



CUMULUS

Vereinsnachrichten des Fliegerclubs WEISSE MÖWE WELS

Ausgabe 4 / 2006

*Frohe Weihnachten
und
ein
erfolgreiches
Neues
Jahr 2007*



Wichtige Termine:

Fliegerball - 27.01.2007

Generalversammlung - 30.03.2007 Gh Waldschänke



Inhaltsverzeichnis

- 03 Brief des Präsidenten
- 05 Blumenball der Flieger
- 06 Livermore
- 14 Nachlese Sektion Fallschirm
- 18 Info Sektion Ultralight & Exp.
- 18 Motorflug-Wettbewerbe
- 19 Information für den Pilotenkoffer
- 20 Werbung
- 21 Johann Frisch
- 22 Nevada
- 28 Fliegerwoche oder Skiausflug
- 31 Piper Arrow for Sale
- 32 Gummiseilwochenende
- 33 Weil i wü schifoarn ...
- 34 Aktuelles aus dem Salzamt
- 35 Nikolaus

Termine & Veranstaltungen

Blumenball der Flieger

27.01.2007 Stadthalle Wels

Weihnachtsfeier

UL & Segelflug

22.12. 2006 ab 19:00 im Air-Treff

Sektionsversammlung

UL & Experimental

16.02.2007 im Air-Treff

Generalversammlung

30.03.2007

Gasthof Waldschänke

Air-Treff

von 23.12.2006 bis 15.01.2007

geschlossen



RE/MAX
Power

Ernst Zinnhobler

0699 - 127 33 999

Ringstr. 19
A-4600 Wels
Tel.: +43 (0) 7242 - 7 95 95
Fax: +43 (0) 7242 - 7 95 95 - 4

E-Mail: e.zinnhobler@remax-power.at
Internet: www.remax.at

Jedes RE/MAX-Büro ist ein rechtlich und wirtschaftlich eigenständiges Unternehmen

Kennen Sie jemanden, der eine Immobilie kaufen oder verkaufen, mieten oder vermieten möchte?
Ich freue mich auf Ihre Empfehlung!

RE/MAX
Immobilien-Service
lokal-regional-international



Friedrich Zinnhobler
Präsident des Fliegerclubs Weiße Möwe Wels

Liebe Mitglieder und Freunde der WEISSEN MÖWE WELS !

57. Ball der Flieger
Ein Fest des Glanzes und der Blumen

Rückblick und Vorschau

Am 29. April 1949 wurde in Wels im damaligen Gasthof „Roter Krebs“ unser heutiger Fliegerclub „Weiße Möwe“ gegründet. Mit viel Optimismus und unerschütterlichem Glauben an die „Wiedergeburt“ der Sportfliegerei.

Neben den Aktivitäten für die Beschaffung von Fluggeräten und den dafür erforderlichen Bewilligungen dachte man bereits auch an die Teilnahme am NEU beginnenden Gesellschaftsleben.

In diese Überlegungen passte genau der Einstieg in all die Ballveranstaltungen, die bereits von vielen neugegründeten Vereinen in der Faschingszeit abgehalten wurden.

So kam es schon im Jahre 1951 – 2 Jahre nach der Vereinsgründung – zum 1. Fliegerball im Saal des Welser Bahnhofrestaurants.

Alles war zwar noch einfach und bescheiden, aber die Freude und Begeisterung übertraf alle Erwartungen.

Jetzt gehört in Wels der „Ball der Flieger“ in jeder Ballsaison zu den größten gesellschaftlichen Veranstaltungen.

P.S. WEIHNACHTSGESCHENKE

Wie wäre es mit Eintrittskarten für den Fliegerball am 27. Jänner 2007 ?

Zum bevorstehenden

WEIHNACHTSFEST und JAHRESWECHSEL

wünsche ich allen Mitgliedern und Freunden unseres Club's, sowie EUREN Familien alles erdenklich Gute

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's main rotor blades are blurred, suggesting motion. The website address 'www.aerial.at' is also printed on the side of the helicopter's cabin. In the background, another helicopter is visible, slightly out of focus.

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)

Der Fliegerclub



freut sich, Sie zum

Blumen-Ball der Flieger

“Ein Fest des Glanzes und der Blumen”

am Samstag den 27. Jänner 2007
in der Stadthalle Wels
höflichst einzuladen

Saaleinlaß 19:30
Abendgarderobe

Kartenvorverkauf:
Kartenbüro Lohmer, Wels
Kaiser-Josef-Platz 5
Tel: 07242 / 45438

und

Büro Weiße Möwe Wels
Tel: 07242 / 26499-10

Kartenpreise: Vorverkauf € 20, Abendkasse € 25

An aerial photograph showing a large body of water, likely a reservoir or lake. In the foreground, the lower right corner shows the structure of a suspension bridge with cables and a roadway. The water is a deep blue-green color. In the background, a town or city is visible on the shore, featuring buildings, a church spire, and a green field. A small boat is visible on the water near the shore.

Wo bitte liegt Livermore?

Ein Bericht von Franz Höller



Golden Gate Bridge



Livermore

Es ist schon fast jedem Piloten passiert, dass er (sie) staunend Erzählungen anderer über das Fliegen im Land der unbegrenzten Möglichkeiten gelauscht hat. So ist es auch mir ergangen, wobei neben dem Wunsch, dies einmal nachzumachen, immer leises Bedauern im Hinterkopf mitschwang, es würde ja doch nichts werden. Im vergangenen Winter jedoch erzählte Fliegerkollege Heimo Pertlwieser von seinen Aktivitäten im Jänner 2006 in Kalifornien (Kunstflug Teil I), wobei er ausgedehnte Trainingseinheiten auf einer Pitts S2C absolviert hatte. Und das auf dem interessanten Airport Livermore, ungefähr 30 Meilen östlich von San Francisco. Klimatisch begünstigt, weil hinter einer Bergkette im Hinterland; dort sind nämlich die San Francisco-typischen Wetterlagen mit hartnäckigen Nebelfeldern nicht mehr vorherrschend.

Da kam natürlich die Sprache auch auf die allgemeine Fliegerei in den Staaten, und das kleine Männchen im Hinterkopf begann wieder zu bohren. Man muss ja nicht nur Kunstflug trainieren, das könnten wir doch auf unsere bescheidenen Verhältnisse zurückschrauben und mit Cessnas und Pipers üben. Wir, das waren Peter Schmitzberger und ich. Der langen Rede kurzer Sinn: Es dauerte nicht lange, mit Heimos Hilfe, der bereits 12 mal fliegerisch in den USA war, bei einer relativ günstigen Flugschule eine C 172 für 90 \$ Nass/Stunde zu mieten. Das versprach eine günstige Möglichkeit zu werden, mit „größeren“ Flugzeugen

Platzrunden zu schrubben, werden doch in den Staaten keine Landegebühren eingehoben. Am 8. Mai flogen wir von München über London Heathrow nach San Francisco, wo ein oft gehörter Fliegerscherz, man habe um soundsoviel Uhr „aufgeschlagen“ zur Realität wurde. Dort gelang es nämlich dem Jumbo-Kapitän, die 747 derart auf die Piste zu knallen, dass diverse Sauerstoffmasken und Lautsprecher ihren angestammten Platz verließen und zwanglos von der Decke baumelten. Erstaunlich, was so ein Fahrwerk alles aushält. Aufgrund unserer Ortskenntnisse (ich war letztes Jahr schon einmal in San

Francisco) konnten wir in Kürze unser Leihauto mit kostenlosem upgrade übernehmen. So ein kleines Auto, das wir gebucht hatten, war gar nicht auf Lager.

