

CUMULUS



Fliegerclub WEISSE MÖWE WELS – Jahresrückblick 2014

Ich bin
Nummer 5



UNSERE
NEUE KATI



Berichte aus einem Fliegerjahr

/ Batterieladesysteme / Schweißtechnik / Solarelektronik



GRENZEN VERSCHIEBEN

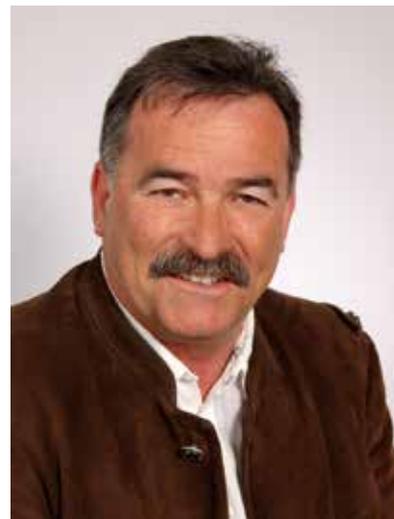
/ Tag für Tag arbeiten wir an unserer Vision: regenerative Energie zu nutzen und Energieunabhängigkeit zu schaffen – und das bei maximaler Wirtschaftlichkeit. Als führender Wechselrichter-Hersteller verschiebt Fronius mit der Entwicklung innovativer Lösungen für die Solarelektronik Grenzen. Mit unseren Technologien garantieren wir rund um den Globus Top-Qualität und maximale Ertragssicherheit, verbunden mit einem einzigartigen Servicekonzept. Mehr dazu? Gerne: www.fronius.com



**NUR DIE BESTE TECHNOLOGIE
GARANTIERT MAXIMALE
ERTRAGSSICHERHEIT. WIR
WOLLEN ABER NOCH MEHR.**



Editorial



Präsident Ing. Ecker Josef - Fliegerclub Weiße Möwe Wels

Liebe Jugend von Wels!

Es ist mir ein Bedürfnis, gerade die jungen Leute besonders anzusprechen. Wir bemühen uns sehr, Euch die Natur am Flugplatz und die innovative Technik beim Fliegen nahezubringen. Drei erfolgreich durchgeführte Jugendkurse sind der beste Beweis, wie gut es funktioniert. Genau das wollen die Stadt Wels und ihre derzeitigen Politiker ab 2030 abdrehen. Wehrt Euch dagegen!

Es kann doch nicht wahr sein, dass die Profitgier weniger Menschen alles andere beiseite schiebt. Lasst Euch nicht blenden von Wahlversprechen (z. B. Arbeitsplätze). Diese schaffen nicht Politiker, sondern innovative, umsichtige Unternehmen. Solche, die nicht unser aller Eigentum (Gelände Flugplatz Welser Heide) zu Schleuderpreisen erwerben wollen.

Ich selbst arbeite ehrenamtlich und mit großer Begeisterung jeden Sommer bei den Segelfluggkursen. Das soll so bleiben. Wir möchten mit Freude die Geheimnisse der Natur des Segelfliegens erleben und weitergeben. Heuer sind Wahlen in Wels ...

Liebe Clubfreunde!

Meine Clubfreunde stehen immer in der ersten Reihe. Gerade deshalb wird jeder verstehen, dass mir die Jugend sowohl im Segelflug, wie auch im Motorflug, sehr wichtig ist (wir haben auch zwei jugendliche Motorflugschüler!). Sie sind die Zukunft, dafür lohnt es sich, den Platz zu erhalten.

Pfui den Menschen, die unsere ehrenamtliche Arbeit mit Füßen treten, um „Freunden“ einen Gefallen zu tun. Liebe Fliegerinnen und Flieger, heuer sind in Wels Wahlen ...

Zum Flugplatz

Im Landtag wurde einstimmig beschlossen, das Flugplatzgelände „Flugplatz Welser Heide“ zum Natura 2000 Gebiet zu erklären. Im Urteil des obersten Gerichtshofes wird bestätigt, dass der Flugbetrieb bis 2071 weitergeht. Sehen wir positiv in die Zukunft, freuen wir uns gemeinsam auf's Fliegen!

Ich bedanke mich für die Umsicht beim Flugbetrieb, wir konnten wieder unfallfrei bleiben. Es besteht derzeit reges Interesse an unseren Flugausbildungen. 2014 hatten wir 11 PPL- und 11 Segelflugschüler. Momentan drücken bei uns 14 PPL-Anwärter die Schulbank.

Allen Unkenrufen zum Trotz betreiben wir unseren Flugsport unbeirrt weiter und für die Saison 2015 wünsche ich alles Gute.

Ing. Josef Ecker
Präsident der WMW



5

Motorflug Sektion



16

ARADO



38

**Deutschland - Frankreich
- Spanien - Portugal - Marokko
- Spanien - Frankreich - Italien**

ROTAX
AIRCRAFT ENGINES



Cumulus – Jahresrückblick 2014 | INHALT



Präsidentenworte	1	Tante Ju, Termine	25
Einladung Generalversammlung	4	Belt Up, Termine	26
Bericht Motorflug	5	Im UL nach England	27
Selbstbehalt bei Kasko	7	Pfadfinder am Flugplatz	34
Luftverkehrsregeln	8	Reisebericht Deutschland - Frankreich - Spanien - Portugal - Marokko - Spanien - Frankreich - Italien	38
Lufträume	9	Bericht Sektion UL	56
Vereinsausflug Brac	10	Auflug Breitlingwerk	58
Training Organisation (ATO)	12	Segelfluglager Trieben	66
Bienen am Flugplatz	14	Frühjahrskurs-Segelflug 2014	67
Pilot für einen Tag	15	Segelflug-Jugendkurs 2014	71
AR 96 als Nachbau	16	Streckenflug 2014	72
Christen Eagle auf der Straße	22		
Impressionen Modellbaummesse	24		



27

UL über England



58

etwas für die »großen Kinder«



66

Segelflug Sektion



76

Modellflug Sektion



88

Ich bin Nummer 5



84

Fallschirmsport
Welser Heide

Flugrouten, Club Challenge.....	73	Fallschirmsport Welser Heide.....	84
Wellenflug.....	74	Ich bin Nummer 5, neue Katana	88
Sektion Modellflug.....	76	Impressum, Inserenten.....	88
PippiFuzz-Wettbewerb.....	82	Unser neuer Wirt..... Umschlag (U3)	

EINLADUNG



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

ordentlichen Generalversammlung

recht herzlich ein

Zeit:

Freitag, 13. 03. 2015

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

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

Für den Vorstand
Ing. Josef Ecker
Präsident

Wels, ZVR-Zahl: 27828917

Flugstunden, Finanzen, Flugschule

Wie immer bedanke ich mich bei den Mitgliedern, die durch das Benützen unserer Vereinsmaschinen zum Erhalt unseres außergewöhnlichen Flugzeugparks beigetragen haben. Weiters bedanken wir uns bei den Neuankömmlingen 2014, unseren neuen Flugschülern, die den Weg zu uns gefunden haben, um Fliegen zu lernen. Hatten wir aus dem vorherigen Kurs schon eine zweistellige Anzahl von Schülern, so bekamen wir im Herbst 2014 wieder 14 neue an den Start. Die Ausbildung in der Sektion Motorflug ist, wie für jede Sektion, eine wichtige Säule für die Zuführung frischen, fliegerischen Blutes und die Erhaltung unseres Mitgliederstandes.

Flugzeugpark

Die Katanas sind nach wie vor unsere Arbeitspferde, davon haben wir 4 Stück. Die Katana ist ein perfektes Schulungsflugzeug und man kann mit ihr auch kostengünstig reisen. Es kann sich heuer ergeben, dass wir eine fünfte dazubekommen. Dass diese schwer zu kriegen sind, zeigt schon, dass sie ein sinnvolles Flugzeug ist. Als weiteren Rotax-Zweisitzer haben wir nach wie vor gemeinsam mit der Sektion Ultralight die italienische Antwort auf die Katana, die P2002, die

einen größeren Tank hat und nicht so viel geflogen wird, daher ist sie ganz gut, wenn man einige Tage wegfliegen will. Unsere alte Supercub haben wir in eine schönere umgetauscht. Da diese nicht so häufig geflogen wird, also nicht so das typische Arbeitstier ist, haben beim Kauf diejenigen, die das Flugzeug haben wollten, beim Kaufpreis mitgezahlt. Vielen Dank an diese Piloten.

Im Viersitzerbereich haben wir die 2 Volksflugzeuge Cessna 172 und Piper PA 28 Archer, die wir nicht so schnell hergeben werden. Unsere schnellste Maschine zum Reisen ist derzeit die Piper PA-28R-201T, welche IFR zugelassen ist. Da sie leicht und angenehm zu fliegen und dabei schnell ist, wird sie auch bei den Sichtflugpiloten immer beliebter.

Wer Kunstfliegen will, dem steht unser Doppeldecker Christian Eagle zu Verfügung. Es gibt wohl kaum einen Verein, der diese breite Palette anbietet.

Gedanken aus der Sektion

Was einen Verein ausmacht ist ein gewisses Wohlbefinden bei der Ausübung des gemeinsamen Interesses. Ein Verein ist grundsätzlich Freizeitzone, aber mit gewissen Regeln, um diese Freizeitzone zu erhalten. Wenn man ein Hobby ausübt, das einen hohen Level an Sicherheit erfordert, ist es notwendig, dass der Verein imstande ist, ein Regelwerk zu führen,



DI Christian Sixt, Sektionsleiter Motorflug

das diesem Sicherheitsbedürfnis Genüge tut und die Mitglieder aus eigenem Antrieb diese Richtlinien praktizieren. Wir meinen, da sind wir mit unserem sich ständig aktualisierenden „Operations Manual“ und den sonstigen Hilfsmitteln auf unserer Homepage gut aufgestellt.

In der Fliegerei lernt man nie aus und es sollte allen Spaß machen, sich selbst dabei zu beobachten, wie man sich weiterentwickelt. Da bietet unser Verein viele Möglichkeiten mit unserer Typenvielfalt, den fortführenden Ausbildungen (z. B. Kunstflug, Sporenradfliegen, Nachtflugausbildung, etc.), den Vereinsausflügen und den verschiedenen Informationsveranstaltungen zu Schwerpunktthemen.





» Flydoo Flightraining im Frühjahr 2014, Christan bei einer seiner unermüdlichen Einsätze Jugendliche für die Fliegerei zu begeistern.

Jeder kann dazu beitragen, den Wert unseres beachtlichen Anlagevermögens zu erhalten. Durch das konsequente Umsetzen unserer klaren Umschulungs- und Erhaltungsrichtlinien, die von den Mitgliedern seit Jahren akzeptiert sind, gab es auch 2014 keinen einzigen fliegerisch bedingten Schaden in unserer Sektion.

Vielen Dank und weiter so!

Die Hangarierungschäden sind minimal und die Putzdisziplin ist am aufsteigenden Ast. Es befindet sich im Downloadbereich eine klare Anleitung („Putzanlei-

tung“), wie ein Luftfahrzeug abzustellen und zu reinigen ist.

Ein besonderer Spaß war unsere Weihnachtsfeier, bei der wir uns wegen Abwesenheit eines Pächters das Weihnachtsmahl einfach selbst gekocht haben. Gegen Ende der Kochphase gab es reges Treiben in der Küche; es wurde geschnippelt, gebraten und viel miteinander geredet. Als Begleitprogramm hatten wir Schnappschüsse und Erzählungen von den Flügen der Mitglieder. Es haben alle ein bisschen

mitgeholfen und die letzten sind um 6 Uhr früh gegangen.

Vereinsausflüge

Wir hatten im Jahr 2014 drei Vereinsausflüge angesetzt, und zwar Anfang Juli auf die kroatischen Inseln Brac und Hvar in der Nähe von Split, dann Mitte August nach Siofok am Plattensee und nach Florenz/Elba anfang September. Wir versuchen immer die Ausflüge in verschiedenen Distanzen anzubieten, weil für jedes Budget und Zeitkontingent der Mitglieder etwas dabei sein soll.

Die Reisedauer mit 3 bis 5 Tagen ist für eine große Anzahl von Mitgliedern machbar. Leider sind im letzten Jahr zwei der drei geplanten Ausflüge, die in der zweiten Jahreshälfte stattfinden hätten sollen, dem Wetter zum Opfer gefallen.

Selbst die ersten zwei Septemberwochen, die in den letzten Jahren immer schön waren, fielen aus. Gerade in dieser Zeit wäre es sehr schön, in Richtung Süden aufzubrechen, weil da Nebensaison ist, man leicht eine Unterkunft bekommt und das Wasser zum Baden noch warm genug ist. Wir setzen die Vereinsausflüge immer außerhalb der Hauptsaison an, weil wir aufgrund des nicht langfristig vorhersehbaren Wetters ja keine Unterkünfte fix buchen können, sondern dies am Tag des



Abfluges oder einen Tag vorher tun. Mit den heutigen Internetplattformen ist das eine super Sache.

Wir werden 2015 auch wieder einige Ausflüge per Newsletter ausschreiben. Die Geschichte über unseren Kroatienflug haben wir in einem eigenen Bericht.

Vereinsdienst im Motorflug

Handwerklich kann man bei Motorflugzeugen natürlich nicht allzuviel machen, weil dies zugelassene Wartungsbetriebe übernehmen müssen. So haben wir damit begonnen, die Grundreinigung, Polieren und Wachsen mit Vereinsmitgliedern selbst durchzuführen. Die Fotos von diesen Events, sieht man auf der linken Seite..

Anrainerfreundliches Fliegen

Wie schon oft möchten wir darauf hinweisen, dass wir insbesondere in der Gegend um Wels, aber natürlich auch woanders, anrainerfreundliches Verhalten an den Tag legen müssen. Wir achten bei Schulungs- und Checkflügen darauf, dass leise geflogen wird, was mit den moderneren Schulungsflugzeugen, den Katanas mit Rotax-Motor, wesentlich leichter möglich ist wie früher.

Diese Flugzeuge haben eine bessere Steigleistung und man kann wegen des Verstellpropellers eine leisere Drehzahl wählen.

Fliegt man z. B. mit einer Katana im Gegenanflug mit 55% Leistung, so setzt man laut Handbuch 1900 U/min. Versucht man unter diesen Bedingungen vom Boden aus, die Position in der Platzrunde per Gehör auszumachen, so ist das gar nicht mehr so einfach, weil man hört wirklich fast gar nichts mehr. Bei den Anrainern unseres Flugplatzes haben wir einen guten Stand und das soll auch so bleiben.

DI Christian Sixt



»» Ferdinand Lediger erklärt Flugpfadfindern den Außencheck. Anschließend flog er mit den Jugendlichen die Flugroute ab, die am Vormittag im Theorieunterricht erarbeitet wurde.

Selbstbehalt bei der Kaskoversicherung

Der Selbstbehalt beträgt 2 % der Versicherungssumme, mindestens 2.000,- Euro je Schadensfall beim Motorflug und 2.500,- Euro bei Ultralight. Im Schadensfall muss der verantwortliche Pilot für diese Summe geradestehen. Um die Piloten gegen das Damoklesschwert des Selbstbehaltes zu schützen, betreiben wir nun seit ein paar Jahren den Einzahlungsfond „Rücklage gegen Selbstbehalt“.

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 Pflicht der Piloten: Einhaltung der Umschulungs- und Erhaltungsrichtlinien (die gelten ja sowieso). Bei Nichteinhalten würde der Selbstbehalt fällig!

Nütze diesen kostengünstigen Schutz, die paar Euro Investition sind nicht die Welt. Speziell Piloten, die wenig fliegen, lege ich diese Möglichkeit besonders ans Herz.

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

office@wmw.at



Luftverkehrsregeln

Im Dezember 2014 traten die neuen europäischen Luftverkehrsregeln SERA (Standard European Rules of the Air = Standardisierte Europäische Luftverkehrsregeln) in Kraft. Hierbei wurde einfach ein einheitliches Regelwerk über die

Luftverkehrsregeln für den EASA-Raum geschaffen, die unsere nationalen Luftverkehrsregeln (LVR) ersetzen. Es ist in Grunde genommen nichts Dramatisches, man findet darin uns ohnehin bekannte Regeln, wie z. B. Vorrangregeln, Flughöhen, Lichtsignale, Flugplanangelegenheiten, Wetterbedingungen, Lufträume,

Transponder, Notsignale, Abfangen, Bodensignale, Einwinkezeichen, etc. – gültig für den EASA-Raum. Gott sei Dank gibt es diese in mehreren Sprachen, also auch auf Deutsch und Ihr findet sie folgendermaßen: Googelt mit „EASA SERA 923/2012“, klickt das erste an und wählt unter Downloads das Feld



„DE“ dann kommen 66 Seiten europäische Luftverkehrsregeln. Druckt sie aus oder speichert sie auf dem Tablett oder Laptop.

Lufträume

Im Dezember 2014 änderte sich die Luft-

raumstruktur (Newsletter wurden gemacht), das heißt für uns, aktuelle Karten besorgen und diese für das „Wunschgebiet“ genau anschauen.

Neue Karten können in der Betriebsleitung gekauft werden.

Informationen über den Flugplatzbereich findet man auf der Austrocontrol-Homepage in der AIP, Abschnitt AD (Aerodromes).

Das Wichtigste in Kürze in und rund um Wels:

Welser Luftraum:

Bei Abflug auf Piste 09 über Sektor X muss das Eck sauber ausgeflogen werden, also nicht zu bald eindrehen. Dies dient in erster Linie der sicheren Separation zwischen Segel- und Motorfliegern, die ja auf unterschiedlichen Frequenzen arbeiten. Außerdem ist das wesentlich besser für die Lärmimmissionen für die Häuser im Sektor X (Schleissheim), weil man früher eine Höhe von 2300 fuß erreicht und früher Leistung reduzieren kann. Gleiches gilt sinngemäß für den Einflug über diesen Sektor.

Linzer Luftraum:

Im Osten und Westen entfällt die Abstufung von 3500 auf 2500 fuß bei der Untergrenze der SRA und ist jetzt nur mehr 2500 fuß, also dort besonders aufpassen!!! Weiters ist die SRA nach Süden hin ausgeweitet, also nicht bei Sattledt zu Ende sondern ein bisschen weiter im Süden, also auch dort aufpassen. Am Besten unter 2500 MSL fliegen, wenn man nach Wels unterhalb des Linzer Luftraumes fliegt.

Außerhalb des Linzer Luftraumes rund um Wels:

Der freigabepflichtige Luftraum beginnt jetzt nicht mehr bei FL 125 sondern bei 9500 fuß.

Achtung bei der Seen-Runde und Flügen nach Ried:

Für Salzburg hat man einen neuen freigabepflichtigen Luftraum in Richtung

Osten errichtet. Dieser beginnt ca. eine Meile westlich des Westufers des Attersees bzw. 3 Meilen südlich von Ried (Karte studieren!) in 6500 fuß.

Zeltweg wurde ausgeweitet:

Ein gutes Hilfsmittel, einen für den Tag gültigen Überblick über die militärischen Lufträume zu erhalten ist der Menüpunkt „AUP- current“ im Selbstbriefing der Austrocontrol. Dort sind auf einer A4-Österreichkarte die für diesen Tag gültigen Gebiete eingezeichnet und eine Legende mit Zeiten und Höhenangaben angefügt.

Es ist im Grunde genommen nichts Schwieriges dabei, aber man muss es sich anschauen. Die Einhaltung der Regeln liegt im Verantwortungsbereich des verantwortlichen Piloten. Luftraumverletzungen hatten wir in den letzten Jahren wenig und das soll auch so bleiben, also bitte die Dinge anschauen, es ist nicht viel Aufwand.

Vielen Dank an die Firma Rogersdata, die uns erlaubt hat, einen Teil ihrer Karte in diesem Magazin abzudrucken. Zu bemerken ist, dass in dieser Karte z. B. auch die Naturschutzgebiete und die TRA's (Temporary Reserved Aereas) eingezeichnet sind. Gut sind auch die großen Kompassrosen um die VOR's, mit denen man ohne Winkelmesser eine Standlinie ziehen kann und sich da insbesondere bei Kreuzpeilungen leichter tut.



„EASA SERA 923/2012“

DI Christian Sixt

Vereinsausflug BRAC



Die Großkreisdistanz beträgt 315 nautische Meilen. Diese fliegt man natürlich nicht nur aus Luftraum/Freigabegründen nicht, sondern vor allem, weil der Flug entlang der kroatischen Küste mit seinen vielen teilweise surreal erscheinenden Inseln einen einzigartigen Ausblick liefert. Natürlich führen viele Wege nach Brac. Die zwei typischen Routen gleichen sich im kroatischen Küstenabschnitt. Zwischen der Insel Rab und Wels entscheidet man sich, ob man östlich oder westlich an Laibach (LJLJ) vorbeifliegt, denn dort leiten sie einen meistens um diesen Luftraum herum. Dementsprechend fliegt

man entweder über Kärnten und östlich von Zeltweg und dem Klagenfurter Luftraum bzw. über die Steiermark zwischen dem Zeltweger und dem Grazer Luftraum vorbei. Von der Distanz sind diese beiden Strecken annähernd gleich. Die westliche (352 NM) ist ein paar Meilen kürzer als die östliche (358 NM) Route. Welche Strecke man wählt, entscheidet oft das Wetter, wenn man nicht mindestens 10000 fuß Wolkenuntergrenze hat. Manchmal kann auch eine aktive Luftraumbegrenzung ein Grund sein, die andere Route zu nehmen, damit man dann nicht plötzlich nach einem Gespräch mit dem Controller in der Luft feststellt, dass

man einen Umweg fliegen muss. Fliegt man insbesondere die ganze Strecke ohne Zwischenlandung durch, kann einem in vielen Flugzeugtypen der Umweg im Tank unangenehm abgehen.

Beginnen wir in Wels. Wir haben 3 Crews zusammengebracht: Alois Teufelauer und Bruno Weinberger in einer Katana, Lehner Mathias mit seine Freundin in einer Kati und Vorstandslechner Peter mit Christian Sixt in der Tecnam P2002. Die Tecnam hätte es mit ihrem 100-Litertank bis Brac in einem durch geschafft, aber bei den Katanas kann man mit deren 74-Litertanks bei den notwendigen Flug-



höhen mit maximal 3:15 h endurance rechnen. Wichtig ist, daran zu denken, dass die Rotax-Vergasermotoren in 8000 fuß mindestens 36% mehr brauchen als in 2000 fuß. Daher entschieden wir uns für einen Zwischenstopp in Rijeka, dessen Flugplatz auf der Insel Krk liegt. Wir gaben in Wels auch gleich beide Flugpläne (Wels-Krk, Krk-Brac) auf. Das Wetter war nicht besonders und so entschieden wir uns für die östliche Route entlang der Phyrnautobahn und sind dann kurz vor Graz Richtung Süden abgebogen. Beim Grenzüberflugpunkt „Radly“ flogen wir dann der in der Karte eingezeichneten Sichtflugroute östlich um den Laibacher Luftraum zum Grenzüberflugsunkt „Alivo“. Von dort direkt nach Krk – nicht viel los, entspannte Landung. Tanken ging schnell, Handling war okay.

Wir waren bei schönstem Wetter unterwegs auf den Adriarouten. Es geht entlang der bekannten Inseln wie Rab, Pag, usw. Vor dem Luftraum von Zadar muss man sich noch mal entscheiden, ob man nordöstlich im Landesinneren oder weiterhin entlang der schönen Inseln vorbeifliegt, für uns eine klare Entscheidung. Ein entspannter kontrollierter Flug, mit nicht allzu vielen Frequenzwechsellern, bringt uns nach einem Überflug über das berühmte „Goldene Horn“ in den Gegenanflug des ruhigen Flugplatzes von Brac in den Bergen der Insel. Auftanken, Verzurren, Passkontrolle, Taxi.

In einem netten Apartmenthaus mit Terrasse konnten wir alle zusammen wohnen und genossen ein super Abendessen direkt an der Uferpromenade.

