



CUMULUS

Vereinsnachrichten des Fliegerclubs WEISSE MÖWE WELS

Ausgabe 1 / 2005



Blumenball der Flieger 2005



Christen Eagle II



Saisonopening Fallschirm



Helmut feiert Geburtstag

Ordentliche Generalversammlung 2005
Freitag, 18.03.2005
Gasthof Waldschänke



Inhaltsverzeichnis

- 03 Brief des Präsidenten
- 05 Generalversammlung
- 06 Erinnerungen an Hans Schön
- 08 Erfahrungsbericht Multiplex Royal
- 10 Blumenball der Flieger
- 24 Blumenschmuck an Kindergarten
- 25 Sektionsversammlung UL & Exp.
- 26 Hans Frisch, FPLBA
- 28 Schülertaufe
- 29 Instructor-Awards
- 30 Saisonopening Fallschirm
- 32 Saisonstart 2005 Motorflug
- 35 Neues aus der Motorflugschule
- 36 Faschingsgshnas AIR-TREFF
- 37 Geburtstag Helmut Haudum
- 38 Lob und Anerkennung
- 39 Anpassung der Fluggebühren
- 40 Breitling Caliber 41LC
- 41 Christen-Eagle II
- 42 Alfred Lepka

Termine & Veranstaltungen

Generalversammlung

18.03.2005, Gasthaus Waldschänke

Anfliegen SF

Fr. 8.4. und Sa. 9.4.2005

(Fr. 15.4. und Sa. 16.4. Ausweichtermin)

Ziellandewettbewerb SF

1. Termin Sa. 21.5.2005

2. Termin Sa. 18.6 (Ausweichtermin 25.6.)

Oldtimer-Segelfliegen

14.5. - 22.5.2005

Friedrichshafen

21. - 24.4.2005

Wasserkuppe

24. - 28.8.2005

Anfliegen Modellflug

16.4.2005 (Ausweichtermin 23.4.2005)

Wettbewerb Modellflug

14.05.2005

Igo Etrich Treffen Wels

12.8. - 14.8.2005

Koralpe Modellflug

26.5. - 29.5.2005

Grillabend Modellflug

9.7.2005

Trattberg Modellflug

12.8. - 15.8.2005

Abfliegen Modellflug

8.10.2005 (Ausweichtermin 15.10.2005)



Friedrich Zinnhobler
Präsident des Fliegerclubs Weiße Möwe Wels

Liebe Mitglieder und Freunde der WEISSEN MÖWE WELS

Generalversammlung am Freitag den 18. März 2005:

>>> Änderung unserer Satzungen und Anpassung an das neue Vereinsgesetz <<<

Seit 1. Juli 2002 ist das neue Vereinsgesetz in Kraft. Alle Vereine haben die Verpflichtung, ihre derzeit geltenden Statuten zu überprüfen und dem neuen Vereinsgesetz anzupassen. Spätestens bis 30. Juni 2006, so schreibt es der Gesetzestext vor.

Wir vom Vorstand der „Weissen Möwe Wels“ haben in mehreren Sitzungen, im Besonderen in der Sondersitzung am 7.10.2004 – an der auch interessierte Clubmitglieder teilgenommen haben, unsere Satzungen eingehend geprüft. Dabei konnten wir dem Wunsch vieler Mitglieder entsprechen, und unter anderem folgende 4 (vier) Punkte überarbeiten:

- 1.) Die Funktionsdauer des Vorstandes wird auf 3 (drei) Jahre verlängert (derzeit 2 Jahre)
- 2.) Statt derzeit 2 (zwei) nur mehr 1 (ein) Vizepräsident, der in dieser Funktion gleichzeitig auch Stellvertreter des Geschäftsführers ist.
- 3.) Statt derzeit 3 (drei) nur mehr 2 (zwei) Rechnungsprüfer, die ebenso auf die Dauer von 3 (drei) Jahren gewählt werden.
- 4.) Wahlvorschläge an die Generalversammlung können nur vom Vorstand und von den einzelnen Sektionen über die Sektionsleiter eingebracht werden. Über Wahlvorschläge zur Generalversammlung entscheidet die jeweilige Sektionsversammlung mit einfacher Stimmenmehrheit (§13/5)
Neu ist auch die einheitliche Bezeichnung Sektionsleiter statt Sektionsobmann.

Die Generalversammlung hat über die Statutenänderung abzustimmen (§12/7). Alle Änderungen können aber nur mit einer $\frac{3}{4}$ Mehrheit der anwesenden Mitglieder rechtskräftig beschlossen werden (§11/10)

Daher meine Bitte:

Zeige durch deine Teilnahme an der Generalversammlung dein Interesse am Vereinsleben und bestätige mit deiner Stimme die Anpassung unserer „Satzungen“ an das neue Vereinsgesetz.

Ein Hinweis:

Die Neufassung unserer Vereinsstatuten liegt zur Einsichtnahme im Büro der „Weissen Möwe“ auf und kann im Internet eingesehen werden.

Fliegen Sie mit den Profis

Ihr verlässlicher Partner für:
Rundflug
Transport
Nahstreckenflug
Städteflug

Helicopter-Flugschule
seit 1995

Berechnen Sie auf unserem
Flugplaner im Internet den
von Ihnen gewünschten
Flug.

Ihr Aerial Team



Leopold Reidinger greift auf 17 Jahre Flug-
erfahrung mit mehr als 4000 Flugstunden zurück
und ist Fluglehrer für VFR.



Christian Gruber ist Stützpunktleiter in Wels und
Fluglehrer für VFR. Er verfügt über eine Flug-
erfahrung von mehr als 1500 Flugstunden.



Aerial Helicopter GmbH

A-2034 Diepolz 45, Austria

aerial-helicopter@magnet.at

Tel: +43(0)2526 7381

Fax: +43(0)2526 20077

www.aerial.at

EINLADUNG

Der Fliegerclub Weisse Möwe Wels lädt alle seine Mitglieder herzlich zur

ORDENTLICHEN GENERALVERSAMMLUNG 2005

im Gasthaus „Waldschänke“ Wels, Roithenstraße 2 ein.

Termin: Freitag, 18.03.2005

Beginn: 18:30 h

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

Tagesordnung :

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

Im Anschluss an die Tagesordnung:

DIA-Vortrag

Ing. Hans Gutmann

über

“4 Kontinentenflug im Herbst 2003”

Wir freuen uns auf eine konstruktive und informative Generalversammlung
und erwarten Ihre verlässliche Teilnahme.

Wels 17.02.2005

Für den Vorstand
Friedrich Zinnhobler e.h.
Präsident



Unsere Fallschirmspringer-Schaustaffel:

(von links nach rechts, stehend) Karl-Heinz Lehner, Wolfgang Vorauer, Peter Hormaier, Peter Ebner — (kniend) Herbert Aigner, Hans Schön, Dr. Wolf Weitzenböck.



