



CUMULUS

Fliegerclub WEISSE MÖWE WELS – 75 Jahre im Rückblick



AIRLEBNISSE AUS UNSEREM CLUB



We are Solar.

Jan-Niklas begeistert Handwerksprofis für die nachhaltigen Energielösungen von Fronius.
Mehr Informationen unter fronius.at/solar





Präsident Grosch Andreas – Fliegerclub Weiße Möwe Wels

CUMULUS: Ich erinnere mich noch gut daran, wie ich Dich 2017 in Deiner neuen Funktion als Präsident interviewt habe. Seitdem ist viel am Flugplatz passiert. Wenn ich auf die 75-jährige Geschichte unseres Vereins zurückblicke, sehe ich, dass unser Verein immer eine starke, in der Fliegerei verwurzelte Persönlichkeit an der Spitze hatte. Du vereinst beides und hast zusätzlich die Gabe, Dinge anzupacken und die Details zu beleuchten. Deine verbindliche Art, mit den Menschen am Flugplatz umzugehen, prägt nun schon seit vielen Jahren Deine Präsidentschaft und das Klima am Flugplatz.

CUMULUS: Wie siehst Du die Entwicklung unseres Vereins in der aktuellen Situation?

Andreas Grosch: Der Verein entwickelt sich gut und wir haben zum Glück keine Nachwuchsprobleme. Obwohl es in den letzten Jahren nicht einfach war, haben wir es trotzdem geschafft jährlich zwischen 10 und 17 Flugschüler(innen) zu gewinnen. Das freut mich sehr, weil es bedeutet, dass wir werbetechnisch doch einiges richtig machen und wir uns gut präsentieren können. Auch haben wir immer wieder fertige Piloten und Pilotinnen, die wegen unserer guten Infrastruktur und unseres großen Flugzeugparks zu uns in den Verein wechseln.

CUMULUS: Gibt es neue Projekte, die Du ankündigen möchtest? Viele Renovierungen und Modifikationen am Flugplatz konnten auch deshalb realisiert werden, weil wir zahlreiche Pilotinnen und Piloten am Platz haben, die spezielle Fähigkeiten mitbringen.

Andreas Grosch: Ja, da gibt es wieder einiges zu tun ... die Arbeit wird uns nie ausgehen. Den Eingangsbereich Hangar haben wir gerade fertiggestellt. Jetzt sollen noch die Gänge

und das Stiegenhaus wieder neu saniert werden. Auch das ÖL-Kabinett soll neu verkleidet werden. Es sieht nicht sehr einladend aus, wenn man durch den Hangar geht. Da können wir wieder geschickte Helfer brauchen. Auch wenn sich jemand findet, der sich um das Thema „Sauberkeit und Ordnung“ generell am Flugplatz annimmt, wäre allen sehr geholfen. Es gibt hier immer wieder etwas zu tun oder zu organisieren. Leider ist man selbst sehr schnell „betriebsblind“ und sieht viele Unzulänglichkeiten einfach nicht mehr.

CUMULUS: Was sind oder werden die größten Herausforderungen der nächsten Jahre?

Andreas Grosch: Die größte und aufwendigste Herausforderung für unseren Verein ist und wird es sein, den Flugplatz und den Verein weiterhin wie bisher zu betreiben, um den Service zu bieten, wie man es gewohnt ist. Die Infrastruktur wird immer älter, alles wird teurer, komplizierter und der



Martina Grosch und ihren Mann Andreas Grosch verbindet auch die Liebe zum Fliegen. Sie ist eine treue Helferin, wenn es um die Renovierung am Flugplatz geht.

administrative Aufwand wird auch immer mehr. Nur wenige sind noch bereit ehrenamtliche Funktionen in Vereinen zu übernehmen. Hier ist noch einiges an Motivationsarbeit zu leisten, um Nachwuchs für das Ehrenamt usw. zu bekommen. Auch wir im Vorstand, Fluglehrer usw. werden immer älter. Es würde mich freuen, wenn sich gerade junge Menschen hier mehr einbringen würden.

CUMULUS: Wie wichtig sind die gemeinsamen Projekte und das Engagement unserer Mitglieder für den Erfolg des Vereins?

Andreas Grosch: Das ist generell für jeden Verein sehr wichtig. Allein kann man nur sehr schwer etwas erreichen. Aber gerade, was das allgemeine Vereinsleben betrifft, kann jeder Einzelne ein Motivator für andere sein. Einen Ausflug mit ein paar Flugzeugen, einen regelmäßigen Stammtisch in unserem Restaurant oder nur z.B. einen Grillabend kann und darf jeder organisieren.

CUMULUS: Wie siehst du die Zukunft des Vereins in Bezug auf die Förderung des Nachwuchses im Flugsport?

Andreas Grosch: Auch hier gilt: Mundpropaganda, Rundflüge und auch „Pilot für einen Tag“ sind die beste Werbung, um jemanden von der Faszination Fliegen zu überzeugen. Gerade mein Steckenpferd „Pilot für einen Tag“ wird natürlich

weitergeführt. Interessenten gibt es wie schon seit Jahren mehr als genug. Was mich am meisten freut, dass man immer wieder Kandidaten aus dieser Aktion dann 1 oder 2 Jahre später im PPL-Kurs sitzen sieht. Hier möchte ich mich auch bei meinen ganzen Helfern und Piloten bedanken, die für diese Aktion immer zur Verfügung stehen und unseren Verein und unser Hobby bestens repräsentieren!

CUMULUS: Wäre es vielleicht wieder an der Zeit, eine größere Flugveranstaltung am Platz zu bringen? Würden sich wieder Piloten finden, die wie vor 15 Jahren die letzte Großveranstaltung organisierten?

Andreas Grosch: Meiner Meinung wird es sehr schwer sein, richtig große Flugveranstaltungen wie zuletzt die Flugtage 2010 zu wiederholen. Nicht, dass sich keine Helfer finden würden ... der administrative Aufwand und das finanzielle Risiko sind für den Verein einfach zu groß. Auch wird man nie auch nur ansatzweise an eine AirPower usw. herankommen. Für viele Besucher ist das aber mittlerweile schon die Messlatte. Kleinere und mittlere Veranstaltung sollten wir in den nächsten Jahren auf jeden Fall planen. Organisatoren, Sponsoren und Helfer sind hier herzlich eingeladen, Ideen und Konzepte zu bringen.

CUMULUS: Danke für das Interview

AERIAL HELICOPTER

25 Jahre und grenzenlose Möglichkeiten

Wir nehmen Sie mit in die Welt des Hubschrauberfliegens. Mit unserer langjährigen Erfahrung und zuverlässigen Hubschraubern bieten wir Ihnen eine Vielzahl an Möglichkeiten abzuheben. Ob für spannende Rundflüge, individuelle Touren, Kulinarikflüge oder sogar die Ausbildung zum Privat- oder Berufspiloten. Wir haben das passende Angebot für Sie.

Unsere hochqualifizierten und erfahrenen Piloten sowie Fluglehrer begleiten Sie auf Ihrem Weg, sei es beim Erkunden atemberaubender Landschaften oder beim Erlernen des Fliegens.



Darüber hinaus können Sie als Veranstalter von Events aller Art wie Firmenfeiern, Feuerwehrfeste, Sportfeste oder Unternehmenspräsentationen Ihre Veranstaltung zu einem unvergesslichen Erlebnis machen!

Unser Team sorgt dafür, dass die Flüge bei Ihrem Event reibungslos ablaufen und Ihre Erwartungen übertroffen werden.

Haben wir Ihr Interesse geweckt? Dann besuchen Sie uns auf einem unserer Stützpunkte oder auf unserer Website www.aerial.at.

Wir freuen uns auf Sie!

OFFICE

+43 2526 7381
Diepolz 45,
2034 Diepolz

www.aerial.at
office@aerial.at

STÜTZPUNKT STOCKERAU

+43 664 85 84 225
Senningerstraße 59,
2000 Stockerau

www.aerial.at
stockerau@aerial.at

STÜTZPUNKT WELS

+43 664 85 84 220
Flugplatzstraße 1,
4600 Wels

www.aerial.at
wels@aerial.at



PREISKÄMPFE MACHEN WIR NICHT! BEI DER QUALITÄT GEWINNEN **WIR!**

Bei Aschl bekommst du lebenslänglich!
Jedes Produkt ist auf maximale
Lebensdauer ausgelegt.

ASCHL[®]

EDELSTAHL IN BESTFORM

www.aschl-edelstahl.com



6

Schnelldurchlauf
der letzten 75 Jahre



28

Flug Richtung Nordkap



40

Unser neuer Hangar 3



42

Von den Alpen zu den Klippen



ROTAX
AIRCRAFT ENGINES



Cumulus – 2025 WEISSE MÖWE WELS | INHALT



ROTAX 916 iS/c
160 hp

Manche nennen es einen Meilenstein. Andere sprechen von einem Meisterwerk. Rotax hat das Unmögliche geschafft: Mit nur 85,8 kg ist der neue 916 iS/c ein Leichtgewicht, doch seine inneren Werte haben es in sich. Mit beeindruckenden 160 PS eröffnet er eine Welt neuer Möglichkeiten. Mit dem 916 iS/c steigt Rotax in das Segment der Viersitzer auf.

Präsidenteninterview	1	Unsere Fliegerschule.....	59
1949 bis 2025 im Überflug	6	Lions Classic – Über die Piste	60
Unsere Festschriften	27	Rosenbauer testet am Flugplatz.....	63
Bis ans Nordkap.....	28	Honig unter den Flügeln.....	66
AeronautX am Flugplatz Wels.....	34	Mauersegler am Flugplatz.....	68
Hansa Brandenburg.....	36	Nestsuche auf den Pisten.....	71
C-130 Hercules	38	Innsbruck und Zell am See	72
Hangar 3	40	Rotax Fly In – Wie alles begann	74
Von den Alpen zu den Klippen.....	42	Mit der Katana nach Casablanca.....	76
Faszination Segelfliegen.....	48	Aerial Helicopter am Flugplatz.....	83
Kunstflieger Richard Steiner	52	Fallschirmspringerclub Linz	84
Verein Rollende Engel.....	55	Info Tandemspringen.....	88
Alles raus – Lokalrenovierung.....	57	Impressum, Inserenten.....	27

55

Verein Rollende Engel



60

Oldtimer auf der Piste



68

Naturschutz am
Flugplatz Welser Heide



72

Nach Innsbruck
und Zell am See



74

Rotax Fly In
Wie alle begann



76

Von Wels nach
Casablanca



Euer verlässlicher Wingman seit über 50 Jahren

Für Flugzeuge bis 2000kg:

- Umfangreiches Ersatzteillager für alle gängigen Flugzeug- und Motortypen (Motoren, Propeller, Avionik, Instrumente, Pilotenzubehör)
- **ROTAX** **mt-propeller** **Diamond** AIRCRAFT
- Von Standardwartung bis Grundüberholung aller Bauweisen
- Garmin Avionik Umbauten aller Art



GARMIN®



HB FLUGTECHNIK

Vereinbare jetzt ein unverbindliches Beratungsgespräch für dein individuelles Cockpit Upgrade!

info@hb-flugtechnik.at

HB FLUGTECHNIK GmbH

www.hb-flugtechnik.at

1949 bis 2024 im Überflug

Die Weiße Möwe kann auf eine lange und bewegte Geschichte zurückblicken. Der Verein hat die Ehre, dieses letzte Stück der Welser Heide seit mehr als 75 Jahren zu bewahren und zu befliegen. Auf den folgenden Seiten kannst du dir einen guten Überblick darüber verschaffen, wie sich unser wunderbarer Fliegerclub entwickelt hat. Besonders freut es mich, dass wir zwei längst vergessene Festschriften der Weißen Möwe digitalisieren konnten und hier über einen Link bereitstellen. Auf unserer Homepage sind alle Vereinsmagazine der letzten 18 Jahre digitalisiert.

Als Aufgabe hat sich das Pressereferat in diesem Jahr vorgenommen, sämtliche Vereinsschriften zu sichten und auf unserer Vereinshomepage zum Lesen elektronisch bereitzustellen. Wer uns dabei unterstützen kann oder Material aus einem Nachlass besitzt, darf sich gerne mit uns in Verbindung setzen.

Nun wünschen wir viel Freude beim Lesen!



1949-1974 1949 BIS 2024

1949

Am 29. April wird im Gasthof „Roter Krebs“ der Welser Segelflug-Modellbauclub „Weiße Möwe“ aus der Taufe gehoben. Der Club zählt zu Jahresende bereits 62 Mitglieder.

1950

Nachdem am 22. Dezember des Vorjahres die Alliierten, sozusagen als Weihnachtsgeschenk, den Luftraum über Österreich teilweise freigeben, holen die Welser die drei „Babies“, den „Kranich“ und den „SG 38“ aus den Verstecken. Die Segelflugzeuge werden in die angemietete Werkstatt transportiert und generalüberholt. Am Nordrand des Segelfluggeländes wird ein 1.846 m² großes Grundstück angekauft.

1951

Der 1. Fliegerball wird am 6.1. im Saal des Bahnhofrestaurants abgehalten.

1952

Von LH Dr. Heinrich Gleißner werden im Volksgarten die fünf Segelflugzeuge der „Weißen Möwe“ auf die Namen „Greif“, „Himmelsstürmer“, „Cumulus“, „Hans Sachs“ und „Wels“ getauft.

1953

Walter Markl wagt ohne Behördeneignung im Oktober den ersten Fallschirm-Absprung in Österreich nach dem Krieg. 250 m über Grund steigt er



1949



1951



1952

mit einem automatischen Schirm aus dem „Kranich“ aus und landet sicher.

1954

Bereits 1953 entbrennt ein erbitterter Kampf mit den Behörden um den Flugplatz, der der Landwirtschaft zugeführt werden soll. Nach bangen Monaten kommt man dem Ziel etwas näher: Das bisherige „Segelfluggelände“ führt ab Februar die amtliche Bezeichnung „Flugplatz“.

1955

Am 8. Juni wird das erste Leistungsflugzeug – ein „L-Spatz“ – an den Start geschleppt. Nach dem 13. Start stürzt der Spatz aus 100 m ab. Der Pilot bleibt zum Glück unverletzt, der Segler ist aber völlig demoliert. Im Juli findet die erste Österreichische Segelflug-Staatsmeisterschaft in Wels statt und die Amerikaner ziehen endgültig vom Flugplatz Wels ab.

1956

Nach zähen Verhandlungen mit den Behörden kann die „Weiße Möwe“ im September endlich in den Flugzeughangar einziehen.

1957

Die Welser veranstalten im September in Hörsching den ersten Internationalen Großflugtag – 30.000 Besucher sind ein toller Erfolg.

1958

2. August, ein schwerer Sturm drückt das Hangartor ein und beschädigt einen Teil des Hallendaches. Vier der zehn eingestellten Gastflugzeuge werden zerstört, alle vereinseigenen Maschinen sind beschädigt.

1959

Bürgermeister Dr. Oskar Koss eröffnet am 19. Juli die Motorfliegerschule Wels.

1960

Das Traditionswappen der Schule, ein blauer Wels auf gelbem Grund, wird dem zivilen Ausbildungsunternehmen feierlich übergeben.

1961

Der Flugplatzausbau – z. B. eine zweite Startbahn – wird projektiert. Zur Verwirklichung fehlen allerdings die finanziellen Mittel.

1962

Trotz toller Leistungen kommen zum 4. Internationalen Großflugtag in Wels aufgrund der schlechten Witterung nur 15.000 Zuschauer – ein Defizit.

1963

Der diesjährige Flugtag wird zu einem glänzenden Erfolg. Erstmals zeigen auch Piloten aus der UdSSR und ČSSR überragende Leistungen.

1964

Otto Schwingshandl, einer der jetzt 160 aktiven „Welser Möwen“, fliegt erstmals eine Segelflugstrecke von mehr als 300 Kilometern – eine Bedingung zur „Gold-C“: Bürgermeister Leopold Spitzer tauft den Segler „Blanik L 13“ auf den Namen „Ovilabis“ und das Motorkunstflugzeug „Zlin-Trainer“ auf „Wels“.

1966

Auf dem Welser Flugplatz herrscht reger Betrieb: Mit fast 17.000 Motorflug- und rund 5.000 Segelflugstarts liegt Wels bei den Flugbewegungen hinter Graz und Aspern an 2. Stelle. Das hat Auswirkungen auf die Modellflieger. Sie müssen sich leider nach einem anderen Gelände umsehen.



1954



1953



1964



1970



1973

1967

Um 50.000 Schilling kaufen zwölf Mitglieder gemeinsam ein Sportflugzeug „Klemm 35“.

1968

Im Juli wird die neue Schleppmaschine vom Typ „Piper Pa 18“ in Dienst gestellt.

1969

Mit einem 328-km-Flug zur Kultstätte der Germanen „Walhalla“ und retour stellt Segelflieger Franz Kitzberger einen Clubrekord auf.

1970

Es wird publik, dass der 1977 auslaufende Pachtvertrag mit der Republik nicht mehr verlängert werden soll und das Bundesheer Anspruch auf das Flugplatzareal erhebt. Das würde das Ende der Fliegerei in Wels bedeuten. Selbst eine Vorsprache bei Bundeskanzler Dr. Bruno Kreisky bleibt vorerst erfolglos.

1971

Am Ostrollweg beginnen die ersten Asphaltierungsarbeiten. Bei seinem 1000. Fallschirmabsprung stellt der Welser Dentist Erich Felbermayr mit einem Absprung aus 9.600 Metern einen neuen Rekord auf.

1972

Die Landesregierung stimmt der Umwidmung in einen öffentlichen Zivilflugplatz zu. Mit einem langfristigen Pachtvertrag (99 Jahre) für die Stadt Wels und einem Halterschaftsvertrag für den Verein „Weiße Möwe“ (30 Jahre) ist der Bestand nun auf lange Zeit gesichert.

1973

Bei Regen und Nebel stürzt der 40-jährige Fallschirmspringer und Sportflieger Erich Felbermayr aus Wels bei Grein mit einer Cessna 150 zu Tode. Der bekannte Welser, der mit seinen Absprüngen immer wieder Aufsehen erregt hatte, befand sich auf dem Rückflug von Aspern nach Wels.

1974

Der Magistrat der Stadt Wels richtet die „Dienststelle Flugplatzverwaltung“ mit zwei hauptamtlichen Betriebsleitern – Hans Dorant und Helmut Track – ein.

1975

Österreich-Rekord des Intersport-Fallschirmspringer-Teams am 20. Mai. Zehn Springer bilden im freien Fall einen Kreis.

1976

Dr. Helmut Aumayr erfliegt mit einem effektiven Höhengewinn von 3.000 m die dritte Bedingung zur „Gold-C“ – der ersten im Verein.

1977

Im August unter großer internationaler Teilnahme die 2. Weltmeisterschaft für Leichtflugzeuge. Dabei kommt es bei der Eröffnung zu einem furchterlichen Unglück: Der Hubschrauber des BMfL. stürzt beim Start ab und verursacht drei Tote.

1978

Die völlig abgewirtschaftete „Fliegerbar“ wird umgebaut und unter dem Namen „Möwenstuben“ als den Erfordernissen angepasstes Flugplatzrestaurant eröffnet.

1979

Zählt man alle Flugzeiten zusammen, dann waren die Welser Segelflieger im Jubiläumsjahr bei 1.093 Starts insgesamt 23 Tage in der Luft. Die beiden vereinseigenen Motorsegler flogen zusätzlich bei 1.109 Starts 440 Stunden.

1980

Die schlechte Witterung der Sommermonate war schuld, dass es die Segelflieger in diesem Jahr nur auf eine Flugleistung von 2.700 km brachten.

1981

Die schmale und holprige Flugplatzzufahrt wird endlich ausgebaut und den Anforderungen angepasst.

1982

Erstmals nach 40 Jahren landet auf dem Welser Flugplatz wieder eine „Me 109 G6“. Diese einzige noch fliegende Original-Messerschmitt von ursprünglich gebauten 35.000 Stück erreichte na-



1978



1977



1984



1986

türlich sehr viel Aufsehen und es wurde aus allen „Kamera“rohren geschossen.

1983

Die Weiße Möwe zählt bereits 350 Mitglieder und der öffentliche Zivilflugplatz Wels ist hinsichtlich der Frequenz auf Platz 12.

1984

Am 29. April stirbt Johann Dorant, Ehrenmitglied und Gründungsmitglied der Weißen Möwe. Als Fluglehrer und Ausbildungsleiter leistete er einen wesentlichen Beitrag zur Wiederbelebung des Fliegergedankens nach dem Krieg.

1985

Wels ist ein öffentlicher Flugplatz und die Weiße Möwe hat die Verpflichtung, Bewegungsflächen von Schnee und sonstigen Hindernissen freizuhalten. Ein gebrauchtes Schneeräumfahrzeug wird angekauft. Damit wird der Flugplatz winterfest.

1986

Erstmals findet in Wels die Luftfahrtschau „Air Tech“ statt. Sie soll später alle zwei Jahre abwechselnd mit Friedrichshafen durchgeführt werden. Allerdings bleibt es bei der Premiere.

1987

Um 3,4 Millionen Schilling wird eine 420 PS starke Turboprop-Maschine für die Fallschirmsprungsektion angekauft. Damit wird für die Springer der Himmel nach oben geöffnet (bis zu 5.000 m), andererseits sorgt die extrem leise Maschine für eine Entlastung an der Front mit den Flugplatz-Anrainern.

1988

Ein neuer, computergesteuerter Flugsimulator ist ein großer Schritt zur Verbesserung der Ausbildungssituation der Welser Flugschule.

1989

Auf den 13 vereinseigenen Maschinen der Sektion Motorflug werden fast 3.000 Stunden geflogen. Außer einigen verbogenen Blechteilen und einem künstlerisch verformten Propeller gibt es keine Schäden zu beklagen.

1990

Nach mehr als 30-jähriger Funktionärs-tätigkeit legt Präsident Franz Hamader die Clubführung in jüngere Hände. Sein Nachfolger ist Peter Rudolph.

1991

Am Welser Flugplatz zieht auch die Kultur ein. Der neu gegründete Verein „Freunde des Zivilflugplatzes Wels“ initiiert eine Ausstellung zum Thema „Fliegen und Umwelt“.

1992

Jubel bei den Welser Motorkunstfliegern: nach Bronze 1986 und Silber 1988 holt Walter Egger bei der Staatsmeisterschaft Gold.

1993

Das Wort „Rochade“ schreckt seit Monaten die Mitglieder der Weißen Möwe auf. Der Flugplatz soll nach der Vorstellung des Welser Wirtschaftsforums aufgelassen, das Areal vor allem als neuer Standort für das Messegelände genutzt werden. Nach einer Aussprache stellt Staatssekretärin Maria Fekter klar, dass das Wirtschaftsministerium nicht an eine frühzeitige Auflösung des bis 2073 laufenden Vertrages mit der Stadt Wels denke.

1994

Der Wunsch nach einer kräftigen Erneuerung wird bei der Generalversammlung deutlich: Erstmals gibt es zwei Wahlvorschläge und mit überwältigender Mehrheit wird dem großteils jungen Team um den neuen Präsidenten Friedrich Zinnhobler das Vertrauen ausgesprochen.



1992



1994



1994



1997



1995

Eine Flugshow mit rund 50 alten Propellermaschinen von der Me 109 über die Spitfire bis zur DC 3 soll 50.000 Besucher auf den Welser Flugplatz locken. Das Land mit dem zuständigen Referenten Landesrat Josef Ackerl betätigt sich als Spielverderber und erteilt keine Genehmigung.

1996

Rund 30.000 Besucher stürmen das Flugplatzgelände – allerdings nicht im Rahmen einer Flugshow, sondern beim Rockkonzert von Bon Jovi.

1997

Am 26. April landet erstmals ein viermotoriges Passagierflugzeug in Wels, eine Dash 7 der Tyrolean Airlines mit 46 Fluggästen. Der Pilot ist kein Unbekannter. Es ist der ehemalige Skisprung-Weltmeister Armin Kogler. In diesem Jahr wird auch der neue 1.000 m² große Flugzeughangar in Betrieb genommen.

1998

Ja, Nein, Ja, Nein ... die Meldungen lösen sich in kurzen Abständen ab. Das Thema: ein Flugtag zum 50-Jahr-Jubiläum der Weißen Möwe 1999. Eine Erfolgsmeldung gibt es dafür an anderer Front: Der Submietvertrag mit der Stadt Wels wird um weitere 25 Jahre verlängert. Das heißt, dass der Bestand des öffentlichen Zivilflugplatzes Wels bis zum Jahr 2030 gesichert ist.

1999

Die nach vielen Jahren wieder geplante Großveranstaltung „Breitling Flugshow 1999“ am 10. und 11. Juli wird uns durch Behördenwillkür verweigert. Stattdessen eine magere Teilnahme bei der „Statikshow“ am Linzer Flughafen. Die Fallschirmspringer sind sehr erfolgreich bei den Staatsmeisterschaften und auch die Modellflieger bei den Europa-meisterschaften. Das Ökologieprojekt Flugplatz Wels wird ins Leben gerufen. Die WMW feiert ihren runden „50er“.

