



CUMULUS

Vereinsnachrichten des Fliegerclubs WEISSE MÖWE WELS

Ausgabe 1 / 2006



Fliegerball 2006



Siegi & Carlo in Afrika

BREAKING NEWS !!!

2 neue Flugzeuge Cessna 172SP & Cessna T182T - siehe Seite 6



Ordentliche Generalversammlung
am 31.03.2006 um 18:30
Gasthaus Waldschänke



Inhaltsverzeichnis

- 03 Brief des Präsidenten
- 05 Inserat Betriebsleiter
- 06 Flugzeugkauf C172 & C182
- 08 Discus in der FH - Wels
- 09 Aktivitäten in der SF-Werkstatt
- 10 Parte Charwat-Pessler
- 10 Kurzberichte
- 11 Einladung Generalversammlung
- 12 Outbound Johannesburg
- 28 Hans Frisch
- 30 Der Guru
- 31 Blumenübergabe Kindergarten
- 32 Ein Wochenende in Venedig
- 37 Blumenübergabe Altersheim
- 38 Fliegerball 2006
- 40 Symphonie der Ballone
- 41 Flugzeugverkauf
- 42 Diverse Schaltungen
- 43 JAR-FCL Einführung
- 44 Inserat Breitling Navitimer

Termine & Veranstaltungen

Generalversammlung

31.03.2006 Gasthaus Waldschänke

Symphonie der Ballone

Sa 13. Mai 2006

Pistensanierung

Sa 1. April 2006, 14:00

Anfliegen Segelflug

7. April, 14:00 und 8. April, 09:00

14.-15. April Ausweichtermin

Radausflug Segelflug

1. Mai 2006, 09:00

Ziellanden Segelflug

6. Mai 2006, 10:00

20. Mai Ausweichtermin

Segelflug Oldtimerwoche

27. Mai - 5. Juni 2006

Ziellanden Segelflug

10. Juni, 10:00

24. Juni Ausweichtermin

Segelflugwoche in Mauterndorf

8. Juli - 15. Juli 2006

Ausflug nach Dingolfing

14. oder 15. August 2006

“4 Nationen” Segelflug Ziellanden

16. September, 10:00

23. September Ausweichtermin



Friedrich Zinnhobler
Präsident des Fliegerclubs Weiße Möwe Wels

Liebe Mitglieder und Freunde der WEISSEN MÖWE WELS !

Wichtige Beschlüsse für unsere Clubmitglieder und unseren Verein:

Bei der 1. Vorstandssitzung im neuen Jahr (19. Jänner 2006) wurden sowohl für den Bestand als auch für die Weiterentwicklung und die Modernisierung unseres bedeutenden Flugsportvereines wichtige Entscheidungen getroffen, und zwar:

Die Sektion „Motorflug“ muss stufenweise eine Erneuerung ihres Flugzeugparks vornehmen. Sozusagen als Start zu diesem „MUSS“ werden im 1. Halbjahr 2006 eine C 172 und eine C 182 – jeweils mit Glascockpit – angeschafft. (Siehe Seite 6)

Zur Frage der zukünftigen Motorflugausbildung gab es im Vorstand die einstimmige Meinung, dass sich unser Ausbildungsbetrieb in Richtung FTO (Flight Training Organisation) weiterentwickeln soll.

In den FTO's werden über den normalen PPL hinaus selbstverständlich auch andere Ausbildungsbereiche wie CPL, IFR, Multi Engine, sowie auch Sprechfunk etc. angeboten. Die Schulen verfügen normalerweise über eigene Flugsimulatoren und stehen daher auch bei der PPL-Ausbildung auf einem deutlich höherem Niveau. (Siehe Seite 43)

Durch die Pensionierung von Waldemar Steller (30. September 2005) ist in der Betriebsleitung die Nachbesetzung der vakant gewordenen Stelle erforderlich.

Unter mehreren Bewerbern für diesen Posten wurde unser Clubmitglied Engelbert Bidmon aufgrund seiner schon erworbenen Erfahrungen als Aushilfsbetriebsleiter für diese Nachbesetzung ausgewählt. Dienstantritt: 1. April 2006.

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

www.aerial.at

Aerial Helicopter
Flugplatzstraße 1
A-4600 Wels, Austria

Tel: +43(0)7242 351078
Fax: +43(0)7242 211068
E-mail: wels@aerial.at
[Http://www.aerial.at](http://www.aerial.at)

IHRE ZUKUNFT am FLUGPLATZ WELS

Wir suchen zur Verstärkung unseres Betriebsleiter-Teams einen Mitarbeiter.

Der Aufgabenbereich umfasst, unter Einhaltung der Flugplatz-Benützungsbedingungen, entsprechenden Rechtsvorschriften und behördlichen Anordnungen, eine reibungslose Abwicklung des Flugbetriebes.

Gleichzeitig erwarten wir, dass soweit es der Flugbetrieb erlaubt, Instandsetzungs- und Erhaltungsarbeiten der gesamten Flugplatzanlage, durchgeführt werden.

Sie arbeiten nach entsprechender Einführung als selbständiger Flugplatzbetriebsleiter und bringen folgende Qualifikationen mit :

- Betriebsleiterausbildung (Betriebs- und Einsatzleiterkurs)
- Abgeschlossene Berufsausbildung
- Funkerzeugnis (AFZ)
- Luftfahrtbezogene Englischkenntnisse in Wort und Schrift
- technisches Verständnis
- Verantwortungs- und Risikobewusstsein
- Bereitschaft für Wochenend-Dienste
- PC-Kenntnisse
- Software Kenntnisse (Word, Excel, Powerpoint, ...)
- Führerschein
- Eigenständige, kreative und kommunikationsstarke Persönlichkeit, die in jeder Situation den Überblick behält.

Beginn des Arbeitsverhältnisses ist der 03. April 2006.

Interessiert ?

Wir freuen uns auf ihre Bewerbung mit Lebenslauf und Bild

Weiße Möwe Wels
Fliegerclub &
Halter des öffentlichen Zivilflugplatzes Wels
Flugplatzstraße 1
A-4600 Wels
Tel: 07242/26499-0
www.wmw.at
E-mail: office@wmw.at





Ansicht des Garmin G1000 Glascockpit unserer beiden neuen Flugzeuge

Die Zukunft hat begonnen !

Wels - Oberwaltersdorf: Am Samstag den 04.03.2006 war es soweit, nachdem die letzten Hürden aus dem Weg geschafft waren, wurden die beiden Verträge durch Präsident Friedrich Zinnhobler und Mag. Johann Eder seitens der Weissen Möwe Wels und Herrn Gerald Hintermayr, von der Jetalliance in Oberwaltersdorf unterzeichnet. Die WMW least 2 Flugzeuge, eine Cessna C172S (Skyhawk SP) und eine Cessna C T182T (Turbo Skylane).

Es begann im Februar 2004, als Dietrich Fischer, Siegi Attenberger, Franz Gruber und ich nach Bozen fuhren um eine gebrauchte Bonanza B36TC zu besichtigen. Es wurden weitere Flugzeuge angesehen und für den Vereinsbetrieb bewertet, Cirrus, Lancair sind zweifellos schnellere Flugzeuge, wir hatten jedoch keine Möglichkeit, die Vereinstauglichkeit irgendwo bestätigt zu bekommen.

Mit dem Kauf dieser beiden neuen Flugzeuge setzt die WMW einen neuen Standard in Österreich. Nach langem intensivem Informationsaustausch und Verhandlungen mit verschiedensten Herstellern entschied man sich schließlich für die Marke Cessna. Neben dem Preis-Leistungsverhältnis wurden ebenso die sicheren Flugeigenschaften,

Treibstoffverbrauch sowie häufige Wetterlagen, Pistenlängen in Österreich und den angrenzenden Ländern in Betracht gezogen. Beide Flugzeuge (jeweils 4-sitzig), eine Cessna 172 und eine Cessna 182 sind mit dem derzeit modernsten Glascockpit G1000 von Garmin ausgestattet.

Die Lärmentwicklung liegt dabei deutlich unter den beiden alten Flugzeugen, die ersetzt werden. Die WMW ist der erste Verein in Österreich mit gleich 2 Flugzeugen mit einem langfristigem Stand der Technik; Lärm, Sicherheit, Treibstoffverbrauch, Umwelt betreffend.

Mit dieser Anschaffung unterstreicht die WMW einmal mehr den Umwelt- und Ökologiedanken am Flugplatz

Wels! Am Samstag den 4. März erfolgten schliesslich die notwendigen Unterschriften im Büro der Weissen Möwe Wels. Die beiden Flugzeuge werden schon früher als erwartet in Wels sein.

Ernst Hartl



Gerald Hintermayr Jet Alliance und Friedrich Zinnhobler WMW



C172 mit dem Kennzeichen OE-DBA

Zur allgemeinen Info: die Einschulungen beginnen unmittelbar nach dem Eintreffen der Maschinen in Wels. Genauere Information beim Sektionsleiter Motorflug, Dietrich Fischer bzw. Fluglehrer einholen. Es wird größten Wert auf das schonende Rangieren in Hangar, Sauberkeit und Pflege dieser Flugzeuge gelegt. Die sind wie man so schön sagt: "funkelnagelneu" und sollen auch in einigen Jahren noch so aussehen.

C182 mit dem Kennzeichen OE-DBS





Dipl.-Ing. Rudolf Kraft im Discus der WMW



Discus in der Fachhochschule – Wels gelandet!

Die Sektion Segelflug präsentierte sich und den Fliegerclub Weiße Möwe Wels beim Tag der Offenen Tür in der FH Wels. Der Tag der Offenen Tür der Fachhochschule Studiengänge Oberösterreich stand am FH – Campus Wels unter dem Motto „Technik in der Flugzeugindustrie“. Nicht ohne Grund, denn es gibt in Oberösterreich zahlreiche Betriebe, die wesentliche Komponenten für die Luftfahrt herstellen und die auch gemeinsam mit der FH Wels kooperieren und auch ihr Personal bei der FH rekrutieren. Als Leitbetrieb ist an dieser Stelle die FACC in Ried zu nennen, die Komponenten für Boeing und Airbus herstellt. An der FH Wels werden z.B. zerstörungsfreie Werkstoffprüfungen am

Computertomografen der FH durchgeführt.

Natürlich sollte bei dieser Ausstellung auch ein echtes Flugzeug dabei sein, weshalb wir eingeladen wurden, uns bei dieser Veranstaltung zu präsentieren. Dieser Einladung sind wir gerne nachgekommen, denn die Studenten sind eine potentielle Zielgruppe als Nachwuchspiloten für die Weiße Möwe und die FH bietet interessante Möglichkeiten für Kooperationen, z.B. am Sektor Ökoenergie. Mit dem zuständigen Studiengangsleiter, Herr D.I. Rudolf Kraft, der auch im Discus eine Sitzprobe machte und dem das Flugzeug gleich gefallen hat, wurden auch Möglichkeiten angesprochen, Flugzeuge mit Elektroantrieb und

Solarzellen oder Brennstoffzellen als Antrieb auszurüsten. Viel wahrscheinlicher sind jedoch Projekte zur Nutzung unseres Hangardaches als Solarkraftwerk.

Unser Discus stand als Eye – Catcher zwischen Exponaten von FACC und BRP Rotax. Robert Hotter und ich standen von 09:00h bis 17:00h für Fragen zur Verfügung. Zahlreiche Studenten, Professoren und Besucher konnten sich über das ausgestellte Flugzeug und die Aktivitäten des Welser Fliegerclubs informieren. Ein Dank gilt auch an alle, die beim Auf- und Abbau tatkräftig geholfen haben.

Thomas Radler



Stand der Weissen Möwe Wels



Karl Matzinger am Bergfalken ...

