

CUMULUS



Fliegerclub WEISSE MÖWE WELS – Jahresrückblick 2017



Höhenflüge aus unserem Club

/ Perfect Welding / Solar Energy / Perfect Charging



DIE WELT VERÄNDERN IST MÖGLICH. WEIL WIR AN DIE KRAFT DER GEDANKEN GLAUBEN.

/ Am Beginn jeder Veränderung steht ein Gedanke. Vielleicht sogar ein unmöglicher. Doch wir erlauben uns, Unmögliches weiterzudenken und Zweifel hinter uns zu lassen. Wir halten an unseren Ideen fest und machen weiter, mit Leidenschaft und der Gewissheit, unser Ziel zu erreichen - revolutionäre Technologien und außergewöhnliche Produkte in den Bereichen Schweißtechnik, Photovoltaik und Batterieladetechnik zu schaffen. Denn unser Anspruch ist es, die Welt zu verändern. Nicht mehr, und nicht weniger. Weitere Informationen finden Sie unter: www.fronius.com



Editorial

Liebe Mitglieder!
Liebe Fliegerfreunde!



Präsident Grosch Andreas – Fliegerclub Weiße Möwe Wels

Willkommen im Jahr 2018

Es hat sich viel getan in der letzten Zeit!

Nicht nur, dass es im Amt des Präsidenten und des Geschäftsführers einen vorzeitigen Wechsel gegeben hat – wurde auch einiges in die Zukunft investiert:

Vielleicht noch nicht allen bekannt, hat sich die WMW das „Aquila-Grundstück“ gekauft. Diese Investition ist natürlich langfristig gedacht. Ein eigenes Grundstück mitten am Flugplatz zu haben ist für die WMW strategisch extrem wichtig. Diese 6.000 m² zu verbauen bzw. weiterzuvermieten ist unser primäres Ziel. Wir bekommen dadurch auch für unsere eigenen Flugzeuge viel mehr Platz und Möglichkeiten. Anfragen und Interessenten haben wir jetzt schon mehr als genug.

Das große Miteinander:

Die Weiße Möwe ist ein großer Verein – 600 Mitglieder unter einen Hut zu bringen ist eine große Herausforderung, sagen viele. Ich bin aber trotzdem der Meinung, dass es einfach sein kann, wenn man nur bedenkt, dass wir alle die gleiche Leidenschaft haben und am Flugplatz unsere wohlverdiente Freizeit verbringen.

Es ist mir ein besonderes Anliegen, das Vereinsleben zu fördern und neu zu beleben. Nein, nicht als Animateur oder Veranstalter, sondern ich möchte allen vorleben, dass man durch das aktive Mitwirken im Verein viel erreichen kann. Abgesehen davon, dass man einen Ort hat, wo man sein Hobby ausüben kann, können auch neue Bekanntschaften und Freundschaften entstehen. Also bitte, liebe WMWler/innen, seht die Möwe nicht nur als Dienstleisterin, die euch Flugzeuge und eine Infrastruktur zur Verfügung stellt, sondern macht mit, wo immer es geht. Nehmt eure Familie mit und geht nicht am Wirtshaus vorbei, wenn ihr mit dem Fliegen fertig seid. Nein, setzt euch wo dazu, auch wenn ihr (noch) niemanden kennt. Vielleicht freut/en sich ja der- oder diejenige/n über ein wenig Gesellschaft. Gemeinsame Gesprächsthemen gibt es viele!

Bedenkt also immer, dass nicht die anderen, der Verein oder der Vorstand, „die da oben“ sind ... nein, wir sind ALLE die Weiße Möwe und wir machen dies alles in unserer Freizeit und für unsere Zukunft.

In diesem Sinne wünsche ich allen eine schöne und unfallfreie Flugsaison 2018 bei der WMW.

Euer „neuer“ Präsident
Andreas Grosch



9

Motorflug Sektion



17

Reisebericht

Deutschland - Belgien -
Frankreich - Südengland -
Jersey



64

Segelflug Sektion



81

Modellflug Sektion

ROTAX
AIRCRAFT ENGINES



ROTAX 915 IS/ISC
141 PS EASA ZERTIFIZIERT

Basierend auf dem bewährten Konzept der Rotax 912 / 914 Motor Serien, bietet der Rotax 915 iS mehr Leistung und das beste Leistungs-Gewichts-Verhältnis in seiner Klasse, volle Start-Leistung bis auf 15.000 Fuss (4.570,) und einer Dienstgipfelhöhe bis 23.000 Fuss (7.010m).

Cumulus - Jahresrückblick 2017 | INHALT

Präsidentenworte	1	34. PA 18 Treffen.....	52
Einladung Generalversammlung	4	Schiffiegen in LOLW.....	54
Andreas Grosch neuer Präsident	5	Bau einer Vans RV12.....	56
Herbert Ortbauer neuer GF	6	Neue Länder erfliegen.....	60
Sektion Moterflug.....	9	Future Wings.....	62
Neue Piloten.....	13	Faszination Segelfliegen.....	64
Walter Kruml neuer AL-Segelflug.....	14	Jagd auf Silber C.....	66
WMW-Schnupperflug.....	15	Flugrouten 2017 - Segelflug.....	67
Bussarde und Möwen.....	16	3-Nationen-Ziellanden.....	68
Abenteurer der Lüfte	24	Jubiläum Schwingshandl	69
Mit Sohn in Portoroz.....	32	Eröffnung Naturerlebnisweg.....	70
Inselhüpfen in Griechenland.....	34	Vereinsfest	72
Pilot für einen Tag	43	Gottesdienst am Flugplatz.....	74
Mit der D-ERCM nach Brac	44	Lehrsaal renovieren	74
Tante Ju(biläum).....	48	Hangarführungen	76
Welser Gebirgpiloten.....	50	Vorschau Veranstaltungen 2018.....	76



48

JU-52 Rundflug



Link auf die Reservierungsseite

©Niklas Sekyra, <https://niklassekyra.weebly.com>

Freitag, 06. 07. 2018

- 13:30 Ankunft aus Dübendorf (CH)
- 15:00 Nostalgie-Rundflug 40 Min.
- 16:00 Nostalgie-Rundflug 40 Min.
- 17:00 Nostalgie-Rundflug 40 Min.

Samstag, 07. 07. 2018

- 10:00 Nostalgie-Rundflug 40 Min.
- 11:00 Nostalgie-Rundflug 40 Min.
- 12:00 Nostalgie-Rundflug 40 Min.
- 14:00 Nostalgie-Rundflug 40 Min.
- 15:00 Nostalgie-Rundflug 40 Min.
- 16:00 Nostalgie-Rundflug 40 Min.
- 17:00 Nostalgie-Rundflug 40 Min.

Sonntag, 08. 07. 2018

- 10:00 Nostalgie-Rundflug 40 Min.
- 11:00 Nostalgie-Rundflug 40 Min.
- 12:00 Nostalgie-Rundflug 40 Min.
- 14:00 Nostalgie-Rundflug 40 Min.
- 15:00 Nostalgie-Rundflug 40 Min.
- 16:00 Nostalgie-Rundflug 40 Min.
- 17:00 Nostalgie-Rundflug 40 Min.

Montag, 09. 07. 2018

- 13:30 Rückflug nach Dübendorf (CH)

Preise

Nostalgie-Rundflug 40 Min.
 Preis pro Person EUR 235,--
 Flug Dübendorf-Wels oder
 Wels-Dübendorf, Flugzeit 120 Min.
 Preis pro Person EUR 290,--

Buchung

Weiße Möwe Wels
 Marcus Schrögenauer
 E-Mail: wmm@aon.at
 Tel.: +43/(0)7242/26499-10
 Fax.: +43/(0)7242/26499-12



Vereinsfest NEU



Fallschirmsport Union Linz

Erste weibliche Betriebsleiterin	77	Fallschirmsport Union Linz.....	84
Sektion UL.....	78	50-Jahr-Jubiläum.....	86
Shell-Haberkorn Event.....	79	Landesmeistertitel Formation	87
Sektion Modellflug.....	81	Nikolaus am Flugplatz	U3
6. PippiFuzz-Wettbewerb.....	83	Impressum, Inserenten.....	77



EINLADUNG



**Der Fliegerclub Weiße Möwe Wels
lädt alle seine Mitglieder zur**

ordentlichen Generalversammlung

recht herzlich ein

Zeit:

Freitag, 02. 03. 2018

Beginn:

18.30 Uhr

Wenn satzungsgemäß weniger als die Hälfte der Mitglieder anwesend sind, neuerlicher Beginn: 19:00 Uhr

Ort:

Gasthaus Waldschänke,
Roithenstraße 2, 4600 Wels

Tagesordnung:

- 1) Begrüßung
- 2) Bericht des Präsidenten
- 3) Ehrungen
- 4) Rechenschaftsberichte:
 - a) Motorflug | b) Segelflug
 - c) Fallschirmsprung | d) Modellflug
 - e) Ultraleicht/Experimental
- 5) Bericht des Vorsitzenden des Flugplatzbetriebsausschusses
- 6) Bericht des Finanzreferenten
- 7) Bericht der Kassaprüfer und Antrag auf Entlastung des Vorstandes
- 8) Behandlung eingebrachter Anträge
- 9) Allfälliges

Wir freuen uns auf eine konstruktive und informative Generalversammlung und bitten um deine verlässliche Teilnahme

Für den Vorstand
Andreas Grosch
Präsident

Wels, ZVR-Zahl: 27828917

Unser neuer Präsident der Weißen Möwe Wels

Cumulus: Wie kamst du zur Fliegerei?

Andreas Grosch: Schon als Kind hat mich alles, was fliegt, sehr fasziniert und ich habe jede Menge „GELI-Modelle“ gebastelt. Mein Elternhaus und auch jetziger Wohnort ist in der Maxlheid (also genau in der Einflugschneise Piste 27). Immer wenn ich einen Flieger sah, wünschte ich mir das auch einmal zu können. Mit 29 Jahren habe ich dann den Segelflugschein bei der WMW gemacht. Wenn ich gewusst hätte, dass der Einstieg in die Fliegerei (damals waren es nicht einmal 30.000 Schilling für den Segelflugschein) so günstig ist, hätte ich schon viel früher damit angefangen!

Cumulus: Wie wurdest du Präsident?

Andreas Grosch: Aufgrund der Tatsache, dass unser langjähriger verdiensteter Präsident Josef Ecker das Amt nicht mehr weiter ausführen wollte, hat mich der restliche Vorstand als Nachfolger vorgeschlagen. Ich fühlte mich natürlich sehr geehrt, war aber auf der anderen Seite doch sehr hin- und hergerissen, ob ich wirklich der Richtige für dieses Amt sei. Immerhin bin ich selbstständig und meine Ressourcen sind dadurch auch nicht beliebig verfügbar. Was meine Frau dazu gesagt hat, als ich es ihr erzählte, möchte ich hier nicht sagen. Nach einer Bedenk-

Steckbrief:

Name: Andreas Grosch
Geboren: 15.01.1968
Beruf: Selbstständiger
EDV-Dienstleister (Grosch EDV)

WMW-Laufbahn:

Vereinsmitglied seit 1997
Segelflugschein seit 1997
Motorflugschein seit 2000
(PPL)
Mitglied im Vorstand seit 2011 als GF
Präsident seit 06/2017



»» WMW-Präsident Andreas Grosch mit Welser Bürgermeister Dr. Andreas Rabl, in der Katana kurz vor dem Rundflug über seine schöne Stadt.

zeit, Gesprächen mit meiner Familie und als 100iger „WMWler“ habe ich mich dazu entschlossen, dieses Amt zu übernehmen. Auch meine Frau Martina hat sich mittlerweile schon damit angefreundet und unterstützt mich dankenswerterweise dabei, indem sie mir den Rücken von vielen Sachen freihält und mein Hobby mitträgt. Da ich aktuell den Status „kooptiert“ habe, muss ich aber noch bei der nächsten Generalversammlung bestätigt werden. Danke auch an Herbert Ortbauer, der als Sektionsleiter-Stellvertreter-Motorflug meinen Job als Geschäftsführer übernommen hat.

Cumulus: Was hast du in den nächsten Jahren vor?

Andreas Grosch: Das wichtigste Projekt, an dem ich arbeite, ist, unseren schönen Flugplatz und den Flugsport mit der Weißen Möwe Wels „smarter und interessanter“ zu machen. Dazu gibt es viele kleine und mittlere Projekte, die in Summe dazu führen werden, dieses Ziel zu erreichen. Gerne werde ich einen Teil dieser Projekte und Ideen hier näher erklären:

Öffentlichkeitsarbeit / Werbung für die Fliegerei:

Vor einigen Jahren habe ich mit dem Projekt „Pilot für einen Tag“ begonnen. Das Interesse an dem Angebot ist enorm. Mit diesem Programm erlauben wir unseren Gästen einen ganztägigen Einblick in die Fliegerei und den Flugplatz Wels. Durch einen lockeren Vortrag, ein gemeinsames Mittagessen und einen Schnupperflug zeigen wir unseren „Piloten/Pilotinnen für einen Tag“, dass die Fliegerei rein gar nichts mit reichen Snobs zu tun hat, sondern etwas für jedermann/jederfrau sein kann und wir an unserem Hobby sehr viel Spaß haben. Dieses Projekt werde ich natürlich weiterhin fortführen bzw. noch mehr forcieren.

Jugend:

Das ist unsere Zukunft im Verein! Dass es aber immer schwieriger wird, Jugendliche für etwas langfristig zu begeistern, erleben alle anderen Vereine auch und ist nicht nur im Flugsport ein Problem. Darum wurde schon vor Jahren (danke an Josef Ecker!) der Segelfluggkurs für Jugendliche eingeführt. Hier haben Interessierte zwischen 15 und 19 Jahren die Möglichkeit, den Segelflugschein günstig zu erlangen. Es freut mich auch sehr, dass immer mehr Mädchen zur Fliegerei kommen und unsere Männerdomäne am Flugplatz im positiven Sinn dadurch etwas aufweichen. Nach wie vor bieten

wir für Schulen, Firmen usw. Führungen und Projekte am Flugplatz Wels an bzw. erweitern diesbezüglich gerade unsere Angebote. Sehr bedenklich stimmt mich, dass ich an manchen Freitagen beim Segelfliegerstammtisch der „Jüngste“ am Tisch bin ... es liegt an uns allen, die Jugend noch mehr zu motivieren, am Vereinsleben aktiv teilzunehmen!

Wels:

Es freut mich am allermeisten, dass der jahrelange Streit zwischen Wels und der WMW nun endgültig vorbei ist und wir uns wieder sachlich und normal unterhalten können. Für mich als gebürtigen Welser war es schon immer sehr belastend, dass sich die Streitereien um unseren Welser Flugplatz so aufgeschaukelt haben. Zum Glück haben wir das jetzt hinter uns und ich werde dafür sorgen, dass so etwas auch nicht wieder passiert. Wir müssen gemeinsam daran arbeiten, den Flugplatz für Wels so interessant wie möglich zu machen. Dazu gehören in erster Linie luftfahrttechnische Betriebe, die diesen Flugplatz benutzen können, und natürlich auch Gäste, die aus ganz Europa Wels als Zieldestination anfliegen. Machen wir doch gemeinsam Wels zur Fliegerstadt! Wir können künftig alle nur davon profitieren. Viele Städte wären froh, eine so gut funktionierende Infrastruktur wie den Welser Flugplatz zu haben. Wie wichtig mir dieses Thema

ist, sieht man an unserer neuen Webseite – ein eigener Bereich wurde allein den Ausflugszielen und Sehenswürdigkeiten unserer schönen Stadt Wels gewidmet.

Naturschutz:

Unsere Lebens- und Überlebensversicherung! Wir dürfen nie vergessen, dass es unseren Flugplatz in dieser einzigartigen Form nur noch gibt, weil wir gemeinsam mit den Naturschutzorganisationen für dieses Gebiet und die am Flugplatz beheimateten Tierarten so hart gekämpft haben. Dass sich die Fliegerei mit dem Naturschutz verträgt und die WMW zu 100 % dahintersteht, beweisen wir ja schon seit vielen Jahren. Da gibt es von unserer Seite auch in Zukunft keine Kompromisse oder Auflockerungen. Vermutlich werden aber erst unsere Nachfahren wirklich zu schätzen wissen, was hier in Wels am Flugplatz gemeinsam erreicht wurde.

Cumulus: Ich habe gehört, dass es einige Verschönerungsaktionen am Flugplatz geben wird?

Andreas Grosch: Ja, aktuell machen wir den Lehrsraum im 1. Stock neu. Dieser ist schon sehr in die Jahre gekommen und sieht nicht mehr wirklich einladend aus. Ich habe bemerkt, dass man selber schon sehr „betriebsblind“ geworden ist und man viele Unzulänglichkeiten einfach nicht mehr sieht. Wir sind eben eine Männerdomäne. Wichtig ist bei diesen Renovierungsarbeiten, dass wir aus Kostengründen alles selber machen. Ich habe mich neben der Projektleitung zum Spachteln und Ausmalen eingeteilt – ein guter Ausgleich zum „vor dem PC sitzen“. Wenn noch Zeit und Geld bleibt, werden wir auch den Gang im 1. Stock zeitnah ausmalen und ein wenig „aufhübschen“. Sonst verschieben wir das auf das nächste Jahr. Mein Ziel ist es, jedes Jahr mindestens einen Raum oder Bereich im Gebäude mit vertretbaren finanziellen Mitteln zu renovieren. Man glaubt gar nicht, was man mit ein wenig Farbe, neuer Beleuchtung und Bildern so alles machen kann.

Cumulus: Danke für das Gespräch.



»» WMW-Präsident Andreas Grosch mit Altpräsident Ing. Josef Ecker

Unser neuer Geschäftsführer der Weißen Möwe Wels

Im Gespräch mit Herbert Ortbauer

Cumulus: Herbert, kannst du dich bitte vorstellen?

Herbert Ortbauer: Ja, gerne! Ich bin 1961 in Steyr geboren und in Enns aufgewachsen.

Nach der Pflichtschule machte ich in der HTL Linz die Ausbildung zum Elektrotechniker.

Es folgten der Präsenzdienst und anschließend war ich 2 Jahre bei der Firma Eisenbeiss-Getriebebau als Konstrukteur tätig.

Nach der Ausbildung für Total Quality Management nach ISO 9001 leitete ich 5 Jahre die Qualitätssicherung der Fa. Eisenbeiss und danach war ich 8 Jahre für die österreichweite Qualitätssicherung bei der damaligen Fa. General Parcel (heute GLS) verantwortlich.

In dieser Zeit durfte ich viele Seminare für Mitarbeiterführung und Persönlichkeitsentwicklung besuchen.

Vor 17 Jahren habe ich mich dann entschlossen, mich selbstständig zu machen, indem ich das Tabakfachgeschäft im Merkurmarkt Enns von meiner Schwiegermutter übernommen habe.

Seit 7 Jahren bin ich Mitglied des Landesgremiums der Tabaktrafikanten Oberösterreichs und seit 3 Jahren stellvertretender Landesgremialobman und Mitglied des Bundesgremiums.

Ich bin seit 1985 mit meiner Frau Sabine verheiratet und habe eine 31-jährige Tochter und einen 28-jährigen Sohn sowie mittlerweile 3 Enkelkinder. Seit 2011 wohne ich in Behamberg (nahe Steyr), wo ich ein „Bauernsacher!“ renoviert habe und Hobbylandwirt (Selbstversorger) bin. Der Grund für diese Wohnortänderung war meine Leidenschaft für Tiere. Zu meinen Hobbys gehören außer dem Fliegen auch das westernmäßige Reiten und Mountainbiken sowie Bergwandern.

Cumulus: Du hast mir das Stichwort für die nächste Frage gegeben. Wie bist du zum Fliegen gekommen und wie war bisher deine fliegerische Laufbahn?



Herbert Ortbauer: Fliegen hat mich schon als kleines Kind fasziniert und ich konnte damals nicht verstehen, wie so etwas möglich ist. Da ich in bescheidenen Verhältnissen aufgewachsen bin, schien es für mich auch unerreichbar. Mitte dreißig hab ich dann während eines Seminars als eines der Ziele, welche ich in meinem Leben noch erreichen will, den Pilotenschein definiert und schriftlich festgehalten.

Als ich das Geschäft übernommen habe und bei General Parcel das Büro räumte, ist mir dieser Zettel wieder in die Hände gefallen und eine halbes Jahr später (2002) begann ich mit der Ausbildung in Hofkirchen.

2007 bin ich gemeinsam mit Christian Neuhauser auch der Weißen Möwe beigetreten, weil wir zusätzlich 4-Sitzer fliegen wollten. Ich habe dort schnell weitere Flugbegeisterte kennengelernt, von denen ich mittlerweile viele zu meinen Freunden zählen darf. 2012 absolvierte ich bei Christian Sixt die Nachtsichtflugausbildung. Ein, wenn nicht DAS fliegerische Highlight für mich war der Mitflug mit der Breitlingstaffel in Frankreich! Ich durfte Formationskunstflug in einem Jet mit der wohl berühmtesten Privatflugstaffel erleben, möglich gemacht durch Rudolf Keppelmüller.



Herbert Ortbauer, 2014 in einem Jet der Breitlingformation, Dijon (LFSD)

Des Weiteren durfte ich bei einigen großen Reisen mit Fliegerfreunden auf Katanas dabei sein, die uns bis Marokko, Malta, Istanbul und in die baltischen Staaten geführt haben.

Cumulus: Wie hat es sich ergeben, dass du Geschäftsführer wurdest?

Herbert Ortbauer: Da muss ich ein bisschen ausholen. Nach der ominösen Vorstandswahl 2013, bei der ich auf der Liste 2 kandidiert habe, wurde ich von Christian Sixt gefragt, ob ich ihm als sein Stellvertreter zur Seite stehen würde. Nachdem ich, wenn es gewünscht wird, lieber mitgestalte als mitkritisierere und insbesondere auch deswegen, weil ich wusste, dass dies eine gute Gelegenheit war, viel von seinem exorbitanten fliegerischen Wissen zu profitieren, konnte ich das nicht abschlagen. Christian meinte dann, als sein Stellvertreter sollte ich auch den Vorstandssitzungen beiwohnen (ohne Stimmrecht). Da war ich eher skeptisch, da ich ja aus dem Lager der sogenannten Querulanten gekommen bin, und habe ihm geraten, dies vorher mit den Vorstandsmitgliedern zu klären, da ich kein unerwünschter Gast sein wollte.

Zu meiner positiven Überraschung und entgegen der Prophezeiung vieler Kollegen bestand kein Einwand.

Auf diese Weise durfte ich die Arbeitsweise und die Gepflogenheiten bei den Entscheidungsträgern kennenlernen.

Als heuer im Sommer Andreas Grosch die Präsidentschaft übernommen hat, suchte er einen Nachfolger für sich und hat mich diesbezüglich kontaktiert. Bei meiner Entscheidungsfindung hat mir die bisherige Erfahrung als Zuhörer und Diskutant sehr geholfen, weil ich Andi als Mensch erlebt habe, der immer das Verbindende vor das Trennende gestellt und oft viel zur Deeskalation von Situationen beigetragen hat. Mit diesem Stil kann ich mich gut identifizieren und somit habe ich zugesagt.

Cumulus: Wie legst du die Arbeit als Geschäftsführer an und wie siehst du das zukünftige Vereinsleben?

Herbert Ortbauer: Also vorweg möchte ich festhalten, dass ich kein Profilierungsneurotiker bin.

Laut Statuten steht der Geschäftsführer dem Präsident operativ zur Seite.

Wir haben, begrüßenswerter Weise, mit Andi einen sehr engagierten Präsident, welcher auch in die Detailarbeit geht und nicht nur Repräsentant ist.

Neben den Vorstandssitzungen, wo alle Anwesenden mitgestalten und es zu demokratischen Beschlüssen kommt, werde ich den Präsidenten dann unterstützen, wenn er es für nötig erachtet bzw. auf mich zukommt. Das habe ich mit Andi so vereinbart, weil er auf keinen Fall einen „Wichtigmacher“ haben wollte.

Dem Vereinsleben sehe ich auf jeden Fall sehr positiv entgegen. Der Spirit des Gemeinsamen, des Zusammenhalts und der Freude an unser aller Hobby ist mehr denn je zu erkennen.

Dass es auf kleinen Plätzen familiärer zugeht (ich kenne das von Hofkirchen), liegt in der Natur der Sache. Natürlich gibt es bei

einem Verein mit 600 Mitgliedern Gruppenbildungen, es finden sich die zusammen, wo die Chemie von Grund auf passt. Wichtig ist aus meiner Sicht, dass sich diese Gruppen nicht bekriegen und nicht gegenseitig in Frage stellen. Dies kann mit der derzeitigen Führungsebene durch Vorleben optimal unterstützt werden.

Die Zeiten der Vereinsausschlüsse aus persönlichen Gründen und der gerichtlichen Auseinandersetzungen gehören der Vergangenheit an.

Ein Verein stellt eine Interessensgemeinschaft dar und darf keine Plattform zur Austragung zwischenmenschlicher Differenzen sein.

Die Gesprächsbasis mit der Stadt Wels ist jedenfalls wieder gegeben und schreitet, schneller als von mir erwartet, in eine positive Richtung voran. Man redet bzw. arbeitet sogar schon an gemeinsamen Projekten. Erinnern wir uns zurück: Vor 3 Jahren unvorstellbar!!

Cumulus: Du legst mir die letzte, abschließende Frage in den Mund. Wie gehst du mit Kritik und Angriffen um bzw. gibt es einen Leitsatz, nach dem du lebst?

Herbert Ortbauer: Ja, da fällt mir sofort ein wichtiger Leitsatz ein:

Rede nicht über andere, sondern mit ihnen!!

Es tut sehr weh, wenn man Kritik durch dritte mitgeteilt bekommt bzw. der Kritiker sich nicht selbst Face to Face seine Anliegen zu sagen getraut.

Ich betrachte andere Meinungen wertfrei und bin dankbar darüber. Wenn man sich nur mit „Ja-Sagern“ umgibt, kann man sich selbst nicht weiterentwickeln.

Daher ist auch Kritik immer willkommen, wenn sie konstruktiv ist und nicht ins Persönliche geht.

Menschen, die immer etwas auszusetzen haben, nehme ich zwar auch ernst, verstehe aber oft die Beweggründe nicht, insbesondere wenn keine Lösungsvorschläge folgen.

Im Verein arbeiten alle ehrenamtlich und man kann daher nicht von jedem die Performance erwarten wie im Erwerbsleben. Neben dem Beruf hat man auch Familie oder Partnerschaften und dgl. Das Funktionieren dieser beiden Komponenten ist die Voraussetzung, um überhaupt die Energie und Ressourcen für die Vereinsarbeit zu haben, auch wenn diese aus vorerwähnten Gründen nicht unbegrenzt sind.

Und zum Abschluss noch ein amüsanter Zitat, welches ich liebe:

Jeder Mensch hat seinen Vogel
und meiner ist so groß, dass ich mich hineinsetzen kann!!

In diesem Sinn wünsche ich uns allen, dass wir unseren Vogel vereint in der Weißen Möwe mit Freude und vor allem unfallfrei ausleben können!

Cumulus: Danke fürs Gespräch.

Die fliegerischen Möglichkeiten in unserer Sektion sind reichhaltig und einzigartig. Am Anfang meiner Amtszeit waren die Veränderungen wesentlich radikaler, d. h. es wurden relativ viele Verlustträger abgestoßen, dafür aber einige gewinnbringende Flugzeuge angeschafft. Die Tätigkeit hatte also einen gewissen Sanierungscharakter. Die Veränderungen in den letzten paar Jahren waren etwas kleiner. Man kommt jedoch nie auf den Punkt, an dem man feststellt: Es ist alles erledigt. Geht nicht. Im Vergleich zu den früheren Jahren ging es eher um den Ersatz von Flugzeugen, um sie an den Bedarf der Mitglieder anzupassen und andererseits die Kosten unter Kontrolle zu haben. Die Veränderungen in diesem Jahr betreffen vor allem die Instrumentierung.

Zweisitzer, Katana mit Rotax Einspritzermotor

Die größeren Anpassungen an den Bedarf der Piloten hinsichtlich Flugzeugtype bei den 2-Sitzern sind grundsätzlich abgeschlossen. Unsere Zweisitzerflotte besteht mittlerweile aus 5 Katanas, einer schönen Piper SuperCub, einer Tecnam P 2002 und dem Kunstflugzeug Christian Eagle. Wir decken ein breites Spektrum an Bedürfnissen ab. Eine Neuheit der letzten 2 Jahre war die Umrüstung einer Vergaserkatana auf Einspritzer-Katana und wir beschreiben unsere bisherigen

Erfahrungen und Eindrücke.

Wir sind also im zweiten Jahr mit dieser Katana/Motorenvariante DA 20 iSC im Vereinsbetrieb. Aufgrund der regen Benützung dieses Flugzeugs konnten wir einerseits die im ersten Jahr erfliegenen, fast ausschließlich positiven Erfahrungen manifestieren und aufgrund der erhöhten Aktivität im Streckenflug neue Erkenntnisse dazugewinnen. Das Negative anstandshalber mal zuerst: Sie ist öfter ausgebucht als die Vergaserkatanas. Aber – „There is always a good with the bad“ – das zeigt uns, es war die richtige Entscheidung.

Klar, es ist nicht die gewaltige Steigerung der Flugleistung, aber diese Technologie bügelt einige Mankos der konventionellen Vergaser-Katanas aus, was dieses mittlerweile altgediente und sehr etablierte Flugzeugmuster vor allem für den Reiseflug wesentlich attraktiver macht. Der geringere Treibstoffverbrauch und damit geringere Kosten und der verbesserte ökologische Fußabdruck wären schon alleine ein gewaltiges Argument, machen aber gar nicht mal vom Standpunkt des Betreibers den einsamen Hauptvorteil aus. Es ist vielmehr die Kombination dieses Vorteils mit der Transparenz der Parameter im Flug für den Piloten und am Boden

»»Hatte am Dreikönigstag mit der OE-CMS bei traumhaftem Wetter einen schönen Flug. Bei der Gelegenheit konnte ich die neuen Geräte in der CMS ausprobieren :-)) super Sprachqualität und intuitiv zu bedienen. Bin echt begeistert.

Franz Geisler



Christian Sixt mit General Manager BRP-Rotax Thomas Uhr

für die Wartung. Mithilfe der EMU (=Engine Monitoring Unit = Motorüberwachungseinheit) hat man als Pilot einen leicht konsumierbaren, nahezu spastisch schnellen Überblick über die Triebwerksparameter, um unkompliziert das Wohlbefinden des Motors zu beurteilen. Das erhöht die Sicherheit und auch das Sicherheitsgefühl. Macht der Motor mal ein „blödes Geräusch“ (ist bis jetzt nicht passiert), kann die Wartung oder sogar der technisch interessierte Pilot sehr einfach eine Unzahl von Parametern einsehen. Wir hatten in der Vergangenheit beim Vergasermotor einen Fall, bei dem der Motor ein paar mal schockierend harte Schläge ablieferte und die Wartung keine Mängel feststellen konnte. Man tappte im Dunklen. Nach dem dritten schockierenden Schlag entschied die Vereinsführung, den Motor mit erheblichem finanziellem Aufwand zur Sicherheit der Mitglieder auszutauschen. Denn es ist ja nur Geld, die Sicherheit hat bei der Weißen Möwe immer Vorrang. Das hätte man zum Beispiel mit der jetzigen Technologie anhand der Motoraufzeichnungsdateien eindeutig besser beurteilen und dadurch bei erhöhter Sicherheit Geld sparen können. Bis dato zeigte der Einspritzermotor keinerlei Auffälligkeiten, das Vertrauen wächst.