Allen AIR-TREFF und WMW Freunden
ein herzliches DANKE
für die großzügige Spende

Thomas Schön



Zum Gedenken
an
JOHANN SCHÖN
(1953 - 2004)

Eine Hiobsbotschaft von unfassbarer, schockartiger Wirklichkeit erreichte uns am Mittwoch, den 15. Dezember 2004:

Johann (Hans) Schön verstarb unerwartet im 52. Lebensjahr.

HANS – wie er von seinen vielen Freunden immer genannt wurde – war seit 1970 Mitglied der „Weissen Möwe Wels“.

Schon mit 12 Jahren trat er dem Modellbauclub bei, wechselte dann aber zu seinem eigentlichen Sport – dem Fallschirmspringen. Bereits 1973 wurde er österreichischer Jugendstaatsmeister. Insgesamt machte Hans als aktives Mitglied der Sektion Fallschirm 970 Absprünge.

Besonders stolz war Hans auf die Gründung des ersten Gewerbebetriebes am Welser Flugplatz im Jahre 1984, und zwar für Ballonproduktion, gewerbliches Ballonfahren und Ballonfahrschule. Mit mehr als 87 von ihm produzierten Ballonen wurden „SCHÖN-BALLONE“ die meistverkauften in ganz Österreich.

Die feierliche Urnenbeisetzung fand am Montag, den 24. Jänner 2005 auf dem Welser Friedhof statt.

Sein langjähriger persönlicher Freund Helmut Haudum, erinnerte in seiner mit bewegenden Worten vorgetragenen Trauerrede an die vielseitigen hervorragenden Veranlagungen von Hans und sein beispielhaftes Vorleben von ehrlicher Freundschaft.

Einen Freund wie Hans werden wir nie vergessen !

Friedrich Zinnhobler



Erfahrungsbericht Multiplex Royal

Dein Sender „das unbekannte „ Wesen. Erfahrungen ohne zu schwitzen gibt es nicht. Jeder von uns stand schon vor fast unlösbaren Problemen und fliegt heute noch immer. Nur Mut, schlimmer kann es nicht mehr werden. Früher gab es 4 Kanäle, und ein Servo andersrum laufen zu bringen war teuer. Heute hilft die Elektronik besser genannt Computer. Keine Angst, es funktioniert heute viel einfacher als man denkt.

Die Stationen : Erste Sender gab es ab 1955 – 1960. TIP-TIP Anlagen. Für nach 1955 geborene unbekannt. Digital 101 – JR – Europa u.v.a.m.

Der Autor arbeitete sich durch, von Tip-TIP – Kraft USA – MPX Europa – MPX Royal – MPX 3030 – MPX – 4000 – MPX Royal Evo. Warum eine Lanze für die neue MPX Royal Evo brechen. Weil sie Exotisch ist ? Weil sie einen Synthesizer hat ? Weil sie ein neues Design hat ? Ich wollte es wissen. Also die MPX 4000 verkauft und die Royal Evo 9 dafür bekommen. Und was ist anders? Vor 10 Jahren hatte ich Angst ein Handy zu bedienen – heute geht es mir besser ! Es wird immer einfacher. Waren bisher noch viele Ebenen und Funktionen zu beachten, so reduziert sich das Ganze im Wesentlichen auf 2 Ebenen.

Einen Modelltyp auswählen, ob Segler, Motormodell oder Hubschrauber – that's it !

1. Ebene: Mischer / Geber; alles steht am Display. Einfach ordnen und einstellen was man braucht.
 2. Ebene: Servos; Super grafisch ist es vor dir am Display. Mittelstellungen anwählen und einstellen, dann Servolaufrichtung links oder rechts. Die Wege können über die Mischerebene 1 abgefragt werden. Verschlimmbessern kannst du nichts. Ob Butterfly, ob Gaskurve, ob Wegverkürzung oder Kombi Switch, alles liegt vor deiner Nase. Zugegeben, einmal musste ich Multiplex anrufen weil ich mich anfangs heillos verstrickt habe. Der Anruf kostet 2Cent/min und das gehörte ist gelernt. Ich war viel zu viel in alten Denkmustern verloren. Wie sagt man, KISS, Keep it simple and stupid. Das heißt zurück zur Vernunft.

Die Eckdaten der neuen Anlage: MPX Royal 9 oder 12 mit oder ohne Synthesizer.

9/12 Servos , freie Zuordnung der Kanäle falls nötig. Mit dem orig. Akku ca. 8Std Betriebszeit. Mit Sanyo 2300mAh ca. 13Std Betriebszeit.



Betriebsstundenzähler für jedes Modell, da weißt du am Jahresende was dein Lieblingsflieger ist.

Federleicht, ergonomische Schalterpositionen, super lesbares Display, abschaltbare Pieptöne. Nur eines kann das Ding leider nicht, auf Zuruf programmieren. Der Sender kann per PC „upgedatet“ werden. Daher ist ein Einsenden zum Hersteller überflüssig. Die Senderantenne ist schwenkbar und deutlich kürzer als die anderer Sender und damit weniger in der Nase deines Nachbarn.

Nicht zu übersehen, es gibt auch eine Synthesizer Version für Sender und Empfänger. Das wohl Beste ist die Einschallsicherung gegen das ungewollte runterholen des Kameraden.

Ob der Sender teuer ist? JA ! Aber ich gönne mir das eben. Alles in allem diese Anschaffung habe ich nicht bereut. Es ist eine Anlage die das Fliegen zur Freude macht. Eine gute Investition in Erfolg, Sicherheit und Bedienkomfort. Es war eine gute Entscheidung. Die Anlage ist im Fachhandel zu kaufen. Die Händler kennt Ihr ja alle, und auf den diversen Modellbau Messen gibt es immer ein Angebot das passt.

Das nächste mal schreibe ich, für die, die es lesen möchte, meine Erfahrungen zu Akkus, Akkupflege, el. Antriebe usw.

Euer ELEKTRO Senior

PS.: Es muss nicht unbedingt Royal sein, andere Beispiele bestätigen den Erfolg.

NUR DIE FREUDE ZÄHLT.





“Blumenball



der Flieger”



Eröffnung durch die Tanzschule Hippmann



Einzug der Ehrengäste



Die Ehrengäste



Tanzschule Hippmann





Toptanz Andexlinger



Toptanz Andexlinger





Markus Schrögenauer, Herr Hippmann und Friedrich Zinnhobler



Rosenverkauf



Viele Rosen erhöhen die Gewinnchancen



Hübsche Debütantinnen



Herr Schweitzer, Geschäftsführer von Uhren Hübner überreicht eine Breitling Fliegeruhr an die Gewinnerin



Herr Hamader (Mitte), Reisebüro Kuoni Wels überreicht den 1.Preis, eine Flugreise für 2 Personen in die Türkei



Feiern des Gewinnes, da darf ein Gläschen Sekt nicht fehlen









Für mich, als Mensch.

