

VEREINSNACHRICHTEN *LOLW*

# CUMMULUS



Fliegerclub WEISSE MÖWE Nr. 4 / 2007

**VLA Tecnam P2002 JF  
im Anflug auf Wels**

**Flugsicherheit**

**Winterflugbetrieb**

**DIE NEUE HOMEPAGE**

**Änderungen AIP – Flugplatz Wels**

**REISEBERICHTE**

**Von der ALU zur Citation**

**wels**  
hat's in sich.

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

[www.aerial.at](http://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](mailto:wels@aerial.at)  
[Http://www.aerial.at](http://www.aerial.at)



# Editorial

Liebe Mitglieder und Freunde der  
»WEISSEN MÖWE WELS«!



Präsident Friedrich Zinnhobler  
Fliegerclub Weiße Möwe Wels

07

JÄNNER

Ein guter Jahresbeginn mit unserem »Blumenball der Flieger« am 27. Jänner in der Welser Stadthalle.

FEBRUAR

Unvorhergesehener Abgang der Pächter unseres Vereinslokales »Air-Treff« – Andrea di Pauli und Helmut Haudum.

MÄRZ

Generalsversammlung am 30. März in der Waldschänke. Wegen finanziellem Abgang in der Sektion Fallschirmsprung keine Entlastung des Vorstandes und keine Neuwahl.

APRIL

Neuübernahme unserer Gaststätte durch den Pächter Roman Jetzinger.

MAI

- Vorgespräche zum Thema »Teilverbauung des Flugplatzes«.  
(BIG; Bürgermeister, Baudirektor, Vorstandmitglieder der WMW)
- Besichtigung der Fauna und Flora auf unserem Flugplatz durch Sachverständige und Experten des Landes Oberösterreich.

JUNI

Außerordentliche Generalversammlung am 22. Juni in der Waldschänke. Nach dem Berichten der Referenten und Rechnungsprüfer – Entlastung und Neuwahl des Vorstandes (Wahl: einstimmig!)

JULI

- Seit 2. Juli neuer Pächter unseres Vereinslokales – Christian Kaiser
- Am 2. Juli Flugzeugabsturz – Pater Pius Reindl und Heinich Hein – auf der kroatischen Insel Brac: Beide schwer verletzt – UL-Flugzeug, OE-7106 Totalschaden.
- Am 16. Juli Rücktritt von Dr. Sigmar Stadlmeier als Sektionsleiter Motorflug.  
Neuer Sektionsleiter: DI Christian Sixt.
- Am 20. Juli Flugzeugabsturz – Wolfgang Matthes – in Mauterndorf im Lungau (Salzburg). Pilot leicht verletzt – Motorsegler Diskus D-KMKN Totalschaden.

AUGUST

Am 3. August Rücktritt von Franz Mayer als Sektionsleiter ULTRA-LEICHT.  
Neuer Sektionsleiter: Ing. Siegfried Heer.

SEPTEMBER

Am 30. September Flugzeugabsturz – Johann Mitterhuber – mit seiner Privatmaschine in Mauterndorf, 3 Verletzte, davon einer schwer.

OKTOBER

Sektion Fallschirmsprung: Verkauf des vereinseigenen Flugzeuges OE-KFS, am 17. Oktober.

NOVEMBER

Ankündigung BIG und Stadt Wels wollen bis Jahresende ein neues Konzept für die Verwertung des Welser Flugplatzes vorlegen.

DEZEMBER

Nikolaus auf dem Flugplatz – am 6. Dezember für die Familien mit Kindern. Der Nikolaus kam auch heute wieder mit dem Flugzeug.

Das abgelaufene Jahr wird mit Sicherheit als eines der ereignisreichsten und bewegtesten in unserer Vereinsgeschichte eingehen.

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



Coverbild: Hans Fesl  
Selbstportrait in der  
Christen Eagle; danke Hans!

## Inhalt

Worte des Präsidenten	3	Flugplatz Betriebsausschuss / Änderung AIP	15
Fliegerball 2008	5	Sensationsfund am Flugplatz Wels	18
Der Schweizer Käse und die Flugunfälle	6	Von der ALU zur Citation	19
Winterflugbetrieb	7	RotorSky, Christian Gruber hebt ab	22
Sektion Motorflug	8	<a href="http://www.wmw.at/">http://www.wmw.at/</a> Wichtiges zur HP	24
Sektion UL / OE-ATA	10	Reisebericht: Florenz - Verona - Bozen	26
Leistungsaspekte bei Privatpiloten:	10	Geburtsstagsfeier zum goer von Ing. Karl Heinrich	30
Motorsegler unterwegs	11	Werbung, Sponsoren	31-32
Wichtiges aus der Sektion Segelflug	13		
Abfliegen 2007, Sektion Modellflug	14		

## Termine & Veranstaltungen



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

Samstag, 26.01. 08 **Fliegerball 2008**, Welser Stadthalle, Beginn 20.30 Uhr  
diesmal mit dem fantaschischen Fliegenden Zirkus, diesen Fliegerball solltet Ihr nicht versäumen. Mitglieder bekommen wieder die Gatiseintrittskarte zugeschickt!

Dienstag 22. Juli bis  
Mittwoch 06. August  
2008 An alle luftfahrtinteressierte Jugendliche von 18 bis 21 Jahre  
**Jungfliegeraustausch 2008**, Anmeldeschluss bis Ende Jänner 2008  
weitere Informationen [www.iacea.com](http://www.iacea.com), [www.aeroclub](http://www.aeroclub) oder bei Herbert Matschi;  
Sektion Segelflug

wichtige Termine sind im Newsticker auf der Homepage [www.wmw.at](http://www.wmw.at) verlautbart



Es ist bei uns seit vielen Jahren Vereinstradition, dass der Nikolaus mit dem Flugzeug landet und den Kindern Geschenke mitbringt. Auch heuer konnten wir den Nikolaus dazu überreden, in Wels eine Zwischenlandung einzulegen. Danach lud die Weiße Möwe zu Würsteln und Tee ein.



# Blumen- BANKETT der Flieger

Es spielt die *Post Big-Band Salzburg*

**Rosen-Tombola mit großen Hauptpreisen**

**Der fliegende Zirkus, Flugakrobatik vom Feinsten**

**TANZWERK, Tanzeinlagen**

**Samstag, 26. Jänner 2008**

**STADTHALLE WELS**

**Beginn: 20.30 Uhr, Saaleinlass 19.30 Uhr**

Kartenvorverkauf und Platzreservierung:

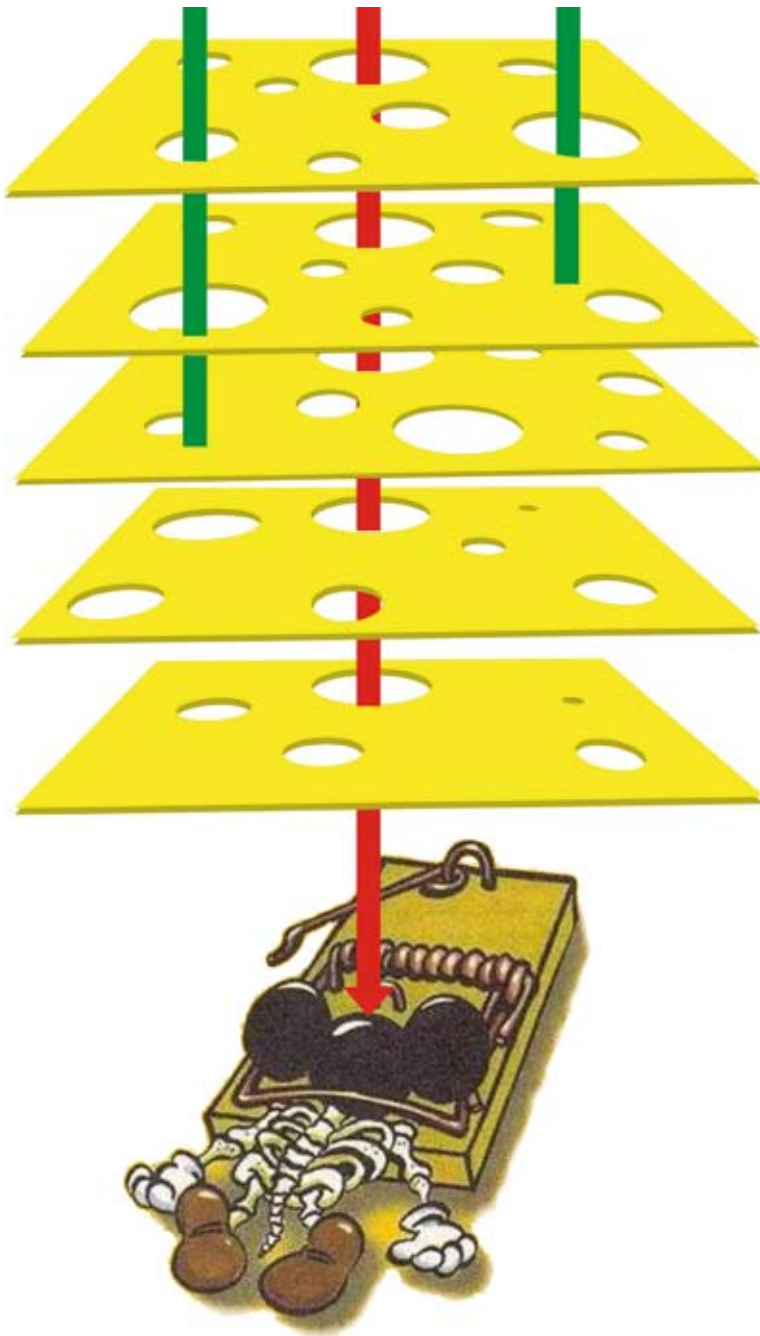
Kartenbüro Lohmer, Kaiser-Josef-Pl. 22, 4600 Wels, Tel.: 07242 / 45438

Büro Weiße Möwe, Flugplatzstraße 1, 4600 Wels, Tel.: 07242 / 26499-10

[www.wmw.at](http://www.wmw.at)



# Der Schweizer Käse und die Flugunfälle!



## Paradox – Nein!

Betrachtet man Scheiben von Emmentaler Käse mit seinen Löchern, sieht man, dass, wenn sie von verschiedenen Käseblöcken kommen, jede Scheibe ihre Löcher an einer anderen Stelle hat. Legt man diese Scheiben übereinander (beispielsweise 5 Lagen) so kann man sehen, dass die Löcher kaum von oben nach unten durchgehen. Meistens keines, manchmal aber doch! Was haben nun unsere Käsescheiben mit der Fliegerei zu tun?

Dass es zu einem Flugunfall kommt braucht man ein durchgehendes Loch in allen Scheiben.

- 1.** Scheibe: Ausbildung, ein Manko öffnet das erste Loch im Käse.
- 2.** Scheibe: Erfahrene Piloten warnen bei diesen Bedingungen zu fliegen. Es wird ignoriert, jetzt sind schon zwei Käselöcher übereinander. (Die Maus kann durch zwei Scheiben durch).
- 3.** Scheibe: Unabhängig davon stellt der Flugleiter am Turm das Unternehmen infrage und teilt es unserer Pilotenmaus mit – wird auch nicht ernst genommen. Unsere Maus ist durch das dritte Loch gefallen ohne schon an der zweiten Scheibe genüsslich zu knappern.
- 4.** Scheibe: Zeitdruck, z.B. ich muss nachhause! Unsere Maus kommt wieder nicht zum Genuss!
- 5.** Scheibe: Der Mitflieger (Copilot) hat Zweifel, sagt aber nichts, da sein Kollege ja so erfahren ist. Das ist das fünfte Loch und jetzt ist Schluss mit Lustig! Auf unsere Pilotenmaus wartet nun die Mausefalle.

Damit es zu einem Unfall kommt, sind in fast allen Fällen die Löcher in den Käsescheiben übereinander. Versuchen wir bei unserem schönen Hobby der Fliegerei diese gefährlichen Löcher in den Käsescheiben rechtzeitig zu erkennen.



# Winterflugbetrieb

**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-Briefieng
- Ad c.) „White Out“ – Bei geschlossener Schneedecke und wenig markanten Geländemerkmale und geschlossener Wolkendecke (Hochnebel) ist das Wahrnehmungsvermögen ohne Blindflugausrüstung 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!  
Schon 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



Ihr wollt natürlich wissen, was in den letzten Monaten geschehen ist. Nachdem man ja sehr schnell hört „Es geschieht schon wieder nichts“; teile ich euch mit: Es geschieht eine Menge. Nur läuft derzeit die Arbeit im Hintergrund. Wir haben uns in letzter Zeit einerseits mit dem zukünftigen Bedarf und andererseits intensiv mit den Finanzen auseinandergesetzt.

### **Finanzen, Arbeit im Vorstand**

Anlässlich einer nervenaufreibenden Konfrontation im Vorstand haben wir eine Arbeitsgruppe „Finanzen“ gegründet und anhand der Bilanzen von 2002 bis 2006 und bisherige Zahlen von 2007 ein Werk von verschiedensten Analysen geschaffen.

Ich versuche prinzipiell, in einem Führungsgremium Fairness und Sachlichkeit herzustellen. Dies ist wichtig, um die wirklich anstehenden Probleme effektiv zu lösen.