Hauptvorteil:

Wer als passionierter Pilot nach einigen Jahren schon mehrere Flugzeuge mit unterschiedlicher Instrumentierung aus-



probiert hat, besitzt einen persönlichen Wunschzettel. Bei einem sicherheitsbewussten Reise-Piloten ist die Information über Tankinhalt und tatsächlichen Treibstoffverbrauch auf diesem Zettel sehr weit oben. Wie das mit der Authentizität von Tankanzeigen so ist, weiß man ja. Eine zuverlässige Treibstofffluss-Anzeige haben komplexere 4-Sitzer, aber nahezu gar nicht 2-Sitzer.

Beim 912iSc mit Stockbox EMU schon. Man hat hiermit eine ausgezeichnete Gelegenheit, im Reiseflug seinen Treibstoffverbrauch im Flug zu wählen, und kann dann beobachten, wie schnell das Flugzeug wird und wohin man unter Berücksichtigung von Reserven kommt. Der umständlichere Zwischenschritt über %-Leistungseinstellung und Handbuch entfällt. Der Motor scheint hier toleranter in puncto Ladedruck/Drehzahl-Kombinationen und man kann sich experimentell gut hintasten, was ein wesentlich verbessertes Bewusstsein über die Treibstoffsituation und damit Sicherheit schafft.

Das Einstellen der Gemischregulierung entfällt sowieso. Die von uns vor Jahren vermutete neuartige Philosophie der Leistungseinstellung haben uns jetzt schon viele Benützer bestätigt. Es ist einfacher, transparenter und damit sicherer.

Aufgrund der guten Akzeptanz bei den Mitgliedern haben wir vor, 2018 eine wei-

tere Vergaserkatana, bei der der Motor abläuft, auf Einspritzer umzurüsten. Um die höhere Qualität zu unterstreichen, bekommen unsere Premium-Katanas (mit Einspritzmotor) Horizont und Kreisel in Form eines Bildschirms. Dieses Cockpit wurde schon von einigen WMW-Piloten als „toll“ bewertet. Die „Standard“-Katanas **verhalten** (vorerst) die konventionellen mechanischen Kreiselinstrumente.

Viersitzer

In der Zeit ab 2007, seit damals war ich Sektionsleiter, haben wir einen stetigen Trend von den 4-Sitzern zu den 2-Sitzern beobachten können. Da mussten wir reagieren. Darum haben wir bei der Optimierung und Investition auf die 2-Sitzer setzen müssen. Das ist durch den Austausch auf wirtschaftlichere Muster mit Rotaxmotor gelungen.

Die 4-Sitzer kamen durch die hohen Betriebskosten und die weniger geflogenen Stunden sehr schnell ins Minus, was wir in den Jahren 2007 bis 2011 radikal an den Bedarf anpassen müssen. Das Dilemma ist auch, dass es nicht viele neuzeitliche Konstruktionen gibt. Die Treibstoff- und Wartungskosten sind wegen der meist verwendeten Avgas-Motoren hoch, einen wirtschaftlichen MOGAS-Motor in diesem Leistungssegment gibt es (noch) nicht.

Dennoch, betrachtet man die Kosten pro Insassen, wäre da ein 4-Sitzer eigentlich billiger. Es liegt also so gesehen eigentlich an der Mission (alleine, zu zweit oder mit mehreren), über die letztendlich das Mitglied bestimmt. Finanziell entscheidet, ob ein paar 10 Stunden mehr oder weniger pro Jahr geflogen wird, über Gewinn oder Verlust. Und da scheint sich ein positiver Trend in den letzten 2 Jahren abzuzeichnen. Wir hatten natürlich auch an der Bedarfsoptimierung gearbeitet und es offenbar zusammengebracht, den Bedürfnissen besser gerecht zu werden als früher.

Die Piloten sind hauptsächlich im Sichtflug unterwegs, die wenigsten haben eine Instrumentenflugberechtigung. Daher ist die Flotte der 4-Sitzer vor allem so ausgelegt, dass sie den Ansprüchen der VFR-Piloten genügt.

Wir sehen heute 4 Gruppen nach Bedarf

- schnell mal unkompliziert zu dritt oder viert eine Runde drehen
- mit 3 oder 4 wohin fliegen und auch auf kurzen Plätzen landen können
- mit 2, 3 oder 4 schnell und weit fliegen
- Rundflüge

Natürlich sollen für die IFR-Piloten Geräte zu Verfügung stehen, daher sind zwei der drei 4-Sitzer instrumententauglich.

Unsere gegenwärtige Flotte also:

Der 4-Sitzer-Kurs in unserer Sektion ist zur Zeit folgendermaßen: Eine leicht zu bedienende 180 PS Piper Archer mit starrem Propeller, die sehr robust, aber auch elegant ist, für Piloten, die gelegentlich 4-Sitzer fliegen oder dieses Flugzeug einfach mögen. Seit heuer eine Cessna 172 Rocket mit 210 PS Sechszylinder, die insbesondere mit guter Steigleistung besticht und auf kurzen Plätzen in diesem Preissegment unschlagbar ist. Immer noch eine Piper Turbo Arrow mit 200 TurboPS, die mit ihren 148 Knoten und

» Alois Teufelauer und Heinz Preuer - Rocket Vielflieger mit Sektionsleiter Motorflug Christian Sixt



ca. 5 Stunden Reichweite sozusagen unserer „Langstrecken“-Reiseflugzeug ist, die aber aufgrund ihres höheren Gewichts eine längere Startstrecke benötigt, also für kürzere Plätze eher ungeeignet ist. Der Ersatz der Arrow befindet sich nach wie vor noch in der Studierphase.

Reims Cessna 172 Rocket

Dieses Flugzeug wurde vor 2 Jahren als Nachfolgerin der zerlandeten Cessna 172 (180 PS) angeschafft. Diese Entscheidung wurden anhand von Recherchen, Umfragen, Analyse von Pilotenprofilen und viel Rücksprache mit den Mitgliedern kollektiv getroffen.

Es gibt unter den neuzeitlichen Konstruktionen eigentlich keine, die in diesem Preissegment dieses Leistungsprofil abdeckt. Da diese Flugzeuge in den 1970ern gebaut wurden, gibt es sie halt nur in alt. Das heißt aber nicht, dass sie nicht schön bzw. nicht modern instrumentierbar sind. Weil sich die rasante Innovation in der Kleinluftfahrt in den 1980er-Jahren stark verlangsamt hat, ist der überwiegende Teil der Flugzeuge heute immer noch aus dieser Zeit. Der Vorteil von Flugzeugen gegenüber Autos ist, dass sie wegen der notwendigen Verlässlichkeit per gesetzlichen Vorschriften in Schuss gehalten werden müssen. Dadurch überleben sie oft viele Jahrzehnte. Ein honorierter Kleinflugzeugspezialist hat mir einmal gesagt: „Flugzeuge leben so lange, bis sie runterfallen.“ Man kann immer ein altes Flugzeug wieder neu lackieren und mit moderner Avionik ausrüsten, sodass es wesentlich neuwertiger ist, als man das von Autos kennt. Das Projekt bestand aus 3 Phasen: 1. Kauf, Import und Ummeldung auf die WMW; 2. Einführung und Akzeptanzüberprüfung bei den Mitgliedern und Beurteilung der Vereinstauglichkeit; 3. Investition in die Verschönerung und Ausstattung. Wir haben jetzt die letzte Phase 3 hinter uns, haben also das Flugzeug neu lackieren lassen, mit neuen Fenstern bestückt und die Sitze und Seitenteile neu beziehen lassen. Sie ist wirklich ganz nett geworden und die



Cockpit – Reims Cessna 172 Rocket

© Franz Geisler

damit fliegenden Mitglieder mögen sie. Wir hatten begrenzte Mittel, aber sie sieht wirklich gut aus und die Flugleistungen sind anerkannt genießenswert.

Die Rocket ist ein gelungener Kompromiss aus folgenden Merkmalen: leistbare Betriebskosten, geringer Anschaffungspreis, gute Zuladung, Reisegeschwindigkeit, IFR-Tauglichkeit, kurze Startstrecke, Steigleistung, erstaunlich wenig Treibstoffverbrauch, einfache Bedienung, Sitzkomfort.

Neuheiten, Modernisierung

Die Modernisierung 2017 stand natürlich ganz im Zeichen der notwendigen Umrüstung der Funkgeräte von 25 auf 8,33 kHz Kanalabstand, aber auch der Optimierung beim GPS. Das ist natürlich ein großer Brocken, wenn es dabei um 11 Flugzeuge geht.

Der heutige Vernetzungstrieb des Menschen spiegelt sich auch rasant in der Avionik der einfachen Sichtflugzeuge wider, bei IFR-Flugzeugen sowieso. Will man ein gutes, beständiges Ergebnis herausholen, muss man die möglichen oder gar erforderlichen Schnittstellen herausfinden. Dazu waren auch viele Gespräche mit verschiedenen Experten und vor allem auch mit den benützenden Piloten erforderlich. Die Hersteller brachten viele neue Geräte heraus und sind noch am Verändern und teilweise Zertifizieren. Bei den VFR-Flugzeugen bestehen die

Wechselwirkungen vor allem zwischen Transponder, Funkgeräten und GPS, insbesondere wenn man ADS-B nutzbar machen will. Das heutige System ADS-B, das bei manchen Kleinflugzeugen eingebaut ist, könnte in ein paar Jahren, so wie in den USA, zur Pflicht werden, aber vielleicht auch ein eigenes europäisches. Eine übereilte Investition könnte also hinfällig werden. Ein notwendiges Signal liefern zum Beispiel die IFR-zugelassenen Garmin 430/530 oder die Nachfolger GTN 650/750. Man hätte damit gleichzeitig ein technologisch höherwertigeres Cockpit, was auch unsere einfacheren



Selbstbehalt bei der Kaskoversicherung

Es gelten hier folgende Beiträge:

- 38,-- Euro für nur Motorflug-Mitglieder
- 48,-- Euro für nur UL-Mitglieder
- 58,-- Euro für Motorflug- und UL-Mitglieder

Wer diesen Betrag in den Rücklagefond einzahlt, ist im Schadensfall vom Selbstbehalt befreit.

Weitere Infos erhältst du im Büro der Weißen Möwe bei Marcus Schrögenauer. Schreib einfach ein Mail. office@wmw.at



» Cockpit der Premium Katana mit Einspritzmotor



» So sind die einfacheren Katanas (Vergasermotor) ausgerüstet

Flugzeuge wesentlich nobler erscheinen ließe. Die Idee war auch, dass IFR-Piloten mit billigerem Fluggerät unter Sichtbedingungen Instrumentenanflüge öfters üben würden und dadurch besser in Schuss blieben.

Man will möglichst zukunftsicher agieren und versucht auch Trends zu erahnen, um nicht wieder in ein paar Jahren vor einer erneuten geldintensiven Investition zu stehen. Wichtig ist vor allem auch, diese alle Flugzeuge erfassende Investition dafür zu nutzen, den Typensalat zu bereinigen und möglichst wenig unterschiedliche Geräte zu haben. Es gelang dann, sie auf drei mögliche Varianten einzuschränken. Letztendlich sprachen sich die befragten Piloten aus der Gruppe der regelmäßig fliegenden Sichtflieger für die einfachste zu bedienende Lösung aus.

Das Ergebnis sieht jetzt so aus:

Nur mehr 2 Typen von Funkgeräten: Garmin GNC-255A(neu) Funk/VOR und GNS 430 Funk/VOR/GPS (bestehend).

Nur mehr 2 Typen von GPS: Garmin AERA 660 (VFR, neu) und GNS 430 Funk/VOR/GPS (IFR, bestehend).

Nur mehr 2 Typen von Transpondern:

Einstellung mit Drehknopf (TRIG) und Einstellung mit Tasten (Garmin, Bendix, fast gleich).

GPS- und Funkvarianten wurden grundsätzlich in folgende 2 Blöcke zusammengefasst: Block 1 – Garmin Aera 660 mit 8,33-Funk/VOR GNC 255A; sehr, sehr einfach in der Handhabung. Dieser Block befindet sich in fast allen 2-Sitzern und in der Piper Archer. Die Piper Archer ist unser einfachster 4-Sitzer, der typischerweise von den Katanafliegern hergenommen wird, wenn sie mal mehr als einen Passagier haben. Darum haben wir dort den 2-Sitzer-Block gespiegelt.

Block 2 – Garmin GNS 430 8,33-Funk/VOR/IFR-GPS. Befindet sich in den IFR-tauglichen Flugzeugen Cessna 172 Rocket und in der Piper Turbo Arrow sowie in einer Katana und in einer Tecnam P2002.

In den Spass-/Kunstflugzeugen Supercub und Christian Eagle wurde einfach auf das minimal Notwendige angepasst.

Kreiselinstrumente:

Kein unerhebliches Thema, weil diese leider viel zu schnell kaputt und teuer zu reparieren oder zusetzen sind. Insbesondere die elektrisch angetriebenen

Kreiselinstrumente demonstrieren uns eine zu kurze Lebensdauer. Im Zuge der Digitalisierung brachten verschiedene Hersteller eine Darstellung auf Bildschirm heraus und es besteht die Hoffnung, dass diese uns mit besserer Haltbarkeit erfreuen. Verwendet man Bildschirmkreiselinstrumente (z. B. Aspen, Garmin G5) kommen wieder neue Vernetzungen dazu, die man bedenken muss.

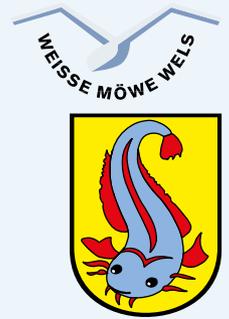
Wir haben jetzt einfach mal den Versuchsballon mit einem Aspen in einer Katana mit Einspritzermotor gestartet und werden damit Erfahrungen sammeln.

Warum bei der Weißen Möwe fliegen?

Der Hauptvorteil – unsere Größe! Wir haben viele Flugzeuge bei optimierter Typenvielfalt.

Wir haben eher Überkapazität, das heißt sehr hohe Verfügbarkeit. Ist man ein bisschen flexibel, hat man fast immer etwas zum Fliegen. Unsere Größe besteht vor allem auch in der hohen Mitgliederzahl mit verschiedenen Berufen und Lebenserfahrungen – also viele interessante Menschen.

DI Christian Sixt
Sektionsleiter Motorflug (seit 2007)



MOTORFLUG



**Lehner-Mayerhofer
Wolfgang**



Stumpfl Reinhold

AT. ATO. 158 FLIEGERSCHULE

Seit 1. April 2015 ist unsere Motorflugschule eine ATO. Was verbirgt sich hinter dieser Abkürzung? AT = Österreich, ATO = APPROVED TRAININGS ORGANISATION, 158 = die laufende Nummer, die offizielle Bezeichnung der jeweiligen Schule.

SEGELFLUG



Balon Moritz



Eder Fabiola



Geissler Paul



Hanusch Tobias



Neumann Marcel



Strasser Jonas

Neuer Ausbildungsleiter in der Sektion Segelflug



Walter Kruml in der D-6321 - SCHLEICHER ASK 21, DOPPELSITZER, 17 METER SPANNWEITE

Hallo Freunde der (aufsteigenden) Luft!

Nachdem mir die verantwortungsvolle Aufgabe des Ausbildungsleiters der WMW übertragen worden ist, möchte ich mich bei allen Mitgliedern kurz vorstellen.

Meine erste Berührung mit der Fliegerei fand als Achtjähriger statt und umfasste in den folgenden Jahren die Stationen Papierflieger, Freiflugmodelle und RC-Modelle!

2007 war für mich klar, dass in meinem Leben kein Weg am Segelflugschein vorbeiführt! Obwohl meine Familie noch jung war und meine berufliche Selbstständigkeit in den Kinderschuhen steckte, machte ich mich auf die Suche nach einem passenden Angebot. Nachdem ich einigen Vereinen einen Besuch abgestattet hatte, fiel meine Wahl auf die WMW. Hier ließ sich mein Wunsch dank der klar strukturierten Organisation der Segelflugschule gut realisieren.

Anstrengend war es trotz alledem – Segelfliegen ist einfach ein Fulltime-Hobby! Schon im Kurs hatte ich das Glück, mit ausgesprochen fluginfizierten Segelflugschülerkollegen (Pichler, Pucher ...) meinem neuen Hobby nachgehen zu dürfen. Anfang Juli hatten wir unseren Schein in den Händen! Meinen großartigen Fluglehrern verdanke ich nicht nur dies, sondern auch die Position, in der ich mich heute befinden darf.

Nach der Schulung ging es nahtlos weiter. Wir nutzten jede Möglichkeit zum Fliegen! Vario 0,0: genug, weniger: egal

– auch Starten und Landen will geübt werden!

Das war erst der Anfang, danach ging es sehr rasch an meine weiteren persönlichen Ziele: Silber-C und Alpeinweisung.

Mit dem anhaltenden Elan der Truppe organisierten wir SF-Lager in Zell am See, Mauterndorf und Trieben. Über die gemeinsamen schönen Erlebnisse der letzten Jahre mit meinen Fliegerfreunden könnte ich noch viele Seiten füllen!

Der erste Beweggrund, Lehrer zu werden, war der Wunsch, mein erworbenes Wissen und die Faszination für diesen Sport weiterzugeben.

Nach meiner Anmeldung zum Lehrer durch die Sektion Segelflug fuhr ich mit Spannung und Vorfreude zur Flugschule am Spitzerberg. Nach je einer Woche Vorbereitungs- und Hauptkurs war der theoretische Teil geschafft. Als Segelfluglehrer-Anwärter wurde ich von unseren „alten Hasen“ sehr wertschätzend empfangen.

Seit Sommer 2011 bin ich Segelfluglehrer, seit 2015 Ausbildungsleiter-Stellvertreter.

Hinsichtlich meiner fliegerischen Laufbahn und meiner neuen Aufgabe möchte ich zwei Lehrer persönlich erwähnen, die maßgeblich dazu beigetragen haben, dass ich diese Aufgabe mit Freude und Know-how antreten kann: Gerhard Heissenberger und meinen Vorgänger Josef Ecker.

Worin sehe ich meine zukünftigen Ziele und wie möchte ich die Segelflugschule führen?

- die Segelflugschule ehest bald in die ATO integrieren
- mögliche und sinnvolle Synergien zwischen Motor- und Segelflugschule nutzen
- eine Schulung nach Standards
- einheitliche und adäquate Lehrunterlagen
- eine Überarbeitung des Prüfungskataloges
- eine Stärkung des bestehenden und zukünftigen Lehrkörpers

Es ist mir ein großes Anliegen, unsere Flugschüler zu verantwortungsvollen PilotInnen auszubilden und im Verein auf einen sicheren Flugbetrieb zu achten!

Ich sehe meiner neuen Aufgabe mit großer Motivation entgegen und freue mich auf eine gute Zusammenarbeit mit allen Mitgliedern der Weißen Möwe Wels.

Walter Kruml

Fliegerische Laufbahn:

- 06.2008 Grundschein mit F-Schlepp in Wels (LOLW)
- 09.2008 Windenstartberechtigung
- 09.2008 Klasse 2
- 04.2009 Silber-C
- 06.2009 Organisation und Teilnahme SF-Lager Zell am See (LOWZ)
- 06.2010 Gold-C-Strecke (> 300 km)
- 07.2010 SF-Lager Mauterndorf (LOSM)
- 10.2010 Hilfsmotorstartberechtigung
- 03.2011 Segelfluglehrer-Anwärterkurs Spitzerberg
- 05.2011 Segelfluglehrer-Prüfung Spitzerberg
- 06.2012 Diamanten: Strecke (> 500k m)
- 07.2012 Organisation und Teilnahme SF-Lager Trieben (LOGI)
- 03.2013 Teilnahme Gold Challenge Nitra
- 07.2013 SF-Lager Trieben (LOGI)
- 11.2014 Gold C: Höhe (> 3000 m, 7500 m QNH)
- 06.2015 Segelkunstflug



ABENTEUER FLIEGEN



www.wmw.at

WMW - SCHNUPPERFLUG

ERFÜLLE DIR DEN TRAUM VOM FLIEGEN - WERDE EINEN TAG LANG PILOT BEI UND MIT DEM FLIEGERCLUB WEISSE MÖWE IN WELS

Der Traum vom Fliegen ist so alt wie die Menschheit. Diesen Traum zu leben, ist unsere große Vision. Unzählige freiwillige Arbeitsstunden haben die Weiße Möwe zu dem gemacht was sie heute ist - *das größte Flugsportzentrum im Herzen Oberösterreichs!* Wir haben mehr als 600 Mitglieder und bieten ein umfassendes Angebot an Flugsportmöglichkeiten für Jung und Alt.

WAS WIR BIETEN

Wir bieten Mitgliedern und Gästen drei Pisten und mehr als 20 Motor- & Segelflugzeuge zur Ausübung ihrer Leidenschaft, eine umfassende Infrastruktur und eine hoch angesehene Fliegerschule. Als der größte Fliegerclub Österreichs fühlen wir uns der fliegerischen Bestandspflege und der Jugend- und Nachwuchsförderung besonders verpflichtet.

WMW SCHNUPPERFLUG

Nach einer Stärkung im Restaurant Möwe geht es im Anschluss gemeinsam mit unseren erfahrenen Piloten in die Lüfte. Sie fliegen mit zwei oder viersitzigen Motorflugzeugen. Vorher wird noch der Start vorbereitet, das Flugzeug gecheckt, die Flugmanöver und die gewünschte Flugroute besprochen. Fotografieren und Filmen während des Fluges ist natürlich erlaubt und auch erwünscht!

**WMW-Schnupperflug 2-Sitzer
nur 189,- Euro / Stunde Flugzeit**

**WMW-Schnupperflug 4-Sitzer
nur 289,- Euro / Stunde Flugzeit**

Kostenlose Tagesmitgliedschaft im Fliegerclub Weiße Möwe Wels

Eine Stunde Schnupperflug mit doppel- oder viersitzigem Motorflugzeug.

Terminvereinbarung unbedingt erforderlich.

Kontakt, Anmeldung & Infos:

Fliegerclub Weiße Möwe Wels
Flugplatzstraße 1, 4600 Wels
Tel.: +43 7242 26499 0
Mail: office@wmw.at



**FLIEGEN MACHT HUNGRIG
Flugplatzburger, Pommes & Getränk inklusive!**

...ein Menüutschein pro Teilnehmer. Nur am gleichen Tag im Restaurant Möwe einzulösen. Menüutschein gilt für Flüge ab einer Stunde Flugdauer.

An aerial photograph of a coastal cliffside. The cliff face is light-colored, possibly white or yellowish, and shows signs of erosion. The top of the cliff is covered in green grass. In the background, a town or village is visible, with buildings and roads. The sea is in the foreground, and the sky is clear.

Wenn Bussarde mit Möwen fliegen ...

**OE-ATA (Tecnam 2002JF) Weiße Möwe Wels,
Crew: Radek VESELKA/Albert EGGER
D-EVPW (Katana DA20) Fliegerclub Bussard,
Crew: Thomas STIERSCHNEIDER (Organisator)/Wolfgang FESL
OE-KBU (Diamond DA40) Fliegerclub Bussard,
Crew: Andreas SÖVEGJARTO/Gerhard BINDER/Martin FINGERHUT
OE-CEM (Katana DA20) Ried Kircheim,
Crew: Walter SCHEIRINGER/Christian SCHWARZ
OE-7109 (Dynamic WT-9) Schärding Suben,
Crew: Thomas EDER/Josef AUER**



REISEBERICHT vom 02.06.2017 bis 06.06.2017

Deutschland – Belgien – Frankreich – Südengland – Jersey

Verfasser: Radek Veselka



Anflug auf Dahlemer-Binz



Calais, im Hintergrund der Ärmelkanal



Über dem Kanal



Wiederentwurf am Flugplatz Sandown

Bereits in der Vergangenheit bin ich bei diversen, von meinem Fliegerkollegen Thomas Stierschneider (Fliegerclub Bussard) organisierten Ausflügen mitgeflogen. Die Reisen werden von Tom – wohlgermerkt lediglich aus Spaß an der Sache – mit einer unglaublichen Hingabe und Akribie und vor allem mit einem unvorstellbaren Zeitaufwand vorbereitet. So hat Tom diesmal wieder alle Routen geplant, die Flugrouten erstellt, alle Flugplätze und Ausweichflugplätze angerufen sowie alle Anflugkarten rausgesucht und elektronisch zur Verfügung gestellt, alle Zimmer reserviert, alle Einreiseformalitäten geklärt, alles Wesentliche über das Fliegen in England zusammengeschrieben und dabei ein kleines fliegerisches Handbuch verfasst, sich an jeder Destination um ein Besichtigungs- bzw. Unterhaltungsprogramm gekümmert uvm. Zum Abschluss hat Tom die gesammelten Informationen in zwei mehrstündigen Briefings den Mitfliegern präsentiert und erklärt. Somit hat sich meine Vorbereitungszeit lediglich auf ein Studium der vorbereiteten Unterlagen und der detaillierten Routenplanung beschränkt. Trotz der umfassenden Vorarbeit von Tom hat dies einige Zeit in Anspruch genommen. Fliegen in Frankreich kannte ich schon von mehreren Reisen zuvor, England erschien in der Planungsphase halbwegs easy, aber Belgien erwies sich als ein „Land ohne Luftraum für Sichtflug“. Die Luftfahrkarte besteht auf den ersten Blick ausschließlich aus Kontrollzonen, TMAs, Sperr- und Beschränkungsgebieten und oben drauf ist noch in großen Teilen Belgiens (wie übrigens auch teilweise in England) der Luftraum A, welcher absolutes Verbot für VFR-Flüge bedeutet. Nach dem Motto „Alles geht, wenn man will“ (und wenn man sich entsprechend vorbereitet) habe ich die anfänglichen Zweifel, ob wir jemals durch Belgien durchkommen würden, schnell beiseite gelegt.

Tag 1 – 2.6.2017

Der erste Tag wird der längste bzw. anstrengendste, weil wir heute bereits bis England kommen möchten. Da die Kollegen schon um 7:30 starten wollen und unser Flugplatz erst um 8:00 öffnet, hat sich Franz Mayer bereit erklärt, schon etwas früher am Flugplatz zu sein, um uns einen frühen Start zu ermöglichen (Vielen Dank, Franz!). Der allererste Leg ist gleichzeitig der längste der gesamten Reise. In ca. 3 Stunden geht es bei Kaiserwetter quer durch Deutschland an den nahe der belgischen Grenze gelegenen Flugplatz Dahlemer-Binz. In der OE-ATA mit ihren äußerst bequemen Sitzen und 5 Stunden Reichweite aufgrund der beiden 50-l-Tanks eine sehr entspannte Angelegenheit. Dahlemer-Binz ist ein Flugplatz mit eher wenig Verkehr, aber mit einer top gepflegten 1.070 m langen Piste und einem guten Restaurant. Nachdem wir die Maschinen vollgetankt und den Hunger gestillt haben, geht es weiter nach Calais. Nun kommt der von allen gefürchtete Teil durch Belgien,

der noch beim Mittagessen in Dahlemer-Binz das Haupt-Gesprächsthema war. Umso erstaunlicher ist es, dass der schier unmögliche Teil eigentlich am Ende ganz leicht zu meistern war. Zwar wäre es ohne GPS (in meinem Fall mein bewährtes Mini-iPad mit Skydemon) unmöglich gewesen, sich zwischen unzähligen Kontrollzonen durchzuschlängeln. Auch sind für den Durchflug einiger TMA's Freigaben erforderlich und schließlich eine nahe der Mindestflughöhe gelegene Flughöhe, um einige Lufträume zu unterfliegen. Hier ist mein – von mir immer liebevoll als mein „Autopilot“ bezeichneter – Co-Pilot Albert eine unverzichtbare Hilfe. Albert, mein ehemaliger Flugschüler aus meiner Zeit in Linz Ost, der noch viel auf Motorseglern fliegt, steuert die OE-ATA auf den Grad genau und immer exakt die gewünschte Höhe haltend, während ich mich ganz dem Navigieren und Funken widmen kann.

Die flache Landschaft Belgiens und Nordfrankreichs sowie der schöne, aber einfache Anflug auf die 1.535 m lange Piste von Calais – Blick auf den Ärmelkanal inklusive – gaben uns einen Vorgeschmack auf unser Ziel, Südengland. Dank Toms Vorbereitung haben wir alle schon im Vorfeld E-Mails mit diversen Zollformalitäten an Calais und an die englischen Behörden geschickt und auch entsprechende Flugpläne mit Coasting-In- und Coasting-Out-Angaben aufgegeben. Voll aufgetankt und hochmotiviert geht es auf den letzten, aber wohl schönsten Leg des Tages, den Flug über den Ärmelkanal mit dem Zielflugplatz Sandown auf Isle of Wight.

Der Flug über den Ärmelkanal übt – allein schon aufgrund seiner geschichtlichen Bedeutung – eine gewisse Faszination aus. Mit angelegten Schwimmwesten überfliegen wir in etwa 13 Minuten den Kanal und melden uns bereits über dem Wasser bei London Information. Entgegen anfänglichen Bedenken über die Verständlichkeit der englischen Controller empfängt uns eine äußerst freundliche Stimme in klarstem British English mit „OE-ATA, London Information, good



Anflug auf Flugplatz Sandown auf Isle of Wight

The Needles - Isle of Wight

afternoon, pass your message“. Die Kommunikation in England erweist sich als sehr einfach, die Controller alle als sehr freundlich. Der Flug entlang der Englischen Südküste über Lydd und Eastbourne nach Isle of Wight ist schlicht und einfach beeindruckend. In 500 ft Höhe (in England dürften wir über unbauten Gebiet theoretisch auch in Grasnaben- bzw. Wasserspiegelhöhe fliegen) fliegen wir an der kreidefarbenen Steilküste entlang und gelangen schließlich etwa auf Höhe von Portsmouth zur Isle of Wight. Der Anflug auf die Graspiste von Sandown ist einigermaßen turbulent, die Piste ziemlich holprig. Nachdem wir die Flieger verzurrt, uns ein „Welcome-Bier“ gegönnt, das in England übliche Booking in erledigt haben (eine Art Selbstanmeldung am Flugplatz, mittels vorhandenem PC), ich schließlich noch eine Hoovercraf-Rundfahrt machen durfte, geht es mit dem Taxi in unsere Pension.