An einem folgenden Tag sind wir dann ohne Flugplan die 10 Flugminuten zur nächsten Insel „Hvar“ hinuntergeflogen, ein Minimalflugplatz mit Naturpiste im vertrockneten „Grasabendesign“. Dort befanden sich ein Rudel Fallschirmspringer und ein Wohnwagen, der als Terminal dient. Einer der Fallschirmspringer hat uns netterweise für ein paar Euro nach Starigrad gefahren wo wir uns eine Art

Cabrio mieteten und in den Hauptort fuhren, der auf der anderen Seite der Insel liegt. Dieser ist mittlerweile bekannt und exklusiv geworden, auch ein Anlegemuss für die Segler, dort ist also einiges los. Auf dem Retourweg zum Flugplatz hielten wir bei einer absolut einsamen Bucht, um zu baden. Ein absolutes Muss, den Hvar ist bekannt für sein klares Wasser.

Abflug in Hvar problemlos, Piste lang genug und wieder den kurzen Schlag zurück nach Brac.

Spaziergang zum Goldenen Horn, wieder vorzügliches Abendessen an einem Strand und philosophische Gespräche auf unserer Apartmentterrasse rundeten diesen Abend ab.

Beim Heimflug flog die Tecnam-Crew direkt nach Wels, da 100-Litertank, die Katanas landeten noch mal in Krk zum Auftanken. Die Alpenüberquerung erforderte eine gute Wetteranalyse und wir sind im richtigen Wetterfenster zurückgeflogen. Es war wirklich ein schöner Ausflug,

Kroatien ist angenehm zu befliegen und kann empfohlen werden.

Alois Teufelauer, Bruno Weinberger, Lehner Mathias, Vorstandslehner Peter und Christian Sixt



Goldenes Horn



Anflug auf Flugplatz Brac



Stadt Brac

SPARKASSE 
Oberösterreich



European Aviation Safety Agency (EASA) und Approved Training Organisation (ATO)

Am 08.04.2013 wurde nach Ablauf der Opt-out Frist in Österreich PART-FCL Flight Crew Licensing basierend auf der VO (EU) 1178/2011 eingeführt. Seit diesem Zeitpunkt sind alle Lizenzierungsbelange nach den Bestimmungen der PART-FCL durchzuführen. Schulungen im Rahmen einer RF (Registered Facility) basieren nach wie vor auf den Bestimmungen der JAR-FCL bis spätestens 08.04.2015, wobei bereits begonnene Ausbildungen bis spätestens 2016 abgeschlossen sein müssen. Am 08.04.2015 endet die Opt-out Frist für Flugschulen RFs. Das bedeutet, dass ab diesem Zeitpunkt Schulungen, auch Segelflug, generell nur mehr im Rahmen einer ATO (Approved Training Organisation) gemäß PART-FCL durchgeführt werden können. Die Umstellung von einer RF auf eine ATO gemäß der

VO (EU) 290/2012 PART-ORA ist sehr aufwendig und unterliegt einem Genehmigungsverfahren durch die zuständige Luftfahrtbehörde, in Österreich ACG (Austro Control GmbH). Aus organisatorischen Gründen wurde von Seiten der ACG bekannt gegeben, dass Anträge auf Umstellung auf eine ATO rechtzeitig einzubringen sind, da das Genehmigungsverfahren bis zu 6 Monate in Anspruch nehmen kann. Aus diesem Grund wurde intensiv an den erforderlichen Manuals und Strukturen zur Umstellung auf eine ATO gearbeitet und am 01.10.2014 der Antrag bei der ACG eingebracht um rechtzeitig eine Zulassung zu bekommen und den Ausbildungsbetrieb lückenlos fortführen zu können.

Am 08.10.2014 wurde von Seiten der EASA bekannt gegeben, dass man sich intern auf eine Verlängerung der Opt-out

Frist bzgl. Flugschulen um weitere 3 Jahre geeinigt hat, der offizielle Beschluss ist noch nicht veröffentlicht. Dies bedeutet nun, dass eine zwingende Umstellung auf eine ATO erst am 08.04.2018 erforderlich ist.

Die Erfahrung mit luftrechtlichen Änderungen der letzten Jahre hat gezeigt, dass Bestimmungen und Verfahren nicht unbedingt einfacher werden und da auf längere Sicht eine Umstellung, zumindest aus jetziger Sicht, unumgänglich scheint, wird der Verein die Flugschule dennoch auf eine ATO umstellen. Dies bringt auch weitere Vorteile im Hinblick auf Erweiterung des Ausbildungsumfangs (z.B.: Fluglehrer Ausbildung, usw.), dies ist als RF zurzeit nicht möglich. Wir erwarten die Zulassung spätestens im Frühjahr 2015 und planen wie auch in der Vergangenheit, professionelle Schulung basierend auf europäischen Standard anzubieten.



»» In unserem Lehrsaal I
PPL-Schulung Herbst 2014



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 doppelstulzigen 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 doppelstulzigem Motorflugzeug bzw. drei Winden-Starts mit doppelstulzigem 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

Bienen am Flugplatz Wels



Schon seit einigen Jahren betreut WMW-Mitglied Wolfgang Burgstaller am Flugplatz einige Bienenvölker. Ein wichtiger Beitrag zur Blütenbestäubung und zur Erhaltung der Vielfalt unserer Welser Heide.

Wenn man mit ihm ein Gespräch über die Bienen und die Imkerei führt, kommt Wolfgang schnell ins Schwärmen.

„Hier, am Flugplatz Wels, herrschen für meine Bienen paradiesische Zustände. Nicht nur, dass es auf der Welser Heide das ganze Vegetationsjahr über blüht, ist auch der Aufstellungsort im Westen des Platzes (RW A) ein idealer Platz. Dahinter der Grünbach, denn die Bienen brauchen zur Brutpflege viel Wasser und auf der Eferdinger Straße steht eine Lindenallee, wo im Sommer alles blüht.

Ich bin froh, dass der Hick-Hack um die Verbauung des Flugplatzes nun endlich ein Ende hat. Es wäre wirklich äußerst schade, wenn dieses wunderbare Stück

Grünland zerstört worden wäre. Wenn ich im Sommer oft schon um 06:00 Uhr am Morgen bei den Bienen arbeite, dann freue ich mich über die Natur.

Es zwitschern die Feldlerchen, es zieht der große Brachvogel seine Kreise, die Hasen, Fasane und Rebhühner sind quitschlebig und der Kibitz schimpft laut, weil ich so früh seine Ruhe störe.

Der Honigertrag am Flugplatz liegt über dem Durchschnitt. Beim Imkerverein, wo ich immer Werbung für den Flugplatz und das schöne Stück Welser Heide mache, sind die Imkerkollegen wegen dieses Aufstellungsortes immer ein bisschen neidisch.“

Als kleines Dan-

keschön übergibt Wolfgang der Betriebsleitung jedes Jahr eine Honigspende. Bei der Betriebsleitung kann man auch Honig von der Imkerei Wolfgang Burgstaller kaufen.

„Ich möchte damit die Gesundheit meiner Vereinskollegen bei der Weißen Möwe Wels stärken“, sagt Wolfgang.

» Der Honig soll zur Gesunderhaltung unserer Betriebsleiter beitragen, meinte Burgstaller bei der Übergabe des süßen Geschenkes an Betriebsleiter Karl Hamader.



Pilot für einen Tag

Abenteuer Fliegen



Für 34 „Schnupper-Piloten und Pilotinnen“ wurde 2014 der Traum vom Fliegen wahr! 2014 fand bereits an 7 Samstagen das von mir ins Leben gerufene neue Projekt „Pilot für einen Tag“ statt. Ziel war und ist es, allen Fluginteressierten von Jung bis Alt einen unvergesslichen Einblick in unser wunderschönes Hobby zu gewähren. Pünktlich um 09.00 Uhr begannen wir nach einer kurzen Vorstellung der Weißen Möwe und des Flugplatzes mit einem kurzen Theorieunterricht mit den Themen Navigation, Technik, Meteorologie und Sicherheit. Anschließend rundeten wir mit einer Flugplatz- und Hangarführung den Vormittag ab.

Nach einer kurzen Pause mit einer kleinen Stärkung im Restaurant ging es im Anschluss gemeinsam mit unseren erfahrenen Piloten hoch in die Lüfte. Geflogen wurde mit doppelsitzigen Motor- und Segelflugzeugen. Doch vorher wurde noch der Start vorbereitet, das Flugzeug gecheckt, die Flugmanöver und die Flugroute besprochen.

Es war eine wirklich schöne Erfahrung mit welcher Begeisterung und Spaß die „Piloten für einen Tag“ und auch deren Begleiter dabei waren. Speziell bei den Windenstarts mit dem Segelflugzeug konnte einige nicht genug bekommen und verließen erst am Abend mit dem

Versprechen „nächstes Jahr wieder zu kommen“ den Flugplatz.

Vielen Dank an alle Helfer und Piloten, die mich dabei so tatkräftig unterstützt haben. Dass diese Aktion natürlich auch 2015 fortgesetzt wird, versteht sich von selbst – immerhin haben wir dadurch auch schon mindestens einen PPL-Schüler gewonnen.

Wer einmal ein ganz besonderes Geschenk für seine Lieben sucht – bitte, hier ist es!

Andreas Grosch



» Am Heimatplatz: Ar-96-Experimental mit Erprobungspilot Josef Ecker an Bord. Im Hintergrund steht Alois Krennmeirs ebenfalls selbst gebaute Pottier P-50

ARADO AR 96 ALS NACHBAU

Jugendtraum erfüllt

Als Kind hatte Alois Krennmeir die Ar 96 für sich entdeckt, als Erwachsener baute er sie nach, gemeinsam mit seinem Sohn. 13 Jahre haben die beiden gebraucht, jetzt fliegt der Zweisitzer – verkleinert und aus Holz – charismatisch wie das Original!

TEXT Pierre Schmitt

FOTOS Alois & Hannes Krennmeir

Danke an das Fliegermagazin für die Genehmigung, diesen Artikel zu übernehmen.



Eine Arado! Aber irgendetwas stimmt nicht ... Ja, sie ist kleiner – und, wie sich herausstellt, aus Holz, nicht aus Metall wie das Original. Dennoch: Die Maschine ist eine Wucht, kein schmalbrüstiger Nachbau, der nur entfernt etwas mit dem großen Vorbild zu tun hat, kein UL mit einem entsprechend kleinen Motor, sondern ein Experiment mit Sechszylinder-Triebwerk. Gebaut wurde die Ar 96 in 80-Prozent-Größe von Alois und Hannes Krennmeier aus Eferding in Oberösterreich. Knapp 13 Jahre haben die beiden, Vater und Sohn, für die Fertigstellung gebraucht.

Vom Original der Ar 96 existiert heute kein flugfähiges Exemplar mehr. Arado ließ den Fortgeschrittenen-Trainer in Brandenburg an der Havel fertigen, auch die AGO Flugzeugwerke in Oschersleben produzierte Ar 96. Nachdem 92 Exemplare der A-Serie mit dem Argus As 10 C gebaut worden waren, ersetzte man den 240 PS leistenden V8-Motor durch den Argus As 410 A, einen Zwölfzylinder mit 465 PS (13-Serie). Von 1939 bis 1944 wurden in Deutschland 516 Ar 96 hergestellt, hinzu



» Zeugen einer Ära: Stelldichein mit Ju 52 der schweizerischen Ju-Air in Wels. Da kommen Erinnerungen an die Original-Arado auf ...



TECHNISCHE DATEN	
Krennmeier Ar 96	
Spannweite	9,00 m
Flügelfläche	11,06 m ²
Länge	7,29 m
Höhe	1,90 m
Leermasse	598 kg
MTOM	870 kg
Tankinhalt	100 l
Motor / Leistung	LOM 137 A / 180 PS
Propeller	Avia, 2-Blatt, Metall, verstellbar, 2,02 m
V _{st}	80 km/h
V _{max}	250 km/h
V _{st}	324 Km/h
bestes Steigen	knapp 9 m/sec (Meereshöhe)
Reichweite	ca. 600 km plus 30 Min. Reserve



Typisch Arado: aufgesetztes Seitenleitwerk, dahinter das Höhenleitwerk mit durchgehendem Ruder



kamen weitere Maschinen, die bis 1949 als C-2 bei Avia und Letov in der Tschechoslowakei entstanden. Insgesamt beläuft sich die Stückzahl des Musters auf knapp 3000 Exemplare.

Kurz nach dem Krieg waren in Sichtweite des Bauernhofs der Krennmeirs auf dem Flugfeld Raffelding einige Ar 96 abgestellt worden – die Flugschule Markersdorf hatte dort eine Außenstelle. Für den kleinen Alois waren die Maschinen vorzüglich zum Spielen geeignet, obwohl die Mutter dies ausdrücklich verboten hatte. Die Erinnerungen an seine Jugendzeit gaben wohl auch den Ausschlag für die Entscheidung, den Nachbau des Musters in Angriff zu nehmen – ein ehrgeiziges Projekt, obwohl Alois Krennmeir kein Unerfahrener war: Einige Jahre zuvor hatte er bereits eine Pottier P-50 Bouvreuil im Amateurbau fertiggestellt. Doch die Ar 96 war ein anderes Kaliber. Ein Nachbau aus Metall in Originalgröße





Zerreißprobe: Motorträger, Fahrwerk und Höhenleitwerk werden mit 4,4 g belastet

» Fachmännische Unterstützung: Hannes und Alois Krennmeir mit dem baubegleitenden Ingenieur Alfred Glatzmeier und Diplomingenieur Hans Kellner von Austro Control (v. l.)

kam als privates Projekt nicht in Frage: zu aufwändig. Eine verkleinerte Version aus Holz erschien aber machbar. Dazu musste die Metall- in eine Holzkonstruktion mit zahlreichen Metallbeschlgen verwandelt werden – was im Grunde auf eine Neukonstruktion hinauslief. Hilfreich war dabei die baubegleitende Unterstützung der Ingenieure Alfred Glatzmeier und Bernhard Rgner vom Igo Etrich Club Austria, der sterreichischen Amateurbauvereinigung. Pläne des Originals standen für den Nachbau nicht zur Verfügung, doch in der Modellbau-Zeitschrift Scale fanden sich Drei-Seiten-Ansichten und Schnittzeichnungen der Avia/Letov C-2. Nützlich waren auch Unterlagen vom Luftfahrt-Archiv Hafner, wo man für die Ar 96 unter anderem ein Luftfahrt-Handbuch, Bedienungsvorschriften und eine Ersatzteilliste mit zahlreichen Illustrationen bestellen kann.

Trotz Verkleinerung sollte der Nachbau dem Vorbild sehr nahe kommen. Dies betraf auch die Form der Motorhaube – ohne die charakteristische schmale Schnauze wäre die Arado-Anmutung verlorengegangen. Ein Boxermotor kam also nicht in Frage, und da es einen Argus-ähnlichen hängenden luftgekühlten V12, der klein genug ist, nicht gibt, entschieden sich die Krennmeirs für den tschechischen LOM 137 A. Der hängend eingebaute Sechszylinder-Reihenmotor leistet maximal 180 PS und ist schmal genug für eine geschrumpfte Ar-96-Schnauze.

Da es sich um ein heute noch produziertes Triebwerk handelt, ist nicht nur die Ersatzteilversorgung



Nachempfunden: Panel mit Rundinstrumenten und historischem Magnetschalter (ganz links). Auch der Steuerknüppel ist original



Original oder Replikat? Im Flugbild entspricht der österreichische 80-Prozent-Nachbau dem deutschen Militärtrainer zu 100 Prozent.

gewährleistet – auch die Betriebskosten sind ein Pluspunkt gegenüber dem Originalmotor. LOM ist stolz auf Verwendung des Motors in dem Arado-Nachbau und hat ein Video von Rollversuchen auf seine Website gestellt: <http://goo.gl/8bPAos>. Wie beim großen Vorbild ist ein Verstellpropeller mit Rippenhaubennabe montiert. Tatsächlich hat diese Konstruktion ihren Ursprung bei Argus: Über

den tschechoslowakischen Motorenbauer Walter, der Argus-Triebwerke in Lizenz fertigte, gelangte die Verstellluftschraube zu LOM. Im Flug dreht der Prop mit maximal 2750 rpm, die Reiseflug-Einstellung liegt bei 2560. Motor und Propeller stammen bei der Krennmeir-Arado von einer Zlin Z-142, deren Motorträger angepasst wurde.

Das Instrumentenbrett haben die Erbauer dem Vorbild nachempfunden, die Steuerknüppel sind original, samt MG-Abzug für das 7,92-Millimeter-Gewehr in der 'Großen«. Die Funktion ist heute jedoch eine andere: Mit dem Knopf werden die Landeklappen bedient. Bemerkenswert ist auch die vorbildähnliche Lackierung in seidenmatten Farben nach den Vorgaben RLM 70/71/65 aus der Zeit um 1944. Vorn am Rumpf prangt das Emblem der ehemaligen Flugschule FF5 A/R 72 aus St. Pölten-Markersdorf.

Um die Auflagen der österreichischen Luftfahrtbehörde Austro Control zu er-

füllen, wurde eine umfangreiche Dokumentation erstellt, zu der ein ausführliches Betriebshandbuch gehört. Allein die detaillierte Baubeschreibung umfasst 93 Seiten.

Der Erstflug der OE-VRA fand am 26. April 2013 statt, am Steuer saß Josef Ecker - als Jungmeister- und Stieglitz-Pilot hat der Präsident des Fliegerclubs Weiße Möwe Wels viel Erfahrung auf Taildraggern.

Bis heute hat die kleine Arado etwa 140 Starts und Landungen erfolgreich absolviert, rund 70 Stunden war sie in der Luft – die endgültige Experimentel-Zulassung steht noch aus. Geflogen wird die Maschine derzeit von den Erprobungspiloten Hannes Krennmeir und Josef Ecker. Doch auch der mittlerweile 77-jährige Vater des Projekts war mit der Arado schon in der Luft – eine verdiente Belohnung für die jahrelange Mühe des Nachbaus.

isel®
From Components to Systems

isel Austria GmbH & Co.KG
Kreßstraße 18a | A-4600 Wels

Telefon: +43(0)7242/206-829
Telefax: +43(0)7242/211-445
E-Mail: info@isel-austria.com

www.isel-austria.at

m.m. EVENT-TECHNIK



Beschallungen, Beleuchtungen und Traversenaufbauten für Veranstaltungsflächen bis 20.000 Personen

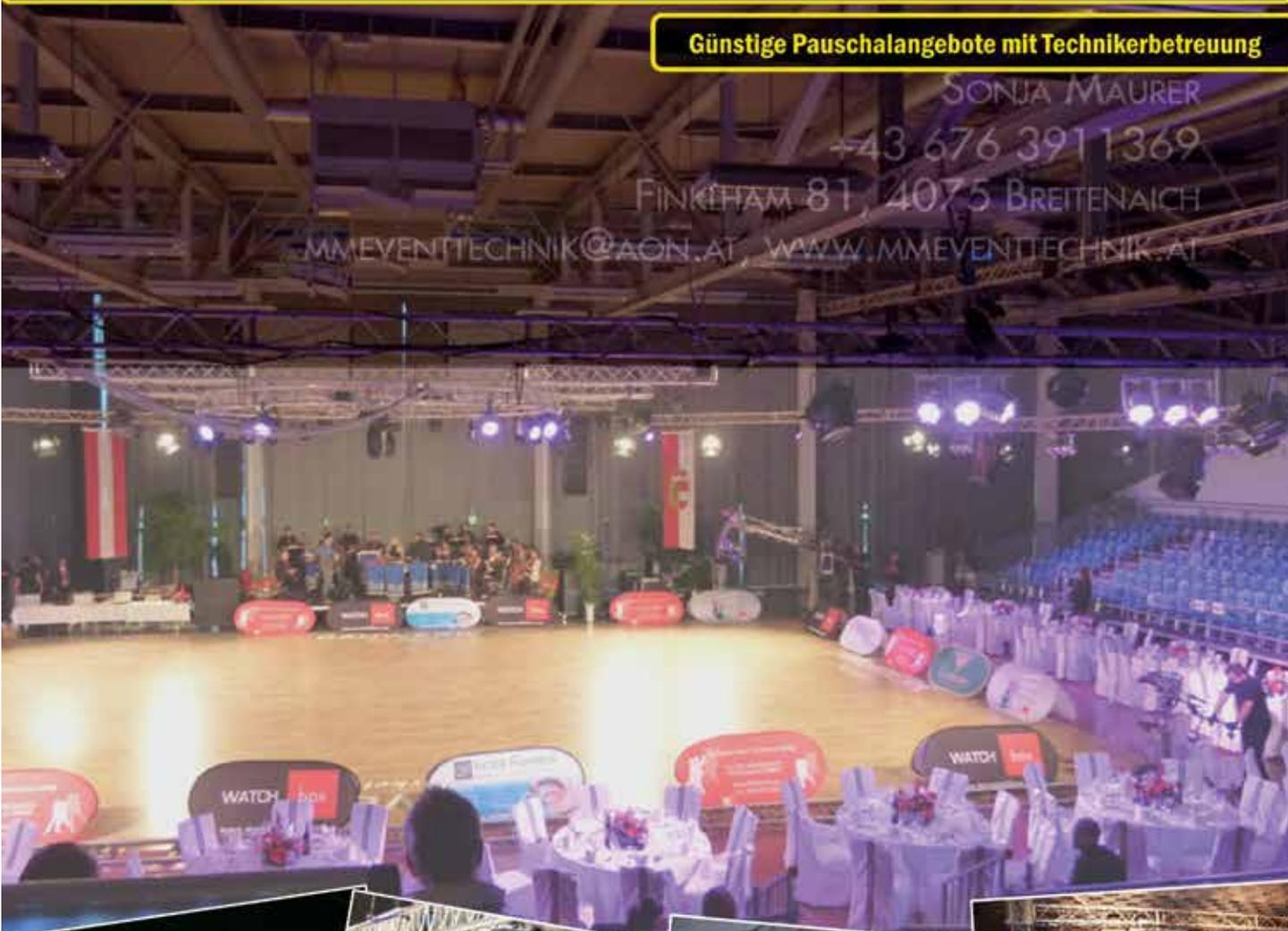
Günstige Pauschalangebote mit Technikerbetreuung

SONJA MAURER

+43 676 391 1369

FINKHAM 81, 4075 BREITENAICH

MMEVENTTECHNIK@AON.AT, WWW.MMEVENTTECHNIK.AT



www.mmeventtechnik.at

office@mmeventtechnik.at - +43676/3911369

Powered by **NOVA**



Für die Premiere der Modellbau-messe 2013 in Wels steuerten wir, die WMW, einen Blickfang, den Technologieträger D-MFIA mit dem Rotax 912iS Triebwerk als "manntragendes" echtes Flugzeug zur Ausstellung bei, was noch eine relativ einfache Übung war. Dachte ich noch an Spaß, als Unkenrufe die OE-AMW unser Christen Eagle als Top für die Modellbaumesse 2014 ausstellen möchten, wurde es schon sehr bald ernst.

WIE – um Himmels Willen sollen wir die Christen Eagle vom Flugplatz zur Messe Wels quer durch die Stadt bringen? Zerlegen schied aus, denn das Zusammenbauen und notwendige langwierige Einfliegen wäre alles andere wie lustig. Ja, im Fernsehen sah man schon Hubschraubertransporte, auch das ginge, nur glaubten wenige an einen unfallfreien Transport, so sicher und spektakulär der auch gewesen wäre.

Die Routenprüfung ließ einen LKW-Transport ohne Flugzeugzerlegung nicht zu. Also blieb nichts anderes übrig, als die Maschine auf eigenen Rädern durch die Stadt zu ziehen.

Anträge an die städtische Verkehrsabteilung, die Landesregierung und Organisation der Transportbegleitung folgten. Schritt für Schritt näherten wir uns dem Machbaren. Auflagen, Transportzeitfenster wegen Berufs- und Busverkehr und das Wetter, ließen uns manchmal zittern.

Die gewählte Route durch die Stadt wie auch die Ausfahrt über das Osttor waren breit genug, um die Christen Eagle einfach auf der Straße zu fahren.

Der Abfahrtstag kam. Frühmorgens fuhr wir die Strecke mit den Transport-

begleitern ab. Die sind echt gut drauf, die dürfen viel und haben gutes Augenmaß! Am Sporn des Flieger montierten wir eine kleine Achse mit eigenen Rädchen, die Deichsel hängten wir am CamAm Commander ein und los ging's mit dem "Fliegeranhänger" über Stock und Stein. Peter Rohn rang mir das Versprechen ab, DASS ja nichts passieren darf! Kein Problem für mich, als Kind der Landwirtschaft bin ich es gewohnt, so breite Geräte zentimetergenau zu bewegen, daher ließ ich es mir nicht nehmen, den Transport selber zu fahren.