2000

27.2.: Es fliegt wieder der legendäre „Fieseler Storch“ Fi 156 (Ecker)
 → 6. Mai + 17. Juni: Naderhirn IWC-Cup (mit Miss Austria Patricia Kaiser)
 → Formationsflug aller Welser Luftfahrzeuge anlässlich der Welser Messe
 → Vereinsausflüge nach Prag und Portoroz → FLY & JUMP am Pfingstsonntag → Feuerwehrübung am 26.5. → 16. IGO-ETRICH-Treffen am 13.8. (170 Teilnehmer) → Besuch der Traditionsgemeinschaft „Flugzeugführerschule A/B 115 am 16.9. (50 Teilnehmer) → 22.9.: Gründung der Sektion „Ultraleicht“ → Mit der „Super Dimona“ nach Elba und der „Lancair Super“ nach Oshkosh → Flugzeugmesse im Rahmen der CARS & BIKES vom 26. bis 29.10. → Besuch der Familie Culwell aus Amerika.

2001

Das SIZ veranstaltet Erste Hilfe- und Strahlenschutzkurse für unsere Mitglieder → Naderhirn IWC-Cup 2. Auflage am 19.5. voller Erfolg → 8.7.: Flugzeugweihe D-MPRI („Hans Strauss“) und Hangarfest → Mit drei Motorseglern nach Polen: „Alte Adler“ erobern Krakau am 22.7. → Bannerschlepp in Wels wird stark forciert
 → PR-Aktion: „Welser Flugplatz im Einklang mit Ruhe+Natur – ein Ausflug lohnt sich“ → Hubschrauber nisten sich in Wels ein
 → Unser Flugplatz wird immer häufiger Brutraum für seltene Tierarten (ÖKO-Projekt) → Elba-Korsika mit OE-DGB → IGO-ETRICH-Treffen mit Rekordbeteiligung (30 Tschechen, Schweizer u. v. a.)
 → Die WMW-Fallschirmspringer gewinnen die 1. Freestyle-Landesmeisterschaften → Rarität am Flugplatz: turbinenbetriebenes Rennauto in Erprobung → Zwei Staatsmeister im Motorflug: Wolfgang Schneckenreither & Hans Gutmann
 → Immer mehr Geschäftsflüge mit WMW-Fluggeräten oder beigestellten WMW-Piloten → Diverse Vereinsausflüge (Eggenfelden, Krems usw.).



2002

Anschaffung eines Tankwagens für JET A 1 mit 18.000 Litern Fassung → Sektion Ultralight bekommt Zuwachs: 2. UL D-MWWM → Neues Schleppflugzeug ROTAX SF 25 CS für leisere und billigere Segelflugschlepps
 → 5.7.: Flugzeugtaufe D-MWWM („Karl Bablich“) + OE-9465 (BAUMAX) mit 2. Hangarfest → Umfangreiche Instandhaltungsarbeiten bei Pisten (markieren, walzen etc.), Lehrsälen und Sitzungsräumen: Großprojekt Hangartorsanierung
 → Bei der Generalversammlung am 23.5. wird ein neuer Vorstand gewählt: Ein frischer Wind wird erwartet im Hinblick auf die anstehenden Probleme → Die WMW-Flieger werden verstärkt auf die Einhaltung der Platzrundenordnung zwecks Lärminderung angehalten bzw. geschult → IFR-Prüfung 27.–28.5.: erfolgreiche Kurse gut besucht (8)
 → 8.6. FLY&JUMP: ein schöner Tag am Welser Fliegerhimmel mit Life-Radio und Fallschirm springendem Präsidenten und Bürgermeister → PIPER-Treffen 31.5.-2.6.: 78 „Cups“ sowie J3C aus Italien, Luxemburg, Schweiz, BRD, Slowakei, England und Österreich: voller Erfolg mit vielen lobenden Zuschriften aus dem In- und Ausland → Auch Ballonfahrten werden vom Welser Flugplatz aus immer beliebter → Vereinsausflüge u. a. nach Ungarn und Sizilien (Catania) → Aus Lärm- und auch Kostengründen soll die Windenstartart wiederbelebt werden mit einer Leihwinde aus Micheldorf → Tag des Denkmals am Welser Flugplatz: großer Andrang bei dieser Sonderausstellung (Flugplatzgeschichte, Oldtimerschau) → 14./15.9.: 27. Treffen der Traditionsgemeinschaft „Flugzeugführerschule A/B 115“ von Wels aus zum Flugplatz Münsteuer (Reichersberg): Dank und Anerkennung für die gelungene Veranstaltung → Die Fa. AERIAL Helicopter etabliert sich mit Schule und Rundflügen am FLP Wels → Traditionelles Silvesterfliegen der „Kleinen“ (Sektion Modellflug).

2003

Gut besuchter Einsatzleiterkurs 8./9.2.

→ Vereinsausflüge nach Damme (Bremen), Holland, Speyer (BRD), Rügen

→ Feier im Air-Treff: Fritz Zinnhobler 10 Jahre Präsident der WMW

→ ÖKOLOGIE-PROJEKT Welser Flugplatz: keine Düngung und landwirtschaftliche Nutzung seit 10 Jahren: Flora und Fauna der letzten Welser Heidefläche dadurch wieder intakt! Anerkennung von Experten, Naturschützern und Landesrätin Dr. Silvia Stöger im Bund mit dem WWF → LIONS CLUB Linz-Puchenau zu Gast am Flugplatz → Zwei erfolgreiche Landesmeisterschaften unserer Fallschirmspringer am 14.6. und 2.8. (mit Spanferkel)

→ RED BULL 4 Continental Flight mit Hans Gutmann vom FLP Wels (15.7.). Rückkehr nach Salzburg am 10.12. → Nostalgie-Besuch aus Südtirol: Zeitzeuge und Stieglitz-Pilot Karl Mitterdorfer von der ehem. Flugzeugführerschule 8A 40

→ 19. Internationales IGO-ETRICH-Treffen am 9.8. mit Hangarfest → WMW-Cup der Segelflieger am 27.9. → Flugzeugtaufe Katana OE-ANZ („Alois Himsl“) und Diskus D-KMKN („Franz Kitzberger“)

→ Mitgliederstand der WMW 1993 (448) 2003 (629) → Zeppelin-Tage in Wels vom 13. bis 19.10. (Typ LZ No7) → Wieder zahlreiche Ausbildungserfolge im Segelflug, Motorflug und Fallschirmspringen (insg. 23 Schüler).

2004

„Ball der Flieger“ wie jedes Jahr ein toller Erfolg

→ Änderung Luftraumstruktur der Flugplätze LINZ/WELS → Der öfftl. Zivilflugplatz Wels ein „Juwel“ der Stadt Wels: Status, Maßnahmenkatalog zur Fluglärminderung, Marketing, wirtschaftlicher Nutzen des Flugplatzes – ein Memorandum zur allgemeinen Information

→ 26.3.: Generalversammlung mit wieder zwei Wahlvorschlägen: Revolution gescheitert! → Vereinsausflüge nach



Polen mit Motorsegler, Elba (CMS) und mit UL um die Adria → Das Flugplatz-lokal AIR-TREFF mit Andrea & Helmut feiert eine arabische Nacht

→ Traditionelles Hangarfest am 14.8.

→ Offizieller Beginn der Sommersaison mit der Welser Stadtkapelle und unserem „WMW-Marsch“

→ Weltrekord am Welser Flugplatz! Stuntman mit LKW auf zwei Rädern: 3,5 km Rundkurs in 31 Min. 16,4 km durchgehalten (Weltrekord bisher 10,8 km)

→ Tiere und Pflanzen am Flugplatz: Förderung Ökologieprojekt Flugplatz Wels – Aktion „Naturaktives Oberösterreich – Neue Biotope in jeder Gemeinde“ (Land OÖ, Naturschutzabteilung)

→ Der Kampf um den Erhalt des Flugplatzes wird wieder heiß, unsere Gegner mobilisieren! Deshalb werden die Kontakte mit Flugplatzgegnern, Anrainern mittels CUMULUS, ÖKO-Flyern bzw. persönlichen Kontakten intensiviert

→ Die Stadt Wels lässt die „Katz aus dem Sack“ mit Vorstellungen, Teile am Flugplatz Wels zu verbauen.

→ Wieder Luftschiff am Flugplatz Wels, der sich zum begehrten Lande- und Andockplatz entwickelt

→ Die Flugplatz-Umzäunung (ca. 4 km) wird mithilfe unseres „Nachbarn“ BH repariert/saniert → Motorflugschule erfolgreich: 11 PPL-, 4 IFR-Berechtigungen bis Ende Juni

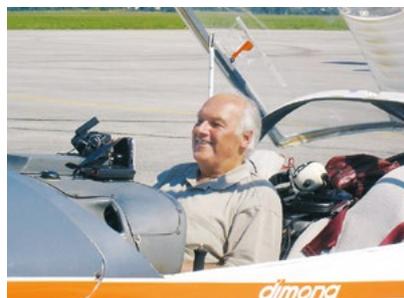
→ Auf Initiative des Bürgermeisters von Thalheim erleben behinderte Kinder einen „privaten“ Flugtag mit Vereinsmaschinen

→ Die Segelflieger erwecken in Wels nach 40 Jahren Pause wieder die Windenstartart: nostalgisch und lautlos!

→ Auch der Nikolaus landet jedes Jahr gerne am Flugplatz Wels und lässt Kinderherzen höher schlagen.

2005

Blumenball der Flieger: immer glanzvoller Höhepunkt der Welser Ball-saison! Der Blumenschmuck geht im Anschluss an Kindergärten und Altenheime → Auch die Fallschirmspringer tragen zur Belebung des Flugplatzes bei: Saisonopening am 5. Februar → FLP Wels im Einklang mit seinen Nachbarn: Die lärmindernden Verfahren werden den Piloten verstärkt nahegebracht → Vordringliche Projekte: Ökologiprojekt, Einstellhalle, Reparatur Abstellfläche und Rollwege, Sanierung des Hangardaches, Kontakte mit Anrainern zur Verminderung der Anzeigenflut, Neuanschaffung von Betriebsfahrzeugen (Schneepflug, Feuerwehr) → Ein rassiges „Rennpferd“ (Christen Eagle II) wird anstatt der „Oldie-Bücker“ 131 angeschafft. Professioneller Kunstflug ist ab jetzt auch in Wels wieder möglich → Vereinsausflüge mit UL nach Spanien und Portugal (8 Flugtage, 5.800km, 35 Flugstunden), Unije (Kroatien) → ÖAMTC Ambulance Jet in Wels: Sie fliegen um ihr Leben – der Flugplatz Wels gibt die Sicherheit, im Notfall einen Landeplatz zur Verfügung zu haben! → Schlagzeilen der Presse „Andere Pläne für Flugplatz“, „Betriebe am Flugplatz“, „Die Stadt macht ernst“, „Flugplatz und Business Park Ost nutzen“ deprimieren den Halter des größten öfftl. Zivilflugplatzes Österreichs → Erntezeit am Flugplatz: Wertvoller Grassamen der Welser Heide wird schonend für die spezielle Weiterverwendung gesichert → FC Weiße Möwe Wels: einziger Garant für die Erhaltung der letzten Welser Heidefläche (regelmäßige Infos im Cumulus, der auch an die Anrainer zur Bewusstseinsbildung verteilt wird) → Focke Wulf P 149D in Wels stationiert (Baujahr 1960, Einsatz bei der deutschen BW) → BIRD-MAN über Wels: Fallschirmspringen/-fliegen der besonderen Art im Juni → Pistensanierung und Markierung der Segelfluggpiste mit eigenen, kostenlosen Kräften → Flugzeugtaufen am 17.7.: Christen Eagle N 14KH („Karl Bregartner“) und UL CTSW OE-7106 („Hans Schön“) → „Tag der offenen



Türe“ mit Hessenkaserne Wels (10 Jahre Heereslogistik Wels) am 10.9.: Symbiose BH+WMW gemeinsam für die interessierte Bevölkerung mit Pendelverkehr Militär/Flieger → ZEUS 2005: 1.500 Helfer bei Landeskatastrophenübung des Roten Kreuzes → Besuch der „Kleinen“ der VS Pernau bei den „kleinen“ UL-Flugzeugen der WMW → Neues schnelles FLP-Einsatzfahrzeug KLF 350/250: Vorstellung und Übung mit den „großen Brüdern“ der FF Wels

→ Unser Gedenkstein, gewidmet den gefallenen Fliegern der Flugzeugführerschule A/B 115 wird nicht nur zu Allerseelen stilvoll gepflegt von unserem „Waldemar“

→ Ehrenpräsident Franz Hamader feiert am 12. November seinen 80er → Der Nikolo landet am 4.12. pünktlich in Wels vor 100 Personen, davon 50 begeisterte Kinder.

2006

Glanzvolles Ereignis ist der Fliegerball mit anschließender Blumenübergabe an Frau StR. Silvia Huber → Sektion Motorflug will Flugzeugpark mit „Glasscockpits“ modernisieren (Ce 172+Ce 182). Einige ältere LFZ stehen zum Verkauf

→ Motorflugausbildung passt sich den Gegebenheiten an und will sich in Richtung FTO (Flight Training Organisation) weiterentwickeln

→ Ab 1. April wird die Flugvorbereitung auf „Selfbriefing/Homebriefing“ via Internet umgestellt → Die Sektion Segelflug präsentiert sich beim „Tag der offenen Türe“ in der FH Wels unter anderem mit dem „Diskus“. Motto: Technik in der Flugzeugindustrie mit Kooperation am Sektor Ökoenergie → Vereinsausflüge u. a. nach Zadar (Kroatien)

→ Kranken- und Unfalltransporte über den öff. Zivilflugplatz Wels sind bereits Normalität → Die Sanierung der Flugplatz-Tankstelle ist in vollem Gange → Der Winterdienst zur Reinhaltung der Verkehrsflächen (Verpflichtung!) forderte von der FBL wieder vollen Einsatz → 13. Mai: Rekordversuch „Symphonie der Ballone“ mit Rahmenprogramm sowie „Johann-Schön-Ge-

dächtnisfahrt“ → 7.9.: Fritz Leber (Mitgliedsnummer 001, Vereinsgründer und Präsident) war seit Langem wieder auf „seinem“ Flugplatz und traf noch einige „alte Kämpfer“ (Hamader, Stockinger)
 → „Offener Europäischer Himmel“: Sechs Flugzeuge der WMW fliegen auf Einladung zur Partnerstadt TABOR (Tschechien) auf deren Flugplatz. Mit dabei Bgm. Koits und StR. Silvia Huber
 → Messerschmitt Me 109 landet am öffentl. Zivilflugplatz Wels und findet mit den fahrwerkschonenden Graspisten ideale Bedingungen vor. Weitere Besuche sind daher bereits vorprogrammiert
 → Teilnehmer der Rallye Salzburg-Capetown treffen sich in Wels und werden von Piloten und Flugzeugen der WMW nach Salzburg zum Hangar 7 eskortiert.

2007

Experten der Naturschutzabteilung des Landes OÖ. bestätigen, dass das Welsener Flugplatzgelände zu den „Schatzkammern“ des landesweiten Naturschutzes gehört →

Die Umstellung der Motorflugschule auf FTO erfolgt innerhalb einer Kooperation mit ÖLS (Graz) und AERONAUTX (Linz). Damit ist die Qualität weiterhin gesichert

→ Zum ersten Mal „Skifliegen“ in Wels: der Schleppfalke OE-9045 wurde wechselweise mit „Brettln“ ausgestattet, was den Winterbetrieb auf verschneiten Pisten ermöglicht – und das alles Marke „Eigenbau“

→ Erste Erfahrungen mit den Glascockpitfliegern OE-DBA und OE-DBS zeigen, dass viel Übung erforderlich ist, um die Vielzahl von Informationen zu nutzen und nicht nach „Eieruhren“ zu schielen.

→ Zivilluftfahrtpersonal VO 2006 und JAR-FCL stellen auch die WMW-Piloten vor neue Anforderungen → Eine ao. Generalversammlung wählt am 22.6. einen neuen Vorstand, da der alte keine Entlastung fand

→ Siegi Herr übernimmt die Sektion Ultralight, Christian Sixt wird neuer Sektionsleiter der Motorflugsektion.



Wolf Ruzicka übernimmt das Amt als neuer Pressereferent der Weißen Möwe.

→ Die Bundes-Immobilien-GesmbH (BIG) als Verwalter des Flugplatzareals plant mit der Stadt Wels trotz bestehender langfristiger Verträge eine Verbauung des bestehenden Geländes im Ausmaß von 40 ha und legt erste konkrete Pläne vor → Honiggewinnung am Flugplatz Wels: Zwei Imker stellen Bienenkästen auf und sind von der hervorragenden Qualität des einzigartigen Heideflora-Honigs überrascht. Der Absatz ist reißend → Vereinsausflüge: BMW-Dingolfing (BRD), Mali Losinj (Kroatien)

→ Erfolgreiches Kunstflugtreffen mit unserer „Eagle“ in Reinsdorf (BRD) sowie Teilnahme bei den deutschen Staatsmeisterschaften im Motorkunstflug (Cochstedt, BRD) mit den sensationellen Plätzen 4 und 5 (Hackenberg und Rohn)

→ Eingehende Besichtigung Flugplatz/Biotop Wels am 17. Mai mit Naturschützern und Anrainern (Oberförster Martin Plasser)

→ Mehrere Pächterwechsel im Flugplatzrestaurant, Neueröffnung unterm „Kaiser“ am 2. Juli

→ Leider ein schwarzer Juli: 2.7.: Absturz des UL OE-7106 in Kroatien, 20.7.: Absturz MS Diskus D-KMKN in Mauterndorf.

→ Bei der Juniorenmeisterschaft im Streckensogelflug (Krems) erreichen unsere „Jungadler“ Fabian und Tobias sehr gute Plätze (2 und 5)

→ 1. ROTAX-Modellfliegertreffen 2007 der Sektion MOD am 18. August ein voller Erfolg

→ Traditionelles Bückertreffen in LOLW vom 31.8. bis 2.9. mit Formations- und Kunstflügen

→ Schwarzer 17. Oktober: Die Sektion Fallschirmsprung muss ihre Absetzmaschine OE-KFS verkaufen und ist somit vorerst gegründet

→ Der Nikolaus am Flugplatz hat diesmal viele Wünsche entgegenzunehmen. Die Organisation wird von Wolf Ruzicka übernommen.

2008

Mit dem neuen VLA TECNAM P 2002 JF machen Sektion UL und MOT „gemeinsame Sache“. Diese Kooperation soll auch auf andere Vereinsflugzeuge ausgedehnt werden

→ Neuerliche Änderung der Luftraumstrukturen über LOWL und LOLW

→ Sensationsfund am Welser Flugplatzgelände: die „Furchenbiene“ (Lasioglossum setulosum). Seit 57 Jahren wurde dieser Steppenbewohner nicht mehr nachgewiesen (Wildbienen-Spezialist P. Andreas Ebner aus Linz-Puchenu)

→ Peter Rohn verpasst der Vereinshomepage ein zeitgemäßes Outfit und einen informativen Mitgliederbereich: www.wmw.at und www.lolw.at

→ Vereinsausflüge: u. a. mit der Katana nach Florenz-Verona-Bozen, Motorsegler und Privat-Jodel nach Berlin/Tempelhof, OE-KLS nach Dubrovnik → Es geht ums Überleben: Flugplatz-Rochade JA/NEIN (Info-Abend am 28.3., Generalversammlung deswegen verschoben)

→ „Wels – die Fliegerstadt?“ Aufgrund der drohenden Gefahren für die zweckgewidmete Fläche wird intensiv recherchiert und auch in der traditionsreichen Flugplatzgeschichte „gekrant“. Das Bekenntnis der derzeitigen Stadtpolitiker zu „ihrem“ Flugplatz ist leider sehr dürftig. Auch unter den eigenen Mitgliedern wird heftig FÜR+WIDER diskutiert, Spaltung droht. Unsere Anrainer mutierten von Gegnern zu Freunden und Fürsprechern: Sie wissen, was ihnen nach einer Verbauung droht! Unterschriftenlisten PRO FLUGPLATZ werden dem Bürgermeister zur Kenntnis gebracht

→ Die Generalversammlung am 15. Mai lehnt mit überwältigender Mehrheit FLUGPLATZ NEU ab, da zu viele Ungereimtheiten, fehlerhafte Pläne und vordergründige Interessen vorliegen. Die Verhandlungen mit der Stadt Wels werden gestoppt



→ In der Folge kommt es durch Funktionärsrücktritte auch zu Änderungen im Vorstand → Ein „Team der besten Köpfe“ bildet sich, um die verfahrenere Flugplatzsituation zu retten und Lösungsmöglichkeiten zu erarbeiten

→ Großveranstaltung 36. Int. Oldtimer-Segelflugtreffen vom 30.7. bis 10.8.: Ein überwältigender Erfolg! 104 Segelflugzeug-Raritäten mit ca. 500 Oldtimer-Freunden aus aller Welt. Dank an Sponsor Fa. FRONIUS und Freunde von der Wasserkuppe. Ergebnis: 800 Starts mit zwei Winden und vier Schleppflugzeugen – vollste Zufriedenheit der Teilnehmer

→ PR-Aktion „Die Wiesenvögel am Flugplatz Wels, dem letzten Rest der Welser Heide“ (englisch/deutsch) wird mit Cumulus und eigenen Foldern auch an Flugplatzanrainer und sonstige Interessierte gratis verteilt

→ Das erste ROTAX FLY IN vom 21. bis 24.8.: nächste Großveranstaltung mit Leistungsschau über Ultraleichtflugzeuge und deren bewährte ROTAX-Motoren sowie Werksbesichtigung, Bannerflüge etc. (Vertreter aus 15 Nationen)

→ 50 Jahre Traditionsgemeinschaft der ehem. Flugzeugführerschule A/B 115: Treff auch am Flugplatz Wels im nostalgischen „Flugzeugmuseum“ von Ing. Josef Ecker am 20. September.



Helmut Track beim Unterrichts

Die Zusammenfassung

Helmut Track (†) hat maßgeblich an den Festschriften zum 25-, 40-, 50- und 60-jährigen Bestehen unseres Clubs mitgewirkt.

Wir zollen ihm unseren Respekt und Anerkennung und bewahren ihn in freundschaftlicher Erinnerung.

2009

Zur Klärung der Flugplatzproblematik wird unter Mithilfe des OeAeC der Kontakt mit den zuständigen Ministerien aufgenommen

→ Ein fiskalischer Schritt in die zukunftsweisende Richtung: Die Tankstelle wird aus dem gemeinnützigen Status der WMW ausgegliedert. Damit können unseren Kunden vorsteuerrabzugsfähige und ggf. MÖSt-freie Rechnungen ausgestellt werden. Weitere wirtschaftliche Maßnahmen sind geplant → ÖSV-Adler unterwegs: Spuren im Schnee durch unseren „Brettflieger“ OE-9465 (27.1.) → Auch die Hochschule für Bodenkultur an der Universität Wien beschäftigt sich mit der Flora&Fauna des Flugplatzgeländes im Rahmen eines Raumordnungskonzeptes

→Vorschau: Großveranstaltung „Welsener Flugtage“ und „Internationales Bückertreffen“ anlässlich 75 Jahre Bucker-Flugzeuge vom 10. bis 12. Juli mit Jubiläumsabend im Festzelt

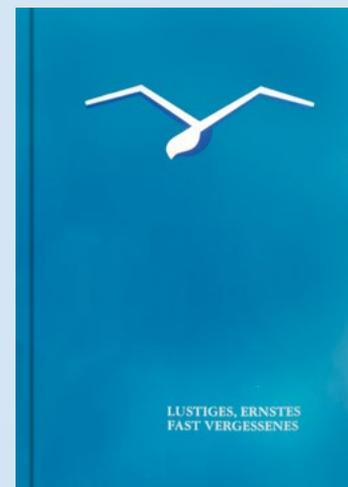
→ Wir feiern 60 Jahre Fliegerclub Weiße Möwe Wels

→Gründung der WMW-BetriebsgmbH: Ein wichtiges WMW-Ziel wurde erreicht. Gewerbliche Luftfahrtunternehmen und unsere Flugschule können ab 2009 mineralölsteuerfrei tanken. Ab jetzt kann eine Mehrwertsteuer-Rechnung durch die Weiße Möwe Wels BetriebsgmbH ausgestellt werden

→ Gesundheitsmesse Wels, November 2009: Drei Tage Power-Werbung für die WMW: am Stand mit der Dimona, auf der ORF-Bühne durch Interviews. In dieser Zeit konnten wir viele Besucher für den Flugsport interessieren → Am 6. Dezember 2009 wurden nicht nur die Kinder der WMW vom Nikolaus reich beschenkt. Zu nächtlicher Stunde besuchte der Nikolaus auch den Hangar. Er zauberte aus seinem Sack ein Schwesterchen der OE-ANZ, die OE-CSC. Ab sofort treten die Katanas im Doppelpack auf.



„Welcher Idiot hat denn die Seilbahnstütze an der falschen Seite montiert?“



LUSTIGES, ERNSTES, FAST VERGESSENES

Geschrieben wurde dieses Buch von unserem Gründungsmitglied **Ing. Gerhard Seidl** und illustriert von unserem Gründungsmitglied **Willi Stockinger**. Leider sind beide schon verstorben, jedoch haben sie uns mit diesem Buch einen lustigen und informativen Einblick in die Gründungszeit unseres Vereins hinterlassen. Dieses Buch kann in der Betriebsleitung käuflich erworben werden. Das Buch kostet €19,99.

2010

Aus für eine 60 Jahre währende Tradition. Mit dem 60. Fliegerball 2010 wird dieser Höhepunkt bis auf Weiteres verschwinden → Manches wurde umgegraben, manches ans Tageslicht befördert. Schließlich entpuppte sich die ganze Aktion als wesentlich ungefährlicher, als es das AC/DC-Konzert, 2 Monate später war.