VKB | Bank



Blumenschmuck an den Kindergarten

Der opulente Blumenschmuck wurde am Montag nach dem Fliegerball von WMW Präsident Friedrich Zinnhobler und Johannes Dorant an den Kindergarten Siebenbürgenstraße überreicht. Die Freude war nicht nur bei den Kindern groß, auch die Eltern staunten nicht schlecht, als sie ihre Kinder abholten.

Ernst Hartl





Sektionsversammlung UL & Experimental

Die Sektionsversammlung "Ultraleicht & Experimental" fand am 11.02.2005 im Osttrakt statt. Es nahmen ca. 50 unserer bereits 155 Mitglieder zählenden Sektion teil. Neben dem Sektionsbericht (Gesamtstunden 2004: 652, gegenüber 2003: 792), wurde von Oliver Hackenberg ein technischer sowie sicherheitsrelevanter Vortrag gehalten. Trotz des Stundenrückganges konnte eine positive Bilanz gezogen werden. Dies wurde von unserem anwesenden Präsidenten Herrn Bmst. Friedrich Zinnhobler in seiner Ansprache betont. Anschließend wurden noch interessante Diskussionen bei Speis und Trank geführt. Herzlichen Dank gebührt unserem Mitglied Sigi Attenberger, welcher sich um das Büfett kümmerte. Betreffend des neuen UL's (CT2SW) ist der Liefertermin mit Mitte Mai 2005 aufrecht.

Damit das UL-Fliegen eine stärkere Vertretung im AERO-Club hat, wird ersucht eine E-mail mit folgendem Text an office@aeroclub.at zu schreiben: Betreffend meiner Mitgliedschaft mit der Nr: xxxx, Sektion MOT gebe ich bekannt, dass ich auch in der Sektion Ultralight eingetragen werden möchte.

Mit freundlichen Fliegergrüßen
Franz Mayer





WEISSE MÖWE WELS

Fliegerclub &
Halter des öffentlichen Zivilflugplatzes Wels

INFORMATIONEN - NEWS - FLUGPLATZ - INFORMATIONEN - NEWS - BETRIEBSLEITUNG

Sehr geehrte Mitglieder und Freunde vom Fliegerclub WEISSE MÖWE WELS !

Ein Jahr mit grundlegenden und wichtigen Entscheidungen in Richtung Zukunft steht vor uns. Wir brauchen Investitionssicherheit zur Bewältigung der anstehenden Projekte. Die Schlagzeilen in den Zeitungen wie neue Nutzung / Flugverkehr wird eingeschränkt - Koits installiert Arbeitskreis: Betriebe am Flugplatz : Stadt macht nun Ernst- müssen wir ernst nehmen um nicht unter die Räder zu geraten. Wir tragen eine große Verantwortung über die weitere Entwicklung am Flugplatz. Es muss uns gelingen die Stadt und deren Verantwortliche zu überzeugen, von der unsinnigen Zerschlagung und Filetierung der Anlage die Hände zu lassen. Es kann doch nicht sein, dass es lt. Aussage der Wiener Umweltstadträtin Ulli Sima (Krone vom 12.11.04), der Stadt Wien ein ganz besonderes Anliegen ist, in der Stadt zusätzlich Grünraum zu schaffen, und in Wels betreibt man genau das Gegenteil ! Wir werden nicht tatenlos zusehen wie die letzten 100 ha schützenswerter Welser Heide vernichtet werden und unwiederbringlich verschwinden. Ein Naturjuwel mit der bereits seltenen Flora und Fauna wie die Welser Heide, darf nicht kurzfristig der Baulobby geopfert werden.

Seit Jahren verzichtet der Fliegerclub auf Düngung und damit verbundenen Einnahmen durch attraktive Nutzung der Bauern, um die Heide zu rekultivieren.

Wir werden den Auftrag den die Stadt Wels von der Republik Österreich in einem längerfristigen Mietvertrag übernommen hat und der in unserem Mietvertrag mit der Stadt ebenfalls festgeschrieben ist, mit Punkt und Beistrich erfüllen.

Ich erlaube mir an dieser Stelle noch einmal den Pkt. III des Mietvertrages in Erinnerung rufen ! „Zweck der Bestandsnahme ist der Betrieb eines öffentlichen Zivilflugplatzes mit vorrangiger Ausübung des Flugsportes in allen Sparten“. Eine Verwendung des Mietgegenstandes zu anderen Zwecken ist nicht zulässig.

Es kann nicht sein, dass die Stadt Wels, obwohl diese ebenfalls im Mietvertrag die Verpflichtung übernommen hat, gemeinsam mit dem Fliegerclub die Instandhaltung und Instandsetzung des Bestandsobjektes zu sichern, wir als Flugplatzbetreiber nicht die Unterstützung erhalten, die wir zur Erfüllung unseres Mietvertrages brauchen.

Die wichtigsten Projekte noch einmal in Erinnerung gebracht:

1. Ökologieprojekt
2. Einstellhalle
3. Sanierung der Abstellfläche und Rollweg
4. Sanierung vom Hangardach
5. Anrainer
6. Anzeigenflut
7. Neuanschaffung von Betriebsfahrzeugen wie Schneepflug und Feuerwehr
8. Flugplatz Wels, im Einklang mit der Natur

Es kann und darf einfach nicht sein, dass wir einerseits mit unseren Nachbarn und Anrainern versuchen im Dialog im Sinne des Miteinander, zu einem für beide Seiten tragbaren Ergebnis zu kommen und umgekehrt der Bgmst. Dr. Koits den Flugplatz in Gedanken schon geschlossen hat. So wird es nicht funktionieren. Es geht hier ja nicht nur um diverse Veränderungen sondern auch um entsprechende Investitionen, die wir nur abgesichert auf die Erhaltung des Platzes tätigen können und werden. Wir brauchen Klarheit, Investitionssicherheit, sowie die Unterstützung und das Bekenntnis der Stadt zum Flugplatz , damit wir den bestehenden Mietvertrag erfüllen und die Anlage erhalten können.

Flugplatz Wels - im Einklang mit Natur und Umwelt



INFORMATIONEN - NEWS - FLUGPLATZ - INFORMATIONEN - NEWS - BETRIEBSLEITUNG

Eines ist sicher; ohne einer klaren Position der Stadt zum Flugplatz, werden auch zufriedenstellende Fortschritte mit den Anrainern bzw. Flugplatzgegnern sehr schwer zu erreichen sein. Wir sind doch keine Marionetten oder Figuren von Puppenspielern die sich nach irgendwelchen unrealistischen Wunschkonzerten bewegen. Wir sind als Halter des Platzes nicht nur für den Betrieb verantwortlich sondern tragen auch die betriebswirtschaftliche Verantwortung, wie bereits erwähnt bei Instandhaltung und Instandsetzung !