Unzählige Schaulustige säumten den Weg, trotz hellichem Tag gingen Blitzlichtgewitter nieder, als wir die Friedhofstraße durchfuhren, den Kreisverkehr am Vogelweiderplatz links herum nahmen und die ganze Breite der Salzburgerstraße für uns hatten. Die Fliegerüberstellung ging sehr rasch, in 40 Minuten waren wir am Messengelände.

Ja, man braucht schon einen gescheiten Transportschutz, 6 Blaulicht-Begleitfahrzeuge, besetzt mit je drei Mann, waren dabei. Die braucht man auch! Die räumen die Straße leer, da kommt dir niemand mehr in die Quere. Mehr noch, wo ich glaubte, niemals vorbeizukommen, haben die Jungs einfach vorübergehend die Verkehrszeichen entfernt! Mit von der Partie waren unser Präsident, einige "Flügelmäner" und viele Fotoapparate.

Eine Woche später kam die Christen Eagle blitz blank geputzt, ohne einen einzigen Kratzer, wieder heil in den Hangar zurück. Seither erfreut sich unser Rohn Peter wieder beim Loopings ziehen ...

Siegi Heer, Bilder Lukas Schaffler, WR



Kreisverkehr am Vogelweiderplatz



Rutti & Luki begleiten den CE-Transport



Mit der Christen Eagle auf der Straße



Fazit: Die Aktion war's wert! Viele Besucher aus Nah und Fern und besonders viele Welsler Bürger bestaunten die Maschine beim Straßentransport und auf der Modellbaumesse.



Modellbaumesse in Wels 2014

Hier ein paar Impressionen der Modellbaumesse 2014 in Wels. Mehr Bilder gibt es auf unserer Homepage im Pressebereich. Danke an die Mitglieder der Sektion Modellflug, die Großartiges leisteten. Danke an Martin Maurer und die vielen Helfer (siehe Foto unten rechts) für die tollen Standaufbauten. Freuen wir uns auf die kommende Modellbaumesse 2015. Sobald es News gibt, verschicken wir einen Newsletter.



Reservieren Sie schon für 2016
08. bis 10. Juli 2016

Tante Ju bei der Möwe



Link auf die Reservierungsseite

Restplätze gibts noch am 10. 07. 2015
am Flug von Dübendorf (nähe Zürich) nach Wels
Rundflüge: 11. 07. 2015, 16:00 Uhr, und 12. 07. 2015,
16:00 Uhr und 17:00 Uhr



<http://www.austrianwings.info/2014/07/der-besuch-der-alten-dame-die-ju-52-in-wels>



TODAY TOMORROW TOYOTA

Wildberger

Der neue Auris Touring Sports



TOYOTA Wildberger

4081 Hartkirchen Tel.: 07273-6331, 6332
4707 Schlüsslberg Tel.: 07248-62038

E-Mail: office@wildberger.co.at
www.toyota.at/wildberger

Service ★ Reparatur ★ Spenglerei ★ Lackiererei ★ Abschleppdienst

Dein verlässlicher Partner für Dein Auto

Oberösterreichische
PFADFINDER UND
PFADFINDERINNEN



Y beltup

ready for
takeoff

**MACH MIT
2015**

CAEX: 05. bis 07. Juni
GUSP: 18. bis 20. September

Info, Anmeldung:
beltup@ooe.pfadfinder.at





Im UL von Wels nach England

Kann man mit einem Ultraleichtflugzeug quer über den Kontinent fliegen? Natürlich! Aber es bedarf ein wenig zusätzlicher Planung.

Text und Bilder: Alexander Mitter

Meine Abenteuer beginnen oft mit einer kleinen Idee: „Sollten wir den modernsten Flugmotor der Welt – den Rotax 912 iS Sport – nicht auch bei Englands größtem Fliegertreffen zeigen?“

Im Rahmen meiner Tätigkeit für BRP war ich natürlich Feuer und Flamme, dieses Vorhaben in die Tat umzusetzen. Eine Entscheidung war sehr schnell gefällt: Die D-MFIA muss es sein! Ich fliege nun schon seit über zwei Jahren intensiv mit diesem Flugzeug und wurde von unserer „Mafia“ noch nie im Stich gelassen. Und selbst wenn: In Ganzmetall-Bauweise, mit Fallschirm und ausgezeichneten Kurzlandeigenschaften ist die Tecnam P92 ein sicheres, bewährtes Fluggerät.

Die Vorbereitung

Nun ist die P92 in der Ultraleicht Klasse zugelassen und unterliegt damit ausschließlich nationalen Regulierungen. Das bedeutet im Gegensatz zu zertifizierten Flugzeugen, dass sich theoretisch bei jedem Grenzüberflug die rechtlichen Rahmenbedingungen ändern. In der Praxis stellt das aber kein großes Hindernis dar: Die österreichischen Gesetze für Ultraleichtflugzeuge sind unter den strengsten Europas: Jährliche Nachprüfungen, Versicherungen, Transponder-, Fallschirm- und ELT-Pflicht sorgen für einen hohen Sicherheitsstandard. Das bedeutet, dass ein österreichisches UL praktisch immer den Anforderungen anderer europäischer Staaten genügt.

Meine Route führte mich von Österreich über Deutschland und Frankreich nach Großbritannien.

Die D-MFIA ist in Deutschland registriert und hat eine Einfluggenehmigung für Österreich. Diese beiden Länder stellen also kein Problem dar. Frankreich hat eine außergewöhnlich liberale UL-Gesetzgebung und benötigt ebenfalls keine zusätzliche Genehmigung. Großbritannien fordert diese jedoch. Eine Übersicht der nationalen Gesetzgebungen findet sich auf der Webseite der „European Microlight Federation“ www.emf.aero.



London entlang der Themse

Um eine UL-Einfluggenehmigung für Großbritannien zu erhalten, musste ich ein Formular auf www.caa.co.uk ausfüllen, Scans der Flugzeugpapiere hochladen und 64 Pfund per Kreditkarte bezahlen. Noch am gleichen Tag kontaktierte mich ein außergewöhnlich hilfsbereiter und kompetenter Mitarbeiter der CAA (ja – eine Behörde!) und bat mich per E-Mail um weitere Dokumente. Um Missverständnisse zu vermeiden nannte er im englischen Text sogar die deutschen Namen (!) der benötigten Formulare.

30 Minuten später erhielt ich die Genehmigung als PDF Datei zum Ausdruck. Ich hatte es mir komplizierter vorgestellt.

Die weitere Vorbereitung darf man sich wie einen äußerst langen Dreiecksflug vorstellen: Ich startete mit einer geraden Linie von Wels nach Sywell und suchte mir Schritt für Schritt geeignete Wegpunkte, Zwischenlandemöglichkeiten, Haltelinien und Alternates. Dabei achtete ich darauf, ob ULs auf einem Flugplatz zugelassen waren, auf Treibstoffverfüg-



Selfie von Alex, über Frankreich

D-MFIA bei der UK Aero Expo in Sywell

barkeit und natürlich geographische Gegebenheiten. Zusätzlich war es wichtig, den Kontinent von einem Zollflugplatz aus zu verlassen, da Großbritannien nicht der Schengenzone angehört.

Dank des sparsamen Rotax 912 iS Sport hat die D-MFIA eine Endurance von rund 7 Stunden. Ich flog alleine, also konnte ich das Tankvolumen voll ausnutzen und hätte den Flug rein theoretisch sogar ohne Zwischenstopp schaffen können. Natürlich hatte ich kein Interesse





D-MFIA in Calais



Silverstone F1 Rennstrecke

an einer fliegerischen Grenzerfahrung, sondern wollte möglichst sicher und mit großen technischen und körperlichen Sicherheitsreserven in der Luft sein. Daher entschied ich mich für zwei Zwischenlandungen: Saarlouis an der deutsch-französischen Grenze und Calais unmittelbar vor dem Ärmelkanal.

Zusätzlich entschloss ich mich, den Flug auf mindestens zwei Tage aufzuteilen. Die letzte Teilstrecke von Calais nach Sywell würde mich VFR rund um die Londoner City führen und vom Start bis zur Landung höchste Konzentration erfordern.

Für mich persönlich habe ich eine weitere Grundregel: Kein Sichtflug unter Termindruck. Also sorgte ich dafür vor, einige Tage mehr Zeit zu haben als mindestens notwendig. Es sollte sich bezahlt machen.

Der Flug

Nach umfangreichen weiteren Vorbereitungen (siehe Checkliste) war es am 29. Mai 2014 soweit: Mein Wecker läutete um 06:00, ich öffnete das Rollo meines Schlafzimmers und – fiel wieder ins Bett. Die Wettervorhersage hatte sich bewahr-

heitet und der Tag war von früh bis spät verregnet. Ich fuhr trotzdem zum Platz und räumte mein Gepäck in den Flieger, füllte die Tanks randvoll und stellte ihn in die erste Reihe ans Hangaror.

Am Freitag, dem 30. Mai, war das Wetter noch immer nicht optimal, aber eine Auflockerung am frühen Vormittag ließ den Start zu. Raus über Sektor Zulu, Haag am Hausruck, Passau – vertraute Landschaften zogen vorbei. Rund um München wurde es richtig sonnig, nur um kurz vor dem ersten Zwischenziel wieder zuzuziehen. In leichtem Regen ging es als Special VFR durch die Kontrollzone Zweibrücken. Dank Transponder und ständiger Kommunikation mit den „Info“ Frequenzen (Wien, München, Langen, etc.) erhielt ich laufend Verkehrsmeldungen, konnte den Durchflug durch Kontrollzonen voranmelden und war entspannt und sicher unterwegs. So gelang auch die Landung in Saarlouis bei CAVOK nach 3:15 Stunden problemlos. Dort durfte ich mir sogar das Privatauto des Flugleiters ausborgen und im lokalen Dorflokal speisen. Bevor es zum Mittagessen ging, faxte ich noch schnell den verpflichtenden Flugplan für den Grenzübertritt nach Frank-

reich. Dabei achtete ich vor allem darauf, die zahlreichen Atomkraftwerke weiträumig zu umfliegen.

In Saarlouis tankte ich mit dem dort lagernden UL91 voll. Dieser bei uns noch nicht oft verfügbare Treibstoff ist quasi ein AVGAS ohne Blei und bietet hohe Produktsicherheit durch Standardisierung. Leider ist dieser Vorteil im Vergleich zu MOGAS auch jede Menge bares Geld wert. Nach dem Start wechselte ich schnell auf Strassburg Info und wurde noch vor der Grenze über aktive „Restricted“ Zonen aufgeklärt. Wieder machte sich die Kommunikation bezahlt und ich erhielt sinnvolle Vektoren durch die lokalen Lufträume.

Ich ließ das Saarland hinter mir und flog nahe der Luxemburger Grenze Richtung Calais. Als ich mich von Paris Info abmeldete und plötzlich das Meer vor mir unter strahlendem Sonnenschein sah, juchzte ich vor Freude. Der Flugplatz Calais empfing mich mit der Aufschrift „Gateway to the Continent“ auf dem Abfertigungsgebäude. Plötzlich wurde mir bewusst, dass ich morgen wohl tatsächlich das europäische Festland verlassen und die Britischen Inseln heimsuchen würde.



G-LOAD - bestes Rufzeichen fuer Kunstflieger auf Aero Expo

Der Flugplan für den nächsten Tag entwickelte sich noch einmal zur Denksportaufgabe: Ich hatte einen Slot für 12:45 Uhr Lokalzeit am Flugplatz Sywell. England nutzte sommerzeitbedingt UTC+1, Calais aber UTC+2. Wann musste ich also starten, um bei 1:45 Stunden Flugzeit und 5kn Gegenwind zeitgerecht anzukommen? Ich normalisierte alle Rahmenbedingungen auf UTC und fand schließlich heraus, dass ich wohl ausschlafen könne. Am nächsten Morgen wartete herrlicher Sonnenschein auf mich. Neben den üblichen Flugvorbereitungen musste ich einen sogenannten GAR (General Aviation Report) abschicken, um meine Ankunft in die britische Zollhoheit voranzukündigen. Auch diese Besonderheit lässt sich komfortabel gegen Zahlung einiger Pfund online erledigen. Der Flugplan war auch bereits akzeptiert, also stand meinem Überflug des Ärmelkanals nichts mehr im Wege. Ich legte meine Schwimmweste an und brachte die mir mittlerweile sehr ans Herz gewachsene D-MFIA in die Luft.

Calais bietet eine genau definierte Route zum Flug über den Kanal. Der einzige Hemmschuh: Ab FL65 befindet sich ein

Luftraum der Klasse A. Über dieser Höhe war also kein VFR Verkehr erwünscht. Ich plante meinen Flug daher mit etwas Sorge wegen des kalten Wassers niedriger als gewünscht. Als ich über den Sandstränden von Calais schnell an Höhe gewann, schenkte ich den Motorinstrumenten sehr genaue Beachtung. Gleichmäßig vibrierte der Rotax und verströmte Zuversicht für die Kanalquerung.

Dann war es so weit: Wiskey Point war erreicht, Dover bereits am Horizont sichtbar. Knüppel nach rechts und querab hinaus aufs Wasser!

Mitten im Kanal liegt der Meldepunkt „RINTI“. Dort verließ ich die französische Frequenz und rastete 124,6 Mhz: London Information. Plötzlich explodierte förmlich der Äther: Die Frequenz war brechend voll. Ich wartete geschlagene drei Minuten, bis ich endlich einen Erstanruf absetzen konnte. Als Reaktion erhielt ich nur ein zackiges: „D-MFIA – Call you back!“. Da ich mich in unkontrolliertem Luftraum befand, flog ich meine Route laut Flugplan weiter. Aufgrund der vollen Frequenz konzentrierte ich mich voll auf die Luftraumbeobachtung und wurde auch nicht enttäuscht: Just über Dover kam mir ein Doppeldecker, der

einer Sopwith Camel täuschend ähnlich sah, knapp entgegen. Da die sieben noch existierenden Originale alle in Museen oder außerhalb Europas sind, handelte es sich wohl um einen Nachbau. Trotzdem musste ich schmunzeln und war dankbar, dass mich anno 2014 die Royal Airforce nicht vom Einflug abhielt.

Plötzlich riss mich ein Funkspruch aus der Nostalgie: „D-MFIA – post your message!“. Sofort ratterte ich meine bereits vorbereitete erweiterte Standortmeldung herunter und erhielt dafür einen Squak und „Basic Service“. Das ist wieder eine britische Besonderheit und besteht im Wesentlichen aus einem QNH und schließt Verkehrsinformationen explizit aus. Es galt also weiterhin, den Luftraum höchst konzentriert zu beobachten. Zwei Minuten später wurde ich an Southend on Sea transferiert um die London Info Frequenz freizubekommen. Meine Route führte mich weiter der Autobahn M25 entlang rund um London. Da ab 2500 Fuß wieder Luftraum A wartete, flog ich mit toller Aussicht niedrig über grüne Wiesen und britische Herrschaftssitze. Im Dunst zeichnete sich erst die Themse, später tatsächlich die Londoner City mit

Tower Bridge ab. Ein atemberaubendes Gefühl – saß ich doch in der vertrauten Wels P92. Der nächste Transfer brachte mich auf die Frequenz von Farnborough Radar. Dort war wieder die sprichwörtliche Hölle los: Der Verkehr Richtung Sywell führte zu ununterbrochenen Funkgesprächen. Der Controller schien bereits knapp am mentalen Zusammenbruch zu sein – versuchte er doch geschlagene 45 Minuten lang seine Schicht an einen anderen Kollegen zu übergeben, schaffte es aber nicht. Mit einer Kursänderung nach Nord bei Henton NDB ließ ich den Londoner Luftraum hinter mir und langsam wurde der Funk entspannter.

Als ich auf Sywell Aerodrome wechselte war ich erneut positiv überrascht: Offensichtlich hielten sich alle anfliegenden Piloten an die im NOTAM vorgeschriebene Funkdisziplin. Die Prozedur war einfach: Einflug in die Holding rund um einen kleinen See nordwestlich des Flugplatzes, Anflug auf Kurs 80 Grad vom südwestlichen Holding-Punkt aus. Auf diesem Kurs war kein Überholen mehr erlaubt – also suchte ich mir meinen Vordermann, glich meine Geschwindigkeit an und beobachtete den Luftraum um mich herum. Bis zum Short Final wurden die Piloten angehalten ohne Klappen anzufliegen, um die Geschwindigkeit zu halten. Danach ordnete man sich entweder links oder rechts ein und meldete den einzigen zulässigen Funkspruch: Type, ID, Runway. Also in meinem Fall: „Tecnam Papa Niner Two, D-MFIA, Two-One Grass“. Sekunden später folgte die Landung und sofort winkten die Einweiser nach links um die Bahn schnellstmöglich zu verlassen. Als ich mich in den Rollweg eingeordnet hatte waren bereits zwei weitere Flieger hinter mir gelandet. Bei über 1000 Flugbewegungen nur an diesem Tag war diese schnelle Abfolge wohl normal. Nachdem ich die kleine P92 zwischen einer schier unzählbaren Menge an Flugzeugen geparkt hatte atmete ich erleichtert durch. Die Anspannung der letzten Stunden fiel wie Schuppen von mir ab und ich realisierte, dass ich es geschafft

hatte: Die D-MFIA hatte mich sicher von Wels nach England gebracht.

Nach einem toll organisierten Fly-In brachte mich meine Reise noch zu einigen weiteren Stationen in England, Frankreich und Deutschland. Jedoch hatte der Heimflug bereits etwas Vertrautes. Der letzte Teil Richtung Wels brachte mich noch in FL95 quer durch den Münchner Luftraum, wo ich radargeführt entspannt den Airbus und Boeing Jets beim Steigflug zusehen durfte. Als Wels wieder

in Sicht kam und das vertraute „Report Whiskey“ aus dem Headset schallte, kam mir das Erlebte fast unwirklich vor.

Zusammenfassend kann ich jedem Piloten empfehlen, einen Sprung über den visuellen und eigenen Horizont zu wagen. Mein Schlüssel für Flugabenteuer aller Art ist eine sehr genaue Planung, die auch Raum für Unvorhergesehenes lässt. So vorbereitet steht die Welt vom Flugplatz Wels aus weit offen.

Für weiterführende Fragen und Hintergrundinformationen stehe ich natürlich gerne unter email@alexandermittler.at zur Verfügung!

Checkliste (Auszug)

1. Route?
2. Nötige Genehmigungen für Einflug in nationalen Luftraum mit Ultralight?
 - a. Beantragen der Genehmigung auf CAA Webseite, GBP 64
3. Prüfung Language Proficiency! 400 € Eintragen in Schein! ACG *Mühsal* Persönliches Vorsprechen in Wien. Antwort: „Sie können ihn frühestens morgen holen“ 190 € no comment ... – Es geht dann aber doch. Gerade halt ...
4. Papierkarten! z.B. <http://www.friebe.aero/>
5. Wo gibt's unverbleiten Sprit?
<http://www.dulv.de/Flugplaetze/K105.htm>
Wo gibt's Passkontrolle? Öffnungszeiten? Alternate? Slot? → AIP!
Zur Vorsicht mehr Zeit einplanen...
6. Jeppesson Mobile Flight Deck VFR + Ipad Mini + 2x Backup GPS
7. Unterkunft auf dem Weg? Kommt aufs Wetter an ...
Besser keine Reservierungen, da die Alternates sonst an Attraktivität verlieren. Irgendwas findet sich immer.
8. Alle Webseiten, die sich mit VFR in UK beschäftigen, insbesondere AIP auswendig lernen Quadra Rule, std. overhead join, Basic Service, Airspace Alpha.
Empfehlung für Einstieg: http://www.caa.co.uk/docs/64/VFR_Guide_2011_update.pdf
9. Notams, Notams, Notams → Jeppesson
10. Schwimmweste! (Anlegen – nicht in der Verpackung lassen!)

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

Pfadfinder am Flugplatz Welser Heide



Dass hier der Flugplatz Wels nicht nur den letzte Teil der „Welser Heide“ bildet, sondern auch ein Platz der Abenteuer ist, hat sich auch bei den Pfadfindern herumgesprochen. 2013 als Pilotprojekt erstmalig durchgeführt, hatten wir 2014 nun zwei Durchgänge. Und 2015 freuen wir uns auf zwei weitere Airscout-Camps.



Die Pfadfinder kampierten stilgerecht am Flugplatz. Uns WMW'ler versorgten sie mit Essen und wir ließen sie am Menschheits-traum „Fliegen“ teilhaben. Die Unbeschwertheit, mit der die Jugendlichen die Atmosphäre des Flugplatzes aufsaugten und erlebten war unglaublich – Flugplatz – das letzte Stück Freiheit. Die Theorie des Handwerks „Fliegen“ erarbeiteten die Jugendlichen spielerisch

im Lehrsaal. Ihr Interesse war riesengroß, denn sie alle wussten, dass es erst nach gründlicher Flugvorbereitung zum richtigen Fliegen kommen kann. Strahlende Gesichter, viele Fotos. Die Frage: Dürfen wir nächstes Jahr wieder kommen? Vielen Dank den Piloten der Weißen Möwe, die auf eigene Kosten diesen Kindern Freude gemacht haben. Die Flüge wurden von diesen Piloten gespendet.





Vielen Dank an Adolf Berger und Peter Ganze, die die Kinder beim Bau eines einfachen Modellflugzeuges begleitet haben.

Mit diesem selbstgebauten Modellflugzeug wurde ein kleiner Wettbewerb abgehalten. Es war ein Riesenspaß für die jungen Fluginteressierten und wir sind sicher, dass wir die/den eine(n) oder andere(n) eines Tages in einen unserer Cockpits sehen.

Siegi Heer, Christian Sixt





**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.
- Wir sind Diamond Service Center-Spezialist für Katana und Dimona.
- 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



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 | Zentrale: Dr. A. Schärfstr. 42, 4053 Haid, +43(0)7229/79104

Bild: Eingang zum Bassin d'Arcachon

REISEBERICHT vom 30.05.2014 bis 08.06.2014

Deutschland - Frankreich
- Spanien - Portugal - Marokko
- Spanien - Frankreich - Italien

Roman Aschl und Heinz Preuer mit der OE-ATA (Tecnam P 2002)

Christian Neuhauser und Herbert Ortbauer mit der OE-ANZ (Katana DA20)

Rudi Doppelbauer und Karl Sommer mit der D-EAQR (Aquila AT01)

Verfasser: Herbert Ortbauer

6381 Kilometer
14 Destinationen
33 Flugstunden
107,5 N durchschn. Groundspeed
2653 Fotos
ca. 1952 Liter Benzin
5,1 Liter/100 km u. Person

westlichster Punkt: Kap St. Vicent
(südwestlichster Punkt Festlandeuropas)
2247 km Luftlinie von Wels
südlichster Punkt: Tetouan
2120 km Luftlinie von Wels



Eine Asphaltpiste mit ca. 1000m auf einer Landzunge, in der Mitte der Piste zweigt ein Taxiway im rechten Winkel ab. Dieser ist ca. 100m lang und endet vor einem großen weißen Tor, welches sich in einer vier Meter hohen Mauer befindet. Die Mauer ist oben zusätzlich mit Stacheldraht gesichert. An dem Tor befindet sich ein Schild mit der Aufschrift:

„*ZONE MILITAIRE - ATTENTION aux CHIENS (Militärische Zone - Vorsicht vor den Hunden)*“

Auf diesem Taxiway stehen wir mit unseren drei Flugzeugen, weit und breit niemand zu sehen.

Während wir über die weitere Routenführung beraten, geht das Tor auf, ein PKW fährt vor und aus diesem steigen zwei Soldaten in Tarnanzügen. Sie sprechen nicht gut Englisch, irgendwie verständigen wir uns aber und sie geben uns zu verstehen, dass wir uns auf militärischem Gelände befinden und sie unsere Pässe wollen. Unsere Erklärung „it was a safety landing due to weather conditions“ nehmen sie wohlwollend zur Kenntnis und verschwinden mit unseren Pässen wieder in die Kaserne. Um sie zu kopieren, wie sie sagen.

