläufiges Aus für eine 60 Jahre währende Tradition

Heuer veranstaltet die Weiße Möwe Wels keinen Fliegerball. Schon bei den letzten Fliegerbällen (besonders bei den letzten beiden) zeigte sich, seitdem die Stadt Wels einen eigenen Stadtball organisiert, hat der Fliegerball Besucher verloren.

Sponsorgelder und Eintrittseinnahmen brachten nicht mehr das erhoffte Ergebnis. Obwohl jedes WMW Mitglied zwei Karten bekommen hat, konnten meistens nicht mehr als 200 aus unseren Reihen begrüßt werden. Das ist zuwenig, um einen Ball am Leben zu halten.

60 Bälle hindurch tanzten Piloten und Politiker am gleichen Parkett, jetzt hat es sich ausgetanzt.

Jahrzehntelang füllte der Fliegerclub die Stadthalle, und die Cateringfirma verdiente gut an uns. Beim letzten Ball bekam

das Organisationskomitee dann einiges zu hören. Ich war dabei, es war unterste Schublade. Dies bewog uns zusätzlich, in dieser Lokalität keine Veranstaltung mehr auszurichten.

Herbert Matschi hat das Fliegerball-Organisationskomitee über 10 Jahre hervorragend geleitet. Mit der Ära Fliegerball in der Stadthalle geht auch sein Engagement zu Ende. Vielen Dank, Herbert, für all die wunderbaren Bälle, die Du vorbereitet hast.

Die WMW wird daran arbeiten, die Tradition mit einer neuen Organisation und einem neuen Konzept (gemeinsam mit anderen oö Flugclubs) wieder zu beleben. Auch Du bist herzlich eingeladen mitzugestalten. WR

Der letzte glanzvolle Blumenball der Flieger in der Welser Stadthalle.

Einzug: an vorderster Front Herr Europaabgeordnete Dr. Paul Rübiger mit seiner Frau, flankiert von unserem Ehren- und Altpräsidenten Friedrich Zinnhobler.



In eigener Sache:

Der Cumulus ist Deine Vereinszeitung und soll Dich über die Geschehnisse in unserem Verein informieren. Die letzten Hefte wurden produziert, um auch Menschen von außerhalb Einblicke in die WMW zu gewähren.

Im nächsten Jahr wird es wieder 4 Ausgaben geben, die sich verstärkt mit WMW Themen beschäftigen.

Ich möchte Dich einladen, mitzuarbeiten, eventuell eine Ausflugs Geschichte mit Bildern zur Verfügung zu stellen oder Deine Meinung abzugeben.

Gut sind Geschichten, die auch Deine Fliegerkameraden und Kameradinnen interessieren könnten.

Bitte schick mir Dein Material sobald es fertig ist, das Abwarten des Redaktionsschlusses ist nicht notwendig. (Infos unten im Impressum!)

Ab 2011 gelten folgende Redaktionsschluss Zeiten für den Cumulus:

Nummer	Red. Schluss	Erscheinung
C. 1/2011	01. 02. 2011	01. 03. 2011
C. 2/2011	01. 05. 2011	01. 06. 2011
C. 3/2011	01. 08. 2011	01. 09. 2011
C. 4/2011	01. 11. 2011	01. 12. 2011

Wenn Du Interesse an einer Werbeeinschaltung im Cumulus hast, schicken wir Dir gerne die Mediadata zu.

Impressum:

Eigentümer und Herausgeber
Fliegerclub Weiße Möwe Wels
Flugplatzstraße 1
4600 Wels, Postfach 197
Tel.: +43-(0)7242-26 499-0
E-Mail: office@wmw.at
www.wmw.at

Konzeption und Grafik:

Pressereferent Wolf Ruzicka
ruzicka@freya.at
Tel.: +43-(0)732-781108-20
Mobil: +43-(0)650-2021968

Anzeigen:

Fliegerclub Weiße Möwe Wels
Flugplatzstraße 1, 4600 Wels
Tel.: +43-(0)7242-26 499-0
E-Mail: office@wmw.at

Coverbild: Me 262
Credits: EADS/Markus Zinner



Flugzeugpark

Das Zweisitzersegment in Richtung modernere Flugzeuge mit Rotax-Motoren umzustrukturieren, hat sich als absolut richtig erwiesen. Wir hatten bis Ende 2009 eine Katana (OE-ANZ) und brachten zum Nikolaus 2009 eine weitere nahezu exakt gleiche Kati (OE-CSC) nach Hause in den Weiße Möwe Stall. Diese zwei Katanas sind 2010 geflogen wie wahnsinnig. Der gute Katana-2-Anlauf hat dazu geführt, dass wir in der zweiten Jahreshälfte 2010 noch eine dritte angeschafft haben (OE-CSP). Sie hat zur Zeit noch 80 PS und wird in den ruhigeren Wintertagen auf 100 PS umgerüstet. Sie soll den anderen beiden gleichen (Flottenprinzip). Die Umstellung in der PPL-Schulung hat natürlich viele Flugstunden auf die Katanas gebracht. Der Sinn davon ist, dass wir durch die Ausbildung auf

ist auch auf kurzen Plätzen wegen ihres niedrigen Gewichtes sehr gut. Unsere Rotax-Flugzeuge sind wirtschaftlich, eignen sich gut zur Schulung und man kann mit ihnen gut reisen. Ich bin auch bereit, für die eingefleischten Cessna-Piloten eine C-152 zu halten, wenn dies nicht zu großen wirtschaftlichen Verlusten führt.

Bei den Viersitzern hatten wir in diesem Jahr keine Neuanschaffungen, um zuerst etwas Geld in diesem Jahr hereinzubekommen. Wir werden auch hier an einer Modernisierung arbeiten. Der Kapitaleinsatz ist natürlich höher und der Pilotenkreis kleiner. Ich habe für ein gutes Flugzeug eine starke Vorfinanzierungsbereitschaft von einigen Mitgliedern signalisiert bekommen. Besonders im Auge haben wir eine DA-40, die eine logische Konsequenz aus der Katana-Taktik wäre. Wir können aber auch etwas Heißeres,



Hans Reppitz am Bild mit der neuen 3. Katana (OE-CSP), am Flughafen Krakau. Schnell mal rauf am 31. Oktober für einen Tag. Mit von der Partie waren Schmidt Günther, Grosch Andreas und sein Nachbar Müller Karl.

diesen Flugzeugen auch die Nachfrage für das Fliegen nach dem PPL erhöhen, und dadurch die Flotte weiter ausbauen können. Als mittelfristiges Ziel sehe ich es, 4 Katanas zu haben (langfristig möglicherweise 5). Wäre hier der Bedarf bei 3,2 bis 3,5 Katanas, dann hätten wir 4. Dann müsste es nahezu keine Engpässe geben. Und die Katana-Piloten haben sich das verdient, denn sie sind brav geflogen. Vergesst auch nicht unsere P2002 (OE-ATA), die wir gemeinsam mit der UL-Sektion haben. Sie hat eine Stunde mehr Reichweite als die Katana und

wie z. B. eine Cirrus SR22 anschaffen, wenn sie entsprechend geflogen wird und das ganze in sich finanziell passt. Es sollen möglichst keine Querfinanzierungen von erfolgreichen Flugzeugen zu Verluststrägern passieren (kann man jedoch nicht immer ausschließen).

Finanzen

Als ich die Sektion Motorflug als Sektionsleiter übernommen habe, war es finanziell nicht so lustig. Wir haben in den



Sektionsleiter Motorflug, DI Christian Sixt

letzten Jahren den Flugzeugpark stark verändert und haben es geschafft, dass fast alle Flugzeuge wieder im Plus sind. Der Flugzeugpark ist kleiner geworden, was aber auch durch den geringeren Flugstundenbedarf wegen der JAR-Regelung in Ordnung ist. Dadurch haben wir im letzten Jahr den Turnaround geschafft und schrieben 2009 das erste Mal wieder schwarze Zahlen. Für das heurige Jahr wissen wir bereits, dass wir schwarze Zahlen schreiben werden. Und wir haben nicht einmal ein Flugzeug verkauft, sondern sogar eines dazugekauft. Auch der Segelflug und die UL-Sektion haben gut abgeschnitten und das freut mich sehr. Die Weiße Möwe als Gesamtbetrieb wird heuer im Gewinn sein – und das trotz Wirtschaftskrise.

Reisen

Der Sinn eines Flugzeuges ist es, schnell eine größere Distanz zu überbrücken. Es ist so schön ans Meer zu fliegen, auch wenn es „nur“ Venedig oder Portoroz ist. Es hat in den letzten Jahren im Verein leider so viele Baustellen gegeben. Ich möchte das Reisen 2011 wieder forcieren. Wir hatten in kleinem Stil Reisen nach Kroatien, Italien, Elba, Korsika, Sardinien. Schauen wir, dass wir das im nächsten Jahr in etwas größerem Rahmen zusammenbringen. Eine Idee wäre vielleicht auch, an ein beliebtes Ziel ein Auto hinzustellen, damit Vereinsmitglieder dann etwas zum Herumfahren haben.



Hättest Du auch gerne solche Aus- und Überblicke, wenn Du aus dem WMW-Flieger schaust? 2011 organisieren wir wieder Ausflüge.

Flugbetrieb, Anrainer

Hier wiederhole ich mich. Passt mit darauf auf, dass wir gegenüber den am Boden gebliebenen rücksichtsvoll agieren. Wir versuchen als Lehrer und Checkpiloten bei der Schulung bzw. Umschulung darauf Bedacht zu nehmen und zu einem kollegialen, anrainerfreundlichen Fliegen zu erziehen. Hier sind die neuen Schulungsmaschinen hilfreich, weil sie mit ihrer besseren Leistung und dem Rotax-Motor wesentlich leiser sind. Anrainer haben mir das auch schon bestätigt.

Verein

Wir sind wieder ein zusammengeschweißter Haufen. Auch die Sektionen helfen sich untereinander. Ich muss jetzt unseren Heer Siegi (alias Rotax-Siegi) erwähnen, der der Motorflug Sektion mit seinem Rotax-Wissen sehr geholfen hat. Ich freue mich, dass er mit seiner Sektion in dieser schwierigen Zeit, genauso wie der Motorflug, ein gutes Ergebnis erzielt hat. Es zählt auch wieder der „Gesamtverein-Gedanke“; das macht uns mächtig. Da soll von außen kommen, was will. Dass man sich in unserem Verein wohl fühlt, haben mir viele gesagt. Wir machen auch schon außerhalb des Vorstandes strategische Workshops, um für die WMW das Beste zu erzielen.

DI Ch. Sixt

Zum vierten Mal Präzisionsflugstaatsmeister: Die Weiße Möwe gratuliert herzlich.



Wolfgang Schneckenreither gewann heuer die Präzisionsflugstaatsmeisterschaft zum vierten Mal (2001, 2003, 2007 und 2010). Nächstes Jahr findet im Oktober die WM in Brits/Südafrika statt.