Der anschließende Spaziergang entlang der Steilküste zu einem uns empfohlenen Restaurant bzw. Pub, das gute Essen, die freundlichen Menschen, die tolle Live-Musik mit super Stimmung, dies alles lässt diesen schönen, aber anstrengenden Tag ausklingen.

Tag 2 – 3.6.2017

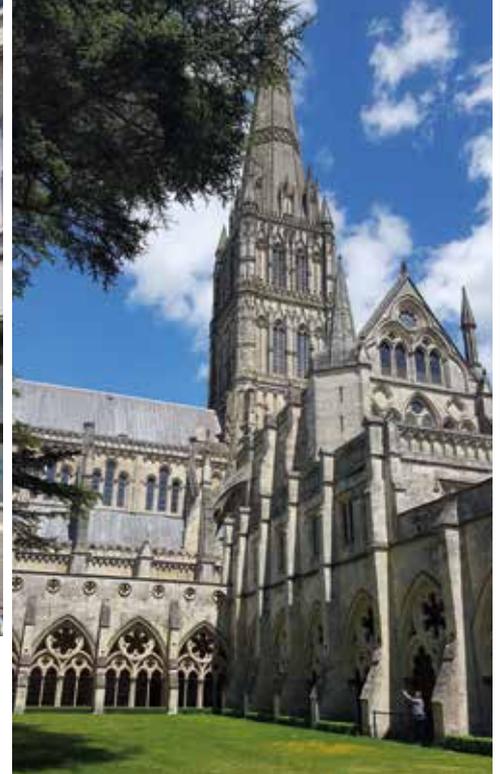
Nach einem typisch englischen Frühstück fahren wir mit dem Taxi zum Flugplatz. Wir tanken unsere Maschinen bei einem Tankautomaten auf und starten. Wir fliegen noch ein Stück entlang der Küste und drehen dann in nördliche Richtung nach Old Sarum. Wir fliegen tief über große, bewaldete und beinahe unbewohnte Landschaften, plötzlich taucht wie aus dem Nichts mitten im Wald ein riesiges Anwesen auf. Von der Art und der Größe des Bauwerks fasziniert, drehe ich ein paar Kreise und Albert schießt ein paar Bilder, ehe wir Old Sarum mit seiner 781



Ein Schloss aus dem Nichts



Geselliges Treiben in Salisbury



Kathedrale in Salisbury

Am langen Graspiste anfliegen. Am Funk tut sich was, es herrscht viel Betrieb. Wir haben zwar keine Windinformation erhalten, aber im Anflug komme ich zur Ansicht, dass der vorherrschende Seitenwind nahe der maximal zulässigen Windkomponente der OE-ATA sein muss. Bevor wir die Flugzeuge abstellen, tanken wir noch auf, denn erledigt ist erledigt. Am Flugplatz ist eine Menge los, unzählige Zuschauer, so als ob hier ein kleines Fest wäre. Offensichtlich sind die meisten wegen dem regen Fallschirmsprungbetrieb mit Tandemspringern hier. Leider verpassen wir den Bus nach Stonehenge, beschließen dann kurzfristig gleich nach Salisbury zu fahren, zumal in Stonehenge mit stundenlangen Wartezeiten zu rechnen ist. Salisbury ist eine schöne alte Stadt, mit vielen historischen Häusern.

Das absolute Prunkstück jedoch ist die Kathedrale aus dem 13. Jahrhundert, welche durchaus als Drehort für einen Historienfilm gedient haben könnte. Vom Co-Piloten der WT-9 Crew – Joschi, einem pensionierten Englischprofessor mit umfassendem Geschichtswissen – erfahren wir u. a., dass in der Kathedrale 8.760 Säulen verbaut sind, hier einst im 13. Jahrhundert die Magna Carta, die Grundlage des heutigen Britischen Rechtssystems, unterzeichnet wurde und Teile der Originalschrift noch besichtigt werden können. Die Kathedrale sowohl von außen als auch von innen kann wohl am besten mit den Begriffen wunderschön und imposant beschrieben werden. Morgen soll eine Schlechtwetterfront die Küste erreichen, heftige Sturmböen,

starker Regen und Gewitter werden auch für die Folgetage gemeldet. Wir beschließen schweren Herzens den geplanten Flug ans das westlichste Ende der englischen Küste zum Flugplatz Lands End, zu canceln. Stattdessen fliegen wir noch heute direkt von Old Sarum zur Kanalinsel Jersey. Also die meisten von uns, denn ich muss leider – da ich meine Geldtasche beim Tankautomaten in Sandown liegen gelassen habe – einen Zwischenstopp einlegen. Ganz nach englischer Manier wurde meine Geldtasche gefunden und – ohne dass etwas fehlt – mir gleich nach der Landung übergeben.

Da wir in Old Sarum etwas vor den anderen gestartet sind, schließen wir noch über dem Kanal auf sie auf. Nach ca. 50 Minuten über dem Wasser erreichen wir die 1700 m lange, direkt an der Küste gelegene Asphaltpiste von Jersey. Dank Toms Vorbereitung haben wir alle Einreiseformalitäten schon im Vorfeld erledigt, somit heißt es nur mehr tanken und bezahlen der Park- und Landegebühren. Aufgrund meiner AOPA-Crew-Warnweste, die ich immer unmittelbar nach dem Aussteigen anziehe, werde ich vom freundlichen Herrn im GAC gefragt, ob ich denn AOPA-Mitglied sei. Nach Vorlage des AOPA-Ausweises wird mir und dankenswerterweise auch allen anderen Crews ein großzügiger Rabatt gewährt.



Tanken in Old Sarum



Ebbe an der englischen Küste



Unsere Unterkunft in Jersey

In Jersey angekommen, beziehen wir unser Hotel und machen noch einen kurzen Spaziergang durch die Stadt, bevor wir uns ein wohlverdientes Abendessen genehmigen. Der obligatorische Besuch eines Pubs ist schon fast Pflicht, bevor es kurz vor Mitternacht ins Bett geht.

Tag 3 – 4.6.2017

Relativ bald in der Früh starten wir in Richtung Rouen in Frankreich. Der Flug führt uns über die Küste der Normandie, in unseren Köpfen laufen Bilder ab, was sich an diesen Stränden bei der Landung der Alliierten alles abgespielt haben muss. Bald jedoch genießen wir nur mehr den schönen Anblick der Küste. Der Flug durch Frankreich verläuft problemlos, nur das Funken ist gelegentlich etwas mühevoll. Wir landen auf der 1700 m langen Piste, tanken und fliegen weiter zu unserem Tagesziel Reims in der Province

Champagne. Nach wie vor bei schönstem Wetter erreichen wir Reims. Im Anflug auf die 25 Asphalt landet gleichzeitig un-mittelbar neben uns ein Segelflugzeug auf der Graspiste, was eine willkommene Abwechslung ist und uns nicht aus der Ruhe bringt. Reims ist eine schöne alte Stadt mit vielen historischen Bauwerken. Einen interessanten Anblick bietet die Kathedrale Notre-Dame von Reims, deren Turmspitzen nie gebaut wurden. Fürs Abendessen suchen wir uns ein typisch französisches Restaurant aus, genießen guten Wein und die Crew der OE-CEM aus Ried gönnt sich echten Champagner.

Tag 4 – 5.6.2017

Heute soll es mit einem Zwischenstopp in Deutschland zurück nach Wels gehen, aufgrund des

schlechten Wetters in England um einen Tag früher als geplant. Wir starten als Erste und fliegen mit der OE-ATA voraus. Kurz vor Mannheim informiert uns Langen Information, dass vor uns eine Gewitterfront liegt und empfiehlt uns, diese möglichst nördlich zu umfliegen.

Wir sehen bereits die dunklen Wolken und fliegen nach Norden. Irgendwann, als das Wetter besser zu sein scheint, drehen wir wieder auf Heimatkurs. Bereits nach kurzer Zeit müssen wir einsehen, dass es hier kein Durchkommen gibt. Die anderen Maschinen melden am Funk die gleiche Situation, also beschließen wir

kurzerhand zurückzufliegen und in Speyer zu landen. Schnell wird klar, dass obwohl hier bis am



Queranflug auf Jersey





Abend die Sonne scheinen wird, ans Weiterfliegen kein Hindernis ist, zu groß ist die Schlechtwetterfront, die uns von unserer Heimat trennt.

Also bleiben wir hier, besichtigen das große und direkt am Flugplatz gelegene Flugzeugmuseum, bevor wir uns ein Hotel direkt im schönen, historischen Zentrum von Speyer suchen.



Museum Speyer – immer ein Besuch wert

Tag 5 – 6.6.2017

Bereits um 7:00 sind wir am Flugplatz, wir wollen das Schönwetterfenster nutzen, bevor uns die nächste, gefährlich heranrückende Front erreicht. Der Flug verläuft unproblematisch, bei schönem Wetter.

Jedoch verdichten sich bald die Wolken unter uns, deren Tops bei ca. 3.000 ft liegen. Die OE-7109 sinkt schon in Vilsbiburg unter die Wolken. Sie berichtet am Funk über ausreichend hohe Wolkenbasis und gelangt ohne Probleme nach Schärding/Suben. Auch die OE-CEM erreicht auf ähnliche Weise ihren Heimatflugplatz Ried/Kirchheim. Die D-EVPW und wir bleiben on Top und setzen unseren Flug nach Linz bzw. Wels fort. Über Wels bzw. Linz angekommen, sieht es auf den ersten Blick so aus, als ob wir nicht runter könnten, da, soweit das Auge reicht, alles weiß ist. Kurz bevor ich zu unserem Alternate Krems – hier

wird CAVOK gemeldet – ausweichen, höre ich, wie die D-EVPW über Feldkirchen ein rettendes Loch findet und bereits Linz anfliegt. Wir suchen weiter und bereits im Flug Richtung Osten zu unserem Ausweichflugplatz sehen wir, dass die gesamte Stadt Linz frei von Wolken ist. Wir teilen Linz Turm, auf dessen Frequenz wir

wird CAVOK gemeldet – ausweichen, höre ich, wie die D-EVPW über Feldkirchen ein rettendes Loch findet und bereits Linz anfliegt. Wir suchen weiter und bereits im Flug Richtung Osten zu unserem Ausweichflugplatz sehen wir, dass die gesamte Stadt Linz frei von Wolken ist. Wir teilen Linz Turm, auf dessen Frequenz wir



schon die ganze Zeit sind, dass wir nun im Sichtflug sinken und unseren Anflug auf Wels fortsetzen. Am frühen Vormittag setzen wir mit der OE-ATA wohl auf in Wels auf.

Rückblickend war dies eine der schönsten und eindrucksvollsten Reisen meiner fliegerischen Karriere. Ich möchte mich bei allen Crews, die mitgeflogen sind, für die tolle Gesellschaft bedanken, ist bei diesen Ausflügen doch die eine oder andere Freundschaft entstanden. Insbesondere Danke sagen möchte ich Tom Stierschneider für die tolle Organisation und Vorbereitung. Und last but not least bedanke ich mich auch ganz herzlich bei meinem „Autopiloten“ Albert und hoffe, dass wir gemeinsam noch etliche spannende Reisen erleben werden. R.V.



Helicopter Flightschool



ATPL(H) – CPL(H) – PPL(H)
IR(H) – TR(H) – FI(H)



www.aerial.at

Abenteurer der Lüfte

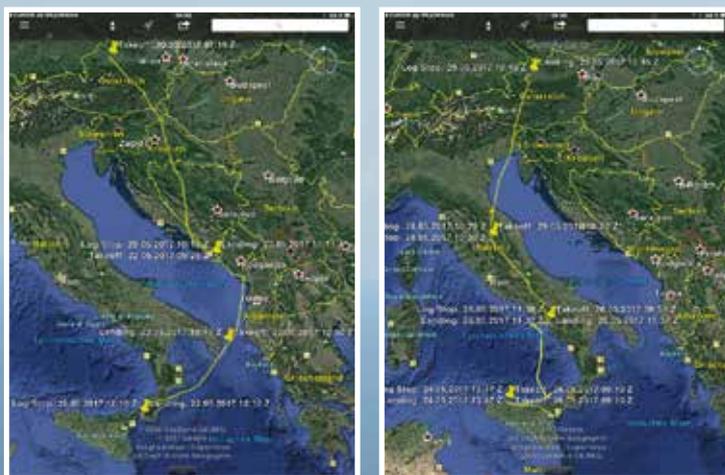
REISEBERICHT vom 20.05.2017 bis 29.05.2017

Wels – Dubrovnik – Regio de Calabria Palermo – Salerno – Perugia – Wels

**Flugzeug: PA-28 Piper Arrow AT OEKLS
genannt „Schnurli“ fliegt mit Avgas
Piloten: Heinz Preuer + Lois Teufelauer
Passagiere: Regina + Regina
Geflogene Kilometer: 5000
Flugstunden: 14**

Verfasserin: Regina Wenidoppler

Palermo von oben



Technische Ausstattung: 2 Apple-iPads /Pilot (genannt Susis) mit dem Skydemon Flightplanning – und Navigationssoftwareprogramm und der Austrocontrol homebriefing SW für die Erstellung der Flugrouten und der Aufgabe der Flugpläne, des Streckenbriefings (Wettercheck, Höhenprofile) sowie die durch das G7-Treffen in Taormina besonders ausgedehnten NOTAM-Gebiete entlang der Flugrouten, Meldepunkte, Funkfrequenzen. Weitere Ausstattung: 4 Schwimmwesten und Sauerstoffflaschen für die Piloten.

Eine so ausgedehnte Flugreise erforderte die sorgfältige Planung durch die Piloten Heinz und Lois: Die Flugrouten wurden festgelegt und die Flughäfen (und Ausweichflughäfen) mit Avgas so ausgewählt, dass wir traumhafte Städte und Küstenregionen auf unserer Reise durch die Lüfte zu sehen bekamen. Je näher der Reistermin rückte, umso wichtiger wurde das Streckenbriefing.



Altstadt Dubrovnik mit Pfaueninsel

Samstag 20. Mai Wels – Dubrovnik Pic Heinz

Nach dem Wolkenband in Oberösterreich stellten sich uns in Graz die nächsten Wolken in die Flugbahn. Durch ein kleines wolkenloses Fenster flog Heinz immer höher und höher, da sich die Wolkenberge bis in eine Höhe von 15000 Fuß türmten. Da wir bis kurz vor Dubrovnik über den Wolken flogen, schnüffelte Heinz ein paar Mal beim Sauerstoff. Der gesamte Flug war auf Grund der schlechten Sichtbedingungen und der Flughöhe von bis zu 15000 Fuß für PIC Heinz und Funker Lois, da die Flugüberwachung am Boden alle paar Minuten unsere ge-

naue Höhe und Position wissen wollte, eine große Herausforderung. Nach 2'50 Std. Flugzeit war endlich die Küstenregion um Dubrovnik in Sicht. Nach einer gelungenen Landung von Heinz und der Erledigung der Formalitäten am Flughafen machten wir uns auf den Weg in die Altstadt von Dubrovnik. Direkt in den alten Gemäuern bezogen wir ein Apartment. Die Altstadt ist sehr gut erhalten und von einer mächtigen begehbaren Stadtmauer, die um die gesamte Stadt führt, umgeben. Bei einem Rundgang genossen wir den Ausblick über Dubrovnik bis hin zum Meer. In allen Gassen befinden sich gemütliche Lokale, in denen wir gut aßen und ein paar Gläser Wein



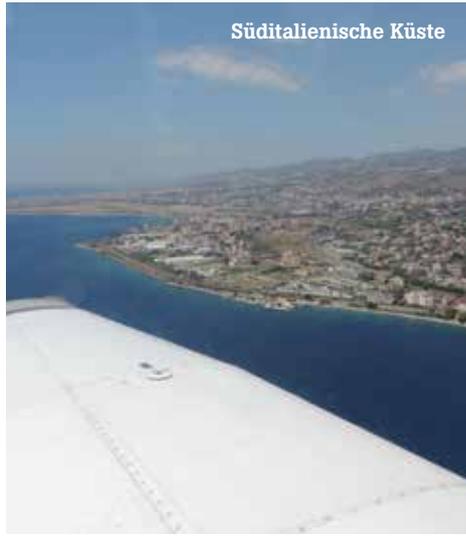
tranken. Heinz und Regina machten am Sonntag einen Ausflug mit dem Boot auf die naturgeschützte „Pfaueninsel“ vor den Toren Dubrovniks. Nach dem regen Treiben in der Stadt war die Ruhe beim Spaziergang auf der dicht bewachsenen Naturschutzinsel, zwischen den Pfauen, sehr erholsam. Am Abend vor dem Weiterflug wurde von Heinz und Lois die Flugvorbereitung gemacht.

Montag 22. Mai Dubrovnik – Regio de Calabria Pic Lois

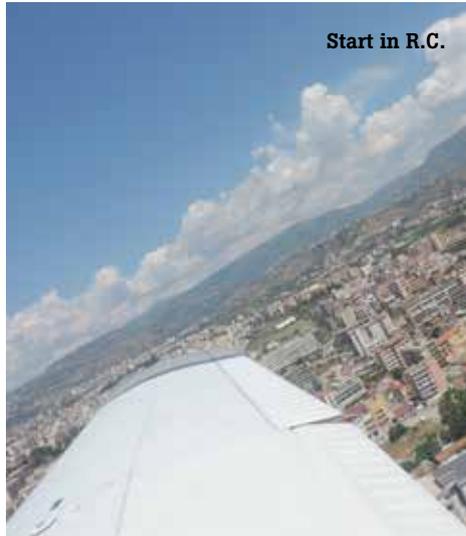
Nachdem „Schnurli“ aufgetankt und die Abflugformalitäten erledigt waren, starteten wir um 11.30 Uhr. Leider wurden die vorgesehene Flugstrecke und Flughöhe von der Flugkontrolle in Kroatien nicht akzeptiert. Lois musste sogar einen unfreiwilligen Abstecher ins Landesinnere fliegen und Heinz war mit dem Aufspüren unbekannter Meldepunkte und mit dem anstrengenden Funkverkehr sehr beschäftigt. Das Wetter meinte es bei diesem Flugabschnitt gut mit uns, und so konnten wir in Albanien ohne Probleme die Adria in Richtung Italien überqueren. Außer für Heinz war es für alle Abenteurer der Lüfte der bisher längste Flug über das offene Meer. Bei der Durchquerung von Ostkalabrien Richtung Westküste stellten sich uns – wie könnte es anders sein – Wolken in die Quere. Im Südwesten war das Wetter wieder schön und so landete Lois nach einer Flugzeit von 2 Stunden in Regio de Calabria. Auf dem Flughafen war kaum Betrieb. Nach den Landeformalitäten mieteten wir uns ein Auto und Heinz übernahm das Steuer. Nach dem ersten Teilstück auf der Autobahn wechselten wir auf die Küstenstraße. Auf der Fahrt Richtung Tropea durch typisch italienische Küstendörfer genossen wir die Aussicht auf die wunderschöne Westküste Kalabriens. Die verträumte Altstadt von Tropea liegt oberhalb einer imposanten in Stein geschlagenen Stadtmauer. Unser gemütliches Hotel lag unmittelbar darunter in einer kleinen verträumten Sand-



Kroatische Küste



Südtalienenische Küste



Start in R.C.



bucht. In die Stadtmauer sind Steinstiegen geschlagen, auf denen wir schnell in die Altstadt kamen. Der Ausblick zu einer auf einem Felsen erbauten Kirche war atemberaubend. In der gepflegten Hotelanlage nahmen wir die Mahlzeiten direkt im Restaurant am Strand ein. Am Dienstag nach dem Abendessen begannen Heinz und Lois wie immer am Vortag eines Flugabschnittes mit den Flugvorbereitungen für den nächsten Tag.

Mittwoch 24. Mai Regio de Calabria – Palermo Pic Heinz

Nach einem gemütlichen Frühstück machten wir uns mit dem Mietauto auf den Weg von Tropea nach R.C. Wir hatten genügend Zeit, da wir in Palermo auf einem kleinen Flugplatz in Zentrumsnähe nicht vor 15:30 landen konnten, weil



Tropea

das Flughafenpersonal auf Mittag war. Bei der Abreise in R.C. hatten wir ein kleines Problem mit der Polizei, da wir bei der Einreise nicht registriert worden waren. Wie vor jedem Start wurde „Schnurli“ routinemäßig gecheckt. Nach dem Check hoben wir ab – Richtung Palermo. Noch bevor wir über die Straße von Messina das Festland Siziliens erreichten, waren sie wieder da, unsere Wegbegleiter – die Wolken in allen Va-

riationen. Wir flogen am Ätna, natürlich in Wolken gehüllt, vorbei. Bei der Durchquerung Siziliens spürten wir zum ersten Mal auf dieser Reise durch die Lüfte eine kräftige Thermik auf Grund der Nachmittagsbewölkung. Da auf unserem Flug die Flugrichtung durch die Flugüberwachung Richtung Norden verlegt wurde, war nach dem Erreichen der Küstenregion vor Palermo eine Neuorientierung bezüglich des Anflugs auf den Kleinen



Palermo

Flugplatz notwendig, der mitten im Stadtgebiet von Palermo liegt und dessen schmale Landebahn einen großen Buckel aufweist. Ohne Bodenkontakt und trotz Pistenbuckel legte Heinz auf der schmalen Landebahn eine sichere Landung hin. Mit den netten Italienern am Boden war auch eine Verständigung ohne gemeinsame Sprache mit sehr vielen Gesten möglich. „Schnurli“ hatte erstmals seinen Parkplatz vor einer Palme.

Mit einem Taxi fuhren wir direkt zu unserem mitten in der Stadt in Sichtweite auf das Theater Massimo gebuchten Hotel. Vom Zimmerfenster aus hatten wir das pulsierende Leben Palermos unter uns. Schon beim ersten Rundgang durch die schmalen, von regem Treiben erfüllten Gassen wurden wir in den Bann der südsizilianischen Stadt gezogen. Wir aßen in einem Fischlokal und tranken italienisches Bier und sizilianischen Rotwein. Am nächsten Tag machten wir mit einem offenen Stockbus eine Hop-on-Hop-off-Tour. Die Runde führte uns zu den grandiosen historischen Sehenswürdigkeiten von Palermo.

Während Lois und Regina eine zweite Runde mit dem Bus drehten, machten sich Heinz und Regina auf, um zu Fuß die Innenstadt zu erkunden. Es gab viel zu sehen, Märkte und versteckte, nur durch schmale Gassen zu erreichende Plätze. Die Mischung von Autos, Vespas, den vielen südsizilianischen Charme versprühenden Menschen, Verkaufsständen etc. ist einzigartig und wir fühlten uns sehr wohl. Palermo ist die weite Reise wert. Am Abend war es wieder an der Zeit



Vorbereitung – nächster Leg nach Salerno

für die Flugplanung des nächsten Tages, denn unsere Reise geht weiter.

Freitag 26. Mai **Palermo – Salerno** **Pic Lois**

Nach dem Frühstück nahmen wir uns ein Taxi zum Flugplatz. Da dem Taxifahrer der kleine Flugplatz nicht geläufig war, war er froh, dass Heinz ihm die Fahrstrecke am iPad zeigte.

Nach dem Auftanken der OEKLS verabschiedeten wir uns von den Südsizilianern und waren froh, dass kein nennenswerter Wind pfiß, da es auf diesem Flugplatz nur eine Start/Laderichtung gibt. An diesem Tag zeigte sich das Wetter endlich von seiner schönsten Seite. Lois startete bei perfekten Bedingungen und auf ging es die Küste entlang Richtung Straße von Messina und weiter in Richtung Festland Italiens. Auf Grund des G7-Gipfels in Taormina auf Sizilien waren sehr viele „Restricted Aereos“ mit großer Ausdehnung aktiv.

So wurde uns anstelle unserer Absicht, an der Küste des Stiefels entlang zu fliegen, eine Flugstreckenänderung mit einem

Meldepunkt 150 km im offenen Meer durch die Flugsicherung Italiens angeordnet. Mit einem solch großen Abstecher aufs Meer hinaus hatte niemand gerechnet. An diesem Tag gab es strahlend schönen Sonnenschein und das Meer und die Lufträume darüber waren ruhig. Bei diesem Flug wurde von Lois äußerste Konzentration abverlangt und Heinz hatte sehr regen Funkverkehr mit „Rominformation“. Zum Glück durften wir lange vor Erreichen des Meldepunktes direkt Kurs auf die Amalfiküste und Capri nehmen. Bevor wir an der Amalfiküste entlang, von Capri kommend, Richtung Salerno flogen, machten wir Luftaufnahmen von der allseits bekannten Insel Capri. Das Fotografieren der Amalfiküste vom Flugzeug aus war nicht möglich, da wir von Turbulenzen erfasst wurden, die uns von den Sitzplätzen abheben ließen. Lois flog uns trotz des „heftigen Geschupfes“ sicher bis Salerno. Wie gewohnt ging es nach Erledigung der Formalitäten mit dem Taxi Richtung Hotel.

Am Abend machten wir einen Spaziergang zu einer netten Pizzeria direkt mit Blick aufs Meer. Den Samstag wollten beide Paare getrennt verbringen. Nach

Capri

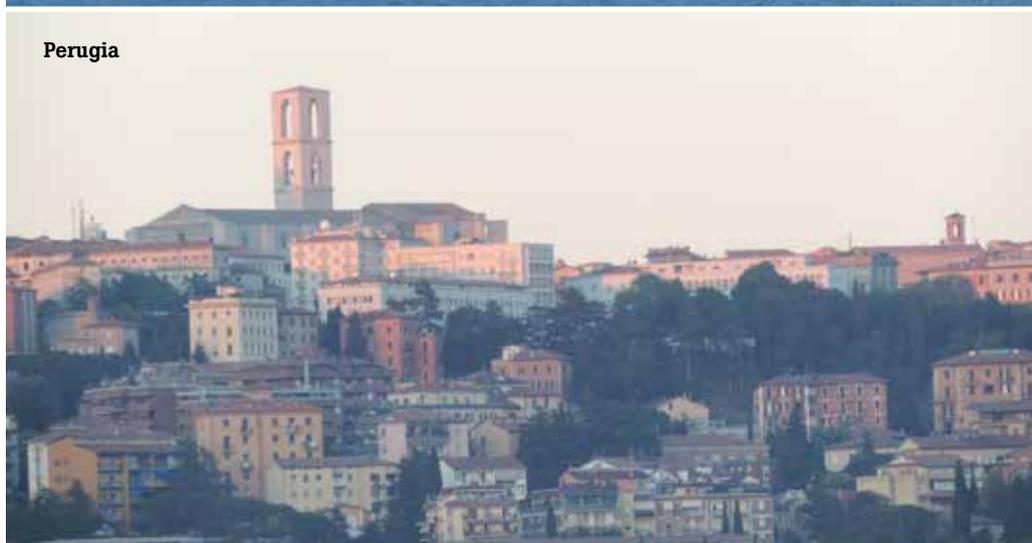


dem Frühstück machten Heinz und Regina einen ausgedehnten Spaziergang zum Hafen von Salerno. Dort bestiegen sie ein Boot, um die Amalfiküste auf dem Wasser zu erkunden. An Bord trafen sich die Paare wieder, sie hatten dasselbe Ziel. Die Amalfiküste ist atemberaubend schön. Ihr Anblick entschuldigte den „holprigen“ Anflug. In Amalfi endete die Fahrt. Dieses bezaubernde Küstendorf schmiegt sich wie alle Orte an dieser Küste an einen steilen Berghang. In den engen Gassen tummeln sich Touristen aus vielen Ländern. Die Architektur der Bauten ist sehr individuell und beeindruckend. Nach einer gemütlichen Pause in einem Restaurant in den engen Gassen ging es mit einem Boot entlang der schönen Küste zurück nach Salerno. Und nachdem am Sonntag wieder ein Flug bevorstand, waren Lois und Heinz am Abend mit Wetterschauen und Streckenbriefing beschäftigt.

Sonntag 28. Mai Salerno – Perugia Pic Heinz

Salernos Flughafen ist groß und so konnten Regina + Regina im kühlen Abflugbereich auf den Start Richtung Perugia warten. Wie vor allen bisherigen Flügen war die Anspannung und somit die Adrenalinproduktion bei Piloten und Passagieren groß.

Nach dem Start in Salerno flogen wir direkt ins Landesinnere. Da wir von der Flugsicherung nur in einer Höhe von 6000 Fuß fliegen durften und der Flug durch das Abruzzengebirge führte, „bockte“ es zeitweise in Gipfelnähe ganz ordentlich. Die Passagiere schreckten sich aber nur mehr „ein bisschen“, da wir auf unserer bisherigen Reise durch die Lüfte schon einige außergewöhnliche Flugsituationen erlebt hatten. Nach den Bergen konnten wir im Hügelland den letzten Teil des Fluges und die ruhige Landung durch Heinz genießen. Mit dem Taxi ging es zuerst ins Hotel und dann weiter ins Zentrum von Perugia. Nach einem Rundgang durch die gut erhaltene Altstadt, vorbei an



einem gut sortierten Flohmarkt, aßen wir wie jeden Tag auf dieser Reise in einem typischen italienischen Restaurant. Wir genossen noch den Ausblick von Perugia ins Umland bis nach Assisi und waren zeitig am Abend im Hotel. Am Montag

lag die letzte Etappe unserer Reise vor uns. Wie gewohnt trafen sich Heinz und Lois zur gemeinsamen Planung des letzten Flugabschnittes.

Die Adriaküste im Dunst



Dachsteinmassiv



Fröhlich retour in Wels

Montag 29. Mai Perugia – Wels Pic Lois

Für die letzte Flugetappe hatten wir eine frühe Startzeit von 10:30 festgelegt, da die direkte Fluglinie über die Alpen nach Wels geplant war.

An unserem letzten Flugtag zeigte sich das Wetter von Anfang an von seiner besten Seite.

Wir starteten pünktlich und hatten an diesem Tag Glück mit den italienischen Fluglotsen. Schon kurz nach dem Start fragte Heinz nach dem Direktkurs, der auch im Flugplan vorgesehen war und nach einer Flughöhe von 9000-10000 Fuß. Schon bei der ersten Anfrage wurde die gewünschte Flughöhe genehmigt und so flogen wir bei strahlendem Sonnenschein über die Apenninen an der Küste von Rimini Richtung Venedig. Lois bevorzugte im letzten Abschnitt über dem

Meer die Mitte der Adria. Links sahen wir die Küste Italiens, rechts die Küste Kroatiens. Nach so vielen Abenteuern in der Luft war auch der Begriff „Wir fliegen an der Küste entlang“ dehnbar geworden. Über die Karawanken ging es nun Richtung Kärnten. Schon bald sahen wir die Seen Kärntens unter uns (Wörthersee, Millstättersee ...). Weiter flogen wir Richtung Alpenhauptkamm. Die Alpenüberquerung ist ein besonderes Erlebnis für alle Personen in einem kleinen einmotorigen Flugzeug. Diesmal mit der OEKLS. An diesem Tag erstrahlten die Karawanken und Alpen im Sonnenschein.