### **Sektionsversammlung am 26. November 2007**

Diese Sektionsversammlung war klein aber fein. Es waren mehr als 30 Leute da, möglicherweise waren der kurzfristige Termin bzw. der Schneefall dafür verantwortlich. Bruno Weinberger hat eine hervorragende Arbeit über die Finanzen der gesamten Weissen Möwe, sowie insbesondere des Motorfluges, in Form einer verständlichen Power Point Präsentation vorgetragen. Wir haben dann unsere nächsten Aktionen aus Schlussfolgerungen diskutiert.



Weiters hat Siegi Heer unser sektionsübergreifendes Flugzeugprojekt –die Tecam 2002 VLA (OE-ATA) präsentiert. Ich habe über den möglichen Austausch der ALU gegen eine Katana und das Winterangebot (10 % auf alle Flugzeuge bis Ende Februar 2008) gesprochen. Die Begeisterung war groß. Zum Schluss wurden ausschließlich positive Vorschläge beigesteuert. Diesen Stimmungsumschwung wollte ich erreichen. Dann sind nämlich unsere Probleme(-chen) nur Detail. Die Versammlung sehe ich als Erfolg. Ich plane vor Saisonstart noch mal eine SV einzuberufen.

### **Umstruktuirung beim Flugzeugpark**

Aus den Flugstundenerwartungen der letzten Jahre erkennt man klar:

**Der Trend geht zu den 2-Sitzern!**

Wir müssen also sehen, dass wir in diesem Segment mehr attraktive Luftfahrzeuge zur Verfügung stellen und zwar hinsichtlich Type und Preis. Die 2-Sitzer – wir wie sie heute haben – sind nach dem Hauptzweck in folgende Kategorien einzuteilen:

#### **Schul- /Übungsflugzeuge:**

C-150 (OE-ALU), C-152 (OE-CMS), C-152 (OE-CFN)

#### **Reiseflugzeug:**

DA-20 Katana (OE-ANZ)

#### **Spassflugzeug:**

Super Cup (OE-AIF)

#### **Kunstflug:**

Christian Eagle (N-14KH)

Natürlich kann man jedes Flugzeug auch als Reiseflugzeug verwenden. Insbesondere ist es zwischen Cessna und Katana Geschmacksache, welches man als Schul- bzw. Reiseflugzeug sieht. Ich habe diese Einteilung zugegebenermaßen nach der Logik erstellt, wie ich die Flugzeuge hauptsächlich verwenden würde. Was ich hier herausheben will: Ich sehe hier nur 1 adäquates Reiseflugzeug, die Katana.

Aus den Zahlen der Buchhaltung erkennt man eindeutig: Die Katana ist wesentlich gewinnbringender als die 150/152er (obwohl diese viel fliegen). Dritter Einflussfaktor: Die Grundphilosophie – klassisch Cessna oder Rotaxmotorflugzeug? (Darum auch diese Frage im ausgesendeten Fragebogen).

Der erste Schritt – das Gemeinschaftsprojekt mit der Sektion Ultralight – die Tecam P2002 VLA, OE-ATA: Dies ist ein fast neues, gut ausgerüstetes Reiseflugzeug (Garmin 430, ILS, u.v.m.), welches wir jetzt günstig erstehen können. Die Sektionen teilen sich das Projekt zu je 50 %. Mehr Details zum Flugzeug im Bericht der Sektion UL. Der Vorstand zwingt uns aufgrund des Bildschirmerslebnisses zu einer Vorfinanzierung (dadurch aber günstigere





Flugstunden). Bei Interesse, bitte melden. Details folgen. Weiters sehe ich momentan, dass wir die ALU (C150) im Frühsommer gegen eine Katana austauschen sollten. Wir hätten dann statt bisher ein 2-sitziges Reiseflugzeug drei Reiseflugzeuge in der Motorflugsektion – ein großer Schritt vorwärts.

### Preise

Wir berechnen zur Zeit die verschiedensten Varianten der Gestaltung eines Preissystems. Um ein intelligentes und attraktives System zu finden, welches für alle ein Gewinn ist, sind umfangreiche Untersuchungen erforderlich. Gott sei Dank, haben wir hier die Hilfe von Spitzenleuten. Wir recherchieren die Systeme anderer Vereine. Wir kalkulieren alle Flugzeuge gründlich. Wir simulieren die Auswirkungen von verschiedenen Ansätzen. Wir werden für die nächste Saison ein gutes Modell finden.

### Schulung

Ab 1.1.2008 gibt es einen Ausbildungsleiter. Wir haben am 27. November einen Funkkurs begonnen. Wer noch mitmachen will, bitte in der Betriebsleitung melden. Der Beginn des nächsten PPL-Kurses ist für Ende Februar 2008 geplant. Ein Aufruf: Bitte motiviert diejenigen, die „schon

immer davon gesprochen haben“, zu uns zu kommen. Das ist die billigste und effektivste Werbung. Wir wollen auch zu Spezialthemen (z.B. Winterflug) Schulungen abhalten.

### Fragebogen

Es sind bis jetzt erfreulich viele eingetrudelt. Bitte uns die restlichen möglichst schnell zukommen lassen. Wir können erst ab einer gewissen Anzahl eine Aussage treffen. Ausfüllen und schicken, faxen oder vorbeibringen. Danke im Voraus.

### Das Winterangebot

**-10 %** auf alle Flugzeuge der Sektionen Motorflug und Ultralight vom 01. 01. 2007 bis 28. 02. 2008

Begleitende Schulung über Spezialitäten des Winterflugs.

Unserem Verein geht es gut, wir haben super Flugzeuge. Seht das Positive, liefert Positives.

Es sind jetzt viele Baustellen. Unsere Ziel ist es, in ca. 3-4 Monaten sichtbare Ergebnisse erreicht zu haben.

Mit fliegerischem Gruß  
Christian



Renate Wildberger, Günther Wildberger, Günter Mittermayr, Willibald Hageneder, Heinz Schlager, Grömer Marc, Mandl Bernd (n.a.Bild)



## VLA Tecnam P2002 JF im Anflug auf Wels UL und MOT machen gemeinsame Sache

Wohin entwickelt sich der Flugzeugbedarf der WMW?

Wohin müssen wir uns als Club bewegen?

Sagen wir mal nach „Pareto Prinzip 80/20“

- 80% der Piloten wollen oder können nur billige und einfache „2-Sitzer Flieger“ fliegen
- 10% der Piloten nützen die klassischen „4-Sitzer Flieger“, Piper, Cessna
- 5% der Piloten haben eigene Flieger wie High End, Lancair, Cirrus etc.
- 5% der Piloten haben Spezialflieger, Oldtimer, Christen Eagle, Bücker, ...

Die OE-ATA ergänzt hervorragend unseren Flugzeugpark! Mit diesem VLA Tecnam P2002 JF stehen den Sektionen UL und MF ein „PPL“ gültiges Reiseflugzeug zur Verfügung. OE-ATA ist für alle MOT und UL Sektionsmitglieder da! Einfach Umschulen, Reservieren und Fliegen!

### Finanzielles

Der Normalstundensatz wird deutlich niedriger sein als der der OE-ANZ.

NUR DEINE Vorfinanzierung dokumentiert uns den Bedarf der OE-ATA und ermöglicht uns allen den Kauf!

Für Details zum Vorfinanzierungsmodell und Deinen Vorteilen daraus, bitte die Sektionsleiter MF / UL kontaktieren.



### Leistungsaspekte bei Privatpiloten:

**M**enschliches Leistungsvermögen beim Fliegen gewinnt immer mehr an Bedeutung. Auch im deutschsprachigen JAR-FCL Lehrzielkatalog für zukünftige Privatpiloten ist dies seit einiger Zeit fest verankert.

Die Möglichkeit der Teilnahme an der Studie ist noch ca. bis Februar/März 2008 gegeben. Infos & Anmeldung, Mobil: 0699/12815855

**Details im Mitgliederbereich [www.wmw.at](http://www.wmw.at)**

### Was kann die OE-ATA?

Totaltime seit neu	370 h
Instrumente: Standardausrüstung	Garmin430+G1106/VOR/GPS/GS Indicator und Transponder KT76A + ELT AK450 mit remote panel
Reichweite	gut 1000 km / 100 Tank
Reisegeschwindigkeit	215 km/h / 116 kt
Max Geschwindigkeit	241 km/h / 130 kt
Vne	290 km/h / 156 kt
Wohin dürfen wir fliegen? UL's – eingeschränkt / VLA – uneingeschränkt	

### Handling

Sie ist sehr einfach zu fliegen, gutmütiger als die P96 D-MWWM. Man sagt im Vergleich zur DA20 ist die P2002JF:

- schneller
- hat einen Fixpropeller
- Steigleistung ist besser
- landet einfacher
- stabiles Fahrwerk
- lenkbares Bugrad
- große Reichweite
- aerodynamisch sehr flugstabil
- fast kein negatives Wendemoment
- große Rollrate
- kurze Startrollstrecke

### Zeitplan: OE-ATA

Dez. 2007: VORFINANZIERUNG = Kauf

Jänner 2008: OE-ATA steht in LOLW zur Verfügung

### Weitere Informationen

entnehmen Sie dem Mitgliederbereich der WMW Homepage ([www.wmw.at](http://www.wmw.at)) und den Sektionsnachrichten.

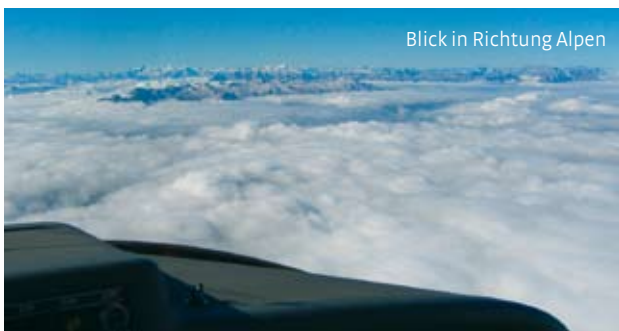
Happy landing's wünscht Euch  
SL Uli's Siegfried Heer



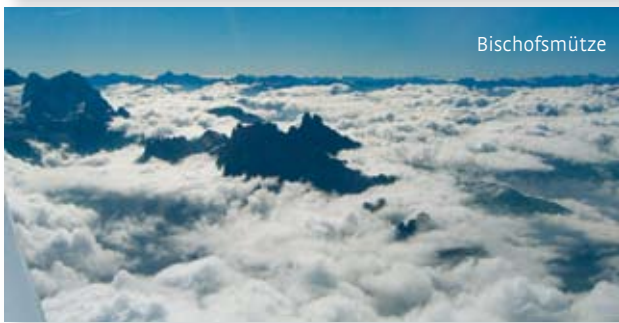
# Motorsegler unterwegs



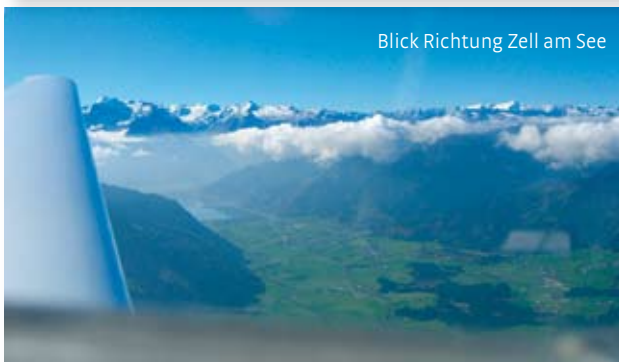
## Rund um den Großglockner – Wels - St.Johann – Zell am See – Wels



Blick in Richtung Alpen



Bischofsmütze



Blick Richtung Zell am See



Am 7. Oktober ist es so weit, wir wollen LOKL anfliegen. Wir, das sind Fritz Kurfner und Franz Grünbeck im Schleppfalken OE-9465. Gerhard Heissenberger und Karl Matzinger nehmen im Rentnerjet OE-9372 Platz. Erich Bald und ich dürfen die angenehme Sitzposition unserer Dimona genießen.

Zu vorgeschrittener Jahreszeit werden die Nebel immer zäher. So auch an diesem Sonntagmorgen. Während sich heute unser Freund, der Brachvogel, nicht blicken lässt, ist Fritz Kurfner schon von Anfang an dabei. Wels erstrahlt im Sonnenlicht. Rundherum scheint es noch ziemlich bedeckt zu sein. Nach dem Aushallen und der Vorbereitung der Flieger haben wir genug Zeit, im Briefingraum die Wettersituation zu studieren und darüber nachzudenken, ob unser angestrebtes Ziel Lienz diesmal greifbar ist.

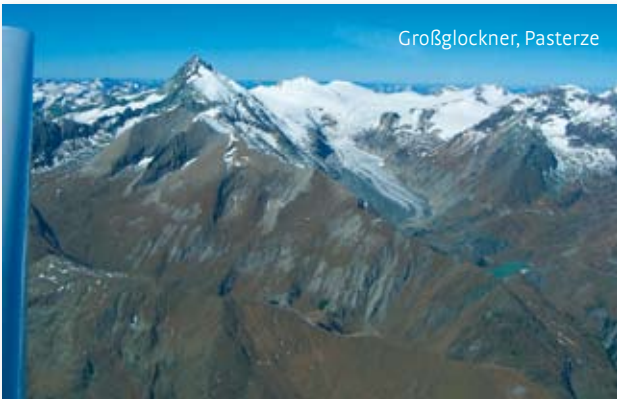
Dank der hervorragenden Kommunikationsmittel auf unserem Platz – frei zugängliche PCs mit Internetanschluss sind auf Österreichs Plätzen eine Rarität – können wir uns rasch ein Bild von der Lage verschaffen.