Im Bild links der Obmann von Wolfsberg, Peter Feldenczer und rechts Helmuth Gratschner, Routenplaner und Organisator.

**Es gibt noch T-Shirts in allen Größen und Farben
100 Jahre Flugplatz Wels T-Shirts, günstig in der Betriebsleitung!
8,- Euro pro Stück**

WMW Nachwuchs gibt kräftiges Lebenszeichen



David, der Sohn von Richard Nikolic (Sektion Modellflug), sammelte auf der Welser Gesundheitsmesse sehr viele Unterschriften für unsere Petition. Es war eine Freude, ihm zuzusehen, wie er mit Überzeugung die Messebesucher zum Unterschreiben bewegte. Hier mit einer jungen Welserin, die er zum WMW-Stand lotste. Vielen Dank für Dein Engagement.

UL und Modellflugsektion präsentieren auf der Messe „Gesund Leben“.

Das zweite Mal nun präsentieren wir bei der Messe „Gesund Leben“ den Besuchern die Fliegerei und die WMW. Der Vorjahreserfolg auf dieser Messe hat uns dieses Jahr inspiriert, etwas „Leben“ auf den Messestand zu bringen. Die Entscheidung war bald klar, es müssen Indoor-Modellflieger her, und als Eye-Catcher ein Gyrokopter.

Den Modellfliegern unter uns können wir gar nicht genug danken, Richard, Hannes und Lukas zogen unermüdlich ihre Kunststücke in die Luft, da verweilten alle Besucher vor dem WMW-Stand und bestaunten die Luftakrobaten.

Den Gyropiloten Cerveny Andi und Mair Erwin möchte ich auch im Namen vieler Besucher - Danke - sagen. Alt und Jung



Der WMW- Stand auf der Welser Gesundheitsmesse, 2010

kamen zum Stand und fragten nach, was DAS Ding wohl sei, ja fliegt denn sowas auch?

Andi und Erwin gaben den Gästen detaillierte Auskünfte über das Gerät. Etwa 30 Messebesucher haben sich bei uns am Stand für das Gyro-Schnupperfliegen am

Altjahrstag angemeldet. Die Gyrokopter sind Technik pur, ohne Schnick-Schnack, da ein offen daliegender Motor, ein Propeller, ein Rotor ein Sitz mit Steuerung, ein paar Räder und schon ist es ein „FUN-Fliegergerät“. Das alles ist nur möglich mit den superleichten 100 PS Rotax-Motoren. Danke an Rotax für den

Ausstellungsmotor, der technisch interessierte Gäste nicht mehr losließ. Tobias Hessenberger, unser kleines Helferlein, der immer dabei ist wenn was los ist, bediente den professionellen Hubschraubersimulator und begeisterte die mutigen unter uns, die es wagten darin selbst zu fliegen. Ich sag Euch, nach 15



Für die WMW am Stand: v.l. Erwin Mayr (Gyropilot), Hannes Dorant jun. (Modellflug), Richard Nikolic (Modellflug), Siegi Heer (Sektionsleiter UL), Lukas Schaffler (Modellflug), Tobias und Lars (WMW Nachwuchs) Nicht im Bild: Präsident Josef Ecker, Roman Aschl

Minuten glaubst du nicht mehr an einen Simulator, es ist so real! Pühringer Martin von der FT-Online-Aviation Training GmbH machte dieses Highlight am WMW Stand erst möglich. Vielen Dank, auch im Namen der Besucher, die den Simulator erleben durften. Danke dem Radio OÖ Team, wir konnten - wie die andern Vereine auch - unseren Flugclub und die „Faszination Fliegerei“ öfters einem interessierten Publikum vorstellen.

Danke der Messeleitung, Frau Mag. Sabine Brenner, die uns diese tolle Veranstaltung ermöglichte. Die Messeleitung verlost eine Menge Preise unter den Besuchern, die den Aktivitätsspass ausfüllten. Die WMW sponserte heuer den Hauptpreis eine Segelflugausbildung, und drei UL-Rundflüge. Gewonnen hat die Ausbildung Herr Rudolf Althaller. Ich freue mich aufs nächste Jahr und würde mich freuen, wenn viele neue Mitglieder der Weißen Möwe Wels unsere Messesarbeit unterstützen.

Siegi Heer



Siegi Heer überreicht den Hauptpreis, eine Segelflugausbildung, auf der ORF-Bühne.



Frau Magister Sabine Brenner von der Messe Wels freut sich immer wieder, wenn die WMW ein Fluggerät bringt.



Tobias erklärt einem Messebesucher, wie er den Hubschrauber zu bedienen hat.



Siegi Heer im Gespräch mit interessierten Messebesuchern. Anschließend wurde noch die Petition unterschrieben.

Die GYRO-Haudegen laden DICH ein



Einladung zum 2. Jahresabfliegen der GYROFLIEGER und ALLE, die mitmachen

Wann: 31. Dez. 2010 von 10:00 bis 17:00 Uhr

Wo: am Flugplatz Wels beim Airtreff (bei jeder Witterung)

KEIN FREIER ZUGANG! (Nichtpiloten werden vom Eingang zum Treffen und zurück begleitet)

Alles gibt's:

- gratis Schnupperflüge bei Flugwetter
- Gulaschsuppe mit Semmeln für alle, die kommen
- Kinderpunsch, Krapfen für unsere Kleinsten
- Glühwein für alle, die nicht fliegen

Wir freuen uns auf Euer Kommen

Erwin Mair, Andy Cerveny und Günter Seidler
Sektion UL

**Über eine kleine Spende für
die Verköstigung freuen wir uns**

SEGELFLUG SEKTION

Nachdem ich letztes Jahr alle Bedingungen zum Streckenfliegen erfüllte (Silber-C, Außenlandeübungen, Werkstattabende...), freute ich mich auf die diesjährige Saison.

Erster Streckenflug am 6.4.2010 (Flachlandrunde nach Ried/Kirchheim und zurück)

Schlechter Start beim ersten Streckenflug in die Alpen: Ein Schlepp an die Kremsmauer endete mit einer Landung in LOLM. Nach anschließendem Schlepp über die Kremsmauer und längerem Kämpfen entschied ich mich zum nach Hause gleiten und machte gleich meine erste Außenlandung mit der LS4 in Linden (Eberstalzell), welche ohne besondere Vorkommnisse bei einer gemütlichen Jause im Air-Treff endete (Danke an alle Rückholer!).

Beim zweiten Schlepp in die Alpen (Kremsmauer) ging es dann allerdings recht gut. Nach unserem Segelfluglager in Zell am See (2009) kannte ich die Gegend bis Bischofshofen und nahm mir Zell am See als Ziel-Rückflug vor. Anfangs war die Basis tief (2.200m), stieg aber rasch auf 3.200m an. Zu zweit (mit Alexander Vilics in seiner ASW 24E) flogen wir recht rasch mit wenigen Kreisen im Delphinstil bis zum Schönbergsattel. Danach verloren wir uns - warteten jedoch immer wieder aufeinander, sodass wir einen Großteil des Fluges beisammen waren. Aus Zell am See wurde schlussendlich sogar der Gerlospass!

Am 28. Juni flogen wir (Sektionsleiter Herbert Matschi auf Kestrel und Alexander Vilics) wieder von der Kremsmauer

über das Sengsengebirge ab. Der Wind war an diesem Tag sehr stark, sodass wir an der Südseite (über Obertauern...) des Ennstales Richtung Westen flogen. Eine wunderschöne Kulisse boten uns die Tauern sowie der Pinzgauer Spaziergang im Süden (Kitzsteinhorn, Kaprun ...). Einige weitere Streckenflüge in den Alpen folgten.

Meine erste Saison im Strecken- fliegen

Ab 19. Juli startete das von Herbert Matschi organisierte Segelfluglager in Mauterndorf an dem allerdings nur 2 Piloten (er und ich) teilnahmen. Alle, die nicht mit waren, haben fünf traumhafte Thermik-Tage versäumt. Ich konnte allerdings beruflich bedingt auch nur zwei Tage fliegen, die waren jedoch ein Traum! Bei einer Basis über 3.800m (CTR-Salzburg) konnte ich die Gegend rund um Mauterndorf bis zum Millstättersee erkunden.

Am 10. August flog ich noch eine kleine Runde in OÖ (Ried - Scharnstein - Micheldorf - Wels), was dann auch der letzte ausgedehnte Flug für heuer war. Ich hoffe, mir folgen nächstes Jahr einige Welser Piloten in die Berge, denn Streckenfliegen in den Alpen ist wirklich eine wunderschöne Sache.

Walter Kruml

Ein paar Daten zu den Welser Streckenfliegern

Statistik laut sis-at (Österreichische Staatsmeisterschaft im Streckensegelflug)

Alexander Vilics - 5.822 km bei 11 gewerteten Flügen; Platz 16 von 200

Walter Kruml - 3.249,90 bei 12 gewerteten Flügen Platz: 49

Fabian Stumpfl flog heuer nicht sehr viel von Wels aus, siegte aber dafür bei der Junioren-Staatsmeisterschaft (Gratulation!)



Fliegen über Mauterndorf



*Die Kölnbrein-Staumauer, Malta-Stausee
Österreichs höchste und doppelt gekrümmte Staumauer mit 200 m Höhe
Kronenlänge: 626 m, Kronenbreite 7,6 m, max. Basisbreite: 41 m
Betonkubatur: 1,58 Mio. m³*

*Erste Außenlandung von Walter.
Respekt, gut in den Acker gesetzt :-)*



Startvorbereitung in LOLW



4-Nationen-Ziellanden 2010

Der alljährlich im Herbst ausgetragene Ziellandewettbewerb zwischen den Fliegergruppen Ried, Kirchdorf/Inn, Flugring Salzburg und Wels fand diesmal wieder in LOLW statt. Die Vorbereitungen für die am 18. September stattgefundene Veranstaltung begannen schon einige Wochen vorher. Sowohl sportlich als auch in der Rolle als Gastgeber wollten wir nichts anbrennen lassen.

Erich Baldt als Coach der Welser Mannschaft achtete darauf, dass unsere Form in den letzten Wochen vor dem Wettkampf an mehreren „Windtagen“ immer mehr gesteigert wurde. Die Kurve zeigte auch steil nach oben. Als Organisationsleiter war Erich auch für das Rundherum verantwortlich. Aufgrund der Veranstaltungserfahrung in den letzten Jahren war das aber für die Sektion Segelflug mit allen ihren Helfern kein Problem.