Auch Livermore war schnell erreicht, wo die nächste Hürde auf uns wartete: Es stellte sich nämlich als gar nicht so einfach heraus, bei der Flugschule auszuchecken. Man begnügt sich trotz bereits erfolgter Validierung mittlerweile nicht nur mit einem Checkflug, sondern verlangt auch eine schriftliche „Prüfung“, die sich durchaus mit „Eingemachten“ befasst. Neben technischen Fragen zum Flugzeug (u.a. weight and balance-Rechnungen) waren auch Kenntnisse

über Luftraumstrukturen, Sichten, rechtliche Belange und und und nachzuweisen. Doch auch dieses Hindernis war bald genommen, worauf wir „unsere“ 172-er ausfassten. Die folgenden Tage – wir blieben immerhin zwei Wochen nur zum Fliegen – brachten jede Menge neue Erlebnisse.

Wir statteten einer ansehnlichen Anzahl von Flugplätzen und auch Airports unsere Besuche ab und wunderten uns ausgiebig über die unkomplizierte Art, wie dortzulande der Verkehr auf unkontrollierten Plätzen geregelt ist. Ob die nun Byron, Petaluma, Watsonville oder Halfmoon Bay hießen, überall funktioniert's nach dem gleichen Rezept. Man gibt einfach seine Absichten bei Annäherung auf der Platzfrequenz bekannt und setzt in der Folge sozusagen Blindmeldungen über die gerade aktuelle Position in der Platzrunde ab. Nachdem das alle Piloten tun, ist man über den Verkehr sehr gut informiert, hat die anderen

schnell in Sicht und arrangiert sich auch gegenseitig.

Alleine – und das kann ganz schön nervig sein – die Funkerei ist eine Sache für sich: Die ersten Tage habe ich Greenhorn nahezu nichts verstanden, was da so durch den Äther schwirrt. Speziell an den kontrollierten Plätzen kommt das Kauderwelsch mit einem unglaublichen Slang aus den Hörern. Besonders die Damen unter den Controllern legen eine a t e m b e r a u b e n d e Sprechgeschwindigkeit an den Tag, wobei sie noch während des Loslassens der Mic-Taste einen ganzen Satz unterbringen.

Manche Plätze bergen enorme Gefahren in Form von Pilot-shops in sich, die den Kreditkarten ganz schön zusetzen können. Mehr als entschädigen tut hingegen die Tatsache, dass praktisch nirgends Landegebühen fällig werden. So kann man am laufenden Band touch and go's produzieren, wobei erst die

nachlassende Konzentration dem Spiel ein Ende setzt. Viele Plätze haben zwei, meist gekreuzte Pisten, wodurch auch gezielt ausgesuchte crosswind-Landeübungen möglich waren. Wir haben so ziemlich alles ausprobiert, low approaches, ILS approaches, simulated engine failures, go arounds, alles mit und ohne Klappen, was das Herz begehrt. Ganz besondere Eindrücke bescherten uns die Flüge, wo wir bis zum Ende der legalen Flugzeit in die Dämmerung hineinfliegen. Während man zu Beginn des Landeanfluges noch in der Sonne schwebte, sorgten die bereits beleuchtete Stadt und die Landebahnbeleuchtung in der schon dunklen Ebene für ganz besondere Eindrücke. Nachdem es in der Gegend von Flugplätzen nur so wimmelt, legten wir in den zwei Wochen ca. 260 Landungen auf diversen Pisten hin, wobei die Vielfältigkeit kaum zu übertreffen ist. Flugplatz Tracy könnte man mit seiner brettebenen Umgebung ohne

Alcatraz





Placerville

Übertreibung als Wüstenplatz betrachten, wobei Calaveras Airport in den Bergen beispielsweise frappierend an einen Flugzeugträger erinnert - glücklicherweise ein bisschen länger, denn dort fanden wir hinterhältige Windverhältnisse vor, die für selektive Anflüge sorgten. Auch jenen Platz, den die space shuttles als Ausweichlandepiste benutzen, haben wir im Tiefflug beschnuppert. Der war nicht einmal als Sperrgebiet oder so gekennzeichnet, wie es eigentlich zu erwarten gewesen wäre, auf der Karte fand sich lediglich ein lakonischer Hinweis, dass man hier mit NASA-Aktivitäten zu rechnen hätte.....

Ein traumhafter Ausflug gelang uns zum Lake Tahoe – allerdings erst im zweiten Anlauf. Beim ersten Versuch haben uns die rasant steigenden Temperaturen und das nicht minder rasant entgegenkommende Gelände zum Umkehren genötigt. Das zweite Mal starteten wir früher, 0700 local time um die morgendlichen

Temperaturen auszunützen, schließlich war level off frühestens in 13.000 ft angesagt, um wenigstens ein bisschen Polster über dem unlandbaren Gelände zu haben. Auf den Airport Lake Tahoe wagten wir uns sowieso nicht hinein, denn dort säßen wir vermutlich heute noch fest: 6264 ft msl! Über dem weltweit größten See in dieser Höhe genießen wir das atemberaubende Panorama, bevor wir wieder in wärmere Gefilde sinken. Airport Placerville liegt auf dem Rückweg, entpuppt sich allerdings wegen der Lage (schon wieder Flugzeugträger, aber was für einer!), der Hitze, saftigen Turbulenzen und 2583 ft msl nicht gerade als Übungsgelände. Man lernt allerdings, dass man an jeden neuen Platz mit gehörig gespitzten Antennen herangeht, genug Reserven einbaut, auf die Sinkrate aufpasst usw. Für meinen Teil kann ich behaupten, dass ich in diesen zwei Wochen mehr gelernt und erfahren habe als in den letzten Jahren zusammen.

Um es nicht ganz langweilig werden zu lassen, hat sich Heimo etliche Trainingseinheiten in der Pitts verordnen lassen, (Kunstflug Training Teil II) die er beinahe täglich mit wachsender Begeisterung herunterfliegt. Das Ding mag ja wirklich enorm wendig sein, doch wenn man eine Landung beobachtet, wird man den Eindruck nicht los, es handle sich dabei um einen kontrollierten Absturz. Wenn der Pilot das Gas herausnimmt, fliegt das Ding mit einer Sinkrate wie ein Klavier. Seine instructors, die da mitfliegen, sind auch von der abgehärteten Sorte.

Einer erinnert als Japaner in seiner Fliegerkombi fatal an einen Kamikazeflieger, während der andere als drahtiger Haudegen Heimo für unaussprechbare, doppelt gewirbelte Akrobatikfiguren mit haarsträubenden Negativmanövern zu begeistern versucht.