→ Am 6. Mai 2010 wurde unser langjähriger Präsident, Friedrich Zinnhobler, von Landesrat Viktor Sigl zum Konsulenten des Landes Oberösterreich ernannt. Landesrat Viktor Sigl erwähnte bei seiner Laudatio lobend die Welser Flugtage, die aus seiner Sicht eine großartige Sache für das Sportland Oberösterreich darstellen, und wünschte uns das Beste für die Großflugtage 2010

→ Schlachtfeld am und abseits der Segelfluggpiste am Flugplatz Wels nach dem AC/DC Konzert am 22. Mai 2010, wir müssen für unsere Großflugtage im Juli das Veranstaltungsgelände verlegen → Das Gebäude ist schon neu gemalt und am 7. Juli, kurz vor den Flugtagen, wurde das neue WMW-Logo auf den Hangar montiert.

→ Am 10. und 11. Juli 2010 konnten wir dem interessierten Publikum imposante Flugvorführungen bei bestem Wetter bieten. Das Blau des Himmels haben nur diverse künstliche Wolken der Vorführflugzeuge getrübt. Das Bundesheer war mit fast allen Typen sowohl am Boden wie in der Luft vertreten. Ebenso die Flying Bulls aus Salzburg. Großen Dank an die Messerschmittstiftung unter Leitung von Dr. Heinrich v. Srbik. In Wels hatte die legendäre Messerschmitt Me 262 „Schwalbe“ einen Auftritt in Österreich. (Bericht: Cumulus 3 2010)

→ Einen Tag nach unseren Flugtagen erreichte uns eine Verständigung der Stadt Wels. Jetzt kann man auch nachvollziehen, warum die Stadt Wels und das Welser Stadtmarketing nicht das



geringste Interesse an dieser großartigen Veranstaltung der Weißen Möwe zeigte. Die ersten Kampfmaßnahmen werden ergriffen. (Bericht: Cumulus 3 2010)



„Mein verstorbener Mann war Jahrzehnte begeisterter Motorflieger und Vereinsmitglied der Weißen Möwe. Ich habe ihn oftmals begleitet und durfte die Schönheit des Welser Flugplatzes mit seiner reichen Flora und Fauna schon vor vielen Jahren kennenlernen.“ Diese Worte darf ich von dieser großartigen Frau, Mutter eines Konzerns und einer lieben Freundin, zitieren. Brigitte Strauß trat an, mit aller Kraft mitzuhelfen, das Flugplatzareal im jetzigen Ausmaß zu erhalten und eine Zerstörung durch die Errichtung eines Betriebsbaugebietes zu verhindern. Ihre unermüdliche Unterstützung führte uns dorthin, wo wir heute fliegen. Im März 2019 trat sie zurück

→ Die vierte Katana wird angeschafft. Christian Sixt, Sektionsleiter Motorflug, bringt es auf den Punkt. Wir sind jetzt um 20 Knoten schneller als mit den Cessnas, was vor allem bei Gegenwind einen größeren Unterschied macht. Beispielsweise kann man Wels-Portoroz in knappen 01:40 schaffen, was auch für die Geldbörse besser ist. Finanzreferent Walter Koll hat sie in Deutschland aufgespürt

→ Neue Winde in Wels: Egger Doppel-trommelwinde; Baujahr 2001; Antrieb: Daimler Benz Dieselmotor MB-QM401 LA; Leistung: 229 kW bei 2100 U/min; Hubraum: 11.000 ccm; ZF Wandler WSK 400/440; Aufbau auf Mercedes LKW Kipper Fahrgestell (LAK 1113B); Seillänge 1.000 Meter

→ Das Computerzeitalter hat auch am Segelflugstart Einzug gehalten. WMW-Geschäftsführer und Webmaster Andreas Grosch hat sich am freien Markt umgesehen und ein Starterfassungsprogramm beschafft, das alle Stückeln spielt.

→ Plakataktionen für den Erhalt des letzten Stücks der Welser Heide werden gestartet

→ Jeder Sitzplatz ist ein Fensterplatz. 2011 waren wir restlos ausgebucht. Kuoni hostet die Überflüge von Dübendorf/Schweiz nach Wels und retour. Das war der dritte Anflug auf Wels seit 2009. Es wurde bis 2018 mit der Ju-52 in Wels geflogen. Nach dem



Brigitte Strauß



verheerenden Absturz drei Wochen, nachdem sie bei uns war, war allen klar, diese Fliegerei wird es in dieser Art und Weise nicht mehr geben

→ Ein Bild von den Pressekonferenzen, die von der Vereinsführung der Weißen Möwe Wels organisiert wurden. Über 50 Zeitungsartikel, einige Fernsehauftritte und Interviews mit unserem Präsidenten sprechen eine klare Sprache. Am Tisch auch Bernd Lötsch.

Unserem Verein wird Gehör geschenkt. Der Vorstand arbeitet mit Elan daran, damit der Flugplatz Wels weiterhin ein Ort der fliegerischen Begegnung aller Flugsektionen sein kann

→ Unser Fliegerclub war im November auf der Welser Gesundheitsmesse mit einem professionellen Stand vertreten. Wie bereits in den letzten Jahren hatten wir die größte Fläche in der Vereinshalle, und die musste mit Equipment der Weißen Möwe ausgefüllt werden.

(Bericht: Cumulus 2011)



2012

Flugtag der OÖ-Kinderkrebshilfe: Präsident Josef Ecker und seine Kollegen gaben sofort grünes Licht, damit diese Veranstaltung schnell in die Tat umgesetzt werden konnte. Gute Ideen und zielführende Aktionen sind dem Vorstand eine Herzensangelegenheit. (Bericht: Cumulus 2012, Seite 7)

→ **Flugplatz Taufe Wels** Heide: Am 4. August 2012 lud die Weiße Möwe Wels zur festlichen Namensgebung unseres Flugplatzes ein. Die österreichische Aero-Clubspitze fand sich bei uns ein, wie auch die wichtigsten Vertreter des österreichischen Naturgewissens.

Ganz besonders freute uns, dass trotz der sommerlichen Stimmung und der schwülen Temperatur so viele interessierte Mitglieder und Freunde der Weißen Möwe Wels unserem Ruf folgten und mit uns feierten. (Bericht: Cumulus 2012, Seite 14)

→ Am 14. Juni 2012 landete wieder ein Zeppelin in Wels. Diesmal war es der größte der Welt. Er hatte einen technischen Stopp, Flugplatz Wels ist prädestiniert, um solche Fluggeräte aufzunehmen

→ Es gäbe viele flugbegeisterte Jugendliche, jedoch trauen sich die wenigsten mit 15 Jahren auf einen Flugplatz. Deshalb geht der Verein in Schulen und präsentiert diesen fantastischen Sport. Aktionen wie die „rauchfreie Klasse“ sind ganz im Sinne der Jugendförderung und nehmen die Scheu vor dem Erstkontakt zu einem Fliegerclub. Wir freuen uns auf weitere Ideen, damit die Fliegerei in Wels auch weiterhin mit jungem Blut aufgefrischt wird

→ **Segelflug-Jugendkurs 2012:** Im Sommer 2012 hat die Sektion Segelflug erstmals in den Ferien einen Segelflugkurs für Jungflieger ausgeschrieben. Vier Interessierte haben sich gemeldet, sie waren 14,5 bis 19 Jahre alt. (Bericht: Cumulus 2012, Seite 56)

→ Wie auch schon die letzten zwei Jahre zuvor, präsentierte sich die Weiße Möwe Wels auf der Gesund-Leben-Messe in Wels. Dieses Jahr stand das Thema Motorflug im Vordergrund.



Fritz Leber, 1. Präsident der WMW, im Gespräch mit dem ehemaligen Präsidenten Josef Ecker



Die große Dame des Vereins, Frau Vizepräsidentin Brigitte Strauß, scherzt mit dem Aero-Präsidenten Alois Roppert.



Bernd Lötsch im Cockpit – ein Flugzeug der WMW verhilft zum Adlerblick für's Wesentliche (Bericht: Cumulus 2012, Seite 14)



Unsere Katana OE-ANZ war ein toller Blickfang in der Messehalle. Hunderte Besucher kamen an drei Tagen auf unseren Stand, um ein modernes Motorflugzeug mal ganz aus der Nähe betrachten zu können, einmal „Katana-Probesitzen“ zu dürfen, mit dem Simulator zu fliegen oder den neuen ROTAX Motor 912 iS zu begutachten

→ Ein Bild von der Pressekonferenz am 7. Dezember. Die oberösterreichische Umweltschutzkommission lud ein und die WMW wurde gebeten, mitzuwirken. Das Thema: die Aufforderung der EU an Österreich, das Flugplatzgelände unter Naturschutz zu stellen. Die Stimmung unter den Redakteuren war ganz klar pro Flugplatz. Übers Jahr gab es zur Sachlage viele Zeitungsartikel, einige Fernsehauftritte und Interviews mit unserem Präsidenten.

(Bericht: Cumulus 2012, Seite 65)



2013

Eine neue Schleppmaschine ist in Bau und unter Leitung des neuen Sektionsleiters, Gerhard Krenn, wurde die Modellflug-Werkstätte neu eingerichtet. Auf der Modellbaumesse Wels haben sich ungewöhnlich viele Menschen für unseren Club und seine Aktivitäten interessiert.

→ PART-FCL & Language Proficiency wird ab 2013 notwendig. „Piloten von Flugzeugen ...“, die am Sprechfunkverkehr im Flugfunkdienst teilnehmen, dürfen die mit ihren Lizenzen verbundenen Rechte und Berechtigungen nur ausüben, wenn sie in ihrer Lizenz einen Sprachenvermerk entweder für Englisch oder für die Sprache besitzen, die beim Flug für den Sprechfunkverkehr verwendet wird.“ (PART-FCL.055 Sprachkenntnisse)

→ Das erste Air Scout Camp am Flugplatz Wels war ein voller Erfolg. Chris Shaw brachte das Konzept »belt up« aus England mit. Die Pfadfinder bekamen über das Wochenende einen Crashkurs in Fliegen. Campen inklusive nur ohne offenes Feuer. Als Auszeichnung bekamen die Kids den Airscout-patch.

→ Herbert Ortbauer verfasst wieder einen tollen Reisebericht, hier die Reiseroute: Slowenien – Kroatien – Montenegro – Albanien – Griechenland – Türkei – Bulgarien – Rumänien – Ungarn. Roman Aschl, Herbert Ortbauer, Christian Neuhauser, Heinz Preuer und Christian Klopff flogen im rotierenden System mit der OE-CSC (Katana DA20) und OE-KMV (Piper PA28)

→ Vereinsausflug mit Rotax: Für spezielle Leistungen werden jährlich Rotax Mitarbeiter mit besonderen Events belohnt. Diesmal ging es mit Vereinsmaschinen von Wels nach Salzburg und retour. Dazwischen wurde Hangar 7 besucht.

→ Gesundheitsmesse 2013: Außer Spesen nichts gewesen. Was sich bereits 2012 abzeichnete, hat sich im November 2013 fortgesetzt. Der Besuch in Halle 6 (hier stellen alle Welser Sportvereine aus) erreichte einen Tiefstand. Unser Aufwand war groß, der WMW-Stand zählte zu den beeindruckendsten, das Interesse war trotzdem



Unser Hauptstand auf der Modellbaumesse 2013



enttäuschend. Offenbar erwartet das Publikum bei einer Gesundheitsmesse kein Angebot zum Flugsport. Wir werden trotzdem auch weiterhin ausstellen, allerdings in wesentlich kleinerem Umfang, als die Weiße Möwe dies bisher praktizierte.

→ Danke an unseren Präsidenten, der unermüdlich in Presseangelegenheiten für den Flugplatz Wels unterwegs ist. Alle Achtung, Sepp Ecker ist wahrscheinlich der einzige Flugclub-Präsident der Welt, der eine eigene Zeitungskolumne schreibt.



Fotoshooting für ein Zeitungscover.

→ Großer Erfolg für die Natur am Flugplatz Welser Heide – Land Oberösterreich muss laut EU Schutzgebiet verordnen!

Manchmal werden Ausdauer und Beharrlichkeit belohnt. Der Naturschutzbund war in seinem Einsatz in den vergangenen Jahren für den Schutz der letzten Welser Heide erfolgreich!



Großer Brachvogel (*Numenius arquata*) Vorspiel zur Kopula, Flugplatz Wels

2014-2015 1949 BIS 2024

2014

Die Umstellung von einer RF auf eine ATO gemäß der VO (EU) 290/2012 PART-ORA ist sehr aufwendig und unterliegt einem Genehmigungsverfahren durch die zuständige Luftfahrtbehörde, in Österreich ACG (Austro Control GmbH).

Aus diesem Grund wurde intensiv an den erforderlichen Manuals und Strukturen zur Umstellung auf eine ATO gearbeitet und am 01.10.2014 der Antrag bei der ACG eingebracht, um rechtzeitig eine Zulassung zu bekommen und den Ausbildungsbetrieb lückenlos fortführen zu können.

Wir erhielten die Zulassung im Frühjahr 2015. Unsere professionelle Schulung basierend auf europäischem Standard läuft seit vielen Jahren. (Bericht: Cumulus 2014, Seite 12)

→ Für 34 „Schnupper-Piloten und Pilotinnen“ wurde 2014 der Traum vom Fliegen wahr! 2014 fand bereits an 7 Samstagen das von mir ins Leben gerufene neue Projekt „Pilot für einen Tag“ statt. Ziel war und ist es, allen Fluginteressierten von Jung bis Alt einen unvergesslichen Einblick in unser wunderschönes Hobby zu gewähren. → Schon seit einigen Jahren betreut WMW-Mitglied Wolfgang Burgstaller am Flugplatz einige Bienenvölker. Ein wichtiger Beitrag zur Blütenbestäubung und zur Erhaltung der Vielfalt unserer Welser Heide.

→ ARADO AR 96 ALS NACHBAU: Als Kind hatte Alois Krennmeir die Ar 96 für sich entdeckt, als Erwachsener baute er sie nach, gemeinsam mit seinem Sohn. 13 Jahre haben die beiden gebraucht, jetzt fliegt der Zweisitzer – verkleinert und aus Holz – charismatisch wie das Original! (Bericht Cumulus 2014, Seite 16)

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



In unserem Lehrsaal I PPL-Schulung 2014



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



Das waren Zeiten, zwecks Werbung für unseren Flugsport zogen wir den Flieger auf die Messe.

cker auf der Modellbaumesse 2014. (Bericht: Cumulus 2014, Seite 22)



Die Christen Eagle vor unserem riesigen Stand auf der Messe

Im UL von Wels nach England: Kann man mit einem Ultraleichtflugzeug quer über den Kontinent fliegen? Natürlich! Aber es bedarf ein wenig zusätzlicher Planung. Alex Mitter machte die Probe aufs Exemple.

(Bericht: Cumulus 2014, Seite 27)



D-MFIA bei der UK Aero Expo in Sywell



Unsere neue Schleppmaschine vom Typ Wilga mit 3,5 m Spannweite wurde über den Winter fertig gebaut. Es steht unserer Sektion nun endlich wieder ein Arbeitsgerät für das Segler-Schleppen zur Verfügung.

(Bericht Cumulus 2014, Seite 78)



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

2015

Es war kein Aprilscherz: Am 1. April 2015 wurde unser schöner Flugplatz zum Naturschutz-Gebiet. Unsere Zusammenarbeit mit Naturschutzexperten und Verbänden trug also letztlich Früchte – das Zuhause von Brachvogel und Co hat seit heuer den Status eines Europa-Schutzgebietes. Der dazu notwendige Beschluss der Oö. Landesregierung erfolgte sogar einstimmig. Das Schöne daran: Wir, die Weiße Möwe Wels als Flugplatzhalter, können dieses Naturschutzgebiet, das schöne Flugplatzgelände, weiter uneingeschränkt nutzen.

→ Seit 1. April 2015 ist unsere Motorflugschule eine ATO.

Was verbirgt sich hinter dieser Abkürzung: AT = Österreich, ATO = APPROVED TRAININGS ORGANISATION, 158 = die laufende Nummer, die offizielle Bezeichnung der jeweiligen Schule. EASA eine fast unendliche Geschichte, viele stöhnen schon unter der Regulierungswut. Es ergeben sich aber auch positive Effekte für unsere Schule. Wir können bei Bedarf Fluglehrer ausbilden, IFR-Schulung installieren etc. Auch die Segelflugschule wird in eine ATO umgewandelt. Damit ergeben sich wieder Wettbewerbsvorteile (Lehrerausbildung etc.).

→ In die D-ERCM, die ohnehin einen neuen Motor benötigt, wird nun endlich ein 912iSc von Siegi Heer eingebaut. Mit dieser Idee trat Siegi schon im Sommer 2014 an den Vorstand heran. Damals konnte sich der Präsident mit dieser Veränderung nicht anfreunden. Trotz der einjährigen Verzögerung war es der weltweit erste Einbau. Seitdem werden weltweit laufend Katanas umgerüstet.

(Bericht: Cumulus 2015, Seite 12)



»Es ist sicher, wir sind in einem Naturschutzgebiet.«



Unsere ATO-Bescheinigung



Das Bild entstand im Sommer bei MT-Propeller in Straubing. Zu diesem Zeitpunkt wurde die Cowling an den neuen Motor angepasst sowie die gesamte elektrische Installation ausgeführt.



Pünktlich zum ersten befeuerten Motorstart flog Christian Sixt nach Straubing.



Die wunderbare Veränderung des Gastgartens – und alles deshalb möglich, weil unsere Piloten hier mit ihrem Know-how diese Holzkonstruktion entstehen ließen.



Roman Aschl unterstützt die WMW und mietete zu seinem runde Firmen-Jubiläum die legendäre, dreimotorigen „Tante Ju“. Sie hoben bei traumhaftem Sommerwetter zu exklusiven Rundflügen übers Salzkammergut ab.



Manfred und Susanna flogen schon die verschiedensten Super Cubs unseres Clubs zu den jährlichen Treffen. Eine schöne Abwechslung für die alten Mädchen, sehen sie dann auch Destinationen, die weiter entfernt sind. Der klassische Super Cub Pilot cruised nur in der Heimat herum.



Auch heuer wurde unser Angebot „Pilot für einen Tag“ wieder zahlreich angenommen! Claudius in seinem Element – eine Freude zu sehen, wie er Flugsport vermittelt.

2015-2017 1949 BIS 2024

Es fanden 2015 zwei Pfadfinderlager am Flugplatz Wels statt. Das zweite war ein internationales, sechs der teilnehmenden Teenies kamen aus Győr. In Deutsch und Englisch konnten sie sich mit uns verständigen, es war auch das erste Mal, dass Christian Sixt und Siegi Heer den Flugkundeunterricht in Englisch abhielten.

Ihr Betreuer war sehr glücklich, nicht nur weil sie nach Wels zum Pfadfinderlager reisten, nein, die Teenies nahmen viel fürs Leben mit, das Wichtigste ist, eine Fremdsprache zu lernen.

→ Haberkorn / Shell Event: Auf der unermüdlichen Suche, den Flugplatz mit Aktivitäten zu bereichern, konnte Siegi Heer ein ganz besonderes Kunden-Incentiv-Event heranziehen. Deswegen picken überall die Shell-Aufkleber.

→ Es fand wieder die Welser-Modellbaumesse statt, bei der sich unser Club wieder von der besten Seite zeigte und diesmal eine LS4 ausstellte.



Ferdinand Lediger mit Jung-Scouts bei der Routenplanung



Viel Betrieb auf unserem Flugplatz



Heuer war die LS4 von der Sektion Segelflug der Blickfang auf unserem Messestand auf der Modellbaumesse.



Nachträglich zum 60. Geburtstag und für 45 Jahre Vereinsmitgliedschaft bei der Weißen Möwe erhielt unser Präsident Josef Ecker einen Nachbau der Boeing 737-700, die er in seiner Berufszeit bei der AUA flog.



Marcus Schrögenauer in seinem neuen Büro. Hier sei erwähnt: 2015 ist Marcus bereits 25 Jahre bei der Weißen Möwe beschäftigt.



Vizepräsidentin Brigitte Strauß und Altpräsident Franz Hamader kennen sich seit Langem. Ihr Gatte war maßgeblich am Aufbau des Flugplatzes Anfang der 70er Jahre beteiligt, damals war Franz Hamader Präsident. Franz Hamader leitete die Geschichte der Weißen Möwe von 1958 bis 1990.
(Bericht: Cumulus 2015, Seite 73, anschließend seine Geschichte)



Unser Stand auf der Welser Gesundheitsmesse. Hier hatten Welser Sportvereine die Möglichkeit sich vorzustellen.



Da sich die Katana mit Rotaxmotor als hervorragendes Schulungsflugzeug, aber auch als guter Reisezeitsitzer mit relativ niedrigen Betriebskosten etabliert hat, haben wir beschlossen, eine weitere zu kaufen, wenn die Qualität/Preis-Relation stimmt und die Version zu unserer bisherigen Flotte passt. Im Feber 2015 wurde die fünfte Katana von Sektionsleiter DI Christian Sixt überstellt.

2016

Der erste Segelflugehrerkurs findet in Wels statt. Wir haben uns dazu entschlossen, diesen Kurs durchzuführen, da wir in der Sektion Segelflug vier Anwärter haben. Ein weiterer kam aus Scharnstein hinzu.



Unsere neue, sehr ansprechende Glasabtrennung zum Vorfeld gibt den Blick frei auf die Reims Cessna 172 Rocket.

→ Die Reims Cessna 172 Rocket ist die Nachfolgerin unserer altgedienten Cessna 172 mit 180 PS.

Es gibt unter den moderneren Mustern eigentlich keines, welches die Eigenschaften einer Reims Rocket hat. Da diese Flugzeuge in den 1970ern gebaut wurden, gibt es sie halt nur in alt.

Die Rocket ist ein gelungener Kompromiss aus folgenden Merkmalen: leistbare Betriebskosten, geringer Anschaffungspreis, gute Zuladung, Reisesegeschwindigkeit, IFR-Tauglichkeit,

kurze Startstrecke, Steigleistung, erstaunlich wenig Treibstoffverbrauch, einfache Bedienung, Sitzkomfort.



Ein Highlight der Saison 2016 war wieder unser Stand auf der Welser Modellbau-messe – die Weiße Möwe präsentierte sich dort mit der Ausstellung der LS4 als Blickfang.



Unsere Super Cub auf der Hahnweide 2016. Das Oldtimer-Fliegertreffen auf der „Hahnweide“ ist eines der größten und ältesten Oldtimer-Flieger-Treffen Europas. Die erste Austragung fand vor 35 Jahren statt.



Unter dem Projekt „Segelflug-Jugendförderung“ wurden auch drei Sponsoren gefunden, die es uns ermöglichten, eine ASK 23 anzuschaffen. Die ASK 23 dient als Ersatz für die K8 und wird u.a. für die Grundschulung bei den ersten Alleinflügen eingesetzt.



Herbert Ortbauer verfasst wieder einen tollen Reisebericht, hier die Reiseroute: Polen – Litauen – Lettland – Estland – Finnland – Schweden – Deutschland (Bericht: Cumulus 2016, Seite 17)



Die PA18 von der Weißen Möwe bekommt eine Auszeichnung beim 33. Pipertreffen in Mauterndorf, Juni 2016



Im September 2016 fand auf unserem Flugplatz eine Einsatz- und Feuerwehrtübung gemeinsam mit der Freiwilligen Feuerwehr Wels statt.



Meine Erfahrungen mit dem Rotax 912iS Sport:
Endlich traut sich die Industrie! Rotax wagte eine Revolution: Der bewährte und weltweit verbreitete 912 ULS Motor mit 100 PS wurde mit elektronischer Einspritztechnologie ausgerüstet. Was auf den ersten Blick den Eindruck eines kleinen „Facelifts“ erweckt, war in Wahrheit das Ergebnis jahrelanger Forschungsarbeit, globaler Entwicklungskooperationen und mutiger Millioneninvestitionen in unserem leider sehr kleinen Freizeitflugmarkt. (Bericht: Cumulus 2016, Seite 68)



Siegfried erklärt die Aerodynamik und alle hören zu. Er engagiert sich seit vielen Jahren in der Kinder-Uni, um den Kids die Fliegerei näherzubringen.

2017

Ing. Josef Ecker ist überraschend als Präsident zurückgetreten, unser Geschäftsführer Andreas Grosch ist nahtlos in seine großen Fußstapfen getreten. (Bericht: Cumulus 2017, Seite 5)



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



Reims Cessna 172 Rocket:
Dieses Flugzeug wurde vor 2 Jahren als Nachfolgerin der zerlandeten Cessna 172 (180 PS) angeschafft.
Wir haben jetzt die letzte Phase 3 hinter uns, haben also das Flugzeug neu lackieren lassen, mit neuen Fenstern bestückt und die Sitze und Seitenteile neu beziehen lassen. Sie ist wirklich ganz nett geworden und die damit fliegenden Mitglieder mögen sie.



Reisebericht von Radek Veselk: Deutschland – Belgien – Frankreich – Südengland – Jersey, das besondere an dieser Reise – hier kam es zu einem Gemeinschaftsausflug mit befreundeten Fliegerclubs aus Oberösterreich. Thomas Stierschneider hat diese Reise großartig vorbereitet. (Bericht: Cumulus 2017, Seite 16)



Heinz Preuer und Lois Teufelauer pilotieren ihre Frauen von Wels – Dubrovnik – Regio de Calabria Palermo – Salerno – Perugia – Wels, über 5000 km mit der OE-KLS, Bericht ist im Heft 2017 nachzulesen.