Die durch das AC/DC-Konzert im Ostteil nicht benützbare Segelfluggiste konnte vorerst wegen Westwind leider nur in verkürzter Weise beansprucht werden. Im Laufe des Tages drehte der Wind, sodass die Pistenrichtung gewechselt wurde. Pünktlich um 10:00 begann der erste Durchgang. Während die Gäste aus Bayern und Ried rechtzeitig erschienen, dürften sich die Freunde aus Salzburg eine falsche Eintragung im Terminkalender gesetzt haben. So ritterten nur drei

„Nationen“ um den Pokal. Die Einzelwertung gewann der Rieder Thomas Aigner mit einer Ablage von nur 16 Zentimetern. Walter Schwarz aus Wels brachte die K8 nur 2 Zentimeter weiter vom Ballon zum Stehen. Die Landungen erfolgten natürlich mit ausgehängter Bremse. Alle weiteren Piloten waren weiter als 1 m vom Ballon entfernt.

Um die Verteidigung des im Vorjahr gewonnenen Wanderpokals kämpfte schlussendlich das Welser Dreierteam bestehend aus Walter Schwarz, Karl Matzinger und Enno Hackmack. Wahrscheinlich war es

dann doch das viele Training – diesmal wurden wir hinter Ried und Kirchheim nur guter Dritter. Wie war das mit dem olympischen Gedanken?

Ob Sieger oder nur Dritter - jedenfalls wurde im Anschluss kräftig gefeiert. Dem Küchenteam gehört ein großer Dank. Während Eva und Monika für das leibliche Wohl den Tag über sorgten – Danke auch allen Kuchenspendern – kochte am Abend Alexander Pucher wieder kräftig auf und versorgte mit Cilli-Spezial, Paella und Kaiserschmarrn alle hungrigen Teilnehmer.

Wolfgang Pimiskern



Die siegreichen Piloten vom 4-Nationen-Ziellanden 2010 mit WMW-Präsident Josef Ecker und Sektionsleiter Segelflug Herbert Matschi



Zum Infoabend Ende März konnten wir, Helmut Track und Kurt Würleitner, 7 Segelfluganwärter begrüßen. Ein Anwärter war bereits im Besitz eines gültigen Flugschülerausweises.

Am 7. April 2010 durfte ich zum Theorieeinführungsabend dann tatsächlich

nur auf 2 Wochenenden. Der Umstieg auf unseren altbewährten Bergfalken III in der Disziplin Flugzeugschlepp stellte kein Problem dar, da die Basis für alle drei Achsen bereits vorhanden war.

Die praktische Schulung findet normalerweise an den Freitagen und Samstagen

abgehalten werden. Besten Dank an den Ausbildungsleiter Josef Ecker und die Vortragenden Gerhard Grubhofer und Dr. Reinhold Zischkin.

Alle 4 Segelflugschüler absolvierten Ende August und Anfang September die praktische und theoretische Prüfung POSITIV. Wir konnten daher auch heuer wieder die weiße Fahne hissen.

Ich möchte mich 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.

Kurt Würleitner
Ausbildungsleiter Sektion Segelflug

Segelflugschulung 2010

4 Personen empfangen. Es waren zwar nicht mehr ganz dieselben wie Anfang März aber dafür ging es gleich mit vollem Elan an die Sache.

Stefan Glaser, Christian Hörtenhuber, Georg Krenhuber und Johannes Wendelin waren fest entschlossen, den Segelfliegerschein zu erwerben.

Anfang Mai war es dann soweit. Die ersten Flugschüler konnten mit Helmut Track im Rentnerjet OE-9372 den heiß ersehnten 1. Start machen.

Aufgrund der hohen Motivation seitens Schüler und Lehrer beschränkten sich die Schulungsflüge mit dem Motorsegler

statt, jedoch wurde und wird auch unter der Woche mit den Schülern gearbeitet. Einen riesigen Dank an die Lehrer und Schlepp-Piloten.

Zum dritten Mal konnte wieder, basierend auf die gute Zusammenarbeit mit der Motorflugschule, ein gemeinsamer Meteorologie- und Erste-Hilfe-Unterricht

*Krönung der Segelflugschüler
Ausbildungsleiter Kurt Würleitner mit den
neuen Fluscheinbesitzern (v.l.n.r.) Georg
Krenhuber, Stefan Glaser, Christian Hörtenhuber,
Johannes Wendelin*





Juniorenstaatsmeisterschaft 2010 in Dobersberg

In der letzten Juliwoche diesen Jahres begab sich die österreichische Nachwuchselite auf eine längere Fahrt ins entfernte Dobersberg, um den diesjährigen Juniorenmeister im Streckensegelflug zu ermitteln.

Mit geschlossener Bewölkung und konstantem Niederschlag wurde die Meisterschaft eröffnet, allerdings hatten die Veranstalter mit Dr. Trimmel Hermann den einzig richtigen Mann, um aus jedem noch so kleinen Wetterfenster einen gütigen Wertungstag heraus zu holen.

Am ersten Wertungstag musste ich die Grenzen bei 20-30 km/h Wind und zum Teil großflächigen Schauern und Abschattungen spüren. Mit viel Kampfgeist schaffte ich es dann schlussendlich doch nach Hause, was mir den zweiten Tagesplatz brachte und damit eine gute Ausgangslage für die kommenden Tage.

Der zweite Tag gestaltete sich weitaus

angenehmer, wobei im Wettbewerbsgebiet die Bedingungen stark variierten. Basis und Steigwerte änderten sich innerhalb von wenigen Kilometern. Vom letzten Wendepunkt weg begann ich an der Seite von einem Cirrus und einer ASW20 den Endanflug. Den Cirrus konnte ich relativ rasch abstreifen, Max in der ASW wölbte seine Klappen negativ und ich konnte zusehen, wie er davon jagte. Ich kam 3 Minuten später am Platz an und landete nur wenige Punkte hinter Max am 2. Tagesplatz.

Beim Briefing am letzten Tag war schnell klar, dass sich die bisherige Platzierung noch gänzlich umdrehen könnte, denn die letzte Aufgabe war eine große und somit mehr Punkte wert, als die bereits geflogenen zusammen. Konzentration und Ruhe war gefragt. Die Aufgabe gestaltete sich anfangs als äußerst schwierig, denn auf den ersten 20 bis 30 Kilometern war auf-

grund von Abschattungen kaum Steigen zu finden. Die Bedingungen verbesserten sich im Verlauf des Fluges, wobei Ausbreitungen immer wieder die thermischen Entwicklungen hemmten. Nach über drei Stunden kam ich als einer der ersten wieder am Platz an. Ich wusste, dass ich einen späteren Abflug als die meisten anderen gewählt hatte, womit ich schon etwas zu spekulieren begann, was die Endplatzierung betraf. Ein paar Piloten mussten in der Nähe von Gmünd auf die Wiese, wodurch sich die Siegerehrung auf 22:00 loc verschob.

Um halb elf hatten wir dann Gewissheit. Ich gewann den Tag knapp und konnte insgesamt mit über hundert Punkten Vorsprung den Wettbewerb für mich entscheiden. Für mich geht damit ein seit Jahren geträumter Wunsch in Erfüllung. Dafür möchte ich mich bei all jenen bedanken, die mir die Faszination und den Reiz des Segelfliegens, im Zuge der Ausbildung und auch danach, vermittelt haben. Danke!

Fabian Stumpf & FB

#	WBK	Name	Land	Flugzeug	Gesamtpunkte	1. Tag # / Punkte	2. Tag # / Punkte	3. Tag # / Punkte
1	FB	Stumpf, Fabian	OÖ	Std. Libelle	1713	2 (286)	2 (427)	1 (1000)
2	TW	Klopf, Michael	NÖ	LS-8	1610	1 (294)	3 (422)	5 (894)
3	80	Rainer, Lukas	Tirol	LS 4	1562	4 (271)	6 (410)	6 (881)
4	A2	Anich, Max	Tirol	ASW 20	1545	11 (98)	1 (454)	2 (993)



Abfliegen 2010



Jede Saison geht einmal zu Ende, heuer war es am Samstag, 09. Oktober, so weit. Bei herrlichem Wetter, angenehmen Herbsttemperaturen, trafen sich eine beachtliche Anzahl von Fliegern. Bereits ab 13.00 Uhr herrschte auf dem Modellflug-

platz Hochbetrieb. Viele Modelle wurden an diesem Tag noch einmal ausgiebig geflogen. Alles war in der Luft, vom Segler über Kunstflugmaschinen, bis zum Jet und Oldtimer. Es war ein gemütlicher Nachmittag mit vielen Flügen, bei heißen

Würsteln mit Bier und Kaffee mit Kuchen. Auch wurde schon eifrig über die neuen Projekte der Bausaison diskutiert und es könnte sein, dass einigen Piloten der Winter zu kurz wird.

Hannes Dorant

Weihnachtsfeier 2010



Am 03. Dezember trafen sich die Mitglieder der Sektion Modellflug zur alljährlichen Weihnachtsfeier im Gasthof Reihofer. Bei gutem Essen und reger Plauderei verbrachten wir einen gemütlichen Abend. Abgerundet wurde das durch einen tollen Bilderbogen von Herbert Berner über die Modellflugsaison 2010.



Liebe Kollegen, an dieser Stelle möchten wir uns für die geleistete Arbeit und Eure Unterstützung in der abgelaufenen Saison bedanken. Euch und Euren Familien möchten wir ein besinnliches Weihnachtsfest und einen guten Rutsch in neue Jahr wünschen und freuen uns schon auf viele schöne Tage am Modellflugplatz in 2011.

Johannes Dorant und Herbert Kusel

Hangarfest für die Crew der Flugtage 2010 „100 Jahre fliegen in Wels“

Die wunderbare Idee von Franz Mayer und Roman Aschl, ein kleines Hangarfest für die Flugtaghelfer zu organisieren, schlug voll ein. Fast die gesamte Helfercrew, knapp 100 Personen, trafen sich im Hangar.

Vielleicht kamen so viele Freunde auch deswegen zusammen, weil es etwas zu gewinnen gab? Eine Fliegeruhr von Breitling, um knapp 2.000 Euro, gesponsert von dem besten Haus am Platz, der Firma Hübner. Weiters gab's einen tollen Wellnessaufenthalt und verschieden Restaurantgutscheine zu gewinnen.

Einen Gewinner möchte ich besonders herausheben, Günther Baldt gewann den zweiten Preis. Mehr als verdient nahm er freudestrahlend den Preis von Roman und Franz entgegen.

Günther ist einer der aktivsten im Verein und immer vorort und helfend zur Stelle, wenn es eine Veranstaltung der WMW gibt. Herzliche Gratulation

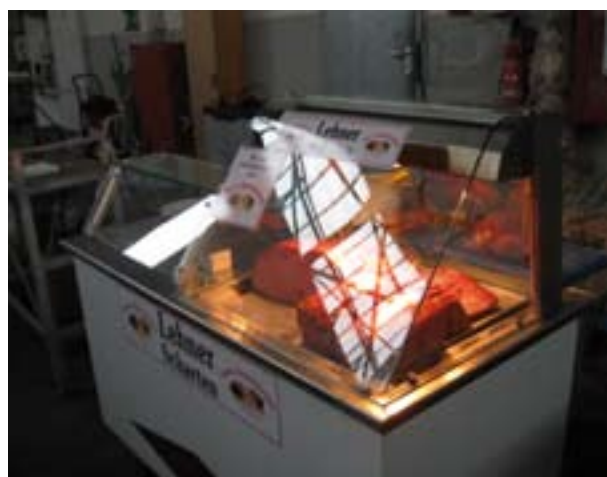
Wir wurden von der Firma Lehner Leberkäse grandios verköstigt. Es gab Bier, Schweinsbraten und verschiedene Leberkässorten.