Ein feines Erlebnis war uns vergönnt, als wir uns vorsichtig um die Kontrollzone von San Francisco

International herumtasteten und in die bay einfliegen durften. Dann folgten nur mehr Postkartenmotive: Alcatraz aus der Vogelperspektive, die skyline von San Francisco, Sausalito, ja und natürlich tauchte dann die Golden Gate Bridge vor dem Spinner auf. In voller Pracht, ohne Nebel, der sie ja ganz gerne verhüllt. Tage später war auch sightseeing in SF per Auto bzw. zu Fuss angesagt, da hatten wir das Phänomen. Dichtester Nebel, der nur andeutungsweise erahnen ließ, wo in etwa die mächtigen Hauptpylonen des in den dreissiger Jahren erbauten, weltbekannten Bauwerks in schwindelnde Höhen ragen. Ein Kilometer weiter beim Eisschlecken in Sausalito herrschte auf einen Schlag wieder strahlender Sonnenschein.

Sonst waren wir nur einmal kurz ca. 4 Stunden durch unfliegbares Wetter gegroundet. Allerdings entstand – das war in Livermore – unmittelbar nach Wetterbesserung der Effekt, dass sich alle Flieger wieder umso eifriger um

den Flugplatz tummelten. Der Verkehr wurde rasch heftiger, die zweite Piste mit eigener Frequenz parallel in Betrieb genommen, Taildragger, Learjets, Warbirds, Hubschrauber balgten sich um Landungen – und wir. Da kam es vor, dass der Turm meint, man wäre Nr. 5 cleared to land. Und auch alle anderen gleichzeitig in der Platzrunde, eigentlich hagelte es Flieger. Die Lady am Funk legte in diesem Fall einen Zahn zu und man musste schon höllisch aufpassen, um die Anweisungen mitzukriegen. Immer gefasst darauf, dass man vor einem auf dem ILS ankommenden Jet aus der Schusslinie komplimentiert wird oder zwei gleichzeitig hereinrauschenden Pitts höflichkeitshalber Platz macht. Da wundert's einen nicht mehr, wenn man sich vor Augen hält, dass in Livermore mehr als 800 (keine Null zuviel!) Hangars stehen. Mit allem drin, was schnell und teuer ist.

Auch am letzten Flugtag lockte passables Wetter, wodurch der

Gedanke, noch einmal in Richtung SF-bay zu fliegen, konkrete Formen annahm. Der ursprüngliche Zielflugplatz war San Carlos, wobei der Anflug auf SF-International gekreuzt werden musste – ging mit Hilfe eines freundlichen Controllers (und des versierten Bordfunkers) erstaunlich problemlos. Präzises Fliegen auf den zugewiesenen Höhen war dennoch angesagt, denn man konnte die anfliegenden „Großen“ aus nächster Nähe formatfüllend bewundern. Ein schmales Wolkschlupfloch erlaubte schließlich den Sprung an die Küste, wo wir bei Postkartenwetter unserer „own navigation“ überlassen wurden. Wir waren uns einig, dass dieser Flug vielleicht sogar der beeindruckendste geworden ist. Ich jedenfalls hab das Grinsen einige Zeit nicht aus dem Gesicht bekommen. Half moon bay war diesmal bei bester Sicht zu bewundern; ein Stück des legendären Highways No. 1, das nicht minder bekannte Cliff House, und das

San Francicso





Half Dome

Sahnestückchen, die Golden Gate Bridge wurden eifrig beschnuppert. Einen Heli haben wir entdeckt, der auch unter der Brücke durchschwebte - das haben wir uns dann doch nicht getraut. Eine unglaublicher Ausblick bot sich uns noch auf Pier 39 mit seinen weltbekannten Seelöwen, und als absolute Krönung schwebten wir über downtown, deren Wolkenkratzer wir mit Begeisterung umrundeten. Nach unserer letzten Landung in Livermore verzierte die Flugschule Ahart Aviation unsere Flugbücher mit ihrem Prägestempel – ein nettes Andenken.

Statt nun beschaulich auf das Abschiedssteak zu warten, entert Heimo noch einmal „seine“ Pitts für eine letzte Trainingseinheit. Wird mir ein Rätsel bleiben, wie das ein Magen aushalten kann. Während wir auf die Rückkehr warten, gibt es plötzlich Aufregung auf dem Platz: Beidseitig der längsten Piste gehen Feuerwehren und Rettungsfahrzeuge mit typisch heulenden Sirenen in

Stellung. Zum Glück bleibt es nur eine Vorsichtsmaßnahme, denn einem Kollegen gelingt es vorerst nicht, das Fahrwerk auszufahren. Nachdem bereits per Funk eine Bauchlandung angekündigt worden war; schafft es der Pilot doch noch, die Räder „herauszuschütteln“. Ich wusste doch, warum mir ein starres Fahrwerk lieber ist... Übrigens, für manche während der bangen Minuten in Warteschleifen hängende Flieger kam die Aufhebung der Platzsperre gerade noch rechtzeitig, Heimo's Pitts hatte bereits sehr wenig Sprit.

Das Resumee unsere Kalifornientournee präsentiert sich sehr erfreulich: Diese zwei Wochen möchte ich nicht mehr missen und waren ein Erlebnis für sich. Das grundsätzlich angepeilte Ziel, möglichst viel zu üben, konnte voll und ganz erreicht werden. Auch die Genussflüge kamen natürlich nicht zu kurz. Sightseeing-trips, die uns neben den bereits genannten Zielen

beispielsweise auch über den Yosemite Nationalpark oder in Arnie's Hauptstadt, Sacramento führten, waren das Salz in der Suppe. Unser mehr als brauchbares Hotel in unmittelbarer Flugplatznähe mit riesigem Zimmer für uns drei, eifrig genutzter swimming pool, überall freundliches Entgegenkommen und problemlose Betreuung durch die Flugschule beeinflussten den Wohlfühlfaktor bedeutend. Irgendwie fühlt man sich verleitet, gleich für nächstes Jahr wieder zu reservieren.

Ach ja, nur die Kreditkartenabrechnung haut man am besten gleich weg.

Franz Höller



Highway No. 1

Lake Tahoe



Nach Fallschirm



lese:

Sektionsversammlung 2006





So wie jedes Jahr hielten wir auch heuer wieder unsere Sektionsversammlung ab, diesmal am Freitag, dem 10. November ab 19 Uhr am Flugplatz Wels im „Air-Treff“. Als Ehrengast konnten wir, so wie fast immer, Präsident Zinnhobler in unserer Mitte begrüßen, der wieder gern der Einladung Folge leistete und sich „unter sein Volk mischte“. So berichtete Sektionsleiter Obermayr, daß derzeit 79 Fallschirmspringer Mitglied in ihrer Sektion sind und heuer 20 neue „Hupfer“ ausgebildet werden konnten, davon 14 bereits mit noch druckfeuchter Lizenz in ihren Händen. Herzliche Gratulation!

Es sind insgesamt 8 Fallschirmsprunglehrer tätig und 5 Tandempiloten, die mit ihrer Passagierspringerei der Motor des Sektionsbetriebes und die hauptsächliche Quelle allen Nachwuchses sind.

Es wurden 5 Schulungs-Kurse durchgeführt, Gott sei dank bis auf kleinere Blessuren verletzungsfrei.

Vielen Dank auch an unsere AFF-Lehrer und alle Helfer, die heuer durch die große Schülerzahl wirklich gefordert waren, und erst durch ihre tatkräftige Mitarbeit während der Kurse diese überhaupt so reibungslos ermöglichten. Hier sei vor allem RedBull, Robert Weishuber erwähnt, der überdies am diesjährigen Lehrerausbildungskurs in Graz teilnahm und sich damit 2007 in die Riege unserer Lehrer einreihen wird.