Hugo (3 Jahre) fliegt mit seinem Papa nach Portoroz. Gerhard Hattinger macht es vor. Wer möchte, kann sein Kind schon in diesem Alter in das Abenteuer »Fliegerei« einführen.



Im Zuge des Projektes „Toleranz und Respekt“ der Stadt Wels hat der Fliegerclub „Weiße Möwe Wels“ am Sonntag, 23.04.2017, einen interreligiösen Gottesdienst veranstaltet.



Die Welser Gebirgspiloten: Die Weiße Möwe Wels ist seit Jahrzehnten für ihre fliegerische Vielfalt bekannt: alle Formen des Segelflugs, Ultralight, Testcenter für Rotax-Motoren, Standort für historische Flugzeuge, Kunstflug und eine vielfältige Flotte an Maschinen – vom Turbo/Einziehfahrwerk bis zur richtigen Piper Supercub. Nun ist eine kleine Truppe abenteuerlustiger Piloten aus Wels auf den Almen anzutreffen.



Der schon sehr in die Jahre gekommene „Lehrraum Flugschule Weiße Möwe Wels“ wurde einer „Generalrenovierung“ unterzogen.



Erstmals in der Geschichte der Weißen Möwe Wels bekommt die Betriebsleitung weibliche Verstärkung.



Große Mühe gaben wir uns als WMW, um Shell-Haberkorn ein unvergleichbares Kundenevent für 50 Personen am Flugplatz Wels bieten zu können. Flugkräftige Unterstützung bekamen wir von unseren WMW-Piloten. DANKE! Ohne Euch wäre das alles nicht möglich. (Cumulus 2017, Seite 79)

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



Feierliche Eröffnung des Naturerlebnisweges am Flugplatz Wels
Viel Prominenz aus Politik und Naturschutz nahmen am 20. Mai 2017 an der Eröffnung des vom Obmann des Naturschutzbund Oberösterreich gestalteten Naturerlebnisweges am Flugplatz Wels teil, allen voran Landeshauptmann Stv. und Naturschutzlandesrat Dr. Manfred Haimbuchner, der Bürgermeister der Stadt Wels Dr. Andreas Rabl, Vizebürgermeister Gerhard Kroiß, Landtagsabgeordnete Mag. Silke Lackner. Von der OÖ. Landesregierung Abteilung Naturschutz waren Mag. Alexander Schuster und Ing. Gerald Neubacher anwesend. Auch der Ehrenpräsident des Österreichischen Naturschutzbundes, Prof. Dr. Eberhard Stüber, war von Salzburg angereist. Von BirdLife waren Hans Uhl und Martin Plasser bei der Feier dabei. (Cumulus 2017, Seite 10)



Kommando-Zentrale von Peter Gantze, er hat organisiert und getüftelt und das »Vereinsfest NEU« ins Leben gerufen. Im August war es so weit.



Ein modellfliegerisches Highlight der Saison war wieder unser Stand auf der Welser Modellbaumesse – die Weiße Möwe präsentierte sich dort wie immer mit einem bombastischen Stand.



Die Modellflug-Saison 2018 war vor allem durch den Um- und teilweisen Neubau des Modellflugplatzes geprägt. Alle Genehmigungen trafen rechtzeitig vor dem geplanten Baubeginn ein – den Umwidmungsbescheid erhielt die WMW Anfang Jänner, die Baugenehmigung Anfang März. Damit stand dem Vorhaben nichts mehr im Wege und Mitte März ging es dann richtig los. (Cumulus 2019, Seite 88)



1987 hat sich eine Interessengruppe von ca. 15 Personen in Wels zusammengesetzt und die offizielle Gründung eines Clubs beschlossen. (Siehe dazu amateurflugzeugbau.at) In den weiteren Jahren wuchs das Interesse am Amateurflugzeugbau schnell.

2018 gab es wieder ein Treffen vom Ingo Etrich Club in Wels (Cumulus 2019, Seite 53)



Die Crazy Pilots, Roman Aschl und Christian Neuhauser wieder auf großer Tour. Wegen Schlechtwetter wurde die Reise nach England zu einem spanischen Flugabenteuer (Cumulus 2019, Seite 56)



Seit 30. März 2019 ist die Pistenausrichtung in Wels 08-26 (Cumulus 2019, Seite 43)



Die Sektion Segelflug veranstaltete in der Flugsaison 2018 ein Segelfluglager am Flugplatz Trieben. Mit zehn Mitgliedern, fünf Segelflugzeugen und einer Schleppmaschine ging es am 30. Juni in Richtung Steiermark. (Cumulus 2019, Seite 82)



Der letzte Besuch bei uns. Danach stürzte diese Ju-52 ab. Wir kannten die Piloten und die Flugbegleiterin seit vielen Jahren. Nach dem wir 10 Jahre ohne Unterbrechung als einziger Fliegerclub Europas das Flugzeug auf unseren Flugplatz holten, werden wir dieses einzigartige Flugerlebnis nicht mehr anbieten können.



Wir bekommen Einblick in die private Sammlung vom WMW-Mitglied Ing. Gerhard Seidl. Seit der ersten Stunde dabei. (Cumulus 2019, Seite 24)



Otto Schwingshandl mit Pressereferent Wolf Ruzicka, 2019. Erzählung und spannende Bilder. (Cumulus 2019, Seite 36)



Die Modellflug-Saison 2019 ist schon voll im Gang. Im Juni werden der neue Flugplatz und die Hütte mit einem schönen Fest eingeweiht. Danke an alle Helfer! (Cumulus 2019, Seite 91)



Die Bauverhandlungen für unseren neuen Hangar wurden positiv im Mai abgeschlossen. Nach über 20 Jahren gibt es ein neues Bauvorhaben in der Weißen Möwe Wels am Flugplatz »Welser Heide«.



Cockpitmodernisierung der Piper PA-28 Turbo-Arrow mit einem Garmin G 500 TXI (siehe Seite 38)



Am 13. Juli feiern wir »70 Jahre WMW«. Viele Freunde des Flugplatzes kamen zur Feier in den Hangar. Wir freuten uns sehr, als Ehrengast unseren Bürgermeister Dr. Andreas Rabl begrüßen zu dürfen. Hier im Bild mit dem langjährigen Obmann Walter Gupfinger vom Union Fallschirmspringerclub Linz und dem Präsidenten der Weißen Möwe, Ing. Andreas Grosch.



Im Downloadbereich unserer Homepage kann man unter Aktuelles - Cumulus Vereinsmagazin, im Artikel 70 Jahre Weiße Möwe noch viele Bilder von unserem Fest ansehen.



Präsident Andreas Grosch und Vorsitzender Flugplatzbetriebsausschuss Franz Mayer bedanken sich bei Frau Brigitte Strauß für die jahrzehntelange Verbundenheit mit unserem Verein und die unschätzbare Arbeit, die sie für die Weiße Möwe geleistet hat. DANKE BRIGITTE!



Renovierung des Vereinslokals (siehe Seite: 57)



2020 war das Jahr der Renovierung, viele Bereiche im Gebäude wurden verhubtscht.



Aeronautx übersiedeln vom Flughafen Linz zu uns nach Wels. Willkommen!



Der Coronawahnsinn lähmt Österreich. Wir lassen uns nicht beirren und erledigen schon längst fällig gewordene Arbeiten. Das Putzen gehört dazu.



Der Hangar 3 ist ein Meilenstein in unserer Vereinsgeschichte, steht er doch auf einer Parzelle, die dem Verein selbst gehört. Es wäre noch Platz für einen zweiten Hangar, falls sich der Bedarf ergeben sollte, könnten wir dort noch ausbauen. Wir freuen uns sehr über dieses erfolgreich abgeschlossene Projekt. Dank Alexander Pucher konnte das innerhalb der finanziellen Grenzen bewerkstelligt werden. (siehe Seite: 40)



Siegfried Heer, der dieses wichtige Naturschutzevent »Nester Retten« erfunden hat und seit vielen Jahren organisiert, hatte nach dem Lockdown viele Teilnehmer, die mit ihrer Unterstützung einen wichtigen Beitrag zum Schutz der bedrohten Vogelarten leisten. (siehe Seite:71)



Erster Vereinsausflug, Speyer EDRY nach dem Lockdown.



Im Fliegermagazin 07/20 werden unser Platz und die Umgebung auf vier Seiten ausführlich beschrieben. Danke an Reinhold Draxler und die gesamte Redaktion des Fliegermagazins



Modellflieger der Weißen Möwe sind wieder voll in ihrem Element.

Hole Dir Deine Infos auf der Homepage der Sektion Modellflug: www-modellflug.at





Jedes Jahr ein Fixpunkt und Höhepunkt unserer Segelflugsaison. Elf Piloten und sechs Flieger aus Wels machten sich wieder auf den Weg nach Trieben. Ein wunderbarer Flugplatz, um die Alpen zu erkunden.



Wieder ein Besuch eines Zeppelins im Sommer 2021. Der Flugplatz Welser Heide wird regelmäßig von diesen Luftschiffen angesteuert, da hier genügend Platz vorhanden ist. Der Zeppelin muss sich immer in den Wind drehen und ist auch am Boden ständig in Bewegung.



Die Mauersegler Initiative im Jahr 2022 hat viele junge Menschen erreicht, das Fest war ein toller Erfolg. (Siehe Seite: 68)



Eine ausgedehnte Hangarreinigung wurde im Jahr 2023 durchgeführt.



Die Hercules vom Bundesheer, hatte eine Übung bei uns. Bei unserem Flugtag im Jahr 2010 wurde das Flugzeug von vielen Besuchern bewundert.



2008 fand das erste Rotax-Fly-In in Wels statt, mittlerweile hat dieses Event so großen Zulauf, dass es rund um den Globus veranstaltet wird. (Siehe Seite: 74)



Die Weiße Möwe lädt die Mitarbeiter der rollenden Engel ein, Piloten der Weißen Möwe bereiten den Menschen mit dem Mittflug eine große Freude. (Siehe Seite:55)

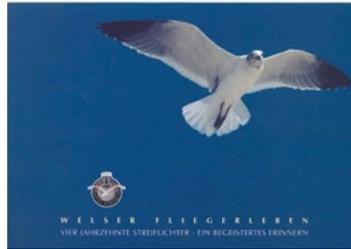


Bieranstich mit unseren neuen Wirtinnen und 75-Jahr-Feier.

Festschrift 25 Jahre



Festschrift 40 Jahre



Festschrift 50 Jahre



Wir haben diese drei Festschriften digitalisiert. Über den QR-Code oder direkt auf unserer Homepage wmw.at in der Rubrik „Aktuelles – Cumulus Vereinsmagazin“ kannst du in eine längst vergangene Zeit zurückblättern und spannende Einblicke gewinnen.

»Ein Dankeschön an unsere Sponsoren, ohne deren großzügige Unterstützung dieses Magazin in dieser Qualität nicht möglich wäre. Ebenso möchten wir unseren talentierten Fotografen und Textschreibern danken, die mit ihren kreativen Beiträgen unser Magazin zum Leben erwecken. Ihr Engagement und ihre Leidenschaft machen den Unterschied – vielen Dank!«

Inserate:

Umschlag (U4) – Aeronautx
Umschlag (U2) – Fronius
Umschlag (U3) – Rosenbauer
S 2 – Aerial Helicopter Flight school
S 3 – Aschl

S 4 – Rotax
S 5 – HB Flugtechnik
S 53 – Total
S 64 – Sparkasse
S 67 – Wildberger Toyota

Impressum:

Eigentümer und Herausgeber
Fliegerclub Weiße Möwe Wels
Flugplatzstraße 1
4600 Wels, Postfach 197
Tel.: +43-(0)7242-26499-0
E-Mail: office@wmw.at
www.wmw.at

Konzeption und Layout:

Wolf Ruzicka, E-Mail: ruzicka@frefya.at
Redaktion:
Marion Penzl und Wolf Ruzicka
Fotografen:
Marion Penzl, Franz Geisler
und Wolf Ruzicka
Coverbild: Marion Penzl

Bis ans Nordkap

Text: Max Eschner | Bilder: Max Eschner

Vor unserem Trip haben mich einige Leute gefragt, ob ich mir das sicher zutraue, erst nach einem Jahr PPL eine Reise in dieser Größenordnung zu machen. Mein Gedanke dazu war: „Jetzt hab ich den Schein, jetzt mag ich wohin fliegen.“

Das hat sich gut mit dem Umstand getroffen, dass ich schon seit längerer Zeit in den Norden wollte. Und mit einer Katana scheint das Nordkap nur mehr halb so weit weg.



Die Lofoten liegen etwa 100 bis 300 km nördlich des Polarkreises im Atlantik.

Damit ich mir Kosten und Flugzeit aufteilen kann, habe ich Igor als meinen Co-Piloten angeheuert. Er hat nicht lang mit der Zusage auf sich warten lassen. Unglücklicherweise hat er sich vier Wochen vor dem ersten Start ein Bein gebrochen. Das war ihm aber egal und es stellte sich heraus, dass die Katana auch halbwegs barrierefrei bestiegen und geflogen werden kann.

Planung:

Unser Reiseziel war Honningsvåg (ENHV) am Nordkap mit ein paar Sightseeing-Stopps wie Bergen und Tromsø. Den Rückweg planten wir über Finnland und das Baltikum. Die berechnete Gesamtreisezeit betrug rund 35 Flugstunden. Wir gaben uns 15 Tage für diese Reise inklusive zwei Puffertagen. Geplant war, zwei bis vier Stunden pro Tag zurückzulegen.

Als Erstes konsultierte ich unseren wohlvertrauten Fluglehrer und Sektionsleiter Motorflug, Christian Sixt, was man denn bei einem Ausflug dieser Länge beachten und vorausplanen sollte.

Zusätzlich besorgte ich mir einen VFR-Reiseführer für Europa, welcher meiner Meinung nach allgemein für alle Piloten sehr zu empfehlen ist. Dieser enthält alle wichtigen Informationen zur Überschreitung von verschiedenen

Ländergrenzen und zu speziellen Regularien in diesen Ländern.

Der Reiseführer: Cross Border Information (VFR quer durch Europa) vom Verlag Eisenschmidt.

Über das Wetterverhalten in Skandinavien habe ich mich auch so gut wie möglich informiert. Was ich davon mitgenommen habe, ist, dass die beste Saison Juni bis August ist und dass sich die Wetterlage sehr schnell ändern kann, vor allem die Sichtweite.

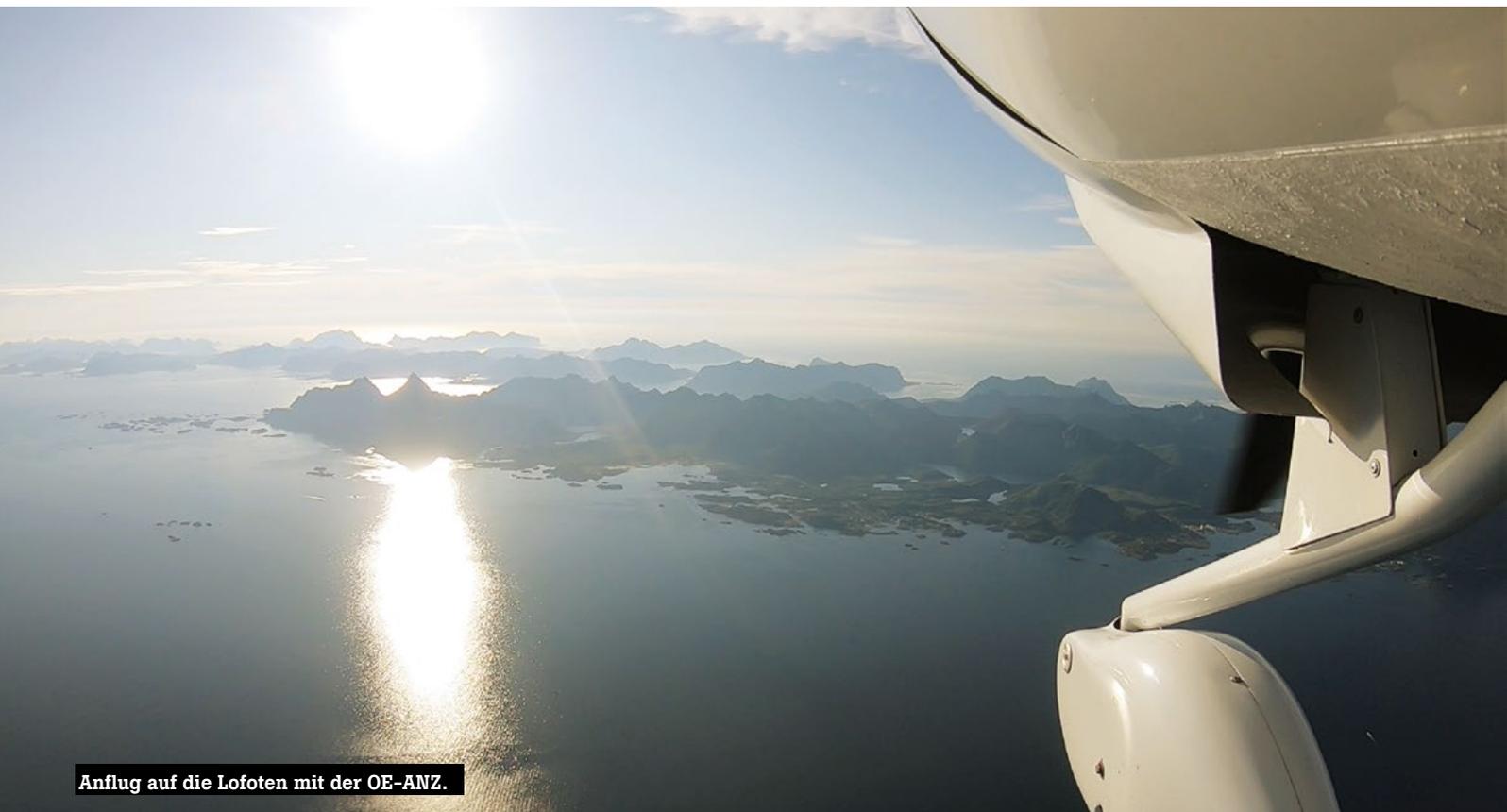
Heer Siegi hat mich gebrieft, was man technisch auf Langstrecke beachten muss. Vor allem weil unsere Katana (OE-ANZ) gerade einen nagelneuen Rotax 912 iS und ein Avionik-Upgrade bekommen hat.

Das Resultat der Planung sah am Ende so aus, dass wir uns beide auf 13 Stopps geeinigt haben, mit dem Hintergedanken, flexibel zu bleiben. Jeden einzelnen Leg würden wir am Tag davor im Detail planen. Lokales Wissen und Empfehlungen für Zwischenstopps würden wir uns von den Piloten vor Ort holen.

Gepackt haben wir zwei kleine Reisetaschen und etwas Werkzeug und Ersatzteile. Igors Krücken passten sogar noch ins Gepäckfach.



Zusätzliche Sitzpolster in der Katana wirken Wunder.



Anflug auf die Lofoten mit der OE-ANZ.

Auf geht's:

Tschechien, Deutschland, Dänemark und Schweden haben wir mit einer Übernachtung in Lübeck und zwei Tankstopps schnell hinter uns gelassen. Der Grasplatz Höganäs (ESMH) ist als Stopp sehr zu empfehlen. Guter Service und im Ort kann man den ersten Lachs essen und sich am belebten Strand abkühlen.

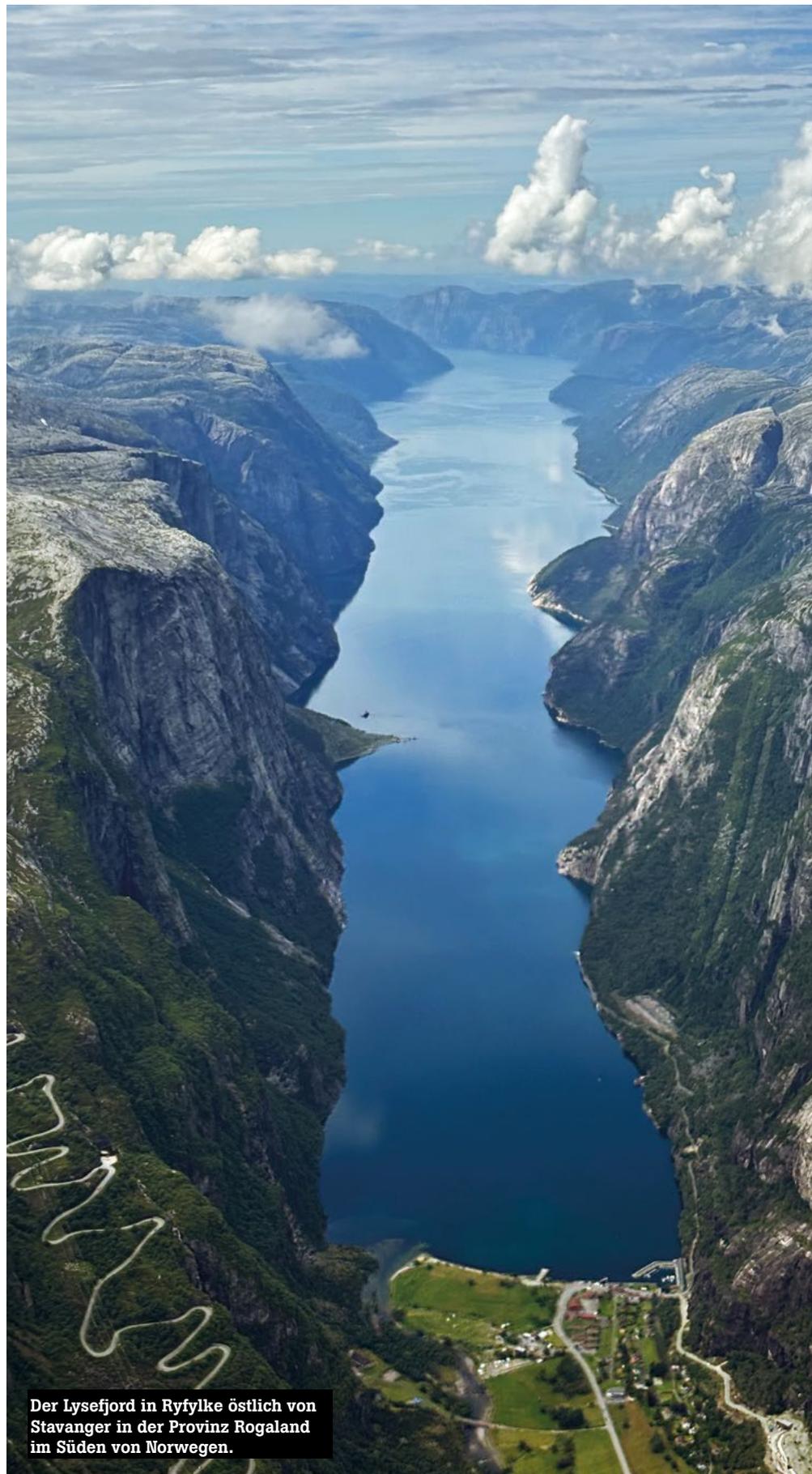
Der erste Halt in Norwegen war Kjeller (ENKJ). Ein teils militärischer, teils ziviler Flugplatz mit sehr lebendiger Piloten-Gemeinschaft. Dort blieben wir in Oslo für zwei Nächte, da das Wetter nicht ganz mitgespielt hat.

Hier präsentierte sich uns auch das erste Mal das Problem, dass wir am Flugplatz keinen Treibstoff bekommen haben. In Norwegen werden die meisten Flugplätze von Avinor betrieben. Avinor hat mit Air-BP einen Deal, dass Air-BP die Tankstellen auf deren Flugplätzen separat betreibt. Und Air-BP nimmt keine Kreditkarten oder Bargeld, sondern nur ihre eigene Tankkarte, die man im Vorfeld beantragen muss.

Glücklicherweise waren andere Piloten am Platz sehr hilfsbereit und haben uns Kanister und ein Auto geborgt, um bei der nächsten Tankstelle vor den Flugplätzen RON 98 zu holen. (Bitte beachten! Das geht nur bei Rotax-Motoren, nicht bei Lycoming.)

Weiter ging es zu einem unserer Highlights entlang der Route. Nach einer Stunde Flug über ein karges Hochplateau präsentierte sich der Lysefjord. Hinein trauten wir uns nicht, da einige Leitungen über dem Fjord gespannt waren. Danach an Stavanger vorbei und die Küste entlang zum Landeanflug in Bergen.

Am nächsten Tag bekamen wir leider erneut keinen Kraftstoff an der Tankstelle in Bergen und mussten zum 20 Minuten entfernten Voss (ENBM) fliegen. Das stellte sich als eine bessere Entscheidung heraus als gedacht. Der Flugplatz liegt am Ende eines engen Tals, was den Anflug



Der Lysefjord in Ryfylke östlich von Stavanger in der Provinz Rogaland im Süden von Norwegen.



Der Fresvikbreen liegt auf der Nordseite des Sognefjords, etwa 20–30 Kilometer Luftlinie von Gudvangen entfernt.

herausfordernd macht. Aber dafür waren der lokale Fallschirmspringer- und Fliegerclub sehr hilfsbereit.