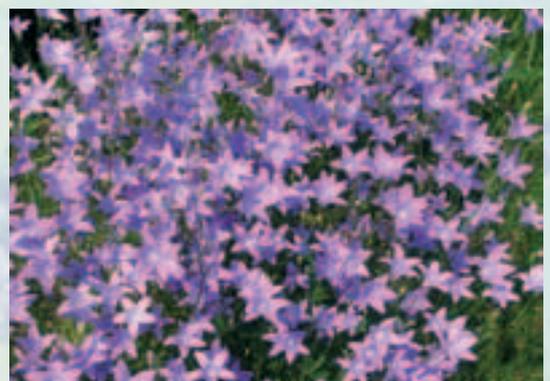
In diesem Zusammenhang ist es nicht möglich bei Projekten wo bereits Gefahr in Verzug ist, auf politische Entscheidungen am St. Nimmerleinstag zu hoffen und zu warten.

Da eine neue Flugsaison vor der Tür steht, erlauben wir uns bei dieser Gelegenheit noch einmal auf die besonders sensiblen Punkte, deren Einhaltung und Verbesserung hinzuweisen.

- Segelflugstart nach Westen
- Platzrunden
- bessere Verteilung des Platzrundenbetriebes auf den gesamten Tag
- An- und Abflugrouten
- lärmindernde Verfahren
- Betriebszeiten

Mit der Bitte auf entsprechendes Verständnis und Unterstützung jedes Einzelnen bei der Umsetzung obgenannter Aufgaben verbleibe ich mit freundlichen Fliegergrüßen - Glück Ab - Gut Land

Flugplatzbetriebsausschuss-Vorsitzender
Hans Frisch





Schülertaufe 2004

Bei der Weihnachtsfeier führten die langjährigen Springer die traditionelle Schülertaufe durch. Bei diesem Ritual müssen die Schüler ihren Kopf in den jungfräulichen Schoß einer Dame legen und bekommen dabei einen kräftigen Klaps auf das Hinterteil - Willkommen im Club!

Martin Schöndorfer





Instructor Awards 2004

Als Dank für eine sichere und lehrreiche Ausbildung 2004 fand am 11. Februar 2005 im Vereinsraum „Weiße Möwe Wels“ eine Feier der Schüler 2004 statt. Die Schüler bedankten sich mit einem deftigem „Bratl in der Rein“, gekocht von Teresa Kiener (Dankeschön, sehr gut!!!), bei den Lehrern und Helfern. Nach dem Essen und einem Bier war die anschließende Übergabe des „Instructor Award 2004“ von Marco Schäfer an die sehr ausdauernden Lehrer Sigi und Chris. Danke.

Martin Schöndorfer





Saisonopening 2005

Freitag, 05.02.2005, 14:35: Ich liege gezeichnet von der gestrigen After-Work-Party in meinem Bett, da klingelt das Telefon, Robert Weisshuber ist dran: „Hey die sagen superschönes Wetter voraus für morgen ...“ ... das kann nur eins für uns heißen: SKYDIVING! Die Telefone laufen heiß, voraussichtlich willige Springer werden kontaktiert. Zusage, Absage, Zusage, Zusage ... endlich sind wir 5 Skydiver die den Sprung in die blauen Fluten genießen wollen.

Samstag, 06.02.2005, 11 Uhr: Alle Springer (Thomas Kremshuber, Robert Weisshuber, Wolfgang Purrer, Teresa Kiener, außer Mario Lorenz der wieder mal etwas Besseres zu tun hatte) sind im warmen Packraum eingetroffen und bereiten Ihre Ausrüstung vor. Zur moralischen Einstimmung läuft „das Fliegerlied“ im Hintergrund, wenn ich mich nicht täusche hat unser kältefester Pilot Adi Weissenböck sogar leise mitgesungen :o). Unser Flieger ist topfit, war ja auch die letzten 3 Monate beim „Flieger-Arzt“ ... vor dem Einsteigen noch ein Foto und dann geht's schon los. Der Flieger steigt und steigt und steigt unglaublich ... kein Wunder bei diesen

Außentemperaturen ... auf 3000m - 4 Grad ... nach 15 Minuten sind wir auf 4000m angelangt (normalerweise müsste das Ticket eigentlich günstiger sein *g*) ... -18 Grad ... doch etwas kalt, aber jeder ist gut vorbereitet und angezogen.

Tür auf, Solo-Exit Robert, jetzt ich mit einem Solo-Exit (hatte ich schon erwähnt dass das der erste Sprung mit meinem eigenen Gear werden sollte?) ... gemütlich fliege ich im Headdown der Erde entgegen, kurz in den Sittfly ... 1500m ... ich habe beschlossen etwas höher zu ziehen, das Packen der neuen Hauptkappe ist doch noch nicht so einfach und hat mir einiges an Schweiß gekostet ...

sicher ist sicher ... Handdeploy raus ... 21 .. 22 .. 23 .. 24 .. hmm .. tut sich nichts. Ich blicke über die Schulter und in diesem Moment geht der Schirm doch etwas unsanft auf .. AUWEH ... kleine Beschattung scheint's gewesen zu sein ... gemütliche Schirmfahrt und gemütliche Landung ... YEAH! ... Ich reiße die Arme in die Höhe. Es hat sich wieder mal ausgezahlt! Für jeden von uns folgten noch 3 Jumps, bis auf unseren legendären Wolfi der in der letzten Saison schon mit so mancher Aktion für Furore sorgte. Er entschloss sich bei der 4ten Load kurzerhand doch wieder mit unserem Adi mitzulanden ... ohne Brille



springen ist doch nicht so angenehm bei diesen Temperaturen. Der danach folgende Einkehrschwung bei unserem Heli und die Eröffnung der Schnitzel-Saison 2005 sorgten für einen gemütlichen Ausklang eines genialen Sprungtages.

Many happy landings & blue skies 2005, Thomas Kremshuber
www.skydive-wels.at





Dachstein, Flughöhe 10.000 ft

Tipps für den Saisonstart 2005

Der Winter ist vorbei, das nahende Frühjahr lässt uns auf eine neue und erlebnisreiche Flugsaison hoffen. Wir werden unsere Flugzeuge aus dem Winterschlaf wecken. Dabei gilt es jedoch einige Punkte zu beachten. Unsere Flugzeuge sind unser ganzes Kapital und unser ganzer Stolz. Dies gilt es zu bewahren und zu pflegen, und alles zu unternehmen, was der Werterhaltung dient, damit in der kommenden Saison möglichst wenig Reparaturen anfallen, denn diese bedeuten zugleich Ausfallzeiten und Kosten. Hierzu gehört, dass wir mit unserem Gerät pfleglich und sorgfältig umgehen. Alles in unserem Umfeld wird teurer. Die Energie-, Wartungskosten etc. steigen, so mussten auch dieses Jahr die Fluggebühren etwas angehoben werden. Wir haben dies im Hinblick auf die Flugfrequenz äußerst moderat kalkuliert, denn mehr Fliegen bedeutet neben Spaß und Erlebnissen auch Übung und Sicherheit.