Bestes Vorstandsbier wurde von Gottfried Roitner gezapft, Siegi Heer war mit zwei Söhnen gekommen. Nächstes Jahr ist sein zweitjüngster dran. Tobias startet mit 13 Jahren die Segelflugausbildung.

Sektionsleiter Christian Sixt versuchte sich kurzfristig als Papa, was dem Kleinen sichtlich missfallen hat.

WR





WELS – VENEDIG-ELBA (Marina di Campo) – SARDINIEN (Cagliari) – KORSIKA (Figari) – TRENTO – WELS

(Christian Neuhauser & Herbert Ortbauer)

Die Planung wurde für folgende Routen durchgeführt:

- 01.09. morgens WELS – VENEDIG
- 02.09. abends VENEDIG – ELBA (Marina di Campo)
- 04.09. morgens ELBA (Marina di Campo) – SARDINIEN (Cagliari)
- 05.09. morgens SARDINIEN (Cagliari) – KORSIKA (Figari)
- 06.09. morgens KORSIKA (Figari) – ITALIEN Ostküste (Pescara)
- 07.09. morgens ITALIEN Ostküste (Pescara) – KROATIEN (Split)
- 08.09. nachmittags KROATIEN (Split) – WELS

Am 31.08. abends meldete sich Christian Sixt, welcher mit einem Timebuilder ebenfalls in Erwägung zog in diese Gegend zu fliegen, telefonisch bei mir und ich teilte ihm unsere Routenplanung mit.

Mittwoch 1. September 2010 - die Reise geht los WELS – VENEDIG [LOLW-LIPV] (Herbert Ortbauer):

Am Vortag war sehr schlechtes Wetter und heute sollte es schon morgens schön sein. Die Betonung liegt auf „sollte“, denn außer Wolken ist in Wels noch nichts am Himmel zu sehen.

Tanken, Gepäck verstauen, Außencheck

und somit sind wir um 9:30 Uhr LT abflugbereit, jedoch stehen immer noch tiefe Wolken und Gewitterzellen am Himmel. Nach langen Wetterstudien und einigen Anrufen bei der Wetterberatung kommen wir um 14:00 Uhr LT zum Schluss, dass wir über den Pyhrn und Neumarkter Sattel kommen sollten. Im Süden ist bereits Schönwetter.

Flugplanaufgabe LOLW – NIPEL – Venedig und Airborne um 12:23 Uhr UTC auf der 27. Am Funk meldet sich Heimo Pertelwieser: „In Windischgarsten steht ein Gewitter!“ Wir wollen es nicht glauben und sehen schon in Kirchdorf eine schwarze Wand vor uns.

Während ich bereits Richtung Westen abdrehe, cancelt Christian bei Wien-Info den bestehenden Flugplan und meldet diverting via Brenner due to Weather-Conditions.

Christian fragt Innsbruck Tower ob der Brenner frei ist. Dieser holt sich die entsprechende Antwort über Funk von einem in der Nähe befindlichen Flugzeug.

Wir hören mit: „Brenner is clear auf Clouds, South of Brenner blue Sky!!“

Entspannt fliegen wir bis zum Brenner noch zwischen Wolken und Autobahn (nur ja in kein falsches Tal fliegen) und dann steigen über die Bergspitzen. Übergabe an Bozen und östlich an dessen Flugfeld vorbei, Übergabe an Padua Info und schon ist auch die Ebene um Venedig sichtbar.

Mit einem „descent“ geht es bis über die Lagunen nach Venedig Lido und um 15:30 UTC setzen wir auf der RWY 05 auf.

Das mitzunehmende Gepäck wird auf zwei Rucksäcke aufgeteilt und ab geht es mit dem Vaporetto (Linienboot) direkt zum Markusplatz. Nach dem Einchecken, im Hotel Astoria, haben wir Hunger und genießen die abendliche Atmosphäre bei einem guten Essen und einem gepflegten aber dafür aber umso teureren Bier.

Donnerstag und Freitag 02.09. und 03.09.2010 ELBA - Marina di Campo [LIPV – LIRJ]: (Christian Neuhauser)

Schon am Morgen erleben wir Venedig, bevor die großen Tagesausflüglermassen kommen. Bis mittags entdecke ich noch sehr viele schöne Fotomotive und bei der Rialtobrücke trinken wir gemütlich einen Kaffee.

Gegen 13:00h Uhr LT fahren wir zurück zum Flughafen Venedig Lido Nicelli.

Da wir „direct Elba“ aufgegeben haben, wird der Flugplan sicherheitshalber gleich einmal abgelehnt.

Nach telefonischer Rücksprache mit den Italienern detaillieren wir die Route nach Ferrara – Bologna – Florenz – Elba.

Diesmal wird der Plan angenommen und bei CAVOK geht's auf der RWY 05 um 14:15 UTC ab und nach einem Rechts- turn Richtung Westen. Wir werden sofort an Padua Info übergeben.

Das nächste Callsign welches sich auf



So hat es im Inn- tal beim Abflug ausgesehen



Nach dem Brenner war wie angekündigt „Sky blue“



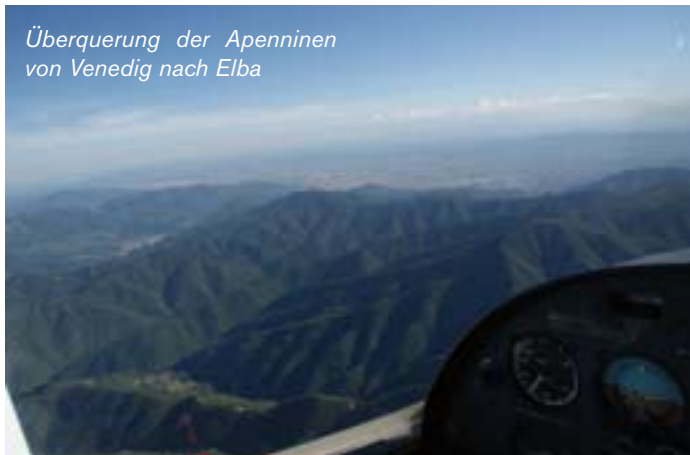
Venedig kurz vor der Landung



Venedig „Kanale Grande“



Christian Neuhauser vor der Rialtobrücke



Überquerung der Apenninen von Venedig nach Elba

der gleichen Frequenz meldet, ist uns sehr vertraut. OE-ATA vernehmen wir. Christian Sixt ist also tatsächlich auch mit Mark Ensinger in Richtung Sonne unterwegs. Christian erkennt Herbert sofort am Funk und ein „Servus Herbert“ auf einer italienischen Frequenz klingt irgendwie witzig. Aus dem Funkspruch der ATA hören wir, dass auch deren Ziel Elba ist, was wir begeistert zur Kenntnis nehmen.

Da ich auf 3500' gehen möchte, werden wir um Bologna herum „gevectort“ und in weiterer Folge direkt zum VOR Florence in 5000' über die Apenninen.

Anschließend Routing direkt nach Elba.

Kurz vor Elba werden wir nach Marina di Campo übergeben und bekommen die RWY 16.

Der Flughafen ist interessant, da man über die Berge anfliegt und ihn erst im letzten Moment, nach dem Passieren des Grates, direkt unter sich hat. Mit einem SLIP „köpfe“ ich auf die Schwelle der 16 zu und setze um 16:14 Uhr UTC auf.



Hinter diesen Bergen liegt der Flughafen „Marina di Campo“ auf Elba



Und nach dem Überfliegen des Bergkammes, liegt die Piste direkt unter uns

Die ATA ist noch nicht da. Das Hotel Barracuda haben wir schon von Venedig aus gebucht und nach einem Anruf werden wir vom Hotelshuttlebus abgeholt.

Um 19:30 LT kommt die Tecnam auch an und die „Crew“ erkundigt sich nach unserem Standort. Wir organisieren noch schnell ein Zimmer und einen Transfer für die Nachzügler aus

REISEBERICHT

Wels und pünktlich zum Essen sitzen wir zu viert bei Tisch und Wein.

Es ist ein lustiger Abend, morgen ist ja „flugfrei“.

Den nächsten Tag verbringen wir am Strand und treffen Mark und Christian Sixt erst am Abend wieder.

Als wir ihnen unseren Plan für Samstag mitteilen, fragt uns Christian Sixt, ob wir eine PPR Nummer für Cagliari haben.

Was ist das schon wieder????

Über unser FliteStar Flugplanungsprogramm werden wir rasch schlauer:

Cagliari will wissen, wann wer von wo mit was kommt, um einen Parkplatz zu reservieren.

Herbert telefoniert mit dem im FliteStar angegebenen Operator in Sardinien und wir bekommen die E-Mailadresse für die Anforderung der Permission-Number sowie die benötigten Daten (so ziemlich alles, was man sich vorstellen kann, mit Ausnahme von einem Lungenröntgen)

Wir mailen die geforderten Angaben und erhalten umgehend eine PPR-Nummer, die im Feld 9 am Flugplan zu vermerken ist. Auf Booking.com suchen wir noch ein Hotel in Cagliari und bereiten uns für den nächsten Leg vor, welchen wieder Herbert fliegen wird.

Samstag, 04.09.2010 ELBA, Marina di Campo – SARDINIEN, Cagliari [LIRJ – LIEE]: (Herbert Ortbauer)

Nach dem Frühstück geht es gegen 9:30 Uhr LT mit dem Hotelshuttlebus zum Flughafen.

Tanken und Bezahlen der Gebühren, sowie Aufgabe des Flugplanes per Fax ist schnell erledigt und um 08:30 Uhr UTC requestet Christian „taxi“!

Entgegen meinen Hoffnungen bekommen wir die Piste 34, - also genau gegen den Berg, von welchem wir uns bei der Landung herabgestürzt haben.

Im Anflugblatt haben wir vorweg schon festgestellt, dass beim Abflug auf der 34 ein Rechtsturn eingezeichnet war. Diese Route führt durch eine Schneise im Berg hinaus auf das offene Meer und dadurch ist der Abflug bezüglich Steigleistung kein Problem.

Plan B wäre gewesen, nach Airborne eine 180° Umkehrkurve zu fliegen.

Nach einer lang gezogenen Linkskurve mit letztem Blick zurück auf die schöne Insel Elba geht es auf Korsika zu, welches bereits gut sichtbar ist.