Nach einer erneuten Ausfahrt mit geborgten Kanistern zur nächsten Tankstelle ging es weiter Richtung Ålesund. Doch wir bekamen vorher den Tipp, durch das Tal der Götter (Gudvangen) zu fliegen, was sich mehr als gelohnt hat. Danach sind wir zufällig über einen Gletscher geflogen, was mein persönlicher Top-Moment der gesamten Reise war.

Weiter von Ålesund (ENKB) über Rørvik (ENRM) nach Leknes (ENLK) auf den Lofoten. Die Landung in Rørvik war meine erste, die zu 100 % über Wasser stattfand, mit einem Hügel am anderen Ende der Landebahn. Dort mussten wir auf den Besitzer des lokalen Fliegerclubs warten, damit er mit seinem sehr alten Tankwagen startete, um uns AvGas zu verkaufen.

ENRM, Anflug Piste 04



Die Lofoten sind eine Inselgruppe, die sehr idyllisch ist. Wir wären gern die ganze Woche dort geblieben. Nach drei Tagen war das Wetter halbwegs in Ordnung. Doch wir hatten nicht ganz bedacht, dass wir auf der Route nach Tromsø weite Strecken zwischen Inseln in großer Höhe zurücklegen mussten. Dieser sehr unangenehme Flug endete nach einer Stunde mit einer Sicherheitslandung in Andøya (ENAN). Der vom Militär genutzte Flughafen ist drei Mal größer als der daneben gelegene Ort. Das liegt daran, dass dort eine Abschussrampe des norwegischen Raumfahrtprogramms steht. Das dortige Raumfahrtmuseum wurde uns sehr empfohlen. Nach einigen Stunden und einer Entschuldigungsmail für die unangekündigte Landung an das Militär wurde das Wetter gut genug, um unseren Flug nach Tromsø fortzusetzen.

Tromsø (ENTC) ist eine Insel mitten in einem Fjord. Dementsprechend ist der Anflug sehr beeindruckend. Die Stadt ist die größte so weit oben im Norden, sehr modern und nicht zu touristisch. Sehenswert ist das Tirpitz-Denkmal auf

einer benachbarten Insel. Wir waren nun weit genug im Norden, um mit einem Flug ans Nordkap zu kommen. Doch wir hatten zwei Bedenken. Erstens gab es dort oben kein AvGas. Obwohl wir 4 Stunden Sprit im Tank hatten, wollten wir das Risiko nicht eingehen, von dort nicht mehr wegzukommen. Zweitens wurde die Wetterlage immer schlechter.

Wir entschieden uns, auf einen Flugplatz weiter südlich, Alta (ENTA), zu fliegen und von dort mit einem Mietauto an unser Ziel zu fahren. Gesagt, getan.



Finnland und Rückreise:

Nun waren wir schon zwei Tage hinter dem Zeitplan und wollten an einem Tag ganz Finnland überqueren, um bis nach Helsinki zu kommen. Das wären fünf Stunden Flug mit einer Zwischenlandung gewesen. Doch schon nach 50 Minuten landeten wir, bedingt durch eine niedrige Wolkendecke, in Kittilä (EFKT).

Da die Wolkendecke uns nicht gut gesonnen war, saßen wir in dem kleinen Skiort, in dem normalerweise nur Winterbetrieb herrscht, fest. Nach einer zweitägigen Reise in unser Inneres, aufgrund des Mangels an Beschäftigungsmöglichkeiten, wurde das Wetter wieder „fliegbar“.

Wir trauten uns zuerst nur zum eine Stunde entfernten Rovaniemi (EFRO). Dort wohnt der Weihnachtsmann, da die Stadt genau am nördlichen Polarkreis liegt. So sagt man zumindest.

Eigentlich sollte es nur ein Tankstopp sein. Doch beim Run-Up am Boden begann unser Motor plötzlich zu husten. Natürlich am Freitagnachmittag, wenn alle Werften schließen.

Nach fast zwei Tagen Troubleshooting übers Telefon stellte sich das Problem als eine kaputte Zündkerze heraus.

Dank dem Rotax-Netzwerk und der Firma FRANZ konnte ich ein Ersatzteil im südöstlich gelegenen Pudasjärvi auftreiben. Das Risiko, mit einer fehlerhaften Zündkerze zu fliegen,

habe ich als gering eingeschätzt. Der andere Zündkreis funktionierte, das Wetter war gut und die Strecke betrug nur 30 Minuten.

Pudasjärvi (EFPU) ist ein großer Asphaltplatz mitten im Wald. Dorthin kommen Camper mit ihrem Segelflieger im Anhänger über den Sommer, um jeden Tag die Höhenluft zu genießen. Was mich beeindruckt hat, war, dass der Taxiway zur Werft eigentlich nur ein Waldweg war. Sehr hilfsbereite Piloten vor Ort.

Dort wurde die Zündkerze schnell ausgetauscht und weiter ging die Reise. Nach 3,5 Stunden Flug über Seen, soweit das Auge reicht, kamen wir in Nummela (EFNU) an. Ein sehr lebendiger Flugplatz in der Nähe von Helsinki.

Am nächsten Tag starteten wir einen Versuch, den Finnischen Meerbusen zu überqueren. Das gelang uns wegen der Wetterbedingungen leider nicht.

Nun war mein Urlaub schon zur Gänze aufgebraucht, deswegen habe ich mir einen Linienflieger von Helsinki nach Wien gebucht und den Rest der Route Igor überlassen, der nicht unter Zeitdruck stand. Von daheim habe ich ihn noch bis zum Ende mit Flugplanung und Wetterberichten unterstützt.

Was habe ich gelernt:

Nimm dir das nächste Mal mindestens doppelt so viel Zeit, wie du geplant hast. Wenn man in Gebiete fliegt, in denen man die Infrastruktur nicht kennt, vorher eine ausgiebige Internetrecherche. Eine Tankkarte von Air-BP oder AeroShell kann nie schaden und kostet passiv auch nichts.

Lasst euch von einem Techniker vorher gut beraten, welche Ersatzteile sinnvoll sind, im Gepäck zu haben. Und auch die passenden Werkzeuge, um sie zu tauschen. Ihr müsst das Flugzeug nicht selber reparieren, aber allein die Teile dabei zu haben, kann sehr viel Zeit und Nerven sparen.

Meine Top-Auswahl für die nächste Reise:

Zündkerze, Zündkabel mit Kerzenstecker, Camloc-Schrauben, Ein Ersatzreifen (Hauptfahrwerk), Alu-Tape, Kabelbinde, mehr Öl als notwendig, ein Laptop, um die SD-Karte der EMU auszulesen (hätte ich vorher selbst auch nicht geglaubt)

Speziell für die Katana ist ein 90°-Trichter zum Tanken mit Kanister sehr praktisch.

Die Wetterberichte auf SkyDemon sind sehr ungenau. Am besten nutzt man die lokalen Flugwetterdienste:



für Norwegen: www.ippc.no

für Finnland: www.ilmailusaa.fi



AeronautX am Flugplatz Wels

Text: Günter Bald | Bilder: AeronautX

Die Menschen wollen reisen, die Welt entdecken und neue Kulturen erleben. Das Flugzeug bietet uns die Möglichkeit, in nur wenigen Stunden unsere Traumziele zu erreichen.

Angesichts der Prognosen, dass bis 2030 weltweit bis zu 80.000 neue Pilotinnen und Piloten benötigt werden, eröffnen sich hervorragende Perspektiven für alle, die davon träumen, ein Flugzeug zu steuern. Mit diesen vielversprechenden Aussichten steht dem Traumberuf Pilot nichts mehr im Weg.



Es war für mich wie ein „Heimkommen“, als wir mit vollem Elan den Standortwechsel nach Wels in Angriff nahmen, startete doch meine fliegerische Laufbahn hier am Flughafen in Wels im Jahre 1994 durch den Erwerb des Segelflieferscheins.

Geplante Umbauarbeiten an unserem bisherigen Standort am Flughafen Linz gaben den Ausschlag dazu, Überlegungen über eine Standortverlegung evtl. außerhalb des Flughafengeländes anzustellen. Nicht zuletzt, da wir uns seit einiger Zeit auf unsere Kernkompetenz – die Berufspilotenausbildung – konzentrierten (ATPL-Schulung aufbauend auf einem bestehenden PPL), war schnell klar, dass der Flughafen Wels mit Österreichs größtem und auch qualitativ top aufgestellten Fliegerclub optimale Synergien bieten könnte. Die herzliche Aufnahme durch den Vorstand der WMW im Zuge der „Sondierungsgespräche“ bestätigte uns in kurzer Zeit, dass wir mit unserem Vorhaben auf dem richtigen Weg waren. Somit freuen wir uns jetzt, Teil der Fliegergemeinschaft in Wels geworden zu sein.

Ausbilder seit 25 Jahren

AeronautX bildet seit über 25 Jahren Linienpilotinnen und -piloten aus. Im Laufe der Zeit schenkten uns auch etliche namhafte Flugunternehmen wie Tyrolean Airways, Fly NIKI oder GlobeAir ihr Vertrauen, und wir durften bereits mehrere hundert Pilotinnen und Piloten auch im Zuge von Kooperationen ausbilden. Durch die fliegerische Vernetztheit unseres Geschäftsführers und Ausbildungsleiters Jörg Oberhofer gelang es AeronautX, auch im B2B-Bereich ein ganz wesentliches Standbein unserer Geschäftstätigkeit aufzubauen. AeronautX bietet inzwischen eine Vielzahl an Serviceleistungen und Schulungen für Flugunternehmen und aktive Linienpiloten an. Diese reichen von Basistrainings oder Typerating-Instructor-Schulungen für Typen wie u. a. Gulfstream, Bombardier, Falcon und Phenom über Typeratings für die Dornier

328 bis hin zu Lernsoftware. Seit mehr als 20 Jahren beschäftigt sich AeronautX mit der Entwicklung und Verwendung von elektronischen und interaktiven Lernunterlagen.

Künftig planen wir auch (spätestens nach Einführung des neuen „Basic IR“), eine kostengünstige Möglichkeit zum Erwerb des Instrument Ratings für private Zwecke in Kooperation mit der Weißen Möwe für deren Mitglieder zu entwickeln. Wir wollen aber auch nach wie vor trotz veränderter Rahmenbedingungen jungen Menschen den Weg ins Cockpit eines Verkehrsflugzeugs ermöglichen, ohne in der ersten Zeit aus dem Berufsleben oder Studium herausgerissen zu werden, was gerade in der heutigen Zeit einen nicht unterschätzbaren Vorteil darstellt.

Ein Herzstück unserer Pilotenausbildung stellt unser neuer Flugsimulator dar, mit dem vom „Funflug“ mit einem einmotorigen Flugzeug (oder einem Businessjet) über MEP bis hin zu APS (= Airline Pilot Standard)-MCC, das für etliche Airlines einen großen Vorteil für Bewerber darstellen wird, trainiert werden kann.

Wir freuen uns auf Dein Interesse

Günter Bald



Die Ansprechpartner sind Jörg Oberhofer und Günter Bald



Hole Dir
Deine Infos



Hansa Brandenburg C1 von 1917 [Nachbau] Porsches Enkel hebt ab

Text: Marion Penzl | Bilder: Marion Penzl, Franz Geisler

Im Rahmen eines beeindruckenden Projekts hat Ing. Ernst Piëch, Enkel von Ferdinand Porsche und Inhaber des fahr(T)raums in Mattsee, einen lang gehegten Traum verwirklicht: den Nachbau des historischen Doppeldeckers Hansa Brandenburg C1. Dieser Nachbau ist nicht nur ein technisches Meisterwerk, sondern auch ein bedeutendes Stück Luftfahrtgeschichte, das zum Leben erweckt wurde.

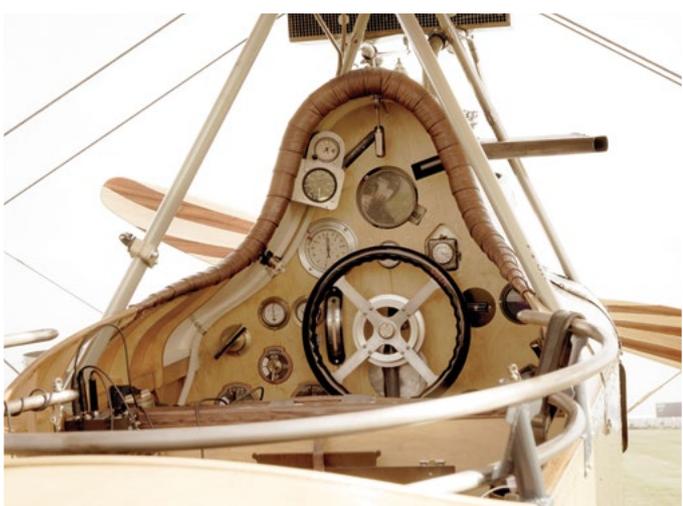
Die Hansa Brandenburg C1 wurde zwischen dem 4. Juli und 19. Oktober 1917 in einer Serie von 40 Exemplaren bei den Phönix Flugzeugwerken in Wien-Stadlau hergestellt. Das Flugzeug, das ursprünglich als Beobachter und später

auch als Bomber eingesetzt wurde, gilt als das meistgebaute Flugzeug der k.u.k.-Luftfahrtruppen. Insgesamt wurden rund 1.200 Exemplare dieses Typs während und nach dem Ersten Weltkrieg gefertigt. Die C1 war mit Ferdinand Porsches Vier-Ventil-Motor ausgestattet, der eine Leistung von 210 PS erbrachte.

Die Inspiration für den Nachbau kam für Ernst Piëch, als er einen alten Sechszylinder-Austro-Daimler-Reihen-Flugmotor entdeckte und erwarb. Gemeinsam mit der Edelmanufaktur CraftLab unter der Leitung von Koloman Mayrhofer und Motorenspezialist Rolf Schmied begann das Team,



Sie gilt als das meistgebaute Flugzeug der k.u.k.-Luftfahrtruppen.



die Herausforderung des Nachbaus zu meistern. Neben der technischen Konstruktion musste auch das Zulassungsverfahren den heutigen Sicherheitsnormen entsprechen, was zusätzliche Hürden mit sich brachte.

Trotz der Herausforderungen schaffte es das Team, das Projekt erfolgreich abzuschließen. Im April 2017, im Alter von 88 Jahren und ausgestattet mit einer traditionellen Fliegerhaube, durfte Ernst Piëch selbst den Jungfernflug des Doppeldeckers durchführen. Dieser Moment war nicht nur ein persönlicher Triumph für Piëch, sondern auch ein bedeutendes Ereignis für die Luftfahrtgeschichte.

Insgesamt ist der Nachbau der Hansa Brandenburg C1 ein beeindruckendes Beispiel für die Verbindung von Geschichte, Technik und Leidenschaft, das die Begeisterung für die Luftfahrt und das Erbe von Ferdinand Porsche lebendig hält.

Im Juli 2022 landete dieser außergewöhnliche Vogel in Wels. Nach einem kurzen Aufenthalt wurde der Flieger wieder für den Abflug vorbereitet und mit Muskelkraft des eigenen Bodenpersonals auf die Graspiste geschoben. Dann hob die Hansa Brandenburg wieder ab.

Die Hansa Brandenburg C1 ist in der Oldtimer-Ausstellung in Mattsee/Salzburg zu sehen. Diese und andere außergewöhnliche Flugzeuge schweben von der Decke und sind über einen Besuchersteg aus unterschiedlichen Blickwinkeln erlebbar.

Der fahr(T)raum in Mattsee ist alles andere als ein Oldtimer-Museum, in dem eine Sammlung an historischen Fahrzeugen erwartet werden kann. Auf dem Gelände einer ehemaligen Schuhfabrik mit ihrem einzigartigen industriellen Charme wird Technik zum Anfassen geboten. Tolle Erlebnisse rund um das Wunder der Technik und historische Oldtimer warten darauf, von den Besuchern entdeckt zu werden.

Lockheed C-130K

»Hercules«

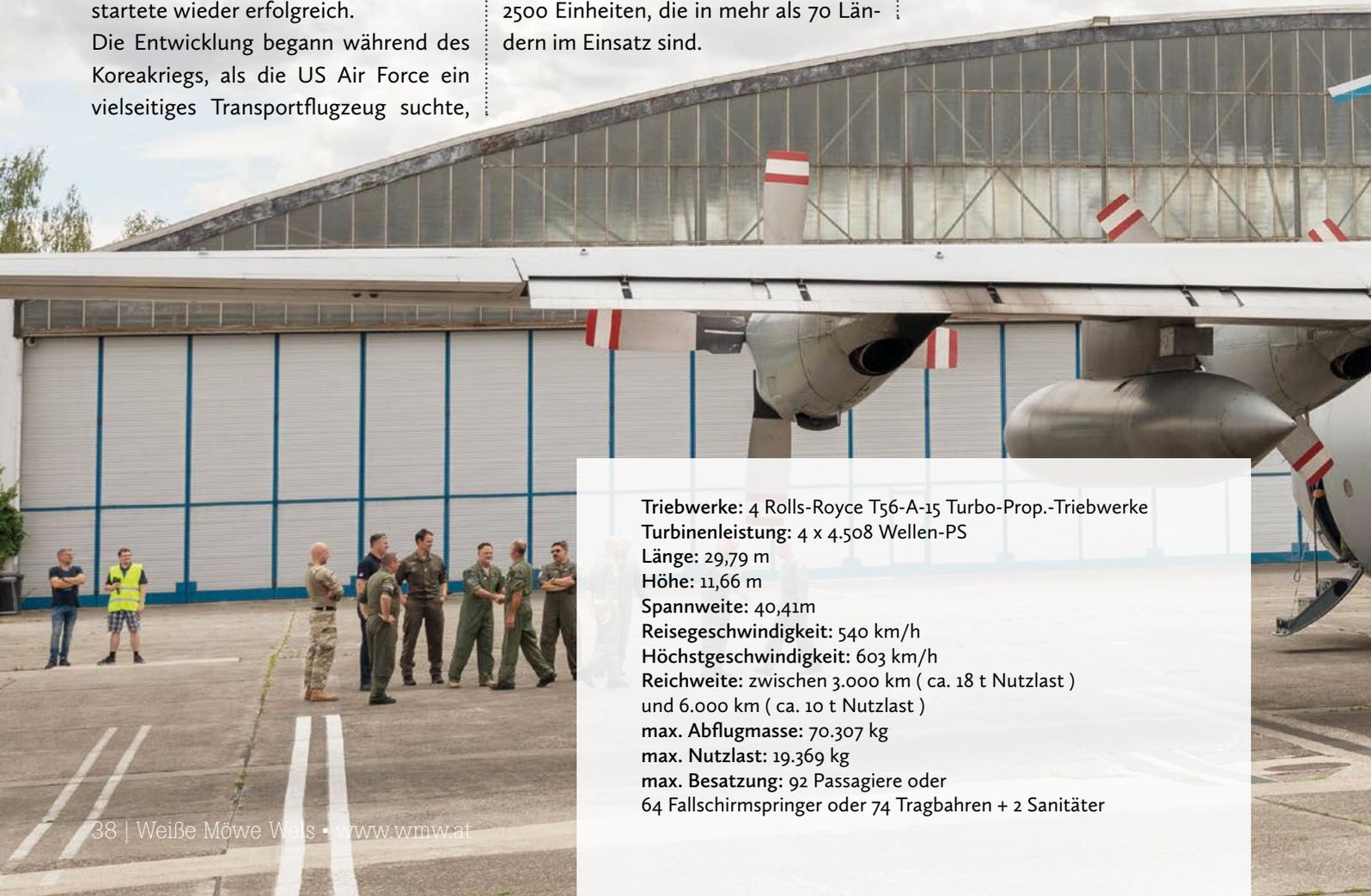
Text: wr | Bilder: Marion Penzl

Seit 2003 ist die Lockheed C-130 „Hercules“ unverzichtbar für das Österreichische Bundesheer. Sie versorgt Soldaten im Ausland und ermöglicht die Evakuierung österreichischer Staatsbürger aus Krisengebieten.

Die C-130 Hercules, entwickelt vom US-amerikanischen Hersteller Lockheed Corporation, ist ein militärisches Transportflugzeug mit vier Turboprop-Triebwerken. Seit ihrem Erstflug in den 1950er-Jahren gilt sie als eines der langlebigsten Flugzeuge der Welt. Beeindruckend: 1963 landete eine C-130 als größtes Flugzeug jemals auf einem Flugzeugträger und startete wieder erfolgreich. Die Entwicklung begann während des Koreakriegs, als die US Air Force ein vielseitiges Transportflugzeug suchte,

das 11,5 Tonnen Fracht oder bis zu 92 Infanteristen transportieren kann. Besonders wichtig war die Fähigkeit, auch auf unbefestigten Pisten zu operieren. Das Ergebnis war ein robustes Flugzeug mit einem großzügigen Laderaum, Druckkabine, Langstrecken-Tanks und Turboprop-Triebwerken. Diese Eigenschaften machten die C-130 zu einem der meistgebauten Transportflugzeuge mit über 2500 Einheiten, die in mehr als 70 Ländern im Einsatz sind.

Trotz ihrer Vielseitigkeit steht der Nachfolger bereit: Ab 2027 sollen die ersten C-390 „Millennium“ des brasilianischen Herstellers Embraer die Flotte ergänzen. Bis dahin bleibt die Hercules das Rückgrat der Lufttransportflotte – ein bewährter Allrounder ohne echte Konkurrenz.



Triebwerke: 4 Rolls-Royce T56-A-15 Turbo-Prop.-Triebwerke
Turbinenleistung: 4 x 4,508 Wellen-PS
Länge: 29,79 m
Höhe: 11,66 m
Spannweite: 40,41m
Reisegeschwindigkeit: 540 km/h
Höchstgeschwindigkeit: 603 km/h
Reichweite: zwischen 3.000 km (ca. 18 t Nutzlast)
und 6.000 km (ca. 10 t Nutzlast)
max. Abflugmasse: 70.307 kg
max. Nutzlast: 19.369 kg
max. Besatzung: 92 Passagiere oder
64 Fallschirmspringer oder 74 Tragbahnen + 2 Sanitäter



*Wo die Hercules landet,
zieht sie alle Blicke auf sich.*



*Bei den Flugtagen »100 Jahre Fliegen in Wels«, 2010,
war die Hercules ein Publikumsmagnet.*





Voraussicht trifft Tatkraft Hangar 3

Text: wr | Bilder: Weiße Möwe Wels, wr

Alexander Pucher, ein langjähriges und geschätztes Mitglied der Weißen Möwe, hat sich mit seiner Expertise und seinem Engagement einen festen Platz in der Vereinsgeschichte gesichert. Eines seiner letzten Bauprojekte war der Bau des neuen Hangars, der heute zu einem Drittel



Hangar 3 - Treffpunkt für das Rotax Fly In.



die Rotax und einige Privatflieger beherbergt. Dieses Projekt war eines seiner letzten in seiner beruflichen Laufbahn, bevor er sich in den wohlverdienten Ruhestand verabschiedete.

Doch wie kam es eigentlich dazu, dass die Weiße Möwe Wels einen neuen Hangar errichtete? Es war ein Zusammenspiel aus Glück, Weitsicht und Entschlossenheit. Franz Mayer und Andreas Grosch erkannten die einmalige Chance, die einzige noch verfügbare Parzelle am Flugplatz Wels zu erwerben. Dank ihres visionären Handelns konnte der Verein diese Fläche sichern – ein Schritt, der sich als Meilenstein für die Zukunft herausstellen sollte.

Heute steht der Hangar 3 auf unserem eigenen Grund auf einem Teil des über 6.000 m² großen Grundstücks. Die Planungen waren von Anfang an von einer bemerkenswerten Weitsicht geprägt: Der Bau wurde so konzipiert, dass



BASICS: LÄNGE: 40 M | BREITE: 25 M | HÖHE: 8 M | FLÄCHE: 1.000 M²



bei steigendem Bedarf problemlos ein weiterer Hangar errichtet werden kann. Diese kluge Entscheidung des Vorstands unterstreicht, wie vorausschauend und verantwortungsvoll für die Zukunft des Vereins gehandelt wurde.

Mit diesem Bauprojekt hat die Weiße Möwe Wels nicht nur ihre Infrastruktur modernisiert, sondern auch ein starkes Fundament für kommende Generationen von Fliegern gelegt. Der neue Hangar ist mehr als nur ein Gebäude – er ist ein Symbol für die Leidenschaft und den Zusammenhalt, die diesen Verein seit jeher prägen.



Der Hangar 3 ist ein Meilenstein in unserer Vereinsgeschichte. Er wurde bei einer Eröffnungsfeier gebührend gefeiert.



**Unser Hangarbau
3 Minuten im
Zeitraffer**

Die „Seven Sisters“ sind eine beeindruckende Formation von weißen Kreidefelsen an der Küste von East Sussex im Süden Englands.



Flugzeug: Katana DA20 D-ERCM
PIC: Günther Bammer
PAX: Bettina Bammer
Route: LOLW - EDRP - LFAT - EGHF- EGHC - EGBJ - EFRK - EDRP - LOLW
Flugzeit: ca. 16 h
Flugstrecke: 1797 nm

Von den Alpen zu den Klippen



PPR – Prior Permission Required Form, ein ganz wichtiges Thema bevor es nach England übergeht!

Text: Günther Bammer | **Bilder:** Günther Bammer

Unser Plan für den Sommer war, wieder einmal eine mehrtägige Rundreise mit dem Flugzeug zu unternehmen. Das genaue Ziel hängt dabei fast immer vom Wetter ab. Einige Tage vor dem geplanten Flug zeichnete sich ein starkes Hochdruckgebiet über den Britischen Inseln ab, das für die kommenden Tage herrliches und warmes Wetter versprach. Daher entschieden wir uns schnell, diesmal nach Südenland zu fliegen. Und da es auf dem Weg

liegt – warum nicht auch einen Stopp in der Normandie einlegen?