Jede Inbetriebnahme eines Flugzeuges beginnt mit dem sorgfältigen Außencheck: Manche Flugzeuge mussten während den Wintermonaten mehrfach ihren Platz im Hangar wechseln. Dadurch verbunden ist die potentielle Gefahr einer Beschädigung durch Berührung mit einem anderen Flugzeug oder anderen harten Gegenstand. Leider werden solche Geschehnisse noch immer selten der Betriebsleitung gemeldet. Durch die längeren

Standzeiten in der Winterperiode sind die Flugzeuge mehreren Temperaturschwankungszyklen ausgesetzt. Dies führt zu größerer Kondenswasserbildung. Besonders in abgeschlossenen Sektionen der Flugzeuge, wie den Treibstofftanks, ist mit einer solchen Erscheinung zu rechnen. Dadurch kommt dem sorgfältigen „Drainen“, wie wir den Vorgang nennen, eine besondere Bedeutung zu. Wir wissen alle, dass eine Nichtbeachtung dieses

Vorflugcheckpunktes, zu einem Sicherheitsrisiko führen kann. Leistungsminderung bis zu Motoraussetzer können die Folge sein; und das im „Take-off“, gar mit Passagieren, kann zur Katastrophe führen.

Motorölstand: Auch hier kann sich Kondenswasser abgesetzt haben. Das kann zwar zur Folge haben, dass der Ölspiegel etwas höher ist (dies hilft manchem Piloten einen Gang zum Ölkasten zu vermeiden), jedoch

stimmt dieser mit dem in dem Betriebshandbuch geforderten Mindestölstand eigentlich nicht überein (das Ölvolumen ist um den Wasseranteil „aufgebläht“).

Nach der Motorölkontrolle und gegebenenfalls Ergänzung des Ölvolumens, soll der Ölpeilstab nicht zu fest „angeknallt“ werden. Da er keine Kräfte übertragen muss, genügt es, wenn der Peilstab beim Eindrehen anliegt und dann um ca. 30° (sog. „Fingerruck“) zur Fixierung weiter gedreht wird.

Im heißen Zustand ist sonst der Ölpeilstab nur unter großer Kraftanstrengung zu lösen. Oft wird dazu ein Werkzeug benötigt. In manchen Fällen wird dann offensichtlich auf eine Ölstandskontrolle verzichtet. Nur so ist es zu erklären, dass wiederholt an manchen Flugzeugen 1 – 1,5 Liter Öl nachgefüllt werden muss.

Es empfiehlt sich ein sorgsames Warmlaufen des Motors, bevor beim Start dem Motor die Höchstleistung abverlangt wird. Der Hintergrund hierfür ist die Eigenschaft der Motoröle, bei einem Wasseranteil die Schmierfähigkeit einzubüßen. Es braucht einige Zeit, dass durch die Betriebstemperatur das angesammelte Kondenswasser aus dem Motoröl verdampft und das Öl seine ursprüngliche Schmiereigenschaften zurück erlangt. (Das gleiche gilt übrigens auch für Automotoren) Wichtig sind auch die Kontrollen der Steuerelemente. Lassen sie sich leicht bedienen? Oder sind sie ganz oder teilweise schwergängig? Gibt es abnormale Geräusche? Hier kann Korrosion die Ursache sein. Diese Überprüfung soll mit Gespür durchgeführt werden und nicht, wie schon beobachtet, dass man die Steuerorgane von einem, an anderen Anschlag „knallt“.

Die Bremsprobe soll im Anrollen weich und beim Rollen auf dem Rollweg nochmals weich betätigt und dadurch überprüft werden. Dabei ist

auf das gleichmäßige Ansprechen zu achten. Schleifgeräusche können von Korrosionsansätzen an den Bremscheiben verursacht werden, die aber innerhalb kurzer Rollstrecke von selbst aufhören sollen.

Dabei sollen wir, besonders bei Starts am frühen Morgen, auf die Oberflächenbeschaffenheit der Rollwege, und des Weiteren, der Startpiste achten. Es könnten sich von der Nacht noch die eine oder andere Eispfütze erhalten haben. Die Rollwege und die Piste werden jedoch von unseren Betriebsleitern vor jedem Betriebsbeginn überprüft, aber nicht auf allen Plätzen ist mit gleicher Gewissenhaftigkeit zu rechnen. Daher: „Vertrauen ist gut - Kontrolle ist besser“. Dieses Prinzip gilt auch in der Fliegerei!

Beim Enginecheck am Rollhalt soll auf den Eintritt des Zeigers der Öltemperaturanzeige in den grüne Bereich der Skala geachtet werden, bevor der Magnetcheck durchgeführt wird. Durch Unterschreiten der Öltemperatur kann das Motoröl seine volle Schmierfähigkeit nicht entfalten und es können beim Zusammentreffen mehrerer bestimmter Umstände, die Öldruckschläuche zum Ölkühler überbeansprucht werden, was Undichtheiten oder sogar ein Platzen dieser zur Folge haben kann. Während dem Flug sollen wir die Außentemperaturen beobachten. Es könnte noch zu Vergaservereisung kommen. Daher werden wir, um dem vorzubeugen, in zeitlichen Abständen die Vergaserheizung für etwa 20 - 30 Sekunden aktivieren und dabei die Motordrehzahl beachten. Wie verändert sie sich dabei? Fällt sie ab, dann ist alles in Ordnung, steigt sie nach einigen Sekunden an, so trat bereits Vereisung im Vergaser auf! Noch ist das Frühjahr nicht da. Damit gelten alle Verhaltensmaßregeln für das Fliegen im Winter. Achten wir auf die Flughöhen, seien wir uns bewusst, dass die Luft dichter ist. Leanen wir sorgfältiger; besonders nach einem

längeren Sinkflug.

Wir hatten einen schönen Flug hinter uns und sind im Landeanflug. Denken wir etwas voraus: was kann uns auf dem Flugplatz erwarten. Nicht nur unsere lieben Angehörigen und Fliegerkameraden und ein kühles Bier. Es können auch unangenehme Dinge sein: Wie beim Start können sich inzwischen durch sinkende Lufttemperatur Eispfützen auf Landepiste und Rollwegen gebildet haben. Dies kann besonders bei Seitenwind unangenehm werden. Die Maschine setzt bei Seitenwind auf und gerät auf eine Eisplatte! Vor dem Abstellen des Motors sind unbedingt alle Funkgeräte (COM und NAV), sowie alle restlichen elektrischen Verbraucher auszuschalten. Jetzt werden viele sagen: „das weiß doch jeder.“ Stimmt, nur tut's nicht jeder! Funkgeräte können dabei Schaden erleiden und die sind zumeist teuer und umständlich zu beheben, da die nächste Funkwerkstatt in Straubing ist.

Ein Transport von Flugzeugen zu diesem Platz ist mit einem größeren logistischen und finanziellen Aufwand verbunden. Dem vorzubeugen hilft das konsequente Vorgehen nach Checkliste.