Anmerkung:

Alle angeführten Start und Landezeiten sind UTC - Zeiten, also für Portugal und Marokko: Ortszeit minus 1 Stunde, für alle anderen Destinationen: Ortszeit minus 2

Stunden. Die anderen Zeitangaben beziehen sich auf die jeweilige Ortszeit

Acht Tage vorher, Donnerstag 29.05.2014:

Heute soll unsere Reise beginnen. Wir haben uns vorgenommen, die iberische Halbinsel zu umrunden und einen Abstecher nach Marokko zu machen.

Es regnet allerdings, wie vorhergesagt, in Strömen und die Wolken hängen tief. Das erleichtert uns wenigstens die Entscheidung, nicht zu fliegen. Wir sind den ganzen Tag telefonisch in Kontakt und planen den Start für den nächsten Morgen. Das Wetter soll besser werden. Aber wir werden die Runde umgekehrt fliegen müssen, weil die Alpen morgen auch auf den Passwegen VFR nicht durchfliegen werden können.

Also entgegen unserer Planung, nicht zuerst nach Italien und an die Cote Azur sondern mit Westkurs über Deutschland nach Frankreich.

Der erste Tag, Freitag 30.05.2014:

**1. Leg: Wels – Bremgarten (LOLW - EDTG)
Start: 09.55 Uhr, Landung: 12.36 Uhr
Strecke: 268 NM, Flugzeit: 2Std 41min**

Christian und ich treffen uns um 08.00 Uhr in Hofkirchen. Die OE-ANZ steht noch in der Werft weil unser Sektions-

leiter, Christian Sixt, einen 406 MHz ELT einbauen hat lassen, der in Frankreich verpflichtend ist. Nach dem Verladen des Gepäcks geht es nach Wels, um die Maschine voll zu tanken und uns mit Heinz und Roman zu treffen.

Das Wetter ist nun das vorrangige Thema. Wir sehen, dass sich die Wolken am Alpennordrand stauen und die deutsch - französische Grenze über München und Langen zu erreichen ist.

Für Karl und Rudi, unsere beiden Freunde aus Kufstein, ist ein Start am Vormittag unmöglich, aber auch sie meinen, Nachmittag müssten sie durchkommen. Somit beschließen wir, gegen Mittag zu starten und in Bremgarten auf die „Tiroler“ zu warten.

Um 12.00 Uhr befinden wir uns bereits in der Luft auf Westkurs. Wir wählen die Route aufgrund der Wolkenbasen eher nördlich über Braunau und München. Der Flug direkt über München mit dem Stadion ergibt sehr interessante Perspektiven dieser imposanten Großstadt. Es geht weiter quer durch Deutschland und schon bald werden wir an Langen Info übergeben.

Nun ist noch der Schwarzwald zu überqueren, was aufgrund des herrschenden Wetters nicht so einfach wird. Langen Info ruft eine Maschine die sich dort befindet und bekommt die Auskunft, dass IMC herrscht. Wir sehen aber, dass wir, wenn wir nördlich ausweichen, auch VFR durch zu kommen ist und teilen dies mit. Im Tiefflug, aber mit genügend Sicherheitsabstand zu den Bäumen und den Wolken geht es Richtung Rheintal, wo es wieder heller wird. Im Abstand von fünf Minuten spüren wir zwei Mal starke, kurzzeitige Vibrationen auf der Propellerwelle, für die wir vorerst keine Erklärung haben. Später, am Boden, wird Roman den Verdacht äußern, es könnte sich um zwei „Birdstrikes“ gehandelt haben. Blutspuren am Propeller werden





Stadion in München



Tiefe Wolken über dem Schwarzwald

dies bestätigen. Es muss sich allerdings um sehr kleine Vögel gehandelt haben, weil gesehen haben wir nichts.

Von Norden kommend erreichen wir entlang des Rheins Bremgarten. Roman und Heinz sind südlich ausgewichen und waren auf der Frequenz von Basel. Aber nun hören wir sie wieder auf der Platzfrequenz und knapp hinter uns landen auch sie.

Die Betankung wird gleich erledigt und wir freuen uns auf ein erstes gemeinsames Bier, welches wir in der Gastronomie der Fallschirmspringer genießen. Nach ein- einhalb Stunden landen auch Rudi und Karl, die, wie geplant, am frühen Nachmittag aus Kufstein weggekommen sind. Wir sind also nun vereint und das gemeinsame Abenteuer kann beginnen. Per Taxi lassen wir uns zu Tonis Tenne bringen, die uns vom Türmer empfohlen wurde und bei einem gemütlichen Abendessen begießen wir auch noch

den ersten Erfolg, die Durchquerung der Schlechtwetterhürde.

Der zweite Tag, Samstag 31.05.2014:

**2. Leg: Bremgarten – Nevers Fourchambault
(EDTG - LFQG)**

**Start: 08.15 Uhr, Landung: 10.09 Uhr
Strecke: 192NM, Flugzeit: 1Std 54min**

Um 07.30 Uhr sitzen wir alle beim Frühstück und stellen zufrieden fest, dass ideales Wetter für unsere heutigen beiden Flüge herrscht.

Der erste Stopp in Nevers dient nur zum Tanken, da 4 Stunden Flugzeit für unsere Katana zu lange wären.

Kurz nach 10.00 Uhr befinden wir uns bereits über Frankreich und es geht weiter nach Westen. Der Atlantik ist heute unser Ziel. Im ersten Streckenabschnitt bis Mittelfrankreich sehen wir eine gro-

ße Anzahl von schönen Schlössern. Über Dijon geht es nach Nevers. 15 km südlich davon befindet sich die bekannte Formel 1 Rennstrecke von Magny-Cours, auf der 2006 der Grand Prix von Frankreich gefahren wurde. Wir können diese allerdings aufgrund unseres engen Terminkalenders nicht besichtigen.

Zum Fliegen in Frankreich ist noch zu sagen, dass sich zwar auf den Flugkarten sehr viele rote „Restricted Areas“ befinden, aber diese kaum aktiv sind und wenn man auf einer Infrequenz ist, letztendlich sehr relaxed und mit nahezu freier Streckenwahl zu reisen ist.

Als wir mit dem Platz Kontakt aufnehmen wollen, bekommen wir keine Antwort. Nach mehrmaligen Versuchen, sagt nur jemand die Pistenrichtung durch. Wir

Der Tower von Nevers



Schöne Schlösser in Frankreich



landen also der Reihe nach mit Blindmeldungen und rollen zur Tankstelle.

Es ist jedoch niemand sichtbar, wir gehen zum Tower, aber auch der ist zugesperrt und nicht besetzt. Etwas weiter weg sehen wir eine Gruppe Fallschirmspringer und eine Absetzmaschine. Wie wir später herausfinden, kam von dieser der knappe Funkspruch mit der Pistenrichtung. Zurück bei der Tankstelle finden wir eine Telefonnummer, die wir anrufen. Es meldet sich jemand, der verspricht, herzukommen. Nach 30 min Wartezeit erscheint dann auch tatsächlich jemand.

Er kann wenigstens gut Englisch und sagt uns, dass der Flugplatz am Wochenende eigentlich geschlossen ist, bzw. nur gegen Voranmeldung jemand da ist.

Ich habe eine genaue Aufstellung über unsere Destinationen gemacht, wo alle wichtigen Daten wie Pisten, Frequenzen, Koordinaten, und Öffnungszeiten festgehalten sind. Als wir uns das Excelsheet ansehen, geht uns ein Licht auf. Wären wir die Runde wie geplant geflogen, dann hätten wir an einem Freitag hier aufgetankt. Wir haben die Reise im letzten Moment umgedreht und dabei die geänderten Wochentage für den Anflug der

Ziele bezüglich der Öffnungszeiten nicht mehr gecheckt.

Dies holen wir jetzt gleich nach und sehen, dass es für die übrigen Destinationen keine Relevanz mehr hat.

Unser „Betreuer“ teilt uns jedoch mit, dass es ohnehin kein Problem sei. Er betankt unsere Flugzeuge und in gutem Deutsch sagt er uns dann, wir sollen zur Bezahlung mit ihm auf den Turm gehen. Der hat uns wirklich 20 min glauben lassen, dass er uns nicht versteht um uns dann zu sagen, dass er Deutsch in der Schule gelernt hat. Es heißt also immer aufpassen, was man sagt.

Nachdem uns der deutsch sprechende Franzose noch stolz seine Fliegerfotos zeigt, und uns Tipps für den Abflug und die nächsten Frequenzen gegeben hat, befinden wir uns kurz nach 14.00 Uhr wieder in der Luft.

3. Leg: Nevers – Les Sables d’Olonne (LFQG - LFOO)
Start: 12.16 Uhr, Landung: 14.21 Uhr
Strecke: 205 NM, Flugzeit: 2Std 05min

Es geht weiter mit Westkurs auf den Atlantik zu. Die Landschaft wird immer flacher und ist auch ziemlich unspektakulär. Weites, flaches Land mit Ackerbau und Wald und dazwischen einige Industriestädte. Nach ca. eineinhalb Stunden zeigt sich am Horizont schon der Atlantik. Wir sind sehr „amused“. Was für einen Flachlandpiloten die Alpen sind, ist für uns eben das Meer.

Es dauert noch 20 Minuten bis wir über dem Wasser in den rechten Queranflug eindrehen und hintereinander landen. Wir betanken sofort unsere Flugzeuge und anschließend wird uns ein Parkplatz in der Wiese zugewiesen.

Christian hat in der Zwischenzeit über booking.com ein Hotel rausgesucht und wir lassen uns ein Taxi rufen.

Beim Hotel angekommen stellt sich jedoch heraus, dass kein Zimmer mehr frei ist. Es ist langes Wochenende (Christi Himmelfahrt) und das Küstenstädtchen ist von französischen Kurzurlaubern überlaufen. Unser Taxifahrer bekommt das noch mit, bevor er wegfährt, stellt

seinen Wagen wieder ab und beginnt zu telefonieren. Nach einigen Gesprächen hat er ein Hotel für uns gefunden, direkt am Hafen. Zu Fuß geleitet er uns dort hin. Wir vergönnen ihm ein gutes Trinkgeld und vereinbaren auch, dass er uns am nächsten Tag wieder zum Flugplatz bringt.

Nach dem Bezug der Zimmer schmeckt uns das Bier, obwohl die „Halbe“ sieben Euro kostet. Die französische Gastronomie hat eben ein anderes Preisniveau als unsere. Das merken wir auch bei den Essenspreisen, aber der gemischte Muschelteller findet sogar bei Roman Anklang.

Nach dem Essen machen wir noch einen Verdauungsspaziergang entlang der Küste. Der Durst kommt schon wieder, aber in einem Restaurant, wo eigentlich nichts mehr los ist, wird uns die Bedienung verweigert, wenn wir nichts essen. Eigentlich unverständlich bei den Preisen.

So konsumieren wir eben den „Gute-Nacht-Trunk“ in unserem Hotel und als das Personal schon für das Frühstück deckt, begeben auch wir uns in die Horizontale.

Der dritte Tag, Sonntag 01.06.2014:

4. Leg: Les Sables d’Olonne – Biarritz (LFQG - LFBZ)
Start: 09.48 Uhr, Landung: 11.36 Uhr
Strecke: 190NM, Flugzeit: 1Std 48min

Wir sitzen um 08.00 Uhr beim Frühstück. Währenddessen noch ein Wettercheck und ein Anruf bei unserem freundlichen Taxifahrer, zwecks Transfer zum Flugplatz.

Am Flugplatz werden wir freundlich empfangen, wie es auch bei uns auf kleinen Plätzen üblich ist.

Es wird uns ein PC zur Verfügung gestellt, mit dem wir auf der Austrocontrol-Homepage per Selfbriefing den Flugplan aufgeben können. Diese Vorgangsweise hat sich auf unserer Reise sehr bewährt, da wir mit diesem Tool natürlich am besten vertraut sind und auch die Landemeldungen direkt bei der ACG machen können.



Kleinstadt in Frankreich

**Das erste gemeinsame Bier
an der Atlantikküste**

Trotz „special VFR“ alles gut gemeistert



Das erspart die lästige Suche nach der richtigen Telefonnummer für die Flugplanschließung im jeweiligen Land. Bei Landungen auf kleinen Plätzen ist das oft sehr mühsam.

Wir geben also den Flugplan nach San Sebastian an der französisch-spanischen Atlantikgrenze, unserem Ziel laut Plan, auf und erhalten auch nach einigen Minuten die Rückmeldung „accepted“.

Hintereinander starten wir und befinden uns sogleich auf unserem ersten „Küstenleg“. Gleich nach dem Start, bemerken wir, dass wir vergessen haben zu fragen, ob in Les Sables der Flugplatz für uns geöffnet wird. Da wir uns darauf nicht verlassen wollen, möchten wir dies auf Bordeaux-Information machen.

Nach einer kurzen Wartezeit teilt uns die Dame am Funk mit, dass wir von San Sebastian keine Landeerlaubnis erhalten, weil wir uns vorher hätten anmelden müssen. Das habe ich bei der Vorbereitung nirgends herausgelesen.

Voriges Jahr hatten wir dieses Problem nicht, weil wir ohnehin für fast alle Destinationen Permissions gebraucht haben.

Bordeaux schlägt uns den im Flugplan als „Alternat“ angegebenen Platz „Biarritz“ als Ersatz vor. Dieser liegt noch in Frankreich, ca. 30 km vor San Sebastian. Wir nehmen den Vorschlag an und da auch unsere Freunde auf der gleichen Frequenz sind und mitgehört haben, diverten auch diese auf unseren Alternat.

Es folgt ein Flug nach Süden mit endlosen Sandstränden. Auch die Bunker des 2. Weltkrieges an der Atlantikküste sind noch gut zu sehen. Wir machen den einen oder anderen Vollkreis über interessante Orte an der Küste und sind auch schon bald auf der Frequenz von Biarritz.

Der Tower empfängt uns mit den Landehinweisen und dem Zusatz „expect special VFR“. Das können wir vorerst nicht glauben, aber als wir in Platznähe kommen, sehen wir, dass tiefe Wolken schwaden vom Meer in Platzrundenhöhe hereinziehen. Das Training mit unserem FI, Christian Sixt, bei der Night VFR Ausbildung, mal wirklich nach Instrumenten zu fliegen und diesen mehr zu vertrauen als dem eigenen Gefühl, macht sich nun bezahlt. Im Endanflug haben wir wieder gute Sicht auf die Piste und stehen bald wohlbehalten nebeneinander auf dem Apron.

Wir beschließen sogleich, uns San Sebastian nicht entgehen zu lassen und per Leihauto dorthin zu gelangen, zu übernachten und erst am nächsten Morgen wieder zurückzukehren.

Gesagt, getan; nach einigen Preisvergleichen finden wir einen Wagen für sieben Personen und sind bald auf dem Weg ins Baskenland.

Dieser Ausdruck ist den Einwohnern dort lieber als „Spanien“. In San Sebastian stellen wir das Auto in einer Tiefgarage ab und finden auch bald zu Fuß eine schöne Pension zum Übernachten.

Nachher folgt eine fußläufige Besichtigung dieser wirklich eindrucksvollen Stadt und gemeinsam essen wir eine typisch spanische Paella.

Mit einem irischen Kilkenny Bier lassen wir den Abend ausklingen.

Der vierte Tag, Montag 02.06.2014:

5. Leg: Biarritz – La Coruna (LFBZ - LEGO)

Start: 12.06 Uhr, Landung: 15.21 Uhr

Strecke: 348NM, Flugzeit: 3Std 15min

Wir wollen heute bis nach Lissabon kommen und haben daher zwei lange Strecken vor uns.

Deshalb haben wir gestern die Zimmer schon abgerechnet und treffen uns schon um 07.00 Uhr vor der Haustür unserer Pension. Frühstück ist keines dabei und auch die Lokalitäten in San Sebastian sind um diese Zeit noch nicht offen.

Somit fahren wir sogleich zurück nach Biarritz und beschließen, im Terminal zu frühstücken. Es herrscht tiefe Bewölkung und leider wird es in unserer Fahrtrichtung eher noch schlechter. Als wir das Leihauto am Flughafen parken, fängt es

Abschied von San Sebastian





Die spanischen Pyrenäen mit Schnee bedeckt

richtig zu schütten an. Wir flüchten in den Terminal und bei Kaffee und Sandwich studieren wir das Wetter auf unseren I-Pads. Derzeit herrscht entlang der Flugstrecke häufig IMC und auch hier ist an einen Start nicht zu denken. So vergeht Stunde um Stunde und das Schaffen unserer heutigen Tagesdistanz steht immer mehr in Frage.

Gegen Mittag wird es dann heller und wir sehen auch schon die ersten kleinen Flieger starten.

Wir machen uns also auf den Weg zu General Aviation und geben den Flugplan

auf. Das Wetter sagt zwischenzeitlich auch in La Coruna VMC voraus. Wir entscheiden daher, vorerst einmal bis La Coruna, wo wir an sich nur einen Tankstopp machen wollten, zu fliegen und dort zu entscheiden, ob ein Weiterkommen möglich ist.

Nachdem wir unsere Flieger startklar gemacht haben, rollen wir vorerst zur Tankstelle um voll zu tanken.

Als wir gegen 12.30 Uhr zum Start wollen, teilt uns der Tower mit, dass uns La Coruna nicht parken lässt und wir unbedingt von dort wieder weg müssen.

Daher rollen wir abermals zur Abstellfläche um uns zu beratschlagen.

Die Betreuerin in der General Aviation ist schon sichtlich genervt, weil wir noch immer nicht weg sind und versucht für uns eine andere Destination in Spanien ausfindig zu machen. Aber für alles, was sich sonst noch anbietet, würde die Endurance der Katana nicht ausreichen. Wir beschließen daher, nach La Coruna zu fliegen und, sollten wir nicht nach Lisabon weiter kommen, mit neu gefüllten Tanks auf einen von der Französin vorgeschlagenen Alternate auszuweichen.



Staubewölkung an der Küste Portugals

Sie warnt uns ausdrücklich davor, mit dem Gedanken zu spielen, wenn wir erst mal dort sind, auch zu bleiben. Die Spanier fackeln nicht lange und sperren uns ein, sagt sie.

Es ist mittlerweile bereits 13.30 Uhr und wir kommen überein, dass wir bis 14.00 Uhr starten müssen, wenn sich die zwei Dreistundenlegs bis Lissabon noch ausgeben sollen.

Unsere Absicht wird mit einem Kopfschütteln quittiert, die Dame denkt, wir hätten die Absicht, in La Coruna zu bleiben. Wir sagen ihr aber, dass wir schon

alles im Griff haben und heben um 14.06 Uhr LT endlich ab. In Portugal gewinnen wir ja wegen der Zeitverschiebung auch noch eine Stunde.

1000 Fuß über dem Meer geht es bei tiefer Bewölkung dann entlang der Küste vorbei an San Sebastian und an den schneebedeckten Pyrenäen. Es wird gegen Westen allmählich auch wieder ein bisschen heller und die Sonne kommt hervor. Nach 3 Stunden und 15 Minuten landen wir in La Coruna. Das Witzige ist, dass am Apron außer uns keine Flieger stehen. Wir haben aber die Info bekommen dass keine Parkplätze vorhanden sind. Während die Piloten zur Bezahlung der Gebühren zum Terminal gebracht werden, warten die anderen auf den Tankwagen, die Zeit drängt.

6. Leg: La Coruna – Cascais (LECO - LPCS)

Start: 17.02 Uhr, Landung: 19.55 Uhr

Strecke: 330 NM, Flugzeit: 2Std 53min

Genau zu unserer Deadline, 19.00 Uhr Ortszeit, starten wir. Bei berechneten 3 Stunden Flugzeit würden wir um 22.00 Uhr in Cascais ankommen. Da aber die Uhren in Portugal um eine Stunde zurückzustellen sind, haben wir eine Stunde Reserve. Vorsorglich habe ich vor dem Start in Cascais angerufen und mir bestätigen lassen dass wir bis 30 min nach Sunset landen dürfen.

Bei abendlichen Sonnenschein führt uns die Route vorerst noch nach Westen um

nach 10 Minuten nach Süden einzudrehen. Wir zeichnen quasi die Landkarte nach.

Nach halber Distanz stauen sich nun die Wolken wieder an der Küste und werden sehr tief.

Wir gehen teilweise bis auf 500 Fuß hinunter um VFR durchzukommen. Es ist aber generell sehr dunstig und so bietet uns die Küstenlinie den idealen Kontrast zu Orientierung. Vorsichtshalber lassen wir uns das Wetter in Cascais noch einmal geben, weil der Platz ja doch etwas landeinwärts liegt.

Es herrschen hier aber tadellose VFR Bedingungen wie uns per Funk mitgeteilt wird.

Es werden wieder endlose Sandstrände überflogen.

Bald erreichen wir die Bucht von Lissabon und wie voraus gesagt, zeigt sich auch der blaue Himmel wieder.

Über dem Meer drehen wir auf den langen Endanflug ein. Dabei überraschen uns sehr heftige Turbulenzen und Windscherungen. Als Christian mit dem Kopf sehr unsanft gegen das Cockpitdach kracht, ziehen wir beide wortlos aber gleichzeitig unsere Gurte nach.

Wir werden aufs Heftigste durchgeschüttelt, das Ärgste was ich bisher erlebt habe. Christian fragt mich, ob ich die Landebahn schon sehe, was ich zwar bejahe, aber ob ich da gut runter komme, weiß ich noch nicht, sage ich ihm. Gott sei Dank lässt die „Schüttlerei“ im kurzen Endteil

REISEBERICHT

etwas nach und zu unserer Freude gelingt die Landung perfekt.

Auch die anderen zwei Piloten meistern die Sache bravourös und als wir dann nach dem Erledigen der üblichen Arbeiten im Büro der General Aviation stehen ist es auch schon finster.

Die freundliche Flugplatzcrew teilt uns noch mit, dass meine Mail für die Anforderung der Zollabfertigung zu spät gekommen sei und wir zur Ausreise nach Marokko in Faro (Südportugal) landen müssen. Auf unser Nachfragen wird uns gesagt, dass es dort allerdings keinen Sprit für uns gibt. Bei einem drei Stunden-Leg mit Meerpassage am Schluss, wollen Christian und ich mit der Katana keinesfalls ohne nachtanken auf einem internationalen Flughafen mit langen Taxiways starten und landen.

Daher empfiehlt man uns den kleinen Privatplatz „Portimao“, 25 Meilen vor Faro, zum Tanken anzufliegen. Wir beschließen, dass die beiden anderen Maschinen mit der höheren Endurance direkt nach Faro fliegen, um dort schon einmal die Formalitäten zu erledigen. Wir, mit der Katana, machen einen schnellen Tankstopp und folgen dann nach.

Da wir morgen zeitig weiter sollen, bleibt uns natürlich keine Zeit, etwas von Lissabon zu besichtigen.

Daher lassen wir uns von den gerufenen Taxis in das nächstgelegene Hotel des Platzes bringen.

Um 22.00 Uhr sitzen wir dann endlich in einem Grillrestaurant, wir haben heute außer einem Sandwich um 08.00 Uhr früh noch nichts gegessen.



Der fünfte Tag, Dienstag 03.06.2014:

**7. Leg: Cascais - (Portimao) Faro (LPCS - (LPPM) LPFR) Start: 11.05 Uhr, Landung: 13.05 Uhr
Strecke: 192NM, Flugzeit: 2Std 00min
(mit Zwischenstopp)**

Nach dem Frühstück lassen wir uns um halb neun von den Taxis wieder zum Flugplatz bringen.

Während die gestrigen Piloten die Abrechnung machen, kümmern sich die anderen um die Aufgabe des Flugplans. Wir fliegen, wie geplant, bis Faro, um die Ausreiseformalitäten nach Marokko durchführen zu können, die Katana mit einem Tankzwischenstopp.

Kurz nach 10.00 Uhr befinden wir uns bereits in der Luft. Einer der schönsten Küstenabschnitte, die Algarve, stellt sich unter uns zur Schau.

Ein Highlight ist der südwestlichste Punkt Festlandeuropas, Kap St. Vincent genannt und 2247 km Luftlinie von Wels entfernt.