Vom Großglockner bis zum Dachstein war jeder Berg wolkenfrei und wurde von der Sonne angestrahlt. Wir machten viele Fotos von unseren schönen Bergen. Lois musste trotz Schönwetters viel Aufmerksamkeit dem Flugzeugmanagement widmen und Heinz war auch mit dem Funken – wir durchflogen viele Kontroll- und

Meldepunkte – gut ausgelastet.

Diese letzte Flugetappe war auf Grund der Flugbedingungen sehr entspannt.

Der letzte Berg, der nach dem Dachstein in den Himmel ragte, war der Traunstein. Nun hatte unser Sinkflug längst begonnen, denn unser Heimatflugplatz Wels näherte sich in Windeseile.

Nach einer sicheren Landung wurden die Flugbücher geschrieben und „Schnurli“ einer gründlichen Reinigung unterzogen. Zur Aufarbeitung der Eindrücke von dieser 5000 km langen Abenteuerreise durch die Lüfte werden alle Beteiligten noch eine Weile benötigen.

Wir sind gesund zurückgekehrt – dank unseres flugsicheren und nervenstarken Piloten- und Funkteams Heinz und Lois, die sich super ergänzten. Und dank des in allen Höhen und auch bei Turbulenzen sicher dahinschnurrenden Fliegers OEKLS, zu Recht „Schnurli“ genannt.

Regina Wenidoppler/Heinz Preuer

FREIHEIT WELTWEIT

UM GRENZENLOSE FREIHEIT ZU GENIESSEN,
BRAUCHT MAN STARKE PARTNER.
WIR SIND DA, WO SIE UNS BRAUCHEN. WELTWEIT.



TOTAL ist Marktführer bei AVGAS 100 LL. Auf unseren Turbinenkraftstoff Jet A-1 vertrauen mehr als 100 Fluggesellschaften weltweit. Wir betanken mit Energie.

TOTAL AUSTRIA GmbH

Otto Probst-Straße 36/II, A-1100 Wien

Tel.: +43/1/616 46 11-0; Fax: +43/1/616 46 11-24

E-Mail: sm.speenco-office-at@total.com; www.total.co.at



TOTAL



Nach Portoroz mit dem Sohnnemann

Hallo, ich heiße Hugo. Der rechts von mir ist mein Papa. Ich finde alles super, was fliegen kann. Ich sags euch, als 3-Jähriger hat man es echt schwer: Kaum startet man die Karriere im Kindergarten, da ist man auch schon dauernd krank. Besonders bld ist es, wenn sich der fiese Husten einfach nicht verziehen will. Letzten Sommer hatte ich schon 4 Wochen lang Husten – echt ätzend sag ich euch. Mama sagte dann mal zu Papa, dass ein Luftwechsel vielleicht ganz gut wäre. Wenn etwas „vielleicht ganz gut wäre“, dann hab ich bisher gelernt, dass man das dann grundsätzlich nicht tut. Ich wollte mich schon aus der Diskussion ausklinken und beim Lego weiterbauen, da hörte ich im

Hintergrund das Schlüsselwort „Fliegen“ und ich war wieder bei der Sache. Ich hab mir die Geschichte von Portoroz, Zelten, Meer und Fliegen von Papa nochmals angehört und dann auch keine Zweifel mehr aufkommen lassen, dass man die Idee unbedingt umsetzen sollte. Zwischen Idee und Flug vergingen gerade mal 3 Tage. 3 Tage, an denen Papa einen Haufen komischer Karten studiert und ausgedruckt hat und laufend etwas von NOTAMS oder dem Wetter erzählte. Nachdem er nicht so oft fliegt, wären wir in der Zeit, die er für die Vorbereitung gebraucht hat, sicher schon 2 Mal mit dem Auto hingefahren – aber fahren kommt ja nicht in Frage, wenn man flie-

gen kann. Papa war jedenfalls so vertieft bei der Sache – so wie ich, wenn ich Tom und Jerry gucken darf. Mama war auch ganz komisch drauf und ich habe nicht gewusst, ob sie sich Sorgen macht oder ob sie einfach nur grantig ist, dass sie nicht mit darf. Dann machte Papa die frohe Meldung, dass meine 13 kg plus Campingausrüstung kein Problem für das Weight & Balance des Ultraleichts sei und die Sache war geritzt.

Am nächsten Tag war es auch schon so weit. Papa kam früher von der Arbeit nach Hause, alles war gepackt und wurde im Flieger verstaut. Das Wetter war auch super. Vollgetankt ging es zur 09 und kurz nachdem der Propeller lauter wurde, waren wir auch schon in der Luft. Ich hab noch mitbekommen, wie Papa mit der netten Frau Vienna Information gesprochen hat und als ich wieder munter wurde, waren wir auch schon da.

Die netten Leute am Flughafen haben uns dann geholfen, den Flieger anzubinden, damit er nicht ohne uns wieder nach Hause fliegt. Danach hat uns noch jemand mit dem Auto zum Campingplatz gefahren. Nachdem ich ja ausgeschlafen war, hatten wir nach dem Zeltaufbau noch Zeit für eine Runde am Spielplatz und eine leckere Pizza. Nach meiner ers





ten Nacht im Zelt war ich voller Energie und Tatendrang. Papa schaute etwas zerdrückt, er sagte was von „zu dünner Luftmatratze“, „zu stickiger Luft“, „zu lauten Nachbarn“ und „zu wenig Schlaf“. Aber egal, ist ja mein Bericht. Jedenfalls haben wir trotzdem viele tolle Dinge gemacht wie Eisessen, Baden oder Spielen und am Ende hat er auch weniger gejamert.

Nach 3 Tagen war es so weit und wir mussten wieder nach Hause fliegen. Also alles wieder einpacken und verstauen, den Flieger auftanken und los geht's. Ich hab noch mitbekommen, wie der Propeller lauter wurde ... den Rest kennt ihr ja schon.

Gerhard Hattinger



**HB
WERFT**

QUALITÄT ZÄHLT

**HB
CAMO**

- Wir betreuen mehr als 400 Flugzeuge im Jahr: Motorflugzeuge, Motorsegler, Segelflugzeuge und UL aller Bauweisen
- Planmäßige Wartung, Reparaturen, Grundüberholungen, Motor- und Propellerwechsel, Avionik: Einbau und Überprüfung.
- Perfekte Betreuung durch Personal mit langjähriger Erfahrung, kurze Standzeiten durch umfangreiches Ersatzteillager.

- In unserer CAMO verwalten und betreuen wir gerne ihr Flugzeug, kümmern uns um Ihre laufende Lufttüchtigkeit oder führen Ihre Jahresnachprüfung durch.
- Die Jahresnachprüfungen erfolgen entweder auf unserem Flugplatz, wo Sie in unserem gemütlichen HB Cockpitcafe darauf warten können, oder wir erledigen die Nachprüfung während einer Wartung.
- Wir kommen aber auch gerne zu Ihrem Standort und führen dort die Nachprüfung durch.



HB SERVICE CENTER

mt-propeller

ROTAX.
AIRCRAFT ENGINES



zertifiziert nach EASA Part M/F: AT.MF.0006. National: IW-I

zertifiziert nach EASA Part M/G: AT.MG.518. National: OZB/IW-I

www.hb-flugtechnik.at

info@hb-flugtechnik.at

Flugplatz HB Hofkirchen: Kiebach 2, 4491 Hofkirchen, +43(0)7225/20580

Inselhüpfen in Griechenland

Korfu – Samos – Zakynthos

**Teilnehmer: Heinz Preuer mit Regina Wenidoppler,
Herbert Ortbauer mit Sabine Ortbauer**

Verfasser: Herbert Ortbauer

Die Zeitangaben beziehen sich alle auf Ortszeit.

Anflug auf Korfu

Vom geplanten Badeurlaub zum Urlaub mit Abenteuerfaktor

Im Spätsommer wollte ich mit meiner Frau noch mal 10 Tage ans Meer, eigentlich nach Portugal die Algarve besichtigen.

Als ich zu planen begann, kam mir der Gedanke, dass es doch viel schöner wäre selbst zu fliegen, noch dazu wo wir doch mit der Piper Arrow einen exzellenten Flieger für längere Strecken zur Verfügung haben.

Meine Frau war schnell überzeugt und mit Heinz Preuer und seiner Freundin Regina waren auch schnell die perfekten Begleiter gefunden. Es gibt auch den Passagieren auf längeren Strecken über das Meer Sicherheit, wenn vorne zwei Piloten sitzen, von denen jeder das Flugzeug steuern kann.

Wir waren mit den Katanas im Rahmen unserer „Crazy Pilots“-Reisen schon an der Algarve und in Griechenland gewesen und eigentlich hat es mir auf den griechischen Inseln besser gefallen. Ich liebe die griechische Mentalität und auch auf den Flughäfen waren wir dort mit unseren Kleinflugzeugen immer gern gesehene exotische Gäste.

Auch davon waren die anderen drei schnell zu überzeugen und somit wurde die Reise fixiert.

Wäre die Großwetterlage im Süden anhaltend schlecht gewesen, dann hätten wir die Algarve angesteuert.

Warum einfach, wenn es kompliziert auch geht

In Griechenland gibt es so gut wie keine General Aviation und somit auch keine

kleinen Plätze, aber wie oben beschrieben waren wir auch auf den internationalen Flughäfen eine sehr unkomplizierte Abwicklung gewohnt.

Trotzdem kontaktierte ich zwei Wochen vor Beginn unserer Reise alle unsere geplanten Destinationen zwecks Verfügbarkeit von Parkplätzen.

Da gab es nun schon die erste Überraschung: Fast alle Flughäfen auf den griechischen Inseln wurden aufgrund der Pleite Griechenlands an Frankfurt verkauft und nun sind dort die deutsche Gründlichkeit und der Bürokratismus eingezogen.

Es wurde mir mitgeteilt, dass ich für alle Destinationen PPR-Nummern benötigte. Ich sendete also alle relevanten Daten an jeden Flughafen mit der Bitte um eine Permission.

Retour kam von allen eine Adresse der





Arena in Pula

Handlingagentur und die Aufforderung, das Ansuchen dorthin zu senden. Diese würden mein Schreiben wieder an den Airport weiterleiten. Dieser wiederum sendet im Fall einer positiven Entscheidung die PPR-Nummer an die Handlingagentur zurück, welche die Mail wieder an mich weiterleitet.

Also habe ich das Ganze noch einmal auf die komplizierte Art gemacht. Von Zakynthos und Samos bekam ich prompt die Genehmigung. Korfu, das Nadelöhr nach Griechenland wegen AVGAS-Verfügbarkeit, meinte, es gehe nicht, weil nur noch ein Parkplatz frei ist. Auf meine Rückantwort, dass ich ohnehin nur einen benötige, meinten sie, sie halten mir diesen frei.

Abends bekam ich noch einmal eine Mail, dass sie noch keine offizielle Anfra-

ge von der Handlingagentur hätten, ich beteuerte, alles schon korrekt an Goldair Handling gesendet zu haben, und versandte alles abermals.

Für den Rückflug war in Korfu nur ein Zwischenstopp zwecks tanken geplant (auf Zakynthos gibt es kein AVGAS) und dafür bekam ich die Erlaubnis prompt.

Ohne Improvisieren geht beim VFR-Fliegen kaum was

2 Tage vor Abflug zeichnete sich eine von Westen kommende Schlechtwetterfront ab.

Wir wären, laut Forecast, am Freitag morgens nicht mehr weggekommen. Daher änderten wir den Plan dahingehend, schon am Donnerstag abends bis Pula zu

fliegen, damit wir die Alpen hinter uns hätten.

Donnerstag morgens wurde die Gewitterfront für 20:00 Uhr erwartet. Das Eintreffen des schlechten Wetters wurde jedoch mit jeder Aktualisierung früher angezeigt. Geplanter Start war um 17:30 Uhr. Letztendlich waren wir dann schon um 15:30 in Wels, bei noch immer schönem Wetter.

Am Bildschirm in der Betriebsleitung sah man die Gewitterfront jedoch schon über Salzburg stehen.

Also ein Anruf bei der Polizei, sie mögen eine Stunde früher kommen und den Flieger fertig gemacht.

Während wir dann die Passkontrolle hatten, war unsere abreisebereite KLS plötzlich vom Vorfeld verschwunden. Eifrige Helferlein des Betriebsleiters hatten sie



Wolken und Gewitter über Losinj

geplante Richtung weiter über Maribor nach Istrien. Kurz nach 18 Uhr setzen wir in Pula auf. Mit dem Taxi zu unserem noch in Wels gebuchten Hotel und eine halbe Stunde später sitzen wir schon beim Abendessen.

Verfolgt vom schlechten Wetter

Freitags sitzen wir morgens auf der sonnigen Terrasse beim Frühstück, als sich durch kräftigen Wind wieder schlechteres Wetter ankündigt.

Also verlieren wir keine Zeit und machen uns auf den Weg zum Airport.

Während der Abfertigungsformalitäten beginnt es zu regnen. Wir betanken den Flieger unter dem Schutz eines Regenschirms und stehen bald am Rollhalt.

Vom Tower bekommen wir noch die Auskunft, dass über Mali Losinj einige Gewitter stehen.

Das haben wir natürlich bei unserem Wetterbriefing gesehen und über dem Meer gibt es ja genug Platz zum Ausweichen.

Unsere Passagiere werden trotzdem nervös, als wir uns kurz darauf den Weg durch zwei Gewitterzellen suchen und rechts und links Blitze zu beobachten sind. Die Sicht ist aber ok und die Zellen sind natürlich viel weiter weg, als die subjektive Wahrnehmung unserer Begleiterinnen anzeigt.

Schon nach 15 Min. ist der Spuk vorbei und wir fliegen bei schönstem Wetter entlang der kroatischen, albanischen und montenegrinischen Küste nach Korfu.

Ankunft in Korfu mit Überraschung

Vor dem Einflug in den Luftraum von Kerkyra haben wir leichte Bedenken, weil wir beim Abflug immer noch keine PPR-Nummer hatten, ich habe jedoch vorsorglich den ausgedruckten Schriftverkehr mitgenommen.

Nachdem uns der „Follow me“ zur Parkposition gebracht hat, werden wir, wie bisher gewohnt, sehr herzlich von der Dame der Handlingagentur empfangen.

Mit Freude sehen wir auch, dass von den ca. 15 vorhandenen Parkplätzen nur einer besetzt ist.

Als wir mit dem Verzurren unseres Fliegers beginnen, empfängt unsere nette Betreuerin einen Funkspruch und sagt uns, wir sollten den Flieger noch nicht anbinden, weil der Airportmanager zu uns rausfährt. Sie meint noch irgendwas mit der Permission stimmt nicht, ergänzt aber, wenn wir schon mal hier sind, sind wir eben da.

Kurze Zeit später fährt wirklich ein großer SUV vor und zwei Herren in schwarzen Anzügen steigen aus. Sofort werden wir gefragt, wo unsere PPR-Nummer ist. Nach langen Erklärungen unter Vorlage des Schriftverkehrs ziehen sie sich zur Beratschlagung zurück und meinen dann, dass wir eigentlich eine Strafe bezahlen müssten, aber sie seien gnädig und wir dürfen eine Nacht stehen bleiben (zwei waren geplant).

Im Anschluss sagte uns unsere nette Betreuerin, dass sie es auch nicht verste-

kurzer Hand hangariert, weil der Sturm nahte.

Daher Hangar wieder aufmachen, Flieger wieder raus, einsteigen und mit vereinten Kräften die Checks während des Rollens gemacht. Eine andere Maschine, die sich gerade, als wir rausrollten, zur Landung anmeldete, wurde vom Betriebsleiter ob der herannahenden Front schon nach Linz geschickt.

Nach dem Engine Run Up starten wir um 16:17 noch ohne nass zu werden.

Nach Süden gibt es kein Durchkommen mehr und somit deverten wir als Erstes bei Wien Info den Flugplan auf eine neue Route Richtung Osten mit der Ankündigung, sobald möglich nach Süden abzdrehen.

Gesagt, getan und nach Krems haben wir wieder blue Sky und es geht in unsere

he, die Parkplätze seien immer leer und trotzdem werde so ein Zirkus gemacht. Das ist alles seit Fraport, meint sie noch.

Wo sind die Zeiten, als der Flughafen Sitia in Kreta für uns eine Stunde länger offen gehalten hat, weil wir es nicht mehr geschafft hätten, und das ohne einen Euro zusätzlich. Das Gleiche durften wir in Samos erleben. Dort holte uns auch mal der Türmer mit der Katana zur Landung zurück, weil unsere Freunde wegen eines technischen Problems noch am Boden waren. Und diese Landung wurde nicht verrechnet bzw. hat offiziell nie stattgefunden.

Wir suchen uns über booking.com noch schnell ein Hotel in der Stadt, die Insel zu besichtigen müssen wir uns unter den gegebenen Umständen ohnehin abschminken.

Was wir jetzt zu tun haben, ist natürlich eine neue PPR-Nummer in Samos zu beantragen (geht nur schriftlich per Mail), weil wir ja einen Tag früher kommen.

Das klappt wenigstens gut und wir bekommen während des Abendessens die neue Genehmigungsnummer auf mein Handy.

Am nächsten Morgen werden wir als Erstes gefragt, ob wir eine neue PPR-Nummer für Samos haben.

Freudig bejahen wir dies, trotzdem will man das schwarz auf weiß sehen. Die glauben uns nicht und denken, wir lassen es wieder darauf ankommen.

Nachdem sie die Mail von Samos auf meinem Handy sehen, sind sie zufrieden und wir dürfen los.

In Samos hält sich der Wind nie an die Pistenrichtung

Der genau 3-stündige Flug über den Golf und den Kanal von Korinth ist sehr relaxed. Nur im Gebiet von Athen haben wir einiges zu tun, da wir andere Meldepunkte und Routen bekommen, als im Flugplan angegeben. Die haben sehr viel Verkehr. In Samos hat es sich aus topografischen Gründen so ergeben, dass die



Brücke von Patras – die Verbindung zum Peloponnes

Piste nur Ost-West ausgerichtet werden konnte, während der Wind hauptsächlich aus Norden kommt.

Leider befindet sich nördlich der Piste auch der Berg „Kerkes“, der oft Fallwinde und Windscherungen im Anflug verursacht. Bei Windstärken über 20 Knoten kann eine Landung unmöglich werden, konnten wir bei der Flugvorbereitung lesen. Daher hatten wir als Alternative auch den Airport von Ikaria, einer vorgelagerten Insel, die aber verwaltungstechnisch zu Samos gehört, angegeben. Dort ist die Piste Nord-Süd ausgerichtet.

Beim Anflug auf Samos beträgt der Wind 15 Knoten von der Seite. Wir müssen zwar gut vorhalten, aber das bleibt, wie wir nachher sehen, auch den Airlines nicht aus.

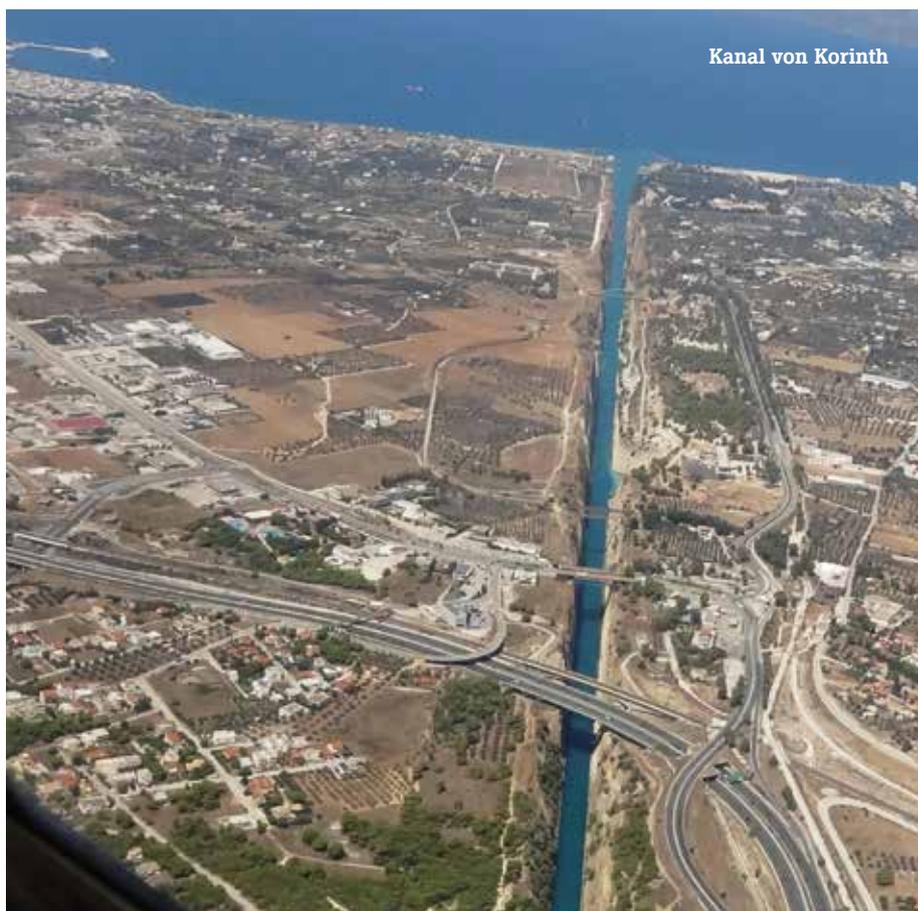
Samos ist nicht umsonst meine Lieblingsinsel

Endlich und trotz Fraport, die gewohnte Herzlichkeit.

Und auch die Inselbewohner haben sich ihre wohltuende Mentalität erhalten.

Allerdings bemerkt man, dass viele frühere Destinationen wegen des Sicherheitsrisikos gemieden werden und daher auch im September noch reger Tourismus auf Samos herrscht.

Daher ist es auch schwieriger als gedacht, ein Leihauto und eine Unterkunft ohne Vorbuchung zu bekommen. Aber mit vereinten Kräften und Unterstützung unserer iPads gelingt beides, und somit steht dreieinhalb entspannten Tagen auf dieser schönen Insel nichts im Weg. Wir genießen das glasklare Meer und die



Kanal von Korinth

schönen Strände und erkunden die ganze Insel. Auch die griechische Küche haben wir uns in der inzwischen zu unserem Stammlokal gewordenen Taverne in Pythagoreon nicht entgehen lassen und ein Glas des nach der Insel benannten Weines durfte zum Abschluss auch nie fehlen.

Kein Strom, aber tolle Unterstützung

Mittwoch vormittags geht es weiter nach Zakynthos, wo wir noch bis Sonntag bleiben wollen. Wobei hier die Betonung auf „wollen“ liegt.

Nach der Rückgabe des Leihautos, dem Erledigen der Formalitäten und Aufgabe des Flugplans (natürlich mit PPR-Nummer) werden wir vom Flughafenbus zu unserer KLS gebracht.

Es erfolgt noch die Betankung, Vorflugprüfung und schon arbeiten wir die Checkliste ab.

Es ist 10:15 Uhr und das ist gut so, denn ab Mittag ist starker Seitenwind für LGSM vorhergesagt.

Also Motor an oder doch nicht?

Der Prop dreht sich nur widerwillig und steht bald ganz. Die Batterie ist zu schwach.

Unsere Betreuer stehen mit fragenden Gesichtern neben dem Flugzeug.

Wir steigen wieder aus und ersuchen um Starthilfe. 28 Volt sind vorhanden, sagen sie, aber keine 12 Volt, die wir benötigen. Ich telefoniere mit der Werft in Linz. Natürlich sagt uns Traunfellner gleich, „auf keinen Fall mit 28 Volt hineinfahren, da schießt ihr die ganze Elektronik!“

Er sagt uns, wo die Batterie ist und wie wir sie ausbauen können. Wir sollten dann versuchen in eine KFZ-Werkstatt zu kommen und sie dort aufzuladen. Zu unserem Glück kommt die nächste abzufertigende Maschine erst am Nachmittag und daher haben wir die Crew der Handlingagentur zu unserer Verfügung. Gott sei Dank ist uns das nicht in Korfu passiert, dort hätte keiner Zeit für uns gehabt.

Als wir unsere Absichten kund tun, sagt einer unserer Betreuer, er habe ein 12



Samos Hauptstadt

Volt-Ladegerät, und somit ersparen wir uns das Aus- und Wieder-Einchecken. Die Flugplanverschiebung wird auch vom Tower in Samos für uns erledigt.

Die Griechen holen mit dem großen Passagierbus einen Kreuzschraubenzieher und das Ladegerät sowie ein ca. 100 Meter Verlängerungskabel, das bis zur nächsten Steckdose reicht. Wir beschließen, eine Stunde zu laden. Ich plädiere dafür, die Batterie einzubauen, zu versuchen den Motor zu starten und dann das Gepäck zu verladen (die Batterie befindet sich hinter dem Gepäckraum) und einzusteigen. Heinz meint, das sei ihm bei laufendem Motor zu gefährlich. Er ist der PIC!! Also machen wir uns komplett reisefertig und vertrauen darauf, genug Strom zu haben.

Es funktioniert und gibt lachende Ge-

sichter sowohl im Flugzeug als auch außerhalb.

Eine Herausforderung jagt die andere

Es ist Mittag geworden und der Wind von der Seite hat, wie angekündigt, stark zugenommen.

Schon beim Rollen macht uns der Tower auf heftige Turbulenzen im Abflug aufmerksam.

Der Wind kommt mit 23 Knoten variabel aus 340° bis 020° bei einer Startrichtung von 09.

Also wahrlich ein Start, der höchste Konzentration erfordert.

Beim Startlauf wissen wir sofort wovon der Tower redet, die Spur zu halten war



Schöne Bucht auf Zakynthos



OE-KLS am Flughafen in Zakynthos

kniffliger als sonst. Durch den wechselnden Wind haben wir einmal leichte Gegenwindkomponente und dann wieder leichte Rückenwindkomponente.

Heinz hat den Flieger super in Griff. Seine 36-jährige Flugerfahrung und viele Flüge in diesem Terrain kamen ihm bei diesen Bedingungen zugute. Wir bekamen die Startrichtung auf das offene Meer, wo keine Hindernisse auf uns warten. Wir drehen dann sofort nach Süden ab, um aus dem Lee des Berges Kerkes zu kommen. Einige Minuten später fliegen wir unter blauem Himmel, ruhig wie auf Schienen.

Touristenmaschinerie auf Zakynthos

Der Flug nach Zakynthos ist wunderschön und schon bald verzurren wir unseren Flieger am Apron des Fraports. Leihauto und Unterkunft haben wir dieses Mal schon am Vortag in Samos gebucht.

Die vielen Blautöne des Meeres auf Zakynthos sind typisch und bekannt. Neben den vielen weitläufigen, großen Touristenstränden gibt es auch kleine beschauliche Buchten, welche aber auch alle sehr bevölkert sind. Direkt bei unserem Hotel befindet sich ein schmaler Strand,

der nur von den Hotelgästen benutzt wird.

Die Städte am Meer sind aber offensichtlich rund um die Hotels entstanden und eher als „Fressmeilen“ zu betrachten. Kein Hauch, nein das Gegenteil von Ursprünglichkeit.

Kurz zusammengefasst:

Samos und Zakynthos, das gleiche Land und so verschieden!!! Aber wenn wir Vorarlberg mit Wien vergleichen, ist es ja nicht anders.

Wer eher quirligen Tourismus sucht, bitte nach Zakynthos.

Wer Ruhe und typische griechische Mentalität sucht, auf nach Samos.

Sauwetter in Austria oder im Süden – die Qual der Wahl

Der Rückflug ist für Sonntag geplant. Da es auf Zakynthos kein AVGAS gibt, wollen wir in Korfu zum Tanken landen (PPR-Nummer dafür haben wir ja) und dann weiter mit einem Leg nach Wels.

Heinz und ich beginnen daher am Donnerstag das Wetter zu studieren.

Unabhängig voneinander kommen wir beide zum selben Schluss:

Am Sonntag gibt es in Österreich Regen und tiefe Wolken und ein Nach-Hause-Kommen wäre, wenn überhaupt, nur über Ungarn möglich. Natürlich müssten wir dann eine weitere Zwischenlandung einplanen.

Am Samstag ist es in Österreich noch schön, allerdings erstreckt sich eine Gewitterfront an der Westküste Griechenlands über Albanien und Montenegro bis in die Gegend von Split.

Am Freitag bestätigt sich dann unsere „Expertise“ noch mehr und wir beschließen, am Samstag abzureisen.

Auch bei uns auf Zakynthos kündigt sich am Freitag mit Bewölkung schon das schlechte Wetter an.

Auf Korfu sind schon ab Samstag morgens für den ganzen Tag temporär Gewitter gemeldet.

Daher lautet unser Plan B wie folgt:

Sollten wir auf Korfu nicht landen können, wollen wir nach Brindisi am italie-



Schlechtes Wetter an der Ostküste kündigt sich an

nischen Stiefel. Der Sprit würde bis dorthin mit einer Reserve von ca. 50 Min. reichen.

An der gesamten Ostküste Italiens ist fliegbares Wetter angekündigt, weil sich die Wolken an der Westküste des Balkans stauen und dort die Gewitter entstehen. In Norditalien könnten wir dann wieder Richtung Osten ausweichen, um die Alpen zu überqueren, da sich in Österreich der für Sonntag vorhergesagte Schlechtwettereinbruch schon im Westen bemerkbar macht. Allerdings müssten wir auch für diese Variante einen zusätzlichen Tankstopp in Portoroz einplanen.

Es ist alles sehr kompliziert

Bisher haben wir uns in Griechenland nichts dabei gedacht, wenn wir unangemeldet irgendwo zum Tanken landeten. Aber da ein gebranntes Kind das Feuer scheut, sende ich eine Mail nach Korfu zwecks Vorverlegung der PPR-Nummer von Sonntag auf Samstag um 8:30 Uhr. Die Antwort (man will es nicht glauben): Samstag erst ab 15 Uhr möglich wegen Parkplatzmangel oder die alte PPR-Nummer für den Sonntagmorgen in Anspruch nehmen.

Ich schreibe zurück, dass 15 Uhr zu spät ist, da wir dann nicht mehr nach Österreich kommen, und Sonntag nicht geht, weil in Österreich keine VFR-Bedin-

gungen mehr gegeben sind. Und dass wir natürlich keinen Parkplatz benötigen, weil wir ohnehin nur tanken wollen.

Zu unserer positiven Überraschung bekommen wir dann doch das „GO“, allerdings mit dem Hinweis, dass für Korfu schlechtes Wetter angesagt ist. Mit der Bemerkung, dass wir das in unserer Vorbereitung berücksichtigt haben, bedanken wir uns.

Ab nach Hause

Samstag früh sind wir schon um 06:00 Uhr auf dem Weg zum Flughafen. In Zakynthos ist es schon Overcast bei 3000 Fuß.

Wir haben uns mittlerweile mit den hohen Gebühren schon abgefunden und bezahlen brav unsere 220 Euro.