Beim Verlassen des Flugzeuges auf der Abstellfläche muss aller Abfall aus dem Flugzeug entfernt werden und der Innenraum von Verschmutzung befreit werden. Die Reinhaltung eines Flugzeuges hat einen wichtigen Einfluss auf dessen Werterhaltung. Es kommt jedoch immer wieder vor, dass mit verschmutzten Schuhen in die Flugzeuge eingestiegen wird und dann nach der Landung auf dem Heimatflugplatz die Beseitigung dieser Spuren dem nächsten Piloten oder jemandem Imaginären überlassen wird. Das Gleiche gilt für die Beseitigung von Mücken- und Fliegenresten auf der Außenhaut und

Spuren der Saugnäpfe von GPS-Antennen an den Innenseiten der Windschutzscheiben.

Am Ende eines Flugtages, beim Hangarieren hat jedes Flugzeug frei von Verschmutzung zu sein! Der zuletzt benutzende Pilot ist für die Beseitigung von Schmutzspuren im Inneren und Äußeren des Flugzeuges verantwortlich. Jeder Pilot übernimmt gerne ein sauberes Flugzeug und es ist nicht zu tolerieren, seinem Fliegerkameraden ein verschmutztes Flugzeug zu hinterlassen. Versetzen wir uns nur in die Situation, die leider schon viele von uns erlebt haben: man geht mit (fremden) Passagieren auf das Flugzeug zu, und findet es verschmutzt und mit Abfall im Innenraum vor. Auch ist der psychologische Eindruck auf Passagiere, die jeder von uns ab und zu mitnimmt, nicht zu unterschätzen. Das Vertrauen in den bevorstehenden Flug sinkt, wenn das zu benutzende Flugzeug in einem verschmutzten Zustand ist. Wenn das einem Piloten passieren sollte, so soll er dies der Betriebsleitung melden, damit der das Flugzeug vorher benutzende Pilot ermittelt werden kann. Die Behauptung: "Ich habe dies schon so vorgefunden" gilt nicht, wenn keine Meldung gemacht wurde. Meinen

Beobachtungen zur Folge, halten sich die meisten Kameraden daran. Nur einzelne fallen hier unangenehm auf. Wahrscheinlich ist dies auf die Anspannung zurück zu führen, die doch durch die Konzentration während des Fluges herrscht.

Zum Abschluss möchte ich noch auf ein Potential unseres Vereins und unserer Vereinsflugschule hinweisen, das besonders jetzt nach den Wintermonaten sehr aktuell ist. Nicht alle Piloten haben seit ihrem letzten Flug mehr als 6 Monate verstreichen lassen, so daß nur von einem Teil der Piloten sogenannte Checkflüge absolviert werden müssen. Ich möchte lieber von „Refresherflügen“ sprechen. Hierzu steht uns allen ein kostenloses Potential von mehreren Fluglehrern zu Verfügung. An kommerziellen Flugschulen ist für solche Unternehmungen extra zu bezahlen - bei uns nicht! Den einzigen Aufwand, den ein Vereinskamerad hierfür tragen muss, ist, mit einem Lehrer einen Termin für sein Vorhaben zu vereinbaren und das gewünschte Flugzeug zu reservieren.

Bei dieser Gelegenheit bitte ich aber gleichzeitig um etwas Verständnis dafür, dass nicht immer ein Lehrer bei

einer Bedarfsanmeldung zu Mittag, dann am Nachmittag des selben Tages zur Verfügung steht. Die Fluglehrer haben in der Regel einen Hauptberuf, mit dem sie ihren Lebensunterhalt sicherstellen, und es gelingt nicht immer, diesen zu Gunsten der von uns allen geliebten Fliegerei, hintendran zu stellen. Grundsätzlich kann jedes Mitglied der Sektion Motorflug für einen sogenannten Refresherflug, als Sicherheitspilot, für Flugplanungen oder zu sonstigen Flugvorhaben auf unsere Fluglehrer zurückgreifen.

Nach dem positiven Echo im letzten Jahr werden wir die Fortbildungsabende in diesem Jahr um einige Themen erweitern. Die Einteilung dafür und für die Theorieabende für Umschulungen werde ich Euch demnächst mitteilen.

In diesem Sinne wünsche ich uns allen eine schöne, unfallfreie und erlebnisreiche Flugsaison und verbleibe mit

Glück ab - gut Land.

D. Fischer
Sektionsleiter Motorflug



Schafberg, Flughöhe 6500 ft



Aus unserer Motorflugschule

Als erstes darf ich unseren neuen Funker-Lizenz-Besitzern aufs herzlichste gratulieren. Von zwölf angetretenen Kandidaten haben zehn die Funkerprüfung Ende Jänner 05 bestanden. Nochmals herzliche Gratulation. Weiters gibt es zu berichten, dass beim laufenden IFR Kurs die Theorie bereits abgeschlossen wurde und das Simulator-Training schon begonnen hat. Auch hier sind unsere Schüler sehr eifrig unterwegs. Abschließend möchte ich noch auf unseren bereits begonnenen PPL-Kurs hinweisen. Am 2. März war der erste Theorieabend. Sollte noch wer jemanden kennen, der sich auch für die PPL-Ausbildung interessiert, so ist es immer noch möglich einzusteigen. Interessenten mögen sich bitte bei mir melden.

Harald Waser

Das Prinzip Freude. Der neue BMW 1er ist da.
 Premiere ab 17.9.2004



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

**Geyrhofer & Sohn
 GesmbH**

Geyrhofer & Sohn
 GesmbH
 Hans-Kasner-Str. 123
 4850 Wetzels
 Tel. 0 72 42 34 20 40
 Fax 0 72 42 34 20 42



Freude am Fahren

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

“AIR-TREFF Faschingsgschnas”



5. Februar 2005

“Helmut feierte Geburtstag”



Zensuriert

Zensuriert

Auch das gibt es wieder - Lob und Anerkennung

Nur sehr sehr selten kommt es vor, dass Vereinsfunktionäre für ihre uneigennütigen Leistungen Lob, Dank und Anerkennung bekommen.

Umso mehr hat uns das E-Mail von unserem Clubmitglied Dr. Christian Nitsche gefreut, der sehr stolz auf seine Mitgliedschaft bei der "Weissen Möwe Wels" ist und der sich begeistert über die hervorragende Arbeit, die von den Funktionären und deren Mitarbeitern für die Mitglieder und den Verein geleistet wird, geäußert hat.

Siehe E-Mail vom 9.Jänner 2005

Friedrich Zinnhobler

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: "Dr. Christian Nitsche" <dr_cni@hotmail.com>

An: <office@wmw.at>

Gesendet: Sonntag, 9. Januar 2005 15:36

Betreff: Lob und Anerkennung

> Liebe Fliegerkollegen/Innen,

>

> nun bin ich seit 25 Jahren Mitglied bei der Weissen Möwe und leider kein
> besonders aktives Mitglied; es liegt an meinem Hauptwohnsitz in Wien.