Lienz ist mit Hochnebel bedeckt, St. Johann scheint bald frei zu werden. Ein Anruf beim Türmer bestätigt uns die aufgehende Nebeldecke. So beschließen wir zu starten. Um 10:15 lokal rollen wir zur 09. Nach dem Verlassen von Sektor X-Ray beginnen wir zu steigen, um über die Wolkendecke zu kommen. Wir genießen den herrlichen Sonnenschein und eine Fernsicht bis zum Anschlag. St. Johann, wir kommen! Zwischen Bischofsmütze und Tennengebirge drehen wir in Richtung Westen. Vom Hochkönig grüßt das Matrashaus. Mittlerweile geht die Bedeckung zurück. Nach Dienten liegt der Blick frei in Richtung Zell am See, wir fliegen aber weiter Richtung Westen über Leogang, den Griesenpass, die LO D 22 meidend, nach Hochfilzen. Über Fieberbrunn melden wir uns auf der 120,35 von St. Johann und bekommen umgehend das eigene Ermessen auf die 31.

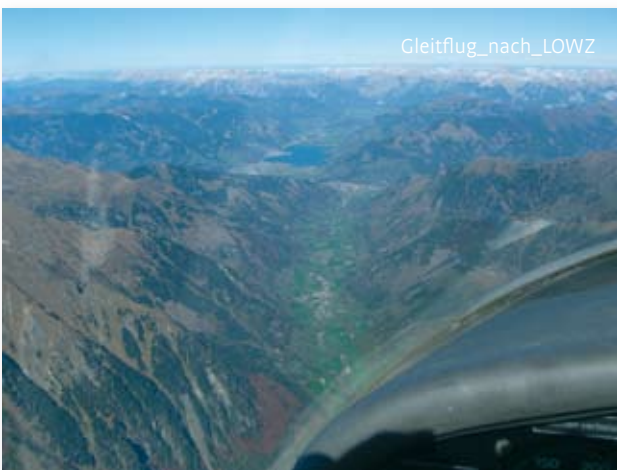
Kurz danach setzen wir auf und stellen in der Wiese ab. Fritz und Franz landen in Folge und gesellen sich zu uns. Gerhard und Karl tätigen einen Low Approach, um einen



Osttirol unter der Wolkendecke



Grossglockner, Pasterze



Gleitflug\_nach\_LOWZ



weiteren Anflug in LOIJ genießen zu können. Schlussendlich stehen unsere Maschinen aufgefädelt entlang des Rollwegs. Nach dem Bezahlen der Landgebühren und einer kurzen Verschnaufpause wollen wir weiter über Kitzbühel, dem Pass Thurn, Mittersill und dem Felber Tauern Richtung Osttirol. Um 12:18, also 12 Minuten vor Mittagspause, blocken wir ab und drehen nach dem in St. Johann obligaten „Schwanzler“ zur Lärmvermeidung Richtung Süden. Dazu muss gesagt werden, dass unsere Rotaxmotoren sowieso nur ein angenehmes Schnurren verbreiten.

Nun geht es im Steigflug auf der bereits beschriebenen Route Richtung Großvenediger. Im Steigen zeigt sich der Schleppfalke unserer Dimona überlegen – no na. Gegen den Leistungsüberschuss bei wesentlich geringerer Masse hilft auch die beste Aerodynamik nichts. Trotzdem lassen wir nicht locker und bleiben dran. Der Flug ist ein Hochgenuss. Was kann schöner sein, als zwischen Großglockner und Großvenediger bei Bilderbuchwetter die Natur zu erleben? Wir machen vor dem Nordportal den Schwenk Richtung Westen, um nicht so weit steigen zu müssen. Nach der Passhöhe meldet sich Franz im Schleppfalken am Funk, dass Lienz noch immer unter einer Hochnebeldecke liegt und nicht anfliegbar ist. Auch weiter Richtung Kärnten ist alles wie mit Watte zugeeckt. Ich schlage vor, in diesem Fall die sich ebenfalls im Nationalpark befindliche Schobergruppe zu umrunden und entlang der Hochalpenstraße Kurs auf Zell am See zu nehmen. Alle sind derselben Meinung – auch schon deshalb, weil das Restaurant von LOWZ mit guter Küche aufwartet und der auftretende Hunger diesen Umstand unterstützt.

Über Heiligenblut fliegen wir dann östlich des Glockners nach Norden. Es ist einer der seltenen Tage, an denen den höchsten Berg Österreichs keine Haube trübt. Im Gleitflug dem Fuschertal entlang bauen wir Höhe ab, fliegen noch weiter ins Salztal und kurven dann zurück, ehe wir über Echo um die Landeinfo bitten. Betriebsleiterin Barbara Moser schickt uns in gewohnt freundlicher Art über November 2 in die Platzrunde. Wir schweben über der o8 aus und parken in der Wiese. Diesmal sind Fritz und Franz vor uns am Ziel, der Rentnerjet landet in der Folge. Das Wetter ist strahlend schön, es ist noch angenehm warm. Bei herrlichem Sonnenschein genießen alle die Schmankerl der Küche. Um 15:15 brechen wir schließlich wieder auf. Über November, Saalfelden, Maria Alm, Lungötz fliegen wir Richtung Heimat. Nach einer knappen Stunde begrüßt uns wieder unser Brachvogel auf der Segelfluggpiste. Schade, dass der Tag zu Ende ist!

Den wunderbaren Ausflug **„Vierecksflug“ Wels – Fürstencell – Dobersberg – St.Georgen/Ybbsfeld – Wels** bringen wir im nächsten Heft.

Alle Berichte Wolfgang Pimiskern



## 4-Nationen-Ziellande-Wettbewerb

**T**raditionell findet im Herbst das Kräftenessen der befreundeten Segelfliegervereine Ried/Kirchheim, Flugring Salzburg, Kirchdorf am Inn und Wels in Form eines Ziellande-Bewerbes statt. Der Austragungsort wechselt dabei turnusmäßig – heuer richteten unsere Kirchheimer Freunde die Veranstaltung aus.

Am frühen Morgen des 22. Septembers trafen sich ein Häufchen wackere Piloten, um die Anreise nach LOLK mit Karl Matzingers „Quattro-Bus“ anzutreten. Wie bei solchen „Events“ üblich, steht die Geselligkeit im Vordergrund. Ein gelungenes Rahmenprogramm – diverse Geschicklichkeitsspiele, Modellflugvorführungen, sorgten für einen kurzweiligen Tag.

Gemäß Austragungsmodus startet jeder Pilot in der Einzelwertung, die vier Besten jedes Vereines bestreiten dann die Mannschaftswertung. Während wir mit insgesamt 7 Wettkämpfern antraten, stellten andere Vereine derart viele Teilnehmer, dass gar nicht jeder zu seinem Flug kam. Die Mannschaftswertung sollte ja vor der einbrechenden Dunkelheit rechtzeitig beendet sein, da sonst bei Segelflügen der Zielballon schwer erkennbar ist. Daher durften zum Ende nur jeweils 3 in der Mannschaft starten – aufgrund des fliegerischen Könnens für



uns WMW-Piloten ein krasser Wettbewerbsnachteil. Die von unserem Sektionsleiter Herbert Matschi erarbeitete Taktik – einer macht einen Ausreißer, um die anderen in die Irre zu führen, wurde umgesetzt. Wir landeten auf dem Stockerl: 3. Platz! Es zählt aber vor allem der olympische Gedanke – wir erlebten nicht zuletzt durch die herrlichen Wetterbedingungen einen lustigen Tag.

### Ergebnisse:

1.	Kirchheim	1244 cm
2.	Kirchdorf	2065 cm
3.	Wels	3035 cm
4.	Salzburg	3630 cm

PS: Die Einzelwertung „Geschicklichkeit“ gewann Franz Grünbeck vor Robert Hotter.

## Die Arbeit ruft – Winterzeit ist Werkstattzeit



**U**nsere Werkstättenleiter Thomas Radler braucht im Moment eine Auszeit, die wir ihm von Herzen gönnen. Lieber Thomas, alles Gute! Wir arbeiten vorerst ohne dich, zwar nicht perfekt, versuchen aber unser Bestes. In der heurigen Wintersaison finden die Werkstattabende freitags statt. Beginn ist jeweils ca. 19:00 Uhr. Da genug Arbeit vorhanden ist, sind alle Mitglieder zur tatkräftigen Unterstützung eingeladen. Dies gilt nicht nur für Profis und Semiprofis. Auch jene, die weniger mit handwerklichem Geschick als mit Schreibtisch-Know-how aufwarten können, sind herzlich willkommen. Entsprechende

Betätigungsfelder sind reichlich vorhanden. Es hat sich schon an den ersten Arbeitstagen gezeigt, dass Nachbesprechungen unumgänglich sind. Diese finden gegen 22:00 im Air Treff statt. Da darf dann jeder jedem alles erzählen ...



Am 13. Oktober wurde mit dem dritten Wertungstag der diesjährige WMW-Cup abgeschlossen. Dies war gleichzeitig das Abfliegen der Sektion Segelflug. 18 Piloten nützen die letzte Gelegenheit, noch einmal mit dem Segelflieger zumindest eine Platzrunde zu fliegen. Mit Grill am Pistenrand war auch für das leibliche Wohl bestens gesorgt. Den Tagessieg holte sich Fritz Kurfner mit einer Ablage von nur 36 cm vor Hans Repitz (82 cm) und Wolfgang Wieser (96 cm). Der Gesamtsieg im WMW-Cup geht an Josef Ecker vor Wolfgang Matthes und Herbert Matschi. Gewertet wurden die besten zwei von drei Ergebnissen. Insgesamt waren 26 Teilnehmer am Start.



# Abfliegen 2007

Jede Saison geht irgendwann einmal zu Ende, so auch die der Modellflieger. Am Samstag, dem 6. Oktober, war es so weit. Das Wetter war gut, die Temperatur leider um einiges zu tief. Gott sei Dank lassen sich davon echte Flugfanatiker nicht abschrecken. Die kamen in einer beachtlichen Zahl, um ein letztes Mal im heurigen Jahr gemeinsam ihrem Hobby zu frönen.

Bereits ab 13.00 Uhr herrschte auf dem Modellflugplatz Hochbetrieb. Viele Modelle wurden an diesem Tag noch einmal ausgiebig geflogen.

Bemerkenswert war eine Kollision zweier Flieger. Der Matador von Franz Loidl und die Dragenlady von Hager Bernhard kamen sich in der Luft in die Quere. Seit diesem Augenblick muss sich Bernhard darüber Gedanken machen, wie man eine Propellerhäfte möglichst sanft aus einer Tragfläche entfernt. Sicher ist auch, dass mindestens zwei Piloten wieder viel Zeit in der Werkstatt verbringen werden.

Es war ein gemütlicher Nachmittag, auch für uns Zuschauer. Immer gab es etwas zu sehen oder hören. Es wurde auch schon eifrig über neue Projekte, die so mancher vorhat, diskutiert. Ich glaube, einigen Piloten wird der Winter zu kurz.

Ausklängen ließen wir die Saison mit einer gemütliche Jause.

Bis zum Anfliegen ist es noch einige Zeit, aber bitte dazwischen das Silvesterfliegen am 31. Dezember um 13.00 Uhr am großen Flugplatz nicht vergessen!

Dorant Gaby





## Sehr geehrte Mitglieder und Freunde vom Fliegerclub WEISSE MÖWE WELS

Ein Jahr voller Ereignisse und viel Arbeit um, sowie am öffentlichen Zivilflugplatz Wels, geht zu Ende. Nachfolgend eine kurze Übersicht über die zur Zeit wichtigsten Baustellen am Flugplatz Wels.

### Natur und Flugplatz

Am Ziel der Stadt Wels, Teile vom Flugplatz in ein Industriegebiet zu verwandeln, hat sich nichts geändert ! Das Projekt wie im Cumulus Nr.3 vorgestellt, wird zur Zeit von der Delta Projektconsult GmbH im Auftrag der BIG EV auf Realisierung überprüft. Bis Ende 2007 sollte ein entsprechendes Ergebnis vorliegen, vorausgesetzt, das seit 57 Jahren nicht mehr gesehene Flugobjekt, die „Furchenbiene“, macht den Umweltvernichtern einen Strich durch die Rechnung! Die seit 15 Jahren nicht mehr gedüngte, 100 Hektar große, zusammenhängende Magerwiese auf dem öffentlichen Zivilflugplatz Wels, bildet die Lebensgrundlage für ausgerottete Arten. Ein Dankeschön an dieser Stelle an unseren hauptverantwortlichen Betriebsleiter, Oliver Hackenberg, der schon vor Jahren die Nichtdüngung zum Schutz der Welser Heide, gegen den Widerstand der Betroffenen unterstützte.

### Änderung der Luftraumstruktur, TMA Linz

Das Projekt, bereits im April 2006 begonnen, steht nun kurz vor dem Abschluss. Im März 2008 sollte es so weit sein.