In diesem Gebiet (bis kurz vor Korsika) gibt es über 6000' den Luftraum A, welcher für sämtlichen VFR Verkehr generell gesperrt ist. Wir steigen daher auf diese

für VFR maximal zugelassene Höhe, um bei einem etwaigen Motorausfall laut errechnetem Gleitpfad noch Festland erreichen zu können. Im Notfall wäre uns das lieber, als die Schwimmwesten ausprobieren zu müssen.

Wir werden sofort nach Roma Info geschickt. Auf dieser Frequenz ist jedoch außer ein Pfeifen nichts zu hören.

Somit bleiben wir im italienischen, unkontrollierten Luftraum und haben einen schönen, ruhigen, ungestörten Flug entlang der Ostküste Korsikas.

Am südlichen Ende Korsikas angelangt, ist auch schon Sardinien in Sicht.

Wir melden uns bei Olbia Tower. Der Lotse schickt uns vor dem Queren seiner Centerline ein bisschen im Kreis herum. So haben wir Gelegenheit, die wunderschöne Gegend um Olbia auswendig zu lernen.

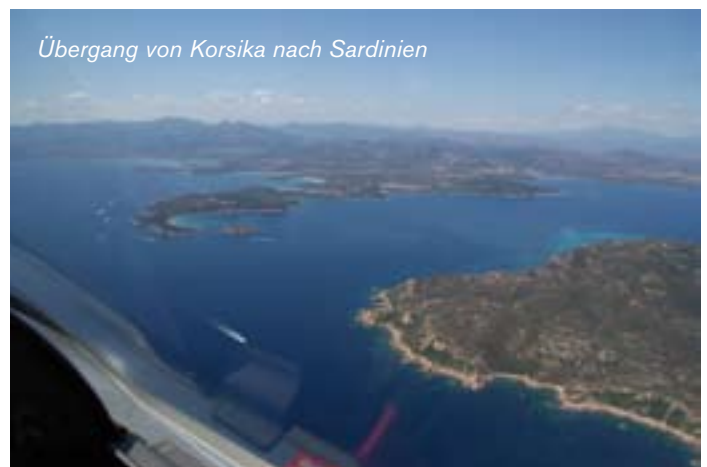
In weiterer Folge genießen wir dann den ruhigen Flug entlang der Ostküste Sardinien mit seinen wunderbaren Stränden.

Unser Anflugmeldepunkt Carbonara VOR ist offensichtlich aus Energiespargründen ausgeschaltet, was uns aber nicht weiter stört, da wir ja auch noch das Garmin haben.

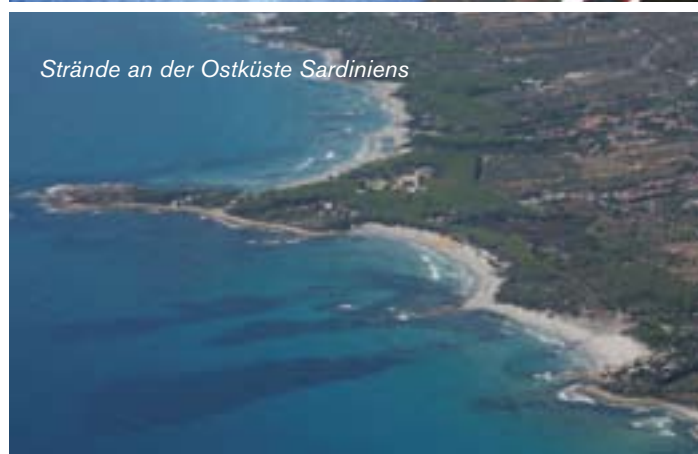
Nach erfolgreicher Verständigung mit



Christian Sixt und Mark Ensinger sind soeben aus Wels eingetroffen (von links: Herbert Ortbauer, Christian Sixt, Mark Ensinger, Christian Neuhauser)



Übergang von Korsika nach Sardinien



Strände an der Ostküste Sardinien



Anflug auf Piste 32 in Cagliari – Südsardinien



Hotel mit Strand in Cagliari



Strände an der Westküste Sardinien

Cagliari Tower werden wir auf die RWY 32 geschickt.

Im langen Endanflug über dem Meer, dann plötzlich die Frage ob wir mit 16 Knoten Rückenwind landen oder lieber noch eine Ehrenrunde zur RWY 14 drehen wollen.

Unsere Harnblasen sagen uns, dass wir mit Rückenwind landen sollen. Die Piste ist ja endlos lang und somit waren wir um 11:33 Uhr UTC ohne Probleme auf sardischem Boden.

Nach der Landung bekommen wir „Taxi to Fuel Station via „A“, „E“, „J“.

Nächstes Mal nehmen wir uns dazu eine Straßenkarte mit, die Skizze am Anflugblatt ist doch etwas ungenau. Es erwartet uns ein freundlicher Bodenservice der jedoch seinen Preis hat. (108.-). Unsere kleine DA 20 wird beinahe so aufwändig gesichert wie die Aiforce One, mit roten Kegeln rundherum und wir werden im klimatisierten Bus von unserem Betreuer direkt zum Terminal gebracht.

Den Nachmittag verbringen wir am Strand beim Hotel und abends essen wir auf der Dachterasse, direkt am Meer.

Als wir bereits mit dem Essen fertig sind, kommt der Anruf von Christian Sixt gegen 20 Uhr.

Ich gebe unseren Standort bekannt, buche sofort ein Zimmer für die beiden und schon sind sie auch da (obwohl 20 km vom Flughafen entfernt). Ein italienischer Pilot mit 4 Streifen, der vor ihnen gelandet war, hat sie mitgenommen und direkt beim Hotel abgesetzt.

Gemeinsam lassen wir den Tag gemütlich ausklingen.

Morgen planen wir, eventuell in Korsika nur einen Tankstopp zu machen und gleich nach Pescara weiter zu fliegen, Christian Sixt und Mark wollen möglicherweise noch einen Tag in Sardinien verbringen.

Aber es kommt erstens anders und zweitens als man denkt ...

Sonntag 05.09.2010 SARDINIEN, Cagliari – KORSIKA, Figari [LIEE – LFKF]: (Christian Neuhauser)

Ein ausgedehntes Frühstück am Morgen und per Taxi zum Flughafen.

Nach einer ebenso hilfsbereiten Betreu-

ung wie bei der Ankunft und einem Briefing mit angebotener Eistee bekommen wir die Freigabe zum Start auf der RWY 32 und verlassen um 10:20 Uhr sardischen Boden.

Schon bald nach dem Start verliert Herbert die Funkverbindung mit Cagliari.

Wir haben daher einen ruhigen, wunderschönen Flug im radiomäßigen Niemandsland entlang der sardischen Westküste.

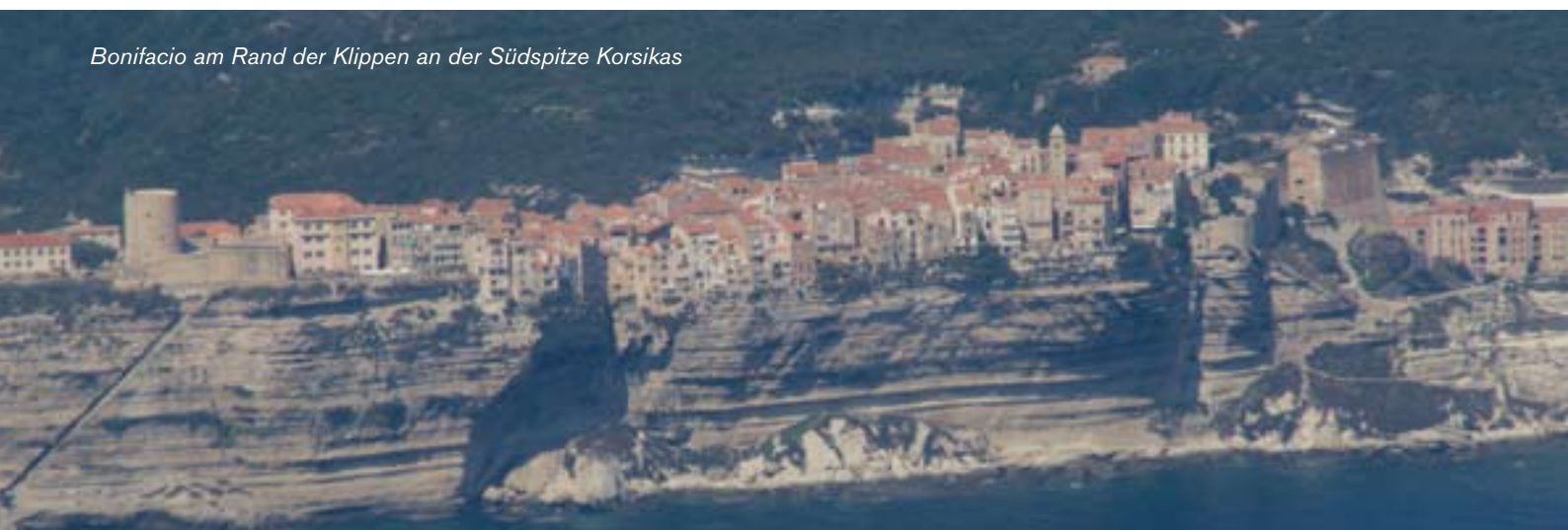
Herbert entdeckt die kleine Bucht –Costa Paradiso - wo er vor 15 Jahren Urlaub gemacht hat und hält das natürlich für seine Familie fotografisch fest.

Im Nordteil der Insel bekommen wir dann erst wieder Funkkontakt mit Alghero Approach.

Dieser begleitet uns anstandslos bis zur italienisch-französischen Grenze, kurz vor Capo Testa.

Es geht weiter über die Meerpassage und die wunderschöne Stadt Bonifacio. Der markante Kreidefelsen ist schon gut zu sehen.

Bonifacio am Rand der Klippen an der Südspitze Korsikas



Alghero übergibt uns an Figari Tower und wir bekommen Sqwak 0024 und Piste 23 sowie „report downwind 23“!

Nach dem reporten des Gegenanfluges auf die 23 hören wir „maintain Downwind Heading“.

Der Grund: Auf der Rollbahn startet gerade eine Passagiermaschine.

Anschließend geht es im Long Final auf die 23 und um 12:50 UTC haben wir Bodenkontakt mit Korsika.

Wir werden an Figari Ground weiter gegeben und erhalten zu unserer Überraschung ein „after Fuel Station to the left and parking own discretion“.

Gerade ausgestiegen, startet ein Privatjet seine Triebwerke, bleibt vor uns stehen und verbläst uns beinahe mitsamt unserem Grashüpfer, gegrillt hätte er uns auch beinahe. Dass wir die Katana verzurren, ist dann umso rascher entschieden.

Ebenso beschließen wir sofort, aufgrund der Eindrücke aus der Luft, nicht mehr nach Pescara weiter zu fliegen.

Also noch einmal Kartenstudium mit dem Ergebnis, in Venedig aufzutanken.