>

> Trotz meiner "Unauffälligkeit" bin ich begeistert von der Weissen Möwe und
> stolz hier Mitglied sein zu dürfen.

>

> An dieser Stelle einmal ein herzliches Dankeschön an alle Funktionäre und
> die Flugplatzmitarbeiter für Ihre tollen Leistungen. Es ist nicht
> selbstverständlich, wenn man wie ich nur selten am Flugplatz kommt, immer
> Hilfe und Unterstützung zu erhalten.

>

> Ein besonderes Lob gehört den Blattmachern von "Cumulus" - unser
Clubmagazin

> hat in der letzten Zeit deutlich an Qualität gewonnen und besticht jetzt
> mit großen, gut gemachten Bildern. Gratulation!

>

> Euer

> Christian Nitsche

>

An dieser Stelle darf ich mich für das Lob bedanken und dieses sogleich an die Bilder- und Textlieferanten weiterleiten, die einen wesentlichen Beitrag zum jetzigen Aussehen unserer Vereinszeitschrift leisten. Zusätzliche Unterstützung bekommen wir von der rasanten Entwicklung der Digitalfotografie und Layoutsoftware, sodass eine schnelle Erstellung kein Problem mehr darstellt.

Ernst Hartl
Pressereferent WMW

Anpassung der Flugpreise

Die Erhöhung der Treibstoffpreise und der Versicherungsbeiträge machen die Anpassung der Fluggebühren unumgänglich. Nachstehend werden die neuen Preise für die Flugzeuge der Sektion Motorflug dargestellt. Für den Nachfolger der Bücker, die Christen Eagle II werden in Kürze die Termine für die Umschulung und der Preis zur Verfügung gestellt. An dieser Stelle sei auch nochmals erwähnt, dass es die Mitglieder unseres Vereines sind, die einen wesentlichen Einfluss auf die Flugpreise haben. Je mehr wir alle zusammen fliegen, desto günstiger kann der Preis/Stunde kalkuliert werden.

Dieter Fischer

Kennzeichen	Typ	EUR/Block - Min	EUR/Std.
OE-ALU	C 150	1,05	105
OE-CFN	C 152	1,10	110
OE-CMS	C 152	1,10	110
OE-ANZ	DA 20/100	1,92 ^{***)}	115
OE-AIF	PA 18	1,22	122
OE-KCC	C 172	1,62	162
OE-DVE	C 172N	1,62	162
OE-DMR ^{**)}	C 172R	1,62	162
OE-KMV	PA Archer III	1,62	162
OE-DGB ^{**)}	C 182P	1,95	195
OE-KLS	PA 28 R-201 T Arrow	2,28	228
OE-KMW	PA 32T Saratoga	2,95	295
Simulator		50,00/58,00/Std. *)	

*) Für Fremdbenützer

***) Zum Verkauf freigegeben

***) Flugminuten

Ausflug zur



Termin: Samstag 23. April

Programm: Abfahrt am Flugplatz Wels um 03:00
unterwegs kurze Frühstückspause.
Ankunft in Friedrichshafen um etwa 09:00

Rückfahrt: 17:30

Kosten: € 56,- pro Person (incl. Eintritt und Lunchpaket)

Anzahlung: € 40,- bei Anmeldung

Voranmeldung in der Betriebsleitung
Mindestteilnehmerzahl 25 Personen

KALIBER 41LC – LEFT CROWN

VOR 25 JAHREN SORGTE DIE DAMALIGE QUARZ-KRISE FÜR DAS AUS DER BREITLING „CHRONO-MATIC“, DOCH DER KLASSIKER KEHRT ZURÜCK – NUNMEHR EXAKT IM STIL UND IN DER OPTIK DES HISTORISCHEN VORBILDES, UND DABEI ZWEIFELLOS AUF DER HÖHE DER ZEIT.

Aufmerksamen Uhrenfreunden wird kaum entgangen sein, dass bereits vor einem Jahr eine Breitling mit ebenso charakteristischer Anordnung von Krone und Drückern präsentiert wurde. Es handelte sich um ein limitiertes (und daher rasch ausverkauftes) Navitimer Modell, das den Namen Chrono-matic trug. Das verwendete Kaliber 41LC (= Left Crown) findet sich auch in diesem, nunmehr dem historischen Vorbild exakt nachempfundenen Chronometer. Das Chronographen-Modul der Chrono-matic stammt wie einst vom Spezialisten Dubois-Déprat.

Allerdings befindet es sich nicht wie beim damaligen Modell an der Werk-Unterseite, wo es zu Service-Zwecken leicht zugänglich war, sondern unmittelbar unter dem Zifferblatt.

Den historische Hintergrund dieser Uhren, die 1969 die weltweit ersten Chronographen mit automatischem Aufzug und Mikro-Rotor waren, bildete die Zusammenarbeit von vier Schweizer Unternehmen. Breitling, Heuer, Dubois Déprat und Büren hatten beschlossen gemeinsam an der Entwicklung ihrer Idee zu arbeiten.



Das ungewöhnliche Erscheinungsbild mit linksseitiger Krone und markantem Gehäuse sicherte der Chrono-matic von Breitling rasch entsprechende Bekanntheit. Als Uhr mit automatischem Chronographen-Werk wurde (zumindest bei ständigem Tragen) die Krone zum Aufziehen schließlich kaum benötigt. Dem ungewöhnlichen Design kam also auch eine Botschafter-Rolle in Sachen Innovation zu. Interessierte fragen am besten bei Uhrmachermeister Hübner in Wels nach dieser Novität.

Breitling – Chrono-matic € 3.750,-





Christen Eagle II

Liebe Fliegerkollegen und Buckerfans

Wie Ihr bestimmt wisst, mussten wir nun unsere gute, alte OE-AUW verkaufen. Der Arbeitsaufwand den Flieger flugfähig zu halten, war einfach zu groß und unser Oliver nicht mehr in der Lage, weiter Unmengen an Arbeitszeit zu investieren. Dass so ein Flugzeug kein Vereinsflieger ist, wurde letztendlich zur traurigen Tatsache. Wir haben uns sehr viel Mühe gegeben einen zeitgemäßen und vereinstauglicheren Ersatz zu finden. Nach reiflicher Erwägung konnten wir nun eine Christen Eagle II erstehen.

Ihr könnt sie im Internet unter www.wmw.at/motorflug/eagle.htm ansehen. Oliver, Siegi und ich haben die Maschine genau unter die Lupe genommen und waren einstimmig der Meinung: Das ist das Richtige.