Mittlerweile haben sich aber fast alle unserer Youngsters schon in das Clubleben und den Sprungbetrieb integriert und springen bereits fleißig, es zeigt deutlich ihre offenbare Zufriedenheit mit dem Sektionsbetrieb. Sicher auch ein Verdienst unserer sehr aktiven Ausbildungsleiterin Sieglinde Lefenda, immerhin war das heurige Ausbildungsergebnis

Vereinsrekord! Es wurden 2006 in Wels wieder zirka 3000 Absprünge durchgeführt, eine deutliche Steigerung gegenüber dem Vorjahr. Neben unseren eigenen Skydivern nutzen vermehrt auch Springer anderer Clubs, vor allem aus dem Raum Salzburg, die idealen Bedingungen am Flugplatz Wels.

Unsere OE-KFS war mit uns heuer 275 Stunden in der Luft und machte über 1000 Landungen. Dabei auch gleich ein „Dankeschön“ an unsere Absetzpiloten für ihre große Einsatzbereitschaft. Bei dieser Gelegenheit sei auch erwähnt, dass wir 2 neue Absetzpiloten auf unser Flugzeug umschulen konnten, nämlich Uwe Kroiss und Karl Hamader. Gratulation zum bestandenen Type-Rating und willkommen am neuen „Arbeitsplatz“!

Da sich der Flieger heuer gottseidank mit Reparaturen zurückhielt konnten doch alle wieder nach Herzenslust (und persönlicher Finanzlage) hupfen, was das Zeug hielt. Vor allem unsere ideale (weil schattige) Kunstrasen-Packwiese wurde ausgiebigst genutzt, bis spät in die

Nacht konnte man dort oft die Letzten noch bei einem (oder mehreren?) Bierchen sitzen und ausgiebig fachsimpeln sehen.

Das Fallschirmzentrum Wels hat sich etabliert, wie es auch unsere Absicht ist! Allerdings wäre es dort nicht so gemütlich sitzen, würde sich nicht Horst Kruber ständig ums Rasenmähen kümmern, danke Horst! Der Sektionsleiter berichtete in Vertretung unseres Sportspringer-Chefs Erich, dass er mit seinen Wettkämpfern an zahlreichen Meisterschaften teilgenommen hat und dabei wieder einiges an Titeln und Pokalen einheimen konnte.

Insbesondere muss an dieser Stelle der wiederholte Landesmeistertitel von Oldstar Franz Kiesenhofer im Einzelziel erwähnt werden, sein 2. Platz bei der österreichischen Meisterschaft Senioren sowie die Siege beim Paracross (Zielspringen-Scheibenschiessen-Orientierungslauf) und im OÖ-Cup der Zielspringer. Auch Michael Löberbauer war beim Paraski-Europacup unterwegs und konnte sich erfolgreich platzieren. Herzliche Gratulation!

Sektionsleiter:

Stv.-Sektionsleiter:

Ausbildungsleiterin:

Gerätewarte:

Referent Zielspringen:

Nur schade, dass diese hochqualifizierten Ziel-Wettkämpfer in unserem Verein immer weniger werden, es wäre auch wünschenswert, wenn sich der Nachwuchs mehr für das Messen ihrer sportlichen Leistung mit Gleichgesinnten begeistern könnte, egal in welcher Disziplin. Als Anfang gäbe es zum Beispiel 2007 wieder eine Landesmeisterschaft im Freefly oder auch im Formationspringen, das wäre doch ein Anreiz zu trainieren, oder?

Abschließend erklärte sich Thomas Schernthaler auf Vorschlag von Sieglinde Lefenda bereit, ab dem nächsten Jahr als Gerätewart in der Sektion tätig zu sein, da Thomas Kremshuber leider aus beruflichen Gründen nicht mehr ausreichend Zeit dafür findet. Als Webmaster bleibt er uns aber erhalten, wie jeder an unserer wirklich legendären Homepage www.skydive-wels.at leicht erkennen kann, vielen Dank, Tom, für Deine Arbeit!

Weil es turnusmäßig dran ist, wurde als nächstes die Wahl der Sektionsleitung durchgeführt.

Unter der souveränen Führung unseres Präsidenten fand sich kurz und schmerzlos das nicht unerwartete Ergebnis:

Heinz Obermayr

Percy Hirsch

Sieglinde Lefenda

Thomas Schernthaler und Bernhard Ahrer

Erich Höpolseder

Der Sektionsleiter möchte sich hiermit nochmals im Namen des gesamten Sektionsausschusses für die Wiederwahl bedanken, sieht es als Anerkennung seiner bisherigen (nicht unbeträchtlichen) Arbeit und hofft, das in ihn gesetzte Vertrauen rechtfertigen zu können.

Ich wünsche allen eine geruhsame Winterpause, obwohl manche wahrscheinlich auch die Kälte nicht von der Springerei abhalten kann, schöne Feiertage und einen flotten Neujahrstrutsch.

Blue skies and many happy landings for 2007!

Heinz Obermayr



Informationen der Sektion Ultraleicht & Experimental

Das Jahr 2006 geht zu Ende und unsere Sektion kann, trotz Ausfall unserer D-MWWM zu Jahresbeginn, auf ein positives Jahr zurückblicken. Ausführliche Informationen gibt es bei unserer Sektionsversammlung am 16.02.2007.

Bitte nachfolgende Termine vormerken:

Gemeinsame Weihnachtsfeier mit der Sektion Segelflug am 22.12.2006, 19.00 Uhr im Airtreff

Sektionsversammlung am 16.02.2007, um 19.00 Uhr im Air-Treff.

Generalversammlung am 30.03.2007, um 18.30 Uhr im Gasthaus „Waldschänke“.

Ich wünsche allen ein frohes Weihnachtsfest und einen guten Rutsch in Neue Jahr.

Franz Mayer

Motorflug Wettbewerbe

Motorflug - Wettbewerbe 2007	Ort	Ausrichter	Termin	Ersatztermin
Einführungslehrgang 1	Timmersdorf	Szameitat	20./21. April	27./28. April
Einführungslehrgang 2	Ried/Kirchheim	Szameitat	01. Mai	05. Mai
Trainingsbewerb für Neueinsteiger	Ried	Tonninger, Szameitat	11./12. Mai	
Präzision 1	Dobersberg	Gratschner	18.- 19. Mai	25.-26. Mai
Präzision 2 u. 3.	Schärding	Tonninger	7.- 9. Juni	15.-17. Juni
ÖSTM im Navigationsflug	Ungarn		voraussichtlich 22.-24. Juni	29. Juni/1. Juli
Präzision 4 - Schlussbewerb	Spitzerberg	Schlapschy	7./8. Sept.	14./15. Sept.