Aktivitäten in der Segelflugwerkstatt

An den Donnerstag stattfindenden Werkstattabenden wurde auch in diesem Winter wieder fleißig geschraubt, lackiert, poliert und natürlich auch fachgesimpelt. Der Besuch an den Werkstattabenden war sehr gut und die geplanten Arbeiten konnten zeitgerecht abgeschlossen werden. Neben den Wartungs- und Reparaturarbeiten an unseren Segelflugzeugen wurde die Winde einem Service unterzogen, der Hänger für die LS4 mit einer neuen Lichtanlage und ein paar anderen

Features ausgestattet, sowie der frühere Cirrus Anhänger von Franz Grünbeck für die K6 umgebaut. Der Tandem Falke wurde einem gründlichen Check unterzogen und nach Deutschland verkauft. Zum Abschluss der Werkstattsaison planen wir noch Sanierungsarbeiten am Rotax Falken und den vorgeschriebenen Tausch der Steuerseile der Dimona.

Die Werkstattabende werden nach Fertigstellung aller Arbeiten ca. Mitte

April auslaufen. Mein Dank gilt im Namen aller Piloten die unsere Sektionsflugzeuge nutzen an alle Mitglieder, die sich bei der Durchführung der Arbeiten fleißig engagiert haben und es sich auch bei Schnee und Eis nicht nehmen ließen, teils von weit her zum Flugplatz zu fahren, um ihre Arbeitsleistung unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

Thomas Radler



und Karl Matzinger im Bergfalken



Zum Gedenken an Konsulent Dr. Johannes Charwat-Peßler (1931 – 2006)

Unser Ehrenmitglied und Träger der Verdienstmedaille in Gold – Dr. Johannes Charwat-Peßler – verstarb nach längerem, schweren Leiden am 1.3.2006 im Alter von 75 Jahren. Er war seit dem Jahre 1960 bis zu seinem Tode treues Vereinsmitglied der „Weißen Möwe Wels“. Bereits im Jahre 1960 erwarb Johannes bei uns den PPL-Schein und war dann mehr als 20 Jahre aktiver Sportflieger.

Fast 30 Jahre war der Verstorbene auch Präsident des O.Ö. Aero-Clubs. Während dieser langen Zeit hat er viel für die Aufwärtsentwicklung der Fliegerei und des Flugsportes allgemein beigetragen.

An der würdigen Trauerfeier am Freitag, 10. März 2006 in der Pfarrkirche Thalheim nahm auch eine Abordnung von unserem Fliegerclub teil und begleitete den Verstorbenen auch auf seinem letzten Weg zum Friedhof.

Friedrich Zinnhobler

Kurzberichte



Die Sektionsversammlung UL fand am 20.1.2006 statt.



Der Ambulanzjet des OÖAMTC



Einen ausführlichen Bericht über Oshkosh gibt es in der nächsten Ausgabe



Die Sanierung der Tankstelle ist in vollem Gang.



Viel zu tun gab es diesen Winter für unsere Betriebsleiter !

Homepage:
www.wmw.at

diese wird zur Zeit komplett überarbeitet, der sogenannte Relaunch erfolgt etwa Ende April/Anfang Mai

Ernst Hartl
Pressereferent WMW

EINLADUNG

Der Fliegerclub Weisse Möwe Wels lädt alle seine Mitglieder herzlich zur

ORDENTLICHEN GENERALVERSAMMLUNG 2006

im Gasthaus „Waldschänke“ Wels, Roithenstraße 2 ein.
Termin: Freitag, 31.03.2006
Beginn: 18:30 h

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

Tagesordnung :

- 1) Begrüßung
- 2) Bericht des Präsidenten
- 3) Rechenschaftsberichte:
 - a) Motorflug
 - b) Segelflug
 - c) Fallschirmsprung
 - d) Modellflug
 - e) Ultraleicht/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

Im Anschluss an die Tagesordnung:

DIA-Vortrag

Siegfried Attenberger

über

“Fliegen in Südafrika und Namibia”

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

Wels 05.03.2006

Für den Vorstand
Friedrich Zinnhobler e.h.
Präsident



OUTBOUND JOHANNISBURG

Siegi und Carlo auf Flugsafari in Südafrika und Namibia





Siegi, Carlo und Karl Finatzer mit Tochter Barbara, die übrigens beruflich einen Airbus 319 steuert

Nach Kanada 2002, Australien 2003 und Chile 2004 haben sich Siegi Attenberger und Carlo Noack einen weiteren Traum verwirklicht: Nach dem Filmvorbild „Jenseits von Afrika“ weitgehend frei von Flugkontrollen über das endlose Gelb der Savanne oder über Dünenlandschaften der namibischen Wüste zu fliegen. Neugier und Sehnsucht neben Flugenthusiasmus waren die treibenden Motive dieser Flugsafari. Jahreszeit bedingt führte uns der diesjährige Trip ins südliche Afrika.

„Sky Africa“, die Flugschule von Karl Finatzer, einem gebürtiger Kärntner in Johannesburg, hatte für uns die Reiseroute mit allen Reservierungen geplant und auch die Lizenz Validation ermöglicht, die Trainingsflüge wurden auf einer C 182, ZS-FIJ durchgeführt.

Versehen mit dem Genehmigungsstempel des südafrikanischen Luftfahrtministeriums und einer exakt ausgearbeiteten Flugroutenplanung, starteten wir am 20. Oktober um 11 Uhr, auf dem Domizil Flugplatz Brakpan den Motor und rollten in freudiger Erwartung dem Take-off entgegen.

Der Flugplatz Brakpan liegt auf einer Höhe von 5.300 ft, die Ausflughöhe

aus der TMA war maximal 6.000 ft, somit nur 700 ft über Grund ließ uns einen imaginären Punkt in südwestlicher Richtung ansteuern. Zum „Anwärmen“ hatten wir als ersten kurzen Leg, nämlich eine eineinhalbstündigen Streckenflug nach Kimberley vor uns. In einem Cruising-Level von 7.000 ft überflogen wir eine sanfte Hügellandschaft, durchzogen von Nass- und Trockenflussläufen, unterbrochen von intensiv landwirtschaftlich genutzten Ebenen.

Nach einigen Navigationsexperimenten wurde uns schnell klar, dass sowohl das ADF wie auch HSI keine wirklich brauchbare Navigationshilfe darstellten. Eine terrestrische

Navigation war bei einem Kartenmaßstab 1:1 Mio. nicht immer zuverlässig nachvollziehbar. Das kleine, in der Cessna eingebaute GPS hatte bei seiner Programmierung (grundsätzlich nur bei laufendem Motor) gewisse Tücken und war schwer ablesbar. Inzwischen kenne ich Siegis Repertoire an dialektgeprägten Flüchen zur Genüge, so pfirmelte er, mit der ihm eigenen Gewissenhaftigkeit solange, bis die gewünschten Koordinaten standen. Auf Grund der unzulänglichen Nav-Instrumentierung waren wir heilfroh, dass wir mein Handheld-GPS 96c mit zur Verfügung zu hatten. Dieses Gerät verfügte über eine ausgezeichnete Displayanzeige und die dazugehörige Database. Schätzenswert war die Tatsache, dass die jeweilige „Variation“, die in diesen

Breitengraden ja zwischen 10 und 20 Grad W liegt, sofort missweisend umgesetzt wurde. Ermittelte Kartenkurse waren aber, und das durfte nicht übersehen werden, mit den Variationsfaktor zu korrigieren. Eine exakte Flugplanung war somit unabdingbar und es machte Spaß, die erlernte Theorie wieder einmal in praktische Anwendungen umzusetzen.

Man hatte uns empfohlen, in Kimberly die Runway 35 zu requesten, um über das tiefste, handgebuddelte Diamanten-Minen-Loch (Tiefe 1.200 m) fliegen zu können. Allerdings war dieses Loch mit Wasser gefüllt, sodass nicht sehr viel zu erkennen war.

Am 21. Oktober waren wir bereits um

09.00 Uhr "ready for take off". Aus Temperaturgründen waren alle Abflüge in den Vormittagsstunden zu planen und durchzuführen.

Ein strammes Tagesprogramm lag vor uns: Zunächst nach Uppington, (195 NM), um die erforderlichen Ausreise-Formalitäten und weiter nach Kittmannshoop, in Namibia (200 NM), um die entsprechenden Einreiseformalitäten zu erledigen. Danach ein erneuter Start zum Fish-River Canyon, wo uns die erste Bush-Lodge erwarten sollte.

Auf der Flugstrecke nach Kittmannshoop überflogen wir dann erstmalig wüstenähnliche Ebenen, die von Tafelberghöhenzügen unterbrochen wurden.

Es waren die ersten Eindrücke von

einer der ältesten Wüstenlandschaften der Welt und schon bald waren wir von der Schönheit dieser Landschaft unter uns gefangen.

Nachdem wir in Kittmannshoop Formalitäten und Tanken erledigt hatten, starteten wir mit nervöser Vorfreude in Richtung Fish-River-Lodge, schon nach 10 Minuten Flugzeit merkten wir, dass die vom Controller vermittelte Flugrichtung mehr und mehr vom GPS-Bearing abwich. Wir vertrauten dennoch dem Controller.

Der Flug über den Canyon gestaltete sich sowohl landschaftlich als auch fliegerisch zu einem einmaligen Erlebnis, nur von der Lodge und vom Landestrip war weit und breit nichts



Bewässerungsanlagen am Vaalriver



Diamantenabbau in Kimberley

zu sehen und so steuerten wir wegen dem nahenden Einbruch der Dunkelheit wieder Kittmannshoop an. Unseren ersten Abend im Busch hatten wir uns etwas romantischer vorgestellt.

Am 22.10.2005, nach erneutem Auftanken ein zweiter Anlauf zu dieser ominösen Fish-River-Lodge und diesmal konsequent nach Koordinaten. Volltreffer! Nach 40 Minuten Flugzeit sichteten wir den Strip und Windsack.

Der holprig staubigen Piste angepasst versuchten wir uns in einer sanften Landung, was durch die Flugplatzhöhe und Temperatur seine Tücken hat.

Ein Lodge-Rover brachte uns zu der 6 km entfernten Lodge, in der wir uns auf der Barterrasse sitzend dann sofort wohl fühlten. Das reedgedeckte (Schilfrohr) Haupthaus mit Rezeption, Restaurant

und Bar war verstreut im felsigen Gelände von 25 Bungalows umgeben. Jeder Bungalow bestehend aus einem Natursteinbad, einem Schlafrum mit riesigem Moskitonetz und einem reedgedeckten Runddach, schmiegen sich zwischen mächtigen Granitfelsen und vermittelten das Gefühl mitten in der Natur zu leben.

Eine Jeep Safari zum Fish-River Canyon ermöglichte uns einen faszinierenden Einblick in diese grandiose Canyon-Landschaft.

Auf staubiger Fahrt sahen wir die ersten Springböcke, einen Wüstenfuchs und sonstige Kleintiere. Die Krönung dieses Ausfluges war dann Sunset bei Bier, Wein und Schnaps.

Beim Abendessen auf der Restaurantterrasse der Lodge wurde uns dann bewusst, was wir am Abend zuvor versäumt hatten. Ein vorzügliches 3-Gang-Menü mit südafrikanischem Weißwein, serviert

von einer jungen, fröhlich-charmanten Einheimischen mit akzentfreiem Deutsch. Am nächsten Tag nutzten wir die Morgenkühle zu einem Shortfield-Takeoff-Start. Die Höhe der Pisten, diese lagen mit Ausnahme der am Meer gelegenen Plätze um die 6.000 ft hoch, und Temperaturen bis 38°C, sollten im weiteren Verlauf unserer Safari noch öfters dieses Verfahren erforderlich machen. Siegi und ich waren bald ein eingespieltes Team, sobald ich „Rotate“ meldete fuhr er die 20-iger Klappe aus und ab gings in die Luft. So konnte einerseits die Rollgeschwindigkeit forciert werden und nach dem Abheben eine stabilere Fluglage erreicht werden.