Von dort stehen alle Optionen für ein Durchkommen nach Österreich offen (Brenner, Arnoldstein oder über den Osten).

Montag, 06.09.2010 ein Tag auf Korsika: (Christian Neuhauser)

Morgens begeben wir uns vor Sonnenaufgang zum Strand zwecks Fotoshooting.

Die außergewöhnliche Stadt „Bonifacio“ und Propriano sind die weiteren Highlights des Tages.

Anschließend wollen wir den Nachmittag am schönen St. Giulia Strand ausklingen lassen.

Doch auch das sollte anders kommen.

Als wir uns gerade auf den Weg zum Strand begeben wollen, meldet sich

macht war, aber wie bisher auf unserer Reise, funktioniert hat).

Als wir ihnen erzählen, dass innerhalb Korsikas überall kostenlose Touch and Go's möglich sind (auch kein Flugplan notwendig), beschließen unsere beiden Kollegen, dies vor dem morgigen Heimflug gleich auszunützen.

Nachdem unser Bungalow 6 Schlafplätze hat, ist natürlich klar wo Christian Sixt und Mark übernachten.

Bei der abendlichen Wetterbetrachtung kommen dann erste Zweifel, ob wir am Dienstag noch nach Hause fliegen können.

Dienstag, 07.09.2010 ein Tag zwischen Briefingroom und Met-Station in Figari: (Christian Neuhauser)

Dienstag morgens, nach dem Aufstehen, von allen ein reflexartiger sofortiger Blick zum Himmel. Ergebnis: strahlender Son-



Sonnenaufgang in der Bucht von Porto Vecchio (Korsika)



Hafen in Bonifacio (Südspitze Korsikas)



Wir fahren mit einem Leihauto Richtung Porto Vecchio und mieten in der Nähe des Strandes einen Bungalow.

Während des Essens in einem korsischen Restaurant entscheiden wir, den letzten Leg nach Split zu streichen und dafür einen Tag länger in Korsika zu bleiben.

Als wir dann noch von zu Hause die Nachricht erhalten, dass am Mittwoch in Österreich ein massiver Schlechtwettereinbruch erwartet wird, streichen wir auch den Leg nach Pescara.

Unser neuer Plan ist, den morgigen Montag auf Korsika zu verbringen und in weiterer Folge am Dienstag mit einem Tankstop nach Hause zu fliegen.

Christian S. aus Alghero – Sardinien. Erstens die obligate Frage – „Wo seid ihr?“

Zweitens: „Hobt's des Weta scho gseng?! Über Norditalien kummt a Front eina!!“

Aus diesem Gespräch ergibt sich eine sofortige Planänderung: Es geht direkt von Propriano zum Flughafen nach Figari.

Wir wollen die Maschine startklar für Dienstag früh morgens machen.

Zu unserer großen positiven Überraschung gibt es auf allen Flughäfen der Insel keine Lande- und Parkgebühren.

Während unseres Handlings landen Christian S. und Mark (was nicht ausge-

nenschein. Der Blick auf die Wetterkarten bringt dann aber Ernüchterung.

Sowohl die Überquerung der Apenninen sowie Brenner oder Kanaltal und auch Neumarkter Sattel – Hohentauern würden nur, um es mit den Worten von Christian S. auszudrücken, mit einem Hardcore-Flug möglich sein.

Herbert bekommt von der tel. Wetterberatung der Austrocontrol leider nur die Bestätigung unserer Erkenntnisse.

Wir verbringen die Zeit bis 15 Uhr LT am Flughafen Figari mit Wetterstudien.

Herbert und ich erfahren an diesem Tag mehr über Meteorologie, als wir bei der PPL-Ausbildung hätten lernen können.

Wir dürfen vom Know How des Fluglehrers Christian Sixt enorm profitieren.

Letztlich geben wir auf und besorgen uns auf dem Weg von Figari zu unserem Bungalow noch französische Delikatessen für ein reichliches Abendbuffet.

Nachdem wir uns abends wieder mit Wetterstudien beschäftigt haben, wird uns klar, dass unser angepeiltes Urlaubsende, der 08.09.2010 nicht zu halten sein wird.

Mittwoch 08.09.2010 ein weiterer Tag in Korsika: (Herbert Ortbauer)

Am Mittwoch morgens, wie erwartet, keine besseren Prognosen.

Bisher war bei uns strahlend schönes Wetter, nun lassen sich auch an der Südspitze Korsikas erste Regenwolken als Ausläufer des Norditalientiefs blicken.

Wir genießen den zweiten Teil unserer

Wir planen die, entsprechend den Wetterforecasts, günstigste Route.

In Venedig sind noch für den ganzen Tag Gewitter vorher gesagt.

Als Ergebnis unserer geistigen Ergüsse legen Christian N. und ich folgendes Routing fest:

Von Figari entlang der Ostküste Korsikas bis Bastia (Nordkorsika) – Elba – Florenz – Trento (Tankstop) .

Dort wird sich weisen, ob wir über den Brenner kommen. Wenn ja: Brenner – Innsbruck - Kufstein – Rosenheim – Tachingen See – Wels.

Als „Alternate“, falls wir nicht über die Apeninnen kommen, wählen wir Pisa, und falls wir nicht ins Etschtal bis Trento kommen, wäre Modena vorgeesehen.

Über den FliteStar am

Wir geben den Flugplan telefonisch auf (nach einigen missglückten Versuchen bekommen wir endlich die richtige Telefonnummer) und um 12:10 LT heben wir auf der Piste 23 ab.

In Porto Vecchio werden wir an Bastia übergeben. Wir folgen wie geplant der Ostküste Korsikas bis Bastia.

Von Bastia geht's über Elba in Richtung



Erste Wolken kündigen die Schlechtwetterfront an



Strand bei Propriano (Westküste Korsikas)



Gruppenfoto der WMW-Flieger nach der Landung von Christian und Mark in Figari (Korsika)



die Zutrittskontrolle in den GA-Bereich dauert mangels techn. Ausrüstung so lange

gestrigen Einkäufe als Frühstück.

Nun fallen auch bei uns die ersten Regentropfen.

Eine willkommene Gelegenheit, den Vormittag schlafend zu verbringen.

Zu Mittag herrscht wieder Sonnenschein und Strandbesuch ist angesagt.

Ich kündige bei „Bidi“ in Wels an, dass der Flieger möglicherweise erst am Freitag abend wieder zur Verfügung stehen wird.

Abends essen wir noch herrliche Muscheln in „unserem“ Restaurant.

Nachdem wir uns vor der Nachtruhe wieder die Wetterentwicklung ansehen, spüren wir alle, dass es am Donnerstag los gehen könnte.

Notebook fertigen wir die entsprechenden Flugpläne an und notieren uns alle relevanten Informationen (Frequenzen, Anflugdaten, Tel.Nr. usw.)

Christian S. und Mark wollen, wie angekündigt, noch einige Gratis-Touchs in Ajaccio und Bastia machen, mit vollen Tanks von Bastia bis Innsbruck kommen und dann weiter nach Wels.

Donnerstag, 09.09.2010 ab nach Hause KORSIKA, Figari – TRENTO [LFKF – LIDT]: (Herbert Ortbauer)

Um 08:30 LT haben wir alles gepackt und es geht los in Richtung Flughafen.

Florenz. Nun ist auf unserer 12 Uhr Position schon die beginnende Schlechtwetterzone erkennbar.

Die Apenninen sind die erste Herausforderung, die zwischen Wolken und Gebirge bewältigt wird.

Im Gegensatz zum Schönwetterflug am 02.09.2010 sind die italienischen Lotsen ohne unsere Anforderung äußerst hilfsbereit. Das Englisch ist deutlich und nicht wie üblicherweise im italienischen Slang, außerdem wird uns jeder Flugweg freigegeben, der notwendig ist, um durchzukommen.



Über den Apenninen wird es schon ein bisschen enger

Nachdem die Apenninen bezwungen sind, wird es hinter uns sehr dunkel. Es sind einzelne Gewitterzellen, die aktiv werden.

Auch Richtung Venedig stehen tiefe Wolken.

Um die Lage in Ruhe zu sondieren und um nicht in die Gefahr zu kommen „eingesperrt zu werden“, canceln wir den ursprünglichen Flugplan und geben als neue Destination Modena an.

Padua ist ebenso hilfsbereit und gibt uns gleich das zugehörige Heading.

Wir haben zwar in unserem Garmin schon am Vorabend alle Eventualitäten samt Meldepunkten programmiert, aber das wissen die Lotsen nicht, sodass sie uns bis „RWY in Sight“ begleiten.

Nachdem wir von Padua die Bestätigung für das Schließen des Flugplanes bekommen haben, wechseln wir die Frequenz. Danach folgt Stille.

Niemand meldet sich. Wir überfliegen das Feld. Modena ist ein privater Platz und offensichtlich ist denen das Wetter zu schlecht zum Fliegen.

Nach einem Blick gegen Norden sehen wir, dass es dort zwischenzeitlich wieder sehr hell geworden ist.

Wir melden uns daher wieder bei Padua und requesten das neuerliche Öffnen des Flugplanes, diesmal mit dem Ziel Verona. Auch dies wird sehr höflich bestätigt.

Da es gegen Norden immer heller wird, holen wir uns, en Route, den MET-Report von Trento.

In Trento geht es auch mit dem Wetter wieder aufwärts



Die Wolkenuntergrenzen und Sichtweiten lassen einen VFR-Flight zu.

Als wir nach Verona übergeben werden, bekommen wir, ohne vorher zu Wort zu kommen, schon die Landeinformationen. Negativ ist die Antwort von Christian, „diverting Trento“.

Dies ist abermals kein Problem. Verona verhilft uns noch zu einer Ehrenrunde (wegen Linienverkehr) bevor wir direkt über das Flugfeld nach Norden passieren dürfen.

Padua lotst uns noch bis zum Eingang des Etschtales und fragt, ob wir alleine weiter navigieren können.

Dies war zwar von vorne herein kein Problem, aber wir haben wirklich das Gefühl von großer Sicherheit aufgrund der hervorragenden Performance der italienischen Lotsen. Nach nochmaligem Check unserer Treibstoffplanung, zu welcher ich später noch etwas bemerken möchte, geht es also bis Trento zum Tanken.

Wir bekommen die Runway 36, die direkt auf unserm geflogenen Kurs liegt und haben um 13:31 UTC die Räder am Boden. Weiter geht's direkt zur Tankstelle.

Noch zur Treibstoffplanung:

Wir sind gemäß der Power-Setting Tabelle für die DA20 geflogen und wählten immer die Einstellungen für die entsprechenden Flughöhen die einen Verbrauch von ca. 18 Liter/Stunde laut Tabelle ergaben.

Da wir nach jedem Leg wieder voll aufgetankt haben, konnten wir den tatsächlichen Verbrauch immer exakt feststellen. Und es war tatsächlich so, dass wir während der ganzen Reise einen Verbrauch von 18 Liter/Stunde hatten.