Die wichtigsten Änderungen kurz zusammengefasst (siehe Entwurf Sichtflugkarte) :

- Wels bekommt ein eigenes Anflugblatt ( Sichtflugkarte )
- Die Meldepunkte Sattledt, Lambach, Kilo und Pichl gibt es nicht mehr.
- Die Meldepunkte ECHO und WHISKEY sind geographisch verändert  
WHISKEY – Autobahnkreuz  
ECHO – Müllverbrennungsanlage
- Änderung der Sektorengrenzen, Sektor X, Sektor Y und Sektor Z
- Änderungen der CTR LINZ – Luftraum Delta
- Transponderpflicht, 2 Transpondercodes, getrennt nach An- und Abflug  
0066 für Anflug und 0067 für Abflug

Die genauen An- und Abflugverfahren: siehe Entwurf vom Luftfahrthandbuch Österreich (AIP – Austria)

Sobald entsprechendes Kartenmaterial verfügbar ist, werden wir für alle Sektionen verpflichtend rechtzeitig Einweisungsveranstaltungen durchführen!

### Flugplatzerhaltungsbeitrag

Auf Grund der steigenden Erhaltungs- und Betriebskosten sowie der rückläufigen Flugfrequenz, fehlen dem Flugplatz entsprechende Einnahmen aus den Landegebühren. Da es seit 2001 keine Erhöhung des Flugplatzerhaltungsbeitrages gegeben hat, erlauben wir uns mit Vorstandsbeschluss vom 25. Okt. 2007, diesen um monatlich € 1,66, das ergibt 20,00 € im Jahr anzuheben. Diese moderate Beitragserhöhung gilt für alle Sektionen, ausgenommen Modellflug.

Wir bedanken uns an dieser Stelle bei allen unseren Mitarbeitern am Flugplatz Wels für deren vorbildlichen Einsatz und Disziplin im abgelaufenen Jahr 2007 recht herzlich!

Liebe Mitarbeiter, Mitglieder, Freunde und Kunden vom öffentlichen Zivilflugplatz Wels! Mit herzlichen Weihnachtswünschen verbinden wir unseren Dank für das entgegengebrachte Vertrauen im nun abgelaufenen Geschäftsjahr. Wir wünschen Ihnen und Ihren Familienangehörigen ein ruhiges und besinnliches Weihnachtsfest sowie einen guten Rutsch in ein hoffentlich für alle erfolgreiches Jahr 2008!

Glück ab – gut Land  
Euer Geschäftsführer und FPBA – Vorsitzender Hans Frisch



## Änderungen AIP betreffend Flugplatz Wels

LOLW 2-1

LOLW AD 2.2

Pkt 6 Telefax : +43 7242 26499- „17 auf 12“ ändern = Fax der Betriebsleitung und „12 auf 17“ ändern = Fax der Verwaltung

LOLW AD 2.3 :

Pkt 2 Zoll- und Einwanderungsbehörde spätestens 1 Stunde vor Abflug bzw Landung – Meldung an die Betriebsleitung !!Einfügen!!: Flugplanabgabe selbbriefing während der Betriebszeiten

Pkt 6 Wetterberatung

richtige Telefonnummer 0900 /97 9703 -04 !!!!!

LOLW 2-2

LOLW AD 2.4

Pkt 2 Treibstoff/Ölsorten

AVGAS 100LL, JET A1, Super Plus 98 Oct W80, W100, 15W50.

LOLW 2-3

LOLW AD 2.6

Pkt 1 Verfügbare Feuerbekämpfungskategorien KLF Pulver 250 kg und Schaum 300 L und 1 Anhänger Pulver 250 kg

LOLW AD 2.20 BESONDERE LOKALE VERFAHREN (VFR)

### 1. Allgemeine Hinweise

Es sind die Sichtflugkarte LINZ 1 : 250 000 und die Sichtflugkarte WELS 1 : 50 000 zu beachten

a) die TMA LINZ (E-Lufttraum)-Untergrenze 1000 FT (300M) über Grund erstreckt sich über den gesamten Flugplatzbereich und alle Sektoren.

b) die SRA LINZ I (D-Lufttraum) -Untergrenze 2500 FT MSL / mindestens 1000 FT über Grund erstreckt sich über den gesamten Flugplatzbereich und alle Sektoren.

### 2. Sprechfunkverfahren

a) Anflug: Spätestens 3 Minuten vor Einflug in einen der Sektoren ist Sprechfunk-Verbindung mit WELS FLUGPLATZ auf Frequenz 119,700 aufzunehmen.

Pflichtmeldepunkte: „ECHO“ = Müllverbrennungsanlage und „WHISKEY“ = Autobahndreieck

b) Abflug: Das Verlassen des jeweiligen Sektors ist WELS FLUGPLATZ zu melden.

Anmerkung: es werden nur lokale flugbetriebliche Informationen durch den Flugplatzbetriebsleiter gegeben.

### 3. AN- und ABflugverfahren

Flüge sind innerhalb der veröffentlichten Sektoren unter Beachtung der festgelegten Höhen durchzuführen ( max Höhe 2500 FT MSL).

Laterale Abweichungen sind nur zulässig, wenn dazu eine zwingende Notwendigkeit besteht. Wels Flugplatz ist darüber sofort zu informieren.

Soweit nicht anders angewiesen, ist für den Anflug nach Wels den Transpondercode A 0067 und für den Abflug von Wels den Transpondercode A 0066 zu schalten, wenn vorhanden mit Höhencode.

Anmerkung: Für Einflüge in freigabepflichtige Lufträume ist rechtzeitig eine Freigabe bei Linz RADAR einzuholen.

#### a) ANFLUG:

Piste 09 : über Sektor Y und Meldepunkt WHISKEY,

Piste 27: über Sektor X und Meldepunkt ECHO, oder über Sektor Z und dem rechten Gegenanflug der Platzrunde Piste 27.

Anflüge nach Wels, die von IFR auf VFR wechseln, werden von Linz RADAR oder Linz TOWER spätestens bei Verlassen des Luftraumes Klasse D (SRA´s und CTR) an Wels Flugplatz übergeben.

#### b) ABFLUG:

Piste 09: Geradeausflug, Kurvenflug erst bei Überflug der Eisenbahn (Frachtenbahnhof), weiter über den Meldepunkt ECHO und Sektor X, oder dem Gegenanflug der Platzrunde Piste 09 und Sektor Z.

Piste 27: Geradeausflug, Kurvenflug erst nach Überflug der Eisenbahnlinie, weiter über den Meldepunkt WHISKEY (Autobahnknoten Wels West) und Sektor Y.

Bei Abflügen von Wels die von VFR auf IFR wechseln, hat der Pilot vor dem Abflug telefonisch mit LINZ RADAR 05 1703 6422 zu koordinieren.

Die erforderliche Freigabe für den IFR-Flug wird auf der Frequenz von LINZ RADAR nach dem Abflug in Wels erteilt. Bis zum Erhalt dieser Freigabe sind die entsprechenden VFR-Verfahren einzuhalten.

#### c) NORDO-Flüge

AN- und Abflüge ohne Sprechfunk dürfen nur nach vorheriger telefonischer Absprache mit dem Flugplatzbetriebsleiter durchgeführt werden.

d) Fallschirmsprungbetrieb beachten.

e) Segelflugbetrieb beachten.

Vorsicht auf startende und landende Schleppflugzeuge. Mit Windenschleppstarts von Piste 09R/27L ist zu rechnen. Segelflugplatzrunde südlich des Platzes.



#### 4. Platzrundenflüge

Auf die unmittelbare Grenze der Kontrollzone Linz im Norden und Osten der Platzrunde ist zu achten.

Anmerkung: Platzrundenhöhe 2000 FT MSL.

Das Überfliegen von verbautem Gebiet ist zu vermeiden. Piloten, die auf Grund der Leistungsdaten ihres Luftfahrzeuges die verlautbarte Platzrunde nicht einhalten können, haben dies rechtzeitig WELS FLUGPLATZ mitzuteilen.

#### 5. Ziellandungen

Ziellandungen aus Höhen über 2000 FT MSL sind nur mit Freigabe von LINZ RADAR zulässig.

#### 6. Segelflugbetrieb

Segelflugbetrieb bis 2500 FT MSL ist nur innerhalb des veröffentlichten Segelfluggebietes Wels zulässig.

Segelflugbetrieb über 2500 FT MSL bedarf der Zustimmung von LINZ RADAR.

Piloten haben innerhalb des Segelfluggebietes Wels auf der Frequenz 119,700 oder 122,300 hörbereit zu sein.

Anmerkung: Innerhalb des Segelfluggebietes Wels ist mit anderen Sichtflügen zu rechnen.

#### 7. Fallschirmsprungbetrieb

Vor Beginn des Fallschirmsprungbetriebes hat der Absetzpilot telefonisch mit LINZ RADAR (05 1703 6422) zu koordinieren.

Während des Fluges über 2500 FT MSL hat der Absetzpilot (wenn nicht anders angewiesen) Sprechfunkverbindung mit LINZ RADAR aufrecht zu halten.

Das Absetzluftfahrzeug muss mit einem Transponder Mode C ausgerüstet sein.

Steig- und Sinkflug haben (wenn nicht anders angewiesen) innerhalb des vereinbarten Korridors zu erfolgen.

#### 8. Kunstflug

Für Kunstflüge über dem Flugplatz ist eine entsprechende Freigabe von LINZ RADAR und die Zustimmung von WELS FLUGPLATZ einzuholen.

#### 9. Ballonfahrten

Für Starts am Flugplatz Wels ist die Zustimmung des Flugplatzbetriebsleiter einzuholen.

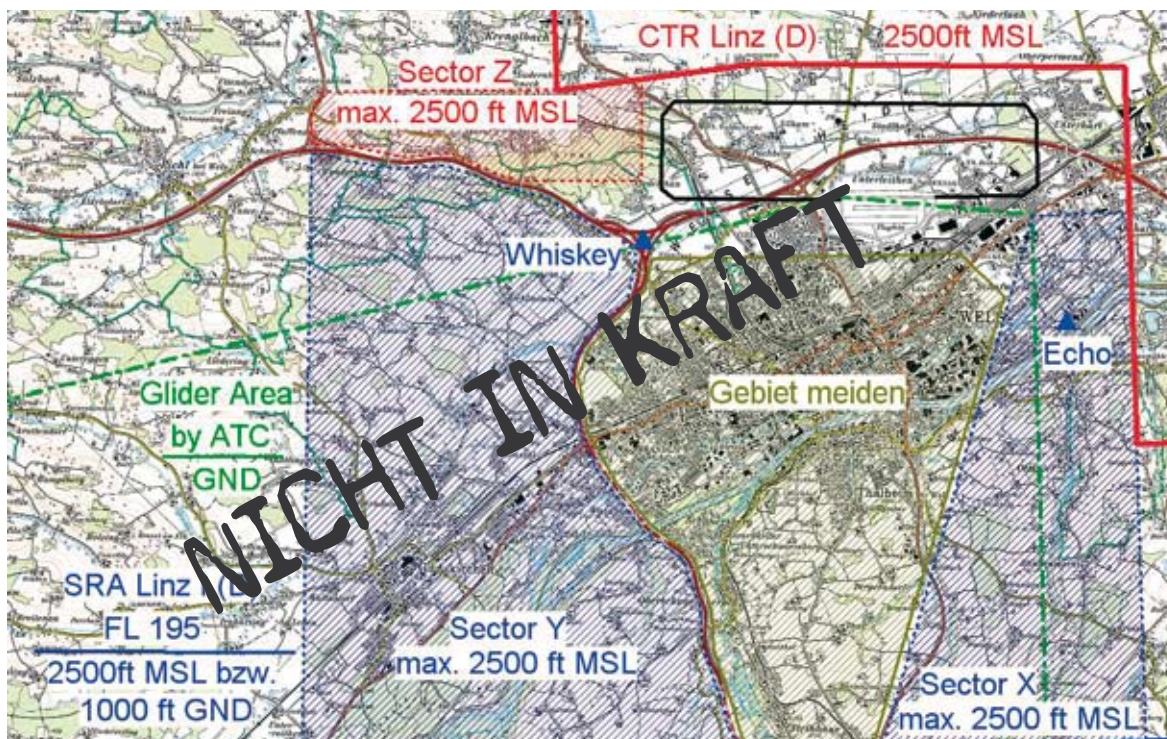
Im Flugplatzbereich bis 2500 FT MSL ist mit WELS FLUGPLATZ Sprechfunk-Verbindung zu halten. Für Fahrten im freigabepflichtigen Luftraum ist die Zustimmung von LINZ RADAR einzuholen.

#### 10. Flugplanabgabe

Die Abgabe des Flugplanes sowie die Flug- und Wetterberatung sollte über die vorhandene selbbriefing-Station erfolgen, ansonsten steht VFSS = Vienna Flight Service Station (AIS/ARO Wien) zur Verfügung, eine persönliche Wetterberatung sollte möglichst bei MET Linz eingeholt werden Tel.:0900 97 970304.

Anmerkung: Die Übermittlung der Startzeit (ATD) und Schließung des Flugplanes obliegt dem verantwortlichen Piloten.