Wir flogen über den Canyon nach Nordwest. Eine unbeschreiblich schöne Welt eröffnete sich uns, als wir den Windungen des zweitgrößten Canyons der Welt folgend und die Freiheit des Fliegens verspürend diese gigantischen Szenarien in uns

aufnahmen. Nach passieren der „Hundsberge“ erwartete uns eine, in allen Rottönen leuchtende Dünenlandschaft, die mit ihrer unglaublichen Vielfalt an Formen sich zu einem einmaligen Naturschauspiel entwickelte.

Nach ca. 1 Stunde Flugzeit kam am Horizont der Küstenstreifen des Atlantik in Sicht. Die Landung in Lüderitz war trotz ausreichend langer Konkretpiste ein ganz besonderes Erlebnis. Ein prallgefüllter Windsack und Sandfahnen unter uns zeigten uns, dass wir es mit einer steifen Brise zu tun hatten. Nachdem der Tower „unmanned“ war, hatten wir keine Ahnung, wie viel Knoten wir zu erwarten hatten. Bei ca. 30 Knoten Headwind setzten wir dann etwas holprig auf der ansteigenden Piste auf.

Unsere Taxifahrt nach Lüderitz führte uns durch eine trostlose Gegend, vorbei an der teilweise im Sand begrabenen Diamantensiedlung Kolmanskop.

Bekanntlich hatte Lüderitz Anfang des letzten Jahrhunderts bessere Zeiten

erlebt, nachdem zufällig Rohdiamanten gefunden wurden welche dort einfach herumlagen und nur eingesammelt werden mussten. Unser Zimmer im bekannten Nest-Hotel lag direkt neben den Ufersteinen des Atlantiks, ansonsten wird uns Lüderitz als windiger Fleck in Erinnerung bleiben.

Am nächsten Tag schipperten wir mit einer Motor-Segelyacht zur Diazspitze und der Insel Halifax. Dort konnten wir Pinguine beobachten, eine Herde von Delphinen und Robben begleitete unser Boot auf langen Strecken und gestaltete damit die Fahrt kurzweilig. Ansonsten hatte dieses Städtchen nicht viel zu bieten, außer windige Kälte, es war die mit Abstand kälteste Gegend unseres Flugtrips. Nach der Rückkehr bekämpften wir mit Whiskey: One for the Road, one for the Sattle und one for the Stirup, eine eventuelle Erkältung. Dieses Ritual sollte sich in Zukunft des öfteren wiederholen.

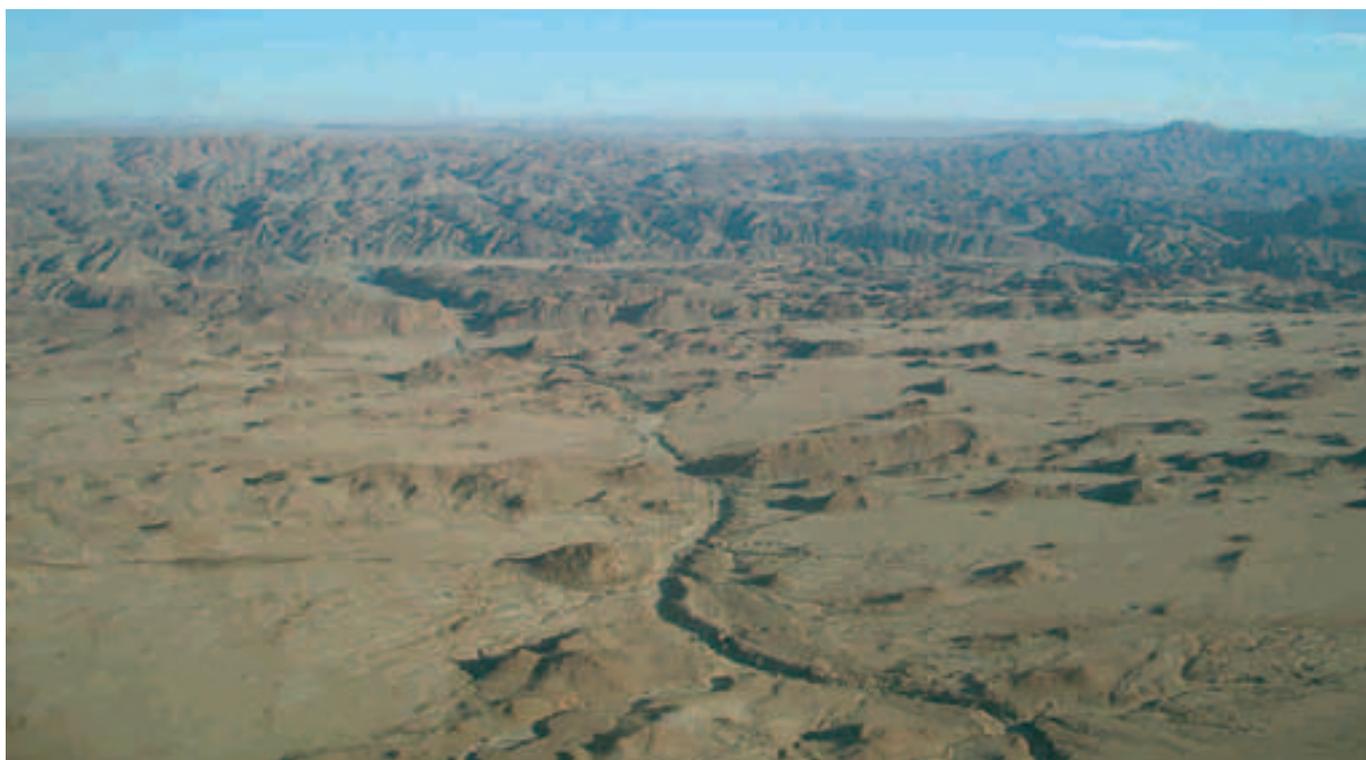
Unser nächster Stopp führte uns zu einem unserer Reisehighlights, der „Wolwedans Lodge“.

Den Landstrip hatten wir nach ca. 2-stündiger Flugzeit schnell gefunden. Nach einer staubigen und holprigen Landung stellten wir unsere „Bush-Mücke“ direkt vor dem Hauptgebäude ab.

Nach den üblichen Formalitäten brachte man uns zu der 4 km entfernt liegenden „Private Ranch“.

Eine Show dieses, mitten in der Savanne gelegene Haus, Siegi und ich die einzigen Bewohner. Der Mitteltrakt des Hauses stellte ein im englischen Kolonialstil eingerichtetes Wohn- und Esszimmer mit einer umfangreichen, aber etwas verstaubten Bibliothek dar. Die Bar war bestens bestückt, in den beiden Kühlschränken Bier und sonstige Getränke in Hülle und Fülle. Zur Savanne hin war der Raum lediglich mit einer Plane zu schließen. Die Schlafräume mit Bad und Toilette waren links und rechts auf einem etwas vorgesetzten Podest eingerichtet, auch hier an drei Seiten lediglich Planen die je nach Bedarf offen blieben oder am Boden verzurt wurden.

Ein unglaubliches Erlebnis dieses Szenario vor allem dann, wenn



Südliches Namibia mit Löwenriver



Erste Aussenlandung am Canyonriver



Canyonriver Lodge

morgens in der Nähe der Ranch eine Herde Springböcke oder Oryx-Antilopen äsend vorbeizogen und man dieses Schauspiel direkt vom Bett aus beobachten konnte.

Auf einer Jeepsafari lernten wir die weitere Umgebung sowie Tiere wie Springbock, Oryx, Strauß, Ohrengeier, Steinbock, Gamara, Dik-Dik-Antilopen, Zebras und viele mehr kennen. Am 2. Tag schauten wir uns dann im Tiefflug die weitläufige Savanne von oben an.

Die Erinnerung an den Film „Jenseits von Afrika“ wurde lebendig und die Freiheit der Lüfte nachföhlbar. Danach ein Schockerlebnis, eine C 210, die sich zu uns gesellt hatte wurde aus einem Fass mit einer Handpumpe betankt. Trotz ordnungsgemäßer Erdung kam es zu einer statischen Entladung. Da die Handpumpe nicht dicht war wurde

das ausgelaufene Benzin auf dem Fassdeckel in Brand gesetzt. Die Flamme konnte mit Sand gelöscht werden.

Ein weiters herbeigeschafftes volles Benzinfass führte dann beinahe zur Katastrophe, die Handpumpe leckte noch immer und bildete eine größere Benzinpütze auf dem Tonnendeckel.

Siegi und ich machten eben unsere Maschine startklar, als plötzlich hinter uns erneut das Fass in Brand geriet. Dieses Mal ging mit Sand nichts mehr, man hatte nämlich das Fass dummerweise umgeworfen, um es wegwrollen zu können, was dazu führte, dass die Pumpe aus der Verschraubung brach und das Benzin nun voll aus dem Fass ausrinnen konnte. Nachdem sich dieses ganze Schauspiel nur ganze 20 Meter von unserer Maschine abspielte, waren

wir gefordert unseren Vogel so schnell wie möglich aus dem Gefahrenbereich zu bringen. Der nächste Tag (am 28.10.2005) führte uns in nordwestlicher Richtung nach Swakopmund (ca. 180 NM). Das Überfliegen der Namib-Wüste bei Sossusvlei, mit bis zu hundert Meter hohen Wanderdünen, die höchsten der Welt, war wieder ein besonders eindrucksvolles Erlebnis.

Nach Erreichen der Coastline ging es mit Heading 360° weiter.

An der Walfishbay mussten wir ein Stück auf das Meer hinaus um die Controllzone zu umfliegen.

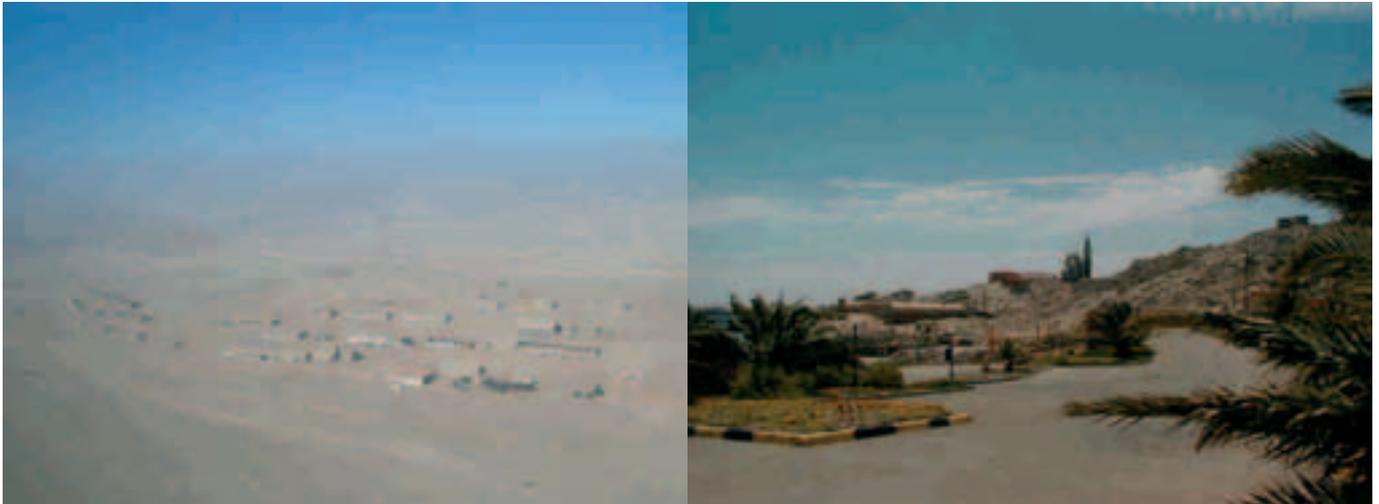
Nachdem wir gemäß der Tower-Anweisung gelandet waren, musste Siegi zum Controller Rapport, es war uns vorgeworfen worden wir hätten die Controllzone von Walfishbay ohne Freigabe durchflogen, „Für ihn war es allerdings nicht schwer, mit der GPS



Ausblick auf den Fishriver Canyon



Felsendünen in Richtung Lüderitz



Geisterstadt Kolmanskop

Felsenkirche in Lüderitz

Trackaufzeichnung nachzuweisen, dass dies nicht der Fall war, was dann im Tower auch (deutschsprachig) akzeptiert wurde.