Kurz danach biegen wir mit der Katana nach Norden ein kurzes Stück landeinwärts ab. Der Flugplatz Portimao ist

schnell gefunden. Nach der Landung rollen wir zur Tankstelle, den Sprit haben wir schon in der Luft geordert. Während Christian die Betankung übernimmt, laufe ich zum Tower um die Landegebühren zu bezahlen. Nach 15 Minuten sind wir schon wieder unterwegs, es sind noch ca. 20 Minuten bis Faro.

Als wir dort landen, sind unsere Freunde noch bei ihren Flugzeugen. Man hat ihnen gesagt, dass wir schon auf der Frequenz sind und mit dem Transport zum Terminal noch auf uns gewartet wird.

Nachdem wir mit dem Bus vom Handlingagenten zum Terminal gebracht werden, beginnt einer der schwierigsten Teile dieser Reise. Nämlich die Abfertigung. Zuerst weiß der Polizist nicht so recht, was er machen soll, als es dann nach einer dreiviertel Stunde doch irgendwie klappt, müssen wir noch bezahlen. 180 Euro pro Flieger ist nicht gerade billig, aber unsere Betreuer sagen uns, dass sie den billigsten Tarif verrechnet haben. Das größte Problem ist jedoch die Erstellung der Rechnung.

Man muss eine Fluglinie anlegen und wir beteuern immer wieder, dass wir keine Airline sind. Aber ohne Airline keine

Schöne Buchten an der Algarve



Rechnung und so vergeht der Nachmittag. Nach drei Stunden hat man es dann mit vereinten Kräften und mit Hilfe der Büroleiterin doch irgendwie geschafft.

8. Leg: Faro – Tetouan (LPFR - GMTN)

Start: 16.11 Uhr, Landung: 17.54 Uhr

Strecke: 194 NM, Flugzeit: 1Std 43min

Wir werden wieder mit dem Bus zu unseren Flugzeugen gebracht und befinden uns kurze Zeit später bereits wieder über der südportugiesischen Küste an der spanischen Grenze. Der Strand wird hier wieder flacher und unspektakulärer. Schon bald taucht am Horizont silhouettenförmig der afrikanische Kontinent auf. Unfassbar, vor 13 Jahren, als ich den PPL gemacht habe, hätte ich mir nicht einmal im Traum vorstellen können, mit einem Kleinflugzeug nach Afrika zu fliegen.

Entlang der Küste geht es bis zur Straße von Gibraltar und von dort über die kurze Meerpassage nach Marokko. Schon am Funk merken wir, dass in Tetouan, obwohl es ein internationaler Airport ist, absolut tote Hose ist.

Der Türmer ist sehr freundlich und seine Anweisungen befolgend, befinden wir uns bald auf der Abstellfläche hinter dem Tower. Es sieht hier, im Vergleich zu den europäischen Airports, ein bisschen unordentlich aus. Bauschutt wurde einfach liegen gelassen. Dafür sind die Menschen hier umso freundlicher und herzlicher. Wir haben sämtliches Personal des Airport für unsere Betreuung und es sieht so aus, als ob wir für alle eine willkommene Abwechslung sind.

Der Polizist gibt uns, ohne lange rumzufackeln, den Einreisestempel und gemeinsam mit dem gerufenen Taxifahrer beratschlagen alle am Airport befindlichen Menschen, welches für unsere Ansprüche das geeignete Hotel ist.

Da wir morgen einen (den einzigen) flugfreien Tag haben, wollen wir natürlich am Meer wohnen.

Nach regen arabischen Diskussionen haben sich unsere Ratgeber für ein Hotel



Farbenspiele entlang der Küste

Europa auf der linken Seite – Afrika auf der rechten Seite



entschieden und der Taxifahrer deutet uns, ihm zu folgen.

Mit dem für Marokko typischen Grande Taxi (alter Mercedes 123 für sechs Fahrgäste plus Chauffeur) geht es an die Strandpromenade zum Hotel. Der Taxilenker zeigt uns dabei gleich seine Reise-

leiterqualitäten in der Hoffnung, morgen mit uns eine Tour machen zu können. Das wollen wir uns jedoch nicht antun. Mit einer Tajjine, einem typisch marokkanischen Gericht und einigen Minztees (Bier bekommen wir leider nicht) schließen wir den Abend dann ab.



Letzter Sonnenaufgang in Tetouan



**Der sechste Tag,
Mittwoch 04.06.2014:
flugfrei**

Ein Tag in Marokko

Heute ist der einzige flugfreie Tag unserer Reise. Morgens um halb neun treffen wir uns und genehmigen uns, gleich um die Ecke des Hotels, ein gutes Frühstück. Es dauert nicht lange und schon hat uns der Taxilenker von gestern gefunden. Englisch sprechende Verstärkung ist auch dabei. Man will uns überreden, einen Ausflug per Taxi zu machen. Es dauert einige Zeit, bis wir diese Quälgeister abwimmeln können. Bei dieser Hitze ist uns nicht danach zumute, den Tag zu siebent in einem PKW, wenn es auch ein uralter Mercedes ist, zu verbringen. Nach dem Frühstück holen wir uns die

Badesachen und nun ist relaxen angesagt. Natürlich wird auch das noch etwas kühle Mittelmeer ausprobiert.

Am Nachmittag suchen wir uns ein Taxi im Ort und lassen uns zum Souk in die Medina (Altstadt) nach Tetouan bringen. Obwohl die Strecke um ein Drittel weiter als zum Flughafen ist, bezahlen wir nicht einmal die Hälfte von gestern.

Die Faustregel des marokkanischen Reiseführers, „zahle ein Drittel des angebotenen Preises, dann hast du zum wahren Wert gekauft“, ist auf jeden Fall richtig.

Die engen Gassen des Souks bieten ein farbenfrohes Bild. Was bei uns im Sperrmüll landet, wird hier noch verkauft.

Und würde man nicht ein Navi-App am Handy haben, würde man auch nicht mehr heraus finden. Alle, die bei uns jammern, sollten sich mal ansehen, unter

welchen Bedingungen dort gearbeitet und gelebt wird.

Da wir nichts wirklich Einladendes zum Einkehren finden, kehren wir gegen Abend per Taxi wieder zurück und finden diesmal sogar ein Lokal, welches zum Essen auch Bier anbietet. Gemütlich lassen wir unseren „freien Tag“ ausklingen und können es schon nicht mehr erwarten, morgen wieder fliegen zu dürfen.

**Der siebte Tag,
Donnerstag 05.06.2014:**

**9. Leg: Tetouan – Almeria (GMTN - LEAM)
Start: 09.55 Uhr, Landung: 12.14 Uhr
Strecke: 225NM, Flugzeit: 2Std 19min**

Um 07.00 Uhr sind wir so ziemlich die ersten im Ort die, im selben Bistro wie gestern, beim Frühstück sitzen. Nach einem Wettercheck, der für Spanien positiv ausfällt (an der Mittelmeerküste Frankreichs sieht's heute nicht so gut aus), geben wir die Flugpläne nach Almeria und weiter nach Castellon über Homebriefing auf.

Da kommt auch schon wieder „unser“ Taxifahrer, der mitbekommen hat, dass wir heute wieder abfliegen. Aufgrund seines überhöhten Preises wollen wir mit ihm nicht mehr fahren, aber nach langem Feilschen und viel Gejammere seinerseits, sitzen wir doch wieder wie die Sardinen im Mercedes und sind auf dem Weg zum Airport.

Dort angekommen, werden wir wieder sehr herzlich empfangen. Die Kontrollen sind schnell erledigt und schon sind wir mit unserem Gepäck zu den Fliegern unterwegs. Da werden wir noch einmal aufgehalten.

Tetouan befindet sich am Fuß des Riffigebirges und im Riffigebirge wird illegal Rauschgift angebaut. Sehr entschuldigend sagt uns das Personal, dass wir unser Gepäck, bevor wir es verladen, noch von einem Drogenspürhund beschnüffeln lassen müssen. Gefunden hat der Hund nichts, dafür hat er mein Gepäck und das von Roman angepinkelt. Wie haben uns amüsiert, aber den Marokkanern war



Gibraltar - wieder zurück in Europa



es sehr peinlich. Sie entschuldigten sich mehrere Male dafür. Während die Piloten zur Bezahlung der Gebühren auf den Tower gehen, kümmern sich die anderen um die Betankung.

Der Türmer ist der letzte aller Flughafenbediensteten, den wir kennenlernen dürfen. Er ist sehr hilfsbereit und wir bezahlen für Anflug, Landung und Parken nur etwas über vier Euro. Die Papierstreifen mit unseren Flugplandaten liegen schon unter seinem Radarschirm. Wir sehen auch, dass er heute vormittag sonst nicht mehr viel zu tun hat. Deshalb ist es auch sehr verständlich, dass ein Bett neben seinem Schreibtisch steht.

Als wir zu unseren Fliegern zurückkommen ist die Betankung gerade voll im Gange. Es werden 200 Liter-Fässer herangeschafft und mittels einer hineingesteckten Handpumpe wird der Sprit in die Flugzeugtanks befördert. Ein zeitintensives Unterfangen, aber nach einer Stunde sind wir trotzdem abflugbereit.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass Marokko sowohl abwicklungstechnisch als auch preislich, das fliegerfreundlichste Land ist, welches wir bis-

her kennenlernen durften. Wir fliegen wieder über die „Straße von Gibraltar“ zurück nach Europa und entlang der Küste bis Almeria, unserem Einreiseflughafen. Dort angekommen, werden wir von einem spanischen Handlingagent mit schwäbischem Dialekt empfangen. Er sagt, seine Eltern waren Gastarbeiter in Deutschland und er sei dort aufgewachsen. Die Polizei kommt auch zur Abstellfläche, die Flugzeugpapiere und unsere Lizenzen werden überprüft, ja sogar die Typenschilder an den Fliegern werden mit den Papieren verglichen. Dann werden wir, wie gewohnt, zum Terminal gebracht, um die Formalitäten und Bezahlung zu erledigen.

Nach zwei Stunden stehen wir abflugbereit am Rollhalt, um einige Minuten später die spanische Mittelmeerküstenlandschaft wieder aus der Luft bestaunen zu können.

10. Leg: Almeria - Castellon (LEAM - LECN)

Start: 14.10 Uhr, Landung: 17.11 Uhr

Strecke: 313NM, Flugzeit: 3 Std 01min

Die Küste bietet wieder herrliche Fotomotive. Allerdings hat hier die Urlaubsindustrie ziemlich zugeschlagen. Besonders in Benidorm macht sich das bemerkbar. Wolkenkratzer, so weit das Auge reicht. Benidorm hat 74.000 Einwohner, während der Urlaubszeit allerdings 1.500.000!! Außerdem hat es auch weltweit die größte Hochhausdichte auf Einwohner gerechnet.

Als wir am internationalen Flughafen von Alicante vorbei kommen, sind wir vorerst im Holding um dann die Genehmigung zum Kreuzen der Centerline zu bekommen. Plötzlich hören wir am Funk eine oberösterreichische Stimme: „De Wösa!“ Als wir nachfragen, sagt uns der Pilot: „I bin der im blauen Flieger do herunten, der wegen eich woartn muaß!“

Wie sich herausstellt Mitglied der WMW der auf der OE-ATA schon geflogen ist und natürlich unsere Kennzeichen erkannte, die Welt ist klein. Schon nähern wir uns Castellon de la Plana und rufen

auf der entsprechenden Frequenz. Vorerst keine Reaktion, aber nach einigen Versuchen wird uns die Betriebspiste bekannt gegeben. Wir fliegen direkt auf die 36 über den Hafen, auf die wohl holprigste Asphaltpiste, die uns je untergekommen ist.

Auf die Frage nach der Parkposition bekommen wir keine Antwort mehr. Wir suchen uns selbst einen Parkplatz und weisen die nach uns kommenden Kollegen ein. Christian hat beim Anflug schon einige Hotels neben dem Platz entdeckt und während wir die Flieger verzurren, geht er gleich Zimmer reservieren. Der Flugplatzbetriebsleiter ist mittlerweile verschwunden und so machen wir uns gleich auf den Weg in das 100 Meter vom Flugplatz entfernte Hotel „Playa du Golf“.

Nach dem Einchecken finden wir in der näheren Umgebung am Strand eine schöne Taverne, in der wir den heutigen Tag begießen.

Urlaubsindustrie in Benidorm



Der achte Tag, Freitag 06.06.2014:

11. Leg: Castellon – Perpignan la Salanque (LECN - LF6628) Start: 09.11 Uhr, Landung: 12.02 Uhr
Strecke: 280NM, Flugzeit: 2Std 51min

Nach dem Frühstück gehen wir wieder die kurze Strecke zum Flugplatz und dieses Mal ist er auch schon besetzt. Wir werden sehr freundlich und hilfsbereit unterstützt. Beim Wettercheck sehen wir, dass in Südfrankreich wieder Staubewölkung an der Küste herrscht, die Tendenz allerdings Besserung zeigt. Wir wollen heute die mittelalterliche Stadt „Carcassonne“ besichtigen, welche gleich nach der spanisch-französischen Grenze ca. 50 km landeinwärts liegt.

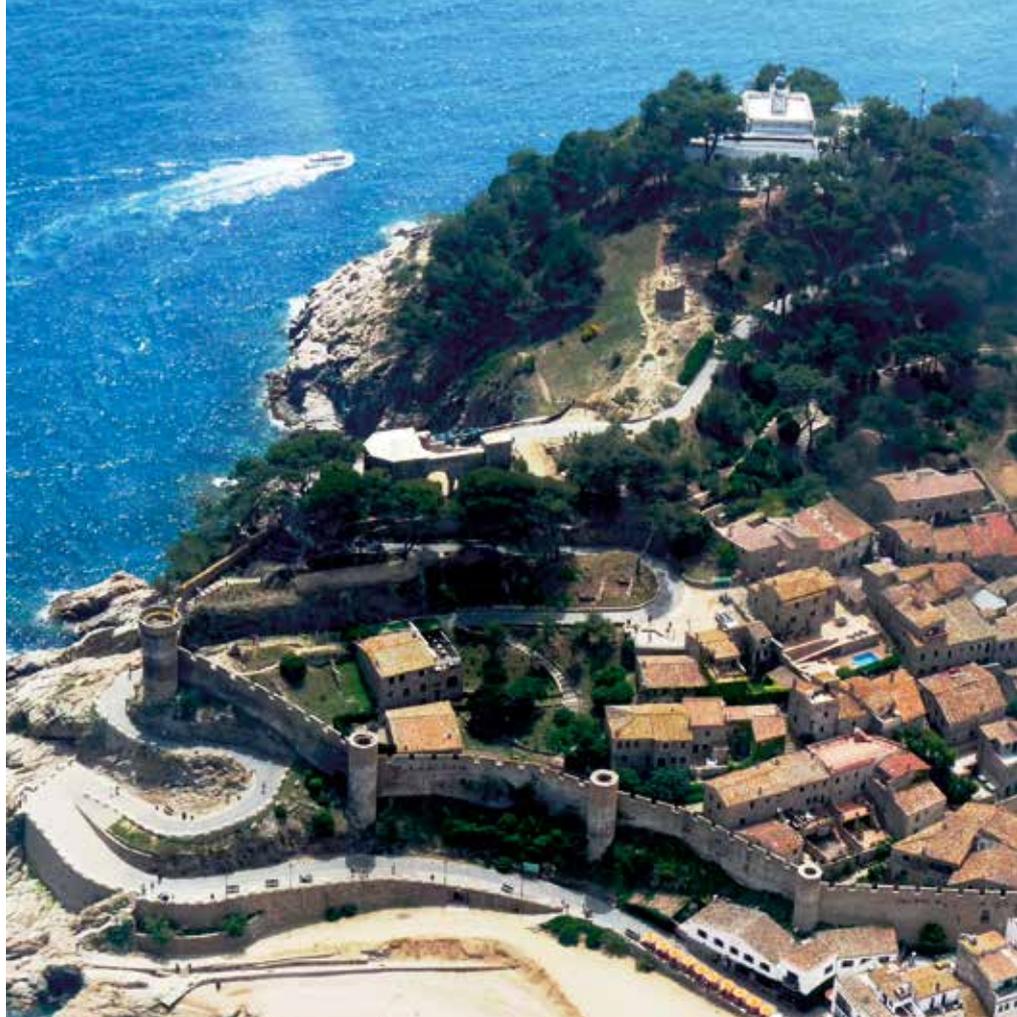
Um 11.11 Uhr sind wir bereits in der Luft und es geht weiter Richtung Frankreich. Durch die Kontrollzone von Barcelona gibt es zwar einen VFR-Korridor westlich des Platzes im Landesinneren, wir wählen aber, meerseitig nach Osten auszuweichen. Erstens, um die Küste zu sehen und zweitens, um nicht in die Staubewölkung zu kommen.

Für uns (ANZ) und die AQR stellt das kein Problem dar, aber die hinten nachkommende ATA will der Controllor unbedingt über den Korridor schicken. Heinz und Roman wehren sich ordentlich dagegen und nach einigen Diskussionen, bekommen sie schließlich auch die Freigabe uns zu folgen.

Bald haben wir Frankreich erreicht und es herrscht noch immer landeinwärts tiefe Staubewölkung.

Wir sind auf Montpellier Info und fliegen an Perpignan vorbei. Kurz danach sehen wir eine kleine Asphaltpiste direkt an der Küste.

Jetzt müssen wir links abdrehen, um nach Carcassonne zu kommen. Dabei muss eine ca. 500m hohe Hügelkette überquert werden. Wir hoffen, ein Wolkenloch zu finden, um steigen zu können. Aber die Wolken lassen uns einfach nicht hinauf. Wir probieren eine scheinbar dünne Bewölkung zu durchstoßen sind aber sofort in IMC und am Höhenprofil im Air-



NavPro sehen wir, dass wir, wenn wir auf dieser Höhe bleiben, in 10 Meilen den Berg küssen werden.

Also nichts wie zurück, Christian macht eine Umkehrkurve, die Fluglageinstrumente und das Höhenprofil am Navi immer im Auge. Und schon sind wir wieder über dem Meer. Wir teilen Montpellier Info mit, dass wir wegen der Wetterbedingungen auf den Platz LF 6628 ausweichen. Das ist die kleine Asphaltpiste, die wir vorher gesehen haben. Wir wissen, dass auch die beiden anderen Flugzeuge auf dieser Frequenz sind und die Platzkennung mithören. Frequenz finden wir keine in unseren elektronischen Karten und somit bleiben wir auf Montpellier Info, erfliegen uns die Windrichtung, um die Piste zu bestimmen und unter Abgabe von Blindmeldungen landen wir hintereinander. Nun sind wir wieder an der Stelle, wo unsere Geschichte begonnen hat.

Die Soldaten sind also wieder verschwunden, mit unseren Pässen.

Wir machen uns unterdessen Gedanken

über unsere weitere Route. Genau sehen wir uns die Höhendaten auf unseren elektronischen Karten an, und kommen zum Schluss, dass bei dieser Wetterlage nach Carcassonne, wenn überhaupt, dann nur mit einem Risiko durchzukommen ist, welches wir nicht eingehen wollen. Perpignan wäre der nächste internationale Flughafen, den wir aber wegen dem komplizierten Handling vermeiden wollen.

30 Meilen nördlich, auf unserer Route gelegen, entdecken wir Beziers, einen offensichtlich kleineren, aber öffentlichen Platz, der laut unserem Informationsmaterial auch Sprit hat.

Inzwischen kommen die Soldaten wieder zurück und fragen, ob mit den Flugzeugen und uns alles in Ordnung ist. Nachdem wir dies bejahen, geben sie uns zu verstehen, dass wir hier nicht bleiben können. „Wir verschwinden ohnehin schon wieder“, sagen wir ihnen und in den Fliegern sitzend treffen wir schon wieder die Abflugvorbereitungen. Als wir die Kabinenhauben schließen wollen, läutet das Telefon der Franzosen und



nach einem kurzen Gespräch meinen sie, wir sollten doch noch 10 Minuten warten, weil die französische Polizei uns auch noch sehen will. Also wieder aussteigen und schon kommen 2 junge Polizisten in Begleitung eines etwas kugelförmigen Mannes in Zivil. Er ist offensichtlich von der Kripo und wir nennen ihn Derrick. Noch einmal die gleichen Erklärungen, noch einmal Passkontrolle und noch einmal unsere Beteuerung, dass alles in Ordnung sei und dies nur eine Sicherheitslandung war.

Dann hält uns allerdings nichts mehr auf und so, wie wir gelandet waren, rollen wir auch wieder hintereinander zum Start. Der Leg nach Beziers wird ca. 15 Minuten dauern und dort werden wir erst mal auftanken und dann unser weiteres Vorgehen besprechen.

12. Leg: Perpignan la Salanque - Beziers (LF6628 - LFMU) Start: 13.20 Uhr, Landung: 13.44 Uhr Strecke: 38 NM, Flugzeit: 0Std 24min

Zwanzig Minuten später befinden wir

uns schon bei der Tankstelle in Beziers. Die Abwicklung am Flugplatz geht schnell und unkompliziert. Da wir beim Anflug nichts wirklich Interessantes zum Besichtigen entdecken konnten, und es erst 16.00 Uhr ist, beschließen wir, weiter nach Le Castellet zu fliegen und uns dort die kleine Altstadt anzusehen. Also auf die Gäule und weiter geht es.

13. Leg: Beziers - Le Castellet (LFMU - LFMQ) Start: 15.22 Uhr, Landung: 16.40 Uhr Strecke: 126NM, Flugzeit: 1Std 18min

Entlang der Küste fliegen wir bereits wieder der Heimat entgegen. Abgesehen von den üblichen schönen Stränden, sehen wir auch imposante Farbenspiele des Meerwassers in den künstlich angelegten Becken zur Salzgewinnung. Diese Perspektiven bieten sich nur aus der Luft und wir fühlen uns einmal mehr sehr privilegiert.

Ein weiterer Höhepunkt ist die Passage von Marseille mit der kleinen Insel „If“. In der Gefängnisfestung Chateau d'If ließ

Alexandre Dumas den Graf von Monte Christo im gleichnamigen Roman einkern. Jetzt ist dies ein Touristenmagnet. Kurz nach Marseille geht es einige Meilen ins Landesinnere, dieses Mal ohne Wolken, und wir befinden uns schon auf der Frequenz von Le Castellet.

Direkt neben dem Flugplatz befindet sich ein Rennstrecke, die wir von oben gut sehen aber nicht überfliegen dürfen. Einige Minuten später sind wir im Final und rollen gleich zur Tankstelle und anschließend auf den zugewiesenen Apron. Obwohl es sich um keinen internationalen Flughafen handelt, ist hier vom Vorfeld bis zur Empfangshalle alles sehr feudal und man merkt gleich, dass man sich in einer noblen aber auch teuren Gegend befindet.

Man bestellt für uns 2 Taxis. Auf der besagten Rennstrecke findet dieses Wochenende ein Truckrennen statt und die Taxifahrer erklären uns, dass es schwierig wird, ein Hotel zu finden.

Während der Fahrt ist unser Taxler ständig am Telefonieren und es gelingt ihm



Salzgewinnung entlang der französischen Mittelmeerküste

auch wirklich, ein nettes kleines Hotel, umgeben von einem wunderschönen Park, ausfindig zu machen.

Wir halten dort, um einzuchecken und lassen uns dann in die Altstadt von Le Castellet bringen, wo wir in einer tollen Abendstimmung das Essen genießen.

Anschließend besichtigen wir noch die alte Stadt und kehren per Taxi wieder zum Hotel zurück. Es ist bereits der vorletzte Abend unserer Reise und daher macht sich ein bisschen Wehmut bei uns breit.



Abendessen im beschaulichen Le Castellet

Der neunte Tag, Samstag 07.06.2014:

14. Leg: Le Castellet – Aviano di Lonato (LFMQ - BSO2) Start: 09.40 Uhr, Landung: 12.33 Uhr
Strecke: 278NM, Flugzeit: 2Std 53min

Um 09.00 Uhr werden wir nach einem guten Frühstück wieder von den Taxis abgeholt und es geht zurück zum Flugplatz. Nach der Erledigung der Formalitäten werden die Flieger startklar gemacht und wir freuen uns auf die vor uns liegende Strecke, die Cote Azur und Überquerung des Apennin nach Oberitalien am Gardasee.