Bei Interesse bitte mit mir Kontakt aufnehmen -> Wolfgang.Schneckenreither@schneckenreither.com

Wolfgang Schneckenreither



Bücker 2007

12 Seiten Vierfarbkunstdruck
+ Titelblatt und erläuterndes
Zusatzblatt,
590 x 480 mm Spiralbindung,
einzeln in Karton
ISBN 10: 3-902540-34-6
ISBN 13: 978-3-902540-34-8
Verkaufspreis 19,90

Wichtiges für den Pilotenkoffer

Nationalpark Gesäuse:

Einhaltung der Mindestflughöhe gem. LVR (150m GND)

Nationalpark Oberösterreichische Kalkalpen :

Beschränkungen nur für Paragleiter, Hängegleiter und Flugdrachen:
Durchflugs- und Abflugsbeschränkungen
nicht jedoch für: Motorflugzeuge oder Hubschrauber

Nationalpark Nockberge:

Verbot der Verwendung von Luftfahrzeugen in einer Flughöhe von weniger als 5000m MSL
Verbot der Ausübung des Modellflugsportes, des Drachenfliegens oder Paragleitens
Verbot der Durchführung von Außenlandungen

Nationalpark Hohe Tauern:

Verbot der Verwendung von Luftfahrzeugen in einer Flughöhe von weniger als 5000m MSL
Verbot der Ausübung des Modellflugsportes, des Drachenfliegens oder Paragleitens
Verbot der Durchführung von Außenlandungen

Keine Beschränkungen gelten für folgende Nationalparks:

Nationalpark Donau-Auen (Achtung: LO(R)-15)
Nationalpark Neusiedler See – Seewinkel (Achtung: LO(R)-16)
Nationalpark Thayatal

Weitere Information unter www.luftfahrtrecht.at

Siegi Attenberger

**Das Air-Treff Team wünscht allen Gästen ein
frohes Fest und einen guten Rutsch ins neue Jahr 2007**

Wir haben von 23.12.2006 bis 15.01.2007 geschlossen

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



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

**Geyrhofer & Sohn
GesmbH**

Geyrhofer & Sohn
GesmbH

Wagen-Station-Str. 122
4010 Wien
Tel. 0172 42 144 9 45
Fax 0172 42 144 9 46



Freude am Fahren

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

Ihr Partner für Versicherung, Vorsorge und Vermögen.

Was immer Sie vorhaben, vertrauen Sie einem der weltweit größten Finanzdienstleister. Vertrauen Sie der Allianz. Wir sorgen dafür, dass Sie mit Sicherheit mehr erleben.

Zukunftsvorsorge mit der Allianz BonusLife: Schon ab 10,- Euro Monatsprämie haben Sie Anspruch auf eine staatliche Förderung von 8,5%. Nähere Informationen bei

Richard Schutti, Mobiltel. 0699/12 12 00 55

4600 Wels, Durisolstrasse 1, Telefon (07242) 442 57-86464, Fax (07242) 442 57-76464

Weil ich noch viel vorhab. >>

Allianz 

Sehr geehrte Mitglieder und Freunde vom Fliegerclub WEISSE MÖWE WELS

Ein weiteres Jahr mit vielen Ereignissen, Turbulenzen und Arbeit um sowie am öffentlichen Zivilflugplatz Wels geht zu Ende.

An der Zielsetzung der Stadt Wels, den Flugplatz als Industriegebiet zu nützen, hat sich nichts geändert.

Von einem Lösungsvorschlag, der gemeinsam mit Stadt und BIG bis zum Jahresende 2006 erarbeitet werden sollte, sind wir jedoch meilenweit entfernt !

Auch bei unseren Baustellen kommen wir wegen der Blockadehaltung der Stadt nicht weiter.

Ein aktueller neuer Bericht vom Naturschutz des Landes Oberösterreich bestätigt klar und eindeutig, dass der Flugplatz in der bestehenden Form mit allen Grünflächen unbedingt erhalten werden muss. (Ausführlicher Bericht in dieser Ausgabe)

Was ist im letzten Jahr geschehen:

- beim Tor im Osten wurde eine neue Melde und Sprechanlage installiert.
- eine Videoüberwachung mit 4 Kameras mit einem entsprechenden Aufzeichnungsgerät ist seit November in Betrieb.

zwei Kameras überwachen das Geschehen im Hangar, je eine den Einfahrtbereich im Osten vom Hangar sowie die Betriebsleitung.

Durch diese Maßnahme erwarten wir uns einen entsprechenden Rückgang bei Rangierschäden.

- die Tankstellensanierung wurde abgeschlossen.

Änderung ab Jänner 2007:

Gebühren

Da es seit dem Jahr 2001 keine Gebührenerhöhungen gegeben hat, ist es wirtschaftlich dringend notwendig alle Gebühren anzupassen.

Landegebühren, Hangarierung, Verwaltungsabgaben sowie die Nutzungsentgelte für Gestattungsverträge werden mit 1. Jänner 2007 entsprechend angepasst.

Sicherheit – Zutrittskontrolle

Um die geforderte Sicherheit betreffend Zutritt zum Hangar und Vorfeld, sowie Inbetriebnahme von Luftfahrzeugen sicherstellen zu können, werden wir ein entsprechendes System mit Chipkarten anschaffen und in Betrieb nehmen.

Flugwegaufzeichnung

Um die An-, - und Abflugverfahren zum und vom öffentlichen Zivilflugplatz Wels besser koordinieren zu können, werden wir mit Unterstützung von Stadt, Land und Austro-Control eine entsprechende Anlage in Betrieb nehmen.

Wir bekommen zu diesem Zweck die dafür notwendigen Radardaten sowie Hard,-und Software von der Austro-Control .

Änderung der Luftraumstruktur TMA Linz

Ein entsprechendes Projekt „ Änderung der Luftraumstruktur TMA Linz wurde im April 2006 gestartet. Das Projekt steht kurz vor Abschluss und sollte 2007 umgesetzt werden.

Wels ist im wesentlichen mit Veränderungen im Segelfluggebiet betroffen.

Es wird in Zukunft zwei getrennt anzumeldende Segelfluggebiete geben.

Darf mich an dieser Stelle auch bei allen unseren Mitarbeitern am Flugplatz Wels für deren Einsatz und Disziplin im abgelaufenen Jahr recht herzlich bedanken und verbleibe mit den besten Wünschen zu einem besinnlichen Weihnachtsfest, einem erfolgreichen und vor allem gesunden 2007.

Glück ab - gut Land
Ihr FPBA – Vorsitzender
Hans Frisch

NEVADA

Wenn man in die Wüste fährt ...

...braucht man schon einen guten Grund dazu. Grenzerfahrungen sammeln, das Leben der Beduinen studieren oder: Segelfliegen!

Zugegebenermaßen waren wir ja nicht direkt in der Wüste, aber wir sind dort geflogen. 3 Geschwister, 3 Flugzeuge, eine Menge Spaß und 3 beispielhafte, hier kurz geschilderte Erlebnisse einer wunderbaren Reise in den Westen der vereinigten Staaten: Nach Nevada..

featuring:
Hanna, Florian & Tobias Stumpfl





Streckenflug zum Monolake - Hanna Stumpf

Ein neuer Tag beginnt, der Himmel ist blauer als blau...(verdammte), am Vortag durfte ich meinen ersten Flug ohne jeglicher Schlechtheitszustände absolvieren (5mal Pine Nuts auf und ab fliegen während Brüderherzen der Hiltonranch einen längeren und teilweise sehr genauen Blick von oben gönnten) – dank neuer härterer Antischlechtsmedizin – bin also bereit gemeinsam mit Fabian im DuoDiscus (inkl. Instructor Gavin) und Tobias in der ASW27 einen kleinen Ausflug zu wagen.