Swakopmund ist eine deutschgeprägte Stadt mit beispielsweise Bäckereien, Fleischereien und einer Menge deutscher Straßennamen. Wir verweilten hier 2 Nächte, in einem am Strand gelegenen Hotel.

Die Geschichte der Stadt, deren Bedeutung und Entwicklung auf die nahe gelegene Uranmine zurück-

zuführen ist, konnten wir in einem 1951 gegründeten Museum studieren. In den Vormittagsstunden des 30.10.2005 requesteten wir die Stadt zum Abschied überfliegen zu dürfen, was uns genehmigt wurde. Unser Nordkurs führte uns in niedriger Höhe entlang der berühmten Skelett-Coast. Die berühmten Wracks bekamen wir aber leider nicht zusehen.

Durch das Aufeinandertreffen kalter Luftmassen in Folge des nordwärts strömenden Benguela-Stroms und dem anliegendem Wüstenklima

entstehen entlang der Küste sehr häufig massive, tiefliegende Nebelbänke, die manchmal ein VFR-Fliegen unmöglich machen. Einen Scenery-Flight mussten wir aus diesen Gründen abblasen.

In der Höhe des Hoanib-Flusses verließen wir die Küste und gingen auf Nordostkurs zu unserer nächsten Station, nach Sesfontain.

Eine dazwischen liegende Bergkette machte es notwendig auf 6.500 ft zu steigen. Das Tal der Windhosen war



Safari im Jeep

Brand eines Benzinfaßes beim Tanken



schnell gefunden, nicht aber unser schlecht markierter Landstrip. Unser Aufsetzen verursachte eine riesige Staubwolke die den stark auftretenden Windhosen zeitweilig Konkurrenz machte.

Nach einer Wartezeit von ca. 1 ½ Stunden mussten wir zur Kenntnis nehmen, dass das Lodge-Personal unser Einfliegen nicht bemerkt hatte. So setzte ich mich in Bewegung und marschierte in glühender Sonne ca. 1 Stunde in Richtung der aus der Luft

gesichteten Hütten. Es war ein Höllenmarsch und das Bier zischte dann. Per Jeep holten wir Siegi, der sich vor mächtigen Windhosen im Flieger in Sicherheit gebracht hatte. Man hatte ein quadratisch angelegtes Fort mit innen liegendem Garten und Pool zu einer Lodge umfunktioniert. Ein Schweizer Camper-Pärchen lud uns zu einem Trip zu den warmen Quellen ein. Diese Fahrt war eine Begegnung mit den ärmsten der armen Einheimischen, Menschen für die die Zukunft bereits Vergangenheit

ist. Ein deprimierendes Erlebnis. Nachdem wir zum Abendessen zähes Fleisch von einem Oryx vorgesetzt bekamen, beschlossen wir unseren Aufenthalt um eine Nacht zu verkürzen, es waren auch sonst keine weiteren Aktivitäten rund um die Lodge möglich.

Unser Takeoff war wiederum begleitet von einer riesigen Staubwolke, die noch lange am Horizont sichtbar war. Der nicht programmäßige Aufbruch sollte uns später noch Probleme

“Herrenhaus” mitten in der Wüste



Namibwüste und Atlantik



bereiten, zumal aus dem Gebiet des Sesfontain eine telefonische Verständigung nach außen hin nicht möglich war und somit unser vorzeitiges Eintreffen der Mushara-Lodge nicht gemeldet werden konnte. Nach Überfliegen der Joubert-Berge gingen wir wieder auf 1.500 ft nach unten um möglichst viel von der relativ gut bewaldeten Ebene zu sehen. Wir überflogen jetzt das Kaoko-Land, das Land der Simba-Stämme. Nach einer gewissen Zeit wird die Gleichförmigkeit und Gleichfarbigkeit dieser Ebene etwas eintönig und langweilig. Diese Eintönigkeit veränderte sich urplötzlich, als wir in

die Etosha-Pfanne einflogen – ein unendliches weißes Nichts.

Diese Etosha-Pfanne gab dem Etosha-Nationalpark den Namen und bedeutet „Der große, weiße Platz trockenen Wassers.“ Unsere Flugroute führte uns ca. 120 km über diese Salzwüste und als ein leichter Sprühregen – wir hatten dieses äußerst seltene Vergnügen – einsetzte, und da auch die Frontscheibe nicht mehr die Sauberste war, hatten wir urplötzlich beinahe IMC-Flugbedingungen.

Eine Zwischenlandung in Mokuti

(Mokuti-Lodge) war zum Auftanken erforderlich, den 15-minütigen Hopper zur Mushara-Lodge brachten wir im Tiefflug hinter uns und landeten wieder auf einem äußerst holprigen Strip in der freudigen Erwartung, in Kürze an der Lodge-Bar ein Bier zischen zu können.

Großer Irrtum! Zunächst warteten wir über 1 ½ Stunden wegen eines telefonischen Missverständnisses auf die Abholung. Nachdem der Landrover zur Abholung vorfuhr, sagte die uns etwas trocken wirkende Dame am Steuer, dass wir erst am nächsten Tage eingebucht hätten und die Lodge bis auf den letzten Platz ausgebucht



Typische "Kellnerin" in der Landestracht



Hyänenschutz

wäre. Sie nahm uns aber dann doch freundlicherweise in die Lodge mit. Hilfsbereit bemühte man sich um eine Ersatzunterkunft, in Tsumeb. Auf meine Frage, wie weit dieser Ort entfernt wäre, sagte man uns 80 km. Unserer Verblüffung begegnete der Manager mit dem Hinweis, dass wir doch ein Flugzeug hätten und damit diese 80 km überhaupt kein Thema wären. Er hatte Recht und so saßen wir 30 Minuten später wieder in unserer Bush-Mücke.

Nach 30 Minuten landeten wir in Tsumeb auf einer komfortablen Hartpiste und wurden von Sepp, einem Oberösterreicher, der seit 40 Jahren in Namibia lebt in Empfang genommen. Er brachte uns in seiner sehr sauberen und schönen Frühstückspension unter. Wie sich am nächsten Morgen herausstellte, war Sepp ein ehemaliger Arbeitskollege von Siegi beim Jabogeschwader in Hörsching. Die Welt ist klein! Die beiden hatten sich so viel zu erzählen, dass wir am nächsten Tag mit „erheblicher Verspätung“ in die Luft kamen. Wir überflogen Tsumeb nochmals und

wurden des riesigen Minengeländes gewahr. Die Kupfergewinnung wie auch die Weiterverarbeitung stellen die wirtschaftliche Grundlage dieses anmutigen Städtchens dar. Dieses Mal erwartete man uns in der Mushara-Lodge.

Im Tiefflug meldeten wir uns an und als wir die Maschine versorgt hatten, rollte bereits der Landrover aufs Gelände. Wir wurden in einer der 30 reedgedeckten und zweckmäßig eingerichteten Rundhütten untergebracht.

Richtig zum Wohlfühlen, zumal der Gang zur Bar und zum Restaurant in der großen Haupthütte nur 3 Gehminuten entfernt war.

Mushara war der Ausgangspunkt für zwei Game-Watch-Safaris an zwei aufeinander folgenden Tagen. Die erste Giraffe die wir zu Gesicht bekamen war für uns zunächst noch die große Attraktion. Auf unseren beiden Halbtagestrips bekamen wir, einschließlich Löwen, so ziemlich alles zu sehen, was Namibia an Tieren zu bieten hat. Die etwa 1.500 Elefanten

von Etosha gehören mit bis zu 4 Metern Schulterhöhe zu den größten Afrikas.

Die rund 300 ansässigen Spitzmaulnashörner (man unterscheidet weiße und schwarze) machen aus nächster Nähe einen beängstigenden Eindruck und sind auch - wie man uns sagte - sehr angriffslustig.

Von den rund 300 Löwen die im Park leben, bekamen wir 4 zu Gesicht. Gesättigt machten sie einen sehr, sehr faulen Eindruck. Die Schwarzgesichts-Impalas und Springböcke, aber auch die Zebras und Kudus wirken da schon wesentlich lebendiger. Höchst befriedigt von all dem Erlebten, beschlossen wir die Abende mit „One for the Road - one for the Sattle - one for the Stirup“.

Verständlich, dass wir den Sternenhimmel Afrikas, es ist der schönste der Welt, beeindruckend erlebten. Siegi suchte immer vergebens das „Kreuz des Südens“. Ich hätte es so gerne einmal gesehen! In diesem Etosha Nationalpark,



stellvertretend für alle Nationalparks in Namibia, hatte man offensichtlich den Wert und Reichtum von Natur und Tieren erkannt. Die touristisch-wirtschaftliche Ausbeute wird daher wohl dosiert und der Natur angepasst betrieben. Es bleibt zu hoffen, dass eine in der Luft liegende politische Veränderung an den Werten dieser wunderschönen und einmaligen Natur nichts ändern wird.

Unser nächstes Flugziel, das wir am 3. November 2005 in relativ niedriger Flughöhe ansteuerten war Windhuk, die Hauptstadt Namibias. Im Etosha Gebiet hatten wir den 19. Breitengrad S, den nördlichsten Punkt unserer Reise überflogen und bewegten uns nunmehr mit Heading 180° wieder auf dem Weg „zurück“.

Erwähnenswert ist die Flugplatzhöhe mit 6.000 ft von Windhuk, was auch im Hinblick auf hohe Temperaturen,

sowohl beim Landen als auch beim Starten zu besonderer Vorsicht Anlass gibt.

Mit Windhuk wollte uns Sky Africa wohl wieder etwas „Zivilisation“ verpassen. Wie wir anlässlich einer Game-Safari dort feststellten wären wir sehr viel lieber in der Gästefarm Düsternbrook anstelle des luxuriösen Hotel Countryclub untergebracht gewesen.

Auf dieser Düsternbrook-Safari erlebten wir erstmalig in freier Natur lebende Leoparden und Geparden.

Am 05. November 2005 starteten wir, wiederum in den Morgenstunden in Richtung Bitterwasser.

Das Seeclare-Torodo präsentiert sich von oben als riesige Sandpfanne und Siegi suchte in den Karten auf „welchem Strip“ (es gab dort 7 Stück)

wir landen sollten. Wie sich dann herausstellte war es völlig egal, wo und in welcher Richtung wir unser Touch-Down vollführt hätten. Dies wurde uns auch bestätigt, als wir beim Abflug die Flugleitung nach der Abflugpiste fragten. Die Antwort war lakonisch: Startet wie ihr wollt.

Bitterwasser liegt ca. 100 km südöstlich von Windhuk an einem großen Salzsee. Viele Weltrekorde bestätigen den herausragenden Ruf von Bitterwasser als wahrscheinlich weltbestes Segelflugzentrum. Tausend Kilometer Flüge sind beinahe an der Tagesordnung (ca. 50 pro Saison).