Schon bald liegt links unter uns St. Tropez. Weiter geht es über Cannes, Nizza, Monaco und in Italien entlang der ligurischen Küste mit den bekannten Städten San Remo und Albenga.

Bei Genua verlassen wir die Küste mit einem letzten wehmütigen Blick auf das offene Meer.

Es geht nun landeinwärts und nun ist auch das erste Mal seit unserer Abreise wieder einmal Steigen auf 6000 Fuß angesagt, nachdem wir 9 Tage in der Höhe von 1000 Fuß AGL unterwegs waren.

Der Flug über die Berge ist beinahe schon ungewohnt und wir können uns gut vorstellen, wie sich „Flachländer“ fühlen wenn sie das erste Mal in gebirgiges Terrain einfliegen.

Nachdem wir dem Apennin hinter uns gelassen haben, geht es hinunter in die weite Poebene. Nun ist noch die Kontrollzone von Venezia zu durchfliegen und bald werden wir auf die Frequenz des „Aviosuperfici Eroma“ entlassen. Anhand unserer Google Earth-Bilder aus der Umgebung und der Koordinaten, tasten wir uns an die Graspiste mit abgeschlossenem „Agro Turismo“ heran und werden auch bald fündig. Eine Graspiste mit 520m Länge, vorne und hinten durch 15 Meter hohe Bäume begrenzt. Wir sind angemeldet und haben Sprit und Unterkünfte reserviert. Da wir am Funk vorerst keine Antwort erhalten, erfliegen wir uns die Windrichtung mit dem Ergebnis „calm“. So wählen wir die Pistenrichtung



Monaco



Taxiway in Avio di Lonato

mit den niedrigeren Bäumen im Anflug, dafür hat man eine Hochspannungsleitung davor gesetzt.

Auf die nächste Blindmeldung wird uns dann in gutem Deutsch geantwortet und die Pistenrichtung bestätigt. Thorsten Anker ist gerade dabei, sich hier seinen Lebensraum als Flugplatzbetreiber zu erfüllen. Über einen Feldweg rollen wir zum Abstellplatz und es gibt eine herzliche Begrüßung. Nach einem Willkom-

mensdrink und einer Jause, die uns Karl in der gemütlichen Weinlaube spendiert, machen wir es uns am Pool bequem.

Es scheint so, als ob alle gerade die große Portion an Erlebnissen der vergangenen Tage mental verarbeiten.

Am Abend sitzen wir bei einem herrlichen viergängigen Menü, das von einem am Wochenende immer anwesenden Gourmetkoch zubereitet wurde. Ein würdiger Abschluss unserer Reise.



Ich möchte festhalten, dass diese Destination auch für einen Wochenendausflug sehr zu empfehlen ist. Es gibt Pferde für Ausritte und Fahrräder für einen Ausflug, z. B. zum Gardasee, der ca. 12 km entfernt liegt. Sollte jemand genauere diesbezügliche Informationen wollen, einfach bei uns melden.

Der zehnte Tag, Sonntag 08.06.2014:

**15. Leg: Aviano di Lonato - Wels (BS02 - LOLW/
LOIK) Start: 08.30 Uhr, Landung: 11.59 Uhr
Strecke: 245NM, Flugzeit: 2Std 29min**

Um 08.00 Uhr sind wir beim stilvollen italienischen Frühstücksbuffet und nachdem wir das genossen haben, wollen wir die Piste noch inspizieren. Der Bauer hat sie morgens noch ganz kurz für uns gemäht. Durch Abschreiten stellen wir die genaue Länge fest und merken uns einen Anhaltspunkt für die Pistenmitte.



Dort müssen wir entsprechend der alten Buschfliegerregel 70% der Rotationspeed erreicht haben, sonst würden wir den Start abbrechen. Thorsten ist mittlerweile zur Tankstelle gekommen und wir befüllen die Flieger aus einem großen Fass mittels händischer Pumpe. Dann folgt das große Abschied nehmen.

Ein gemeinsames Bier zum Abschluss



Rudi und Karl fliegen nach Kufstein zurück und wir nach Wels. Rudi startet als erster, um jeden Zentimeter der Piste ausnützen zu können rollt er bis zum Gebüsch zurück. Bei getretenen Bremsen den Motor auf volle Drehzahl, gut anströmen lassen und ab geht es. Für die Aquila kein Problem. Wir machen das Geiche und haben auch bei der Pistenmitte unsere 70% der Roatationspeed.

Wir sind aufgrund der letzten 9 Tage keine kurze Pisten mehr gewöhnt und schon gar nicht mit Bäumen am Ende.

Ich muss mich daher überwinden, aufgrund der näher kommenden Sträucher, die Maschine trotzdem noch am Boden zu halten, nach dem „Rotate“ drücke ich dann noch ein bisschen nach, um Fahrt aufzunehmen und schon ist es geschafft. Auch die ATA hinter uns meistert den Start ohne Zwischenfälle und somit fliegen wir vorerst mit aufgetragenen 500 Fuß bis zum Gardasee.

Dann erfolgt ein langer Steigflug auf 12000 Fuß, wir fliegen bei „DE TSA“ nach Österreich ein und über den Glockner. Jetzt haben wir wieder die gewohnten Ansichten unserer Heimat unter uns.

Von nun an geht´s wieder „bergab“. Unsere vertraute Lotsenstimme von Wien-Info arrangiert für uns den Durchflug des kontrollierten Luftraumes Salzburg ohne Frequenzwechsel.

Lambach ist inzwischen schon zu sehen und um 14.00 Uhr LT rollen wir auf dem Taxiway „A“ zum vertrauten Abstellplatz in Wels.

Nach dem gründlichen Fliegerwaschen erfolgt noch ein Abschiedsbier auf der Terrasse der Möwe und unser diesjähriges Fliegerhighlight ist zu Ende.



Bannerflüge

Luftwerbung ist die Werbung, die alle Blicke auf sich zieht und viele Menschen erreicht, vielleicht jemand den einen oder andern Kunden?

RotaxFlyIn 2014

Sechs Jahre nach dem ersten RotaxFlyIn 2008 wurde es wieder wahr, ein "Rotax-FlyIn 2014" fand nach viel teils mühseliger Arbeit statt.

Der Termin war fixiert, behördliche Abklärungen ebneten den Weg, schließlich ging's wirklich Schlag auf Schlag.

Highlights:

- 25 Jahre Rotax 912
 - Feier des 50.000sten Rotax 912/914 Motors
 - Rotax Werksführung für die Besucher.
- Es trafen sich aus aller Welt Flugzeughersteller, Kunden und einige unserer Mitglieder. Die Fachpresse trug unseren Flugplatz in die ganze Welt hinaus. Fazit, ein gelungener Event, mit unisono einem Wunsch "Rotaxflyin 2016". Die Sterne dafür stehen gut, auch wenn es 2016 ein gemütliches FlyIn im Stil Zelten, Zusammensitzen, Würstel grillen und das Leeren von ein paar (mehr) Kisten Bier ... wird.

Bericht aus der **Sektion UL**

Was gibt es neues in der UL Sektion?

Nix ... Na, das ist vielleicht doch etwas zu kurz, aber es trifft den Nagel auf den Kopf.

Nix ist passiert, kein Crash, kein Rollschaden, kein neuer Flieger

Nix Flugstunden, na gut, für den verregneten Sommer 2014 kann man nix, deshalb sind die Flugstunden ausreichend.

Das RotaxFlyIn, die anderen Events und Jugendarbeit sind weit mehr als *Nix*, danke an alle, die hier mitgeholfen haben.

Für manche unserer Kollegen ist es immer wieder eine Neuigkeit, welche Maschine er fliegen darf oder auch nicht, daher zu den Gretchenfragen:

Zählen UL Flugstunden zum PPL?

→ JA, einfach ins Flugbuch eintragen

Ist die OE-ATA ein UL?

→ NEIN, die OE-ATA ist ein PPL Flieger
Kann der PPL Checkflug mit dem UL erfolgen?

→ NEIN, Der PPL Checkflug muss mit einer Echo-Maschine erfolgen, zB. der OE-ATA

UL- Mitgliederstand

Kommen und Gehen gleicht sich aus, unser Mitgliederstand bleibt in etwa gleich.

Unsere Flugzeuge

OE-ATA: Tecnam P2002

Sie hat die gleiche VLA Zulassung wie Katana und C152 und darf nur mit PPL geflogen werden. Verglichen mit der C152 und Katana hat die OE-ATA die absolut höchste Zuladung, höchste Reichweite und ist bequem zu fliegen. Die ATA hat alle technischen Voraussetzungen um in ganz Europa rumzufliegen. Sie kann von allen Piloten der Sektion UL und MF - ohne Sektionsdoppelmitgliedschaft - geflogen werden. Einfach Umschulen und schöne Flüge genießen mit einem Flieger der fast immer frei ist da er für die Schulung nicht verwendet wird.

D-MWWM, Tecnam P96

ist ein UL, hier kann mit deutschem SPL, österreichischem UL und PPL geflogen werden.

D-MFIA und D-MOMT, Tecnam P92 mit Rotax 912iS Sport

nun wird es soweit - Mühlen mahlen langsam - erstere wird 2015 zur OE-xxx Maschine mit 600kg MTOW umregistriert und mit dem Schritt für alle mit PPL fliegbar.



Flydoo

Im Rahmen des Projektes "Flydoo" qualifizierten sich an die 20 Schüler für das ECHTE Fliegen am Flugplatz Wels.

Los ging es im Lehrsaal mit einigen Stunden Theorie, in denen wir alle Fächer der Fliegerei durchstreiften. So kompliziert ist das Fliegen ja gar nicht, war das einhellige Resümee der jungen Flugschüler. Gewappnet mit selbst erarbeitetem Flightlog gings dann ans richtige Fliegen. "... Dann war es soweit und die GewinnerInnen hoben ab"!!

Infos: <http://flydoo.ric.at>



Kinder-Uni Steyr und Wels

Jedes Jahr nehmen Mitglieder der WMW an den Sommerversammlungen der "Kinder-Uni" teil. Als Vortragender ist es schön zuzusehen, wie sich die interessierten Jugendlichen im Alter von 8 bis 16 Jahren die Theorie der Fliegerei selber erarbeiten. Dabei geht es um die ganz einfachen Dinge: Warum fliegt ein Flugzeug, wie navigiert man, etc. Nach der Theorie kommt bekanntlich die Praxis, und hier bauen wir einfache Flieger mit einem Balsastangerl und Styropor. Das anschließende "Einfliegen" der Modelle ist der spannendste Abschluss so eines Kurses. Jeder dieser kleinen Teilnehmer (künftige WMW'ler) nimmt nicht nur "seinen" Flieger mit nachhause, sondern selbst erarbeitetes Wissen mit dem bleibenden Wunsch selbst mal Pilot zu werden und der Frage, ob wir eh nächstes Jahr wieder da sind?!

Infos: <http://kinderuni-ooe.at>



Vereinsausflug nach Oshkosh?

Ja, 2014 ist es passiert, 6 Vereinsmitglieder besuchten das Mekka der Fliegerei in Oshkosh.

Los ging es, als Alexander Mitter, Christian Mundigler und ich in Linz eincheckten um über Frankfurt nach Chicago zu fliegen. Schweres Gewitter bremste uns gleich zur Übernachtung in Frankfurt ein.

Nächster Tag, Abflug. UND wen treffen wir da in der 747? Sixt Christian, er fliegt nach Chicago, um dann auch Oshkosh zu besuchen. Nun sind wir zu viert.

In Oshkosh angekommen, treffen wir noch Marc Becker und Thomas Uhr. Es erübrigt sich, über die phantastischen Eindrücke zu sprechen, einmal im Fliegerleben muss man da gewesen sein.

UL-Flieger-Putzwochenende

Zum Jahresende organisierten wir Gelegenheit für Vereinsarbeitsdienst mit einem „Fliegerputzwochenende“. Besten Dank an jene, die mit viel Mühe die UL Flieger auf Hochglanz brachten. Richtig viel Zeit brauchte das Auspolieren eines 40cm Scherers auf der Frontscheibe der OE-ATA ... muss wohl von einem weißen drüberge(sc)hobenen Flügel gekommen sein ...

Das gemeinsame Arbeiten bot genug Zeit zum Ratschen. Mittags gab's leckere

Würstl und selbst gebräutes Bier.

So eine Grundreinigung ist ja eine Zeitreise in die letzte Flugsaison. Goldgräberische Gefühle keimten auf, aber so richtig reich wurde man auch nicht. Neben einzelnen Münzen und gut gefüllten 1-l-Ölflaschen fand sich mancher Unrat in den Fliegern.

Daher meine Bitte: ALLES

was sorgsam vor dem Flug in den Flieger verstaut worden ist hernach auch wieder aus dem Flieger entfernen. „Fremdkörper“ könnten die Steuerung blockieren!

Ich möchte mich hier für das Vertrauen und jede Hilfe, wenn von Nöten, danken. Ganz besonderes freut es mich, wenn wir uns bei unserem neuen Wirten zum Stammtisch treffen. Gibt es doch immer viel technisch Interessantes und noch ganz andere Angelegenheiten zu besprechen und zu diskutieren, es ergibt sich dann automatisch das eine und das andere ...

*Happy Landings,
Sektionsleitung UL / Siegi Heer*



REISEBERICHT vom 18. und 19. September 2014

AusFLUG zum Breitlingwerk in die Schweiz nach Les Eplatures (LSGC) und zum Stützpunkt des Breitling-Jet Teams in Frankreich nach Dijon – Longvic (LFSD)

Verfasser: Herbert Ortbauer



Es war Anfang des heurigen Sommers als ich von Rudi Keppelmüller per Mail eine Einladung mit folgendem sinngemäßen Inhalt bekam.

Es besteht die Möglichkeit, das Breitlingwerk zu besuchen und weiters auch mit dem Breitling-Jet Team einen Formationskunstflug als Co-Pilot zu absolvieren. Organisiert von der Fa. Hübner in Wels durch Hannes Schweizer.

1. Bedingung: Wir müssen pro Flugzeug einen Top Kunden der Fa. Hübner mitnehmen.

2. Bedingung: Der Termin steht und kann nicht verschoben werden, das heißt, wenn notwendig, ist IFR zu fliegen.

Der erste Gedanke war: "Da kann ich nicht mit, weil mir die Qualifikation fehlt". Aber Dank Rudi, sollte es anders kommen.

Wir organisierten 5 IFR-zugelassene Flugzeuge, nämlich unsere KLS, die

DA42 von Paul Linzner und Heinz Polanski, eine DA40 vom Bussard in LINZ, eine private C172 aus Schärding und eine private C182 aus Linz. Der Plan war, dass Roman Aschl und ich in der KLS einen Passagier mitnehmen, sofern VFR Bedingungen herrschen. Sollte IFR geflogen werden müssen, würde Bruno Weinberger die KLS pilotieren und Roman oder ich als Copilot in der 182er mitfliegen.

Für ein Worst-case-Szenario stand ein durch Hannes Schweizer organisierter Bus zur Verfügung. Nämlich dann, wenn die Wetterbedingungen unsere IFR-Maschinen überfordert hätten (z.B.: Vereisung). Allerdings musste die Entscheidung einen Tag vorher getroffen werden, weil mit dem Bus ein Tag Reisezeit einzuplanen war.

*SOWEIT ZUR
VORGESCHICHTE.*

Briefingabend

Ende August wurden wir von Hannes zu einem Briefingabend im Gasthof Gös-

ser Bräu eingeladen. An diesem Abend wurden die Crews zusammengestellt und der genaue Zeitplan definiert. Da wir um 10:30 Uhr in Les Eplatures erwartet wurden und die Flugzeit mit der KLS ca. 2 Std und 20 min beträgt, vereinbarten wir von Linz weg zu fliegen, damit wir früher starten können.

In der Woche unseres Events stellte sich von uns in Richtung Westen schönes Wetter ein, welches einige Tage halten sollte, eher außergewöhnlich für diesen verregneten Sommer.

Einen Tag vor Abreise stand fest, wir können VFR fliegen und unseren präferenzierten Plan ausführen.

**Wir treffen uns also am 18.09.
um 07:00 Uhr in Hörsching.**

Das Wetter ist gut, auch kein Nebel. In der Schweiz ist hohe Bewölkung gemeldet, aber die Strecke ist VFR fliegbar. Wir sind zu dritt in der KLS. Les Eplatures liegt auf 1000 m Höhe und die Piste ist nur 1200 m lang. Daher haben wir beschlossen, maximal mit drei Personen an Bord zu fliegen. Wie müssen in der Schweiz Sprit für die zwei Legs nach Dijon und weiters nach Wels aufnehmen, weil es in Frankreich keinen Sprit für uns gibt. Das heißt, mit einer Stunde Reserve brauchen wir





Anflug in Les Epladures

Treibstoff für 4 Stunden bzw. $\frac{3}{4}$ der Gesamtfüllmenge.

Richtung Westen

Der Flugplan wird gleich bis Dijon aufgegeben. Das Personal der General Aviation sagt uns, dass der Zoll auf eine Kontrolle verzichtet und somit sind wir auch schon auf dem Weg zu unseren Fliegern, wo bereits der Tankwagen wartet.

Betankung und Außencheck erledigt, Boarding – und ab geht es Richtung

Westen. Es folgt ein Flug über den VFR Korridor Salzburg und den Bodensee in die Schweiz. Der Durchflug durch die Kontrollzone Zürich wird uns zwar verweigert, dafür gibt uns der freundliche Schweizer Lotse gleich ein Heading, um nach 10 Minuten in der Gegend von Wangen Laachen direct nach Les Epladures frei zu geben. Nach einer Flugzeit von 2 Std 15 min befinden wir uns bereits auf der Platzfrequenz und bekommen den straight in Approach auf die Piste 24.

Die Schwelle ist versetzt, weil man direkt über die Stadt anfliegt und den Leuten in

den Wohnblocks dabei fast in die Kochtöpfe blicken kann.

Die DA42 wird gerade betankt, die anderen Maschinen folgen hinter uns.

Da wir entsprechend unserem Zeitplan abends nach Dijon weiter fliegen, erledigen wir alle Formalitäten. Auf dem öffentlichen Flugplatz wird Betankung, Handling, Zollkontrolle, Gebührenabrechnung und Betriebsleitung von 2 Mann erledigt. Die sind wirklich multi-tasking fähig.



stilgerechter Empfang



Im Besprechungszimmer bei Breitling

Ankunft im Breitlingwerk

Wir werden von einem netten Herrn des Breitlingwerkes erwartet, der einen Bus für uns bereitgestellt hat. Er selbst ist standesgemäß mit einem Bentley gekommen. Nach einer kurzen Fahrt stehen wir vor einem landestypischen Bauernhaus, wo wir offiziell im Namen der Fa. Breitling begrüßt werden. Weiters wird uns erklärt, dass die Uhrmacherei hier bei den Bauern entstanden sei. Sechs Monate im Jahr gibt es hier Schnee und die Bauern kreierten so einen Zuverdienst im Winter.

Im Inneren des alten, in seinem Ursprung erhaltenen Gebäudes, werden wir stilgerecht von einem Alpenbläser empfangen, während am offenen Kamin schon saftige Steaks bruzzeln. Nach einem herrlichen Mittagessen besichtigen wir das in der Nähe befindliche Uhrenwerk. Es wird dort unter Laborbedingungen, natürlich staubfrei und klimatisiert, gearbeitet. Fotografieren durften wir nicht, aber die beeindruckende Fertigung wird in unseren Köpfen gespeichert bleiben.





Gruppenbild vor der Manufaktur



Vor dem Abflug nach Dijon



Anflug Longvic



Ausblick vom Zimmer des Schlosshotels

Leg nach Dijon – Longvic

Gegen 16 Uhr fahren wir mit dem Bus wieder zurück zum Flugplatz und heben pünktlich zum 30-minütigen Leg nach Dijon – Longvic in Frankreich ab.

Unmittelbar nach dem Start geht es schon über die schweiz-französische Grenze und auf dem direkten Strich zu unserem Ziel.

Longvic ist eigentlich ein Militärflugplatz, der gerade zu einem zivilen umgewandelt wird. Wir wissen, dass der Flugplatz um diese Zeit nicht mehr besetzt ist und geben daher Blindmeldungen ab, um wieder als 2. Maschine, dieses mal hinter der C182, zu landen.

Über endlos lange Taxiways geht es bis zum Abstellplatz.

Plattfuß in Longvic

Die DA40 sehen wir lange nicht, bis sie von einigen Mechanikern mit Breitling-Overall zu uns vor den Hangar gezogen wird. Wir stellen fest, dass die rechte Seite des Fahrwerks auf Noträdern läuft, offensichtlich ein Plattfuß. Es war eine weiche Landung, aber auf dem langen Weg zum Apron zog die Maschine, laut Aussage von Rudi, immer mehr nach rechts, bis gar nichts mehr ging.

Man hätte sich aber keinen besseren Ort als diesen für eine Panne wünschen können. Sieben Mechaniker des Breitling-Jet-Teams versichern, wir brauchen uns nicht darum kümmern. Bis wir morgen wieder wegfliegen, wird ein neuer Reifen montiert sein.

Währenddessen ist auch unser Bus eingetroffen und wir werden vom für Österreich zuständigen Vertriebschef von Breitling empfangen. Weiter geht es in das Hotel in einem herrlichen Schloss mit entsprechend pompöser Außenan-



Loopings, Steilkurven und Rollen

Der Start erfolgt in der Formation und wir fliegen ca. 10 min bis zum Übungsgebiet.

Danach folgen Loopings, 90°ige Steilkurven und Rollen. Und das alles in Formation mit drei Meter Abstand zueinander und ca. 650 kmh Geschwindigkeit.

Da alle Jets synchron fliegen, kann man diese nicht als Referenz für die Fluglage nehmen.

Wenn man sich an den Kollegen orientiert glaubt man immer, man fliegt im Horizontalflug. Nur der Umstand, dass oben die Erde und unten der Himmel ist, verrät einem, dass man gerade auf dem Kopf steht. Für Kunstflieger sicher nichts Neues, die meisten von uns machen diese

Erfahrung allerdings das erste Mal. Nach diesem einmaligen Event gibt es noch eine Fotosession mit unseren Piloten, die Sticks mit unseren persönlichen Filmen und für jeden eine Urkunde.

Inzwischen wurde auch ein herrliches Mittagbuffet stilecht im Breitlinghangar vorbereitet. Es ist zu beobachten, dass fast allen das Essen schmeckt und daher die Flüge ohne negative Nachwirkungen geblieben sind.

Mittlerweile verdunkelt sich der Himmel über uns. Wir wissen aber, dass es Richtung Osten immer schöner wird. Daher wollen wir keine Zeit mehr verlieren und es folgt ein herzlicher Abschied von unseren Superpiloten, die uns noch den Rat mitgeben, nicht so nach Hause zu fliegen, wie soeben getan.

Leider wartet der Regen nicht bis wir weg sind. Beim Außencheck werden wir daher doch noch nass und vor lauter Begeisterung vergessen alle Crews, die Landegebühren zu bezahlen. Wir werden teilweise wieder aus den schon laufenden Fliegern geholt.

Da schon alle Rechnungen ausgedruckt sind, geht das jedoch sehr schnell und so heben wir einige Minuten später bei strömendem Regen ab und drehen dann dort hin wo es hell ist, unserer Heimat entgegen. Nach 5 Minuten ist der Flieger schön gewaschen und der Regen vorbei. Bei Freiburg fliegen wir über die französisch-deutsche Grenze und dann über Memmingen südlich an München vorbei, zum VFR Korridor Salzburg, um nach 2 Std 30 min in Wels zu landen.



Gottfried fertig für den Einsatz



Es kann los gehen

Roman's Frau holt uns ab und bringt uns zum Flughafen Linz, wo unsere Autos stehen. Dort sitzen Bruno und Gottfried schon bei einem Seiterl zum Ausklang dieses unvergesslichen Abenteuers. Natürlich schließen wir uns gerne an, um noch einmal auf diese beiden erlebnisreichen Tage anzustoßen.

Zum Abschluss ein riesengroßes Dankeschön an Hannes Schweizer von der Fa. Hübner für die hervorragende Organisation und natürlich auch an Rudi Keppelmüller, der uns die Teilnahme ermöglicht hat.

HERBERT ORTBAUER



Abschlusssessen



Danke »OE-**A**lpha **I**ndia **F**oxtrott«
für die wunderbaren Stunden ...