Profis und Amateurpiloten begeistert

Entwickelt in den späten 1970-ern, setzte die ‚Christen Eagle‘ neue Maßstäbe für Baukasten-Flugzeuge. Die Eagle II, die der berühmten Pitts Special zu Grunde lag, wurde von Frank Christensen als Kunstflugzeug konzipiert, das für Wettbewerbe, zum Advanced Kunstflugtraining und für Überlandflüge eingesetzt werden sollte. Seit der Einführung begeisterte sie ihre Besitzer und fand sowohl bei professionellen als auch bei

Amateurpiloten ihr Zuhause. Frank Christensen war, schon bevor er in die Luftfahrtindustrie wechselte, ein Self made Millionär. Vor seiner Luftfahrtkarriere, baute er für Curtis Pitts ein Rückenflugschmiersystem. Diese Erfahrungen bewegten ihn dazu über ein Selbstbau-Kunstflugzeug nachzudenken, das jeder leicht bauen und fliegen konnte, ohne viel Erfahrung dabei haben zu müssen. Nachdem er die Pitts-Flugzeug-Produktion nicht kaufen konnte, begann er seine eigene Flugzeugproduktionsfirma zu planen.

Die ‚Eagle II‘ debütierte 1977 am ‚Oshkosh Fly In‘ und war sofort bei Profi und Amateuren beliebt. Kunstflugmeisters Bob Herendeen sagte nach einem Probeflug: ‚Alles in

allem gefällt mir die leichte und ausgewogene Rudergängigkeit der Eagle II sehr gut. Die Rollrate gibt einem das Gefühl eine Pitts S1S zu fliegen und die Stabilität ist so gut wie bei einer Pitts S2A. Das aufgeräumte, übersichtliche Cockpit ist sehr bequem und bietet viel Platz. Ich kann mir nicht vorstellen dass jemand dieses Flugzeug nicht gefallen würde‘. Selbst das berühmte ‚Eagle Aerobatic Team‘ flog über 20 Jahre lang eine als Einsitzer modifizierte Form dieses Flugzeuges.

Unsere Eagle II wird neu zugelassen und überprüft und voraussichtlich Mitte April bei uns im Hangar stehen.

Willi Stiebler



Lepka Alfred, Sektion Modellflug

Gute Hoffnung für das NEUE JAHR wenn es so wird, wie das ALTE am Silvestertag, sprich mit dem SILVESTERFLIEGEN, geendet hat. 31.12.04, 13.00 Uhr: Auf der Rollbahn und der Wiese NW des Hallenvorfeldes haben sich viele Modellflieger, Familienangehörige, Freunde und Interessenten unserer Sektion Modellflug eingefunden.

Unter ihnen auch der Ehrenpräsident der WMW Franz HAMADER. Sektionsobmann Hannes DORANT koordinierte den Flugbetrieb und seine Gattin GABY bewachte mit Argusaugen die „Armada“ von Thermoskannen mit „SPRIT“. Auf der Wiese herrschte so starker Modellflugbetrieb, dass es einem Angst werden konnte. Die Lufttemperatur war fast frühlingshaft und ohne Regen. Der Wind blies moderat, sodass man sich richtig freuen und fachsimpeln konnte. Geflogen wurde quer durch die MODELLFLUGKLASSEN und den Abschlussflug machte unser sympathischer JET FRANZ mit einer gelungenen Vorführung. Die Landung mit abschließender Bremsung war ein Hit.

Ein Danke gilt allen die dabei waren und die Hoffnung auf ein gutes Jahr 05 ist da. Der „Blumenball der Flieger“ war wieder eine schöne Veranstaltung, die alle Erwartungen erfüllte. Die Dekoration durch die Modelle von Hannes (Riesensegler) und Rudi (Motormodell) war ein Augenschmaus. Unsere Jahreshauptversammlung, Sektion MODELLFLIEGER, am 06.02.05 war leider durch das Fehlen eines Großteils der Mitglieder gekennzeichnet. Der Grund konnte doch nicht der Faschingssonntag sein. Unser Sektionsleiter HANNES ließ das vergangene Jahr Revue passieren und stellte uns für dieses Jahr einiges in Aussicht, was jedoch zu bewerkstelligen ist. Aus Gesprächen unter den Modellfliegern in letzter Zeit konnte ich entnehmen, dass sich auf dem Gebiet des Neubaus von Modellen einiges tut und wir können auf die Vorstellung derselben gespannt sein.

Unser PIPPIFUZZ – Programm wird auch wieder als Jahreswettbewerb (den Bewerb 2004 konnte unser Wolfgang MÜLLNER für sich entscheiden) durchgeführt und am Montag, den 14.März, 14.00 h (14.30 h), bei Fliegerwetter seinen Anfang nehmen. Bei 3 geflogenen Durchgängen gibt es keinen Streicher mehr und die zehn besten „JAHRESZEITEN“ werden gewertet. Nachdem Wolfgang bei der Vorstellung seiner Vorschläge das Zusammensitzen nach einem Tagesbewerb beim REIHOFER mit „enormen Wert“ klassifiziert nehme ich an, dass er zur ersten Zusammenkunft dort „Einladen“ wird. Herzlichen Dank im voraus.

Nun wünsche ich uns allen für das Jahr 05 – Holm- und Rippenbruch-, rasante Starts und weiche, homogene Landungen.

Euer Sektionsschreiber
Alfred LEPKA



Kurt und der neue Rasenmäher

Allianz Elementar

Ihr Partner in allen Versicherungsfragen

Informieren Sie sich... Rufen Sie einfach an.

Wir beraten Sie gerne

Geschäftsstelle Wels:
4600 Wels, Durisolstr. 1
Tel.: 07242 / 44257
Fax: 07242 / 76450

Richard Schutti
0699 / 121 200 55

UNSER
FREIER MITARBEITER
und Ihr
Clubfreund:

Ehrenpräsident der WMW:

Franz Hamader
4600 Wels, Durisolstr. 1
Tel.: 07242 / 47 2 36 oder
07242 / 46 6 53 (privat)

ÜBER 50 JAHRE
GEMEINSAME LEIDENSCHAFT



EIN LEGENDÄRER CHRONOGRAPH.

1952 beginnt der unaufhaltsame Aufstieg der Zivilluftfahrt. Zur gleichen Zeit kreiert BREITLING die erste Handgelenk-Instrumentenuhr mit kreisförmigem Rechenschieber für sämtliche flugspezifischen Navigationsberechnungen. Heute begleitet der legendäre NAVITIMER weltweit Frauen und Männer, die in Sachen Präzision und Leistung keine Kompromisse eingehen und sich authentischen Objekten verschrieben haben – Objekten mit Geschichte.

NAVITIMER
& NAVITIMER 1952

HÜBNER

UHRMACHEREI MEISTERS SEIT 1814

WELS, SCHWARTZBERG 8, 47000 17 17

WWW.251.AT



BREITLING
1884

INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™

Impressum: P.b.b. Zul. Nr. GZ 03Z034846 M
Verlagspostamt 4601 Wels; Erscheinungsort Wels
Eigentümer und Herausgeber:
Fliegerclub WEISSE MÖWE WELS
Flugplatzstraße 1, 4600 Wels, Postfach 197
Tel: +43 / (0)7242 / 26499-0
E-mail: office@wmw.at
www.wmw.at
Leitende Redaktion: Ernst Hartl
+43 / (0)7434 / 44872