Vor dem Transfer zum Apron ein letzter Blick auf das Wetter in Korfu: Derzeit ein Gewitter über dem Flughafen! Wir begrüßen das, weil wir damit rechnen, dass es bis zu unserer Ankunft wieder weg ist. Unsere Begleiterinnen betrachten unsere Interpretation der Wetterlage allerdings mit großer Skepsis.

In der Höhe von Kefalonia sinken die Wolken auf etwa 1500 Fuß und die Sicht wird schlechter. Bei der Annäherung auf Korfu sehen wir auch, dass das Gewitter

schon Vergangenheit ist, also alles genau so wie erwartet.

Korfu hat zugegebenermaßen wirklich viel Betrieb an diesem Samstagmorgen, und somit dürfen wir noch 15 Minuten östlich des Airports unsere Runden drehen, bevor wir die Freigabe zur Landung bekommen.

Die Piste ist sehr nass und nach dem Aufsetzen rollt hinter uns schon wieder ein Airliner zum Start, also schnell weg und hinter dem „Follow me“ zur Parkposition. Und siehe da, es steht wieder nur ein Flugzeug am Apron, das selbe wie vor 10 Tagen, die anderen Parkplätze sind unbenutzt.

Trotz des regen Betriebs geht die Abwicklung sehr schnell und auch jetzt bezahlen wir wieder knappe 200 Euro. Auf meinen Hinweis, dass wir bisher bei „technical Landings“ in Griechenland immer 50 % Discount erhalten haben, fragen sie, ob das vor einem Jahr war. „Nein vor drei Jahren“, sagen wir. Da lachen sie und meinen, „ja das war vor Fraport“!!

Nach ca. einer Stunde ist aufgetankt und es geht weiter.

Über der Insel hängen noch tiefe, dunkle Wolken, welche allerdings auf unserer Abflugroute nicht aufliegen. Somit sind wir froh, dass wir bald wieder Wasser unter uns haben und fliegen wegen der



Tiefe Wolken über Korfu



über den Wolken in Slow

Staubewölkung an der Küste weiter westlich über dem Meer unserer Heimat entgegen.

Mehr als 1000 Fuß über dem Wasser ist auch da nicht drinnen. Teilweise geht es durch Regen, die Gewitter sehen wir aber alle an der Küste.

Nach Dubrovnik wird es dann heller und ich beschließe zu steigen. Erstens ist Höhe über dem Wasser immer gut und zweitens, muss ich, wenn wir nach Zadar in das Landesinnere einbiegen, nicht mehr so viel steigen.

Nochmals auftretende tiefe Bewölkung macht uns aber einen Strich durch die Rechnung und somit müssen wir nach einer Umkehrkurve noch mal runter auf 1500 Fuß.

Bei Zadar wird es aber dann blau über uns. Über den Bergen im Landesinneren beginnen sich Cumulus-Wolken zu türmen, und somit ist Steigen angesagt.

Wir vermuten vorerst, dass wir mit 8000 Fuß gut durchkommen, aber die Wolken steigen mit uns um die Wette. Wir requesten immer wieder mehr Höhe und landen letztendlich bei 13500 Fuß, wobei wir aber trotzdem noch einen Turm, der schneller war als wir, zu umfliegen haben.

Nun geht es aber über „broken“ Bewölkung über Slowenien in Richtung österreichische Grenze und hier empfängt uns herrliches Flugwetter. Daher vergeht die Zeit mit Sinken nach Grenzübertritt wie im Flug und schon sitzen wir in der „Möwe“ bei Schnitzel und Bier.

Eine wunderschöne und erlebnisreiche Reise ist zu Ende!

Unser Fazit:

Will man einen relaxten Urlaub mit Bücherlesen und ohne sich um etwas kümmern zu müssen, dann buche man einen Pauschalurlaub. Nimmt man allerdings in Kauf, dass fast nie 100 % des Geplanten um-



zurück in Wels

setzbar sind und auch noch einen Hauch von Abenteuer, dann ab in den eigenen Flieger.

Allerdings ist dabei zu bedenken, dass auch die Passagiere keine anderen Erwartungshaltungen haben sollten, sonst kann Frust auftreten.

Bezüglich Fliegen in Griechenland sind wir froh, dass wir in den vergangenen Jahren schon zwei Mal dort waren. Etwas traurig erinnern wir uns an diese Zeit der relaxten, unkomplizierten Abwicklungen auf den griechischen Airports zurück, eine Zeit, in der wir mit unseren kleinen Fliegern mit offenem Herzen und großer Freude willkommen waren.

Herbert Ortbauer

WILDBERGER



TOYOTA

HARTKIRCHEN • SCHLÜSSLBERG

wildberger.toyota.at



CITROËN

Service · Reparatur · Spenglerei · Lackiererei · Abschleppdienst



ABENTEUER FLIEGEN



www.wmw.at

PILOT für einen Tag! Segelflug & Motorflug

ERFÜLLE DIR DEN TRAUM VOM FLIEGEN - WERDE EINEN TAG LANG PILOT BEI UND MIT DEM FLIEGERCLUB WEISSE MÖWE IN WELS

Der Traum vom Fliegen ist so alt wie die Menschheit. Diesen Traum zu leben, ist unsere große Vision. Unzählige freiwillige Arbeitsstunden haben die Weiße Möwe zu dem gemacht was sie heute ist - *das größte Flugsportzentrum im Herzen Oberösterreichs!* Wir haben mehr als 600 Mitglieder und bieten ein umfassendes Angebot an Flugsportmöglichkeiten für Jung und Alt.

WAS WIR BIETEN

Wir bieten Mitgliedern und Gästen drei Pisten und mehr als 20 Motor- und Segelflugzeuge zur Ausübung ihrer Leidenschaft, eine umfassende Infrastruktur und eine hoch angesehene Fliegerschule. Als der größte Fliegerclub Österreichs fühlen wir uns der fliegerischen Bestandspflege und der Jugend- und Nachwuchsförderung besonders verpflichtet.

PILOT FÜR EINEN TAG

In einem kurzen Theorieunterricht erhalten Sie die Einführung in Navigation, Technik, Meteorologie und Sicherheit. Nach einer kurzen Pause und einer kleinen Stärkung

geht es im Anschluss gemeinsam mit unseren erfahrenen Piloten in die Lüfte. Geflogen wird mit doppelstizigen Motor- oder Segelflugzeugen. Doch vorher wird noch der Start vorbereitet, das Flugzeug gecheckt, die Flugmanöver und die Flugroute besprochen. Fotografieren und Filmen während des Fluges ist natürlich erlaubt und auch erwünscht!



Das ideale Geschenk für Jung und Alt

Kostenlose Tagesmitgliedschaft. Theorieeinweisung. Eine Stunde Mitfliegen mit doppelstizigem Motorflugzeug bzw. drei Winden-Starts mit doppelstizigem Segelflugzeug. Terminvereinbarung unbedingt erforderlich. Mindestalter 14 Jahre.

Motorflug-Pilot für einen Tag
nur 239,- Euro pro Person

Segelflug-Pilot für einen Tag
nur 99,- Euro pro Person

Kontakt, Anmeldung & Infos:

Fliegerclub Weiße Möwe Wels
Flugplatzstraße 1, 4600 Wels
Tel.: +43 7242 26499 0
Mail: office@wmw.at
<http://www.wmw.at>

GESCHENKSIDEE SEGELFLUGSCHEIN JUGENDKURS in den Sommerferien

...Sonderaktion für Jugendliche zwischen 15 und 19 Jahren! Preise und weitere Infos unter 07242 26499 oder office@wmw.at

Sommerurlaub – mit der D-ERCM nach Brac (LDSB)



Über den Kornati

Ein Vereinsausflug mit Folgen ...

Die Entscheidung zu diesem „Urlaub mit Flieger“ fiel eigentlich schon im Jahr 2014. Beim damaligen Vereinsausflug in der Obhut von Christian Sixt als Copilot und am Funk

ebenfalls nach Brac (damals ohne meine Frau) habe ich viel in Hinsicht auf Vorbereitung und Fliegen im Ausland dazu gelernt. Dabei gewann ich so viel Selbstvertrauen, mir einen „Urlaub mit Flieger“ ins Ausland zuzutrauen, und habe seitdem jedes Jahr zusammen mit meiner Frau Elisabeth zumindest einen solchen

gemacht. Ich bin in der glücklichen Lage, meine Frau zu einem solchen Urlaub nicht überreden zu müssen. Seit einem weiteren schönen Vereinsausflug 2015 zusammen mit ihr nach Pula und einem eigenen Flug nach Venedig und Elba fragt sie selbst: „Wo fliegen wir heuer hin?“

Die Möglichkeit, mit einem Flieger selbst in den Urlaub zu fliegen, betrachte ich nicht als Selbstverständlichkeit. Ich bin sehr dankbar dafür, dass wir in unserem Verein aufgrund seiner Größe diese Möglichkeit haben.

Nach unserem Vorjahresurlaub in Mali Losinj wollten wir heuer zuerst eigentlich Freunde in Holland und anschließend zwei deutsche Städte (Quedlinburg und Weimar) besuchen, was sich meine Frau seit Langem gewünscht hatte. Die Freunde waren aber selbst zu dieser Zeit auf Urlaub und die Wettervorhersage für den Norden auch nicht so prächtig, sodass wir uns kurzfristig zu einem Badeurlaub entschlossen. Dabei fiel mir natürlich wieder dieser Vereinsausflug

Hinflug:

Datum 13.08.2017

Flugzeit 3:30 h

Route: LOLW-LOGI-LOWK-NIPEL-USELU-ADRIA1 (PLAVNIK-DOLFIN-OLIB-IST-K2-ZIRJE-G2-V2) – LDSB

Strecke: 378 nm (700 km)

Verbrauch: 55 l Mogas (15,7 l/h bzw. 7,86 l/100 km)

Ø Geschwindigkeit: 108 kts (200 km/h)

Rückflug:

Datum 17.08.2017

Flugzeit 3:40 h

Verbrauch: 55,4 l Avgas 100 LL (15,1 l/h bzw. 7,91 l/100 km)

Ø Geschwindigkeit: 103 kts (190,7 km/h)

ein. Hin- und Rückflug waren damals so beeindruckend, der Aufenthalt in Brac und der Kurzausflug nach Hvar so schön, dass ich mir gedacht habe: „Das möchte ich zusammen mit meiner Frau nochmals erleben.“

Nonstop Wels – Brac ...

Der Nonstop-Rückflug damals mit der OE-ATA in 4 Stunden im Vergleich zum Hinflug (mit Zwischenlandung, Flugplan erneuerung, Tanken ...) in Rijeka war mir noch immer in angenehmer Erinnerung. Ich wollte daher, wenn möglich, diesmal ebenfalls Nonstop fliegen. Die OE-ATA war aber bereits für längere Zeit gebucht. Und mit der OE-CSC als einzig verfügbarer Katana für das geplante Zeitfenster ist diese Distanz nonstop leider nicht mit ausreichender Reserve möglich.

Nach zwei kurzen Telefonaten gelang es mir aber, die D-ERCM für unseren Flug zu bekommen (danke nochmals Hans und Thomas!). Mit dem geringeren Spritverbrauch des 912iS ist Wels-Brac mit der D-ERCM als einziger Katana des Vereins ebenfalls nonstop möglich.

Das nachfolgende Bild mit Insert (während des Fluges aufgenommen) spricht für sich selbst: 14,9 l/h bei 114 kts IAS straight and level in 3500 ft.



Abendstimmung vom Balkon des Quartiers

LOLW-LDSB

Wegen Schlechtwetter erfolgte der Abflug am So 13.8. um einen Tag verschoben. Nach etwas verzögerter Zollabfertigung konnte ich noch innerhalb des Flugplan-Zeitfensters in Wels um 09:48 Z abheben. Leider hat sich noch während des Abhebens ein Problem mit dem Funkgerät angekündigt, das sich aber bei Verlassen von Sektor Y von selbst erledigt zu haben schien. Bei grenzwertiger Wolkendecke und leichtem Regen über dem Pyhrn und ebenfalls niedrigen Wolken über dem Triebener Tauern verbesserte sich das Wetter Richtung Süden rasch. Zur gewohnheitsmäßig schlechten Funkabdeckung mit Wien Info in niedriger Höhe über dem Triebener Tauern gesellte sich kurz vor MCTR Zeltweg wieder das Problem mit dem Funkgerät. Dazu etwas später.

In 6500 ft ging es direkt über LOWK durch die CTR Klagenfurt weiter zum Grenzübergang bei NIPEL. Weiter über BLED, SORICA, COL und DIVACA war beim Durchflug durch Slowenien am Funk recht wenig los. Beim Grenzübergang nach Kroatien bei USELU hatten wir bereits fast wolkenloses Wetter. Die VFR Strecke über ADRIA1 westlich vorbei an Rijeka und Rab und entlang der Kornaten – diesmal wegen starken Verkehrs in Zadar und Split die meiste Zeit zwischen 3500 und 1500 ft – ist für mich, obwohl jetzt schon mehrfach geflogen, nach wie vor ein atemberaubend schönes Erlebnis.

Wegen parachuting activity mussten wir den Anflug auf Brac nördlich von Hvar etwas abkürzen und landeten um 13:18 in LDSB auf Rwy 22. Den Flieger tankte ich gleich nach der Landung wieder auf, um mich beim Abflug damit nicht aufhalten zu müssen. Mit vollem Tank in Wels weggefliegen, hatte ich nach Abzug der nachgetankten 55 l also noch 21 l im Tank, somit also noch 1:20 h Reserve.

Urlaub in Bol

Die über Booking.com kurzfristig gebuchte Unterkunft war fast neu renoviert, von freundlichen, hilfsbereiten Eigentümern sehr gepflegt, nur 100 m von der Strandpromenade entfernt und mit 100 €/Nacht für ein 45-m²-Apartment mit Frühstück, glaube ich, auch recht günstig.

Die Preise weiter im Norden Kroatiens waren mehr als doppelt so hoch, sodass



sich die längere Flugzeit für den fünftägigen Aufenthalt von selbst bezahlt hat. Faulenzen am Strand, Spaziergänge in die Stadt, entspannen und Seele baumeln lassen, ... und anstatt einer mindestens zehnstündigen Autofahrt mit Fährtransfer und ev. mehrstündigem Stau ein wunderschöner dreieinhalb-stündiger Flug.

Bol selbst ist eine schöne Stadt mit einem reizvollen Altstadt kern. Auffallend war die im Verhältnis geringe Anzahl ausländischer Touristen und die große Anzahl junger kroatischer Familien, die hier Urlaub machen. Da ich vom Vereinsausflug aber die Strandpromenade schon kannte, war ein ruhigerer Platz am Strand leicht gefunden.

LDSB-LOLW

Den Rückflug hatten wir für Mi 16.8. geplant. Für Mittag und den frühen Nachmittag waren in Kärnten aber schwere Regenfälle und eine zu niedrige Wolken decke sowie Aufklärung erst am späten Nachmittag angesagt. Das wiederum hätte einen Abflug erst am Nachmittag notwendig gemacht. Da waren aber in Bol schon Böen bis 35 kt quer zur Rwy vorhergesagt. Und auch Ausweichrouten weiter

östlich entlang der kroatisch-serbischen Grenze bzw. westlich über Norditalien hatten keine viel bessere Prognose. So beschloss ich, den Abflug um einen Tag auf Do 17.8. zu verschieben.

Da die D-ERCM für Do ab 14:00 Ortszeit gebucht war, wollte ich einen frühen Aufbruch. Dank eines pünktlichen Shuttle-Services und des bereits vollgetankten Flugzeugs konnte ich bei Windstille bereits um 8:05Z von der leicht abfallenden Rwy 04 abheben.

Erster Funkkontakt mit Split-Radar war erst nach ca. 25 Minuten möglich, da bis dahin praktisch keine Funklücke zu ergattern war. Das blieb auch so bis zur Übergabe an Zadar-Radar. So ging es also in den für ADRIA 1 ausgewiesenen max 1500 ft MSL mit wunderbarem Ausblick auf die Krka-, Kornaten- und Velebit-Nationalparks zurück bis Rab, wo ich dann Steigen auf 4500 ft anforderte.

Nach dem Grenzübertritt wieder bei USELU ging es zuerst in 6500, dann in 8500 ft nach LOWK und auf derselben Strecke wie beim Hinflug bei schönem Wetter zurück nach Wels, wo wir um 11:39Z pünktlich laut Flugplan landeten.

Bei meiner Erstmeldung in Wels wies mich Lukas freundlich darauf hin, dass ich meine Zoll-Voranmeldung vergessen und er diese daraufhin für mich erledigt hatte. Danke, Lukas! Ich werde hoffentlich nächstes Mal daran denken.

Ein paar Worte zum Flugplatz LDSB ...

Das FBO-Personal am Flugplatz Brac war sehr freundlich, zuvorkommend und hilfsbereit. Die Dame im Büro kündigte uns sogar telefonisch bei unseren Quartiergebern an, um sicherzustellen, dass jemand bei unserer Ankunft zu Hause war. Die ansteigende Rwy 22 ist seit heuer am Ende deutlich verlängert und endet nun kurz vor der Abbruchkante des auf fast 1800 ft liegenden Hochplateaus. Bei voller Beladung und hoher Lufttemperatur sicher ein Vorteil.

Für 55 l Avgas 100 LL bezahlte ich 106 €, also 1,94 €/l

Start- und Landegebühr schlugen mit 11 € zu Buche, Parkgebühr für vier Nächte mit 16 €, Handling mit 15 € und eine Gebühr für Infrastruktur mit 5 €, zusammen also 47 € für vier Tage. Die Infrastruktur ist in gutem Zustand und sauber.

LDSB Brac Airport

BRAC Approach:	118.02
SPLIT Approach:	120.87
BRAC Tower:	118.02



AIRCRAFT MAINTENANCE + CAMO an 5 Standorten in Österreich

Werft (EASA Part145) und CAMO (EASA Part M)

Austrian Aircraft Corporation - AAC
Österreichische Luftfahrzeug GesmbH

Flughafen Graz
+43 316 296149
info.graz@aac.at

Flughafen Linz
+43 7221 64532
info.linz@aac.at

Flughafen Bad Vöslau
+43 2252 790894
info.voelau@aac.at

Flughafen Klagenfurt
+43 316 296149
info.klagenfurt@aac.at

Flughafen Salzburg
+43 7221 64532
info.salzburg@aac.at

www.aac.at

Außerdem hat die FBO einen Personalbus, der auf Anfrage als Shuttlebus zur Verfügung steht. Diesen Service nahm ich für die Hinfahrt gerne in Anspruch, da man sich das Warten auf ein Taxi erspart. Auch für die Rückfahrt reservierte ich den Shuttle tags zuvor telefonisch. Für die jeweils ca. 20-minütige Hin- bzw. Rückfahrt wurden mir zusammen 36 € verrechnet.

Alles in allem finde ich: ein guter Service zu einem fairen Preis, vor allem wenn man es mit den Erlebnissen vergleicht, die unserem Kollegen Heinz in Griechenland heuer widerfahren sind. Die dortigen Flugplätze wurden ja im Zuge der Griechenlandkrise von der deutschen Fraport AG übernommen und es scheint, als wollte diese keine GA-Flieger mehr. Und wenn, dann nur zu exorbitanten Preisen – wie ich der E-Mail von Heinz entnehmen konnte.

„Zeltweg Radar, Delta Echo Romeo Charly Mike ...“

Als wirklich ärgerlich erwies sich sowohl beim Hin- als auch beim Rückflug ein Problem mit dem Funkgerät, das sich im Nachhinein als gefinkelter Bedienfehler herausstellte. Besonders ärgerlich sind Probleme mit dem Funk, wenn man eine Kontrollzone durchfliegen will, wie eben

z. B. MCTR Zeltweg, die beim Hin- und Rückflug aktiv war.

Zu meiner Verteidigung sei aber gesagt, dass – wie ein Eintrag ins Servicebuch zeigte – auch zumindest ein wesentlich erfahrenerer Pilot wie ich schon Wochen vorher mit demselben Problem gekämpft hat (und es auch nicht lösen konnte).

Um anderen ähnliche Unannehmlichkeiten zu ersparen, sei mir daher an dieser Stelle gestattet, das Problem zusammen mit der Lösung zu beschreiben.

Während des Fluges arbeitete das Funkgerät zeitweilig ordnungsgemäß, der Squelch unterdrückte das Rauschen, Senden und Empfang waren sauber. Manchmal über längere Strecken war aber nur lautes Rauschen hörbar, das durch den Squelch nicht zu beeinflussen war. Empfang war dann nur mit gezogenem Squelch und starkem Rauschen möglich und nur erträglich, wenn ich die Lautstärke stark reduzierte. Um den Flug fortsetzen zu können, musste ich also ständig durch kurzes Ziehen/ Drücken des Squelch und Erhöhen der Lautstärke überprüfen, ob Funkverkehr oder gerade Funkstille herrschte, wenn einige Zeit nichts zu hören war. Einen ersten Hinweis auf die eigentliche Ursache des Problems erhielt ich aber leider erst beim

Landeanflug auf Wels, wo ich ganz leise – wie ein Übersprechen – den Signalton einer NAV-Frequenz hören konnte. Nach der Landung sprach ich dann in Wels mit Sixt Christian über mein Problem. Der Hinweis auf das leise hörbare NAV-Signal führte zur Ursache und Lösung des Problems: Der empfindlich eingestellte Squelch und die fast voll aufgedrehte Lautstärke des NAV-Radios führten dazu, dass bei Empfang einer weit entfernten NAV-Station fast nur das Rauschen verstärkt wurde und das NAV-Signal nicht oder wie beim Landeanflug nur ganz schwach zu hören war. Das stark verstärkte Rauschen des NAV-Radios übertönte im Intercom dann das COM-Radio.

Die einfache Lösung: Squelch-Empfindlichkeit etwas und Lautstärke des NAV-Radios stark verringern oder ganz zurückdrehen, wenn man das NAV-Radio nicht verwendet. In Zeiten von GPS verwenden wahrscheinlich viele so wie ich bei VFR das NAV-Radio nur mehr selten oder gar nicht. Und man vergisst dann sehr leicht, dass das Ding ja auch noch existiert, und denkt daher auch nicht daran, wenn es ein Problem mit dem Funk gibt.

Peter Vorstandlechner

»Tante Ju(biläum)«

Die jährliche Wiederkehr der lieben Tante Ju aus Dübendorf ist uns eine Freude. 2018 fliegt sie uns zum zehnten Mal an. Ein ganz besonderes Erlebnis – der Überlandflug nach Wels oder Dübendorf. Wie vor 75 Jahren reisen – einzigartig unvergesslich. Wer daran Interesse hat, kann sich ab sofort mit Marcus Schrögenauer in Verbindung setzen. www.wmw.at

Hersteller	JUNKERS Flugzeugwerke, Dessau
Triebwerk	3 x BMW 132 A/3
Startleistung	je 660 PS
Treibstoffverbrauch	3 x 140 Liter pro Stunde
Spannweite	29,25 m
Länge	18,90 m
Höhe	6,10 m
Flügelfläche	110 m ²
max. Startgewicht	10.500 kg
Sitzplätze	17 Passagiere, 2 Piloten und 1 Flugbegleitung
Höchstgeschwindigkeit	260 km/h in Meeres- höhe
Reisegeschwindigkeit	190 km/h
Landegeschwindigkeit	110 km/h
Dienstgipfelhöhe	5.100 m
Reichweite	1.200 km
max. Flugdauer	6 Stunden
Startrollstrecke	400 m
Landerollstrecke	350 m
Baujahr	1939



Lars durfte vom Copilotensitz das Cockpit bestaunen. Für Kinder ein tolles Erlebnis. Wer weiß, wie lange diese Dinosaurier der Lüfte noch aktiv sind.



Vielen Dank an die Fotografen, Dietmar Schreiber für die großartigen Luftaufnahmen (Air to Air), und Niklas Sekyra, der uns das Bild »Ju am Vorfeld« zur Verfügung stellte. <https://niklassekyra.weebly.com>



Ihren Erstflug als dreimotorige Maschine machte die Junkers Ju 52 am 7. März 1932. Kurioserweise wurden die ersten beiden je gebauten Ju 52/3m (Werknummern 4008 – eigentlich eine umgebaute JU 52 ce – und 4009) in Bolivien und nicht wie allgemein oft angenommen in Deutschland in Dienst gestellt. Die dreimotorige Ausführung der Ju 52 prägte den zivilen Luftverkehr wie nur wenige weitere Flugzeuge. Sie ist heute eines der bekanntesten historischen Flugzeuge aus deutscher Produktion überhaupt.

Die Welser Gebirgspiloten



Krimml am Fuße des Nationalparks Hohe Tauern, hier wird gelandet und gestartet auf der Wiesen im Dorf



UND landet dort. Wie geht das? Landen auf der Alm, nicht am Flugplatz?

Die Weiße Möwe Wels ist seit Jahrzehnten für ihre fliegerische Vielfalt bekannt: alle Formen des Segelflugs, Ultralight, Testcenter für Rotax-Motoren, Standort für historische Flugzeuge, Kunstflug und eine vielfältige Flotte an Maschinen – vom Turbo/Einziehfahrwerk bis zur richtigen Piper Supercub. Über das Skifliegen im Winter haben wir ja bereits berichtet. Nun ist eine kleine Truppe abenteuerlustiger Piloten rund um Universalgenie Alex Pucher auf den Almen anzutreffen.

Alex Pucher und Christian Nitsche sind Mitglied beim Verein Österreichischer Gebirgspiloten (www.oegpv.at). Dazu braucht man eine gewisse, nachgewiesene Erfahrung auf kurzen Gebirgs-

plätzen und eine Empfehlung. Dann ist man dabei. Ein paar Mal im Jahr werden Events organisiert, bei denen man direkt – auf improvisierten Pisten – am Berg oder der Alm oder neben dem Skilift landen kann. Es ist immer eine kleine „Rotte“ von 10–15 geeigneten Flugzeugen. Die Pisten sind nur 200–300 m lang. Eine Richtung – bergauf – für die Landung, eine – bergab – für den Start. Es gibt nur einen Versuch. Durchstarten ist nicht mehr möglich, es muss beim ersten Versuch klappen.

Nach entsprechender Anmeldung sind bei einem Fly Inn durchaus erfahrene Gäste zugelassen. Wie in Krimml – am 14.10. Im malerischen Wasserfalldorf am Fuß des Nationalparks Hohe Tauern: Sepp Ecker mit einem Gast aus Zell am See landete als Erster auf der 220 m langen Piste im Ort, mit unserer schönen Supercub, D-ELUK. Dann folgen Alex Pucher und Andi Pichler als Rookie (sein erstes Mal am Berg) mit dem Schlepp-

Alles nur Flachlandindianer, diese Welser-Becken-Bewohner – mitnichten: Eine kleine Gruppe unerschrockener Piloten fliegt in die Berge



Kaiserau, 08/26 – 280 m x 20 m



Kaiserau 47°31' 44" N / 47.529 N
014°28' 59" E / 014.483 E

falken. Jawohl, das geht auch! Zumeist gibt es die Möglichkeit, ein paar Starts und Landungen zu absolvieren – eingeschränkt, denn meistens hat der Naturschutz etwas dagegen. Jedenfalls ist es ein hervorragendes Training. Vom Team rund um den Präsidenten des

ÖGPV, Dipl.-Ing. Martin Skacel, werden detailgenaue Anflugblätter erstellt und vorab den Piloten zur Verfügung gestellt. Lust bekommen: Jedes Mitglied mit PPL kann auf die Supercub auschecken. Spornrad fliegen ist etwas Besonderes

und exklusiv hier in LOLW möglich. Gerne steht euch Christian Nitsche für Einweisungen zur Verfügung – auch bei näherem Interesse für die Gebirgsfliegerei. Hier die Website der Gebirgsflieger: <http://www.oegpv.at/fs.htm>

Christian Nitsche

FREIHEIT

TEIL MEINES LEBENS.

VKB | BANK

Das Leben in voller Fahrt genießen. Zu jeder Zeit sicher im Sattel sitzen. Und wenn's drauf ankommt die Richtung lieber selber vorgeben. Dies verbindet unsere Kunden mit der VKB-Bank seit rund 145 Jahren. Damit Sie mit dem richtigen Schwung gut ans Ziel kommen.

4601 Wels, Kaiser-Josef-Platz 47, Telefon +43 7242 617 21-0
www.vkb-bank.at

34. PA 18 Cub- TREFFEN

23.6.–25.6. 2017 in EDMT

Das Pipertreffen ist ein „FLY-IN“ der klassischen Piper-Flugzeuge. Vor nunmehr 34 Jahren wurde dieses Treffen, damals in Schmidgaden, von Peter Arbogast ins Leben gerufen. Es findet seither jährlich im Frühsommer an wechselnden Orten statt – dieses Jahr in Tannheim (EDMT).

Es ist ein Treffen von alten Bekannten und neuen Freunden, die alle eines verbindet: die Liebe zu den klassischen Piper-Flugzeugen.

Wir wollten am Freitag, 23. Juni, vormittags starten, verschoben aber wegen des böigen und schlechten Wetters immer wieder den Abflug – bis zum nächsten Tag. Am Samstag war das Wetter schon fliegbar und gegen 9:00 Uhr starteten wir mit der Cub in Richtung Tannheim. In Bad Endorf/Jolling (EDPC) machten wir eine Zwischenlandung. Ein sehr schöner, über 700 m langer Grasplatz, fast immer besetzt, jedoch PPR und ohne Gaststätte! Nach einer kurzen Rast und Betankung ging es mit relativ starkem Gegenwind weiter



Richtung Tannheim. Direkt durch die Kontrollzone Memmingen – die Genehmigung zum Durchflug haben wir vom Tower sofort erhalten und landeten zur Mittagszeit in Tannheim.

Viele Freunde aus dem Norden Deutschlands und der Schweiz waren am Freitag schon angekommen und es stan-





»» gute Stimmung zwischen Cub-Enthusiasten



den bereits zahlreiche Pipers auf der Abstellfläche – bis nachmittags sollten es 112 Maschinen werden. Nachmittags zeigte uns Matthias Dolderer – der führende Weltmeister beim Red-Bull-Air-Race 2016 –, was Kunstflug ist. Es war eine wahrlich meiste Vorführung. Am Abend wurden wir im Hangar mit schwäbischen Schmankerln verköstigt

und mit Jazzmusik von Annette Dolderer unterhalten. Der Sonntag war schon wieder regnerisch und das Wetter allgemein „ehr durchgezogen“.

Um 14:00 Uhr starteten wir wieder Richtung LOLW, diesmal mit Rückenwind. Da es in LOLW noch regnete, machten wir abermals einen Zwischenstopp in Bad Endorf und warteten, bis sich das Wetter für

den Weiterflug besserte. Um 17:00 Uhr sind wir wieder in Wels gelandet und haben uns ein wohlverdientes Bier gegönnt.

Ein herzliches Danke an die Veranstalter des diesjährigen Treffens. 2018 trifft sich die Piper-Familie in Bad Dürkheim (EDRF).

Manfred Hainzl & Susanna Adlesgruber



TODAY TOMORROW TOYOTA

Wildberger

jetzt NEU

Toyota CH-R

möge das Gewissen mit dir sein!