Nun begann die Flugplanung, bei der eine geeignete Route mit interessanten Zielen und den notwendigen Zollmöglichkeiten für Ein- und Ausreise festgelegt werden musste. Eine für uns passende und interessant erscheinende Route wurde dann schnell gefunden. Nachdem alle Informationen zu den Plätzen und teilweise PPR-Anfragen eingeholt wurden,



Flugdetails:

Leg 1

LOLW – EDRP (Tankstopp)

Flugzeit: 2h 21m Distanz: 270nm

Leg 2

EDRP – LFAT (Le Touquet)

Flugzeit: 2h 11m Distanz: 250nm

Leg 3

LFAT – EGHF (Lee on Solent)

Flugzeit: 1h 13m Distanz: 117nm

Leg 4

EGHF – EGHC (Land's End)

Flugzeit: 1h 45m Distanz: 182nm

Leg 5

EGHC – EGBJ (Gloucesterhire)

Flugzeit: 1h 38m Distanz: 182nm

Leg 6

EGBJ – EFRK (Caen Carpiquet - Diverted)

Flugzeit: 1h 34m Distanz: 174nm

Leg 7

EFRK – EDRP

Flugzeit: 2h 37m Distanz: 321nm

Leg 8

EDRP – LOLW

Flugzeit: 2h 18m Distanz: 274nm

musste ich mich wieder mit den kleinen Unterschieden zum Fliegen in Frankreich und UK bezüglich Luftraumstruktur und Sprechfunk vertraut machen.

Wichtig: Unabhängig davon, welchen Flughafen man auf der britischen Seite für die Ein- oder Ausreise nutzt, muss die Ankunft bzw. der Abflug im Voraus bei den britischen Einreise- und Zollbehörden mit einer bestimmten Vorlaufzeit angemeldet werden. Dafür haben die britischen Behörden (UK Border Force, HMRC und die UK Police) gemeinsam ein Ein- und Ausreiseformular entwickelt, das sogenannte „GAR-Formular“. Dieses Formular ist eine detaillierte Erklärung des Piloten darüber, wann, wo und welche Personen mit welchem Flugzeug das Vereinigte Königreich betreten oder verlassen werden.

Wels nach Le Touquet

Unser Abenteuer begann in Wels. Wir wollten pünktlich um 8:00 in Wels starten, damit wir bereits am frühen

Nachmittag unser erstes Ziel Le Touquet in der Normandie erreichen konnten. Ein letzter Wettercheck am Morgen versprach bestes VFR-Flugwetter für die ersten zwei Legs. Lediglich kurz vor der Küste Frankreichs sollte die Bewölkung zunehmen.

Nach einem gründlichen Pre-Flight-Check starteten wir unsere Reise in der Katana DA20, Kennung D-ERCM. Der Himmel war klar, die Laune gut, und nach wenigen Flugminuten wurden wir auch schon von Wien Information an Langen übergeben. Unser erster Zwischenstopp war in Pirmasens, Deutschland, wo wir tankten und eine kurze Pause einlegten. Pirmasens liegt nur wenige Meilen südlich der US Airbase Ramstein, daher sieht und hört man von dort auch viel militärischen Flugverkehr.

Gleich nach dem Start hieß es, Funkkontakt mit Strasbourg Approach aufzunehmen, da wir deren Luftraum queren wollten. Meine Erfahrungen mit dem Funken in Frankreich waren eigentlich immer sehr positiv, und so war es auch diesmal: freundlich und gut verständlich, solange auf Englisch gefunkt wurde. Unser Flug führte uns südlich der

belgischen Grenze direkt nach Le Touquet, ein charmantes Küstenstädtchen in Frankreich.

Le Touquet Tower erwartete uns schon und erteilte uns die Landefreigabe für Piste 13, was uns einen herrlichen Anflug über den Strand ermöglichte.

Die Landung auf der 1.850 m langen Piste verlief reibungslos und wir genossen einen entspannten Abend am Strand.

Bei einer Dünenwanderung konnten wir Delphine beobachten. Muscheln am Abend sind dort eigentlich Pflicht.



Le Touquet nach Portsmouth über den Ärmelkanal

Am nächsten Morgen machten wir uns auf den Weg nach Portsmouth, Großbritannien.

Dieses Leg war natürlich besonders interessant, denn es sollte in geplanten 6.500 ft, 60 nm oder ca. 30 Minuten Flugzeit über den Ärmelkanal gehen. Das Wetter war bestens und unsere Schwimmwesten waren angelegt. Das Tanken unserer Katana hatten wir bereits am Vortag bei unserer Ankunft erledigt, und somit konnten wir nach der Pass- und Zollkontrolle sofort starten.

Vor uns reihte sich eine Gruppe UL-Flieger aus England mit Ziel Southend am Taxiway ein.

Der Start auf Piste 31 führte uns direkt aufs Meer und wir stiegen mit Kurs 288 auf 6.500 ft Richtung Seaford VOR. Über dem Ärmelkanal nahmen wir Kontakt mit London Information auf und erbatem Basic Service, der uns sehr höflich und „very British“ sofort bestätigt wurde. Auf der Frequenz von London Information ist ziemlich viel los, daher bekommt man auch nur Basic Service, der keine Verkehrsinformation beinhaltet. Aber es ist ein gutes Gefühl, über dem Meer bei einem Fluginformationsdienst gemeldet zu sein und im Fall der Fälle Hilfe erwarten zu können.

Als Erstes konnten wir von der Küste Englands die „Seven Sisters“ erblicken – ein toller Anblick!

Die „Seven Sisters“ sind eine beeindruckende Formation von weißen Kreidefelsen an der Küste von East Sussex im Süden Englands. Wir gingen auf 1.000 ft MSL runter und genossen einfach nur die Aussicht. Wir folgten der Küste und landeten schließlich auf der Piste 23 in Lee-on-Solent.

Der Flugplatz Lee-on-Solent ist in etwa mit Wels zu vergleichen: Man parkt sein Flugzeug im Gras und spaziert einfach raus. Nach der Landung muss man lediglich mit einem Anruf der britischen Einwanderungsbehörde rechnen, der auch wenige Minuten nach der Landung erfolgte. Nach ein paar Fragen zu unserem Aufenthalt war somit auch unsere Einreise erledigt. Dank Uber war auch in kurzer Zeit ein Transfer vom Flugplatz in die Stadt organisiert.

In Portsmouth angekommen, besuchten wir das historische Hafenviertel und das berühmte Kriegsschiff HMS Victory.



Portsmouth nach Land's End

Unser nächstes Ziel war Land's End, der westlichste Punkt Englands. Der Flug entlang der Südküste bot beeindruckende Ausblicke auf die Klippen und das Meer.

Je weiter wir nach Westen flogen und Land's End näher kamen, desto tiefer wurde die SC-Bewölkung. Ich entschied mich, unter der Wolkendecke zu bleiben, und so hatten wir einen tollen Ausblick auf die schöne Landschaft Südenglands.

Land's End ist ein kleiner kontrollierter Flugplatz mit gekreuzten Pisten am westlichsten Punkt Englands. Zehn Meilen vor Land's End nahmen wir Kontakt mit Approach auf, welcher uns über den aktuellen Verkehr in der ATZ aufklärte und uns Landenummer 3 auf Piste 34 zuteilte. Der Flugplatz



Stonehenge bei Amesbury, Südengland

wird hauptsächlich von kleinen Twins angefliegen, die Touristen in die Region Cornwall bringen.

Die Landung auf der 784 m langen Piste war durch einen traumhaften Ausblick im Anflug gekrönt.

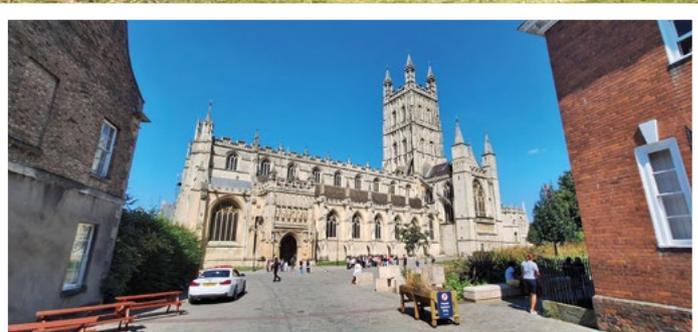
Wir waren dort mit unserer Katana der einzige GA-Flieger und durften unseren Flieger auf Gras verzurren. Obwohl nicht allzu viel los war, wird trotzdem viel Wert auf das Tragen der Warnweste und das strikte Einhalten der gekennzeichneten Walkways am Vorfeld gelegt.

In Land's End angekommen, machten wir einen Spaziergang entlang der Küste und genossen die frische Seeluft. Eine Sightseeing-Tour mit dem Land's End Coaster ist sehr empfehlenswert. Übernachtet haben wir in Penzance, einem kleinen malerischen Küstenstädtchen.

Land's End nach Gloucester

Von Land's End aus flogen wir nach Gloucester, einer Stadt mit reicher Geschichte und beeindruckender Architektur.

Der kurze Flug nach Gloucester führte uns über die sanften Hügel der englischen Landschaft. Wir besuchten die Gloucester Cathedral (Filmkulisse für Harry Potter) und erkundeten die charmante Altstadt.



Gloucester nach Bath

Ab Gloucester nahmen wir uns ein Mietauto und mussten uns an den Linksverkehr gewöhnen. Wir verbrachten den Tag damit, die Stadt zu erkunden und die historischen Stätten zu besichtigen. Bath ist bekannt für seine römischen Bäder und die georgianische Architektur.

Von Bath aus fuhren wir mit dem Auto nach Stonehenge, um die beeindruckenden prähistorischen Steinkreise zu besichtigen. Nach einem kurzen Aufenthalt setzten wir unsere Fahrt nach Oxford fort, wo wir einige der historischen Colleges besuchten und die lebendige Atmosphäre der Stadt genossen.

Eine Bootstour auf der Regattastrecke der Universität, vorbei an den Ruderhäusern der Hochschule, kann ich empfehlen. Am Abend kehrten wir nach Gloucester zurück.

Gloucester nach Le Havre

Von Gloucester aus setzten wir unsere Reise wieder mit dem Flugzeug fort und flogen nach Le Havre (so der Plan). Das Wetter in England war bislang sehr gut, stellte sich aber am Abreisetag um. Eine Kaltfront aus Westen sollte sich annähern und wechselhaftes Wetter bringen. Die Wetterlage war so, dass wir über dem englischen Festland mit Broken-Untergrenzen von 3.000 ft, über dem Meer dann noch hoher Bewölkung und über dem französischen Festland wieder tiefer Bewölkung mit ausreichenden Untergrenzen rechnen konnten.

Unser Zielflugplatz war zwar aktuell noch im Nebel, sollte aber laut TAF zu unserer beabsichtigten Landezeit bereits frei sein. Man weiß ja nie, ob die Vorhersagen dann auch tatsächlich so eintreten, daher mussten zwei brauchbare Alternates her, falls eine Landung am Zielflugplatz doch nicht möglich sein sollte.

Wieder legten wir vor dem Abflug unsere Schwimmwesten an und starteten mit vollem Tank auf Piste 09. Wie erwartet, lockerten sich die unteren Wolkenschichten immer mehr auf, je näher wir der Küste kamen. Southampton Radar erteilte uns schließlich eine Freigabe auf FLO60, was auch unsere beabsichtigte Höhe zum Überqueren des Ärmelkanals war.

Je weiter wir Richtung Süden aufs Meer hinaus flogen, desto schlechter wurde die horizontale Sicht, und in 6.000 ft über dem Meer wird es zunehmend schwieriger, eine Horizontlinie zu erkennen. Hier muss man wirklich sagen, dass das Avionik-Upgrade durch die zwei Garmin G5 ein echter Mehrwert ist.

Das G5 bietet durch seinen gut ablesbaren Horizont eine gute Unterstützung bei marginalen Sichtverhältnissen.

Über dem Ärmelkanal informierte uns Paris Information, dass wir aufgrund von Nebel nicht in Le Havre landen konnten. IFR war natürlich mit der Katana auch keine Option. Daher war klar, wir mussten unseren Flug nach Caen umleiten, dort war das Wetter mit 2.000 ft OVC brauchbar.

Caen ist ein kleiner kontrollierter Flughafen (ähnlich Linz, würde ich sagen), der etwas weiter weg von der Küste liegt und daher nicht so häufig wie die direkt an der Küste liegenden Plätze im Nebel liegt.

Die Landung auf der 1.900 m langen Piste 31 war gut und wir rollten direkt zur Tankstelle.

Auf dem Flugplatz war nicht viel los und wir konnten dort rasch unsere Katana auftanken.



Nach kurzem Überlegen, wie es von hier weitergehen sollte, und letztlich mit etwas Glück, konnten wir ein Mietauto nehmen und nach Le Havre fahren.

Auf dem Weg nach Le Havre fuhren wir über die mautpflichtige 2,1 km lange Pont de Normandie (eine der größten Schrägseilbrücken Europas).

Die Brücke wurde zwischen 1988 und 1994 gebaut und ist ein Meisterwerk der Ingenieurskunst. Die Pylone der Brücke sind 214,77 Meter hoch und tragen insgesamt 184 Seile. Die Durchfahrtshöhe für Schiffe beträgt 52 Meter, was es großen Schiffen ermöglicht, die Brücke zu passieren.

Etretat-Besichtigung

In Le Havre angekommen, machten wir einen Ausflug nach Etretat, um die beeindruckenden Kreidefelsen und die Klippenwanderung zu genießen. Cap Fagnet haben wir natürlich auch besichtigt.



Caen nach Wels mit Tankstopp in Pirmasens

Am letzten Tag unserer Reise machten wir uns auf den Rückweg nach Wels. Der Flug führte uns bei sehr tiefer Bewölkung über die malerische Landschaft Frankreichs und Deutschlands. Wir legten einen Tankstopp auf dem uns schon sehr vertrauten Flugplatz in Pirmasens ein. Nach einigen Stunden landeten wir sicher in Wels und beendeten unser Abenteuer mit vielen unvergesslichen Erinnerungen.

Günther Bammer



FASZINATION FLIEGEN



www.wmw.at

PILOT für einen Tag! Motorflug

Sie möchten vielleicht Pilot(in) werden, wollen aber zuerst die Faszination des Fliegens hautnah und authentisch miterleben? Dann ist ein Einweisungsflug bei und mit der Weissen Möwe Wels genau das Richtige!

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

WAS WIR BIETEN

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

PILOT FÜR EINEN TAG

In einem kurzen Theorieunterricht erhalten Sie die Einführung in Navigation, Technik, Meteorologie und Sicherheit. Nach einer kurzen Pause und einer kleinen Stärkung geht es im Anschluss gemeinsam mit

unseren erfahrenen Piloten in die Lüfte. Geflogen wird mit doppelstimmigen Motorflugzeugen. Doch vorher wird noch der Start vorbereitet, das Flugzeug gecheckt, die Flugmanöver und die Flugroute besprochen. Fotografieren und Filmen während des Fluges ist natürlich erlaubt und auch erwünscht!



Das ideale Geschenk für angehende Piloten & Pilotinnen

Eine Stunde Einweisungsflug mit doppelstimmigen Motorflugzeug oder Motorsegler. Terminvereinbarung unbedingt erforderlich. Mindestalter 14 Jahre. Das Gewichtslimit liegt für den Passagier bei max. 95 kg. Minderjährige benötigen eine schriftliche Einverständniserklärung der Eltern. Gestartet und gelandet wird am Flugplatz Wels.

Motorflug-Pilot für einen Tag
nur 249,- Euro pro Person

Kontakt, Anmeldung & Infos:

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

GESCHENKSIDEE SEGELFLUGAUSBILDUNG

Preise und weitere Infos unter 07242 26499 oder office@wmw.at

Faszination Segelfliegen

Text: Phillip Antal | Bilder: Phillip Antal

Wer so einen Text verfasst, trägt die Liebe zur Fliegerei tief im Herzen und hat seine wahre Berufung gefunden. Im August 2017 übergab mir Phillip seinen Text. Schon damals dachte ich mir: „Den sehen wir eines Tages in der Berufsfliegerei.“ Und genau so ist es gekommen.

„Wie bist du dazu gekommen?“ „Was fasziniert dich an der Fliegerei?“ Das sind Fragen, mit denen bestimmt jede/r Pilot/in, sei es nun in der Privat- oder Berufsfliegerei, konfrontiert wird. Das Wunderbare daran ist, jeder Mensch auf dieser Welt hat eine eigene Geschichte. Eine Geschichte, die meiner Meinung nach, vor allem bei Piloten und Pilotinnen, einer Liebesgeschichte gleicht. Ich möchte Sie nun auf eine Reise mitnehmen, oder besser gesagt, möchte ich meine Eindrücke die sich nur schwer beschreiben lassen, mit Ihnen teilen. Steigen Sie ein und erleben Sie die Faszination Segelfliegen!

Aufgrund der Neigung der Erdoberfläche zur Sonne wird auch heute wieder ein heißer Tag erwartet. Bevor es nun zum Flugplatz geht, muss einiges erledigt werden. Vor allem an heißen Sommertagen ist es sehr wichtig, seinen Wasserhaushalt in der Balance zu halten, in der



Früh heißt es deshalb Wasser tanken! Daraufhin wird natürlich das Wetter gecheckt.

Das sogenannte Alptherm gibt uns Segelfliegern Auskunft darüber, ob und in welchem Ausmaß Thermik am heutigen Tag zu erwarten ist. Nachdem nun auch die METAR gecheckt wurde, eine komprimierte Meldung der Wetterbeobachtung eines Fluggebietes, wird nun das Nötigste in die Tasche gepackt. Am heutigen Tag sind Passagierflüge geplant, deshalb ist es wichtig, sich nicht nur um die Selbstversorgung zu kümmern, sondern darüber hinaus Wasser, Traubenzucker, Nüsse und Bananen für die Passagiere mitzunehmen.

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

Am Flugplatz angekommen, treffen sich die Piloten und Pilotinnen und vereinbaren, welche Flugzeuge zum Start rausgefahren werden. Die Passagiere werden daraufhin in die Thematik

eingewiesen und sehr oft wird dann die Frage gestellt: „Und Phillip, wie schaut’s heute mit dem Wind aus? Können wir länger oben bleiben?“ Nur zur Aufklärung, die Thermik ist kein Wind, die das Segelflugzeug in die Höhen katapultiert.

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

Nachdem der Passagier angeschnallt wurde und sich wohlfühlt, steige auch ich ein. Die Sonne brennt auf die Plexiglaskuppel und lässt uns die Hitze umso stärker spüren. Aufgrund der geringen Luftzirkulation am Boden bildet sich auch schnell eine Schweißschicht, wir können es kaum abwarten. Bevor ich uns für startbereit erkläre, überprüfe ich nochmal alle wichtigen Instrumente und die Steuerung. Ich bin angeschnallt, Passagier ebenfalls, Kuppel ist verschlossen, Störklappen sind gesichert, Höhenmesser ist auf 320 m über dem Meeresspiegel eingestellt und stimmt

mit dem aktuellen Luftdruck überein, Funk ist an, Flarm (unsere sogenanntes Traffic Alert and Collision Avoidance System) ebenfalls, Ruder freigängig. Das Seil wird eingehängt, der Daumen geht nach oben, die Spannung steigt. STRAFF STRAFF!

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

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

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



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

Pilot. Der Passagier fühlt ständig mit der Steuerung mit und ist überrascht, wie leicht sich das Flugzeug in der Luft steuern lässt.

Auch am heutigen Tag haben wir unbeschränkte Sicht auf die Voralpen und dessen Gebirgszüge. Nach der Landung kann der Passagier sein Glück nicht fassen.

Es freut mich immer wieder zu sehen, mit welcher Begeisterung die Passagiere aus dem Segelflugzeug aussteigen. Auch wenn das Fliegen und die ganzen Eindrücke, die ein Mensch dabei verarbeiten muss, so wunderbar sind, scheint es doch auch irgendwie etwas Unnatürliches zu sein. An dieser Stelle

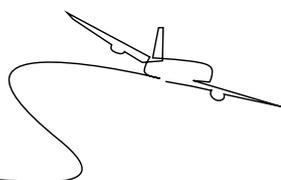
auch mein Dankeschön an die Weiße Möwe Wels und an die Mitglieder der Sektion Segelflug, die es uns ermöglichen, dieses wunderbare Hobby mitten in Wels auszuüben und darüber hinaus auch noch andere dafür begeistern zu können.

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

Phillip Antal



Im Cockpit einer Bombardier Challenger 350



Ich begann meine Fliegerkarriere bei der „Weißen Möwe Wels“. Von der Stille des Gleitens im Segelflugzeug bis zur Komplexität der kommerziellen Fliegerei – das Fliegen ist für mich eine Lebenseinstellung. Auf einem Flug von Los Angeles nach Nizza erlebte ich mein magischstes Erlebnis: In 45.000 Fuß Höhe beobachtete ich die Aurora Borealis, ein unvergessliches Spektakel aus grün und violett leuchtenden Lichtern. Man sitzt im Cockpit, sieht dieses Naturwunder und fühlt sich für einen Moment als winziger Teil des Universums. Solche Augenblicke machen den Job magisch. Für mich ist jeder Flug einzigartig und der Himmel mein zweites Zuhause. „Ich bin ein Glückspilz“, sagen mir viele. Ich bin jedoch einfach nur dankbar, nicht jeder bekommt die Chance, das zu tun, was er liebt – und dann auch noch mit solchen Ausblicken.

Freiheit weltweit

Um grenzenlose Freiheit zu genießen,
braucht man starke Partner. Wir sind da,
wo sie uns brauchen. Weltweit.



TotalEnergies

**TotalEnergies ist ein
verlässlicher Partner
im Bereich General
Aviation.**

Mit AVGAS 100 LL, AVGAS UL 91 und unseren
Motorenölen versorgen wir zufriedene Kunden
weltweit. **Wir betanken mit Energie.**

Richard Steiner *powerfeeling*

Text: Marion Penzl hat das Interview geführt. | Bilder: Marion Penzl, Franz Geisler



Steckbrief Richard Steiner:

geboren am 21.04. 1974, wohnt in Gunskirchen,
sein Beruf ist Karosseriebautechniker

Wie und wann bist Du zur Fliegerei gekommen?
1996 bei einem Rundflug mitgeflogen, 1997 PPL gemacht

Wie waren Deine ersten Erlebnisse und Erfahrungen mit der Kunstfliegerei?
2004 das erste Mal mit einer Bucker Lerche. Und das erste Mal mit Sporenrad war sehr ungewöhnlich. Vor allem in einem offenen Flugzeug.

Wie war die Ausbildung dazu?
Hab die Kunstflugausbildung am Spitzerberg begonnen, dann wurde die Bucker nach Wels überstellt, wo ich die Ausbildung beendet habe.

Wer war Dein Kunstflug-Mentor?
Egger Walter



Kunstflieger unter sich, Richard und Walter mit Hannes Arch

Welche Kategorien gibt es bei den Kunstflug-Lizenzen?
Da gibt es nur eine

Wie war Dein Gefühl im Magen bei Deinem ersten Kunstflug-Manöver?
Da hatte ich überhaupt kein Problem.



Hier gehts
direkt zur Homepage
www.steinerairshow.at



Wann und welche Maschine hast Du Dir als Erstes gegönnt?
Pitts S1S N-89HC

Kann jeder mit einem tauglichen Magen Kunstflieger werden?
Ja Würde ich schon sagen.

Welche Voraussetzungen braucht eine Maschine, um Kunstflüge damit machen zu können? Die muss dafür zugelassen sein. Die nötigen G-Kräfte aushalten!

Wo und wie oft trainierst Du?
Abwechselnd an verschiedenen Orten, ein Mal in der Woche

Gibt es eine Mindestflughöhe bei den Manövern?
Es gelten die allgemeinen Bestimmungen für die Mindestflughöhe.

Ist ein Kunstflug-Training bei der Austro-Control vorab zu melden?
Ja, bei der Flugsicherung Linz.

Welches Manöver ist das herausforderndste für Pilot und Maschine?
Gestoßene Manöver.

Welche Kräfte wirken im Durchschnitt auf Pilot und Maschine?
8 G

Laufen Deine Checkflüge anders ab als bei „geradeaus fliegenden“ Piloten?
Grundsätzlich fast gleich.

Welche Verbindung hast Du zur „scalaria“?
Da bin ich meine ersten Airshows geflogen.

Eckdaten der aktuellen Maschine:
EXTRA 330 SC 585kg 315hp +10g -10g 175kts

Gibt es eine Wunsch-Maschine als DAS „ultimative“ Kunstfluggerät?
EXTRA 330 SC, die ich habe!

Würdest Du wollen, dass Dein Sohn in deine Fußstapfen an die Pedale als Kunstflugpilot tritt?
Würde mich natürlich sehr freuen.

Was sagt Deine Frau dazu?
Die hat mich ja schon so kennengelernt.