Woody, der uns nach unserer Landung in Empfang nahm, ist Amerikaner aus Colorado und einer der 50 Kapitaleigner dieser Anlage. Bevor wir zu einem Drink kamen zeigte er uns per PKW Gelände, alle Einrichtungen und vor allem die



Windhosen am nördlichsten Punkt unserer Reise



Deutsches Fort Sesfontein



Steppenlandschaft im Herzen Namibias

wunderschönen Hochleistungssegler wie Nimbus und ähnliche Geräte. Letztlich kamen wir doch noch zu einem wohlschmeckenden Lunch und einem wohlverdienten Bier, das uns freundliche Herero- und Namamädchen in einem professionellen Gästeservice servierten. Diese Mädchen sprechen in der Regel zwei Bandtuschsprachen, in jedem Fall Englisch und meistens auch Deutsch. Das Menü wird zunächst Englisch angekündigt und dann in der äußerst lustigen „Klick-Sprache“ wiederholt. Schmunzeln und Beifall sind bei diesen Vorstellungen immer gewiss. Diese Klick-Sprachen sind ja wirklich zungenbrecherische Akrobatik.

Einen der schönsten Sunsets, welche immer wieder von den Lodges angeboten werden, erlebten wir auf einer in der Abenddämmerung dunkelrot schimmernden Sanddüne bei Sekt, Wein und Bier. Unvergessene Momente, die eigentlich nur in Stille und Einkehr zu ertragen waren.

Der Abflug von Bitterwasser am 06.11.2005 nach Kittmannshoop war

gleichzeitig unser letzter Tag in Namibia. Auf diesem Flug erlebten wir nochmals das gesamte Landschaftsprogramm Namibias: Sanft geschwungene Steppenlandschaften, mächtige Plateauberge, sandige Trockenfluss-Betten, Geröll bedeckte Ebenen und rötliche Sandmeere. Diese unglaubliche Vielfalt an Landschaft mit all seiner wunderbaren Natur und vielfältigem Leben zog nochmals wie ein Film vor unseren Augen ab. Diese traumhaft schönen Eindrücke wurden eigentlich nur ab und zu von einem immer navigierenden Siegi unterbrochen, der ständig irgendwelche Zeiten und Distanzen kontrollierte.

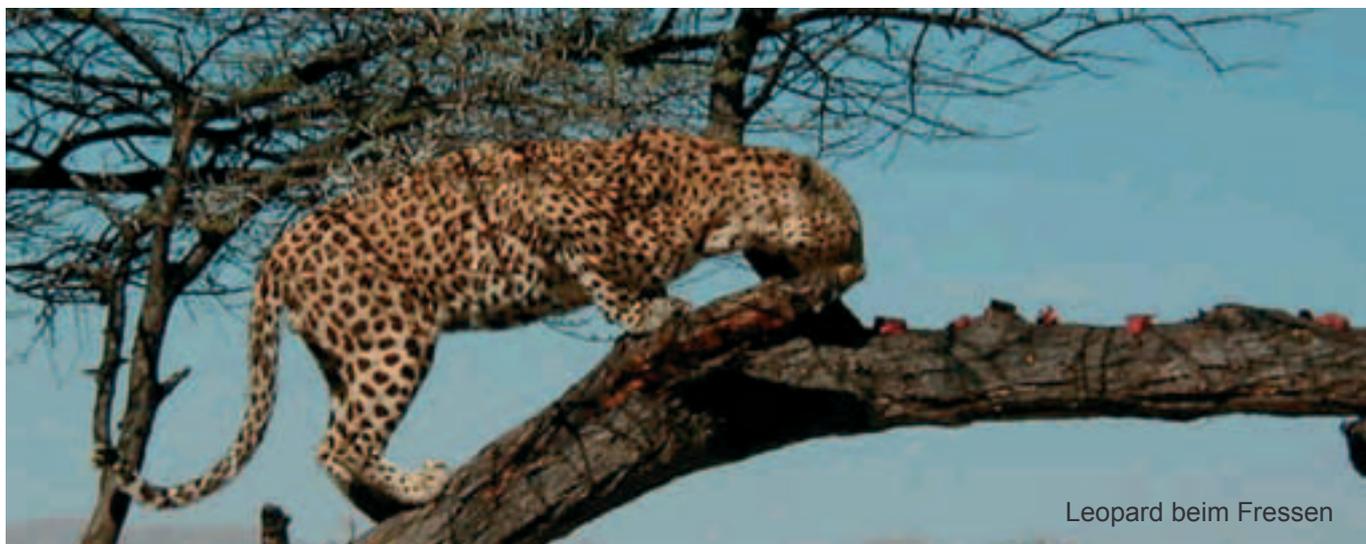
In Kittmannshoop nach ca. eineinhalb Stunden (Ausreiseformalitäten) waren wir wieder in der Luft. Wehmut beschlich uns als wir rechts in der Ferne den River-Fish-Canyon erkannten, der uns an unsere ersten Stunden in Namibia erinnerte. Nach Überfliegen des Orange-Grenzflusses wurde uns bewusst, dass das Flugabenteuer Namibia zu diesem Zeitpunkt bereits Vergangenheit und Erinnerung war.

Nach Erledigung der Zollformalitäten in Uppington führte uns dieser letzte Tagesleg zum Augrabies-National-Park.

Die landwirtschaftlich intensiv genutzten Grünflächen des Orange-Flusses leiteten uns an unser Tagesziel und wir waren natürlich heiß darauf, den riesigen Wasserfall, die Attraktion dieses Ortes, im Tiefflug zu umrunden. Wie wir dann feststellten, lag die Augrabies-Lodge mit ihren ca. 20 verstreut liegenden Wohnhütten nur knapp 100 m vom Wasserfall entfernt. Ein beeindruckendes Naturschauspiel das wir uns sofort geben mussten.

Am 07.November 2005 hatten wir einen 4-Stunden-Streckenflug vor uns und waren froh, als am Horizont die Skyline von Johannesburg und dann letztlich der Flugplatz von Brakpan in Sicht kamen. Karl und seine Crew nahmen uns in Empfang und es folgte der unvermeidliche Umtrunk mit anschließendem Abendessen.

Am Dienstag den 08.11.2005 saßen wir aber schon wieder im Cockpit unserer Dschungel Mücke und flogen unserem letzten Buschabenteuer,



Leopard beim Fressen

dem Krüger Nationalpark entgegen. Während wir auf unserem gesamten Namibia-Trip bestes Flugwetter hatten, mussten wir jetzt mit den Ausläufern eines Tiefs kämpfen, was vor allem beim Überqueren der Draakens-Berge zu problematischen Ausweichmanövern führte, nachdem die Wolken teilweise auflagen. Der Täler Slalom führte uns dann schließlich am Blyde-River Canyon vorbei, übrigens der drittgrößte Canyon der Welt, in die dahinterliegende Ebene, dem eigentlichen Busch.

Die Stripsuche verursachte einige Irritationen, nachdem die Markierungen äußerst dürftig waren. Das Land war dann, wie meistens

auf diesen unbefestigten Strips, eine holprige Angelegenheit.

Unser Abholer wartete bereits, musste sich aber dann doch noch eine Zeit gedulden, da wir noch dornenbestückte Äste rund um das Flugzeug und die Ränder legen mussten. Der Grund war, dass Hyänen nicht unsere Flugzeugreifen zerbeißen konnten.

Die Lodge entpuppte sich als eine mitten im Busch an einem Wasserlauf gelegene Baumhaussiedlung.

Die Wohnhütten waren in einer luftigen Höhe von 3 Metern angesiedelt. Wir fühlten uns sofort wie zu Hause, genossen das vorzügliche Essen und

Trinken. Nach einem ausgiebigen „Baumhausfrühstück“ ging es bereits um 6 Uhr morgens am nächsten Tag zu einer Game-Drive-Safari. Man hatte uns die „Big 5“ (Löwe, Leopard, Büffel, Nashorn, Elefant) versprochen und unser Fährtenleser, der seinen Platz über der Stosstange links vorne hatte, hat sein Versprechen eingehalten. Eine siebener Löwen-Gruppe hatte eine Giraffe erlegt und unser robuster Rang Rover arbeitete sich auf dem weglosen Busch bis ca. 15 m vor die gesättigten und vor sich hin dösenden Löwen heran, sodass wir einen guten Beobachtungsposten hatten.

Ein Highlight war eine Elefantenherde die eine „Fressschneise“ durch den



Gigantischer Sonnenuntergang in der Namib Wüste

Busch zog. Elefantenbabys kamen bis auf 4 m an das Fahrzeug heran und ließen sich durch uns in keinsten Weise stören.

In nächster Nähe weidete eine ca. 30 Stück zählende Büffelherde und den eigentlich nachtaktiven Leoparden sahen wir in geruhsamer, aber doch aufmerksamen Sitzhaltung.

Eine Dreiergruppe Weißnashörner kreuzte in sehr gemächlicher aber selbstbewusster Gangart unseren Weg. Gewaltige Tiere diese Nashörner, denen man wohl ohne Guide alleine nicht begegnen möchte. Diese Game-Drive-Safari, auf der wir natürlich noch sehr viele andere Tiere

zu Gesicht bekamen, so beispielsweise ein Flusspferd und vieles mehr, war so ziemlich das eindrucksvollste Erlebnis und die Krönung unserer Reise.

Die Baumhütten-Lodge Gwalagwala wird uns wegen ihrer Originalität und natürlich wegen der lieben Leute in bester Erinnerung bleiben. Ebenso der letzte Start aus dem Busch, bei dem wir erst die Piste von Giraffen säubern mussten.

Wir kehrten ohne Problem zu unserem Zielflugplatz Brakpan zurück, übernachteten dort noch einmal und saßen am Freitag Abend wieder im Linienjet der Swiss Air zurück in die Heimat.

Als wir unsere Bush-Mücke vor dem Hangar der Sky-Safari abstellten war es, als ob wir in diesem Moment aus einem Traum erwachten, wir waren wieder in der Wirklichkeit gelandet.

Bei dieser wunderbaren Reise flogen wir in 3 Wochen 30 Flugstunden und legten dabei ca. 6.000km zurück. Die für diesen Trip jahreszeitlichen Wettervoraussetzungen waren von unserem Flugzeugvermieter Karl Finatzer perfekt ausgewählt worden.

Carlo & Siegi

die gesamte Flugstrecke





Postkartenmotiv aus der Namibwüste



INFORMATIONEN - NEWS - FLUGPLATZ - INFORMATIONEN - NEWS - BETRIEBSLEITUNG

Das Jahr 2006 mit wichtigen Entscheidungen um den öffentlichen Zivilflugplatz Wels hat begonnen.

Der Vorstand hat in verschiedenen Vorstandssitzungen klare und einstimmige Vorstandsbeschlüsse gefasst, den Flugplatz Wels für alle Flugsportarten in der jetzigen Form zu erhalten und den bestehenden Vertrag zu erfüllen.

Obwohl diese Beschlüsse auch immer wieder der Stadt Wels zur Kenntnis gebracht wurden, ist, wie im Cumulus 4 / 2005 berichtet, vom Bürgermeister der Stadt Wels Dr. Koits ein Arbeitskreis zur Nutzung des Flugplatzes für Industrieansiedlung ins Leben gerufen worden.

Ende Februar sollte das Ergebnis in einem Abschlussbericht der Stadt und dem Fliegerclub vorgelegt werden.

Herr Bgmst. Dr Koits hat im Vorfeld immer wieder bekräftigt, dass es nur eine Lösung geben kann, die von allen Beteiligten, Stadt und BIG sowie den Anrainern des Flugplatzes und der Weißen Möwe getragen wird.

Ohne dem Ergebnis der Arbeitsgruppe vorzugreifen wird es nicht möglich sein, mit der Hälfte des Flugplatzes den Flugbetrieb des öffentlichen Zivilflugplatzes für alle Flugsportarten aufrecht zu erhalten !