Segelfluglager Trieben 2014

Im Jahr 2014 erlebten wir ein improvisiertes, spannendes und lustiges Segelfluglager!

Begonnen hat alles am Freitag vor dem geplanten Abfahrtstermin, dies wäre der Samstag gewesen, allerdings haben wir nach einer kurzen Besprechung und wegen der gemeldeten Regenschauer beschlossen, am Montag zu starten!

Nach keiner besseren Aussicht auf optimale Flugwetterbedingungen, wurde der Abfahrtstermin auf Mittwoch verschoben, immerhin rannte uns schon etwas die Zeit davon, denn das Segelfluglager am Flugplatz Trieben war vom 28. Juni bis 6. Juli geplant und die Berufstätigen unter uns hatten sich für diese Erlebniswoche frei genommen. Nachdem wir stark vom Wetter abhängig sind, war die Spontanität gefragt. Anfang der Woche endlich die Erleichterung, das Wetter sollte sich gegen Ende der Woche bessern- doch was nun?
Wir standen vor der bisher schwierigsten

Frage: Sollen wir nun fahren, oder zahlt es sich nicht mehr aus?

Am Dienstagabend trafen wir uns im Hangar der Weissen Möwe Wels und überlegten uns, was die beste Entscheidung sei und wenn wir fahren, welche Flugzeuge wir mitnehmen!

Nach einer ernsthaften Beratung trafen wir die Entscheidung. Wir fahren!

Die Hauptdarsteller dieses Trips sind:

Ing. Josef Ecker, Alex Pucher, Walter Kruml, Andreas Pichler, Johannes Wendelin und Claudius Auer.

Als Abflugtermin wurde Mittwoch 10.00 Uhr beschlossen!

Wie jedes Jahr wurde der Twin Astir mit unserer PA-18 Super Cup (OE-AIF) nach Trieben geschleppt.

Der Twin Astir 3 wurde von Ing. Josef Ecker und Claudius geflogen, als Schlepp Pilot stand uns idealerweise Alexander Pucher zur Verfügung.

Mittwochvormittag trafen wir uns alle pünktlich, um die LS4 zu zerlegen und den Twin 3 startklar zu bekommen. Das



übrige Gepäck und diverse Putzutensilien für unsere Flotte, sowie Batterieladegerät für die Bordbatterie und weitere wichtige Gerätschaften wurden auf unsere Autofahrer verteilt und die LS4 zog Walter Kruml in die schöne Steiermark.

Zeitgerecht hoben wir um 10.00 Uhr Lokalzeit auf der Piste 09 Asphalt ab. Nach 30 Minuten Flugzeit landeten wir um 10.30 Uhr am Flugplatz Trieben mit dem Location Indicator LOGI!

Wir wurden wie jedes Jahr sehr herzlich von den Mitgliedern des Flugplatzes Trieben empfangen. Mittlerweile kennen wir uns schon sehr gut. Jetzt mussten wir nur noch auf unsere Freunde warten, die mit dem Auto bzw. mit Segelflughänger anreisten.

Als Belohnung für den „äußerst anstrengenden“ Überstellungsflug gönnten wir uns ein herzhaftes Frühstück.

Nachdem unsere Gruppe komplett war, starteten wir mit vollem Elan durch und rüsteten unsere Flieger auf. Unser Plan war es, an diesem ersten Nachmittag schon zu fliegen.

Wir erlebten sehr viele Strecken-, Rund-, und Spaßflüge. Die Zeit verging sprichwörtlich wie im Fluge und jeder Moment war ein spannendes Erlebnis.

Nachdem es einige Spekulationen bezüglich Wettervorhersage für Samstag und Sonntag gegeben hat, beschlossen wir, das Segelfluglager vorzeitig abzubrechen, da es zu gefährlich ist, bei Südwind vom Flugplatz Trieben zu starten.

Die abgerüstete LS4 wurde im Hänger verstaut und von Walter Kruml zurück nach Wels gebracht.

Nachdem wir keinen Segelflughänger für unseren Twin 3 zur Verfügung hatten, entschieden wir uns Donnerstagnachmittag von Trieben zu starten, um in Richtung Heimat zu fliegen. Als Schlepilot in der „India-Fox“ (PA 18 Super Cub) Andreas Pichler.

Nachdem wir wieder in Wels angekommen waren, reinigten wir noch unsere Flieger und räumten sie in den Hangar ein!

Es war ein wunderschönes, dieses Jahr leider etwas kurzes Segelfluglager!

Claudius Auer



Was mache ich da eigentlich? ... oder Frühjahrskurs 2014

So, da standen wir nun versammelt. Alles was wir wussten war, unsere praktische Ausbildung sollte an diesem Wochenende beginnen. Walter hatte uns bereits in der Theorie ein Segelflugzeug erklärt, wirklich gewusst, worauf wir uns einlassen, hatte jedoch keiner von uns. Was uns verbindet ist die

Faszination fürs Fliegen. Aja, wir sind in diesem Fall mal Patrick, David, Adam und meine Wenigkeit, Gunther.

Zuerst ging es an's Ausräumen, in einem Segelflugzeug war bisher noch keiner von uns gegessen. Also mal das Wunderwerk der Technik begutachten. Ein Haufen

Instrumente im Cockpit, ok, davon hatte uns Walter schon erzählt, ein Steuerknüppel, ein paar Pedale, das wars? Ja, das sollte dann vermutlich reichen. Also den Traktor angeschmissen und hinaus aufs Rollfeld und die Piste. Dort angekommen, gab's eine Unterweisung im Flugzeugcheck, und dann rein in das



Ding. Zugegeben, der erste Windenstart ist eine spannende Erfahrung, die einige von uns nicht ganz so prickelnd fanden. Gott sei Dank legte sich das aber nach einigen Starts bei allen, und wir fingen an, das Ganze zu genießen.

So ging es dann einige Wochen. Wir lernten Kurven zu fliegen, jeder von uns machte einen Thermikflug, und schön langsam zeichnete sich bei fast allen von uns ab, dass wir auch im Stande waren, das Flugzeug wieder zu landen. Nicht so schlecht also fürs Erste. Parallel bekamen wir einen toll organisierten Theoriekurs, und auch zwei Nachzügler stießen noch zu uns, und wir konnten somit mit Floh und Gerhard insgesamt zu sechst den Flugbetrieb an fast jedem Wochenende aufrecht erhalten. Mit dem Wetter hatten wir da im Frühjahr echt Glück.

Alles schien gut zu laufen, bis zu den nächsten Schockerlebnissen. In unserem Ausbildungsplan stand doch irgend etwas von Gefahreneinweisung. Gut, wirklich darunter vorstellen konnte sich keiner was. Aber irgendwie war mir und auch den anderen nicht ganz wohl bei dem Gedanken, eine Übung zu absolvieren, die mit Fliegen zu tun hat, und das Wort „Gefahr“ in sich trägt. Nun kam der Tag, an dem wir mit Jürgen gemeinsam fliegen durften. Das Wetter war gerade nicht

so toll, aber der Nachmittag versprach Besserung.

Also den Nachmittag abwarten. Als Jürgen dann mit dem Schlepppiloten besprach, uns bei besserem Wetter auf 1500m zu schleppen, schwante mir nichts Gutes.

„So Leute, heute machen wir die Gefahreneinweisung.“

Ok das wollte ich jetzt echt nicht hören, und kurz kam in mir der Gedanke hoch, dass ich meine Pilotenkarriere vielleicht doch frühzeitig an den Nagel hängen sollte. Das Wetter klart auf, Flugzeug raus auf die Betonpiste und los geht's. Ein Schlepp mit dem Schleppflugzeug hat nicht den Adrenalinkick, den ein Windenstart mit

sich bringt, also gemütlich auf 1500m gezogen, und dann Ausklinken. Ausklinken? Wie, es geht los? Also kurze Einweisung, Trudeln und Stall und los ging's. Was dann folgte, war wieder Erwarten lustiger, als die meisten von uns zu glauben gewagt haben, und um ehrlich zu sein, weckt es Lust, irgendwann in Zukunft, sich vielleicht auch mit dem Thema Kunstflug zu beschäftigen. Also Stall, Trudeln, Parabelflug, ein paar Minuten und vorbei war's, schade eigentlich.

Tags darauf dann gleich der nächste „Schock“. Jetzt hatten wir doch gestern erst das Thema Gefahreneinweisung und dann gleich nochmal? Muss das sein? Ja, anscheinend, also rein ins Flugzeug mit





Jürgen und brav landen. Das ging für meine Wenigkeit beim ersten Mal schief, beim zweiten Mal dann aber doch recht gut.

Und was jetzt?

Jürgen steigt aus?

Nein!

Was, ich soll den Vogel alleine fliegen?

Ich sitze da alleine im Flugzeug, Puls bei gefühlten 300 und vermutlich realen 600, den gelben Ausklinkhebel immer im Blick und am Überlegen, ob ich den nicht ziehen soll. Es wäre doch so einfach. Ausklinkhebel ziehen, aussteigen und alles ist gut.

„Winde von ASK 21 einsitzig startbereit.“
Ok es geht los, den gelben Hebel ziehen oder nicht?

„ASK 21 startbereit Winde verstanden“
... so noch ca. 20 Sekunden.

„Seil straff, straff,“ und ab geht's, ok zum Ausklinken ist es jetzt zu spät, also muss ich da jetzt durch. Und siehe da, das klappt erstaunlich gut.

Vermutlich haben unsere Fluglehrer doch weniger eingegriffen an den letzten Wochenenden als ich das vermutet hatte. Nach einer wahrgenommenen Stunde und realen 5 Minuten fliege ich die Position an. Auch die Landung, naja, vielleicht nicht gerade aus dem Lehrbuch, aber zumindest heil runtergekommen, und das Flugzeug nicht beschädigt. Ich

kann hier nur für mich sprechen, aber ich denke, jedem von uns ging es ähnlich.

So hatten am Ende des Wochenendes David, Patrick und ich unsere ersten Alleinflüge, und wurden dann auch am nächsten Wochenende getauft (Autsch...!).

Jetzt sollen wir so etwas wie richtige Piloten sein?

Die Ausbildung schreitet voran, unser Theoriekurs war mittlerweile beendet und wir legten unsere Theorieprüfung ab. Entgegen den Erwartungen erzielten hier 5 von 6 ein positives Ergebnis. Heissi schulte mit uns den Alleinflug, brachte uns dann auch noch bei, mit der KA8 zu

fliegen, und schön langsam stellte sich beim Fliegen für alle etwas Routine ein. Am Ende unserer Alleinflugausbildung hatten wir dann noch das Vergnügen, mit Sepp Außenlandeübungen und Navigationsflug zu absolvieren, ein sehr spannendes Erlebnis und man möchte nicht glauben, wie anders die Welt von oben aussieht. Außerdem durften wir am Flugplatz Eferding unsere Fremdflugplatzlandungen durchführen. Dafür Dank an den Flughafen Eferding, für die eintägige Aufnahme.

Anfang August standen die Prüfungsflüge an und diese wurden in den folgenden Wochenenden von fast allen positiv erle-



digt. Zuletzt durften wir dann Adam als vollwertigen Piloten in unserer kleinen Runde begrüßen.

Dies war ein kleiner Einblick in den Frühjahrskurs 2014. Wir, als Flugschüler, möchten uns bei allen Theorie- und Praxis-Fluglehrern für die tolle Ausbildung bedanken, die wir im Zuge unserer Schulung bei der Weißen Möwe erhalten haben! Man kann nur allen, die dieses tolle Hobby bisher nicht kennen, empfehlen, am Flugplatz vorbeizuschauen und sich selbst ein Bild von der Fliegerei in ihrer ursprünglichsten Form zu machen.



Danke Claudius für Deine schönen Impressionen, die unser Magazin bereichern.

GELEBTE PARTNERSCHAFT: DAS GEBEN WIR WEITER.

Sie wollen sich voll auf Ihre Stärken konzentrieren? Damit Ihr Unternehmen am Markt erfolgreich bleibt? Mit der VKB-Bank als Partner geht diese Rechnung auf. Denn das VKB-Unternehmerservice gibt Ihnen all das weiter, was Ihr Unternehmen stark macht: Partnerschaft, Nähe, Flexibilität, Lösungskompetenz und die ganze Kraft von Österreichs unabhängiger Bank. Nähere Informationen in ihren VKB-Filialen!

4601 Wels, Kaiser-Josef-Platz 47, Telefon +43 7242 617 21-0
4614 Marchtrenk, Linzer Straße 44, Telefon +43 7243 529 11-0
www.vkb-bank.at

VKB | BANK
ÖSTERREICHS UNABHÄNGIGE BANK



Segelflug-Jugendkurs 2014

von links: Paul Vorstandlechner, Kevin Lehner, Daniel Böhm, Michael Strehling, Stefan Brabänder



Das erste Treffen der diesjährigen Segelflug-Jugendtruppe fand am Infoabend im Lehrsaal der Weißen Möwe statt. Die Teilnehmer, Daniel Böhm, Kevin Lehner, Stefan Brabänder, Michael Strehling und ich (Paul Vorstandlechner) wurden über die Grundlagen des Segelfliegens, die verschiedenen Kursinhalte, Anforderungen, die an die Flugschüler gestellt werden und Kosten aufgeklärt. Abschließend wurden noch einige Impressionen vom ersten Jugendkurs durch Claudius Auer geschildert.

Durch diesen ersten Eindruck zusätzlich animiert, versammelte sich am 7. Juli 2014 eine hochmotivierte Gruppe im Lehrsaal der Weißen Möwe. Nach einem knapp zweiwöchigen Kurs hatte jeder das nötige Grundwissen erlangt und eine Prüfung abgelegt, um dies unter Beweis zu stellen.

Bevor erste Schulungsflüge absolviert werden konnten, galt es noch, eine Arbeitsteilung für die verschiedenen Tätigkeiten wie z.B. Seile der Winde rückholen, Flugzeug zum Start zurück schleppen oder Start- und Landezeiten zu notieren, zu finden. Freundlicherweise koordinierte Stefan Brabänder mit der nötigen

Durchsetzungskraft die anfangs etwas unorganisierte Truppe, und nach kurzer Zeit entstand ein eingespieltes Team. Nach dem ersten Flug, der für jedes Kursmitglied etwas ganz Besonderes war, wurde Schritt für Schritt unter ständiger Aufsicht unseres Lehrers Josef Ecker das Fliegen erlernt. Dabei wurde jedem Schüler von Flug zu Flug etwas mehr Kontrolle über das Fluggerät überlassen, bis praktisch alle Tätigkeiten vom Start bis zur Landung vom Flugschüler ausgeführt werden konnten.

Um uns endgültig für den ersten Alleinflug vorzubereiten, fand noch eine Gefahrenweisung statt. Diese beinhaltete richtiges Verhalten bei Windenseilriss, Strömungsabriss oder Ausfall der Instrumente.

Nachdem diese Übungen erfolgreich absolviert und ca. 40 Starts pro Schüler erreicht waren, stand dem ersten Alleinflug nichts mehr im Weg. Obwohl andere Übungen, wie der erste Windenstart oder die Gefahrenweisung, schon unvergesslich waren, war der erste Alleinflug das Hoch der Gefühle. Das erste Mal ein Fluggerät ohne jegliche Hilfe fliegen zu dürfen und zu können,

wird jedem unserer Kursteilnehmer in Erinnerung bleiben.

Trotz des teilweise schwierigen Wetters schaffte jeder die vorgeschriebenen 30 Starts und drei Flugstunden bis zum Ende des Kurses und konnte seine Prüfungsflüge absolvieren.

Nach den unter Aufsicht von zwei Fluglehrern bestandenen Prüfungsflügen trennten uns nur noch zwei letzte Übungen vom Schein: ein Navigationsflug und eine Außenlandeübung mit dem Motorsegler. Nach erfolgreicher Absolvierung erhielt jeder die sehnsüchtig erwartete Lizenz und dementsprechend euphorisch wurden die letzten möglichen Tage des Herbstes zum Fliegen genützt.

Ich empfehle jedem, der Lust am Fliegen verspürt, nicht länger zu zögern sondern sich für dieses Hobby zu entscheiden.

Die Weiße Möwe bietet dazu die professionelle, sichere und günstige Möglichkeit, dir deinen Traum zu erfüllen. Die Weiße Möwe würde sich freuen, dich als neues Mitglied begrüßen zu dürfen!

READY FOR TAKE OFF

Paul Vorstandlechner

Streckenflug **Saison 2014**

Blick auf das Stanzeratal Richtung Osten



Foto: Walter Kruml

Das Pfingstwochenende

war aus Sicht der Streckenflieger ein voller Erfolg. Es wurde an allen vier Tagen geflogen (6. bis 9. Juni). Alexander Vilics flog quer über die Berge bis in die Schweiz, ich schaffte es bis zum Arlberg, musste dort aber aufgrund ausbleibender Aufwinde umdrehen. Was sicher auch kein schlechter Umstand war - da sonst der Heimweg bis Wels nicht mehr zu schaffen gewesen wäre. Lukas Schaffler in der LS4 und Alexander Beyer in der K6CR verbesserten ihre persönlichen Streckenrekorde. In Summe wurden an diesem Wochenende von 5 Welser Piloten über 8.200 km geflogen.

Weiteste Strecken:

Tobias Stumpf	DG800/18	849,4 Km
Alexander Vilics.....	ASW24E.....	713,7 Km
Walter Kruml	LS4b	691,3 Km
Lukas Schaffler	LS4	546,0 Km
Joe Ranseder.....	ASW18	481,3 Km
Herbert Matschi	Kestrel 17m.....	322,2 Km
Alexander Beyer	K6CR.....	269,0 Km

Text: Walter Kruml

Tobias Stumpfls Kommentar zum 7./8. Juni:

Mein Plan für das Pfingstwochenende war eigentlich ein Zielflug nach Puimoisson in Südfrankreich, dort zu übernachten und am nächsten Tag wieder nach Hause zu fliegen. Selbigen musste ich leider auf Höhe Chur wegen starker Abschirmungen sowie aufliegender Bewölkung am Furkapass und damit verbunden sinkender Schnittgeschwindigkeit revidieren und wieder zurück nach Wels fliegen. Heraus kam kein spektakulärer, aber auf jeden Fall ein sehr schöner Flugtag in den (spät) winterlichen Hochalpen...



Auch das Flarm-Display zeigt es:
Am Pfingstwochenende war dichter Verkehr
auf den Streckenflug-Highways...

Flugrouten **6.-9. Juni 2014**



In der Saison 2014 habe 3 Piloten ein Leistungsabzeichen (oder Teile davon) erflogen, Gratulation!
In der dezentraler Staatsmeisterschaft flogen 7 Piloten 14.186 km in 33 Flügen. In der Vereinswertung erreichten die teilnehmenden Piloten der Weißen Möwe Rang 33 von 72.

Club Challenge Rangliste

Platz 1.....	Alexander Vilics.....	24 Punkte
Platz 2.....	Walter Kruml	20 Punkte
Platz 3.....	Tobias Stumpfl.....	6 Punkte
Platz 4.....	Alexander Beyer	6 Punkte
Platz 5.....	Lukas Schaffler	6 Punkte
Platz 6.....	Joachim Ranseder.....	0 Punkte
Platz 7.....	Herbert Matschi.....	0 Punkte

FAI Leistungsabzeichen

- Lukas Lahninger:**
Silber-C Höhe 1.000 m, Zeit 5h, Ka8
- Alexander Schenk:**
Silber-C Höhe 1.000 m, Zeit 5h, Ka8
- Walter Kruml:**
Diamanthöhe 5.000 m Startüberhöhung, Ls4b

Standard-Klasse dezentrale Staatsmeisterschaft

Alexander Vilics	Rang 14
Walter Kruml	Rang 15
Lukas Schaffler	Rang 35

aus 175 Teilnehmer

Wellen **Flug 5. 11. 2014**

FAI Diamant: 5000 m Startüberhöhung



Die Südföhnlage kündigte sich schon längere Zeit an. David-Richter Trummer analysierte die Wetterlage schon eine Woche vor meinem Flug und versendete ein mehrseitiges PDF zur Wetterlage über die Föhnforum Mailingliste.

Alexander Vilics rief mich am 4. November an, um sich zu erkundigen, ob ich Föhnfliegen gehen möchte. Wir wollten es am nächsten Vormittag entscheiden. Ich suchte noch am selben Tag einen erfahrenen Schlepppiloten, welcher auch schnell gefunden war. Josef Ecker wollte ohnehin am Nachmittag des 5. November noch F-Schlepp Schulstarts mit Segelflugschein-Piloten machen. Wir trafen uns gegen 10:00 Uhr am Platz. Nach dem Wetter- und Notam Selfbriefing räumten wir aus und rüsteten die ASW24E auf. Kurz vor dem Start sah ich mir noch die Windgeschwindigkeiten am Feuerkogel via Handy an. Nicht zu unserer Freude wurde der Südwind schwächer und drehte noch dazu auf Südwest. Ich dachte mir noch: Wird es kein Wellenflug, bin ich wenigstens wieder einmal in der Luft gewesen, man könnte es zwar günstiger haben als einen Mammutschlepp in die Berge, aber wer nichts wagt ...

Noch dazu wurde es am Boden mittlerweile sehr warm. Schließlich habe ich mich angezogen wie im tiefsten Winter! In Wels herrschte Westwind was für eine Südwetterlage auch sehr eigenartig war, sollten wir doch fast reinen Ostwind haben.

Nach dem Start hatten wir sehr gute Steigwerte im Schlepp, welche auf Windscherungen zurückzuführen waren. Sepp





schleppte mich immer wieder leicht Richtung Westen, um bessere Steigwerte mitzunehmen. Am Boden herrschte immer noch Westwind.

Kurz nach Scharnstein klinkte ich in 2.600 m aus. Bis dahin ist der Schlepp sehr ruhig verlaufen und Sepp wünschte mir via Funk noch viel Glück, aber ich sollte mir nicht zu viel Versprechen von dem Tag. Kurz vor Ende des Schleppts meldete Alex: Scharnsteiner Spitz und leichte Wellen. War es doch nicht umsonst, es zu probieren!

Ich flog mit ca. 100 km/h Richtung Süden. Keine nennenswerten Steigraten und auch kein Sinken. Irgendwann muss es doch losgehen, das erhoffte Steigen / erbarmungslose Sinken. Höhe Zwillingskogel erreichte ich den ersten Rotor der ruhiger und angenehmer zum Auskurbeln, als die mir sonst bekannten Rotoren war. Ich konnte immerhin wie-

der auf die 2.600 m Ausklinkhöhe steigen. Langsam und sehr feinfühlig flog ich weiter, bis ich an die nächsten Rotorwolken kam. Luvseitig konnte ich einen Rotor übersteigen und es wurde ruhiger. Welleneinstieg geschafft! Ab ca. 3.000 m wurde es laminar und ich stieg mit konstanten 2m pro Sekunde.

Alex kämpfte am Kasberg, der entgegen seiner Erwartungen nur starkes Sinken brachte. Er machte sich auch auf den Weg Richtung Grünau im Almtal, hatte aber leider kein Glück.

Nahe der Rotorwolken schaltete ich den Transponder aus Sicherheitsgründen ein.

In 3.500 m holte ich mir die erste Freigabe um auf FL 150 steigen zu können. Der Controller bei Linz-Radar war sehr freundlich und nach kurzen Standbys bekam ich immer meine geforderten Höhenfreigaben. Der Weg Richtung Süden war allerdings aufgrund eines militärischen NOTAMs im Gebiet Phyrn nicht möglich. Auch eine explizite Anfrage, ins Ennstal queren zu dürfen, wurde mir seitens des Bundesheeres verweigert.

Bei FL 200 fragte der Controller einmal ob wir eigentlich Sauerstoff mit haben. Meine Antwort: Ja und warme Socken.