Verein Rollende Engel

Text: Marion Penzl | Bilder: Marion Penzl



Florian Aichhorn, Leiter des Vereins mit Redakteurin und Fotografin Marion Penzl

Ein Mal noch ...
den Jubel bei einem Sportereignis hautnah miterleben. Dabei sein, wenn sich der Vorhang im Theater hebt. Seinem Lieblingskünstler live bei einem Konzert begegnen. Oder einmal noch heimkehren, um von seinen Liebsten Abschied zu nehmen. Träume wie diese und viele weitere Herzenswünsche erfüllt der Verein -Rollende Engel- schwerkranken Menschen kostenlos. Das Team aus Organisationsprofis setzt alles daran, binnen weniger Stunden den Wunsch (österreichweit) zu planen und umzusetzen. Und dies völlig kostenlos für den Fahrgast, sowie für eine Begleitperson. Das Angebot gilt einmalig für einen Tag, für alle Personen, die ihren Hauptwohnsitz in Österreich haben und transportfähig sind.

Am 27. April 2024 lud unser Verein die Wunscherfüller der Rollenden Engel zu einem Tag an unserem Flugplatz ein, um einmal die Sorgen und Pläne etwas in den Hintergrund schieben zu können und wieder Kraft tanken zu können für die nächsten Einsätze!



Roman Aschl - bei jeder Aktion unterstützt er das WMW-Pilotenteam



Gemütliches Zusammensitzen auf unserer Terrasse, die einen weiten Blick auf alle Aktivitäten am Flugplatz ermöglicht.

#rollendeengelrun2025

ROLLENDE ENGEL RUN 2025

Ich laufe für schwerkranke Menschen

Virtual Charity Run

25. - 27.04.

Verschiedene Disziplinen
✓ Laufen
✓ Dog Walking
✓ Nordic Walking



Anmeldung



www.rollende-engel.at/run/



WIR ERFÜLLEN LETZTE WÜNSCHE



Wenn Englein reisen, wird sich das Wetter weisen!
So war dieser Tag voll Sonnenschein und perfektem Flugwetter.

Nachdem alle die Rundflüge sehr genossen haben, lud die Weiße Möwe anschließend noch zu einer gemütlichen Jause im Gastgarten.

Viele Piloten der Weißen Möwe erklärten sich bereit, Stunden für die Rundflüge zu übernehmen und den Tag für die „Rollenden Engel“ zu etwas ganz Besonderem werden zu lassen.

Ein großer Dank geht daher an Andreas Grosch und seine Gattin Martina, Roman Aschl, Marcus Schrögnauer, Gerald Berger, Franz Geisler, Renate Wildberger, Franz Lehner, Jochen Lidauer, Daniel Doblmann, Walter Knoll, Wolfgang Burgstaller, Johann Wasserbauer, Herwig Marschner, Andreas Gitterle. Florian Aichhorn bedankte sich im Namen seines Teams bei der Weißen Möwe mit einem mit viel Liebe zusammengestellten Präsent und einer Gegeneinladung zu einer Grillfeier. *Wir wünschen dem Verein viel Kraft und Unterstützung für die kommenden Wünsche seiner Fahrgäste!*

Marion Penzl





Alles raus Air Treff NEU

Text: wr | Bilder: Franz Geisler

Ich erinnere mich an Bilder aus den 1970er-Jahren – damals sah es genauso aus wie bei meinem ersten Besuch bei der „Weißen Möwe“ Anfang der 2000er. Jahre vergingen, doch das Lokal blieb unverändert.

Dann kam der Tag, an dem unser Präsident viele engagierte Frauen und Männer aus der „Weißen Möwe“ um sich versammelte. Und ab diesem Moment blieb sprichwörtlich kein Stein mehr auf dem anderen. In einem wahren Kraftakt wurde das gesamte Lokal unseres Fliegerclubs umgestaltet.

Eine Veränderung dieser Größenordnung gelingt nur, wenn alle Beteiligten ehrenamtlich ihr Wissen, ihre Fähigkeiten und ihre Energie einbringen. Und genau das haben sie getan.

Hier einige Bilder, die für sich sprechen und keine zusätzlichen Erklärungen benötigen.

Ein herzliches Dankeschön an alle, die dieses großartige Projekt möglich gemacht haben!



Motorflugsektionsleiter Christian Sixt hat es trotz seiner zahlreichen Aufgaben geschafft, viele Stunden seines Fachwissens ehrenamtlich einzubringen, um unser Lokal wieder in neuem Glanz erstrahlen zu lassen.



Dieses umfangreiche Projekt konnte nur gelingen, weil wir im Club auf echte Spezialisten zählen können. Mit viel Know-how und Leidenschaft haben sie die Renovierung übernommen und dabei ein beeindruckendes Ergebnis erzielt. Sie haben dafür gesorgt, dass unser »Air Treff« nicht nur ein moderner, sondern auch ein einladender Ort bleibt, an dem sich unsere Mitglieder und Gäste wohlfühlen können.



Fliegerschule Weiße Möwe Wels



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

AT. ATO.158

Die Weiße Möwe in Wels hat am Ausbildungssektor eine große Vergangenheit. 1950 wurde die Segelflugschule gegründet, im Jahr 1959 folgte die Motorflugschule. Seither hat die Weiße Möwe über 1.000 Piloten ausgebildet, sodass man ohne Übertreibung von einer der erfahrensten und erfolgreichsten Vereins-Fliegerschulen Österreichs sprechen kann. Viele Berufspiloten haben ihre Wurzeln in der WMW. Sicher auch deshalb, weil wir auf die zeitlichen Möglichkeiten unserer Schüler besonders Rücksicht nehmen. Wir sind bekannt dafür, großen Wert auf die berufsbegleitende Schulung zu legen und unsere Ausbildung an den Möglichkeiten unserer Schüler auszurichten. Unser Ausbildungsangebot besteht aus PPL (Privatpilotenlizenz), NVFR (Nachtsichtflugberechtigung), TMG (Motorseglerschein) sowie Funkkursen für BFZ, EFZ und AFZ. Weiters bieten wir Trainings für Einziehfahrwerk und Verstellpropeller an.



**Hole Dir
Deine Infos
und starte
durch**

10 Fluglehrer begleiten unsere Schüler in ihrer Ausbildung. Fünf davon sind PART-FCL-Prüfer und zwei IFR-Prüfer. Aufgrund der Personalstruktur garantieren wir höchste Professionalität. Ein weiterer Vorteil für Flugschüler: Wir schulen das ganze Jahr, weil im Winter der Schnee geräumt wird. Für die Grundschulung verwenden wir Flugzeuge der Typen C-152, DA-20, SF-25, für NVFR C-152 und PA-28. Die hohe Verfügbarkeit durch die große Anzahl an Schulungsflugzeugen sichert einen reibungslosen Ablauf der praktischen Ausbildung.

Hat man die Prüfung zum Privatpiloten bestanden, will man natürlich gleich losfliegen. Dafür stehen den Jungadlern erfahrene Kollegen zur Seite. Wir betreuen unsere Jungpiloten nach Scheinerhalt individuell, kollegial, von und mit Mitgliedern. Im Winter veranstalten wir kostenlose Weiterbildungsworkshops zu verschiedensten Themen der Fliegerei. Last but not least sei erwähnt, dass wir auch Spezialausbildungen mit Kurzzeit-Mitgliedsbeitrag für Gäste gerne anbieten. Mit unseren Refresher-Terminen Anfang des Jahres, mit den Themen Funkverfahren, Lufträume – freigabepflichtig, Neuigkeiten im AIC u.v.m., starten unsere Piloten bestens informiert in die neue Flugsaison.



Panel – DA 20



Panel – PA-28

LIONS Classic Bad Hall

Wieder zu Gast bei uns am Flugplatz

Text: Ralph Potzinger | Bilder: Fotoklub Kremstal, Franz Geisler

Im Jahr 2003 legten die Automobil-enthusiasten des LIONS Clubs Bad Hall den Grundstein für eine der führenden Veranstaltungen der österreichischen Oldtimerszene: die LIONS Classic Bad Hall. Begonnen hat alles

mit einem kleinen Starterfeld von nur 20 Fahrzeugen, bestehend aus Enthusiasten aus der näheren Umgebung und dem Freundeskreis des Clubs. Heute, im 19. Veranstaltungsjahr, hat sich die Rallye zu einem Event mit rund 100 Teilnehmern entwickelt.

Die Veranstaltung hat sich nicht nur aufgrund der Liebe zum Detail, sondern auch durch die Professionalität ihres bewährten Organisationsteams einen exzellenten Ruf in der Oldtimer-Community erarbeitet. Dieses Team, selbst erfahren in Rallyes im In- und Ausland, hat ein Event geschaffen, das genau auf die

Bedürfnisse und Wünsche der Zielgruppe zugeschnitten ist.

Mehr Anmeldungen als Startplätze

Das Motto der LIONS Classic Bad Hall spiegelt die Begeisterung für Oldtimer und den besonderen Charakter des Events wider. Die Veranstaltung erfreut sich so großer Beliebtheit, dass die Anmeldungen mittlerweile die verfügbaren 120 Startplätze bei Weitem übersteigen. Über 400 verschiedene Fahrzeuge mit ihren Zweiertteams haben in den vergangenen 19 Jahren





BMW 328 Roadster, Bj. 1940



Mercedes mit Spaß



Lanchester, Bj. 1937

mindestens ein Mal an der Rallye teilgenommen. Teilnehmer reisen aus Österreich, Deutschland und sogar Frankreich an, um dieses Erlebnis zu genießen.

Ein Tagesablauf voller Highlights

Die Veranstaltung beginnt traditionell am Stadtplatz von Bad Hall, wo die Fahrzeuge und ihre Fahrer unter dem Applaus zahlreicher Besucher auf die Strecke geschickt werden. Der Tag ist

geprägt von einer präzisen Choreografie aus Gleichmäßigkeitsprüfungen, Geschicklichkeitsaufgaben und einem beliebten Bilderrätsel, das die Teams auf der sorgfältig ausgewählten Strecke von maximal 270 Kilometern begleitet. Ein Höhepunkt ist der abschließende Autokorso durch die Ortszentren von Adlwang, Waldneukirchen und Bad Hall. Hier haben die „Rennfahrer“ noch einmal die Gelegenheit, den Applaus der Zuschauer zu genießen. Der Tag endet im idyllischen Kurpark von Bad Hall, wo die Fahrzeuge ausgestellt und

die Sieger in einem feierlichen Rahmen vor dem historischen Gästezentrum, einem Bauwerk im Stil der Neuen Sachlichkeit, geehrt werden.

Flugplatz Wels: Historische Begegnungen

Seit zwei Jahren stellt der historische Flugplatz Wels einen besonderen Schauplatz der Rallye dar. Mit seiner reichen Geschichte und als Heimat vieler historischer Flugzeuge bietet er



Sunbeam, Bj. 1926

eine perfekte Kulisse für Oldtimer. Der Flugplatz symbolisiert die enge Verbindung zwischen der Entwicklung von Fahrzeugen und Flugzeugen – von den ersten Motoren, die sowohl in Fahrzeugen als auch in Flugmaschinen eingesetzt wurden, bis hin zu Marken wie BMW und Rolls Royce, die diese Synergie prägten.

Hier absolvieren die Teams Geschicklichkeits- und Gleichmäßigkeitsprüfungen, während die historischen Fahrzeuge im einzigartigen Ambiente des Flugplatzes präsentiert werden.

Der Tag endet mit einem stilvollen Abendessen, bei dem die Ergebnisse diskutiert und Erfahrungen ausgetauscht werden. Der gesamte Ablauf wird vom Fotoclub Kremstal professionell dokumentiert und die Bilder werden anschließend auf der Homepage der LIONS Classic veröffentlicht.

„Bei euch spürt man den Enthusiasmus für die Sache und die Liebe zum Detail in jeder Phase der Veranstaltung!“



Ford Mustang, Bj. 1965



Mercury Cougar, Bj. 1969



Jaguar, Bj. 1967



Alfa Romeo Spider



Austin-Healey



Porsche 356, Bj. 1954

SPARKASSE 
Oberösterreich

Gib dein Bestes.

Wir glauben an die Ideen und Visionen unserer Kund:innen. Mit maßgeschneiderten Finanzlösungen unterstützen wir sie dabei, ihre Träume zu verwirklichen. **Wenn alle ihr Bestes geben, dann hat jede:r einen guten Job gemacht.**

www.sparkasse-ooe.at





Rosenbauer testet am Flugplatz Wels

Text: Rosenbauer, wr | Bilder: Marion Penzl

Ich erinnere mich noch genau daran, wie ich mit meinen kleinen Söhnen im Rosenbauer-Panther mitfahren durfte.

Für uns alle war das ein unvergessliches Erlebnis. Besonders bei unseren Flugshows waren die Panther-Fahrten immer ein absolutes Highlight für unsere Gäste – ein Moment, der Begeisterung und bleibende Erinnerungen geschaffen hat.

Die Rosenbauer International AG mit Sitz im oberösterreichischen Leonding ist der weltweit führende Hersteller von Feuerwehrtechnik und -ausrüstung. Über 4.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind heute an Standorten in Europa, Nordamerika und Asien in der Entwicklung, Produktion sowie im Vertrieb und Service von umfassenden Lösungen für die Brandbekämpfung und Katastrophenhilfe beschäftigt.





PANTHER 8x8

Königsklasse: Mit bis zu 1.450 PS, 135 km/h Höchstgeschwindigkeit und bis zu 19.000 l Löschmittelvolumen setzt der PANTHER 8x8 in punkto Motorleistung und Löschkraft Maßstäbe. Darüber hinaus sprechen 10.000 l/min Pumpenleistung oder die Beschleunigung - von 0 auf 80 km/h in weniger als 25 Sekunden - für die Extraklasse des Modells.

Die Erfolgsgeschichte begann bereits im 19. Jahrhundert: 1866 gründete Johann Rosenbauer das Unternehmen als Handelshaus für Feuerwehrbedarf in Linz. Anfang des 20. Jahrhunderts begann man mit der Produktion von Feuerwehrgeräten – der Grundstein für die heutige Marktführerschaft war gelegt. In den nächsten Jahren expandierte Rosenbauer und erweiterte das Portfolio um Feuerwehrfahrzeuge, entwickelte eigene Feuerlöschpumpen und weitere Produkte. Der Schritt in Richtung umfassendes und integriertes Angebot für Feuerwehren erwies sich als goldrichtig: Bereits in den 20er-Jahren des vorigen Jahrhunderts wurden Rosenbauer-Produkte bis nach China exportiert.

Aufstieg zum Weltmarktführer

Im Jahr 1968 wurde der Unternehmenssitz nach Leonding verlegt und der internationale Expansionskurs fortgesetzt. Mitte der 70er-Jahre betrug die Exportquote bereits über 50 %. 1992 folgte die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft, 1994 der Börsengang. In den folgenden Jahren entwickelte sich Rosenbauer dank Wachstum, Beteiligungen und Übernahmen zu einer global agierenden Unternehmensgruppe und zum internationalen Marktführer.

Mit der Entwicklung des ersten vollelektrischen Feuerwehrfahrzeugs – dem Concept Fire Truck (CFT) – im Jahr 2014 untermauerte der Konzern seine Technologieführerschaft, die durch die Produktion des Revolutionary Technology (RT) ab 2020 weiter gestärkt wurde. Dieser ständige Drang, Gutes noch besser zu machen, ist in der Unternehmens-DNA von Rosenbauer tief verwurzelt. Heute ist Rosenbauer in ca. 120 Ländern mit einem Vertriebs- und Partnernetzwerk vertreten und ein verlässlicher Partner für Feuerwehren und Katastrophenhilfsdienste.

Vom Kleinlöschfahrzeug bis zum PANTHER

Die Herstellung von Feuerwehrfahrzeugen ist nach wie vor eines der zentralen Geschäftsfelder von Rosenbauer. Bahnbrechende Entwicklungen wie der Advanced Technology (AT) oder der Compact Technology (CT) bestechen durch moderne Technik, individuell anpassbare Modularität und ständige Innovationen und sind vor allem im kommunalen Bereich sehr gefragt.

Auch Hubrettungsfahrzeuge von der Drehleiter bis zur Hubrettungsbühne werden von Rosenbauer entwickelt und gefertigt.



Der Brauch, ein Flugzeug unter einer Wasserfontäne hindurchrollen zu lassen, ist in der Luftfahrt als Wasser-salut oder Water Salute bekannt. Dabei spritzen Flughafenfeuerfahrzeuge Wasserbögen über das Flugzeug, um besondere Anlässe zu würdigen.



Hier gehts direkt zur Homepage www.rosenbauer.com

gefragter und verlässlicher Partner. Löschsysteme - vom stationären Brandschutz bis hin zu mobilen Systemen – Persönliche Schutzausrüstung (PSA) – Digitale Lösungen für Einsatz- und Flottenmanagement – Der Bereich Customer Service bietet Kunden von Rosenbauer Rundum-Service, der von After-Sales-Dienstleistungen über die Versorgung mit Ersatzteilen bis hin zu Schulungen reicht.

Wirtschaftlich erfolgreich

Als größter Feuerwehrausstatter der Welt erwirtschaftete Rosenbauer zuletzt einen Jahresumsatz von rund 1,1 Milliarden Euro. Vor allem viele Fahrzeugauslieferungen sowie das Geschäft mit Ausrüstung, Komponenten und Service tragen zur positiven wirtschaftlichen Entwicklung bei. Auch der Ausblick in die Zukunft stimmt positiv: Der Auftragsstand liegt derzeit bei über zwei Milliarden Euro, die Nachfrage nach Produkten und Fahrzeugen ist weiterhin sehr gut. Es herrschen also gute Aussichten, dass der oberösterreichischen Erfolgsgeschichte Rosenbauer noch viele Kapitel hinzugefügt werden.

Das Flaggschiff der Flotte ist zweifelsohne der PANTHER: Mit ihm hat Rosenbauer eines der erfolgreichsten und effizientesten Flughafenlöschfahrzeuge der Welt entwickelt, das seit über 30 Jahren die Benchmark in diesem Bereich darstellt. Mit dem PANTHER 6x6 electric führt Rosenbauer das Erfolgsmodell aktuell in das Zeitalter der E-Mobilität.

Rosenbauer produziert aber nicht nur Löschfahrzeuge, sondern ist in vielen weiteren Bereichen der Feuerwehrentechnik

WILDBERGER



HARTKIRCHEN • SCHLÜSSLBERG

wildberger.toyota.at



Service • Reparatur • Spenglerei • Lackiererei • Abschleppdienst



Honig unter den Flügeln

Text: Wolfgang Burgstaller, wr | Bilder: Franz Geisler

Seit 2005 darf ich am Welser Flugplatz Bienenstöcke aufstellen und guten „Heidehonig“ ernten. Der damalige Betriebsleiter, Oliver Hackenberg, der ein großer Naturliebhaber ist, fragte mich, ob ich nicht Interesse hätte, hier Bienenkästen aufzustellen und damit die Bestäubung der großen Blühfläche am Flugplatz zu unterstützen. Meine Bedenken damals waren die Betreuung der Völker von mir bezüglich der Benützung der Rollfläche mit meinem PKW. Wie sich später herausstellte, war und ist das überhaupt kein Problem. Ich selbst bin schon seit 47 Jahren aktiver Pilot und Mitglied der Weißen Möwe Wels und weiß um die Sicherheit am Flugplatz Bescheid.

Derzeit betreue ich 12 Bienenvölker am Flugplatz, die sich ganz an der Westseite des Platzes, beim Rollweg A geradeaus zu den Sträuchern



und Bäumen, befinden. Gut geschützt gegen Westwind und ganz in der Nähe des Grünbaches, der entlang der Eferdinger Straße fließt. Bienen brauchen nämlich viel Wasser zur Pflege der Bienenbrut.

Manche, die mich zu meinem Bienenstand fahren sehen, werden sich fragen, warum muss der das so oft tun? Die Arbeit in der Imkerei wird von Laien sehr oft unterschätzt. Bereits im Frühjahr müssen die Völker auf Futtervorrat und Weiselrichtigkeit (Weisel ist in der Imkersprache die Königin) kontrolliert werden. Bei Notwendigkeit muss nachgefüttert werden. Bereits im März / April beginnt die Völkererweiterung. Das heißt einen Stock aufsetzen, damit die Bienen sich erweitern können und die Königin Platz für die Bienenbrut hat. Dies geht dann bis in den Juni. Nun beginnt die Honigernte bis Juli und August. Abräumen, das heißt, die aufgesetzten Stöcke wieder abnehmen. Anschließend muss sofort gefüttert werden, denn wir nehmen den

Bienen den Wintervorrat, sie bekommen von mir einen guten süßen Sirup als Winterfutter. Andernfalls würde die Königin sofort das Eierlegen beenden und das Bienenvolk würde schwächer und schwächer und den Winter nicht überleben. Nach der Fütterung muss gegen den Bienenfeind, die „Varroamilbe“, behandelt werden. Die Blutsauger bringen sonst unsere Völker um.

Ich möchte mich auf diesem Wege bei der Betriebsleitung und bei allen

meinen Pilotenkameraden für das Verständnis, das sie mir bei der Ausübung meiner imkerlichen Tätigkeit am Flugplatz entgegenbringen, bedanken.

Honig vom „Natura 2000 Flugplatz Welser Heide“ gibt es in der Betriebsleitung.

*Ich wünsche allen Leserinnen und Lesern des Cumulus alles Gute und den Piloten „Glück ab – gut Land“,
euer Wolfgang Burgstaller*



Wolfgang's Honig wird immer wieder mit Goldmedaillen prämiert. Er imkert seit 2005 auf unserem Flugplatz Welser Heide und gilt somit in Österreich als Vorreiter. Gratulation zu 20 Jahren Honig bei der Weißen Möwe Wels.





Flach und eben Voller Leben

Text: Robert Kandler | Bilder: Franz Geisler, wr

Flugplatz „Welser Heide“ – Projekt Mauersegler Nistkästen

Der Flugplatz, in seiner heutigen Form, besteht nur, weil wir Welser Flugsportler vor einigen Jahren „Schützenhilfe“ vom Naturschutz erhalten haben. Das letzte, größere, zusammenhängende Stück der Welser Heide wurde dabei als wichtiges Rückzugs- und Hoffungsgebiet für bedrohte Tiere und Pflanzenarten erkannt. Die Grünflächen des Flugplatzes mit ihren typischen Magerwiesen und Halbtrockenrasen sind seit April 2015 Europaszchutzgebiet.

Wir Flugsport-Begeisterte sind, als menschliche Benützer dieses Schutzgebietes, dazu angehalten, unser Hobby im Einklang mit der Natur und all ihren Bewohnern auszuüben.

Dem Vogel sei Dank – stand damals in den Zeitungen geschrieben. Der Große Brachvogel ist dabei nur das präsenteste Aushängeschild für das Leben am Flugplatz. Viele andere Tier- und Pflanzenarten haben seither dieses wiedergewonnene, wertvolle Stück Welser Heide in Besitz genommen.

Vor allem die Vögel haben es mir angetan, denn wir sind, während der Ausübung unserer Hobbies, nur Gast in ihrem Lebensraum. Mit der entsprechenden Achtsamkeit müssen wir ihnen begegnen.

Besonders stolz können wir darauf sein, einem der besten Flieger der Vogelwelt ein Zuhause am Flugplatz bieten zu können.

Der Mauersegler (*Apus Apus*) gehört zur Familie der „Segler“ und ist für ein Leben in Luft geschaffen. Immer mehr seines angestammten Lebensraumes geht verloren und so wurde die Art zum „Kulturfolger“. Dem Verschwinden von Ritzen und Aushöhlungen in Felswänden und Steinmauern hat sich der Segler angepasst und Hohlräume in Dachkonstruktionen oder alten Gemäuern als Brutplätze für sich gewonnen. Aber auch dieser Lebensraum ist in Ge-



Viele weitere Artikel zum Naturschutz am Flugplatz Welser-Heide findest du auf unserer Homepage www.wmw.at, in der Rubrik Aktuelles – Cumulus Vereinsmagazin.





fahr! Durch thermische Sanierung der Fassaden verschwinden die Bruthöhlen der Mauersegler. Die Art ist extrem Standort-treu und die Brutpaare treffen sich jedes Jahr im Mai/Juni wieder an ihrem angestammten Brutplatz, auch wenn sie auf ihrer Reise in den Süden Afrikas und dem Aufenthalt dort, getrennte Wege gehen. In Sachen Nachwuchs sind sie ihrem Partner und ihrer Bruthöhle sehr treu. Umso schlimmer, wenn das Nest, nach einer beschwerlichen Reise aus dem Süden, dann plötzlich nicht mehr da ist.

Heimat der ältesten und bedeutendsten Mauersegler Population in Österreich



In und um unseren Hangar herum hat eine der bedeutendsten Mauersegler-Kolonien Österreichs ihre Heimat gefunden. Das Gebäude ist seit dem Bau, Ende der 30er Jahre des vorigen Jahrhunderts, fast unverändert. Erfahrene

Vereinsmitglieder vernehmen schon seit vielen Jahrzehnten den markanten Ruf des Mauerseglers „Srieelh – Srieelh“. Daher kann begründet angenommen werden, dass es sich auch um eine der ältesten, zusammenhängenden Kolonien in Österreich handelt. In den letzten Jahren wurden die Segler am Flugplatz intensiv beobachtet. Die Kolonie besteht beständig aus über 70 Tieren. Im Hangar werden jährlich 18–23 Nester bebrütet, was etwa 30–50 Küken entspricht.