Notfallnummer bei Funkausfall Emergency Phone in case of COM-FAILURE +43 (0) 7242 2649916





## Sensationsfund am Welser Flugplatz

**D**ass am Welser Flugplatz nicht nur Flugzeuge herumfliegen, sondern auch so manche seltene Tierart, war den Biologen schon seit einiger Zeit bekannt. Förmlich vom Hocker riss es den international renommierten Wildbienen-Spezialisten P. Andreas Ebmer aus Puchenu, als er die vom Autor am Welser Flugplatz gefundene Furchenbiene mit dem wissenschaftlichen Namen *Lasioglossum setulosum* sah. „Seit 57 Jahren wurde dieser Steppenbewohner in Oberösterreich nicht mehr nach-

gewiesen“, erläutert Ebmer die Bedeutung des Fundes. Durch intensive Landnutzung ist diese etwa 5-6 mm große Furchenbiene in Mitteleuropa hochgradig gefährdet. Viele der über 400 aus Oberösterreich bekannten Wildbienenarten, die meist einzeln leben und keine Staaten bilden, benötigen warme und trockene Lebensräume mit einem entsprechenden Blütenangebot. Die mit 100 Hektar größte zusammenhängende Magerwiesenfläche Oberösterreichs auf dem Welser Flugplatz bildet die Lebensgrundlage für großflächig ausgerottete Arten. Deshalb setzt sich der NATURSCHUTZBUND Oberösterreich, ein sehr aktiver Naturschutzverein, für die Erhaltung des Welser Flugplatzes ein. Konkrete Bebauungspläne durch die Stadt Wels bereiten den Naturschützern größte Sorge. Nur durch die Erhaltung des gesamten Flugplatzgeländes können alle anspruchsvollen Tierarten hier überleben. Die Republik Österreich hat sich mit der Unterzeichnung der „Konvention über Biologische Vielfalt“ (Rio de Janeiro 1992) dazu verpflichtet, dem Artensterben bis 2010 ein Ende zu bereiten. Die Erhaltung des Welser Flugplatzes ist eine wichtige Maßnahme dazu. Die Vorkommen von Brachvogel und Schwarzkehlchen sind nur einige Beispiele aus der Vogelwelt, die die herausragende



Bild: Männchen der Furchenbiene *Lasioglossum setulosum*.

Bedeutung des Welser Flugplatzes für den Naturschutz zeigen. Deshalb fordert der NATURSCHUTZBUND die Ausweisung des Welser Flugplatzes als Naturschutzgebiet, wobei die derzeitige Wiesenbewirtschaftung (jährliche Mahd sowie keine Düngung) aufrechterhalten bleiben soll. Der Flugbetrieb ist mit den Zielen des Naturschutzes durchaus vereinbar. Nach Ansicht des NATURSCHUTZBUNDES könnten bei einer Verbauung des Flugplatzes Sanktionen von der EU drohen, da international geschützte Arten gefährdet werden.

Insektenkundler der Entomologischen Arbeitsgemeinschaft am Biologiezentrum in Linz und Botaniker werden den Welser Flugplatz im kommenden Jahr näher unter die Lupe nehmen. Sehr wahrscheinlich werden dabei noch so manche Seltenheiten gefunden. Diese wissenschaftlichen Untersuchungen sind ein Beitrag zum Schutz der Tier- und Pflanzenarten auf dem Welser Flugplatz. Der Fliegerclub „Weiße Möwe“ hat auf seinem Gelände einen überregional sehr bedeutenden Lebensraum für äußerst seltene Tierarten bewahrt, den es unbedingt zu erhalten gilt.

Dr. Martin Schwarz  
Biologe des NATURSCHUTZBUNDES Oberösterreich

# Von der ALU zur Citation



## Eine kleine Pilotengeschichte ...

**M**eine Ausbildung begann ich mit dem Vorhaben den PPL zu machen, um am Wochenende ein bisschen in der Gegend herum zu fliegen. Mehr hatte ich eigentlich nicht vor. Als erstes machte ich Ende 2004 den AFZ, danach gleich die PPL. Mein Erstflug war am 1. April 2005 mit ‚Krebsi‘ auf der ALU. Nach und nach packte mich der Virus und als ich im Juli meinen PPL in Händen hielt entschloss ich mich, ins kalte Wasser zu springen und weiter zu machen. Ich wollte Berufspilot werden. Obwohl die Aussichten nicht rosig waren, begann ich mit dem Stundensammeln. Viele schöne und lustige Flüge folgten. Unter anderem auch eine Überstellung einer Piper Tomahawk aus Kristienstad / Schweden mit Robert Mager. Rauf flogen wir mit einer Mooney – Flugzeit 3h. In Kristienstad angekommen, stiegen wir um. Retour ging es über Straußberg bei Berlin, wo wir auftanken mussten. Als wir dann in Wels ankamen, waren 6,5h Flugzeit vergangen... Nach ca. einem halben Jahr hatte ich die Stunden zusammen und somit suchte ich eine Flugschule, um die Instrumentenflugberechtigung zu erlangen. In Wels gab es zu diesem Zeitpunkt keinen IFR-Kurs, also ging ich zu einer anderen Flugschule. Dies war ein großer Fehler, da diese Schule mit viel Geld von mir in Konkurs ging. Das ich heute CoPilot bin, verdanke ich einzig und allein Hrn. Stadlbauer, der mich in einen Kurs bei der AeronautX übernahm. Die Instrumentenflugberechtigung, CPL, Multiengine und den theor. ATPL machte im Eilzugverfahren. Am 3. März 2006 war ich mit allem fertig,

<b>Cessna C550 Citation Bravo</b>	
Erstflug 1995, Zertifizierung 1996, Erstausslieferung 1997, ca. 55 Flugzeuge wurden bis jetzt produziert und ausgeliefert.	
Abmessungen	
Spannweite	15,9 m
Länge	14,4 m
Höhe	4,6 m
Engines	2 Pratt & Whitney 530A mit 12,8KN (2880lb) Schub mit Schubumkehr
Performance	
max. cruising speed	ca.400 kts (740km/h) – Mo.670
service ceiling	45.000 ft
Reichweite	ca. 2800 km (4 Passagieren (inkl. Reserve))
Payload	
empty weight	3.970 kg
max t/o weight	6.715 kg
2 Mann Besatzung, 6 Passagiere (+ 1 Notsitz)	
<b>Cessna C560 Citation Encore</b>	
Erstflug 1997, Zertifizierung und Erstausslieferung 1998	
Abmessungen	
Spannweite	15,9 m
Länge	14,9 m
Höhe	4,6 m
Engines	2 Pratt & Whitney 535 mit 14,9KN (3360lbs) Schub mit Schubumkehr
Performance	
max. cruising speed	ca.430kts (800km/h) – Mo.720
service ceiling	45.000 ft
Reichweite	ca. 3100 km (4 Passagieren (inkl. Reserve))
Payload	
empty weight	ca. 4500 kg
max t/o weight	ca. 7500 kg
2 Mann Besatzung, 8 Passagiere (+ 1 Notsitz)	

wobei ich sagen muss, dass die meiste Zeit nach der ATPL Ausbildung mit Warten verging, weil keine Prüfung zustande kam. Ich war bei der letzten Prüfung dabei, die nach altem Recht gehalten wurde. Jetzt ging die Arbeitsplatzsuche los. Bewerbungen über Bewerbungen wurden geschrieben, von einigen Firmen kam nicht einmal eine Absage retour. Es war sehr zäh.

Bis an den denkwürdigen Tag: Ich war mit meiner Freundin am Hochkönig wandern. Auf einmal läutete es am Telefon. Petra Hackenberg war dran. Sie sagte mir ich solle sofort bei **JetFly** anrufen. Es werden CoPiloten gebraucht. Ich sah ein altbekanntes Gesicht wieder. Gregor – der mit mir die Ausbildung bei AnX machte, war ebenfalls da. Selektion bei der Fma. Happyworx, ein pers. Gespräch mit Hrn. Kletzmair und Hrn. Stadlbauer – GESCHAFFT! Wir waren drinnen. Das Lernen hatte uns wieder. Als erstes stand der MCC (Multi Crew Concept) Kurs am Programm. Hier lernt man, wie man im 2-Mann Cockpit arbeitet. Wir fuhren nach Essen, wo TFC Käufer zuhause ist.



Am ersten Tag hatten wir Theorie und einen Rundgang durchs Haus. 2 FNPTII Simulatoren (Seneca), einen A321 und 2 Boeing 737 Simulatoren (300 und 500). Wir waren für die 737-500 vorgesehen. Ehrfürchtig saßen wir bei unserer 1. SimStunde wie 2 begossene Pudel im Cockpit. Nach einer halbstündigen Einschulung welcher Knopf und Hebel wo zu finden sei ging es auch schon los. Es war nicht so schwer wie befürchtet. Aber: Ein gewaltiges Pensum sollte gelernt werden. Nach und nach wurden wir mit dem Sim vertrauter und der Tag des Checkfluges war da. Hamburg, Piste 33, Kurz vor ECET, Nebel. Checklisten abarbeiten, Engines laufen, cleared for take off. Take off Power set, 80kts, V1, rotate! Gear rein bei positive climb: WHAAAAMMMM! Engine failure left engine! Checklisten abarbeiten, ab in die Holding. Autopilot on. Nach einigen Handgriffen gings zum 1. Anflug auf die Piste 05. Established ILS Runway 05. Leider war kurz vor der Landung die Piste blockiert, also mussten wir durchstarten. Wieder Holdingfliegen, dann der nächste Anflug – diesmal auf

die 33. Expect NDB Approach Rwy33. Gut – das auch noch. Non precision approaches sind nicht so ‚einfach‘ zu fliegen wie ein ILS. Aber gut. Established. Kurz vorm Aufsetzen dann der nächste Emergency. Die verbleibende Engine brennt, nach dem Aufsetzen denn noch APU on fire. Eine APU ist eine Hilfsturbine, die z.B. zusätzlich Strom erzeugt, wenn die Hauptmotoren nicht laufen. Abbremsen – wir stehen. Cabin Evacuation. Nach 1,5h waren wir fertig. In jeder Hinsicht. Aber wir hatten uns gut geschlagen – bestanden! Es ging nach insgesamt 10 Tagen wieder nach Hause.



Zuhause angekommen ging's gleich munter weiter. Type Rating auf der C500er Serie von Cessna. Theorie war angesagt. Wir kamen uns vor wie in den guten, alten AnX Zeiten. Danach – Cockpittraining und Simulator in Wien. Das Simtraining war nach 2 Wochen vollbracht und somit stand auch schon die Prüfung vor der Tür. Die OE-GKK wollte von uns erst mal ins Trainingsarea überm Freistädter VOR geflogen werden. Man glaubt gar nicht, wie schnell man auf Flugfläche 120 ist ... 3 Approaches in Linz, danach noch 3 Platzrunden. Die Platzrunden mit einem Jet waren der helle Wahnsinn. Die Platzrundenhöhe für Jets in Linz sind 2500ft. Nach rotate und gear up kann man schon die Kurve einleiten und level off, sonst überschießt man ... und zwar gewaltig! Aber beide haben wir die Prüfung bestanden. Als wir unsere Scheine aus den heiligen Hallen der Austro Control holten waren wir endlich dort, wo wir sein wollten. Wir waren CoPiloten. Zwar stand noch die Supervision am Programm, aber schlussendlich waren wir fertig um auf unsere Passagiere losgelassen zu werden.

Inzwischen bin ich mit meiner Supervision fertig. Es steht noch ein Linecheck am Programm, aber nach diesem sind wir fertig ausgecheckte CoPiloten. Unsere Destinationen sind vielfältig. Von Rumänien, Türkei, Ungarn über Frankreich, England, Italien und Spanien bis zum Irak. Da waren wir zwar erst einmal, aber dies war bisher der aufregendste Flug von allen. Wir flogen von Wien über Lanaca



(Zypern) nach Erbil. Als die Küste Libanons unter uns auftauchte und der Irak nicht mehr weit weg lag, war ich doch aufgeregt. Nicht, dass irgendetwas passieren konnte, aber wer kommt schon nach 5h Flug in einem Land an, dass nicht gerade die besten Berichte in den Nachrichten hat. Als wir dann über besagtem Land waren, kam kein Funkkontakt zustande. Wir bekamen dann Besuch in der Luft. Die US-Marine empfing uns in Form von 2 F-18E SuperHornets der VFA225. Leider waren sie so schnell wie sie gekommen waren auch schon wieder weg. Das war die Krönung unseres Fluges. Erbil selber war unspektakulär. Ein Platz wie jeder andere. Zwar heiß, aber ansonsten nichts Besonderes. Was vielleicht berichtenswert ist, war einer der Handlingagents. Er kam zu unserem Flugzeug und fragte in gutem Wienerisch ob wir aus Österreich kämen. Als wir dies bestätigten kam die Frage: ‚Habts vielleicht nu a Kronen Zeitung übrig? Die hob i scho so lang nimma glesen ...‘ Wir waren baff. Auf die Frage warum er so gut deutsch spricht meinte er, dass er 18 Jahre in Wien gelebt hat. Sowas nenne ich ein Erlebnis der 3. Art. Der Heimflug war ohne Vorkommnisse. Wieder Zwischenlandung in Lanaca und dann weiter nach Wien. Nach Lanaca war ein Gewitter, welches aber zu überfliegen war. In FL430 wurden wir ein bisschen durchgeschüttelt.