Ich erlaube mir an dieser Stelle noch einmal in Erinnerung zu rufen, dass der Zweck der Bestandsnahme der Betrieb eines öffentlichen Zivilflugplatzes mit vorrangiger Ausübung des Flugsportes in allen Sparten ist.

Eine Verwendung des Mietgegenstandes zu anderen Zwecken, wie im Vertrag der bis zum 30. September 2071 abgeschlossen wurde, ist nicht zulässig.

Deshalb kann und darf es nicht sein, dass dieser Auftrag der Republik keine Gültigkeit mehr hat und die grüne Oase der Stadt Wels die auch naturschutzfachlich zu den qualitativ hochwertigen Flächen Oberösterreichs zählt, aus nicht nachvollziehbaren, kurzfristigen wirtschaftlichen Interessen, unwiederbringlich der Baulobby geopfert wird.

Wir werden jeden Vogel und Grashalm der auf der Welser Heide beheimatet ist entsprechend schützen, und gegen die Ausrottung mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln kämpfen.

Bis zur Generalversammlung am 31. März 2006 sollten weitere Details bekannt sein !

Personal

Am 1. April 2006 wird Herr Engelbert Bidmon als Mitarbeiter in der Betriebsleitung am öffentlichen Flugplatz Wels seinen Dienst antreten.

Viel Erfolg und Freude bei dieser verantwortungsvollen Arbeit !

Tankstelle

Die Revisionsarbeiten der Tankstelle sollten bei Erscheinen dieser Ausgabe vom Cumulus weitgehend abgeschlossen sein.

An- und Abflug von Wels, LOLW

Immer wieder kommt es im Norden vom Flugplatz zu Verletzungen der Kontrollzone. (CTR-LINZ)

Insgesamt gab es 2005 nahezu 100 nicht gemeldete und genehmigte Einflüge in die Kontrollzone Linz bei denen jeweils ein entsprechender Report gemacht wurde.

Nicht wenige dieser Luftraumverletzungen wurden von „ortskundigen“ Piloten der Weißen Möwe verursacht.

Wir ersuchen daher alle Piloten sich aus Lärm und Sicherheitsgründen an die veröffentlichten

An- und Abflugrouten sowie an die Benützungsbedingungen vom öffentlichen Zivilflugplatz Wels zu halten !!!

Gleichzeitig sind die Betriebsleiter gefordert, fremden und weniger platzkundigen Piloten in obgenannten Punkten entsprechend zu unterstützen und für einen möglichst sicheren und störungsfreien Betrieb zu sorgen.

Flugplatz Wels - im Einklang mit Natur und Umwelt



INFORMATIONEN - NEWS - FLUGPLATZ - INFORMATIONEN - NEWS - BETRIEBSLEITUNG

Helicopter

Wir ersuchen bei dieser Gelegenheit noch einmal alle Helicopterpiloten die Benützungsbedingungen sowie die verlautbarten An- und Abflugrouten aus Lärm und Sicherheitsgründen genau einzuhalten.

Verwendet bitte, wenn es die Bedingungen zulassen, bei Abflug Richtung Westen die 27 Gras rechts, bei Anflügen die 09 Gras links und vermeidet wo immer möglich das Überfliegen der Siedlungsgebiete.

Flugplatznachbarn

Damit unser Versprechen und das Bemühen um ein Miteinander mit unseren Flugplatznachbarn, alles zu tun, dass bei Aufrechterhaltung des Flugbetriebes am Flugplatz Wels alle Maßnahmen getroffen werden die unsere Anrainer entlasten, keine leeren Worte bleiben, erlauben wir uns noch einmal auf die besonders sensiblen Punkte hinzuweisen.

- Segelflugstart nach Westen (Windenbetrieb)
- Nordplatzrunden (Siedlungsgebiete und CTR-Linz)
- bessere Verteilung des Platzrundenbetriebes auf den gesamten Tag (Ausbildung und Umschulungen)
- Einhaltung von An- und Abflugrouten
- Lärmmindernde Verfahren
- Betriebszeiten

Mit der Bitte um entsprechendes Verständnis und Unterstützung, aller am Flugbetrieb des öffentlichen Zivilflugplatzes Wels Beteiligten, unsere Ziele zu erreichen

verbleibe ich mit den besten Wünschen einer erlebnisreichen und unfallfreien Flugsaison mit freundlichen Fliegergrüßen, Glück ab - gut Land

Flugplatzbetriebsausschuss-Vorsitzender
Hans Frisch

Das Prinzip Freude. Der neue BMW 1er ist da.

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

**Geyrhofer & Sohn
GesmbH**

Haupt- & Neben-Geschäft
Haupt-Geschäfts-Nr. 123 456789
Tel. 0 72 42 140 0 00
Fax 0 72 42 140 0 00

Freude am Fahren

BMW 120i (110 kW/150 PS); Kraftstoffverbrauch gesamt 5,6 l/100 km; CO₂-Emission 175 g/km.



Der GURU- oder ein paar Gedanken zu Beginn der Springsaison

Wie in allen anderen Sportarten gibt es auch bei den Fallschirmspringern sogenannte Gurus. Jeder Verein ist meistens stolz darauf einen oder mehrere zu besitzen, obwohl sie meistens irgendwelche komischen Eigenheiten an den Tag legen.

Wodurch unterscheidet sich nun der Guru vom "normalen" Springer? Der Guru zeichnet sich durch eine relativ hohe Sprunganzahl und der sich daraus ergebenden großen Erfahrung aus. Er hat sich über viele Jahre hinaus intensiver als der Durchschnittsspringer mit der Materie befasst, und hat dadurch natürlich viel Fachwissen angesammelt. Die logische Folgerung ist dann meistens ein Platz im Vereinsvorstand. An und für sich ist der Guru ein bescheidener Mensch, der sich aber seiner Rolle doch bewusst ist (Ausnahmen bestätigen die Regel!). Er ist jahraus, jahrein immer am Platz und somit eine Ansprechstation für

alle Fragen und Probleme. Die Bewunderung seiner mehr oder weniger großen Fangemeinde ist der Lohn für die vielen Stunden Arbeit, die er in die Springerei investiert. Da auch der beste Guru es nicht allen recht machen kann, muss er hin und wieder auch Kritik einstecken. Der wahre Guru (hier trennt sich die Spreu vom Weizen) kann mit ernsthafter Kritik nicht nur umgehen, sondern analysiert sie und macht das Beste daraus. Ihm ist klar, dass kein Mensch auf dieser Welt perfekt ist und es immer einen gibt, der noch besser ist oder noch mehr Erfahrungen hat. Eine Aufgabe, die sich der wahre Guru irgendwann gesetzt hat ist es, die

Risikobereitschaft einiger Springer zu bremsen, bevor es die Schwerkraft tut.

"Jeder Springer ist für sich selbst verantwortlich" oder "Use your brain" sind Aussprüche, die schon Kultcharakter erreichen. In Wahrheit lenken sie aber von der Tatsache ab, dass jeder Fallschirmspringer unserer Sportart gegenüber verantwortlich ist. Viele Springer steigen gerade zu einer Zeit auf kleinere, schnellere Kappen um, in der sie glauben, schon viel Erfahrung zu haben. Erste vorsichtige Flugmanöver und Landungen lassen den Springer dann schnell vergessen, dass man mehr als 100 Sprünge auf der kleinen Kappe braucht, um diese

richtig kennen und fliegen zu lernen. Bei Geschwindigkeiten bis zu 100 km/h im Endanflug genügt es nicht mehr nur sein Gehirn zu benutzen oder sich irgend einer Verantwortung bewusst zu sein. Ein Hochleistungsfallschirm, der ja im absoluten Grenzbereich geflogen wird, muss von einem Piloten mit entsprechender Erfahrung gesteuert werden. Die fatalen Folgen, die schon ein kleiner Fehler haben kann, sind dann in den Unfallberichten diverser Fallschirmmagazine zu lesen. Jetzt ist es natürlich so, dass der Guru die Weisheit auch nicht von Haus aus mit dem Schöpflöffel gefressen hat. Er hat jede Menge Hoppaläs am eigenen Körper erlebt und unzählige brenzlige Situationen von anderen

Springern gesehen. Das volle Programm, von Schürfwunden über Knochenbrüche bis zu Aufschlägen mit tödlichem Ausgang, alles war dabei. Die Unfallberichte, die er gelesen hat, könnten einige Bücher füllen. Daher hat der Guru den Kampf gegen die Tücken der Schwerkraft aufgenommen. Indem er unermüdlich über Vorsicht, Sicherheit, Erfahrungswerte usw. predigt, versucht er, die Knochen seiner Springerkollegen heil zu erhalten. Einigen Springern werden die mahnenden Worte leider erst wieder durch blaue Flecken, Schmerzen und schmutzige Gurtzeuge in Erinnerung gerufen. Die Erfahrung, die der Guru über

geraume Zeit durch Worte vermitteln wollte, hat die Schwerkraft in wenigen Sekunden gelehrt.

Die Bruchlandung ist dann nicht nur für den Betroffenen selbst, sondern auch für den Rest des Vereins sehr lehrreich. In den meisten Fällen ist dann noch eine Sprungpause damit verbunden, die Zeit genug gibt, um über alles nachzudenken.

Die glorreiche Aussage "Je älter du wirst, um so weniger dürfen wir tun" bekommt der Guru dann für längere Zeit nicht zu hören.

Das stört ihn aber nicht mehr, diese Aussage hat ihn sowieso immer schon angekotzt.

Einer der „Alten“

Blumenübergabe an den Kindergarten



Friedrich Zinnhobler, Susi Brunneir und Johannes Dorant

Wie auch schon im vergangenen Jahr freuten sich euch heuer wieder die Kinder des Kindergartens Siebenbürgerstraße unter der Leitung von Susi Brunneir über die Blumen spende der Weißen Möwe Wels."

Johannes Dorant



Ein Wochenendausflug nach Venedig

Gleich nach dem Vereinsausflug nach Zadar, nahm ich mir vor, mit meiner Freundin Brigitte nach Venedig zu fliegen. Nach mehrmaligem verschieben aufgrund von Wetter oder anderen Terminen fand sich ein Wochenende Anfang August an dem auch die Katana frei war. Am Mittwoch schaut der Wetterbericht noch gut aus: Freitag und Sonntag sonnig, Regen nur am Samstag.

Der Wetterbericht für Venedig ist heiter für das ganze Wochenende. Also schauen wir uns im Internet die Hotels auf dem Lido an und reservieren gleich eins. Donnerstag sieht die Vorhersage schon wieder anders aus – eine Front in der Nacht von Samstag auf Sonntag. Heuer wechselte die Vorhersage ja täglich. Aber nun haben wir das Hotel schon reserviert und wollen den Flug nicht schon wieder verschieben, also schauen wir einfach Freitag wie es geht.

Der Freitag sieht fliegbar aus, wenn auch nicht perfekt. Die geplante Route

wäre direkt zum Kanaltal und weiter nach Italien. Aber schon am Toten Gebirge sind die Gipfel in den Wolken. Rechts vorbei über Bad Ischl und den Pötschenpass kommt mir weniger einladend vor als über den Pyhrn. Die Wolkendecke hebt sich langsam auf 6000 Fuß, aber für den Sölkpass ist mir das auch noch zu wenig. Also weiter durch die Kontrollzone bei Zeltweg. Dabei werden wir ordentlich durchgeschüttelt. Hinter Neumarkt wird es wieder besser und wir können wieder auf unseren Kurs zurückkehren. Auch die Turbulenzen lassen nach, trotzdem oder gerade

deshalb kommt nun von rechts die Frage ob wir nicht kurz mal irgendwo landen können. Feldkirchen haben wir gerade überflogen, also entscheide ich mich für Nötsch. Ich sage Wien Information Bescheid dass ich kurz nachfrage ob in Nötsch Betrieb ist und pausiere nachdem das der Fall ist meinen Flugplan. Wien will noch die neue ETA für Venedig wissen und informiert uns, dass wir in Italien wegen Militärflügen unter 5000 bleiben müssen, sonst ist der Zwischenstopp kein Problem. Wir brauchen keinen neuen Flugplan. Nach 1:10 Flugzeit landen wir um halb elf Lokalzeit in



Nötsch. In Nötsch ist das Wetter herrlich, blauer Himmel, der Empfang herzlich und auf festem Boden ist auch meine Co Pilotin gleich wieder optimistischer gestimmt.