Es scheint einleuchtend beim 1. Streckenflug erfahrene Mitflieger zu haben...

Nun gut, die Flieger werden geputzt, eingeräumt und aufs Startfeld gezogen, bei einem kurzen Briefing einigt man sich die schwache lokale Thermik allein zu bekämpfen und auf den Pine Nuts zusammenzuwarten um anschließend gemeinsam

abzufliegen, ich erreiche sie in meinem lieb gewonnen Discus als erste und warte auf Brüderherzen. Wenig später sind sie angeblich auch da, Blickkontakt gibt's nur selten, man vertraut auf den Funk.

Der DuoDiscus fliegt ab in Richtung Mount Seagull und ich warte noch auf den gr. Bruder um den Überflug des Valleys zu wagen (2 Tage zuvor durfte ich selbiges sehr genau kennen lernen als ich dort, zusammen mit Lemmy (ebenfalls Instructor) im DuoDiscus, Stunden des Kämpfens verbrachte, um schlussendlich in Topaz Außenzulanden). Nach einigem hin und hergefunkte erfahre ich, dass sich das werte Bruderherz dazu entschlossen hat zurückzulanden – die Thermik ist ihm zu minderwertig. Wurscht, dann flieg ich halt allein – der Duo ist inzwischen schon über alle Berge.

Der weitere Flug vergeht ohne

beängstigende Bodennähe, zugegeben ich nehme fast jede brauchbare Thermik die sich findet – zeitweise entstehen sogar kleine Cumuli am ansonsten tiefblauen Himmel. Über den Mount Patterson quere ich zur nächsten Bergkette, den Walker Lake lasse ich links liegen und fliege rüber zum Monolake an dessen Nordende ich meinen Rückflug starte. Gelegentlich fragt der Duo nach meinem Befinden – nach kurzer Beratung hatten sie beschlossen mir meinen ersten Streckenflug allein zu lassen... zwecks gesteigertem Erfolgserlebnis.

Wieder angekommen auf den Pine Nuts und in sicherer Heimatflugplatznähe dreh ich noch eine kleine Ehrenrunde aufgrund passabler thermische Verhältnisse, die man schlussendlich nicht einfach unausgenutzt lassen kann... Am Boden angekommen steig ich

breit strahlend aus dem Flugzeug, zu dem Zeitpunkt verspricht mir der Computer noch einen 500km Flug (Im Endeffekt waren's dann 267km – auch nicht schlecht) . Gemeinsam mit dem gr. Bruder wartet man dann noch auf den Duo der einen arschknappen

Endanflug absolvierend, bald darauf landet.

Beim Abendessen (– es gibt (juhu) Barbecue wie die 2 Abende zuvor...) – kann ich zum ersten mal halbwegs stolz auf das am Tag geschaffte sein und danke, wenn auch ungern, den

„Drogen“ die mir endlich die Voraussetzungen dafür schafften. Allein das Feingefühl für die Thermik ist ein bisschen heruntergesetzt – man bringt Opfer.

by Hanna Stumpfl

7000m über den Dingen schweben - Florian Stumpfl

Eigentlich erwarteten wir uns nicht sonderlich viel vom Wettergeschehen an diesem Tag, jedoch überrascht und durchaus glücklich konnte ich dann am Abend aus dem Flieger steigen.

Es ist 12:00, Bruder Tobias ist mit der ASW27 bereits gestartet und mein Flieger wird noch so schnell wie möglich startklar gemacht. 12:15 und die Schleppmaschine zieht mich bereits mit 400PS in die Lüfte. Unruhig ist's ein wenig, sozusagen Thermik schon eingesetzt. 8000ft, ausgeklinkt, Fahrwerk eingefahren und ab geht's schnurstracks zu den nahe gelegenen "Thermal-hills". Mit etwas kämpfen gelingt es mir auf 10000ft zu kurbeln. Plötzlich ist die Thermik aus, der Wind hat mich gewaltig versetzt....Es war prognostiziert, dass im Laufe des Tages Westwind aufkommen soll, jedoch hätte ich diesen nicht so stark vermutet. Wie auch immer, irgendwie schaffte ich es doch noch ungefähr 12000ft zu erklimmen und ich fliege in der Hoffnung auf eine Welle, in

Richtung Sierra. Da der Gegenwind sich als stark hinderlich erweist komme ich dort wo ich den Rotor vermutete in knapp 7000ft an. In anbetracht der Tatsache, dass die Landschaft unter mir circa 4500ft hoch gelegen ist, hab ich grade mal 600 Meter unter den Flügeln,...hoffentlich genug um wenigstens zum Flugplatz zurück zu gleiten. Die geringe Höhe erweist sich dann auch als großes Problem, nach einer Viertelstunde Ringen mit den Naturgewalten fliege ich weitere 1000ft tiefer zurück zum Flugplatz.

Gelandet! Unzufrieden sitze ich im Flieger und warte darauf so schnell wie möglich wieder in die Luft zu kommen, Duo Discus und ASW27 sind bereits in der Welle...well.....Eine knappe Viertelstunde später bin ich wieder im Schlepp. Ich kann es kaum erwarten. Kurz vor dem Rotor klinge ich aus und schon geht es los! Mit gut 10m/s schießt es mich Richtung Himmel. Auf einmal jedoch fall ich aus dem Rotor und ab geht's wieder nach

unten. Etwas verzweifelt such ich wieder herum. Unter mir hat sich in der Zwischenzeit ein TWIN dazu gesellt, auch er am sinken. Ich versuch ein bisschen die Steigwerte zu vergleichen, allerdings sind es schon wieder nur noch 2000ft, die mich vom Boden trennen... Einige Zeit vergeht und langsam klettere ich immer wieder ein Stück höher, doch plötzlich katapultiert mich der Rotor wieder nach oben! Ich stelle die LS4 (einiges rustikaler als die Welsler:)) gegen den Wind. 10.000ft,13.000ft und der Lake Tahoe erscheint vor mir in voller Pracht. Die Steigwerte werden etwas schwächer, mit gut 2m/s Steigen fliege ich die Gebirgskette der Sierra Nevada entlang. 18.000ft...wird schon etwas kalt in Anbetracht der Tatsache, dass ich nur Klapperl, kurze Hose und ein ärmelloses T-Shirt trage. Und das Fenster ist defekt -sprich: lässt sich nicht schließen. Unwichtig! Viel zu schön das Gefühl zu gleiten ohne auch nur einen Meter Höhe zu verlieren, im Gegenteil...Nach ca.