Ein normaler Tag beginnt um 4Uhr früh. Ab ins Büro, Flieger einräumen, Wetter und NOTAMS einholen und ab. Am Ziel angekommen Flieger reinigen, neu aufmagazinieren und warten, dass die Kundschaften wieder kommen. Hier kann es schon sein, dass man 10h warten muss. Die Zeit vertreibt man sich mit Jepessen revidieren, AFM und AOM lesen oder – wenn der Flug sehr früh war – mit einem Schläfchen im Crew Rest. Oder es geht ins Hotel. Es kann auch passieren, dass man in die VIP-Lounge zu

einem ChampionsLeague Spiel eingeladen wird. So geschehen in Istanbul. Das ist aber die absolute Ausnahme. Abschließend kann ich sagen: Ich bin froh, dass ich diesen Beruf gewählt habe. Auch wenn man hin und wieder müde aus dem Cockpit steigt. Wenn man durch die Wolken stößt und die Sonne aufgehen sieht, während man genüsslich auf FL400 mit Mo.72 die Monitore beobachtet und einen Kaffee trinkt. Herrlich!

### Fliegerischer Werdegang:

November 2004	AFZ – Kurs Weiße Möwe Wels
27. Jänner 2005	AFZ – Prüfung
April – Juli 2005	PPL – Kurs Weiße Möwe Wels
20. Juli 2005	PPL – Prüfung (Prüfer: Hr. Wagener)
28. Juli 2005	PPL – Ausstellung
November 2005	Betriebsleiterkurs in Gmunden
Seit Dezember 2005	Dienste als Betriebsleiter in Wels / LOLW
Juli 2005 – Juli 2006	Stundenaufbau bei Weiße Möwe Wels
Juni – Juli 2006	IFR Kurs AeronautX
27. Juli 2006	IFR – Theorieprüfung (Prüfungskom.: Hr. Ing. Fuchs & Hr. Wagener)
Juli – August 2006	CPL / ME – Kurs AeronautX
24. August 2006	CPL – Prüfung, Typerating Piper Pa-34 Seneca II (Prüfungskom.: Hr. Capt. Franz Stadlbauer, Hr. Wagener)
Aug. – Nov. 2006	ATPL – Kurs AeronautX
Juli – Dezember 2006	Procedure Training & Simulator Training auf Elite Simulations Cessna C-172 & Piper Pa-34 Seneca II
Oktober 2006	Prakt. Übungen IFR auf Cessna C-172 (D-ESKF)
November – Dezember 2006	Prakt. Übungen IFR / CPL / ME auf Piper Pa-34 Seneca II (OE-FGA)
9. Dezember 2006	IFR / CPL / ME (Gewichtsklasse C) – Prüfung auf Piper Pa-34 Seneca II (OE-FGA), Prüfer Hr. Capt. Franz Stadlbauer;
30. Dezember 2006	Zulassungsprüfung ATPL
August 2007	MCC-Training TFC-Käufer / Essen
August-September 2007	Typerating C500er Serie
Seit September 2007	CoPilot bei JetFly Airline GmbH



## Christian Gruber hebt ab

**U**nser langjähriger Freund und Kollege Christian Gruber startet in Grieskirchen mit seinem neuen Helicopterunternehmen RotorSky durch. Der 32jährige Berufspilot und Fluglehrer bietet neben einer Flugschule auch alle weiteren Services an: Rundflüge, Foto- oder Fallschirmflüge oder Erlebnis-Packages.

Der Traum vom Fliegen – für den 20jährigen Christian Gruber begann alles mit diesem Traum, den er konsequent verfolgte: Nach Abschluss der Berufspilotenausbildung hob er als Berufspilot ab, sammelte tausende Flugstunden Erfahrungen in der Luft und war zuletzt als Stützpunktleiter der Flugschule Aerial tätig. Nun hat er sein eigenes Unternehmen: „Wir unterscheiden uns vor allem durch unsere überschaubare Größe und die persönliche Atmosphäre. Das harmonische Miteinander ist Garant für den maximalen Lernerfolg und die beste Basis für dauerhafte Partnerschaften – auch nach Abschluss der Ausbildung“ ist er überzeugt.

Den Schülern und Fluggästen stehen zwei nagelneue Helicopter zur Verfügung. Der wendige Hughes 300 und der Bell 206 für bis zu 4 Fluggäste, eine schnelle turbinenge-

triebene Maschine, die zunehmend als Transportmittel für Geschäftsleute eingesetzt wird. „In 50 Minuten zum Termin von Wels nach Osttirol - bei Vollbesetzung unter 500 Euro pro Person, ein berauschender Alpenüberflug inklusive. Wer steht da lieber mit dem Auto im Stau?“ Christian Gruber hat schon viele Promis persönlich geflogen: Ralf Schumacher, Richard Lugner, Christl Stürmer, uva. haben ihn bereits engagiert.

„Ein Helicopter erregt Aufmerksamkeit. Wer verdreht nicht den Kopf, wenn er das signifikante Motorengeräusch wahrnimmt? Wichtige Einsatzgebiete der Hubschrauber sind also Veranstaltungen. Dafür können die Maschinen durch RotorSky entsprechend dekoriert werden. Wer übers Wochenende dem Schlechtwetter entfliehen will – oder ganz einfach etwas Außergewöhnliches erleben möchte – Kooperationen mit Hotels, Rennveranstaltern, Autoverleihern und Golfplätzen sorgen für günstige Komplett-Packages und garantiertes Vergnügen in der Luft und am Boden.“

Christian Gruber ist 1975 geboren und fliegt seit 1998 beruflich.



**ROTORsky**  
HELIKOPTER SERVICE GRUBER

Rotor Sky | Trattnach 2 | 4675 Weibern | T +43.7732.46258 |  
F+43.7732.46258-10 | M +43.676.4116358 | fly@rotorsky.at |  
www.rotorsky.at

## Firmenphilosophie von RotorSky

„Weniger ist mehr“! Wir sind nicht das größte Hubschrauberunternehmen – aber eines der besten. Unsere Überschaubarkeit sorgt für Transparenz. Wir gehen auf die persönlichen Bedürfnisse unserer Kunden ein. Davon profitieren vor allem unsere Flugschüler. Auf menschlicher Basis lässt es sich besser lernen und verstehen – das wirkt sich auf den Ausbildungsfortschritt positiv aus und schafft dauerhafte Partnerschaften. So kommen unsere Schüler immer wieder zu uns, um sich unsere Hubschrauber zu leihen.

Die Maschinen sind technisch einwandfrei und bei jeder Übergabe top-gepflegt. Wir stehen immer für Sie bereit, Ihren Helicopter zu rangieren oder aus dem Hangar zu ziehen. Auskünfte für Ihre Flugvorhaben, Flugwetter, technische Belange oder Flugplan-Erstellung sind selbstverständlich.

In jedem Flug steckt eine neue Herausforderung, aus der man bewusst neue Erfahrungen gewinnen kann. Das sorgt für mehr Sicherheit und schöne Erfolgserlebnisse. Unsere erfahrenen Piloten engagieren sich täglich, ihren Job sicher und pünktlich zu erledigen – steigen Sie bei uns ein.

Christian Gruber

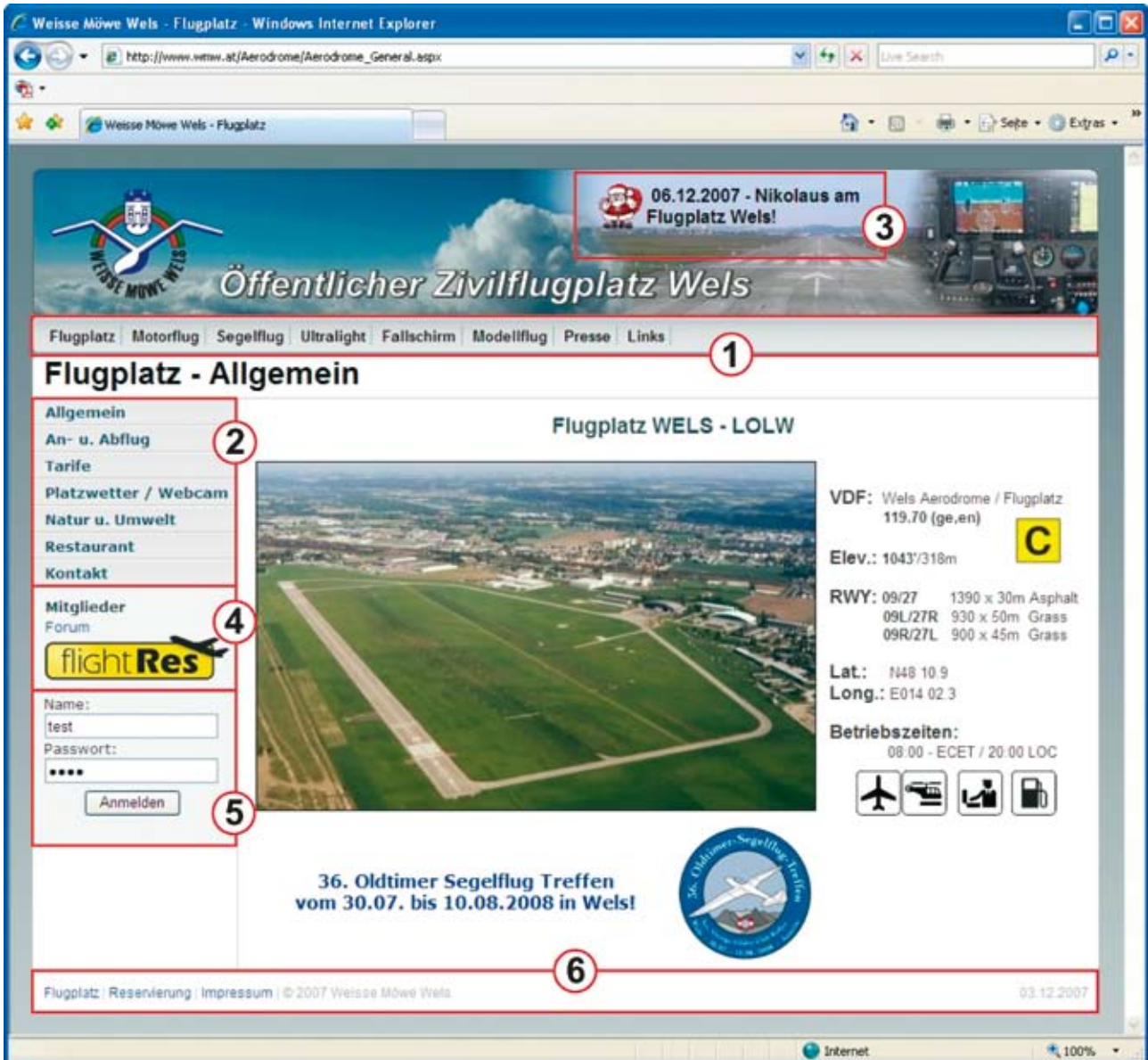
## Christian Grubers „Fliegerischer Werdegang“

1996 Hauptamtliche Tätigkeit beim Roten Kreuz und Beginn der Ausbildung zum Hubschrauberpiloten in Graz (P und B Helitrade, Graz) auf Robinson R22

1996-07-30	Ausstellung Privathubschrauberpilotenschein Nr. 380
1996-12-19	Ausstellung Allgemeines Funktelephonisten-Zeugnis (AFZ)
1997-07-07	Ausstellung Berufshubschrauberpilotenschein Nr. 322
1998-05-27	Eintragung Hughes 300 (PHPL + CHPL)
1998-2001	Fotoflugpilot auf Hughes 300 bei Fa. LBS und Fa. Airtoto
2001-05-28	Eintragung Bell 206/206L (PHPL + CHPL)
2001-06-01	Anstellung Fa. Aerial als Pilot auf Hughes 300 und Bell 206
2002	Ausbildung zum Fluglehrer für Privat – und Berufspiloten(H)
2003-07-30	Eintragung Lehrberechtigung für Privat – und Berufspiloten(H)
2004-01-01	Bestellung zum Stützpunktleiter der Firma AERIAL, Wels
2004-07-19	Eintragung Eurocopter 120 (PHPL + CHPL)
2005	Bestellung zum Ausbildungsleiter (Geschäftsführer) der Firma AERIAL für die Geschäftsstelle in Wels durch Bescheid der ACG
2006-12-19	Ernennung zum Mitglied der Prüfungskommission durch OZB
2007-04-02	Beginn Selbstständigkeit (Firma RotorSky Christian Gruber e.U.)
Gesamtflugstunden: 3.000h +	
Flugstunden als PIC: 2.800h +	
Flugstunden als FI: ca. 1.400h als Lehrer	

# WWW.WMW.AT / WWW.LOLW.AT

Seit Mitte des Jahres verfügt die Weisse Möwe Wels über einen neu gestalteten Internetauftritt. Bei der Neugestaltung wurde der Schwerpunkt neben einem neuen Design vor allem auf die Funktionalität und Bedienbarkeit gelegt. Ziel dabei war es, die klare Trennung zwischen der Präsentation des Flugplatzes bzw. des Vereins nach außen und dem vereinsinternen Informationsaustausch (Mitgliederbereich) darzustellen.