 **TOYOTA Wildberger**

4081 Hartkirchen Tel.: 07273-6331, 6332 E-Mail: office@wildberger.co.at
 4707 Schlüsslberg Tel.: 07248-62038 www.toyota.at/wildberger

Service ★ Reparatur ★ Spenglerei ★ Lackiererei ★ Abschleppdienst

Dein verlässlicher Partner für Dein Auto



» Alex Pucher, Meister der Super-Cub, ganz ungewohnt mal am hinteren Sitz.



» Die Super-Cub fühlt sich auf jedem Terrain wohl.



» Air to Air aus der Super-Cub



» Jede Spur ist jungfreulich



» Kurfner Fritz, seine Liebe gilt dem Schifliegen



» Bitte einsteigen!



» Zurück in den Hangar

Schifliegen in LOLW

Das ist wohl schon ein ganzes Jahr her, als diese Fotos entstanden, jedoch wollen wir euch diese seltenen Bilder nicht vorenthalten. Heuer schauts bei uns im Jänner eher nach Frühling aus. Der Winter wird sich wieder von seiner »weißen Seite« zeigen. Dann werden die Schi auf die Maschinen montiert und das Abenteuer kann beginnen.

Ein tolles Erlebnis, auf diesem kristallinen, weichen Teppich zu landen. Also wenn wir wieder eine geschlossene Schneedecke am Flugplatz haben, kommt und genießt das Schifliegen. Jetzt hat sich schon eine Gruppe Gebirgsflieger in Wels gebildet, warum nicht auch eine neue Generation der Schiflieger.

Lasst es stauben und viel Spaß.



»» Air to Air die PA-18 von Wels



»» Wer Schifliegen geht, muss gut eingepackt sein.



»» Ein seltenes Bild, speziell bei der momentanen Wetterlage

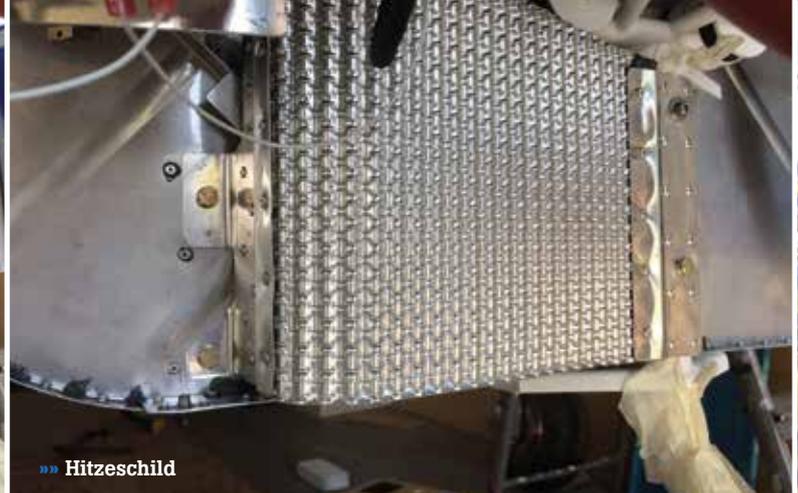


»» Es war ein schöner Flugtag





»» Feinfilter/Drucksensor



»» Hitzeschild



Bau einer Vans RV12 mit Rotax 912iS

Fortsetzung aus Heft 2016



»» Rumpf



Vor einem Jahr habe ich meinen Beitrag mit der Hoffnung beendet, im Frühling alles erledigt zu haben und langsam an einen Erstflug denken zu können.

Aus heutiger Sicht wird die Fertigstellung noch bis zum Frühjahr 2018 dauern.

Das Kraftstoffsystem:

Am Brandspant musste noch der Drucksensor und ein Feinfilter untergebracht werden. Dazwischen liegt noch ein T-Stück zur Rückführung einer Teilmenge (ev. Gas-/Dampfblasen) in den Rücklauf.

Da das Ganze sehr knapp hinter dem Schalldämpfer liegt, habe ich nach Siegis Empfehlung davor noch einen Hitzeschild montiert.

Schmierölsystem:

Der Öltank wurde noch ca. 110 mm nach unten versetzt, damit der Luftschlauch vom Filter zum Drosselklappengehäuse nicht daran scheuern kann. Außerdem

liegt damit das Ölniveau im Tank auf der lt. Rotax idealen Höhe. Das notwendige Kurbeln vor der Ölstandkontrolle, wie wir es z. B. von den Katanas kennen, soll sich damit erübrigen.

Die optimale Führung der Ölschläuche (Teflon) zu finden hat drei Anläufe und jede Menge Zeit gekostet.

Durch die Steifigkeit der mit Metallgewebe umhüllten Schläuche war es sehr schwierig, ein Anliegen und Scheuern an irgendwelchen Bauteilen zu verhindern. Die erste Version habe ich auch deshalb verworfen, weil der Kühler durch die steifen Schläuche stark nach links gedrückt wurde. Dadurch war die Montage der unteren Cowling, in welcher der Kühler zu fixieren ist, fast unmöglich.

Bei der zweiten Version habe ich den Schlauch vom Kühler zur Ölpumpe vor die Pumpe verlegt und mit einem 180°-Bogen (bzw. 2 x 90°) an der Pumpe angeschlossen. Dabei drückte der vom Öl-

kühler über einen 90°-Bogen abgehende Schlauch stark gegen den GFK-Luftkanal zum Wasserkühler. Ein 120°-Bogen sollte das Problem lösen, aber dann drückte der Schlauch gegen den Ölfilter.

Also musste eine andere Lösung gefunden werden.

Für die dritte Version habe ich den Schlauch vom Tank zum Kühler verlängert und mit einem 150°-Bogen am Kühler angeschlossen. Die Verbindung zur Ölpumpe verläuft hinter dem Kühler und schließt mittels eines 45°-Fitting an die Pumpe an. Mit dieser Ausführung bin ich endlich zufrieden.

Der Rumpf:

Nachdem auch der rechte Flügel fertig zusammengenietet war, konnte ich alles aus meiner Kellerwerkstatt in die Garage transferieren.

Den Rumpf mit dem schon lange fertigen Heck zu verbinden war wieder ein großer Schritt vorwärts.



» Ölschläuche Vers. 1



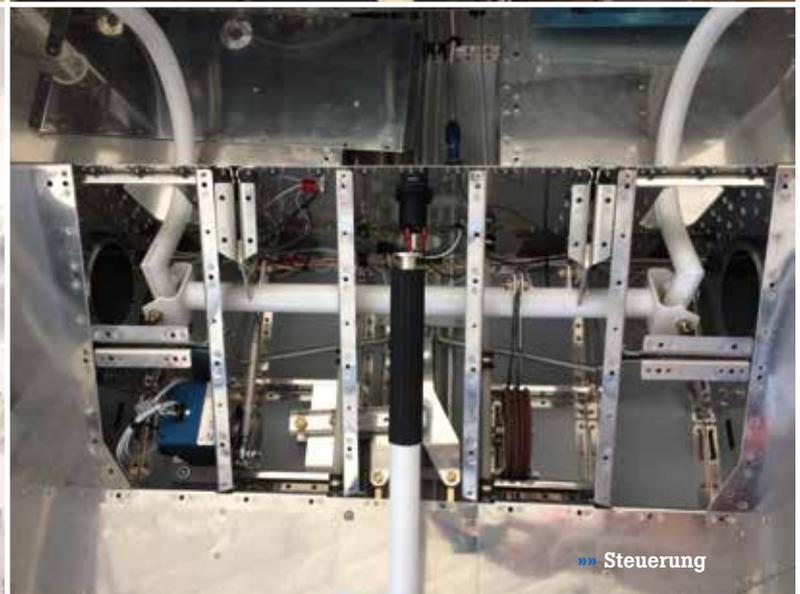
Ölschläuche Vers. 2



» Ölschläuche Vers. 3



» Kugelköpfe



» Steuerung



» Arbeiten unter dem Rumpf



» Kontrolle Endstück-Höhenruder

Für einige Arbeiten unter dem Rumpf hat sich die Montagegrube in meiner Garage als äußerst praktisch erwiesen. Um das Rumpfundstück (GFK-Teil) korrekt anpassen und die freie Beweglichkeit der Ruder überprüfen zu können, musste das Leitwerk montiert werden. Wie immer passte alles perfekt.

Die Steuerungsteile wie Knüppel, Landeklappenhebel, Mischer für die Flaperons sowie diverse Anlenkungen waren weitgehend problemlos zu montieren. Leider nicht alle. Die gelieferten Kugelköpfe passten nicht auf das Gewinde der Schubstangen. Auch bei einem Vans-Bausatz gibt es Fehler.



» Flügel montiert



» Motorkabel in Arbeit



» Fertig zum Transport



» Ankunft der Flügel in Wels

Aber ein kurzer Anruf bei Vans-Support genügte und wenige Tage später hatte ich die richtigen Teile in Händen. Selbstverständlich „free of charge“ – , wenn da nicht Vater Staat wäre, der trotzdem 20 % Einfuhrumsatzsteuer kassierte. Um die Anlenkung der Flaperons fertigstellen zu können, war es nun an der Zeit, die Flügel anzustecken.

Die Flügel:

Beide Flügel ließen sich leicht in den Rumpf einschieben – allerdings gab es keine Chance, die beiden Bolzen reinzukriegen. Nach mehrmaligem und vorsichtigem Nacharbeiten der beiden Hilfsholme an den Kontaktstellen zum Rumpf, glitt der linke Bolzen bis auf Anschlag rein und ließ sich sauber verriegeln.

Der rechte Bolzen weigerte sich beharrlich. Offensichtlich war die Position des Holms um ca. 0,2–0,3 mm zu hoch. Erst durch Glattfeilen von Unebenheiten am Holm im Bereich der Einführrolle wurde

eine ausreichende Fluchtung der Buchsen erreicht. Somit konnte ich den Bolzen mit etwas gutem Zureden (= Fluchen) durchschieben.

Nach dem Verbohren der Flaperonanlenkung wurden die Flügel wieder abmontiert und für den Transport zum Lackierer vorbereitet.

Rotax 912 iS: Verkabelung

Von Rotax werden alle notwendigen Stecker zum Anschluss der Motorsteuerung und Elektrik mitgeliefert.

Nach einem Hinweis von Siegi habe ich von der Fa. MLT unter Beistellung dieser Stecker einen an einem Ende fertiggestellten Kabelsatz bezogen. Na ja, war nicht gerade billig, hat aber eine Menge Arbeit erspart.

So musste ich nur noch das zellenseitige Ende zum EMU (Engine Monitoring Unit), Schlüsselschalter, Start up Relay usw. fertigstellen. Um nicht das Rad neu erfinden zu müssen, habe ich alles genau so ausgeführt wie bei unserer D-ERCM.

Bei erster Betrachtung des Schaltschemas erscheint das Ganze schon etwas verwirrend, aber ist man mal beim Verkabeln, ist alles halb so wild.

Als die Motorverkabelung fertig war, habe ich anlässlich eines Besuchs von Siegi das erste Mal eingeschaltet – nichts rührte sich, alles finster. Ich dachte: Verflixt, kommt jetzt die endlose Fehlersuche?

Zum Glück fand Siegi nach wenigen Minuten die Ursache.

Ich hatte einige Massekabel an den Regler B anstelle Regler A angeschlossen, obwohl exakt beschriftet. Na ja, man muss die Beschriftungen auch lesen.

Am nächsten Tag hatte ich den Fehler korrigiert und wagte einen neuen Versuch.

Zu meiner großen Freude funktionierte alles wie erwartet. Beide Pumpen lieferten Benzindruck und alle Warnleuchten und Anzeigen entsprachen der jeweiligen Stellung des Schlüsselschalters. Siegi nannte mir noch einige Tests, die alle



»» Kabelsalat



»» Test der Elektrik



»» Ankunft in Wels

erfolgreich verliefen. Inzwischen ist die gesamte Verkabelung fertig. Jetzt geht es hauptsächlich darum, etwas Ordnung ins Chaos zu bringen.

Nach der Montage des Abdeckblechs über dem Instrumentenabteil wurden nochmals alle Systeme überprüft. Alles funktionierte wie geplant.

Der zeitliche Mehraufwand zum Einbau des Einspritzers war erheblich. Allerdings wurde dieser fast ausschließlich durch längere Nachdenkphasen und auch einige Fehlversuche (z. B. Ölschläuche) verursacht. Auch die Konfiguration und Positionierung der Kraftstoffpumpen hat durch die beengten Platzverhältnisse in der RV12 viel Zeit gekostet.

Hätte ich den Vergasermotor eingebaut, wäre auch hier jeder Arbeitsschritt durch die Vans-Bauanleitung vorgegeben und im FWF-Kit jedes Bauteil (bis zur kleinsten Schraube) vorhanden gewesen.

Da Vans seit Kurzem die RV12 auch mit dem 912 iS anbietet, dürfte der Bauauf-

wand für beide Versionen ähnlich sein. Für mich war der Einbau des 912 iS eine interessante Herausforderung und gibt mir die Sicherheit, einen modernen, sparsamen und umweltfreundlichen Motor installiert zu haben.

Kühlung:

Um dem möglicherweise etwas höheren Kühlungsbedarf des Einspritzers gerecht zu werden, habe ich den Kühlluftaustritt noch etwas vergrößert.

Zur Sicherheit werde ich die Cowling erst lackieren, nachdem die Flugerprobung eine ausreichende Kühlung bestätigt hat. Somit verursachen weiteren Modifikationen keine Beschädigung der Lackierung.

Lackierung:

Nachdem die Flügel schon seit einigen Wochen fertiglackiert im Hangar stehen, hoffte ich, dass der Rumpf bald folgen würde.

Um den Transport zum Lackierer und weiter nach Wels nicht auf salz-

Straßen durchführen zu müssen, habe ich den Rumpf am 10.11.2017 aus meiner Garage abtransportiert – dem Wettergott sei Dank!

Einige ausständige Arbeiten wie z. B. die Montage der Radschuhe wären in der Garage zwar bequemer durchzuführen gewesen als später im Hangar, aber Salz auf der Alustruktur wollte ich unter allen Umständen vermeiden.

Am 14. November 2017 war es dann so weit, den Rumpf im Welser Hangar abzustellen.

Die Endmontage wird noch einige Wochen in Anspruch nehmen.

Somit kann ich diesen Beitrag mit denselben Worten wie letztes Jahr beenden: „Ich hoffe, das alles im Frühling erledigt zu haben und langsam an einen Erstflug denken zu können.“

Ing. W. Madlspurger

Medulin Airfield - LDPM
Anflug von Südosten



Anflug auf Grobnik - LDRG
very long Final



Gemeinsam neue Länder erfliegen!

Sonne, Meer und hervorragendes Essen bei gastfreundlichen Menschen: Kroatien ist einfach ein toller Ort zum Entspannen. Selbst mit unseren gemütlichsten Fliegern ist man in maximal zweieinhalb Stunden dort, aber trotzdem traut sich nicht jeder alleine den Flug zu. Immerhin müssen mehrere Gebirgszüge überwunden und ein paar länderspezifische Besonderheiten in der Flugdurchführung beachtet werden. Was liegt also näher, als gemeinsam mit „Alten Hasen“ neue Flugplätze zu entdecken. Das funktioniert natürlich auch vereinsübergreifend. Im Frühsommer 2017 flogen Mitglieder

unseres Vereins gemeinsam mit Mitgliedern des Fliegerclubs Bussard nach Kroatien. Die Weiße Möwe war mit der OE-ATA und der OE-CSC dabei. Zusammen planten wir die Flüge, holten Informationen ein, buchten Unterkünfte und kündigten die Ankunft unseres Geschwaders an.

Für praktisch alle Fragen war jemand in unserer Gruppe, der bereits Erfahrungswerte hatte. So konnte jeder Pilot viel Neues dazulernen und dabei Orte erkunden, die wir alleine wohl nie angeflogen wären. 2018 geht es unter anderem vom 9. Mai bis 12. Mai nach Korsika und

selbstverständlich freuen wir uns über zusätzliche Mitflieger.

Informationen gibt's beispielsweise bei Radek Veselka (0650/39 13 571) E-Mail: veselka@costa.at oder bei Alexander Mitter (0699/144 155 11) E-Mail: email@alexandermitter.at

Zusätzlich werden auch immer wieder Ausflüge über unsere Vereins-E-Mail ausgeschrieben: Wer also die Welt per Flugzeug entdecken möchte, dabei aber nicht auf sich allein gestellt sein will, sollte unbedingt einmal an einem gemeinsamen Flug teilnehmen!

Wie viel Spaß das macht, sieht man wohl am besten auf den Fotos.

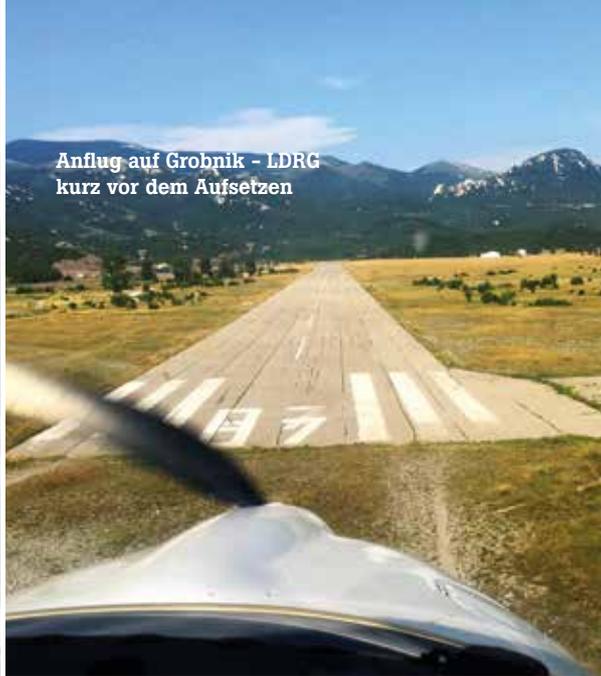
Alexander Mitter

Airfield Hvar - LDSH



Centina Canyon





Anflug auf Grobnik - LDRG
kurz vor dem Aufsetzen



Airfield Hvar - LDSH



Airfield Hvar - LDSH
Länge: 748 x 30 meters
Pistenrichtungen 10/28



Über Hvar



Platzrunde am Flugplatz Sinji - LDSS



Alex Mitter und Christian Schrenk in der ATA



Paul, Jakob und Agnes durften als Sieger des Elektrotechnik-Wettbewerbs aus 4.000 Meter Höhe springen.

„Der Fallschirmsprung war extrem faszinierend. Ohne CAP. hätte ich dazu wohl nie die Möglichkeit gehabt.“

Agnes

Future Wings Privatstiftung

Allgemeinbildung oder technische Fachkompetenz? Wie wärs mit beidem!

Es ist europaweit bekannt und bringt trotzdem Jahr für Jahr Schüler zum Verzweifeln: Unser duales Schulsystem stellt Schüler in der 8. Schulstufe vor die Wahl zwischen AHS, BMHS oder Lehre. Während diese Entscheidung einigen leichtfällt, sehen andere kein Licht am Ende des Tunnels. Doch auch für Unternehmen im technischen Bereich ist es oft schwierig, gerade in Schlüsselpositionen geeignetes Personal zu finden. AHS-Absolventen besitzen zwar aufgrund ihrer Schullaufbahn eine gute fundierte Allgemeinbildung sowie umfangreiche Sprachkenntnisse, können im technischen Bereich jedoch bestenfalls einen Hammer ohne (grobe) Komplikationen benutzen. BMHS-Absolventen (im Speziellen jene aus einer HTL) sind technisch bestens ausgebildet und haben hier auch europaweit die Nase vorne. Geht es um Wissen

zu Platon, Systematik sowie umfangreiche Sprachkenntnisse, stoßen die meisten an ihre Grenzen.

CAP. wird geboren!

Große Industriebetriebe benötigen – vor allem in Schlüsselpositionen – zunehmend Mitarbeiter mit einem Wissen, das sich aus Allgemeinbildung und technischem Verständnis zusammensetzt. Zwar braucht der Mitarbeiter hier keinen Motor konstruieren, sollte jedoch die Pläne seiner Ingenieure verstehen können. Gleichzeitig ist es auch wichtig, neben der Kenntnis von Fremdsprachen ein

Allgemeinwissen über fremde Kulturen, soziale Kompetenzen und vieles mehr zu besitzen. Eine Kombination, die aufgrund der Spezialisierung in Österreichs Oberstufen selten ist. Die Future Wings Privatstiftung hat daher im Interesse der oberösterreichischen Wirtschaftsbetriebe, allen voran die TGW Logistics Group, 2010 das Projekt CAP. ins Leben gerufen.

Lehre mit Matura einmal umgekehrt

CAP. bietet engagierten und interessierten AHS-Schülern parallel zur Oberstufe eine Lehre zum Mechatroniker an. Auf-



Lorenz bei der Erstellung einer Schaltung im Rahmen des Elektrotechnik-Wettbewerbs.

©CAP.



Die CAP.tains bei der Arbeit im Elektrotechnik-Labor.

©Fotostudio Eder

geteilt auf verschiedene Module werden die sogenannten „CAP.tains“ im WIFI im 14-tägigen Rhythmus (jeweils Freitag-nachmittag und samstags) sowohl praktisch als auch in der Theorie ausgebildet. Nach vier Jahren – im gleichen Jahr der

ten einen Fallschirmsprung beim Verein „Weiße Möwe“ genießen.

Ausbildung über Technik hinaus

CAP. beinhaltet nicht nur die Ausbildung zum Mechatroniker. Das Programm setzt zusätzlich einen Schwerpunkt im Bereich Management, der durch Workshops zu den Themen „Selbstmanagement“, „Kreatives Problemlösen“ oder „BWL Planspiel“ abgedeckt wird. Zudem ermöglichen viele namhafte Sponsoren aus der Industrie durch Ferialpraktika den Jugendlichen Einblicke und Erfahrungen, die im späteren Berufsleben den entscheidenden Vorsprung schaffen.



Der Robotik-Grundkurs zählt zum Highlight der CAP.-Ausbildung.

Matura – absolvieren sie die außerordentliche Lehrabschlussprüfung. Dazu wird intensiv auf die Prüfung hingearbeitet: einerseits durch einen vierwöchigen Vorbereitungskurs im August. Andererseits mittels eines Elektrotechnik-Wettbewerbs, der im letzten CAP.-Semester stattfindet und die Lehrabschlussprüfung simuliert. Für die Sieger aus dem Jahrgang 2013 hatte der letzte Wettbewerb einen ganz besonderen Anreiz. Sie durf-

Der Erfolg spricht für sich

Mittlerweile haben vier Jahrgänge die Lehrabschlussprüfung absolviert – der Großteil der „CAP.finisher“ mit Auszeichnung. Die Beliebtheit von CAP. wächst von Jahr zu Jahr. Aufgrund des hohen Andrangs an interessierten Schülern verfügen bereits drei Jahrgänge über zwei Gruppen. Die Anzahl der Partnerschulen ist auf 19 angewachsen. Mit dem Stiftsgymnasium Melk und dem Bun-

desgymnasium Seekirchen konnte CAP. auch die angrenzenden Bundesländer von seiner Einzigartigkeit überzeugen. Apropos Einzigartigkeit: Diese ist auch der Industrie bewusst. Aktuell wird CAP. von 17 Unternehmen in Oberösterreich unterstützt und konnte das Land OÖ als Förderer gewinnen.

Lorenz Raml



Das ist unser Imagevideo

Der Name „CAP.“

CAP. steht als Abkürzung von „capability“ (englisch: Fähigkeit, Kompetenz) für eine umfangreiche zusätzliche Mechatronik-Ausbildung parallel zur AHS-Oberstufe.

Die „CAP.tains“

Aktuell befinden sich 84 Jugendliche aktiv im Ausbildungsprogramm – darunter 20 Mädchen. 47 haben die Lehre bereits abgeschlossen.

Die „CAP.“-Sponsoren

Folgende oberösterreichische Betriebe unterstützen CAP. in finanzieller Hinsicht und mittels Bereitstellung von Ferialpraktika: TGW, ASMAG, Bank Austria, CEMTEC, ENGEL, EREMA, Fabasoft, Fronius, greiner, KTM, LINZ AG, Miba, PRIMETALS, SPS Technik, starlim//sterner, TIGER Coatings, VACE

Kontaktinfos

Das CAP.-Office (Ansprechpartnerin Doris Jaksche) ist Montag bis Donnerstag von 8.00 bis 13.00 Uhr unter der Telefonnummer 07242 486-1850 sowie per Mail unter office@cap-future.eu erreichbar. Weitere Informationen finden Sie auch unter www.cap-future.eu.

Zum Autor

Lorenz Raml ist „CAP.finisher“ des Jahrgangs 2011 und studiert derzeit Internationale Betriebswirtschaftslehre an der HSG St. Gallen (CH).

©Fotostudio Eder

Faszination Segelfliegen

„Wie bist du dazu gekommen?“ „Was fasziniert dich an der Fliegerei?“

Das sind Fragen, mit denen bestimmt jede/r Pilot/in, sei es nun in der Privat- oder Berufsfliegerei, konfrontiert wird. Das Wunderbare daran ist, jeder Mensch auf dieser Welt hat eine eigene Geschichte. Eine Geschichte, die meiner Meinung nach, vor allem bei Piloten und Pilotinnen, einer Liebesgeschichte gleicht. Der eine oder andere wird sich das nur schwer vorstellen können, für manche ist die Luftfahrt bloß ein Verkehrsmittel um sich von A nach B zu begeben. Falls Sie sich in dieser Kategorie wiederfinden, möchte ich Sie bitten, nicht

weiterzublättern, sondern weiterzulesen! Ich möchte Sie nun auf eine Reise mitnehmen, oder besser gesagt, möchte ich meine Eindrücke die sich nur schwer beschreiben lassen, mit Ihnen teilen. Steigen Sie ein und erleben Sie die Faszination Segelfliegen!

Samstag, 5. August 2017. Aufgrund der Neigung der Erdachse zur Sonne wird auch heute wieder ein heißer Tag erwartet. Bevor es nun zum Flugplatz geht, muss einiges erledigt werden. Vor allem an heißen Sommertagen ist es sehr wichtig, seinen Wasserhaushalt in der Balance zu halten, in der Früh heißt es deshalb Wasser tanken! Daraufhin wird natürlich das Wetter gecheckt.

Das sogenannte Alptherm gibt uns Segelfliegern Auskunft darüber, ob und in welchem Ausmaß Thermik am heutigen Tag zu erwarten ist. Nachdem nun auch die METAR gecheckt wurde, eine komprimierte

Meldung der Wetterbeobachtung eines Fluggebietes, wird nun das Nötigste in die Tasche gepackt. Am heutigen Tag sind Passagierflüge geplant, deshalb ist es wichtig, sich nicht nur um die Selbstversorgung zu kümmern, sondern darüber hinaus Wasser, Traubenzucker, Nüsse und Bananen für die Passagiere mitzunehmen.

Da wir bei einem Pilot für einen Tag die Passagiere meist nicht kennen, ist es in bestimmten Situationen sehr hilfreich diesen unter die Arme zu greifen und eine Kleinigkeit anzubieten. Der Klassiker, das Speisackerl, darf da natürlich auch nicht fehlen und gehört zur Standardausrüstung einer/s Segelflugpilotin/en!

Am Flugplatz angekommen, treffen sich die Piloten und Pilotinnen und vereinbaren, welche Flugzeuge zum Start rausgefahren werden. Die Passagiere werden daraufhin in die Thematik eingewiesen und sehr oft wird dann die Frage gestellt: „Und Phillip, wie schaut´s heute mit dem Wind aus? Können wir länger oben bleiben?“ Nur zur Aufklärung, die Thermik ist kein Wind, die das Segelflugzeug in die Höhen katapultiert.

Die Thermik ist ein Luftpaket, dass vor allem aufgrund der Sonneneinstrahlung auf bestimmte Objekte wie Eisenbahngleise oder großflächige Solaranlagen entsteht und sich aufgrund der höheren Temperatur im Vergleich zur Umgebungstemperatur löst, da wie Sie bestimmt wissen, heiße Luft leichter als kalte Luft ist und somit aufsteigt.



Nachdem der Passagier angeschnallt wurde und sich wohlfühlt, steige auch ich ein. Die Sonne brennt auf die Plexiglasskuppel und lässt uns die Hitze umso stärker spüren. Aufgrund der geringen Luftzirkulation am Boden bildet sich auch schnell eine Schweißschicht, wir können es kaum abwarten. Bevor ich uns für startbereit erkläre, überprüfe ich nochmal alle wichtigen Instrumente und die Steuerung. Ich bin angeschnallt, Passagier ebenfalls, Kuppel ist verschlossen, Störklappen sind gesichert, Höhenmesser ist auf 320 m über dem Meeresspiegel eingestellt und stimmt mit dem aktuellen Luftdruck überein, Funk ist an, Flarm (unsere sogenanntes Traffic Alert and Collision Avoidance System) ebenfalls, Ruder freigängig. Das Seil wird eingehängt, der Daumen geht nach oben, die Spannung steigt. STRAFF STRAFF!

Es geht los, das Segelflugzeug setzt sich in Bewegung und die Winde beschleunigt es in unter 5 Sekunden auf über 100 km/h. Das Flugzeug beginnt sich zu heben. In der Startphase ist es wichtig, nicht übereifrig zu sein, etwas gegen das Aufsteigen zu drücken und Sicherheitshöhe aufzubauen. Ein Seilriss mit zu hoher positiver Querlage in der Startphase wäre mehr als fatal. Kurz bevor sich das Seil im senkrechten Zustand zur Winde befindet, klinkt die Vorrichtung aus und wir segeln!

Das Gefühl, in der Luft zu fliegen ohne jegliche Unterstützung und Elektronik, ist unbeschreiblich. Wir segeln im Einklang mit der Natur, die Kraft verdanken wir der Physik. Keine Triebwerke, die aufdröhnen, nur der Luftzug, der durch das Schiebefenster reinzischt.

Das Suchspiel beginnt. Geflogen wird zu den Thermik Hotspots. Friedhof, Bahnhof und IKEA-Lager werden abgeflogen. Dort erwarten wir reichlich thermische Energie, damit wir so lange wie möglich diesen wunderbaren Ausblick genießen können.

Nach dem Start haben wir meist ständiges Sinken, aber unter Segelflieger/innen gilt: Wenn's wo sauft, steigt's auch irgendwo! Das Sinken wird vor allem vor thermischem Gebiet nochmal stark zunehmen, bevor es sich neutralisiert und wir langsam ein Steigen verspüren. Wie das funktioniert? Thermische Energie kann man sich wie eine Welle vorstellen, die auf das Flugzeug und vor allem auf die Tragflächen trifft. Mithilfe des Variometers kann die Änderungsgeschwindigkeit der Höhe und somit die Intensität der Thermik gemessen werden. Deshalb gilt, je weiter der Zeiger des Variometers in den positiven Bereich schwingt, desto fröhlicher der Pilot. Der Passagier fühlt ständig mit der Steuerung mit und ist überrascht, wie leicht sich das Flugzeug in der Luft steuern lässt.