Das heißt, wenn man die in der Tabelle angegebenen Werte für Ladedruck und Drehzahl in den verschiedenen Höhen genau einstellt, lässt sich eine sehr gute, verlässliche und damit nervenschonende Treibstoffplanung durchführen.

Der letzte Leg Trento – Wels [LIDT – LOLW]: (Christian Neuhauser)

Der Lotse in Trento erkundigt sich in Bozen über die Wetterlage mit dem Ergebnis „Broken in 9.000 Fuß.“

Da der Brenner auf 5000' liegt, ist also „alles Roger“ für die Rückkehr in die Hei-

mat. Der Flugplan wird per Fax vom Turm in Trento aufgegeben, Tankrechnung und Landegebühr bezahlt.

Und auf der RWY 36 geht es um 14:40 UTC ab in die Heimat.

Wir steigen im schönen Etschtal gegen Bozen und genießen das Bergpanorama.

Entspannung macht sich breit und jetzt fällt uns erst auf, dass wir innerhalb 3 Stunden von heißen Sommerstränden in eine frühherbstliche Berglandschaft gekommen sind.

Wie angekündigt ist zwischen Brennerpass und Wolken genug Platz.



Kurz vor dem Überflug des Brenners von Trento nach Wels

Nun hat uns Österreich wieder. Dies bemerken wir auch akustisch als wir das vertraute, österreichische Englisch der Fluglotsen wieder hören.

In Innsbruck bekommen wir noch eine Traffic Meldung auf 12 Uhr Opposit.

Ein Christophorus Heli auf dem Flug zur Uni-Klinik. Herbert meldet „Traffic in Sight“.

Über Kufstein und Rosenheim geht es nach Salzburg.

Wir bekommen von Salzburg Radar gleich Freigabe „direct Wels“ und schon bald sehen wir das „VOR LAMBACH“ im Abendlicht.

Bidi gibt uns die RWY 27. Im kurzen Endteil um 19:00 Uhr LT blendet mich die Sonne derart, dass ich die Piste kaum ausmachen kann.

Ohne zu zögern entscheide ich mich für ein Go Around, drehe um und lande mit 4 KN Rückenwind auf der 09.

Herbert ruft noch bei Christian Sixt an und dieser meldet sich aus dem Flieger im Gebiet von Salzburg. Wir wissen daher, dass die es auch bis ECET nach Wels schaffen werden.

Der Flieger wird versorgt und gewaschen, Gepäck ausgeladen, Bordbuch geschrieben.

Und nun ist ein gutes österreichisches Wienerschnitzel zum Abschluss unseres Flugabenteuers angesagt.

Resümee: (Herbert Ortbauer)

Erstens, es kommt anders und zweitens, als man denkt (geplant hat).

Liebe Kollegen!

Christian Neuhauser und ich planen in der 3. Maiwoche (13.05.2011 bis 20.05.2011) Freitag bis Freitag, um für eventuelle wetterbedingte Verzögerungen das Wochenende noch als Zeitpuffer zu haben, eine Griechenlandtour.

Folgende Destinationen sind geplant: Wels - Split - Dubrovnik - Thessaloniki (Tankstop) - Samos - Rhodos - Kreta - Mykonos (Tankstop) - Korfu - Pescara (Italien) - Feldkirchen (Tankstop) - Wels

Länge der Strecken wurden bezgl. Treibstoffplanung bereits berücksichtigt, sowie auch die Verfügbarkeit von AVGAS.

Wir fliegen mit einer Katana. Wenn sich noch weitere Mitflieger finden, eventuell auch mit der KMV oder mehreren Maschinen, freuen wir uns. Zwecks Urlaubsplanung möchten wir euch jetzt schon informieren.

Bei Interesse bitte melden!

Lg Herbert

herbert@trafik-ortbauer.at

Plane zu jedem Plan A auch den Plan B und optimalerweise noch einen Plan C. Man kann 100 Bücher lesen, aber erst wenn man etwas selbst getan und gefühlt hat, weiß man wirklich, wovon man spricht.

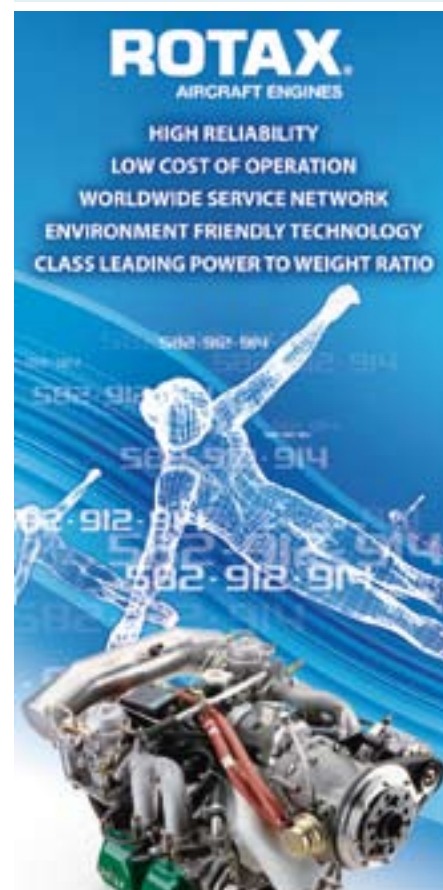
Um eine große Portion an Erfahrung reicher, wird im Winter schon wieder geplant.

Sollte jemand Gusto bekommen haben, bitte melden, wir planen für 2011 wieder eine Woche.

Es würde sich auch anbieten zu dritt oder zu viert mit der KMV zu fliegen.

WARNUNG!!!

WIR EMPFEHLEN, SOLCHE UNTERNEHMUNGEN NICHT AUSZUFÜHREN, DA SIE IN DEN MEISTEN FÄLLEN SÜCHTIG MACHEN.

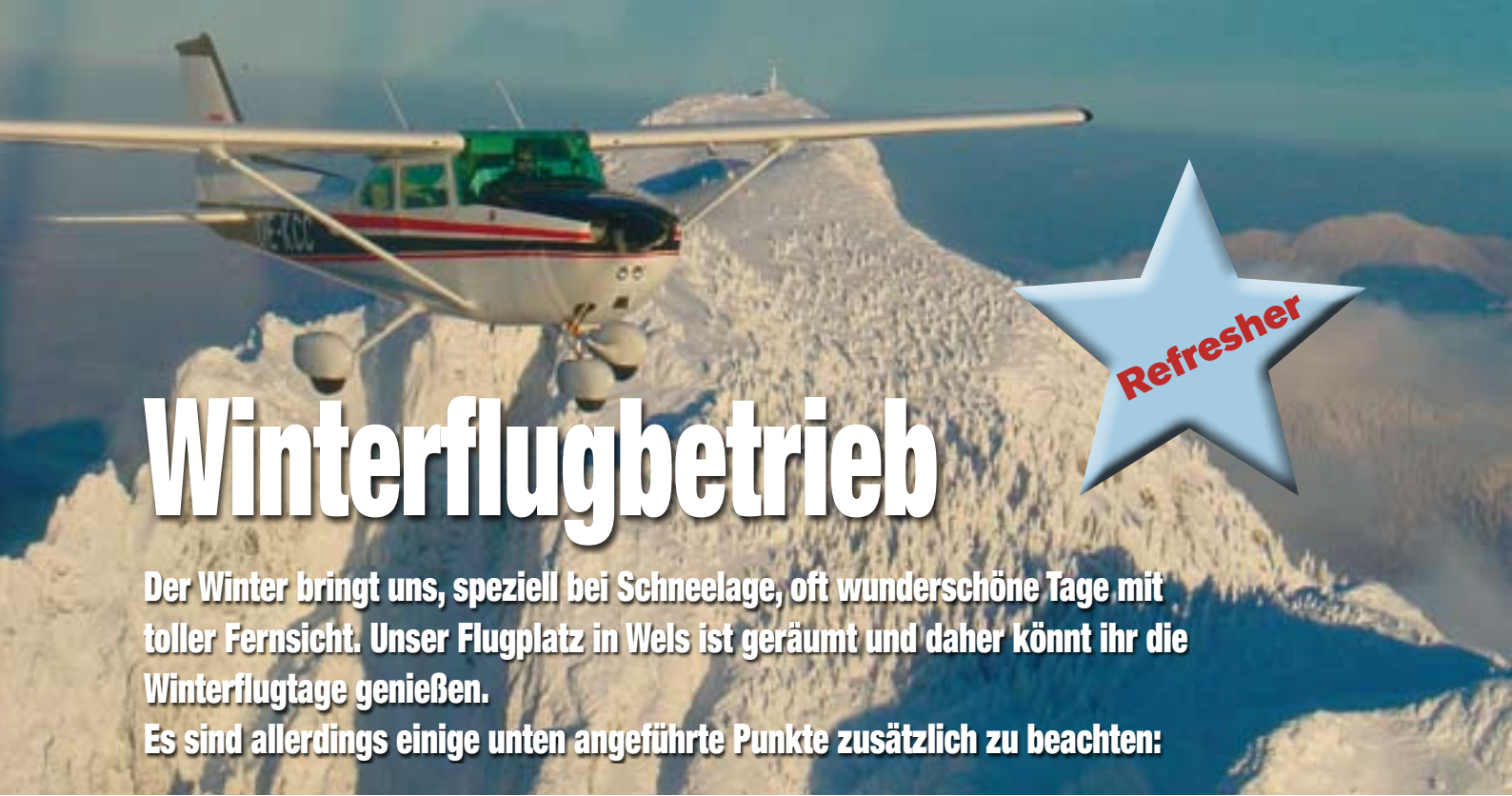


A promotional image for Aerial Helicopter. The background is a bright blue sky with a large, semi-transparent banner at the top containing the website address 'www.aerial.at'. In the foreground, a silver helicopter with blue stripes is shown in flight, viewed from a low angle. The helicopter has 'www.aerial.at' printed on its side. In the background, another helicopter is visible, flying away. The overall aesthetic is clean and professional, emphasizing the company's aviation services.

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)



Winterflugbetrieb

Refresher

Der Winter bringt uns, speziell bei Schneelage, oft wunderschöne Tage mit toller Fernsicht. Unser Flugplatz in Wels ist geräumt und daher könnt ihr die Winterflugtage genießen.

Es sind allerdings einige unten angeführte Punkte zusätzlich zu beachten:

1. Flugvorbereitung

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

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

2. Am Flugzeug

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

3. Flugbetrieb

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

Ecker Josef / Hackenberg Oliver / Rohn Peter

EVENT

Flugtage 2010 ein Resümee



*Alt und ge-
mächlich trifft
neu und pfeil-
schnell*



Nachdem die Weiße Möwe eine ihrer größten Veranstaltungen gut und unfallfrei über die Bühne gebracht hat, kann man sagen: Es war eine Gewaltleistung unserer Mitglieder und des Organisationsteams.