Der Platz liegt malerisch im Gailtal und wäre für sich schon einen Ausflug wert. Nach einer dreiviertel Stunde brechen wir wieder auf für den nächsten Teil der Strecke. Beim Einflug ins Kanaltal wird es kurz noch mal ruppig, aber weit weniger als am Vormittag. Da wir unter 5000 bleiben müssen, haben wir zunächst keinen Kontakt zu Padova Information. Kurz vor Gemona haben wir dann Funkkontakt und werde sofort an Aviano Approach weitergegeben. Ab hier zeigt es sich, dass ich mir besser vorher alle Frequenzen in Italien notiert hätte. Padova Information, Aviano Approach, Ronchi Approach, wieder Aviano Approach und Venice

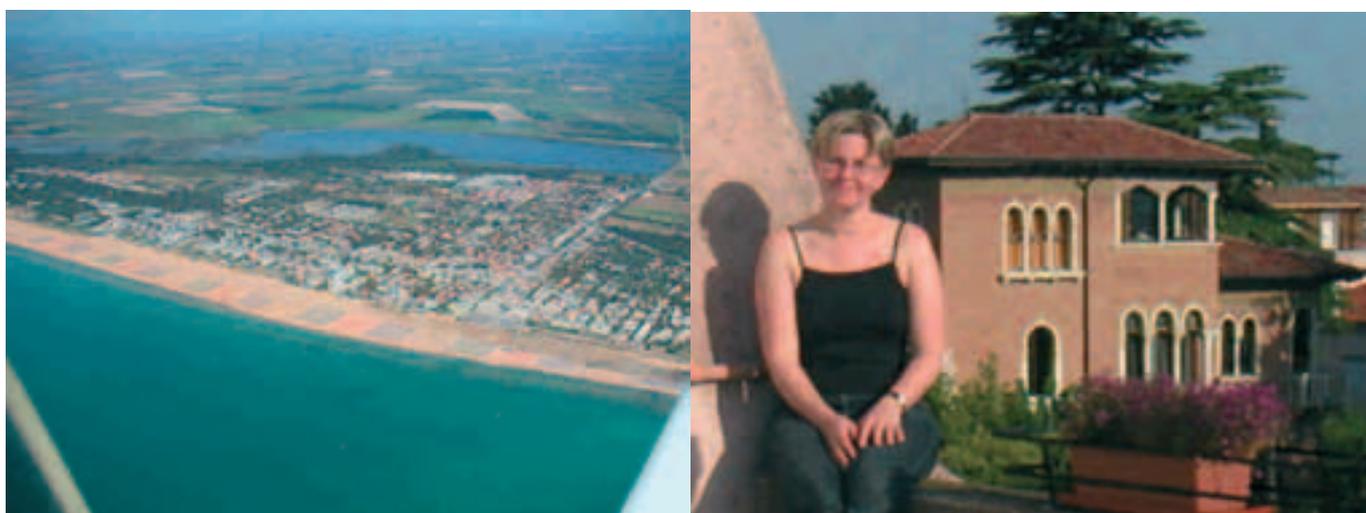
Approach wechseln sich ab bis man endlich an Lido übergeben wird. Dafür ist das Navigieren einfach – immer der Küste folgen, entlang and Sonnenschirmfeldern die in Reih und Glied stehen.

Scheinbar gibt es auf der Strecke kein Radar da man ständig Position und ETT zum nächsten Kontrollpunkt durchgeben muss. Am Lido ist die 06 aktiv, so dass wir uns den Platz im Vorbeiflug erst mal anschauen können. Außerdem haben wir so auch länger Zeit, die Lagunenstadt von oben zu betrachten.

Es ist eine große Graspiste und genügend Abstellfläche. Leider wird das Terminalgebäude gerade umgebaut und alles ist in Container ausgelagert. Nach 1:20 von Nötsch landen wir um halb eins, also eine halbe Stunde bevor die Venezianer Mittagspause machen. Nach dem

Verzurren der Maschine und der Schreiarbeit gehen wir gemeinsam mit dem Personal. Wer jetzt landet, muss später wiederkommen.

Eine kleine Überraschung hat das Hotel noch für uns bereit. Nachdem wir es endlich gefunden haben, erfahren wir dass unser Zimmer zweimal reserviert wurde. Telefonisch und per Internet. Aber wir werden gleich zu einem anderen Hotel begleitet, in dem wir dafür ein Zimmer mit riesiger Dachterrasse bekommen. Den restlichen Tag verbringen wir damit, ziellos durch die Stadt zu schlendern. So entdeckt man am ehesten die Details, die einem bisher entgangen sind und ist ungestört von den Touristenströmen. Den Samstag nutzen wir um nach Burano zu fahren. Die Insel liegt etwas entfernt am nordöstlichen Ende der Lagune und



ist bekannt für die bunten Häuser und die Stickereien. Was mir nicht bekannt war ist, dass der Kirchturm noch schief ist als der Turm von Pisa. Man merkt doch, dass das Fundament nicht sehr fest ist. Am Rückweg besuchten wir noch Murano, die Glasbläserinsel.

In der Nacht von Samstag auf Sonntag zog dann tatsächlich die Front auf. Sonntag früh am Flugplatz hatten wir 20 Knoten Wind aus 60 Grad, Regen und kaum Sicht. Den Vormittag nutzten wir zum Tanken und im Aberglauben dass das Wetter besser wird wenn man nur oft genug danach fragt. Gegen Mittag ist die Front durch, aber es ist auch klar dass wir nicht nach Wels fliegen konnten da das Wetter in Österreich nur am Vormittag brauchbar gewesen wäre. In Venedig bleiben können wir auch nicht, da der Platz montags

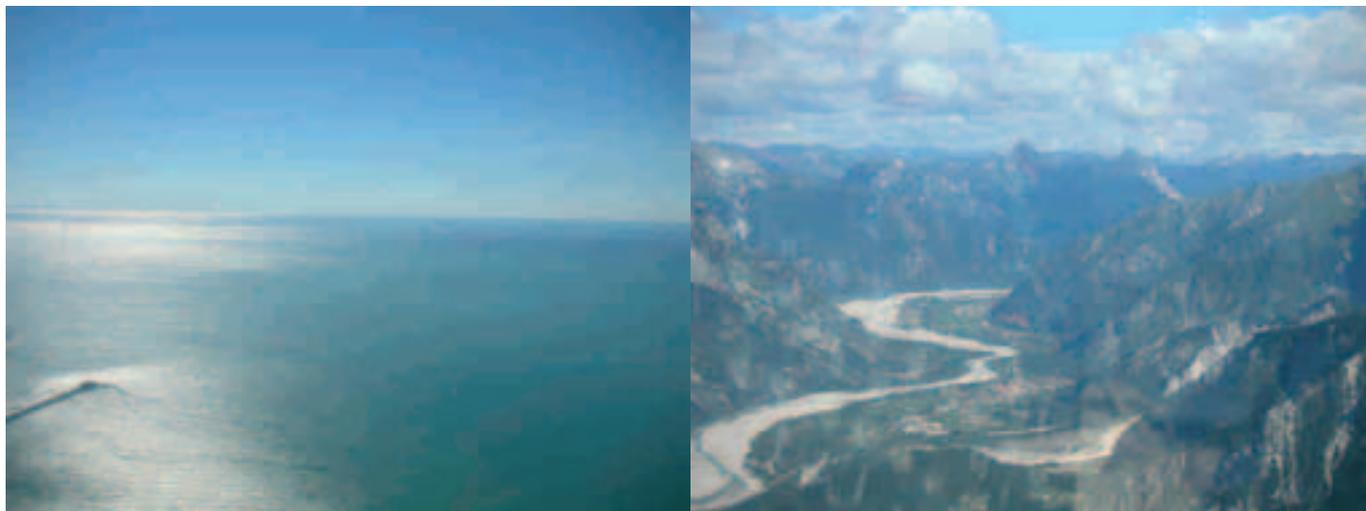
geschlossen ist, wie übrigens fast alle kleineren Plätze in Italien. Der Verkehrsflugplatz Venedig will uns nicht haben, da angeblich kein Platz über Nacht frei war – die Katana ist ja so groß. Also war die Auswahl zwischen Ronchi und Padua. Ersterer liegt zwar in der richtigen Richtung, aber Padua ist deutlich näher und das Wetter im Westen ist auch besser. Also Abflug eine Minute nach Eins, offiziell schon Mittagspause, die sehr genau genommen wird – die Startinformation gibt es schon beim Rollen – über Porto de Malamocco, Piove di Sacco geht es nach Padua. Das Eck über Chioggia hat der Controller uns erlassen. Gerade mal 20 Minuten, aber die vorgeschriebene Höhe von 1000 Fuß wäre schon in den Wolken gewesen.

Zu beachten ist, dass die Taxifahrer in Italien italienisch sprechen. So weiß

ich mittlerweile dass Hotel „albergo“ heißt und „hotelo“ oder ähnliches nicht verstanden wird. Dafür sind die Taxifahrer hilfsbereit und so finden wir trotzdem eins. An und für sich ist Padua auch eine sehenswerte Stadt, aber nach diesem Vormittag interessierten uns die Cafés mehr als die Kirchen. Den Dom besuchen wir trotzdem, machen uns aber insgesamt einen gemütlichen Nachmittag, inklusive dreier Telefonate bei Kollegen und der Weißen Möwe um die verspätete Ankunft mitzuteilen.

Montag früh geht es dann wieder der Küste entlang, diesmal inklusive Chioggia, vorbei an Venedig Richtung Österreich. Bis zum Kanaltal ist kein Wölkchen zu sehen und das Eck Grado, Ronchi können wir auch abkürzen, auch wenn dafür Mortegliano zu melden ist – keine Ahnung wo es liegt. Der Trick, das





ähnlich klingende Pradamano anzubieten geht diesmal nicht auf. Der Controller besteht auf Mortegliano, gibt mir aber nach Rückfrage Richtung und Entfernung zu Ronchi an so dass ich es doch noch finde. Beim Einflug ins Kanaltal steuere ich schon das Tagliamento Tal an, aber meine Co Pilotin hat aufgepasst und korrigiert mich. Am Ende des Kanaltals kommt dann die Ernüchterung. Aus den 5500 Fuß in denen wir sind, sieht es verdächtig nach einem Nebelfeld aus. Erst nachdem wir knapp über dem Boden waren, ist zu erkennen dass man doch unten einfliegen kann. Nachdem Wien Information uns das Wetter von Zeltweg, Wolken und Regen, durchgegeben hat landeten wir nach ein dreiviertel Stunden erst mal in Klagenfurt. Die erste Reaktion von MET ist, dass es mit dem Weiterflug

nicht gut aussehe. Das ALPFOR zeigt eine geschlossene Störung über den gesamten Alpen. Allerdings bleibt die Hoffnung außen herum zu fliegen und dann über das Donautal doch noch nach Hause zu kommen. Hier muss ich sagen, dass die Betreuung ausgezeichnet ist. Der Wettermann geht jede einzelne Station auf der Strecke durch und kommentierte die Wettermeldung. Fazit ist, dass es geht, aber besser gleich als später. Der Versuch nun schnell wegzukommen kostet mich weit mehr Zeit als wenn ich es gelassen angegangen wäre. Beim Tankwagen hatte ich vergessen vorher in den Geldbeutel zu schauen, muss daher wegen fünf Euro noch zum Bankautomat, vergaß den Flugplan den ich dann vom Cockpit aus telefonisch aufgabe, aber schließlich kommen wir doch noch rechtzeitig

weg. Der Flug nach Wels ist unspektakulär, wenn auch fast zwei Stunden lang. Um dann doch noch etwas Zeit zu sparen, fliegen wir durch die Linzer Kontrollzone um gerade rechtzeitig vor einem Hagelschauer am Boden zu sein.