Auch am heutigen Tag haben wir unbe-

schränkte Sicht auf die Voralpen und dessen Gebirgszüge. Nach der Landung kann der Passagier sein Glück nicht fassen.

Es freut mich immer wieder zu sehen, mit welcher Begeisterung die Passagiere aus dem Segelflugzeug aussteigen. Auch wenn das Fliegen und die ganzen Eindrücke, die ein Mensch dabei verarbeiten muss, so wunderbar sind, scheint es doch auch irgendwie etwas Unnatürliches zu sein. An dieser Stelle auch mein Dankeschön an die Weiße Möwe Wels und an die Mitglieder der Sektion Segelflug, die es uns ermöglichen, dieses wunderbare Hobby mitten in Wels auszuüben und darüber hinaus auch noch andere dafür begeistern zu können.

Sie möchten dies selbst erleben und sich selbst davon überzeugen? Ob Kindheits-traum oder einfach nur heiß auf neue Erlebnisse, nichts kommt beim Pilot für einen Tag zu kurz. Einen ganzen Tag am Welser Flugplatz bei der Weißen Möwe Wels verbringen und dazu noch ein umfangreiches Action-Paket! Holen Sie sich Ihr Ticket!

Phillip Antal



Jagd auf das Silber C 2017

Im Segelflugsport ist das Silber C das erste FAI-Leistungsabzeichen. Dafür muss man einen 5 Stunden Dauerflug, 1000 m freien Höhengewinn und einen Streckenflug über mehr als 50 km nachweisen.

Mit den hohen Leistungen der Kunststoff-Flugzeuge ist dieses Abzeichen dementsprechend einfach zu erreichen. Rechnerisch ist es zum Beispiel möglich, mit einer LS4 in Wels auf 7000 ft zu steigen und die Distanz abzugleiten. In unserer Sektion gibt es deshalb die Regelung, dass das Silber C mit einer K8 geflogen werden muss.

Zusätzlich braucht man vor dem Überlandflug den 5-h-Dauerflug.

2016 konnte ich den 5-Stunden-Flug und den freien Höhengewinn bereits absolvieren, weshalb der Streckenflug als Ziel für 2017 gesetzt war.

1. Versuch 26.05.2017:

In den vorherigen Tagen ist eine Kaltfront durch Österreich gezogen. Heute ist der erste sonnige Tag, also erwarte ich Rückseitenwetter mit guter Thermik. Ein Flugbetrieb ist ebenfalls bereits vereinbart; also K8 an den Start und ab nach Ried.

Seile bereits ausgelegt, Flugzeug am Start, Flugzeugcheck ... Batterie-Sicherung ist kaputt. In der Werkstatt habe ich dann schnellstmöglich die Sicherung „repariert“, um rasch starten zu können. Da es bereits Nachmittag war, befürchtete ich, dass die Thermik bereits zu schwach wird, wenn ich in die Nähe von Ried komme, also immer wieder der Blick auf die Uhr.

Um 12:59 war ich dann in der Luft. 390 m QFE Ausklinkhöhe und bereits nach 11 Minuten auf 1800 m QNH. Thermik war gut und großflächig zu finden. Es hat jedoch zunehmend aufgetrocknet und nach 1 h Flugzeit war der Himmel blau. Ich bin dann einige Male zwischen Gunskirchen und Wels hin und her geflogen, da ich das Risiko nicht eingehen wollte, weiter Richtung Westen zu fliegen und womöglich keine Thermik zu finden.

Nachdem ich das dritte Mal wieder in Wels auf 1750 m war, habe ich mich entschlossen, immer weiter nach Westen zu fliegen, um dort Thermik zu suchen und nicht mehr zu den Hotspots in Wels zurückzufliegen.

In einem Maisfeld, eher bei Wels als bei Ried, musste ich dann landen. (Die genaue Distanz muss man hier nicht näher erörtern.) Die Rückholmannschaft hat sich natürlich über die Einladung zur Jause gefreut.

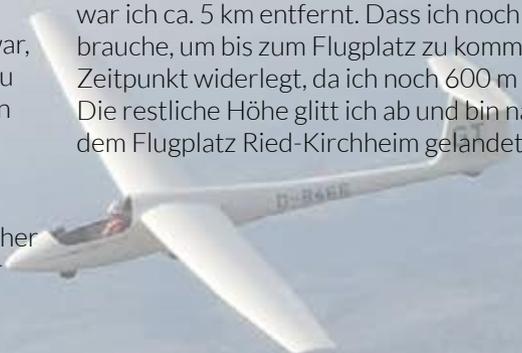
Trotz des kurzen Vergnügens und meiner ersten Außenlandung habe ich bei diesem Flug sehr viel gelernt. Zum einen habe ich den Fehler gemacht, immer wieder zurückzufliegen, und dadurch wertvolle Zeit verloren. Zum anderen bin ich nur von Wiese zu Wiese geflogen und in deren unmittelbarem Bereich geblieben. Generell habe ich mich, unabhängig von der Höhe, mehr darauf konzentriert, eine Landemöglichkeit zu finden als Ablösepunkte zu suchen. Das war hierfür sicher die falsche Einstellung. Auch die defekte Batterie wird seinen Teil dazu beigetragen haben, da ich somit vor dem Start zusätzlich angespannt war.

2. Versuch 30.06.2017:

Nachdem Vorstandlechner Paul und Rennmayr Gerhard den 50-km-Flug bereits geschafft hatten, musste ich natürlich nachziehen.

Die Basis war an diesem Tag höher als beim ersten Versuch und ich hatte bis zum Schluss Wolken, die mir das Thermik-Suchen erleichterten. Meine Einstellung beim Flug war dabei auch deutlich besser. Ich habe zwar immer Ausschau nach Feldern und Wiesen gehalten, habe mich daran aber nicht festgeklammert. Am Hausruck habe ich das letzte Mal aufgekurbelt, um dann Richtung Ried-Stadt zu fliegen. Ich wusste, dass der Platz schwer zu sehen ist, und wollte mir deshalb etwas Höhe aufsparen, falls ich ihn nicht gleich finden würde. Deshalb dachte ich, dass ich noch mindestens einen Aufwind finden muss, um bis nach Ried-Kirchheim zu kommen. Südlich von Ried-Stadt hatte ich dann nochmal die Hoffnung auf Thermik. Diese war aber vergeblich. Nach 2 Kreisen bin ich weiter Richtung Kirchheim geflogen, ab hier nur mehr mit der Karte. Eine markante Kurve der Eisenbahnschienen habe ich als Anhaltspunkt genommen, um den Flugplatz zu finden.

Bis zum Schluss war ich mir nicht sicher, ob ich auch auf die richtigen Gleise schaute. Ich habe deshalb mehrmals über Kurs, Distanz und Zeit nachgedacht, um eine halbwegs realistische Ankunftszeit zu errechnen. Gefühlt hatte ich den Flugplatz längst überflogen, weshalb diese Rechnung sehr hilfreich war. Als ich den Platz dann endlich sehen konnte, war ich ca. 5 km entfernt. Dass ich noch einen Aufwind brauche, um bis zum Flugplatz zu kommen, wurde zu diesem Zeitpunkt widerlegt, da ich noch 600 m über Grund flog. Die restliche Höhe glitt ich ab und bin nach 2 h 38 Min. auf dem Flugplatz Ried-Kirchheim gelandet.



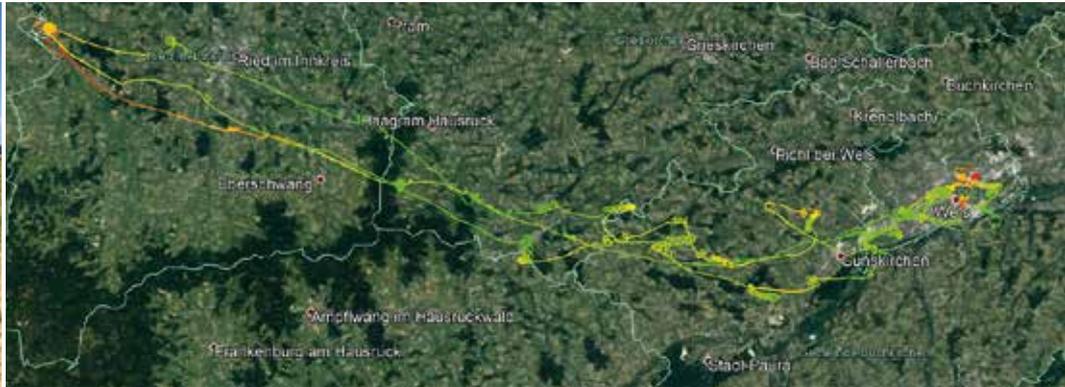
Dominik Olinger

Flugrouten 2017

in GoogleEarth dargestellt



Ka8b Außenlandung



Flugrouten der Silber-C-Flüge

In der dezentralen Staatsmeisterschaft flogen 3 Welsler Piloten 3827 km in 13 gewerteten Flügen. In der Vereinswertung erreichten die teilnehmenden Piloten der Weißen Möwe Rang 55 von 72.

Club Challenge Rangliste

Weisse Möwe Wels

Platz 1.....	Walter Kruml.....	26 Punkte
Platz 2.....	Alexander Beyer	20 Punkte
Platz 3.....	Herbert Matschi.....	7 Punkte

Dezentrale Staatsmeisterschaft

Standard-Klasse

Walter Kruml	Rang 31	2131 km
Alexander Beyer	Rang 52	1257 km

aus 162 Teilnehmer

18m-Klasse

Herbert Matschi	Rang 104	439 km
-----------------------	----------------	--------

aus 124 Teilnehmer

FAI Leistungsabzeichen

oder Teile davon

Vorstandlechner Paul:	
Silber-C	Ka8b, OE-0748
Rennmayr Gerhard:	
Silber-C	Ka8b, OE-0748
Olinger Dominik:	
Silber-C	Ka8b, OE-0748
Gantze Peter:	
Gold-C, Zeit: 5h.....	Ka8b, OE-0748

3 Nationen Ziellanden

Am 4.11.2017 fand der Wettbewerb bei einen für diese Jahreszeit super Wetter in Ried/Kirchheim statt.

Von den Riedern waren sowohl der Flugbetrieb als auch das Catering sowie der Abschlussabend bestens organisiert. Nach einer längeren Durststrecke haben wir den Wanderpokal wieder nach Wels geholt.

Insgesamt nahmen 22 Piloten an dem Wettbewerb teil

- Ried 17 Teilnehmer
- Wels 4 Teilnehmer (Ecker, Hackmack, Kruml, Matschi)
- Salzburg 2 Teilnehmer

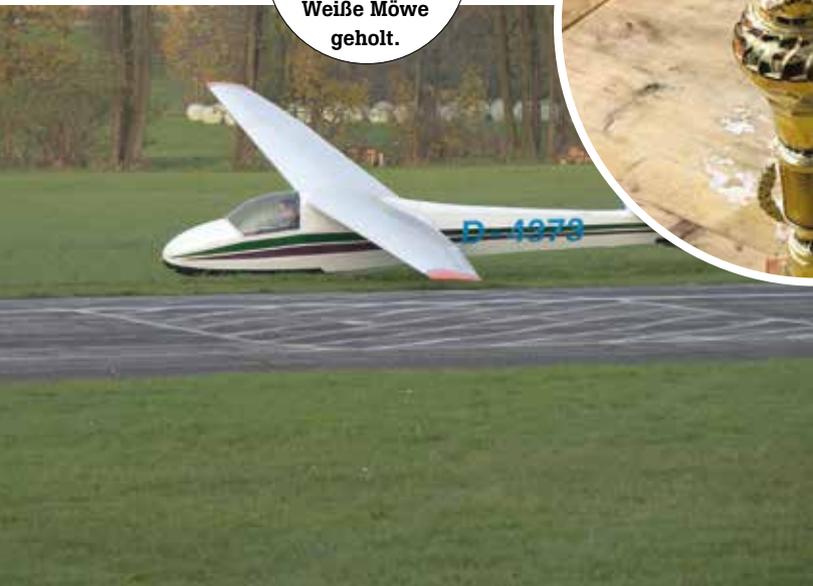
Nächstes Jahr findest das 3 Nationen Ziellanden wieder in Wels statt. Mit der Möglichkeit, Windenstarts machen zu können, hoffe ich, dass wir deutlich mehr Teilnehmer als heuer haben.

Hier alle Ergebnisse:

Verein	Pilot	Weite
1. Wels		
1	Kuml Walter	5,90 m
2	Ecker Josef	5,30 m
3	Matschi Herbert	7,20 m
		gesamt 18,40 m
2. Salzburg		
1	Leeb Wilhelm	14,02 m
2	Fraisl Rudi	9,70 m
2	Leeb Wilhelm	28,70 m
		gesamt 52,42 m
3. Ried		
1	Lechner Fritz	8,070 m
2	Fasching Lukas	39,60 m
3	Schachinger Michael	24,93 m
		gesamt 72,60 m



Unser Siegeream, sie haben den Pokal für die Weiße Möwe geholt.





Jubiläum für Schwingshandl Otto

Altpräsident Ing. Ecker Josef und Sektionsleiter Herbert Matschi gratulieren zum 90er.

Der Jubilar Otto Schwingshandl:

Wenige Monate nach der Gründung der »Weißen Möwe Wels« trat Otto dem Verein am 17. November 1949 als Mitglied bei. Er gehört somit zu den »Pionieren« unseres Großvereines.

Unvergessen ist seine Leistung, als er Anfang der 1960er-Jahre als erstes Vereins-

mitglied mit dem „Spatzen“ einen 300er, Zell am See – Patscherkofel – Aigen im Enntal – Zell am See flog.

Otto war lange Jahre Sektionskassier der Segelflieger. Dafür möchten wir ihm an dieser Stelle nochmals herzlich danken. Er nahm an vielen Vereinsausflügen mit unseren Motorseglern teil.

Otto flog in der Zeit alle unsere Segelflugzeuge und Motorsegler bis zu unseren

doppelsitzigen und eigenstartfähigen JANUS CM mit Klapptriebwerk.

Neben der Fliegerei galt sein Interesse noch dem Radfahren, Schifahren und dem Bergsteigen. Er bezwang die höchsten Berge unserer Heimat, den Großglockner und den Großvenediger, um nur zwei zu nennen.

Möge Otto, 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.*



Kurt Lehner am linken Bildrand,
ein langjähriger Fliegerfreund.



Feierliche Eröffnung des Naturerlebnisweges am Flugplatz Wels

Viele weitere Bilder findest man auf unserer HP wmw.at – unter der Rubrik Aktuelles.

Viel Prominenz aus Politik und Naturschutz nahmen am 20. Mai 2017 an der Eröffnung des vom Obmann des Naturschutzbund Oberösterreich gestalteten Naturerlebnisweges am Flugplatz Wels teil, allen voran Landeshauptmann Stv. und Naturschutzlandesrat Dr. Manfred Haimbuchner, der Bürgermeister der Stadt Wels Dr. Andreas Rabl, Vizebürgermeister Gerhard Kroiß, Landtagsabgeordnete Mag. Silke Lackner. Von der OÖ. Landesregierung Abteilung Naturschutz waren Mag. Alexander Schuster und Ing. Gerald Neubacher anwesend. Auch der Ehrenpräsident des Österreichischen Naturschutzbun-

des, Prof. Dr. Eberhard Stüber war von Salzburg angereist. Von BirdLife waren Hans Uhl und Martin Plasser bei der Feier dabei. Weggefährten im Bemühen um den Schutz der letzten Reste der Welser Heide. Zehn von Josef Limberger gestaltete Schautafeln geben Auskunft über das Gelände mit seinen einzigartigen Naturschätzen aus der Tier- und Pflanzenwelt. Eine Aussichtsplattform gestattet einen Blick auf den letzten zusammenhängenden Rest der Welser Heide und bietet gute Beobachtungsmöglichkeiten.

Die Aussichtsplattform und die schön gestalteten Informationstafeln fanden regen



Waldemar Steller und Oliver Hackenberg, trugen vor mehr als 25 Jahren den Naturschutzgedanken in die Weiße Möwe. »Was lange währt, wird endlich gut« Ovid.

Anklang. Nachdem der Fliegerclub Weiße Möwe Wels noch zu Rundflügen über das Gelände eingeladen hatte und man an einer Rundfahrt mit dem Bus teilnehmen konnte, klang die kleine Feier bei einem gemütlichen Mittagessen aus. Der Naturschutzbund wird auch im kommenden Jahr wieder Exkursionen am Welser Flugplatz veranstalten. So am Samstag, dem 28. April 2018, unter der Leitung von Josef Limberger und im Sommer eine insektenkundliche Wanderung unter Leitung von Dr. Martin Schwarz.

Danke an alle, die am Gelingen beteiligt waren!

Josef Limberger



Landeshauptmann-Stellvertreter
Dr. Manfred Haimbuchner



Brigitte Strauß, Vizepräsidentin der Weißen
Möwe Wels, Freundin und Förderin unseres
Vereins.



Schautafel im Gastgarten



Franz Mayer, Vorsitzender Flugplatzbetriebsausschuss, mit Bürgermeister der Stadt Wels Dr. Andreas Rabl



Altpräsident Ing. Josef Ecker knapp vor seiner Ansprache. Kurze Zeit danach hat er sein Amt an Andreas Grosch weitergegeben. Ein würdiger Abschluss seiner erfolgreichen Präsidentschaft für die Weiße Möwe.



Dr. Manfred Haimbuchner, Fernsehinterview unter den Flügeln der Möwe



Dr. Manfred Haimbuchner, sichtlich erfreut nach einem Rundflug über seine Heimat, mit Franz Mayer als Pilot, in der C 172 - Rocket.



Peter ist immer dabei und hilfst schon wo es geht. Ganz sein Papa Siegi Heer.



» Einmal speiben bitte, nicht bei uns WMWler, uns kann man ins All schießen.



» Rettungshubschrauber „Martin 3“ wurde bis am Abend umlagert.

Vereinsfest am Flugplatz Wels

Am 4. August 2017 wurde nach langer Zeit wieder ein Vereinsfest veranstaltet. Der Zweck, das Miteinander im Verein zu fördern und ein familienfreundliches Fest zu gestalten, konnte voll erfüllt werden. Interessante Ausstellungsobjekte („Panther 8x8“ von Rosenbauer, „Rotax-Motor“, Rettungshubschrauber „Martin 3“) ergänzten sich ganz toll mit den verschiedenen Aktivitäten. Die Treffsicherheit konnte beim Bogenschießen demonstriert werden, für junge und jung gebliebene „Piloten“ war ein FSX-Flugsimulator aufgebaut (Wer würde die Catana am Simulator ohne Crash landen?) am „Space-Curl“ durften ganz wagemutige „Astronautenfeelings“ erleben und im Hubschraubersimulator war man schon in der fast „realen“ Fliegerwelt angekommen.

Als Abschluss fand eine Radrundfahrt rund um den Flugplatz statt (ganz toll: auch Rollifahrer haben daran teilgenommen). Als „Vorausfahrzeug“ (und „Augen- und Ohrenschmaus“) fungierte ein Oldtimer Baujahr 1928! Und für die Bogenschützen und Radfahrer gab es eine Verlosung von tollen Sachpreisen (Jedes Los hat gewonnen!!). Für die Gaumenfreuden sorgte unser Wirtsehepaar (mit Helfern) Gabi und Harald. So war für jeden etwas Interessantes dabei und lt. Meinung vieler Besucher war dieses Fest ein voller Erfolg. Das hat uns besonders gefreut. Ganz besonderer Dank gebührt unseren Sponsoren und Förderern. *Peter Gantze*



» Kommando Zentrale von Peter Gantze, er hat organisiert und getüfelt, und das »Vereinsfest NEU« ins Leben gerufen.



©Heinz Lippitsch

»» Impressionen vom Fest



Interreligiöser Gottesdienst am Flughafen Wels

Im Zuge des Projektes „Toleranz und Respekt“ der Stadt Wels hat der Fliegerclub „Weiße Möwe Wels“ am Sonntag, 23.04.2017, einen interreligiösen Gottesdienst veranstaltet. Leider hat der „Wettergott“ für nasskaltes und windiges Wetter gesorgt, sodass der im Gastgarten geplante Gottesdienst kurzfristig in den Hangar übersiedeln musste. Die eingeladenen geistlichen Vertreter der katholischen, evangelischen und muslimischen Kirche bzw. Glaubensgemeinschaft haben einen sehr zu Herzen gehenden Gottesdienst mit den Anwesenden gefeiert. Stimmungsvoll ertönten zum Anfang und Ende Kirchenglocken, Kirchenlieder ertönten vielstimmig mit Musikbegleitung und beim gesungenen Vater Unser verspürte so mancher Gottesdienstbesucher ein „Gänsehautfeeling“. Die Reden der drei Geistlichen waren voller Einfühlung für das besondere Umfeld („Über den Wolken ...“), wobei auch der Humor nicht zu kurz kam. Beispielgebend für das Thema „Toleranz und Respekt“ war aber der außergewöhnlich freundschaftliche und nette Umgang dieser drei Personen miteinander über alle Konfessions- und Religionsgrenzen hinweg – ein gelebtes Beispiel und Vorbild für uns alle. Dieser „Funke“ ist auch auf alle Gottesdienstteilnehmer übersprungen, denn nach der Veranstaltung gab es nur eine Meinung – „So etwas muss wieder gemacht werden!“ – Und wir werden das auch wieder veranstalten.

P.G.



Lehrsaal renovieren + das Plus

VORHER



Hektisches Treiben herrschte an einigen Tagen im ersten Stock des Westgebäudes am Welser Flughafen. Was war da geschehen? Der doch schon sehr in die Jahre gekommene „Lehrsaal Flugschule Weiße Möwe Wels“ wurde einer „Generalrenovierung“ unterzogen. War das wirklich nötig? Aber sicher doch, denn alleine der durch Prüfungsangst ausgelöste Schweißausbruch bei manchen Prüflingen hat nicht nur Spuren in deren Gesicht hinterlassen, sondern trug auch dazu bei, dass sich ein intensives

„Abnützungsklima“ mitsamt optischen Hinterlassenschaften (vergilbte Farbe, unansehnlicher Boden usw.) im Lehrsaal breitgemacht hatte.

Unter dem „Oberkommando“ unseres Präsidenten machte sich ein (überschaubarer) „Stoßtrupp“ an die Sanierung. Da gab es dann manche Überraschungen. Es fiel plötzlich bei der Demontage der alten Beleuchtung ein Teil der Decke gleich mit herunter (und auf den Kopf des „Entleuchters“) oder an anderer Stelle war ein Lichtschalter montiert, von dem niemand wusste und herausfand, wofür er dienen sollte, bis dieser Schalter abmontiert war und dahinter sich – nichts befand – er diente nur zur Abdeckung eines Loches! Beim Ausmalen kam dann das nächs-



©Franz Geisler, danke für Deine aussagekräftigen Bilder

te „AHA“, denn konnte man die Wände noch relativ mühelos neu ausmalen, musste man bei der Decke zur Kenntnis nehmen, dass diese mit einer für das Raumklima guten, aber für die neuerliche Bemalung nicht so wünschenswerten Leimfarbe gestrichen war – Fazit: Die Farbe musste mühevoll von der Decke entfernt werden, erst dann konnte man einen hochwertigen, modernen und atmungsaktiven Anstrich aufbringen.

Alles in allem war es ein anstrengendes Projekt, das aber den Zusammenhalt und auch den Spaß der beteiligten Personen stärkte bzw. nicht zu kurz kommen ließ.

So wurde Walter (Darilion) als „Blutdruckhydrauliker mit Urkraft“ von Peter zu Hilfe gerufen, als er Löcher in die – vorher als „Stuckdecke“ bezeichnete Decke – bohren wollte und mit einer Schlagbohrmaschine in 30 Minuten gerade mal ein 15-cm-Loch gebohrt hatte. Der Plafond stellte sich aus 35 cm dickem Blaubeton gefertigt heraus. Walter brauchte dann mit einem Bohrhammer auch noch ca. 10 Minuten pro Loch, aber seine Urkraft ließ dem Beton keine Chance!

Eine Profifirma sorgte dafür, dass der alte Bodenbelag wieder wie neu erstrahlt, neue Leuchten (LED's!!) werden beim Kostensparen helfen, eine Videoleinwand

wurde uns von den „Stumpfl´s“ gespendet – jetzt kann der Beamer seine volle Leistungsfähigkeit ausspielen –, neue Vertikalvorhänge wurden montiert, ein neues Whiteboard statt der alten Schultafel angeschafft, eine neue Türe samt Türstock hingestellt, eine Verkleidung für die „Hochofenheizungsleitung“ und die unansehnlichen Heizkörper angebracht und noch vieles mehr. Ein besonderer Leckerbissen ist die neue Lautsprecheranlage, denn zusammen mit der fixen Beamerleinwand und dem nun hochauflösenden Beamer können wir uns im Lehrsaal auch genüsslichem Kinovergnügen hingeben! Ihr könnt euch alle bei einem Besuch des Lehrsaals davon überzeugen, dass das Team wirklich gute Arbeit geleistet hat.

Teamplayer: Präsident Andreas Grosch mit Gattin Martina, Peter Rohn und Angi, Geissler Franz, Wolfgang Hochleitner, Radek Veselka, Wolfslehner Christian, Dominik Schreiber, Fritz Kurfner, Hamader Karl, Fabiola Eder, Moritz Balon, Walter Darilion, Peter Gantze. P.G.



»» Martina Grosch voll im Einsatz, der Präsident nicht im Bild, hatte auch alle Hände voll zu tun.



»» Tausendsassa »Peter Rohn« macht und kann alles. Angi immer live dabei, wenn es um die Verschönerung geht.



Hangarführungen im Sinne von Toleranz und Respekt

Einen „Tag der offenen Tür“ hat die Weiße Möwe Wels im Zuge des Projekts der Stadt Wels veranstaltet.

Als „Tourguides“ haben sich Mitglieder des Vereins verschiedenen Alters, Geschlechts und Staatszugehörigkeiten zur Verfügung gestellt. Aber all diese verschiedenen Frauen und Männer haben ganz toll miteinander gearbeitet, um für die Besucher diesen „Tag der offenen Tür“ zu einem eindrucksvollen Erlebnis zwischen Mensch, Technik und Natur werden zu lassen.

Vielen Teilnehmern der Führungen war nicht bewusst, dass sie sich am größten öffentlichen Flugplatz Europas befanden, sehr wenige hatten Kenntnis davon, dass seit 2015 dieser Flugplatz auch ein „Natura-2000-Schutzgebiet“ ist!

Die meisten Teilnehmer haben auch mit Staunen erfahren, dass sehr viele der Flugzeuge im Hangar ein österreichisches Produkt sind („Katana“ von Diamond Aircraft) und die meisten davon einen Motor der Firma ROTAX aus Gunskirchen (übrigens der weltgrößte Hersteller von Kolbenflugzeugmotoren!) eingebaut haben.

Wir Welser (und natürlich alle Österreicher) können stolz sein auf diesen Flugplatz und die Flugzeug- und Zulieferindustrie (z. B. Rosenbauer – testet seine Flughafenslöschfahrzeuge hier usw.), die dieses Gelände für ihre Entwicklungen (ROTAX-Motoren) und Tests (Teufelberger Windenseile, Reform-Sondermäher für Flugplätze mit Feuchtgebieten) brauchen und natürlich benützen dürfen. Dieser Flugplatz bietet aus diesen Gründen allen Benutzern viel Toleranz und Respekt, denn allein die internationalen Firmen besuchen uns mit Menschen verschiedener Abstammung, Nationen und Sprachen, aber es hat noch nie ein Chaos wie beim „Turmbau zu Babel“ gegeben – denn wir leben Toleranz und Respekt voreinander und einen menschlichen Umgang miteinander! Wo ein Wille, da ist auch Verständigung möglich.

P.G.



Vorschau – Veranstaltungen 2018

Interreligiöser Gottesdienst (im *Mai 2018*, genaues Datum wird noch bekanntgegeben)

Vereinsfest (im *August 2018*, genaues Datum wird noch bekanntgegeben)

Ju 52 kommt! (06. -09.07.2018)

„Luftfahrt in Österreich“ – gemeinsam mit dem WELIOS WELS wird eine Sonderausstellung zur Luftfahrt in Österreich organisiert. Wir können jetzt schon sagen, dass der Zuspruch von Ausstellern und öffentlichen Stellen und Institutionen unsere Erwartungen übertrifft. „Lift Off“ wird in der *zweiten Maihälfte* sein, die Ausstellung wird im Welios ca. 6 Monate laufen und dann in kleinerem Rahmen zu einer Dauerausstellung werden! Am Flugplatz finden dazu immer wieder „Sonderveranstaltungen“ im Rahmen des normalen Betriebes statt. Neugierig? Details werden ab Februar bekanntgegeben.



Weiße Möwes erste weibliche Betriebsleiterin



Seit Herbst 2014 wird der betriebliche Dienst am Flugplatz Wels hauptsächlich durch unsere zwei Betriebsleiter aufrechtgehalten. Da es jedoch im Jahr 2016/2017 diverse gesundheitliche Ausfälle im Team gab, häuften sich der stetige Personalmangel seitens der Betriebsleitung. Die betriebliche Sicherheit sowie die rechtliche Grundlage für einen reibungslosen und sicheren Betrieb des Flugplatzes waren somit stark beeinträchtigt. Die vorübergehenden Zwischenlösungen, unsere Vorstandsmitglieder Hr. Mayer Franz sowie Hr. Andreas Grosch in das Team einzubinden, funktionierten gut, konnten aber auf lange Sicht keine langfristige Lösung darstellen. Hierbei wurde ersichtlich, dass sich eine Erweiterung um eine dritte angestellte Person im Team der Betriebsleitung positiv auf die Aufrechterhaltung der Sicherheit und der rechtlichen Aspekte auswirken würde.

Nach einer ausgewählten Bewerbungsphase mit zahlreichen Bewerbungen konnte sich das Team der Betriebsleitung für ein neues Mitglied entscheiden: Erstmals in der Geschichte der Weißen Möwe Wels hat sich das Flugplatz-Team für eine Dame im Team der Betriebsleitung ausgesprochen.

Viktoria Poppe steht uns nun seit 1. Jänner 2018 als zusätzliche Betriebsleiterin zur Verfügung.

Viktoria, alias „Viky“, ist in Tirol als naturverbundene und entschlossene Frau aufgewachsen. Die 37-Jährige ist schon von Kind auf begeistert von der Luftfahrt und konnte sich 2016 bei der Firma Reidinger Helicopter in Wels ihren Traum „Berufs-Hubschrauberpilotin“ verwirklichen.

Sie befindet sich momentan in intensiver Ausbildung seitens unseres Hauptbetriebsleiters Peter Rohn. Die Weiße Möwe Wels freut sich sehr über unseren Neuzugang und blickt erwartungsvoll und motiviert in eine fliegerische Zukunft.