## Allgemeiner Bereich

Der allgemeine - für jeden zugängliche - Bereich beinhaltet neben allgemeinen statischen Informationen zu den einzelnen Sektionen genaue Detailinformationen zum Flugplatz. Der Flugplatz als Startseite bzw. die einzelnen Sektionen und allgemeinen Bereiche (Presse, Links) sind über die horizontale Navigationsleiste (siehe **1**) auswählbar. Jeder dieser Bereiche gliedert sich in mehr oder weniger Subbereiche, die über die vertikale, auf der linken Seite, positionierte Navigationsleiste (siehe **2**) erreichbar sind.

Im oberen Bereich der Seite befindet sich ein Lauftext (siehe **3**) mit den aktuellsten Neuigkeiten im Verein. Diese Texte verweisen immer auf die entsprechende Seite für genauere Informationen. Handelt es sich dabei um vereinsinterne Informationen, so ist es erforderlich, sich im Mitgliederbereich anzumelden, um zu der entsprechenden Seite zu gelangen.

Das Online Reservierungssystem sowie weitere externe Verweise befinden sich auf der linken Seite unterhalb der verti-





kalen Navigationsleiste (siehe **4**). Ein externer Verweis ist in diesem Zusammenhang ein Verweis, bei dessen Selektion ein neues Browserfenster geöffnet wird. Der Verweis auf das Reservierungssystem ist über das Logo ausgeführt. Unterhalb befinden sich die entsprechenden Eingabefelder und Schaltfläche zur Anmeldung im Mitgliederbereich, siehe dazu Beschreibung des Mitgliederbereiches (siehe **5**).

Im unteren Bereich der Seite sind zusätzlich die wichtigsten Verweise, der Copyright Vermerk und das aktuelle Datum angeführt (siehe **6**).

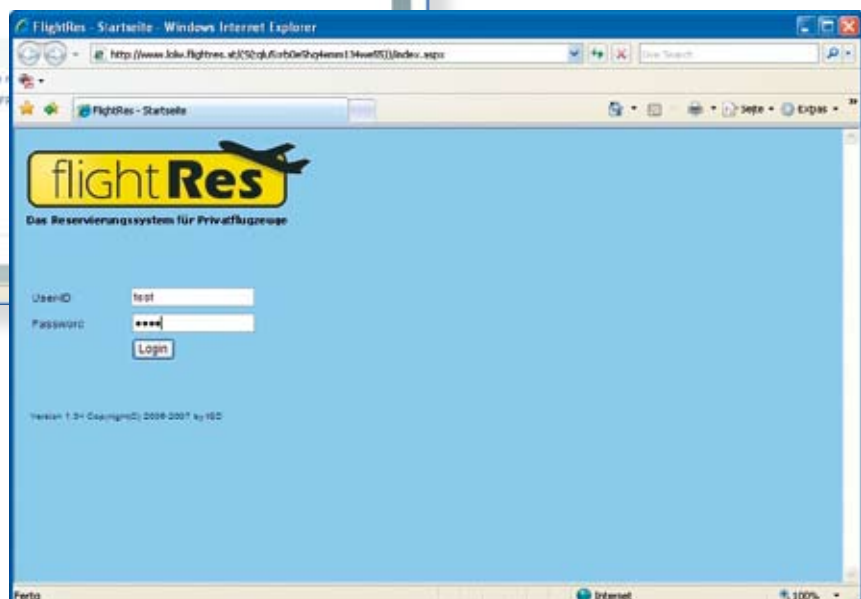
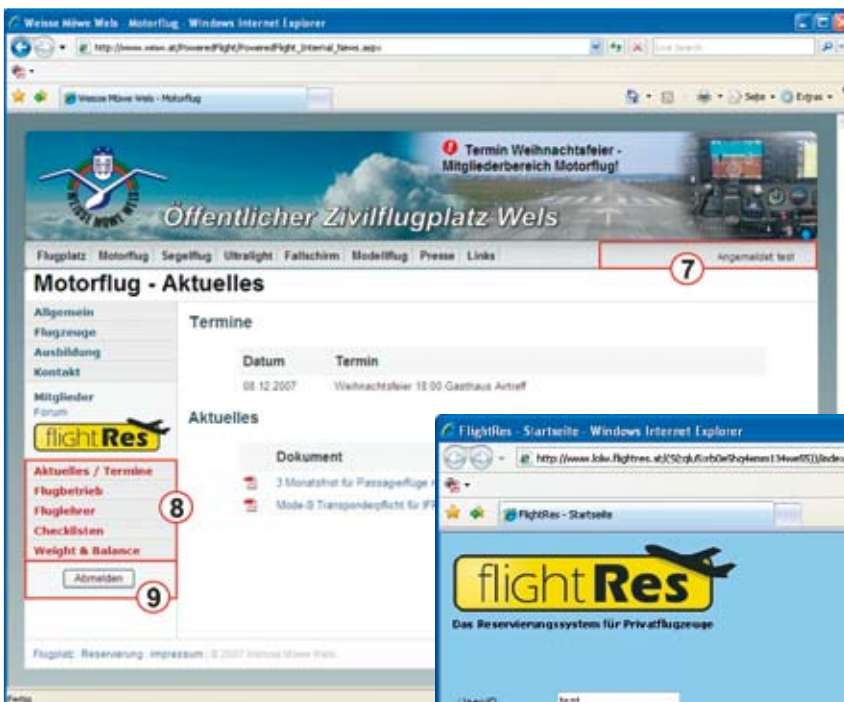
### Mitgliederbereich

Der Mitgliederbereich ist eine Erweiterung des allgemeinen Bereiches zum vereinsinternen Informationsaustausch. Um in den Mitgliederbereich zu gelangen ist es erforderlich, sich mit Benutzernamen und Passwort im Anmeldebereich (siehe **5**) anzumelden. Der Benutzername und das Passwort hierfür sind gleich wie beim Reservierungssystem, im Gegensatz zum Mitgliederforum. Das Mitgliederforum ist unabhängig vom Reservierungssystem und der Website!

Nach erfolgreicher Anmeldung erscheint in der horizontalen Navigationsleiste auf der rechten Seite der Name des angemeldeten Benutzers (siehe **7**) und im Anmeldebereich die Schaltfläche „Abmelden“ (siehe **9**). Abhängig von der aktuellen Seite erscheinen unter den externen Verweisen zusätzliche Navigationsschaltflächen für die Seiten des Mitgliederbereiches (siehe **8**). Diese Navigationsleiste variiert in den einzelnen allgemeinen Bereichen bzw. Sektionen. Die Bereiche „Flugplatz“, „Presse“, „Links“ zum Beispiel verfügen über keinen Mitgliederbereich und bieten daher keine Navigationsschaltflächen.

Die Mitgliederbereiche der einzelnen Sektionen werden Schritt für Schritt ausgebaut und immer soweit wie möglich am neuesten Stand gehalten. Neben Checklisten, Handbüchern, Fluglehrerlisten und anderen hilfreichen Dokumenten finden sich auch die aktuellsten Termine und Neuigkeiten. Dieses Angebot wird zur Zeit hauptsächlich in der Sektion Motorflug genutzt, wird aber in naher Zukunft auch in den anderen Sektionen ausgebaut.

Über die Schaltfläche „Abmelden“ (siehe **9**) wird der Mitgliederbereich wieder verlassen, man kann jedoch auch einfach das Browserfenster schließen.



Bei Problemen, Anregungen und Fragen stehe ich gerne zur Verfügung, Kontakt über die Betriebsleitung.

Peter Rohn  
IT-Verantwortlicher



# Florenz – Verona – Bozen: Giro d'Italia für Flieger

**L**IRQ – Florenz, daran bin ich schon letztes Jahr gescheitert. Im Herbst 06 hat sich Karl Adlberger, einer meiner Fluglehrer, bereit erklärt, mit mir nach Florenz zu fliegen. Nach dem Start in Wels mit unserer ANZ hat uns Wien Info kurz vor crossing CTR Salzburg mitgeteilt, dass wir in Florenz trotz akzeptierem Flugplan nicht landen dürfen. Wir hatten kein Fax geschickt, was man sich dort aber erwartete. So sind wir also wieder umgekehrt – so eine Pleite!

## Not accepted!

Also hab ich diesmal, am 2. Juli, einen Tag vor der Reise ein schönes Fax, wie vorgeschrieben, geschickt. Innerhalb einer Stunde kam das retour. Handschriftlich stand unter meinem Text: „Not accepted – no parking over night“. Na super.

Also hab ich meine Termine umorganisiert, bei Verweildauer nun „4 Stunden“ angegeben und das Fax wieder gesendet. Am Nachmittag noch immer keine Reaktion. Also hab ich in Florenz angerufen. Eine schon unwirsch sprechende Dame erklärte, dass sie sehr beschäftigt sei und das Fax beantwortet, sobald sie dazu kommt. Das war dann eine Stunde später.

Unter meinem Text stand nun nur noch: „Not accepted“. Begründung gab`s keine. Also wieder dort anrufen. Eine nicht weniger gestresste Dame erklärte nun, dass sie überhaupt keinen Parkplatz mehr hätten. Punkt. Wenn ihr mich fragt – die reine Verarsche. Die wollen nur die großen Flieger, weil die das Geld bringen. Wir kleinen VFRler sind dort nicht erwünscht.

## Avio Superficie

Aber so leicht gebe ich mich nicht geschlagen - also Plan B: „Avio Superficie“.

Karl Adlberger hat ein Buch in dem eine Vielzahl von Ultralight Plätzen angeführt sind, die keine ICAO Kennung haben und auch keiner ICAO oder GPS Karte verzeichnet sind (zu bestellen auf [www.avioportolano.it](http://www.avioportolano.it)).

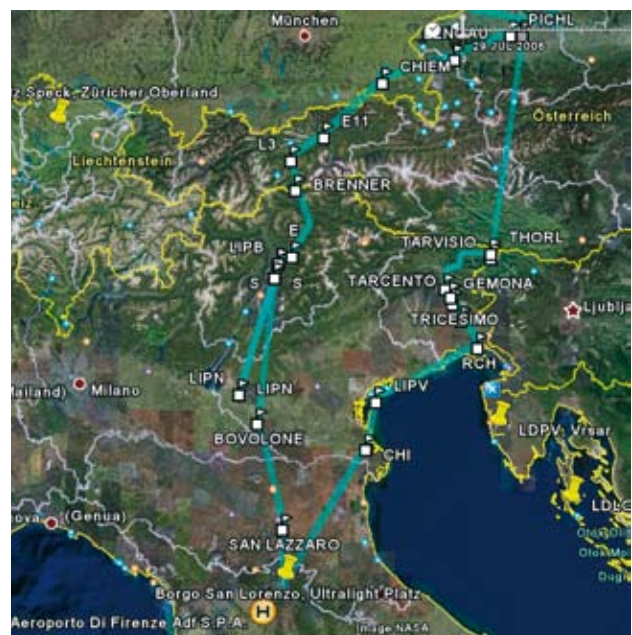
Nördlich von Florenz befinden sich zwei solche Plätze.

Borgo San Lorenzo und Barbarino. Beide haben auf Fax mit dem Ansuchen auf Landegenehmigung nicht reagiert. In Borgo S. Lorenzo habe ich jemand telefonisch erreicht, der sprach kein Wort Englisch. So bat ich meine Kundin in Florenz, für mich abzurufen. Das hat dann endlich geklappt. Also auf nach Borgo San Lorenzo. Flugplan aufgegeben – da Borgo keine ICAO Kennung hat ist der Zielflugplatz ZZZZ. In Feld 18 dann „Borgo S. Lorenzo“.

## Und los geht's

3. Juli 8:00 Uhr: Flieger gecheckt, getankt bis zum Kragen und Öl nachgefüllt. MET zeigt keine optimalen Bedingungen. Wolken, aber nicht zu tief, Pässe und Kanaltal frei und viel Wind auf die Nase. Errechnete Flugzeit ohne Wind 3:30. Also nicht viel Zeit zum Trödeln, sonst muss ich wo runter zum Tanken.

Die geplante Route: Direkt Thorl wenn möglich, Kanaltal, Ronchi, Jesolo, Venedig, Chiocca, Imola, Borgo S. Lorenzo.



Die geplante Flugroute

Startzeit 10:25 UTC. Bis ins Ennstal direkt kein Problem. Dann erste Wolken. Ich entscheide mich für den Sölkpass.

Von der Ferne sehe ich schon, dass ich ein feines Dreieck zum Durchfliegen habe. Es ist ganz schön turbulent – über die Berge werden Wolkenfetzen in Spiralen ins Lee getrieben. Also volle Konzentration – über den Pass, genau in der Mitte, und weiter über den Neumarkter Sattel. Wien Info gibt mir Info, dass eine Gefahrenzone aktiv ist und ich die CTR Klagenfurt nicht verletzen soll ... Ich sinke auf 4.500 und steuere über das Villach VOR direkt nach Thorl, das Portal ins Kanaltal.



Der Einflug ins Kanaltal - schaut nicht sehr einladend aus.

Wien Info hat mich längst weitergegeben. Ich erreiche Padova Info erst am Ausgang des Tales kurz vor Gemona. Nach Pradamano fragt mich der Controller von sich aus, ob ich direkt Caorle will. Das ist ein Service – ich nehme dankend an.