Hatte es doch mittlerweile -26°C hinter der Bug-Kupplung. Die nächste Freigabe war bis FL 220. In FL 215 wollte ich eine weitere Freigabe bis FL 240. Der

Controller fragte, ob ich einen Höhenrekord aufstellen möchte und gab mir gleich FL 260. Mir kam in den Sinn, dass eventuell die 5.000 m Startüberhöhung möglich wären. In 7.500 m (FL 246) war allerdings Schluss, weiter konnte ich nicht steigen. Was mache ich jetzt mit dieser Höhe? Klappen raus und runter fand ich zu schade, so oft kommt man sicher nicht so hoch. Ich machte mich auf den Weg nach Salzburg, musste aber sehr bald wieder umdrehen, da die Erdsicht immer weniger wurde. Der Nebel stand zwar stationär bei Vöcklabruck, aber ich wollte nichts riskieren und entschied mich fürs Nachhausefliegen. In 4.000 m noch einmal über unser Haus und anschließend eine Landung kurz nach Alex. Am Abend nach der Flugauswertung war es dann klar: 5.100 m Startüberhöhung waren geschafft.



Text und Satz: Walter Kruml

Jahresrückblick der Sektion Modellflug

- Saison 2014







Die Wilga, Spannweite: 3,5m

Nach dem sehr turbulenten Jahr 2013 mit seinen für uns unangenehmen Überraschungen (Wasserrohrbruch in unserer Werkstatt, Verlust unserer Schleppmaschine, drohendes Abstellen der Modellfliegerei durch das Luftfahrtsgesetz) hat 2014 eigentlich sehr ruhig begonnen. Leider war das Wetter im Frühling nicht gerade modellflugfreundlich, sodass sich unser Start in die Saison 2014 verzögerte.

Die Sanierung

bzw. der Neubau unserer beiden Werkstätten ist nun endlich abgeschlossen und die Räume werden bereits sehr intensiv für den Bau neuer, großer und schöner Modelle genutzt.

Die für unsere Sektion doch sehr hohen Investitionen haben sich aber bezahlt gemacht, da wir unseren Mitgliedern nun eine Infrastruktur in den Werkstätten anbieten können, die in dieser Art sicher niemand zu Hause hat.

Es sind auch große Lagerflächen geschaffen worden, die mittlerweile aber leider schon vollständig belegt sind – hier haben wir noch weiteren Bedarf, ebenso wie daran, die Ausstattung der Werkstätten zu erweitern bzw. noch zu verbessern. Unsere neue Schleppmaschine vom Typ Wilga mit 3,5m Spannweite wurde über den Winter fertig gebaut. Es steht unserer Sektion nun endlich wieder ein Arbeitsgerät für das Segler-Schleppen zur Verfügung.

Unsere Wilga

wurde 2014 intensiv genutzt – wir haben 2014 über 300 Flugzeug-Schlepps im Schleppbuch stehen, die sie problemlos gemeistert hat – nur für unsere beiden Schlepp-Piloten war das Schwerstarbeit, denn teilweise hatten sie über 30 Flüge pro Tag zu pilotieren. Wir sind daher auf der Suche nach weiteren Schlepp-Piloten, denn die Segler werden immer größer und entwickeln sich auch in den Kunstflug-Sektor hinein – es werden schon Wetten abgeschlossen, ob die Föxe schneller am Boden sein werden als das Schlepp-Flugzeug.

Wir wurden dann im Laufe der Saison von verschiedenen Seiten darauf ange-



Präsentationsfläche, Welser Modellbaumesse 2014

auf unserem Modellflugplatz nicht mehr gestattet ist. Die Anrainer zeigten sich darüber sehr erfreut.

Welser Modellbaumesse

Ein absolutes Highlight der Saison 2014 war wieder unser Stand auf der Welser Modellbaumesse – die Weiße Möwe präsentierte sich dort mit einem wunderbaren Stand und mit der Ausstellung der Christen Eagle als Blickfang. Die Eagle wurde in einer sehr aufwändigen Aktion vom Flugplatz Wels ins Messegelände gebracht.

Der Andrang an unserem WMW-Stand war wieder gewaltig und wir wurden mit Anfragen aller Altersstufen bombardiert. Modellfliegen entwickelt sich zu einer immer gefragteren Sportart – das zeigt auch die zunehmende Reglementierung im LFG und den LVR.

Unser Stand und unsere ausgestellten Modelle zählten zu den schönsten der Messe, wie uns auch von den Besuchern und anderen Ausstellern sowie der Fachpresse bestätigt wurde. Die Modellbaumesse Wels wird zur führenden Messe in diesem Bereich – wir werden natürlich

sprochen, dass unsere Schlepp-Routen über Siedlungen führen und sich die Bewohner belästigt fühlen – wir haben daraufhin in die Wilga einen GPS-Empfänger eingebaut, um die geflogenen Routen mitprotokollieren und auswerten zu können. Dabei hat sich gezeigt dass diese Behauptung gar nicht stimmt und die Piloten die Siedlungen meiden. Wir werden 2015 dennoch andere Schlepp-Routen festlegen um hier die Lärmbelastung noch weiter zu minimieren.

Bei den Gesprächen mit den Anrainern wurde uns auch gesagt, dass diese das Fliegen mit Modellen mit Strahltriebwerken als sehr gefährdend empfinden. Nach Rücksprache mit unserer „Jet-Fraktion“ wurde beschlossen, dass das Jet-Fliegen





Funcub über das Sonnwendfeuer

auch 2015 wieder einen großen Stand mit tollen Modellen aufbauen, um uns zu präsentieren.

Sommernachtsfest

Die weiteren Highlights der Sektion Modellflug waren wie immer gut besucht – unsere Ausflüge zum Hangfliegen nach Südtirol bzw. auf die Koralpe waren ausgebucht und bei unserem Sommernachtsfest am Modellflugplatz hatten wir bis spät in die Nacht viel Spass: Wir haben z.B. ausprobiert, wie tief eine Funcub über das Sonnwendfeuer fliegen kann, ohne ernsthaft beschädigt zu werden – sie trug ein paar Versengungsspuren davon. Romeo flog danach mit seinem beleuchteten Hubschrauber ein beeindruckendes Kunstflugprogramm in der stockdunklen Nacht.

Hangflugwochenende auf der Koralpe

Mitte August brachen 35 enthusiastische Flieger mit ihren Familien nach Kärnten auf, um am legendären Hangflugwochenende auf der Koralpe teilzunehmen. Das Wetter auf der Koralpe war aber leider nicht ganz so gut wie wir es für August erwartet haben – wir ließen uns den Spass am Fliegen nicht nehmen und flogen bei Regen, Nebel und geschlossener Wolkendecke. Am Abend gab es wie immer gemütliches Beisammensein.

Kampf gegen die LVR

Gegen Ende der Saison wurden wir leider mit neuen Problemen konfrontiert – bei einem geplanten Gespräch zum Thema Erhöhung der erlaubten Maximalflughöhe wurde uns mitgeteilt dass wir den Flugbetrieb auf unserem Modellflugplatz in der gewohnten Art und Weise einzustellen haben. Die neuen LVR würden den Betrieb in der Kontrollzone Linz so nicht mehr gestatten.

Diese Nachricht traf uns wie ein Keulenschlag, denn damit hatte niemand ge-

Sommernachtsfest am Modellflugplatz



rechnet und vor allem waren uns auch die LVR in dieser Art nicht bekannt.

Existenzängste machten sich breit, denn in letzter Zeit hatten wir immer öfter das Gefühl, Modellfliegen ist etwas Schlechtes – ich erinnere mich nur ungenau an die ersten Entwürfe des LFG.

Nach vielen gemeinsamen Gesprächen mit der Austro Control, dem Österreichischen AeroClub und unserem Rechtsanwalt Dr. Lichtl haben wir nun die Zusage bekommen, dass wir weiterhin so fliegen können, wie wir es seit über 40 Jahren gewohnt sind – dafür möchte ich mich bei Dr. Lichtl ganz herzlich für seine klaren Worte bei der Übersetzung der Verordnungs- und Gesetzestexte in eine für uns verständliche Sprache und seine Tipps bedanken. Dem Generalsekretär des ÖAeC Mag. Kunschitz möchte ich für die Interventionen und Unterstützung ebenfalls meinen aufrichtigen Dank aussprechen.

Pläne für 2015

Als ob der Kampf gegen die LVR nicht genug gewesen wäre, wehten uns Ende des Sommers völlig grundlose Anfeindungen von einem Anrainer entgegen, der uns alle möglichen rechtlichen Schritte androhte. Auf Grund dieser beiden Vorkommnisse werden wir 2015 sowohl große Umgestaltungen unseres Modellflugplatzes vornehmen, als auch neue Regelungen für den Flugbetrieb auf unserem Flugplatz einführen, um etwaigen wiederkehren-



Hangflugwochenende auf der Koralpe

den Problemen mit Anrainern und den LVR entgegen zu treten.

Diese Umgestaltungen werden finanziell eine immense Belastung unserer Sektion darstellen, aber der Bestand unseres Flugplatzes und die Aufrechterhaltung des Flugbetriebes müssen für uns Verantwortliche oberste Priorität sein.

Wir werden diese Herausforderung, wie auch alle bisherigen, gemeinsam meistern und unseren Flugplatz noch schöner

und besser machen. Ich möchte mich 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.

Gerhard Krenn

Ich freue mich auf eine schöne und hoffentlich unfallfreie Flugsaison 2015.



Nebel auf der Koralpe

Bericht über den Jahresbewerb

„PIPPI-FUZZ 2014“ der Modellflugsektion der WEISSEN MÖWE WELS



Mit Jahresbeginn 2014 habe ich vom langjährigen Leiter und Organisator des Pippi-Fuzz-Segelbewerbes Alfred Lepka die Organisation dieses Wettbewerbes übernommen.

An dieser Stelle darf ich Alfred meinen persönlichen und den Dank aller Wettbewerbsteilnehmer für die hervorragende und uneigennützigste Organisation und Führung dieses Wettbewerbes aussprechen.

Er hat damit dafür gesorgt, dass innerhalb der Sektion Modellflug die gar nicht so kleine Gruppe der Pensionisten unseren schönen Sport regelmäßig in Form eines Wettbewerbes ausführen kann. Wesentlich bei diesem „Wettkampf“ ist aber auch der regelmäßige Austausch und vor allem die Gemeinschaft und das Miteinander.

Modelle, aber nicht alle waren optimal eingestellt, oder die Piloten fanden die Thermik nicht wunschgemäß. Wieder andere Teilnehmer zeigten, dass auch mit bereits länger existierenden Modellen Spitzenleistungen möglich waren.

Auch Wolfgangs Siegesserie war nicht ohne Unterbrechungen. Karl kam in der Jahreswertung immer näher und es kam wieder zu einem spannenden Finale, das Karl zum achten Mal für sich entscheiden konnte.

Was zeichnet eigentlich einen Pippi-Fuzz-Sieger aus?

1. Natürlich soll er ein wettbewerbsfähiges Modell besitzen (das haben eigentlich fast alle Teilnehmer!).
2. Dieses Modell muss optimal ausgetrimmt und eingeflogen sein. Hier gibt es dort und da noch Defizite.
3. Der Pilot sollte beim Start mit dem Gummiseil das Modell auf möglichst große Höhe bringen, um eine gute Ausgangsposition für einen langen Flug (max. 5 Min.) zu haben.
4. Der Modellflieger sollte wie der Pilot eines manntragenden Segelflugzeuges eine Spürnase für Thermik bzw. Ablösungen haben. Dies muss aber beim Pippi-Fuzz-Bewerb auf Grund der persönl. Einschätzung und ohne Vario erfolgen.
5. Der Pilot sollte auch bei schwierigen Windverhältnissen sein Modell wieder sicher auf dem Modellflugplatz landen können.



Obwohl uns im Jahr 2014 der Wettergott nicht immer besonders gut gesinnt war, können wir doch auf ein schönes Wettbewerbsjahr zurückblicken. Von den geplanten 17 Terminen konnten 15 Tage fliegerisch genutzt werden. Zwei Termine fielen leider dem Wetter zum Opfer.

Bereits bei den ersten Wettbewerbstagen war klar, dass das Wettkampffieber auch in diesem Jahr wieder entfacht war. So kam Wolfgang mit einem neuen Modell und schien das Siegen gepachtet zu haben. Allmählich gab es mehrere dieser

Auch in diesem Jahr ging es nicht ganz ohne Außenlandungen ab. Das eine oder andere Modell ging auch zu Bruch. Besonders freut mich, dass gegenseitiges Helfen und Kameradschaft auch heuer ganz groß geschrieben wurden. Das 13. Wettbewerbsjahr wurde im Gasthaus Obermayr in Wimpassing mit der

Siegerehrung und mit einem gemütlichen Beisammensein abgeschlossen. Für die Sieger gab es gespendete Pokale der WEISSEN MÖWE und unter den Teilnehmern wurden Präsente der Fa. MODELBAU LINDINGER und der Fa. PROXXON (Verkaufsleiter KLEMENT) verlost.

Helicopter Flightschool



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



www.aerial.at

Große Erfolge im Jahr 2014



für den Union Fallschirm-
springerclub Linz

Langer und Stenin

Wenn es auch der Wettergott im abgelaufenen Jahr mit den Fallschirmspringern nicht wirklich gut gemeint hat, gelang es den Union Springern leistungsmäßig an die großen Erfolge der vergangenen Jahre anzuschließen.

Ein Wermutstropfen ist der witterungsbedingte Rückgang der 4000er Sprünge. In den Vorjahren konnte einmal sogar deutlich die 7000er Marke überschritten werden, im heurigen Jahr gelangen nur 5255 Solo-Absprünge aus dieser Höhe. Umso größer ist die Freude an der großartigen Leistungsbilanz 2014.

Ein Staatsmeister- und ein österr. Meistertitel

Bei den Österr. Staatsmeisterschaften und den Österr. Meisterschaften 2014 in den Freifall-Disziplinen, die im Zeitraum 07. bis 10. August 2014 auf dem Flugplatz Hohenems stattgefunden haben, gelang dem Union Fallschirmspringerclub ein sensationeller Erfolg.

Das Union Linz Skydive Team (Christoph Langer, Anton Stenin, Günter Reisinger

– Video) errang sowohl den Staatsmeistertitel im Freefly-Fallschirmspringen als auch den Österr. Meistertitel im 2-er Vertical Formation Skydiving.

Ein weiteres Team (Union Linz Black Panthers) verfehlte in der Disziplin Freefly nur knapp einen Stockerlplatz. Markus Gangl (Union Fallschirmspringerclub Linz) landete im Speed Skydiving mit dem 4. Platz ebenfalls nur knapp neben den Ehrenrängen.

Insgesamt waren bei diesen Meisterschaften 146 Teilnehmer in 5 Disziplinen am Start. Das Union Linz Skydive Team wurde durch seine 2 Titel somit zum erfolgreichsten Team dieser Meisterschaften.

Drei OÖ Landesmeistertitel

Bei den OÖ Landesmeisterschaften 4-er Formation, Freefly- und Freestyle konnte mit dem Team ECLIPSE RW UNION LINZ (Günter Reisinger, Michlmayr Alfred, Langer Christoph, Humer Josef, Fischer Jürgen – Video) in der 4-er Formation, mit dem Team IAGF (Stenin Anton, Christoph Langer, Reisinger Günter – Vi-

deo) im Freefly und mit dem Team DIE PRINZEN (Josef Humer, Robert Prah) im Freestyle jeweils ein OÖ Landesmeistertitel gesichert werden.

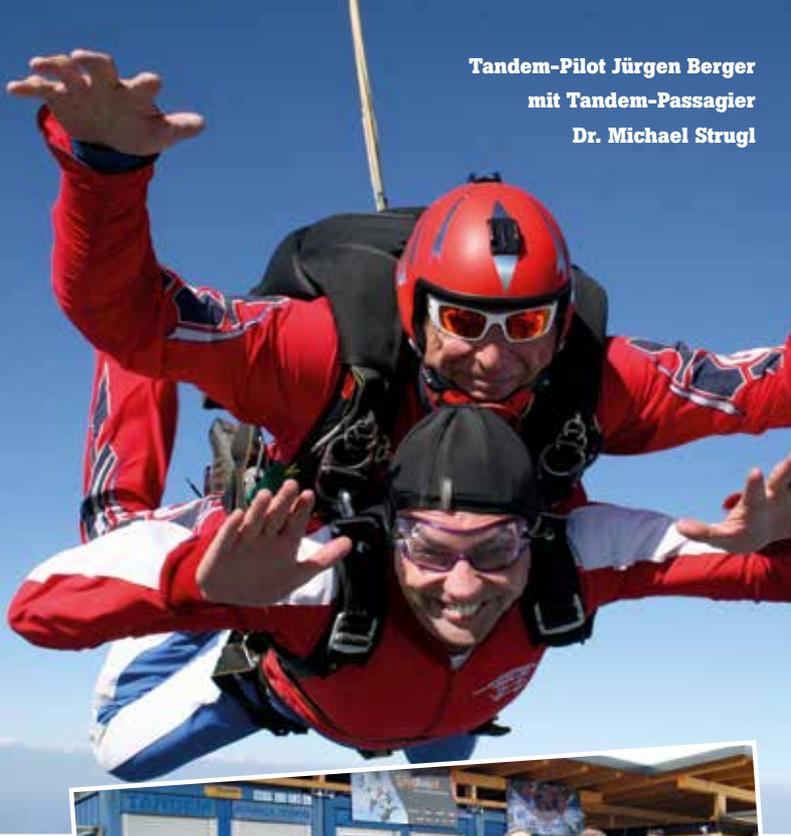
Auch bei den Landesmeisterschaften im Speed Skydiving haben wir uns mit den Rängen 2., 3. und 4. hervorragend geschlagen.

Prominenz in der Luft und am Boden

Medial konnten wir durch den Tandem-Absprung von Sportlandesrat Dr. Michael Strugl, im Rahmen der Linzer Union-Leichtathletik-Gala im Sportunion Kompetenzzentrum in Linz, große Aufmerksamkeit erregen.

Eine große Überraschung war auch der Besuch von Wirtschaftskammer-Präsident Dr. Leitl auf dem Flugplatz Welser Heide im Rahmen der OÖ Landesmeisterschaften im 4-er Formations-Fallschirmspringen. Präsident Leitl zeigte sich am Fallschirmsport sehr interessiert, ließ sich von Chefschiedsrichter Wolfgang Duller am Bildschirm die Bewertungskriterien des 4-er Formations-

**Tandem-Pilot Jürgen Berger
mit Tandem-Passagier
Dr. Michael Strugl**



Besuch von Wirtschaftskammer-Präsident Dr. Leitl





Rekord im Großformationsspringen

springens im Detail erklären und war sehr überrascht, dass so viele Springer in unserer Cessna Caravan Platz haben.

Österreichrekord mit Beteiligung vom Union Fallschirmspringerclub Linz

Vom 26. bis 29. September 2014 vereinten sich auf dem Flugplatz Zell am See die Fallschirmspringer aller führenden Vereine Österreichs, um einen neuen österreichischen Rekord im Großformationsspringen aufzustellen. Es waren 3 Absetzflugzeuge im Einsatz, zwei Cessna Caravan und eine Short Skyvan SC7.

Die Absprunghöhe war 5700m. Ange-

dacht war, den bestehenden Rekord von 49 Teilnehmern auf 60 zu verbessern. Durch den technischen Ausfall der Skyvan musste kurzfristig das Ziel revidiert werden, und so wurde ein Bigway-Sequential (25 Springer – 2 Punkte oder mehr) angepeilt. Johann Kaindlstorfer, der selbst bereits über 7000 Fallschirmabsprünge hat, war beim gelungenen Rekord dabei und ist somit einer der österr. Rekordhalter.

Ausbildung

33 Schüler haben sich im Jahr 2014 für eine Fallschirmspringerausbildung angemeldet, wovon 17 die Ausbildung abgeschlossen haben. Wie bereits beschrieben, sind aufgrund der unbeständigen

Wetterverhältnisse noch nicht alle Schüler bis zur Abschlussprüfung gekommen, doch wir sind sehr zuversichtlich, dass ein Großteil der Schüler die Ausbildung im Jahr 2015 abschließen wird. Sehr erfreulich ist, dass auch im heurigen Jahr keiner der Schüler eine Reserveschirmöffnung zu verzeichnen hatte und alle Schulungssprünge verletzungsfrei absolviert wurden. Dem Ausbildungsleiter Günter Reisinger und seinem Lehrerteam gebührt großer Dank.

Performance Design Demo Tour

Ende August machte die Firma Performance Design mit ihrer Demo Tour auf dem Flugplatz Welser Heide Station. 60



Fallschirmspringer nutzen die einmalige Gelegenheit, über 43 verschiedene Ausrüstungsvarianten zu begutachten und zu testen. Im Rahmen dieser Veranstaltung fanden über 500 Fallschirmabsprünge statt.

Walter Gupfinger



Die neue Katana der WMW

Da sich die Katana mit Rotaxmotor als hervorragendes Schulungsflugzeug aber auch als guter Reisezeitsitzer mit relativ niedrigen Betriebskosten etabliert hat, haben wir beschlossen, eine weitere zu kaufen, wenn die Qualität/Preis-Relation stimmt und die Version zu unserer bisherigen Flotte passt. Das heißt, ka-

nadische Ausgabe DA mit 100 PS und möglichst gleichem Cockpit. Dies soll die Kapazität einer möglichen, zukünftigen Bedarfssteigerung absichern. Die Nachfrage nach solchen Maschinen ist groß, der Wert beständig und der Markt momentan leer. Wir hatten schon seit einiger Zeit alle unsere Infokanäle auf Empfang

geschaltet, und nach mehreren Besichtigungen und vielen Kilometern haben wir am 26. Feber 2015 die richtige gefunden und gekauft. An dieser Stelle vielen Dank an Robert Auer und Thomas Brditschka der Firma HB-Flugtechnik für die technische Beratung und Bewertung der Dokumentation. *DI. Christian Sixt*



Danke an die Union Linz - Walter&Kaindi für die Bereitstellung der Caravan.

Der Nikolaus landete 2014 und wird den Flugplatz Welser Heide auch 2015 besuchen

Es ist immer eine rundum gelungene Nikolaus-Bescherung, deshalb kommen Jahr für Jahr mehr Kinder, Eltern und Großeltern. Der Club lädt danach in der Möwenstube zu Würstel und Getränken ein.

Impressum:

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

Konzeption und Grafik:

Pressereferent Wolf Ruzicka
E-Mail: wolf.ruzicka@wmw.at

Coverbild: Air Scouts 2014

Inserate:

Umschlag hinten (U4) – Rosenbauer
Umschlag innen (U2) – Fronius
S 2 – Rotax
S 11 – Sparkasse
S 13 – Pilot für einen Tag
S 20 – Isel Austria

S 21 – M.M. Event-Technik
S 25 – Wildberger Toyota
S 33 – Total
S 37 – HB Flugtechnik
S 70 – VKB Bank
S 83 – Aerial



**Wir wünschen viel Erfolg,
und freuen uns auf das gemütliches Beisammensitzen,
und Speis und Trank in der Möwen-Stube.**

Cafe-Restaurant Möwe

Öffnungszeiten

Mittwoch - Sonntag 09:00 - 23:00

Warme Küche von 11:00 - 14:00 Uhr und 18:00 - 22:00

Ganztägig Bankarte



Fam. Taibl
Flagplatzstr. 1
Hangar 63
4600 Wels
Tel.: 0676/6619966
E-Mail: taibl.harald@gmail.com

Wir bieten Ihnen täglich wechselnde Mittags- und Abendmenüs
sowie eine umfangreiche Tageskarte.

Die regionalen als auch internationalen Gerichte und Speisen werden mit frischen Zutaten,
aus der Region, von Chef-Koch Harald Taibl, liebevoll zubereitet.

Je nach Saison bieten wir Ihnen natürlich verschiedenstes vom Wild, Gans und Ente, Spargel, Kürbis.

Auf Ihr Kommen freut sich Ihr Möwe-Team.

Unser Weg – Näher dran. Seit über 145 Jahren.

Tradition und Innovationstärke
für wegweisende Technologien
im Feuerwehreinsatz.

Für Sie im Einsatz. Heute und Morgen.

Seit über 145 Jahren lebt Rosenbauer Zuverlässigkeit, Professionalität und Teamgeist – die Werte der Feuerwehr. Rosenbauer handelt serviceorientiert und qualitätsbewusst, um optimale Lösungen für Ihren Einsatz zu entwickeln. Dieser Anspruch, Erfahrung und Leidenschaft machen Rosenbauer zu Ihrem wegweisenden Partner für erfolgreiche Feuerwehreinsätze – Heute wie Morgen.

www.rosenbauer.com

 **rosenbauer**