Rohn Peter

Inserate:

Umschlag hinten (U4) – **Fronius**
Umschlag innen (U2) – **Rosenbauer**
Umschlag innen (U3) – **Nirotec**
S 2 – **Rotax**
S 23 – **Aerial**
S 31 – **Total**
S 33 – **HB Flugtechnik**
S 42 – **Wildberger Toyota**
S 47 – **AAC**
S 51 – **VKB Bank**
S 77 – **Sparkasse**
S 88 – **M.M. Event-Technik**

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
E-Mail: wolf.ruzicka@wmw.at

Coverbild: Reinhard Jost

SPARKASSE 
Oberösterreich



Sektion UL Experimental

Was gibt es Neues in der UL-Sektion?

Das Wichtigste zuerst, Ihr seid UNFALL-FREI durchs Jahr geflogen, dazu gratulieren wir Euch ganz herzlich! Doch was war da noch? Hier war das Shell-Haberkorn-Flugevent. Madlsperger Wolfgang hat seine RV12 mit dem 912iS fast fertiggestellt. Radek Veselka etablierte sich als Sektionsleiterstellvertreter. Ein paar Worte zur Vereinsarbeit. u.v.m.

Sektionsleiterstellvertreter

Radek Veselka ist eine Bereicherung für uns, er ist derjenige, der nicht jammert, sondern sich der Sachen annimmt, die ihm auffallen, nachschaut, wenn jemand sagt, dass an der Maschine was komisch ist, aufschreibt und organisiert, dass erkannte Schäden behoben werden. Er ist ein Kümmerer, der nicht wegschaut. Weiter so, Radek setzt Akzente und hat für jeden von Euch ein offenes Ohr.

Unser Flugzeugpark OE-ATA

Die Sonne brennt beim Fliegen nicht mehr auf den Kopf und das ohne Einschränkung der Sicht. Dank Radek zielt nun eine schöne und passende Son-

nenabdeckung das Schiebeglasdach. Wenn wir wollen, können wir die Avionik an die neu aufgerüsteten Katanas anpassen, wir denken da an einen elektronischen Horizont und so. Dank größter zulässiger Zuladung unserer verfügbaren Maschinen und mit großen Tanks ausgestattet, erreicht sie weit entfernte Ziele oft ohne Zwischenlandungen. Bei den Vereinsausflügen ist sie regelmäßig dabei, trotzdem muss sie wegen geringer Auslastung mehr geflogen werden.

Wo geflogen wird, passiert auch was. Passt auf die Maschinen auf, stützt Euch nicht übergebührlich am Cockpitträger oder dem Schiebeglasdach etc ab. Betretet bitte auch nur die vorgesehenen Flächen an den Tragflächen.

D-MOMT und D-MFIA

Die beiden Tecnam P92 D-MOMT und D-MFIA werden wir in den ursprünglichen Zustand mit Rotax 912 ULS Vergasermotor und FixPitch Propeller bis Ende Februar 2018 zurückbauen, danach werden für jedes UL-Mitglied die Flugzeuge im Reservierungssystem sichtbar verfügbar. Wir können alle wieder mit den beiden Flugzeugen, wenn auch ohne die Vorzüge des 912iS, fliegen. Eine für beide Flugzeuge gültige Umschulung wird notwendig werden, meldet Euch dazu bitte. Das Flugzeugmuster P92 ist mechanisch äußerst robust, hart im Nehmen und genügsam. Sie sind einfach zu fliegen und kommen mit kurzer Start- und Landestrecke aus. Mal kurz zum Frühstück

nach Hofkirchen fliegen oder nach Italien ans Meer oder sich an unseren ausgeschriebenen Vereinsausflügen beteiligen, die P92 ist sicher dabei.

Technisch sind die beiden Flugzeuge top ausgerüstet. Ihr könnt damit in ganz Europa fliegen.

D-MWWM

Die Tecnam P96 begleitete uns nun schon sehr lange Zeit. Mit ihr erlebten wir sehr schöne Flugstunden, sie zeigte uns Gott und die Welt und wir schätzen sie sehr für ihre sicheren Flüge. Mit der Wiederindienststellung der beiden P92 sehen wir jedoch die Zeit gekommen, die D-MWWM so ,wie sie dasteht, zu verkaufen.

Für unsere Tiefdeckerliebhaber steht ja immer noch die P2002 zur Verfügung.

Rangierschäden

Bitte meldet Rangierschäden beim Betriebsleiter. Passieren kann jedem immer was, wofür Euch niemand den Kopf ausreißt, aber ein nichterkannter und unbenutzt gebliebener Rangierschaden kann zur Unfallursache werden.

Vereinsarbeit

Im Allgemeinen beteiligte sich kaum jemand an Vereinsarbeit. Die Tätigkeiten wurden und werden immer wieder nur von denselben fleißigen Personen ausgeführt, die ohnehin die Arbeit schon immer tun bzw tun, weil sie sonst niemand tut. Die Vereinsarbeit in bisher bekannter Form wird damit eingestellt.

Zur Sektionsversammlung wünsche ich mir zahlreiche Teilnahme.

Happy landings

Siegi Heer (Sektionsleiter seit 2007)



Alex Pucher grinst an diesem Tag mit dem Wetter um die Wette.



Enno Hackmack im Falken, Sektion Segelflug, hat sich auch an der Veranstaltung beteiligt.

Shell-Haberkorn Event 2017

Große Mühe gaben wir uns als WMW, um Shell-Haberkorn ein unvergleichbares Kundenevent für 50 Personen am Flugplatz Wels bieten zu können. Flugkräftige Unterstützung bekamen wir von unseren WMW-Piloten. DANKE! Ohne Euch wäre das alles nicht möglich.

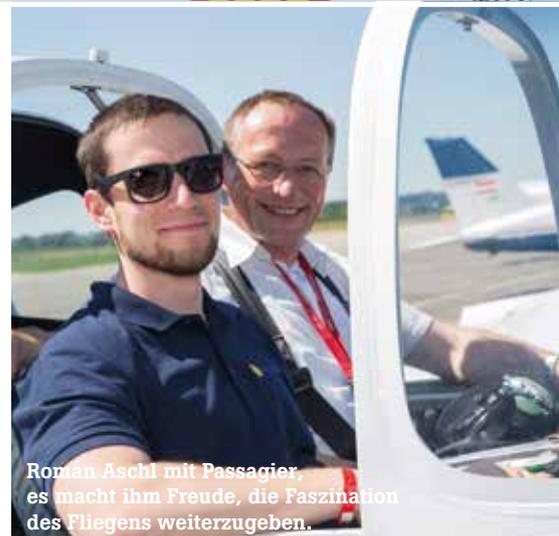
An diesem herrlich schönen Tag kamen alle Maschinen in die Luft, die Flügel hatten. Ein Tag, an dem sektionsübergreifend die Piloten Schlange standen, um unseren Gästen, jedem für sich, das Fliegen zu zeigen. Jeder einzelne Teilnehmer bedankte sich für den genialen, einzigartigen Erlebnistag, einen, den es nur am Flugplatz Wels gibt. Wieder einmal verging die Zeit viel zu schnell.

Doch nun der Reihe nach: Unter den früh eintreffenden Gästen kann ich Wiederho-

lungstätter ausmachen. Ja, manchen gefällt der Flugplatz Wels so gut, dass sie schon zum dritten Mal beim Aktiverlebnistag teilnehmen. Nach dem ersten Kaffee und Kuchen gings zur Flugeinschulung in den großen Lehrsaal. Im Frage- und Antwortspiel erarbeiteten wir die Grundlagen zum Fliegen, manch einem Gast wurde damit „vorbeugend“ die Flugangst einfach weggeblasen, weil sie nun wussten, wie das Fliegen geht.

Nach dem Mittagessen gings richtig los. Die erste Gruppe ging zum Rundflug.

Piloten und Gäste fanden sich zusammen, wieder wurde die Maschine erklärt und die platzgenommenen Gäste gut angegurtet. Minuten dauerte es, bis der Motor startet und das Flugzeug Richtung Piste rollte. Nach dem Rundflug rollten die ersten Flugzeuge wieder am Apron aus. Fragen der Art „Wie wars“ konnten ich mir ohnehin sparen,



Roman Aschl mit Passagier, es macht ihm Freude, die Faszination des Fliegens weiterzugeben.

denn die strahlenden Gesichter der Gäste sagten uns, dass wir alles richtig gemacht hatten.

Dann ging diese Gruppe reihum zu den anderen Stationen und eine neue Gruppe kam zum Fliegen dran.

Besonders möchte ich die Station „Hangarführung von und mit Gantze Peter“ herausheben. Die selbst erlebten und spannenden Geschichten, die Peter erzählte, bleiben unvergesslich. Die Gäste waren ob der Historie des Flugplatzes, der eingestellten Flugzeuge und dessen heutige Bedeutung für den Naturschutz und die lokale Wirtschaft sehr angetan.

Bei der Station Quadcopter konnten die Gäste ihr Geschick beweisen, so ein Ding über einen definierten Kurs zu fliegen, was gar nicht so einfach war, wie ich selbst feststellen musste. Zum Glück sind die Sicherheitseinrichtungen so gut, dass keiner der kleinen Dinger abhaute.



Christian Sixt und ein fröhlicher Passagier

Alex Mitter, beruflich in der ganzen Welt unterwegs. Wenn es ein Event gibt, stellt er seine Zeit gerne zur Verfügung.



Kurt Würleitner nach seinem tollen Kunsflug.



Mit Hubschrauber-Besichtigung



Außenstation - Drohnenfliegen



Station Quadfahren

Station Segway



Die Station Quadfahren ist immer fixer Bestandteil eines solchen Aktiv-Events.

Anfängliche Scheu vor den Geräten drehte sich sehr rasch in den „Race Modus“, ab da wurde dann im Rundkurs auf Teufel komm raus gefahren. Der sehr sicher angelegte Kurs und die gründliche Fahrzeugeinschulung waren auch hier die Grundlage für ein unfallfreies Event.

Die Station Segway war der zweirädrige Brennpunkt des Events. Für Neueinsteiger anfangs eine zittrige Sache, der bald ein kleines bisschen Routine wich. Der ausgesteckte Geschicklichkeitskurs wurde von allen bestens gemeistert.

In bleibender Erinnerung wird die Kunstflugvorführung von Kurt Würleitner bleiben, manchem Gast blieb die Luft weg, weil man glaubte, der Motor ist abgestorben, und außerdem trudelt ja der Flieger zum Boden. Da ich den Flug kommentieren und erklären durfte, lösten sich alle

Bedenken mit großem Applaus in Luft auf. Danken möchten wir hier unserem Wettergott, er war uns gnädig, erst nach dem Zusammenräumen kam ein unglaublicher Sturm auf, der alles, was nicht wirklich niet und nagelfest war, einfach davonfegte.

Danken möchten wir hier Familie Taibl – ohne sie wäre das Event nur halb so schön gewesen, sie verwöhnten uns alle zu jeder Zeit mit Leckerbissen und Getränken.

Danken möchte ich allen beteiligten Piloten für ihr umsichtiges Fliegen. Zum ersten Mal ist keinem der Gäste beim Fliegen übel geworden, für zwei Gäste war es der erste Flug ihres Lebens überhaupt.

Danken möchte ich unseren sehr disziplinierten Gästen, ohne die es dieses schöne Event gar nicht geben könnte.

Eure

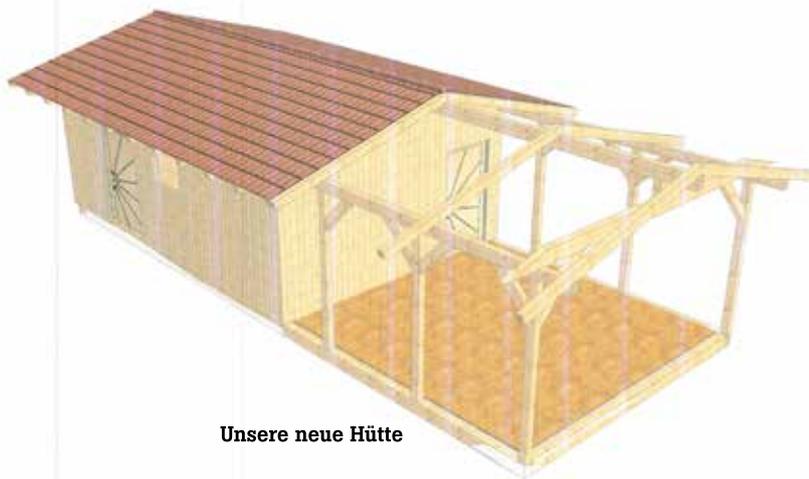
Peter Gantze und Siegi Heer

Fotos: Leopold Neumayr u. W.R

Jahresrückblick der Sektion Modellflug Saison 2017

2017 war endlich wieder einmal ein ruhiges Jahr ohne besondere Vorkommnisse, wenngleich im Oktober und November die ersten Umbauarbeiten unseres Modellfluggeländes gestartet sind – doch dazu später mehr. Zu Silvester 2016/2017 hielten wir unser seit über 20 Jahren bestehendes Silvester-Fliegen am Flugplatz Wels ab, der für uns

stellen und bei der Stadt Wels um Umwidmung unseres Geländes auf die passende Widmung als Sportgelände anzusuchen. Diese ist auch Voraussetzung für alle weiteren rechtlichen Absicherungen. Nach diesbezüglich positiven Signalen aus dem Magistrat haben wir uns an die Planung des Platz-Layouts sowie der Vereshütte etc. gemacht. Die Umgestaltung



Unsere neue Hütte

Modellflieger komplett gesperrt wurde und wir dadurch freie Flugbahn hatten. Dafür möchte ich einen herzlichen Dank den Verantwortlichen für ihr Entgegenkommen aussprechen.

Auch das traditionelle Hallenfliegen konnten wir im Winter wieder in der Turnhalle in der Vogelweide genießen und dabei unserer fliegerischen Fähigkeiten (Rückenflug, Torquen etc.) in windstiller Umgebung verbessern.

Der weitere Ablauf unserer Saison war für mich und die Mitglieder des Sektionsausschusses von den Vorbereitungen zur großen Umgestaltung unseres Modellfluggeländes geprägt. Wir haben im Juli 2016 beschlossen, unser MFG nun endlich auf rechtlich einwandfreie Beine zu

stellen und bei der Stadt Wels um Umwidmung unseres Geländes auf die passende Widmung als Sportgelände anzusuchen. Diese ist auch Voraussetzung für alle weiteren rechtlichen Absicherungen. Nach diesbezüglich positiven Signalen aus dem Magistrat haben wir uns an die Planung des Platz-Layouts sowie der Vereshütte etc. gemacht. Die Umgestaltung

solte nicht nur rechtskonform sein – für alle Neubauten wird um Genehmigung angesucht – und die Annehmlichkeiten erhalten bzw. weiter verbessern, sondern vor allem auch eine Entlastung unserer Platzwarte ermöglichen (keine Hecken zum Schneiden, Erleichterungen beim Rasenmähen etc.). So wurde u. a. die Hütte etwas größer als die bestehende geplant, damit wir nun auch endlich einen eigenen Abstellraum für die Schleppmaschinen haben und diese nicht mehr im Aufenthaltsbereich in der Hütte lagern müssen. Damit haben wir nun hoffentlich mehr Platz, falls wir von einem Regenschauer überrascht werden und uns in die Hütte „flüchten“ möchten.

Weiters wird die Terrasse deutlich vergrößert



SL.Gerhard Krenn

ßert (verdoppelt), ein Teil auch gleich fix mitüberdacht und teilweise mit Sicherheitsglas zum Schutz vor vermeintlichen Abstürzen und Einschlägen verkleidet.

Die gesamte Infrastruktur wird um fast 20 m nach Süden verlegt – damit haben wir dann eine deutlich breitere Startbahn zur Verfügung, die auch für die größten Modelle ausreichend Platz bieten sollte bzw. auch parallele Starts und Landungen möglich macht.

Statt der für unsere Kollegen zur Plage gewordenen Hainbuchenhecke wird nun ein einfacher Zaun aus Lärchenholz errichtet, der die Startbahn und den Sicherheitsbereich von der Hütte, dem Vorbereitungsraum und Parkplatz abtrennt.

Die Vorbereitungen und Planungen haben bereits mehrere hundert Stunden Arbeit gebracht, ich hätte nicht geglaubt, wie viel Aufwand diese Verfahren bedeuten, aber der bisherige Verlauf gibt uns Recht, wir haben die Sache gemeinsam gut gemacht.

Ich möchte mich auf diesem Wege ganz herzlich bei meinen Sektionsausschuss-Mitgliedern und vor allem bei unserem Kollegen und Experten Helmut ganz herzlich bedanken. Helmut, ohne dich hätten wir das niemals so weit geschafft. Ein modellfliegerisches Highlight der



Der Umbau beginnt auf unserem Platz



Der Nachwuchs ist schon am Startpunkt

Saison 2017 war wieder unser Stand auf der Welscher Modellbaumesse – die Weiße Möwe präsentierte sich dort wie immer mit einem wunderbaren Stand und unsere ausgestellten Modelle zählten wieder zu den schönsten der Messe. Wir werden natürlich auch 2018 wieder dabei sein, die Vorbereitungen dafür sind schon in vollem Gange.

Unsere Jugendarbeit ist auch am richtigen Weg – fünf begeisterte Jugendliche zeigen uns Veteranen mittlerweile, wer am Himmel den Ton angibt – es war beeindruckend zu sehen, wie schnell die Buben Fortschritte machen. Dies zeigt sich auch

bei den heuer erfolgten Leistungsprüfungen – zwei unserer jungen Piloten haben bereits die zweithöchste Stufe, das Silber-C, erfliegen – Gratulation!

Generell war eine hohe Bereitschaft zum Erfliegen der Leistungsprüfungen zu bemerken – heuer wurden insgesamt 53 C-Prüfungen und 10 Silber-C-Prüfungen abgelegt – ein toller Erfolg für unsere Sektion. Auch hierzu möchte ich ganz herzlich gratulieren.

Unsere berühmten Ausflüge zum Hangfliegen am Hochzeiger in Tirol bzw. Großarl in Salzburg und Hatzis in Südtirol waren auch heuer wieder aus-

gebucht und viele Familienmitglieder machten sich mit uns auf den mehr oder weniger beschwerlichen Weg zu den Hotels bzw. Startstellen.

Unsere üblichen Verdächtigen ließen es sich auch heuer nicht nehmen, bis auf die Gipfel zu klettern und ganz oben ihre Runden zu drehen, auch wenn das bedeutete, mehrere Stunden zu Fuß zu gehen und Flugzeuge und Material in eigenen Hangflugrucksäcken bergauf zu schleppen.

Das Sommernachtsfest unserer Sektion fand heuer wieder bei bestem Wetter statt, viele Mitglieder

mit ihren Familien

haben sich eingefunden,

um bis in die

Nacht mit großem

Spaß den Sommer zu begrüßen.

Im Herbst wurde

dann beschlossen, mit den Um-

baumaßnahmen

zu starten und unser

Modellfluggelände am 1.

Oktober komplett zu sper-

ren. Diese Sperre scheint

für manche unverständlich

zu sein, aber nach der ersten

Runde der Baggerungs-

arbeiten schaut unser Platz

derzeit eher nach einer Rie-



Hangfliegen am Hochzeiger in Tirol



Modelbaumesse 2017

6. Pippi-Fuzz (2017)

Nach 15 abgehaltenen Bewerbungen standen die heurigen Platzierungen fest, wobei sich die Rangordnung der ersten beiden Plätze erst am letzten Bewerbungstag ergaben.

1. Wolfgang Müllner
2. Meinrad Stockhammer
3. Karl Haslinger

Pippi-Fuzz ist nicht nur für Pensionisten, das sieht man an der steigenden Teilnehmerzahl.

Heuer hatten wir drei Neuzugänge die wir hiermit herzlichst begrüßen.

Schuster Harald, Schuster Thomas und Helm Harald

Man muss nicht alle zwei Wochen Montagsnachmittag Zeit haben um bei Pippi-Fuzz mitmachen zu können, doch mit mehreren Bewerbungen steigert man sich in der Rangordnung. Wir freuen uns über jeden Neuzugang.

Nachfolgenden Firmen gilt unser besonderer Dank für die gespendeten Sachpreise für unsere Tombola bei der Siegerehrung.

- Fa. Modellbau Lindinger
- Fa. Modellbau Reisl
- Fa. Modellbau Conrad
- Fa. KSH Autoreparatur
- Fa. Farben Wolf
- Fa. Schildmair

Alles in allem war es ein sehr gelungenes Bewerbungsjahr - mit vielen schönen Flugtagen, in freundlicher Atmosphäre. Auf ein spannendes nächstes Jahr

freut sich euer Franz Schuster

senbaustelle aus als nach einem Modellflugplatz. An ein Fliegen ist aus Sicherheitsgründen nicht zu denken.

Wir haben bereits die Hecken und die Buchsbäume entfernt, die alte Verkabelung ausgebuddelt und die Künette für die neuen Kabelstränge gegraben – ein riesiges Dankeschön an Adi Berger, der uns hier mit seinem Kollegen mit dem Bagger gezeigt hat, wie einfach und vor allem feinfühlig man einen Bagger steuern kann.

Alles in allem kommt auf uns eine riesengroße Belastung zu und ich wünsche mir wie jedes Jahr, dass alle Mitglieder an einem – nämlich unser aller gemeinsamen – Strang ziehen, um bald wieder ein neues, schönes und vor allem rechtlich einwandfreies Modellfluggelände zu haben, wo wir unserem wunderschönen Sport nachgehen können!

Ich ersuche alle meine Mitglieder tatkräftig anzupacken, denn sonst werden wir es nicht schaffen!

Ich möchte mich auch bei allen ganz herzlich bedanken, die dazu beigetragen

haben, unsere Sektion in diesem tollen Zustand zu erhalten – ohne die vielen tollen Freundschaften und die Kameradschaft wäre dies so sicher nicht möglich.

Erlauben Sie mir bitte zum Abschluss, Sie noch um Ihre Unterstützung zu bitten:

Die Neugestaltung verlangt unabhängig von der hohen Eigenleistung durch die Mitglieder einen vergrößerten finanziellen Aufwand, der durch die Mitgliedsbeiträge alleine nicht mehr aufgebracht werden kann.

Falls Ihnen unser Modellflugplatz ein Anliegen ist und Sie uns durch eine freiwillige Spende helfen wollen, möchten wir Ihnen bereits jetzt unseren persönlichen Dank und auch den Dank aller Modellflieger aussprechen.

Unsere Bankverbindungen:

- VKB-Bank:
- IBAN: AT96 1860 0000 1702 9588,
- BIC: VKBLAT2L
- Sparkasse OÖ:
- IBAN: AT91 2032 0100 0000 5968,
- BIC: ASPKAT2LXXX
- Bitte als Betreff „Spende Modellflug“ angeben.

*Ich freue mich auf eine schöne und unfallfreie Flugsaison 2018
Gerhard Krenn.*

Union Fallschirmspringerclub Linz 2017

UNION

Fallschirmspringerclub Linz

Tel.: +43 (0) 664 30 82 742

Email: office@unionlinz.at

www.unionlinz.com

**GUTSCHEINE FÜR
Tandem-Fallschirm-
sprünge sind auch am
Flugplatz (Betriebsleitung)
erhältlich.**



Neues Triebwerk

Mit einem neuen, von Blackhawk ausgelieferten Pratt & Whitney Triebwerk der Type PT6A-140 startete der Union Fallschirmspringerclub Linz in die Saison 2017. Das Triebwerk (867 PS) zählt derzeit europaweit zu den modernsten. Die Cessna Caravan 208 B gehört daher in puncto Leistung und Sicherheit wieder zu den Top-Fallschirmspringer-Absetzflugzeugen Österreichs. Die Fallschirmspringer sind vor allem über die kürzeren Flugzeiten sehr erfreut. Auch das Outfit des Flugzeuges musste erneuert werden. Das „erfrischend schnittige Design“ erfreut sich in Springerkreisen ebenfalls großer Beliebtheit.



Wieder großartiger Ausbildungserfolg

29 Schüler haben sich im Jahr 2017 beim Union Fallschirmspringerclub Linz für eine Fallschirmspringerausbildung angemeldet, wovon 20 die Ausbildung abgeschlossen haben. Insgesamt wurden 700 Schulungssprünge durchgeführt. Sehr erfreulich ist, dass auch im heurigen Jahr alle Schulungssprünge verletzungsfrei absolviert wurden. Dem Ausbildungsleiter Günter Reisinger und seinem 15-köpfigen Lehrerteam gebührt großer Dank.



Landeshauptmann-Stv. Mag. Dr. Michael Strugl, gratuliert Walter Gupfinger zu seinem 40-Jahr-Jubiläum als Obmann des Vereins.

50 Jahr-Jubiläum

Der Union Fallschirmspringerclub Linz feierte am 25. August auf ganz spektakuläre Weise sein 50-Jahr-Jubiläum. Es sprangen in drei Starts 50 Fallschirmspringer im Stadtgebiet von Linz ab und bildeten verschiedene Freifallformationen.



Abenddämmerung aus luftiger Höhe einen Blick auf die Landeshauptstadt Linz zu werfen. Großer Dank in diesem Zusammenhang an Sepp Scherzer, der diese Starts hervorragend organisierte.

Der Union Fallschirmspringerclub Linz zählt zu den erfolgreichsten Fallschirmspringervereinen Österreichs. Der Club führte als Erster in OÖ die AFF-Ausbildungsmethode („beschleunigte Freifallausbildung“) ein. Dies ist die modernste und sicherste Ausbildung für Fallschirmspringer weltweit. Bereits beim 1. Absprung springt der Schüler aus einer Absetzhöhe von 4000 m aus dem Flugzeug und wird im freien Fall von zwei Fallschirmsprunglehrern begleitet.



Ein einmaliger Rekord, da noch nie eine derart hohe Zahl an Fallschirmabsprüngen innerhalb von eineinhalb Stunden in Linz stattgefunden hat. Insgesamt wurde von den 50 Fallschirmspringern eine Freifallstrecke von 150 km/h zurückgelegt. Die Absprünge erfolgten aus einer Höhe von 4000 m. Mit dabei im freien Fall Landeshauptmann-Stellvertreter Michael Strugl als Tandem-Passagier.

Auch das Tandem-Fallschirmspringen begann in OÖ beim Union Fallschirmspringerclub Linz. Unzählige Passagiere genießen es, angegurtet an den Tandempiloten eine Minute lang mit 200 km/h Richtung Erde zu fliegen. Ein riesiges Erlebnis und oft für viele bereits der 1. Schritt zur Fallschirmspringerausbildung.

Im Leistungssport sind die Fallschirmsportler des Union Fallschirmspringerclubs Linz seit Jahren unübertrefflich. Allein in den letzten 5 Jahren wurden jährlich drei OÖ Landesmeistertitel und zahlreiche Österr. Staats- und Österr. Meistertitel geholt. Sogar Spitzenplatzierungen bei Weltmeisterschaften konnten erzielt werden.

Unter den 200 Ehrengästen u. a. auch der Linzer Flughafendirektor Gerhard Kunesch, Sportunion Präsident Franz Schiefermair, die Aeroclub-Vizepräsidenten Peter Panholzer und Günter Redtenbacher und die Linzer Gemeinderäte Martin Hajart und Andreas Birnkas. Walter Gupfinger feierte gleichzeitig auch sein 40-Jahr-Jubiläum als Obmann des Vereins.

*) Den Höhepunkt der Veranstaltung bildete ein „track dive“ über der Landeshauptstadt Linz. Bei dieser neuen und sehr beliebten Fallschirmsprungvariante legen die Fallschirmspringer im freien Fall (ohne techn. Hilfsmittel wie zum Beispiel einer Wingsuit) eine große Horizontalstrecke zurück.





Oö Landesmeisterschaften im Speed Skydiving

Der Union Fallschirmspringerclub Linz war am 30.09.2017 Veranstalter der Oö Landesmeisterschaften im Speed Skydiving. Es siegte Hofstadler Stefan (HFSC Freistadt) mit einer Durchschnittsfallgeschwindigkeit von 414,06 km/h vor Hribernik Michael (Union Fallschirmspringerclub Linz) mit 379,95 km/h.

Open all Canopy Size Accuracy Competition 2017

Bei den OPEN ALL CANOPY SIZE ACCURACY COMPETITION 2017, die am 26.10.2017 in Freistadt stattfanden, errang Christoph Langer (Union Fallschirmspringerclub Linz) unter 41 Teilnehmern den 2. Platz.



Oö Landesmeistertitel im 4-er Formations-Fallschirmspringen

Bei den Oö Landesmeisterschaften im 4-er Formations-Fallschirmspringen errang das Team UNION LINZ Kaufis Farewell mit Sieglinde Lefenda, Max Högn, Günter Reisinger, Kaufmann Christian, Tom Selinger (Video) mit 16 Punkten den Oö Landesmeistertitel 2017.

Auch die Podestplätze 2 und 3 gingen an den Union Fallschirmspringerclub Linz.

Sportgrößen als Tandem-Passagiere

Die Rodel-Doppel-Olympiasieger Andreas und Wolfgang Linger besuchten am 29. Juli auf dem Luftwege als Tandem-Passagiere das Int. JOSKO Leichtathletik Meeting in Andorf.

Fallschirm-Schausprünge

Der Union Fallschirmspringerclub Linz ist auch immer wieder gern gesehener Gast bei Großveranstaltungen, eine der größten davon war die Union Leichtathletik Gala in Linz am Donnerstag, den 25. Mai 2017 in Linz.



v.l.n.r.:
Tom Selinger (Video)
Sieglinde Lefenda
Kaufmann Christian
Max Högn
Günter Reisinger



WMW-Nachwuchs mit dem Nikolaus.
Er kommt auch heuer wieder.



Warum Sie auf unsere
Entwässerungstechnik bauen sollen?

Weil wir sogar für den Eurofighter
die **passende Lösung** haben.



www.aschl-edelstahl.com

ZENTRALE
ASCHL GmbH
Geisensheim 6, A- 4632 Pichl/Wels
Tel: +43 (0) 7247 / 8778 -0 • Fax: -40
office@aschl-edelstahl.com

ASCHL GmbH
Königstraße 26, D- 70173 Stuttgart
kostenlos aus Deutschland:
Tel: 0800 / 0087780 -80 • Fax: -81



Mitglied im Warenzeichenverband
Edelstahl Rostfrei e. V.

Wenn Visionen zu Meilensteinen werden.

INSPIRING FOR TODAY.
READY FOR TOMORROW.

Discover more:
<http://bit.ly/RosenbauerFuture>



Zukunft im Einsatz.

Die Welt ist im Wandel. Täglich, jede Minute verändern sich Situationen, Anforderungen und Ziele. Wie werden sie aussehen, die Brandbekämpfungs- und Rettungseinsätze von morgen? Was müssen Mensch und Technik im Einsatz leisten? Als Technologieführer der Branche entwickelt Rosenbauer Visionen und Lösungen, die die Zukunft der Feuerwehrtechnik aktiv gestalten. Mit Hightech und innovativen Ideen finden wir heute die Antworten auf die Fragen von morgen.

www.rosenbauer.com

 **rosenbauer**