20min befinde ich mich auf 26.000ft (7800m). Doch die Welle macht noch keine Anzeichen schwächer zu werden. Trotz gigantischem Panorama entscheide ich mich in Anbetracht der gefrorenen Zehen und der Tatsache, dass wir vom Controller lediglich die Freigabe bis FL270 hatten, die wohlverdiente Höhe zu vernichten. In der Zwischenzeit hat sich auch Bruder Tob dazugesellt, beide mit voll ausgefahrenen Bremsklappen jagen wir Richtung

Heimat Erde. Auf 18.000ft angekommen (maximale Flughöhe ohne IFR Berechtigung) fahren wir unsere Bremsen wieder ein und rasen mit weit über 300km/h Groundspeed die Sierra entlang Richtung Norden und westlich an Reno vorbei. Hier wird die Welle etwas schwächer, also retour. Auf dem Weg nach Minden begegnet uns eine Boeing 737 die einige hundert Meter unter uns vorbeizieht. Kurz vor Minden verabschiedet sich mein Bruder und

geht landen. Ich fliege im Licht der untergehenden Sonne noch einen Schenkel nach Süden und das Ganze noch einmal und lande schließlich nach gut 5 Stunden Flugzeit und völlig abgefrorenen Zehen in Minden. Damit endet ein überraschend schöner und durchaus lehrreicher Tag und -Urlaub. Am Ende war der Flug nach OLC Regeln immerhin 500km weit.

by Florian Stumpf



Tief, sehr tief ... aber schnell - Tobias Stumpf

Munter plätschert das Wasser durch die Betankungsanlage in den Flügel meiner gecharterten ASW27. Etwas ungeduldig aufgrund der fortgeschrittenen Zeit stehe ich daneben und trete von einem Fuß auf den anderen.

Etwas verunsichert blicke ich zu Rick. Er ist amtierender 15m Staatsmeister in den USA und wird mir heute im

Verbandsflug mit seinem Ventus 2 „die Gegend zeigen“. Er nickte zustimmend als ich die Tankdeckel zuschraubte und es aus dem Überlauf leicht tropfte.

Beide Flugzeuge waren randvoll mit Wasser und wenige Zeit später standen wir am Start. Etwa 50km südlich vom Platz hatten sich bereits am späteren Vormittag beachtliche

Quellwolken gebildet, jedoch bei uns war es noch immer blau. Einige Flugzeuge waren bereits gestartet, aber es landeten viele zurück und niemand erreichte die nötige Höhe um aus dem Tal hinaus in die Wüste oder hinauf in die Sierra zu springen.

Rick startete und ich folgte etwa 15min später. Es war bereits 13 Uhr und wir

mussten uns langsam beeilen um noch etwas zu erreichen. Es folgte die Enttäuschung. Die Thermik war viel zu schwach und ich musste etwa die Hälfte des Wassers auslassen um überhaupt oben bleiben zu können. Gut 2 Stunden kämpfen wir in Platznähe zwischen 200 und 500m über Grund und Rick musste sogar nochmals landen.

Ganz langsam werden die Steigwerte besser und ich kann mich mühsam auf die umliegenden Berge, die Pine Nuts hinaufarbeiten. Ich habe Rick verloren nachdem er gelandet ist und da sein Funkgerät nicht funktionierte war ich überrascht, dass ich ihn am Süd-Ende des Tals rein zufällig getroffen habe. Gleiche Höhe, fortgeschrittene Uhrzeit und wir flogen ab. Nun konnten wir bequem auf den Wolkenhighway der Sierra

aufspringen und dann wurde es für mich richtig spannend: Rick kurbelt prinzipiell nie höher als unbedingt nötig. Selbst wenn die Basis auf 6000m ist fliegt er im Höhenband zwischen 3 und 4000m die Berge entlang. Zu meinem Erstaunen tut er das sehr erfolgreich. Es war ein wilder Ritt in Ameisenkniehöhe durch die Sierra, aber wir überholten alles was sonst noch Flügel hat und weit über uns in schlechten Steigwerten kurbelte.

Nach 300km ist die Wolkenstraße zu Ende und wir wendeten. Da es beim Rückweg im Gebirge bereits großflächig zu regnen begann, mussten wir in niedrigere Gefilde ausweichen. Lange Zeit (etwa 150km) glitten wir ohne Steigen ins Flache hinaus. Rick war sich seiner Sache sicher und behielt die

Vorfluggeschwindigkeit von 200km/h ohne mit der Wimper zu zucken bei. Er spekulierte auf mögliche Ablösungen an der Luftmassengrenze die durch den Mono-Lake hervorgerufen wird und tatsächlich trafen wir dort sogar im Schatten mitten in einen 8m Bart.

Es war das erste und einzige Mal, dass wir auf dieser Strecke kurbelten, denn schon nach wenigen Minuten hatten wir die nötige Höhe für den Endanflug auf das noch 150km entfernte Minden. 600km in 3,5 Stunden ergibt einen für Thermikwetterlagen ungewöhnlich hohen Schnitt von 170km/h. Es macht Spaß von Leuten wie Rick zu lernen.

Tobias Stumpfl







Fliegerwochenende oder Schiausflug?

Bereits eine Woche vor Reisantritt war die Internetseite www.wetter.at von allen Beteiligten gut besucht. Die Berichte, die wir lasen, ließen uns zuerst jubeln und dann jedoch täglich ruhiger werden. Die Vorhersagen für die Gegend rund um die Koralpe wurden von Tag zu Tag nach unten korrigiert. Zuerst versprach man uns noch Hochsommer mit Temperaturen bis zu 30 Grad, dann Spätwinter mit Werten um 8 Grad.

Die Ersten reisten bereits am Dienstag, den 23. 5. an. Am Mittwoch dann ein Anruf in der „Waldrast“. „Stimmt die Angabe im Internet mit 3,3 Grad?“ Die Antwort kam unerwartet. „Nein, nein.....es ist viel kälter! Am Nachmittag hat es oben bei der Radarstation geschneit!“ Winterjacken, dicke Pullis, warme Hosen waren der Inhalt unserer Reisetaschen, als wir am Donnerstag aufbrachen. Doch auch Meteorologen sind nur Menschen und irren ist menschlich. Gott sei Dank!

So kam es, dass sich insgesamt 26 „flugverrückte“ WMW Mitglieder an der Hangkante wieder trafen.

Bei der Anfahrt zur Koralpe schien

die Sonne. Kurz darauf standen wir staunend an der Hangkante auf 1400 Meter Seehöhe und blickten hinunter Richtung Wolfsberg auf ein Nebelmeer. Nebel steigt aber bekanntlich nach oben. Zeitweise war die Sicht miserabel,

Nach dem Mittagessen hatte die Sonne auch die letzten Nebelschwaden aufgelöst und einem herrlichen Flugtag stand nichts mehr im Wege.

Geflogen wurden Modelle aller Größen- und Gewichtsklassen. Zeitweise jedoch war nur „Sondermüll“ am Himmel. Bis zu 12 Bee's (billigste Nurflügelmodell aus beinahe

unzerstörbaren EPP) tummelten sich in der Luft. Gekämpft wurde um Abschussraten und die Ehre. Die „Schmeißeger“ wie sie bei uns auch genannt werden, dominierten das Geschehen über der „Waldrast“. Für uns Nichtflieger (sprich Frauen) eine Augenweide.

Es wurden auch größere Modelle geflogen. Die DG 1000 von Herbert D. mit einer Spannweite von 3,7 Meter erlebt ihren Erstflug. Da bekanntlich manche Piloten nicht erstflugtauglich sind, wurde diese Aufgabe von Rudi jun. übernommen.

Wie jedes Jahr gab es auch heuer wieder Verluste bei den Modellen. Jojo parkte seinen Segler in einem

Baum. Eine weitere Verwendung war unmöglich. Die Entsorgung der Flächen erfolgte spontan in der Mülltonne.