Der Verein hat wieder einmal aufgezeigt, dass hier noch immer die Fäden der österreichischen Fliegerei zusammenlaufen.

Gute Kontakte unserer Funktionäre machten eine Schau der österreichischen Luftstreitkräfte, die Überflüge der legendären Me262 und so manch andere Flughighlights erst möglich.

Nach unserer erfolgreichen Flugschau 2009, die wir anlässlich des 60-jährigen Vereinsjubiläums veranstalteten, war klar, dass wir für „100 Jahre Fliegen in Wels“ noch eins draufsetzen mussten.

Ein paar verschlammte Unterlagen beim Verteidigungsministerium in den USA hätten fast unsere Hauptattraktion zunichte gemacht. Dank des grandiosen Verhandlungsgeschicks von Volker Radon, wurden die notwendigen Papiere in einem Eilverfahren in den USA erstellt.

In den Tagen vor der Flugveranstaltung kletterte die Quecksilbersäule immer über 30 Grad C. Am Samstag und Sonntag wurden dann auch noch diese Werte getopt. Stahlblauer Himmel und brütende Hitze von bis zu 37 Grad C begleiteten unsere Flugtage bis zum Ende. Wir hatten uns das heißeste Wochenende

2010 für unsere Veranstaltung ausgesucht. Obwohl die Luft flimmerte und die Piloten in ihren fliegenden Kisten gar gekocht wurden, kannte unser Präsident Josef Ecker kein Erbarmen und spulte das Flugprogramm minutiös ab.

Mit Bewunderung nahmen der Aero Club Präsident und FAI-Vizepräsident Reg. Rat Alois Roppert und der Präsident der Messerschmittstiftung, Dr. Hans Heinrich von Srbik, den professionellen Veranstaltungsablauf zur Kenntnis.

Das österreichische Bundesheer war mit der Hercules, einer 105 und zwei Hubschraubern am Boden vertreten. Obwohl am westlichsten Rand unseres Geländes stationiert, immer für den Ernstfall abflugbereit, wurden die Fluggeräte von vielen tausenden Menschen bestaunt. Es war für viele einzigartig, durch die Hercules, das größte österreichische Transportflugzeug, geführt zu werden.

Ein zwei-minütiges Airdisplay eines Eurofighters am Himmel über Wels ließ viele Münder offen stehen und Glasscheiben in der Umgebung vibrieren.

Das haben wir unserem Verteidigungsministerium, vorne weg Brigadier Gruber aus Salzburg, zu verdanken. Vielen herzlichen Dank.

Wir alle freuen uns schon auf die Airpower 2011, 01.07. bis 02.07.2011.

Die Me 262 der Messerschmittstiftung, der erste einsatzfähige Düsenjäger der



EVENT





Welt, der in Serie produziert wurde, flog das erste Mal nach Kriegsende wieder im österreichischen Luftraum. Somit konnten wir in Wels noch vor Zeltweg (Airpower), dieses einzigartige Luftfahrzeug präsentieren. Ich glaube, da kann man als WMWler stolz darauf sein. Viele weitere Flugzeuge zeigten sich an diesen zwei Tagen am Himmel.

Hannes Arch flog am Sonntag ein spektakuläres Airdisplay und gab anschließend über zwei Stunden Autogramme. Er und der Sänger Robinson waren die Hauptattraktionen auf der ORF-Bühne die nach der Scalaria noch schnell die Zelte bei uns aufschlug, 3 Stunden, bevor die Hitzeschlacht zu Ende ging.

Ganz erbaulich fand ich die Bemerkung vom Moderator! Was finden Sie auf dem Flugplatz Wels bestimmt nicht? Schatzen, weil hier gibts keine Bäume!

Bedanken möchte ich mich bei den Machern der Kronenzeitung. Unsere gemeinsame Veranstaltung wurde in vielen ein und zweiseitigen Artikeln hervorgehoben.

Die Leiterin der Krone-Marketingabteilung, Karin Hermann, ließ sich unsere Veranstaltung nicht nehmen und schwitzte mit uns allen um die Wette. Sie zeigte sich beeindruckt, dass trotz Mörderhitze das Programm wunderbar ablief und so viele Menschen der Hitze trotzten. Ein Lob von Frau Hermann wiegt schwer, ist sie doch die Organisatorin des großen Linzfestes. Da lässt es sich leicht vergessen, dass aus den eigenen Reihen gespottet wurde, weil von den angepeilten 30.000 Besuchern eitliche an einen See auswichen.

Kleine Info am Rande: Wir mussten auf Unterstützung

durch die Stadt Wels und das Stadtmarketing verzichten. Jetzt wissen wir, warum! (Siehe Artikel „Finger weg vom Flugplatz Wels“)

Die Firmen Fronius und Rosenbauer allerdings haben die Flugtage erst möglich gemacht.

Vielen herzlichen Dank von der WMW.

Die wunderbaren Kooperationen mit der ÖBB und der Familienkarte waren befruchtend für unsere Veranstaltung. Wir hoffen und würden uns sehr freuen, dass es hier eine weitere Zusammenarbeit 2012 geben wird.

Patrick Radosta (www.austrianwings.info) war nicht nur da und fotografierte, sondern berichtete schon im Vorfeld, was sich bei uns alles ereignen wird. Seine Internetplattform gehört zu den meistgelesenen Medien, die sich mit der Fliegerei beschäftigen. Vielen Dank Patrick.

Danke, Hannes Schweitzer von der Firma Hübner, für die tolle Unterstützung mit dem VIP-Zelt und die Kontakte zu Breitling. Vielleicht kommt nächstes Mal die Breitlingstaffel nach Wels. Wenn, dann



EVENT

kannst nur Du es möglich machen.
Danke an die vielen Fotografen und Redakteure, die unser Flugfest dokumentierten.

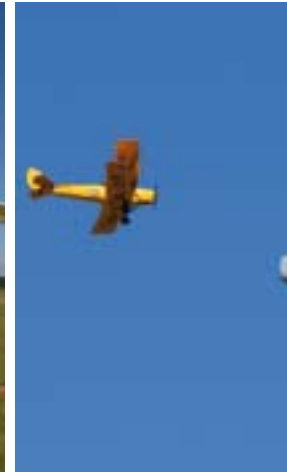
Besonders hat es mich gefreut, die Redakteure der Skyrevue, Dr. Lucas-Michael Kopecky und Andrea Sturm, in Wels zu begrüßen. Vielen Dank für den ausführlichen Artikel im Magazin.

Der Polen/Wien-Vielflieger Christoph Barszczewski kam mit seiner PA18, und begeisterte viele Kinder, die in der Piper Probesitzen dürfen. (www.aviator.at)

Fast alle angemeldeten Teilnehmer kamen nach Wels. Ein technisches Gebrechen in letzter Sekunde verhinderte die Teilnahme von Andy Bickmore mit seiner Jak 3 und leider cancelte dann auch noch sein Spezl mit der P51 Mustang.

Aufgeschoben ist nicht aufgehoben. Sollten wir wieder Flugtage veranstalten, wird Andy wieder eingeladen und vielleicht sehen wir dann im Formationsflug eine Me 109 eine Jak 3 und P51 Mustang. Bei der WMW ist bekanntlich vieles möglich.

WR









Fotos: Patrick Radosta www.austrianwings.info
Joe Rimensberger, Martin Ecker



Die Idee war, wenn die Me 262 nach Wels kommt, Air to Air Aufnahmen von diesem Flugzeug zu machen. Markus Zinner hat schon einiges mit den Flying Bulls gemacht, also mussten wir ihn nur noch mit der Messerschmittstiftung zusammenschalten. Wie man sieht, hat es geklappt. Markus, bester Air to Air Fotograf in Österreich, fotografierte aus einem Alpha Jet von den Flying Bulls am 10. Juli 2010

Credits: EADS/Markus Zinner
 Markus Zinner, Mitterweg 10
 8724 Spielberg/Austria
 Tel:+436504603985
 markus_zinner@yahoo.de
 www.airtoair.at



Im Juni hatte Mario Wagenhuber die lebenswerte Idee, sich das Ja-Wort seiner Lebenspartnerin zu holen. Dazu umkreiste Gottfried so lange den Traunstein, bis sie mit Freudentränen in den Augen den Grund des Fluges realisierte. Mit Sekt und Bussi wurde das Versprechen gleich während des Heimfluges besiegelt.



Nikolo war bei uns



Der Nikolaus machte auch heuer wieder eine Zwischenlandung am Flugplatz in Wels. Sichtlich gerührt und umlagert von den Kindern, freute sich auch der Nikolaus, weil er bei seinem Zwischenstop so viele Kinder glücklich machen konnte. Er kam mit reichlichen Gaben und teilte großzügig aus.



Da wir hier nur brave Kinder hatten, war keine Krampus vonnöten. Aber vielleicht wird im nächsten Jahr auch der Krampus kommen, unser Präsident hat es zumindest angekündigt.



Es war eine herzliche Stimmung und ich bin mir sicher, der Nikolaus wird 2011 wieder in Wels landen.

Vielen Dank für das zahlreiche Erscheinen, dies bestätigt die WMW darin, die Tradition weiterzuführen oder sogar ausbauen. Danke an Gottfried Roitner, der den Nikolaus mit seiner eigenen Maschine pilotierte. WR



Nachdem meine große Tochter Nina bereits mit 4 Jahren ihren Erstflug nach Eggenfelden zum damals „gestrandeten“ russischen Hubschrauber absolviert hat (das war im Sommer 2009 mit der OE-ATA), wollte nun meine kleine Tochter Isabella (2 1/2 Jahre) auch unbedingt mitfliegen. Also hab ich vor ein paar Wochen im Oktober meine ganze Familie in die OE-KMV verfrachtet und gemeinsam einen ca. halbstündigen Rundflug zum Traunstein gemacht. Wie man sieht, hat es allen großen Spaß bereitet. Vielleicht hat sie sich ja den Titel der jüngsten Co-Pilotin der WMW verdient ? Hannes Auer

Bitte schickt Bilder an die Redaktion, die unseren begeisterten WMW-Nachwuchs zeigen. Danke Hannes, für die herzigen Aufnahmen.

Der nächste Cumulus erscheint Anfang März 2011. Mit folgenden Themen:

- Hangarfest 2011 mit Ju-52 Passagierflügen
- Was wurde aus unserer 3000,- Euro Spende für Tandem
- 20 Jahre Marcus bei der WMW, ein Rück- und Vorblick
- Generalversammlung 2011
- Ein Jahr Präsident Ecker
- Flugplatz?
- Waldrapp-Flug
- Gyrofliegen in Italien



Österreichs Luftfahrtmagazin 

www.austrianwings.info



Tollkühn.

Oris Big Crown®
Small Second, Pointer Day
www.oris.ch



ORIS
Swiss Made Watches
Since  1904



HÜBNER

UHRMACHERMEISTER SEIT 1914

WELS, SCHMIDTGASSE 5
07242/21 17 17 WWW.ZEIT.AT