Wäre es ein Wochenende mit sommerlichem Hoch gewesen wären wir vermutlich wirklich in jeweils zwei Stunden hin und zurück geflogen, aber dann wäre auch dieser Bericht eher kurz ausgefallen. Das gefürchtete Englisch der Italiener ist mir dabei weniger schwer gefallen. Vielleicht hatte ich Glück, aber ich hatte den Eindruck dass sie sich durchaus Mühe geben verstanden zu werden und bei Rückfragen waren sie immer sehr hilfsbereit. Was stimmt ist, dass kaum einmal zehn Minuten ohne Positionsmeldung oder



Frequenzwechsel vergehen. Venedig ist auf jeden Fall die Reise wert. Der Platz ist leicht zu finden und auch einfach anzufliegen. Außerdem kann man zu Fuß zur Anlegestelle Lido kommen und ein Vaporetto zum Markusplatz nehmen. Hier bietet sich eine Tageskarte um 12,50€ an. Dafür kommt man mit diesen Booten überall herum. Wohin das nächste gemeinsame Wochenende geht wissen wir noch nicht. Brigittes Stimmung hat sich zum Glück von „das war der letzte Flug“ am Sonntag für bei Wind und Regen in den Behelfscontainern vom Lido nach der Ankunft in Wels auf „nächstes Mal fliegen wir wo hin wo keine Berge dazwischen sind“ geändert. Aber da gibt es ja auch genügend Möglichkeiten.

Christian Plonka



www.vkb-bank.it

Haben Sie schon Ihre Veranlagung entdeckt?

MIT EINER HERAUSRAGENDEN VERANLAGUNG wird man entweder gefeiert oder man geht zur VKB-Bank. Dort machen die Berater mehr aus ihrem Licht. Beispielsweise mit Sparbriefen, Ertragsanlagen und Investmentfonds.

Für mehr als 100 Jahre
VKB Bank

4810 Wels, Kärntner-Platz 41, Telefon 03742 317 21-9



KUONI

A World of Difference



Sehr geehrter Herr Präsident!

Nochmals herzlichen Dank für die wunderschönen Blumen. Ich hoffe, dass ich mich auch für das nächste Jahr wieder anmelden darf.

Mit lieben Grüßen
Silvia Huber

StR. Silvia Huber
Referentin für Soziales und Jugend
Rathaus, Stadtplatz 1
4600 Wels

	<p>RE/MAX Power</p> <p>Ernst Zinnhobler</p> <p>0699 - 127 33 999</p>	<p>Kennen Sie jemanden, der eine Immobilie kaufen oder verkaufen, mieten oder vermieten möchte? Ich freue mich auf Ihre Empfehlung!</p>  <p>RE/MAX Immobilien-Service lokal-regional-international</p>
<p>Ringstr. 19 A-4600 Wels Tel.: +43 (0) 7242 - 7 95 95 Fax: +43 (0) 7242 - 7 95 95 - 4</p>	<p>E-Mail: e.zinnhobler@remax-power.at Internet: www.remax.at</p> <p><small>Jedes RE/MAX-Büro ist ein rechtlich und wirtschaftlich eigenständiges Unternehmen</small></p>	

Fliegerball 2006





SENSATION AM WELSER FLUGPLATZ

13. MAI 2006

REKORDVERSUCH - SYMPHONIE DER BALLONE

14:30 – 16:30 Flugprogramm

Kunstflug Pitts S1S – Pilot Richard Steiner

Fun Formation mit 3 Cessna 150 – Piloten Wolf Ruzicka, Peter Ron, Uwe Pichler

Hubschrauber-Demonstration – Pilot Christian Gruber

Bücker Formation

Bücker Kunstflug – Pilot Fritz Lässig

Christen Eagle II – Pilot Peter Ron

17:00 Start der Ballone zur Johann Schön - Gedächtnisfahrt

17:30 Beginn des Zeltfestes

20:00 Begrüßung durch den Bgmst. der Stadt Wels
Dr. Peter Koits, Grußwort der Ehrengäste

20:45 Verleihung des Johann Schön - Gedächtnispreises
durch Dr. Peter Koits

21:20 Tanzeinlagen

22:00 Symphonie der Ballone mit Musik inszeniert und
choreographiert und abschließendem Feuerwerk

AIRCRAFT FOR SALE

Cessna 172 IFR



Cessna 182 IFR



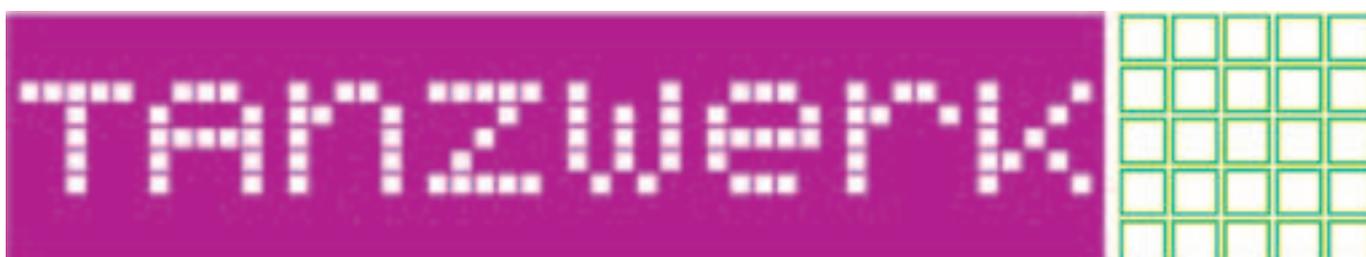
Beide Flugzeuge werden auf Grund der neuen Flugzeuge verkauft !

Büro:

Weißer Mäwe Wels
Marcus Schrögenauer
+43 (0)7242/26499-0
office@wmw.at

Direkt:

Sektionsleiter Motorflug
Dietrich Fischer
+43 (0)676/4083 717
office@wmw.at



Allianz Elementar

Ihr Partner in allen Versicherungsfragen

Informieren Sie sich... Rufen Sie einfach an.

Wir beraten Sie gerne

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

Richard Schutti
0699 / 121 200 55

UNSER
FREIER MITARBEITER
und Ihr
Clubfreund:

Ehrenpräsident der WMW:

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

Einführung der JAR-FCL in Österreich

Nunmehr wird es langsam Realität. Die Einführung der JAR-FCL steht uns bevor.

Die "Joint Aviation Requirements - Flight Crew Licensing" sind die Vorschriften für die Zulassung von Luftfahrtpersonal.

Der Ministerrat verabschiedete am 15. November 2005 ohne weitere Zusätze die Einführung der JAR/FCL in Österreich und somit wurde der Gesetzesentwurf an das österreichische Parlament (Verkehrsausschuss) weitergeleitet. Sollten keine Einsprüche der Mitglieder des Verkehrsausschusses oder des Bundesrates erfolgen, so ist mit einer Einführung zum 1.3.2006 zu rechnen.

Die JAR-FCL Regelwerke beinhalten in zahlreichen Bereichen Abweichungen zu den bisher in Österreich geltenden Vorschriften. Dies betrifft den Umfang der theoretischen und praktischen Ausbildung, Ablauf von Prüfungen, Tauglichkeitsstufen und Zuständigkeiten von flugmedizinischen Stellen, die einheitliche Ausbildung gilt in ganz Europa.

Hier ein Auszug aus dem Informationsblatt der ACG.

Für die wichtigsten Änderungen im Lizenzbereich sieht JAR-FCL folgende, von den derzeitigen Vorschriften abweichende Regelungen vor:

Bestehende nationale Lizenzen, die nach den Bestimmungen des ICAO Annex 1 ausgestellt wurden, können auf Antrag in JAR-FCL konforme Lizenzen umgewandelt werden. Ein Pilot kann seine nationale Lizenz bis zum Ende seiner Karriere als Pilot behalten.

Die Zivillufffahrerberechtigung wird aus zwei Teilen bestehen, dem Pilotenschein und dem Medical. Das Gültigkeitsdatum dieser beiden Dokumente ist voneinander unabhängig. Pilotenschein und Medical werden in deutscher und englischer Sprache verfasst sein. Zur Identitätsfeststellung muss ein amtlicher Lichtbildausweis mitgeführt werden, da auf dem Pilotenschein laut JAR-FCL kein Lichtbild angebracht wird.

Der Pilotenschein hat die Gültigkeit von 5 Jahren. Die Ausübung der Flugtätigkeit ist jedoch von der Gültigkeit der einzelnen Klassen- und Typenberechtigungen auf diesem Pilotenschein und der Gültigkeit des Medicals abhängig.

Typenberechtigungen werden von den dazu ermächtigten TREs (Type Rating Examiener) direkt auf der Lizenz verlängert. Die Checkunterlagen werden vom Prüfer der ausstellenden Behörde übermittelt. Dort wird aufgrund dieser Informationen ein Lizenzpapier übermittelt.

Eine Liste dieser TREs wird im Internet veröffentlicht, da diese Prüfer von nun an auch ausländische JAR-Lizenzen nach einem erfolgreichen Check verlängern dürfen, und die Legitimation daher auch von ausländischen Behörden leicht überprüfbar sein muss.

Im Gegensatz zu anders lautenden Gerüchten wird die Flugausbildung nur in Flugschulen möglich sein. Hier der Gesetzestext:

§ 44. (1) Die Ausbildung von Zivillufffahrern ist nur im Rahmen von Zivillufffahrerschulen zulässig. § 103 ist sinngemäß anzuwenden.

Damit ergibt sich zwingend, dass eine Ausbildung bei Fluglehrern alleine ohne eine dahinter stehende Flugschulorganisation nicht zulässig sein wird.

Wie im Vorwort bereits erwähnt wurde hat der Vorstand beschlossen, dass sich die Motorflugausbildung im Sinne einer Flight Training Organisation (FTO) weiter entwickeln wird.

Ausführliche Informationen sind auf der Homepage des deutschen Luftfahrt Bundesamtes ersichtlich:

<http://www.lba.de/deutsch/betrieb/luftpersonal/vojarfcl/jarfcl1.pdf>

LEISTUNG. PRESTIGE. INNOVATIONSFREUDE.

Nur ein schönes Flugzeug ist ein gutes Flugzeug. Auch BREITLING vertritt diese Philosophie und hat sich konsequent dem Bau hochleistungsfähiger Instrumentenuhren für anspruchsvollste Profis verschrieben. Unsere Chronographen erfüllen in Sachen Robustheit, Funktionalität und Präzision strengste Kriterien, und wir lassen jedes Uhrwerk von der obersten unabhängigen Instanz, der Offiziellen Schweizerischen Chronometerkontrolle (COSC), zertifizieren. Es ist also kein Zufall, dass BREITLING als anerkannter Ausrüster der Fliegerei gilt.

www.breitling.com



EMERGENCY MISSION

HÜBNER

UHRMÄCHERMEISTER SEIT 1914

WELS, SCHMIDTGASSE 5, 07242/01 17 17



BREITLING
1884

INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™

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