Gegen jede Wetterprognose war auch das Wetter am Freitag durchaus flugtauglich. Gelegentliches leichtes Nieseln trieb niemanden vom Hang. Anders die Situation am Samstag. Wolken, Sonne und Regenschauer wechselten ständig. Flieger und Fernsteuerungen aus- und einräumen wurde zum Sportprogramm der Jungs. Sogar das Mittagessen wurde spontan unterbrochen um die Flugutensilien vor einem kurzen Regenschauer in Sicherheit zu bringen. Je später der Abend, desto schöner das Wetter. Nach dem Abendessen lichteteten sich

die Wolken, der Wind kam aus der richtigen Richtung.

Nachspeisen wurden vernachlässigt oder auf einen späteren Zeitpunkt verschoben, Fernsteuerungen geschnappt und schon schwirren die Modelle ab in den Abendhimmel. So mancher Pilot hatte es so eilig, dass eine Glastür ihm fast zum Verhängnis wurde. Fliegen bis zum Sonnenuntergang! Ein herrlicher Blick ins Tal, sonnenbeschienene Berge im Hintergrund, schneebedeckte Karawankengipfel. Fliegerherz, was willst du mehr!

Kurz vor Einbruch der Dunkelheit gab es noch eine EPP-Schlacht am Himmel. 9 Bee's gegen einen „Wing

Star“ von Multiplex . Der Spaßfaktor war hoch, die Verlustrate gleich Null. Bezeichnet wurde diese Luftschlacht als „Sondermüll gegen Kühlbox“ Der Abschied am Sonntag fiel uns sehr schwer. Die Sonne schien, die Temperatur war angenehm und aus dem Radio hörten wir die Berichte von Niederschlägen und Dauerregen in Oberösterreich. Modellflieger müssen schon besondere Engerl sein um sich so ein Wochenende verdient zu haben. Wir freuen uns schon wieder auf 2007!

Wie immer zum Schluss der obligate Spruch der Woche: „Ein bisschen BEE schadet nie!“

Johannes Dorant



AIRCRAFT FOR SALE



Piper Arrow OE-KLS, IFR

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



Gummiseil Wochenende am Spitzerberg

Vor einigen Wochen erteilte uns ein Hilferuf per e-Mail. Einige Segelflieger aus ganz Österreich wollten am Flugplatz Spitzerberg am verlängerten Wochenende um den 26. Oktober die Gummiseilstartberechtigung erwerben.

Nur gab es dazu in Österreich kaum Lehrer mit der erforderlichen Lehrberechtigung. Nur bei uns in Wels hatten noch einige Segelfluglehrer diese Lizenz. Es lag ganz an uns, diese Veranstaltung zu retten. Kurzfristig entschlossen sich Gerhard

Heissenberger, Kurt Würleitner und ich, dass wir uns für diese Aktion an der Geburtsstätte des Österreichischen Segelflugs zur Verfügung stellen.

An den 4 Tagen konnten bei herrlichem Herbstwetter über 100 Starts rein mit Muskelkraft durchgeführt werden. Als Flugzeuge standen neben einer toll lackierten K8 ein „Hols der Teufel“ zur Verfügung. Dieses 1924 konstruierte Flugzeug wurde vor 2 Jahren von Fliegerkollegen aus Tschechien neu

gebaut und für diese Aktion zur Verfügung gestellt.

Natürlich gehörten auch gemütliche Heurigenabende in diese Weinregion dazu. Dabei konnten 14 Piloten diese Startartenberechtigung und auch einige Lehrberechtigungen erwerben. Weitere Fotos können bei www.spitzerberg.at unter „Aktuelles“ betrachtet werden.

Thomas Radler





WEIL I WÜ SCHIFOARN ...

... sang schon vor Jahrzehnten Wolfgang Ambros. Auch wir Segelflieger träumen schon seit längerer Zeit vom Skifahren. Aber nicht mit gewöhnlichen Alpinski, sondern von Skiern die an Stelle des Fahrwerks am Flieger montiert sind, damit man auf Schnee starten und landen kann. Also eigentlich nicht Skifahren, sondern Skifliegen.

Lange Jahre haben wir uns davor gescheut, die Investition von mehreren 1000 Euro zu tätigen. Als sich nun die Möglichkeit ergab, dass wir die meisten Arbeiten in Eigenregie durchführen können, haben wir uns

bei einem Besuch am Flugplatz Dobersberg dazu entschlossen, den Bau der Ski selbst in die Hand zu nehmen.

Die Pläne und wichtige Informationen über Bau und Flugbetrieb mit Ski wurden uns von den Fliegerkollegen aus Dobersberg dankenswerter Weise zur Verfügung gestellt. Die Dobersberger Flieger betreiben ihren Falken schon seit einigen Wintern mit Ski.

Derzeit wird in der Werkstatt fleißig geschweißt, geflext, geschliffen, geleimt, gebohrt, lackiert usw., damit

die Ski rechtzeitig fertig werden.

Die Finanzierung der Ski erfolgt im Wesentlichen durch die Piloten die auch die Ski benutzen werden. Es wäre ja unfair, die anderen Mitglieder mit diesen Kosten zu belasten.

Wir hoffen, dass dieser Winter noch schneereich wird, lange andauert und dass wir noch viele Jahre im Winter in Wels eine Fläche zur Verfügung haben, auf der wir mit dem Skifalken fliegen können.

Thomas Radler



Aktuelles aus dem Salzamt

Anfrage an das Salzamt:

Man hört jetzt immer wieder, dass Österreich aus dem Eurofighter-Vertrag aussteigen soll. Ich frage mich, ob wir die Eurofighter brauchen oder nicht ? Niemand konnte mir das schlüssig beantworten, man hat mich ans Salzamt verwiesen.

Das Salzamt antwortet:

Um das ein für allemal klar zu stellen: Österreich braucht keine Eurofighter oder ähnliche Flugzeuge ! Das bisschen Neutralität und das bisschen Luftraum, die wir zu schützen haben, kann man auch anders verteidigen. Zum Beispiel mit Segelfliegern. Dieser Flugzeugtyp hat viele Vorteile. Segelflugzeuge sind abgasfrei und lärmarm, daher besonders umweltfreundlich. Segelflugzeuge sind auch sehr wendig und relativ leicht zu steuern. Jeder Präsenzdiener kann – und sollte zukünftig verpflichtend – den Segelflugschein machen. Um das Geld für die Abfangjäger kann das österreichische Bundesheer ein paar Tausend Segelflugzeuge ankaufen. Im Ernstfall bekommt jeder Präsenzdiener bzw. Ex-Präsenzdiener seinen Segelflieger für den Einsatz. Diese Flotte von Segelflugzeugen wird jeden Aggressor abschrecken.

w.rohrhofer@volksblatt.at

Cockpit-Gespräch in einem „Abzufangenden Flugobjekt“ irgendwo über Österreich:

„Hey, Bill: Is this LEGO-Land, we´re crossing?“

„No, Sam: This is GLIDER-Land! Let´s go away, before we´ve troubles with their dangerous airforce!“





Nikolaus in Wels



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



AEROSPACE

HÜBNER

UHRMACHERMEISTER SEIT 1914

WELLSCHMIDTGASSE 5, 07242/21 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)