### An der italienischen Adiraküste



Das Hafengebiet von Caorle aus 1.500 ft

Weiter nach Jesolo. Padova Info will viel wissen. EET und Höhe. Wegen starkem Gegenwind bin ich in Jesolo nicht pünktlich – der Controller fragt schon nach: „OEANZ re-

port position and altitude“. Ich nutze den Kontakt und requeste direkt Chiocca, um mir das Eck über Venedig zu ersparen – damit der Sprit sicher reicht. Ich bekomme die gewünschte Freigabe direct CHI umgehend. Also Knüppel nach links über die Adria.



Nach Chiocca die fruchtbare Po-Ebene mit viel Landwirtschaft. Routing direkt Imola, ein VFR-Reporting-Point. Sehr ruhiger Flug in 2.000 ft.

Erst als es wieder etwas hügeliger wird, merke ich, dass ich in einem Flieger sitze. In der Ferne sind bereits die Konturen des Apennin zu sehen.



Approching reporting-point Imola, nicht zu übersehen die Formel Eins Rennstrecke von Imola.

Der Apennin. Ein Hund. Also so gerumpelt hat es in den Alpen überhaupt noch nicht. Ich ziehe die Gurte ganz straff, was nicht verhindert, dass ich sogar einmal mit dem Kopf an der Kabinenhaube anschlage ...

Jetzt muss ich wieder steigen – der Platz muss gleich hinter dem letzten Kamm, am Südhang des Apennin liegen. Ich liebe mein 496er! Zum Fotografieren komm ich jetzt nicht mehr. Heftige Turbulenzen und Platzsuche. Endlich meldet sich der Platz auf meine Meldungen: „You can land from the south to the north“. Im downwind denke ich mir „Aha, weil ´s so etwas bergauf geht“. Aber ich lande mit 20 kt Rückenwind auf 690 m Graspiste ohne Markierungen. Mit minimal speed schaffe ich eine ziemlich saubere Landung und springe sofort in die Eisen. Als ich kurz nach der Mitte der runway fast stehe, stelle ich fest,

dass meine Befürchtungen etwas übertrieben waren. Flugzeit 3:50, Flieger parken, am Funk spricht keiner mit mir. Ich bin der einzige Gast auf dem Platz.

### **Borgo san Lorenzo - Florenz**

Nun lerne ich Filippo kennen. Dürfte der Sohn des alten Herrn sein, der am Funk war. Filippo spricht ausreichend Englisch und kümmert sich sehr fürsorglich. Ruft mir ein Taxi, fragt wegen Tanken, leiht mir seinen PC, hilft bei der Flugplanung für nächsten Tag. (Die Koordinaten vom Platz, schön zu sehen in Google Earth: 43°59'19.79"N 11°23'24.47"O)

Ich erledige meine Aufgaben in Florenz, habe einen sehr schönen Abend und am nächsten Tag geht es weiter.

Tankstelle gibt es keine, aber Filippo fährt mit seinem Auto und holt von der Tankstelle einen großen Kanister Sprit, die Oktanzahl haben wir vorher besprochen. Während des umständlichen Tankens – streng nach Vorschrift mit Rehhaut (jetzt weiß ich wieder, wie angenehm eine eigene Tankstelle ist) hören ich dauernd Motorengeheul. Ich erfahre, dass gleich nebenan eine Teststrecke von Ferrari – Mugello – liegt. Checken, MET. Phillipi will kein Geld von mir. Keine Chance. Alles gratis, inkl. Kaffee, keine Landegebühr, keine Parkgebühr. Nicht zu fassen ...

### **Auf nach Bozen – dachte ich...**

Tiefe Wolken ziehen mit hoher Geschwindigkeit nach Norden. Das gefällt mir, weil da will ich auch hin. Die Flugplanung muss ich etwas ändern, weil westlich von Bologna ein heftiges Wetter niedergeht. Endlich ein größeres Loch in den Wolken, ich breche auf. Airborn 11:10 UTC. Gleich nach dem Start ist es wieder sehr windig. Im downwind sehe ich die Rennstrecke von Mugello, wo heftig trainiert wird.



Die Teststrecke von Mugello: Hier trainieren die Ferraris

Nordkurs. Wieder über den Apennin. Ich weiß jetzt sicher, dass ich ihn nicht mag. Rauf, runter, geschüttelt und gerührt. Wegen Wolken kann ich nicht steigen. Dann, über der Po-Ebene wird es wieder ruhiger. Die Entscheidung, Bologna östlich zu passieren, war richtig.

Ich passiere Verona östlich und drehe nördlich der Stadt nach Westen Richtung Gardasee. Wunderschön, wie sich die Etsch durch die Stadt schlängelt...



Mitten im U der Etsch: Die Arena von Verona.

### **Besser umkehren als tot**

Nun kommt der kritischste Teil der Reise: Vor Erreichen des Gardasees drehe ich nach Norden ins Etschtal Richtung Trento/Bolzano. Die Wolken werden immer dicker und niedriger. Die Sicht wird auch schlechter. Das Tal wird immer enger. Es wird dunkler, ja, fast schon finster. Ich entscheide mich, sofort umzukehren – nur raus aus dem Tal. Geht nur leider schwer. Das Tal ist gerade jetzt sehr eng. Gott sie Dank sehe ich links voraus eine Erweiterung, wo ich einen flachen U-turn fliegen kann. Funkkontakt habe ich in dem Tal längst verloren. Wurscht, denke ich, first fly, haben wir gelernt. Die Kurve geht perfekt, ich steuere wie auf rohen Eiern. Mit einem Seufzer der Erleichterung bin ich nun auf Südkurs wundere ich mich, warum der Boden immer näher kommt obwohl mein Horizontbild passt. Ein Blick auf das Variometer: 500 ft Sinken!?! Ich bin in einer starken Lee-Zone und kann nur mit Vollgas und maximalem Steigen die Höhe halten. Das dauert ein paar Minuten, dann ist alles vorbei.

### **Alternate LIPN**

Ich erreiche das Ende des Tales. Jetzt ist es an der Zeit, einen Ausweich-Flugplatz zu suchen und Padova Info wieder zu erreichen. Ich wähle Verona Boscomantico LIPN, fische mir das Anflugblatt aus dem Ordner und programmiere mein GPS direkt to. Padova Info akzeptiert meinen Wunsch nach devert due to weather conditions und landing in LIPN. Ich bekomme die Landefreigabe auf der 26. Vom Anflug hab ich keine Bilder, es war wieder ziemlich windig. Landing time nach 1:24 Flugzeit um 12:34 UTC

Ich schließe meinen Flugplan, kauf mir im Restaurant einen Toast und einen Kaffee, während draußen das Unwetter niedergeht, mit dem ich vorhin schon Bekanntschaft geschlossen habe.

Nach 3 Stunden ist alles vorbei. Die Wolken reißen auf und der Wind legt sich.

### Auf nach Bozen – zweiter Versuch

Start nun auf der o8 um 16:43 im downwind Richtung Gardasee. Bei herrlichem Rückseitenwetter fliege ich nun Richtung Osten zum Gardasee.



Der Gardasee in aller Pracht und Herrlichkeit mit Blickrichtung Schweizer Alpen.

Ich drehe Richtung Norden und fliege dem See entlang. Herrliche Sicht. An der Nordspitze des Sees – der berühmte Felsen von Arco. Nun in das Etschtal Richtung Bozen LIPB. Während ich auf S zufliege, höre ich am Funk, dass eine Dornier der Air Alps Richtung Süden startet. Ich bekomme die Anweisung, mich im westlichen Teil des Tales zu halten. Die Dornier startet, ich schalte meine Landescheinwerfer ein und melde „traffic in sight“. Der Air Alps Commander meldet irgendwas an Bolzano Info und schießt nach: „Westlich des Tals ist auch woanders“. Ich habe keine Diskussion begonnen ... Landing time nach weniger als einer Stunde in LIPB Bolzano 17:39.



LIPB Bozen im downwind auf die 19.

Vor dem Abflug, zwei Tage später, war ich am Turm, um zu klären, was mit der Dornier war. Der Flugleiter hat mir bestätigt, dass ich mich korrekt verhalten habe. Es ist unter bestimmten Flugbewegungskonstellationen schwierig in Bozen, weil das Tal sehr eng ist. Nach 1 1/2 Tagen Arbeit in Eppan an der Weinstraße und Kaltern geht's wieder nach Hause.

### Bozen-Wels, der Heimflug

Das Wetter ist schön, in OÖ. sind die Wolken auf 5000 ft. hin und wieder Regen, aber der Brenner ist frei. Also los. Airborne 14:56 UTC. Der Südföhn schiebt mich kräftig den Berg rauf.



Auf dem Weg nach Innsbruck, die Europabrücke

Nach Passieren von Innsbruck durch die CTR, das Inntal Richtung Osten in 7500 ft. Vom Südföhn komme ich ab Innsbruck in eine steife Westströmung, was mich kurzfristig auf 161 kt GS beschleunigt. 7500 ft war aber wegen sinkender Untergrenze nicht zu halten. Ich musste letztlich auf 3,500 runter um unter den Wolken durch zu kommen.



Nach Salzburg einmal Flieger waschen...

In Wels Landung nach nur 1:31. Das ist 1/2 Stunde schneller als mein letzter Rückflug von Bozen!

### Fazit

Über 8 Stunden Flugzeit und eine Menge neuer Erfahrungen. Über die Alpen geht öfter als man denkt. Florenz LIRQ kann man vergessen. Die „Avio Superficie“ Ultralightplätze in Italien sind super. Der Apennin ist schwierig – sehr turbulent. Umdrehen ist keine Schande. Abwinde im Lee sind nicht nur in der PPL-Ausbildung ein Thema.

Bruno Weinberger

Mehr Reiseberichte im Forum auf [www.wmw.at](http://www.wmw.at)

# Geburtstagsfeier für Architekt Ing. Karl Heinrich



**Z**u dieser Feier hat der Vorstand der »Weissen Möwe Wels« eingeladen und war offiziell mit 3 Funktionären vertreten.

Die Familie (Sohn, Schwiegertochter, Enkel) sowie mehrere Kolleginnen und Kollegen, die durch ein langes gemeinsames Fliegerleben unzertrennliche Freunde geworden sind, waren die Gäste.

## **Der Jubilar Karl Heinrich:**

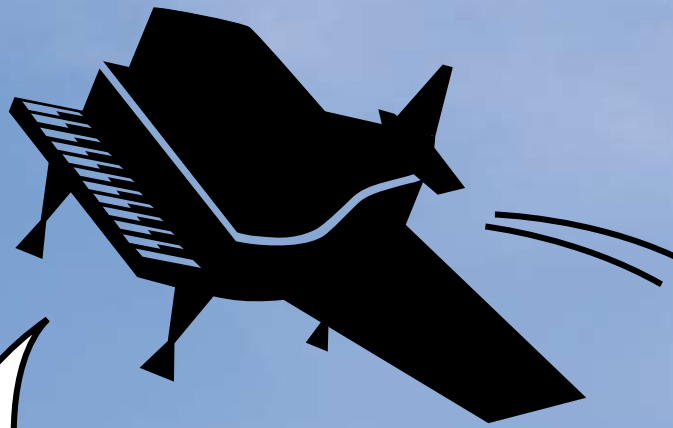
Wenige Monate nach der Gründung der »Weissen Möwe Wels«, am 29. April 1949, trat Karl dem Verein als Mitglied bei. Er gehört somit zu den »Pionieren« unseres Großvereines.

Unvergessen sind seine Leistungen im Zusammenhang mit dem Auf- und Ausbau unseres Flugplatzes. Lag doch in seinen Händen nicht nur die Gesamtplanung der heutigen Anlage, sondern auch die Bauleitung und Überwachung der Arbeiter.

Als »Danke schön« gab es dafür bei der Jubiläumsfeier am 20. Oktober 2007 nicht nur lobende Worte (Laudatio vom Präsidenten), sondern auch ein zweckmäßiges Geschenk für den täglichen Gebrauch.

*Möge Karl Heinrich, der für uns alle ein Vorbild für gelebte Vereinstreue ist, noch viele Jahre im Familien – und Freundeskreis erleben dürfen.*

Das wünschen ihm herzlich alle Clubfreunde und Fliegerkollegen.



OE-KLA4 Wels Flugplatz = an  
alle FlieserkollegenInnen der  
Weissen Möwe Wels = Sonderkon-  
ditionen auf Alles im Klavierhaus  
Weinberger in Enns

Klavierhaus Weinberger · Brucknerstraße 21 · A-4470 Enns · Telefon 0 72 23/860 84-0 · Fax Dw 20 · [www.weinberger.net](http://www.weinberger.net)



**WEINBERGER**  
*Klaviere fürs Leben*

## 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** 

**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-Bachle-Str. 133  
4600 Wels  
Tel. 072 42/44 8-45  
Fax 072 42/44 82-45



Freude am Fahren

Pure Performance

Absolute Precision



unlimited air racing, reno, nevada.



WWW.BREITLING.COM



*Skyracer*

*Der automatische Chronograph mit exklusivem Anzeigemechanismus der gemessenen Zeiten auf einem einzigen Zähler. 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