Mauersegler sind sehr reinlich und die Elternvögel entsorgen die Kotbällchen der kleinen Segler, indem sie diese aus der Bruthöhle werfen. Direkt unter den Einfluglöchern sammeln sich daher die ca. 5 mm großen Kügelchen – sehr zum Missfallen der Piloten, welche ihre Flugzeuge ausgerechnet unter den Nestern abstellen. Seit der Brutsaison 2023 fahre ich mit meiner Frau fast jeden Abend zum Flugplatz, wir öffnen zwischen 20:30 und 21:30 Uhr nochmals die Hangartore, um die Segler-Eltern zu ihrem Nachwuchs zu lassen. Dabei entfernen wir auch die Kotbällchen vom Boden, um zu ermitteln, welche Nester noch von Küken bewohnt werden. Die Bereiche unterhalb der Nester sind mit dezenter grauer Farbe markiert (ca. 1 m²). Diese Bereiche also einfach aussparen und der Flieger bleibt sauber.

Die Altvögel tragen im Kropf eine „Praline“ aus Insekten, welche sie im Flug fangen. Die Küken sind ab dem

Schlüpfen auf diese proteinreiche Kost angewiesen. Sie müssen innerhalb weniger Wochen zu voll flugfähigen „Meistern der Lüfte“ heranwachsen. Die jungen Mauersegler starten aus ihren Nisthöhlen in unserem Hangardach und viele von ihnen werden die kommenden 2 Jahre nicht mehr landen! Ein Leben in der Luft, denn erst nach 2 Jahren werden sie geschlechtsreif, suchen sich eine geeignete Bruthöhle und einen Partner fürs Leben. Dieses Leben kann bis zu 20 Jahre dauern und jedes Jahr kehren sie nach LOLW zurück.

Um den Seglern zu helfen, wurde 2022 ein gemeinschaftliches Projekt von Weißer Möwe Wels, Naturschutzbund OÖ, Birdlife Austria und der Volksschule 4 Pernau ins Leben gerufen. Besonders in heißen Sommern wird es für die Seglerküken zu warm in den Nestern direkt unter dem Dach, sie fliehen und stürzen dabei in den Tod. Auch der limitierte Zugang in den Hangar, nach 20:00 Uhr und vor 08:00 Uhr morgens erschwert den Vögeln die Aufzucht ihrer Küken. In Zusammenarbeit mit Experten von Birdlife und Naturschutzbund wurde ein Nistkasten Prototyp entwickelt. Mittels Patenschaften von Mitgliedern der Weißen Möwe und einiger Firmen wurde die Anfertigung von Nistkästen-Bausätzen finanziert und von Vereinsmitgliedern realisiert. In der Volksschule 4 Pernau waren die Mauersegler und deren



außergewöhnliches Leben dann Unterrichtsinhalt. Die 3. und 4. Klassen habe die Nistkästen, in 3 verschiedenen Größen, zusammengebaut. Die 1. und 2. Klassen haben dann die Unterseiten mit

Jahre dauern wird, bis diese Nest- und Partner-treuen Meister der Lüfte die neuen Unterkünfte annehmen werden.

Wer verletzte Mauersegler unterstützen möchte, kann dies über die Homepage der Mauerseglerstarthilfe tun. Dort werden auch die Welser Segler, welche den Start nicht schaffen, professionell und mit liebevoller Hingabe versorgt. Erst wenn Gesundheit und Federkleid perfekt sind und das Aeromedical Team ein „Fit-for-Flight“-Zertifikat ausstellt, werden die kleinen „Bruchpiloten“ in die ultimative Freiheit entlassen.

Bis zur Landung „nach eigenem Ermessen“, in LOLW!



Mauersegler-Silhouetten bemalt. Anfang Mai haben wir die Kästen dann montiert. Mit einem gelungenen Fest, unter Beisein aller Beteiligten und einem großartigen Rahmenprogramm der Kinder, wurde dann noch eine Informationstafel, als Ergänzung des Naturlehrpfades, enthüllt.

Die Nistkästen werden schon erkundet! Es war aber klar, dass es einige



Ein Vogel, der nicht landet Doku 18 min



Segler fliegen clever – Artikel



Mauerseglerstarthilfe – Website



Segler erkundet Nistkästen – LOLW Video 32 sek.



Nistkasten Bau VS4 Video 2 min.



Ein Leben im Flug Doku 2 min.



Robert Kandler in seinem Element – junge Menschen für die Natur und den Flugsport zu begeistern. Robert hat dieses wunderbare Projekt ins Leben gerufen.

Du wirst sehen, unsere gefiederten Freunde werden bald einziehen.



Siegfried Heer bei der Markierung eines Nests.



Text: Marion Penzl | Bilder: Marion Penzl

Nestsuche „Welser Heide“ – Projekt: Schutz vor dem Rasenmäher

Zahlreiche Mitglieder der „Weißen Möwe“ sowie deren Angehörige und Kinder versammeln sich regelmäßig am Welser Flugplatz, um im Rahmen von wichtigen Naturschutzaktionen Nester geschützter Vogelarten zu suchen. Der Aufruf von Siegfried Heer findet stets großen Anklang und die Teilnehmer sind motiviert, einen wertvollen Beitrag zum Erhalt der heimischen Fauna zu leisten.

Das Wachstum der Natur begünstigt das empfindliche Ökosystem in der Umgebung, erfordert jedoch auch den Einsatz eines Rasenmähers für die Pflege der Graspiste. Als Naturschutzgebiet für Flora und Fauna ist es besonders wichtig, die Nester der Brachvögel und Kiebitze zu schützen, deren Bestände in den letzten Jahren

zurückgegangen sind. Bei jedem Wetter und unter Berücksichtigung aller notwendigen Vorgaben machen sich die Teilnehmer auf, die gesamte Länge und Breite der Graspiste abzugehen und nach Nestern zu suchen. Diese Aktionen sind nicht nur eine wichtige Maßnahme zum Schutz der Vögel, sondern bieten den Mitgliedern auch eine schöne Gelegenheit, gemeinsam Zeit in der Natur zu verbringen.

Immer wieder werden zahlreiche Nester gefunden, die meist vier Eier enthalten. Diese werden sorgfältig gekennzeichnet, um sicherzustellen, dass sie beim Mähen nicht übersehen oder beschädigt werden. Besonders erfreulich ist die Entdeckung bereits geschlüpfter Küken. Auch der Landeplatz der Fallschirmspringer sowie der

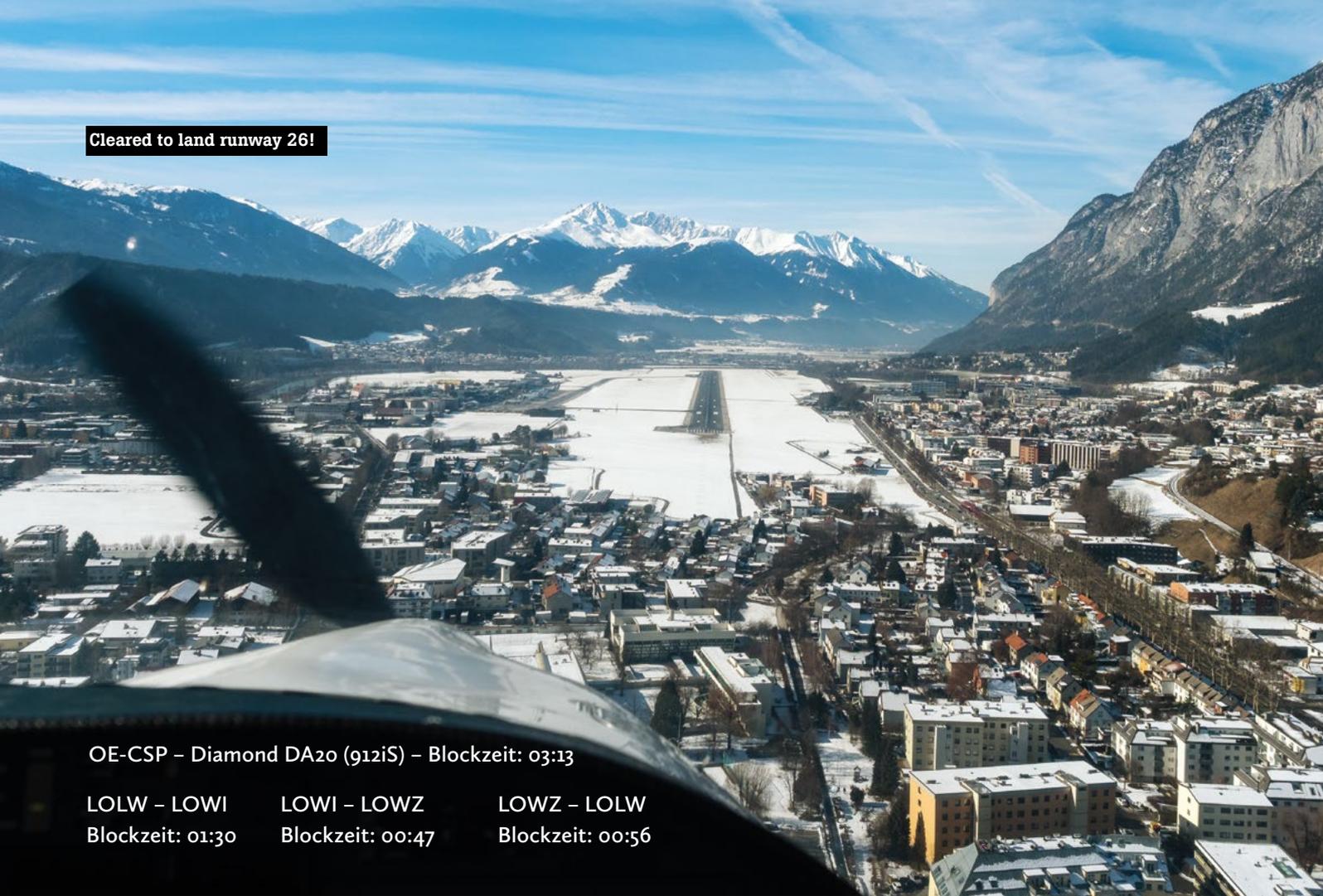
Weg zum Vorfeld werden systematisch durchsucht, wo ebenfalls immer wieder Nester entdeckt werden.

Nach intensiver Suche kehren die Teilnehmer schließlich zum Hangar zurück, wo sie für ihre Mühen mit Würsteln und Getränken belohnt werden. Die gemeinsame Aktion ist nicht nur erfolgreich, sondern auch ein Zeichen für das Engagement der „Weißen Möwe“ für den Naturschutz.

Ein herzlicher Dank gilt der hervorragenden Organisation durch Siegfried Heer und allen Teilnehmern, die mit ihrer Unterstützung einen wichtigen Beitrag zum Schutz der bedrohten Vogelarten leisten – auch im Namen von Familie Kiebitz & Co!

Marion Penzl

Cleared to land runway 26!



OE-CSP – Diamond DA20 (g12iS) – Blockzeit: 03:13

L0LW – L0WI

L0WI – L0WZ

L0WZ – L0LW

Blockzeit: 01:30

Blockzeit: 00:47

Blockzeit: 00:56

Innsbruck – Zell am See



Endlich über der Nebeldecke

Text: Daniel Sinn | Bilder: Daniel Sinn

Da der geplante Ausflug nach St. Johann an Parkplatzmangel scheiterte, disponierten wir spontan auf einen Flug nach Innsbruck und Zell am See um, ohne daran zu denken, dass an diesem Tag ein starker Wintercharterstag war. Zell am See war vormittags auch nicht zu erreichen, da Nebel herrschte. Auch bei uns in Wels verzog sich der Nebel erst nach 10:00 Ortszeit.

Das Nebelloch war gerade so groß, dass ein problemloser Abflug aus Wels möglich war, dann breitete sich unter uns bis zu Traunsee und Attersee ein Nebelteppich aus. Durch den Salzburger Luftraum war leider kein Durchkommen, da sehr viel Airliner-Traffic vorherrschte, so mussten wir die

Kontrollzone mit einem Umweg nördlich unter 3000 ft umfliegen. Weiter ging es steigend auf 8000 ft Richtung Kufstein, kurz danach über Wörgl wurden wir auch schon an Innsbruck Tower übergeben. Wie in Salzburg gab es auch hier viele Boeings und Airbuse, welche an -und abflogen. Trotzdem war der Controller ruhig, deutlich und auch für die „Kleinen“ offen.

Über die sehr schöne Route Mike 1, 2 und 3 ging es schnurstracks in die Holding südlich des Platzes, wo man uns nach nicht mal einer Runde gleich in den Queranflug auf die 26 schickte. „Number two after the Scandinavian Airbus on final runway 26“ hieß es sogleich, im Endanflug noch ein kurzes



Vollkreise vor dem vollen Salzburger Luftraum



Farben wie in der Karibik – der Chiemsee

„OE-CSP cleared to land runway 26, expect 180 backtrack to Bravo“ und zack, waren wir schon gelandet.

Anschließend ging es hinter dem „Follow-Me“ auf die Parkposition inkl. Einweiser. Die Landegebühr beträgt moderate 25 €.

Da in Innsbruck leider nur eine Stunde geparkt werden darf (siehe NOTAM), genehmigten wir uns auf der Besucherterrasse einen kleinen Snack, ehe es in Richtung Zell am See weiterging. Auch der Abflug klappte ohne größere Wartezeiten, abermals waren wir hinter einen Airbus der Scandinavian gereiht.

Südlich von Mike 3 und Foxtrott folgten wir anschließend dem Tal von Zell am Ziller nach Zell am See.

Wie üblich um diese Jahreszeit, war in Zell am See sehr viel los und die Abstellfläche dementsprechend voll. Nach der Landung in Zell am See tankten wir 40 l Superbenzin nach – das funktioniert dort sehr einfach per PIN-Code, welchen man vorher am Funk bekommt.

Nach einem Coffe-to-go und einem Snack während eines Spazierganges im Schnee, ging es dann wieder zurück nach Wels.

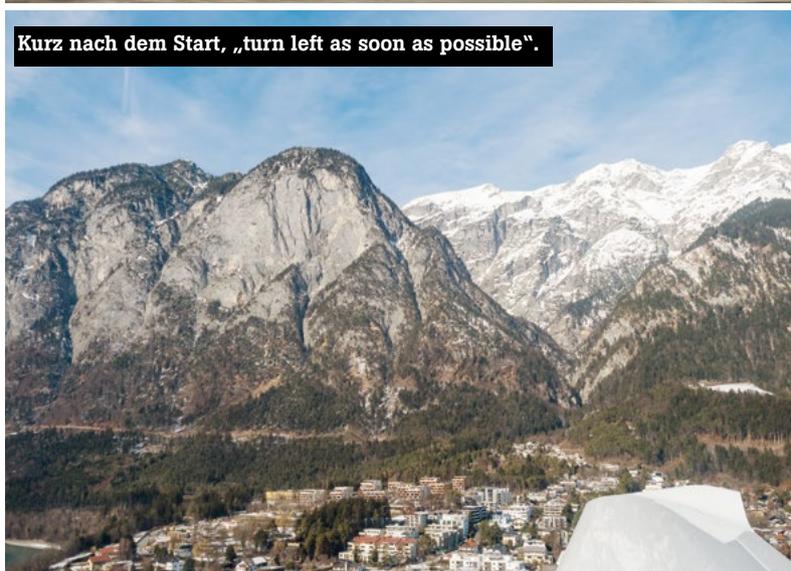
Wir waren das erste Mal in Innsbruck und können den Flughafen auf jeden Fall empfehlen! Ist einen Besuch wert, wir werden im Sommer wieder kommen.



Dem Inntal entlang Richtung Innsbruck



Da kommt man sich schon ein wenig klein vor am Apron.



Kurz nach dem Start, „turn left as soon as possible“.



Im Anflug zum Tankstopp in Zell am See.

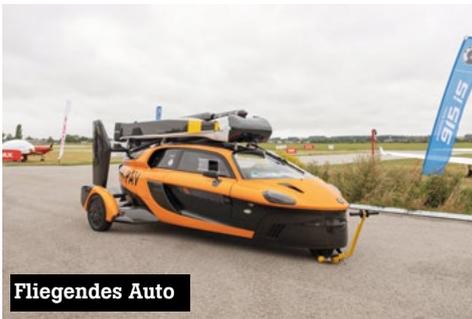
Rotax Fly In

Die Geburt einer Idee

Text: Rotax, wr | Bilder: Marion Penzl, Franz Geisler, wr



Erstes Plakat für das Fly In, 2008



Im Sommer 2007 wurde ein Funke entzündet: Siegfried Heer, Motorenentwickler und Sektionsleiter unserer UL- und Experimental-Sektion, brachte die Idee für ein Rotax Fly-In ins Gespräch.

Zunächst schien es ein Tagtraum zu sein, doch zum Jahreswechsel wurden die Gedanken konkreter. Im April 2008 folgte schließlich das offizielle „Go“ der Geschäftsführung – und aus der Vision wurde Realität.



Der am weitesten gereiste Pilot beim ersten Fly In, 2008, Seki Shuhei flog mit seiner Maschine von Florida nach Wels in 6 Tagen. Dieser Trip war nur durch speziell umgebaute Tanks möglich. Der Japaner ist ein absoluter Rotax-Fan und hat nach eigenen Angaben die weite Reise nur deswegen in Angriff genommen, weil er auf die Zuverlässigkeit seines Rotax-Motors voll vertraut. Er hält nach wie vor den Rekord der längsten Anreise.

Die Vorbereitungen begannen mit vollem Einsatz: Zahlreiche Besprechungen prägten den Alltag, bei denen das „Wie und Was“ immer wieder neu definiert wurde. Schließlich war es unser erstes Fly-In speziell für die UL-Sektion. Inspiration holten wir uns unter anderem aus der Luftfahrt-Metropole Oshkosh.

Im Mai 2008 gingen wir mit der Ausschreibung online und Peter Rohn setzte mit unermüdlichem Einsatz die erste Homepage für das Rotax Fly-In um. Zunächst blieben die Anmeldungen überschaubar und das Team begann zu bangen. Doch dann – wie aus dem Nichts – änderte sich alles. Nur drei Wochen vor dem Event trafen Registrierungen aus aller Welt ein.

Der Rest ist Geschichte: Im Jahr 2008 fand das erste Rotax Fly-In am Flugplatz Wels statt und legte den Grundstein für eine der erfolgreichsten Event-Ideen in der Luftfahrt. Was einst als kleine Initiative begann, hat sich mittlerweile zu einer globalen



Veranstaltung entwickelt. Heute finden Rotax Fly-Ins auf der ganzen Welt statt – ein Treffpunkt für Luftfahrtbegeisterte, die gemeinsam feiern, Neues entdecken und testen können.

Rotax Fly-In World Tour – Verbindungen, die Flügel verleihen

Die Rotax Fly-In World Tour ist mehr als ein Event – sie ist eine Gemeinschaft. Testflüge, Workshops, inspirierende Keynotes und Einblicke hinter die Kulissen machen jede Veranstaltung zu einem unvergesslichen Erlebnis. Doch es geht nicht nur um das Programm, sondern vor allem um die Menschen: Pilotinnen und

Piloten, Hersteller und Luftfahrtenthusiasten, die zusammenkommen, um sich auszutauschen und gemeinsam zu wachsen.

Mit geplanten Event-Stops rund um den Globus und der Unterstützung eines umfangreichen Rotax-Service- und Partnernetzwerks wird die World Tour 2025 außergewöhnlich. Sei dabei und entdecke, was die Veranstalter für dich bereithalten!



Risen 915 iSV



Cub Crafters



Siegi Heer mit Alberto Porto, Gründer und CEO der Porto Aviation Group im Kronjuwel der Porto Aviation Group – die Risen 915iSV, das schnellste Ultraleichtflugzeug der Welt.

Im Juli 2024 flog Alberto Porto mit diesem Flugzeug nonstop von Stornoway, Schottland, nach Goose Bay Harbor in Kanada. Gemeinsam mit seinem Co-Piloten Andrea Venturini überquerte er den Atlantik in 11 Stunden und schrieb damit Luftfahrtgeschichte

Meet the Rotax Fly-In World Tour. Gain insights, test what's new, and get together.

Register now: flyrotax.com

IT ALL STARTS WITH A DREAM

oder „Schnell mal auf einen gemütlichen Kaffee nach Casablanca“

Text: Robert Böck | Bilder: Robert Böck

Flugzeug: Katana DA20 D-EHLM
PIC: Robert Böck
Route: LOLW - LIDT - LFMD - LEAP- LECN -
LEMU - LEAM - GMTT - GMMT
Flugzeit: 34:14 h
Flugstrecke: 3343 nm
Treibstoff: 194 gal. Avgas

TOURDATEN:

LEG 1:
Wels (LOLW) über Trentino (LIDT)
nach Cannes (LFMD)
LEG 2:
Cannes (LFMD) über Ampuriabrava
(LEAP) nach Castellon (LECN)
LEG 3:
Castellon (LECN) über Muchamiel
(LEMU) nach Almeria (LEAM)
LEG 4:
Almeria (LEAM / Zoll) über Gibraltar
(Low-Approach) nach Tanger (GMTT /
Zoll)
LEG 5:
Tanger (GMTT) nach Casablanca
(GMMT)

CASTELLON, LECN Landen direkt 200 Meter hinter einem
weißen Sandstrand gesäumt mit riesigen Königspalme.



Planung des Trips nach Casablanca

Zur Vorbereitung unseres Trips nach Casablanca gibt es im Wesentlichen drei Punkte. Die Route sollte uns zu den schönsten Plätzen führen: der Côte d'Azur, der Seglerheimat Almerimar und der Kulturhochburg Valencia. Die flugtechnische Planung war „relativ Standard“ – sicherstellen, dass wir jederzeit Zugang zu Treibstoff haben, alternative Flugplätze innerhalb der Reichweite bleiben und alle zwei Stunden eine kurze Zwischenlandung, um sich die Beine zu vertreten.

Zusätzlich sind für den Flug nach Marokko Zollformalitäten zu beachten. Um den Prozess so unkompliziert wie möglich zu gestalten, entschieden wir uns, die Formalitäten über eine Agentur abzuwickeln. Universal Aviation Spain in Almerimar erwies sich als idealer Partner – schnell, flexibel und dabei relativ kostengünstig.

Côte d'Azur – Ein Traum an der Mittelmeerküste

Unsere Reise begann mit einer Landung in Cannes. Eigentlich hatten wir überlegt, in Nizza zu landen, aber das war einfach zu teuer – Cannes ist nur fünf Minuten weiter und ebenso charmant. In der Nacht besichtigten wir die Stadt. Alles war traumhaft schön beleuchtet, die Atmosphäre beinahe magisch. Um 22:30 Uhr brachte uns ein freundlicher Taxifahrer noch in ein exzellentes Restaurant, obwohl es bereits spät war. Hier in Cannes fängt das Leben erst spät an – die meisten Menschen gehen nach 21:00 Uhr essen und die Küche bleibt oft bis 23:00 oder sogar 24:00 Uhr geöffnet.

St. Tropez war unser nächster Stopp, berühmt nicht nur für seine Strände, sondern auch für das Louis de Funès Museum, das wir natürlich besuchen mussten. Die Strände rund um Saint Tropez sind legendär – selbst nach all den Jahren spürt man noch das besondere Flair dieser französischen Kriminal-



Ein Low Approach am Affenfelsen vorbei gehört zu den absoluten Highlights eines Fluges in diese Region.



Beeindruckende Küstenlandschaft zwischen Cannes und Saint Tropez



Louis de Funès Museum in Saint Tropez



Nizza mit der 7 km langen Promenade des Anglais



Monaco im alljährlichen F1 Fieber, vor dem berühmten Yachthafen



Casino »Monte Carlo«

filme aus den 60er und 70er Jahren. Hier am Sandstrand, mit dem Blick auf das endlose Meer, fühlten wir uns wie in einem dieser Filme.

In Nizza, der „Stadt der Reichen und Schönen“, erwartete uns jedoch ein ganz anderes Erlebnis. Trotz der 350.000 Einwohner hat Nizza den Charme eines kleinen, verträumten Fischerdorfes bewahrt. Schon bei der Ankunft begrüßte uns das azurblau glitzernde Meer und der 11 Kilometer lange, weiße Sandstrand. Der angrenzende Markt mit seinen zahllosen Restaurants und Cafés schafft eine überraschend familiäre Atmosphäre. Man könnte meinen, dass eine Stadt wie Nizza distanziert wirkt, doch wir wurden mit Herzlichkeit empfangen, die uns wirklich überraschte. Es schien, als ob Nizza eine perfekte Balance zwischen Luxus und Gastfreundschaft gefunden hätte.

Schon die Anfahrt nach Monaco ließ uns erahnen, was uns erwarten würde: Kolonnen von Luxusautos quälten sich durch die engen, steilen Straßen der winzigen Stadt. Monaco schien in einen Berg hineingebaut, umgeben von Wolkenkratzen, die wie moderne Burgen aufragten. Der Glanz war überall, doch hinter den schillernden Fassaden zeigte sich eine surreale Welt. Mit unserem kleinen Peugeot 207 fühlten wir uns wie Außenseiter. Überall um uns Ferraris und Bentleys – es war, als wären wir in eine andere Dimension geraten. „Monaco ist wie die Geisterbahn“, meinte meine Begleiterin, als wir die Menschen betrachteten. Gesichter wirkten starr, ein echtes Lächeln war kaum zu erkennen. Der Glamour war allgegenwärtig, doch Herzlichkeit schien zu fehlen. Monaco, die Stadt mit den „toten Gesichtern“, wie wir sie schmunzelnd taufte. Unser Versuch, am berühmten Casino von Monte Carlo zu parken, endete abrupt: Freundliche, aber entschlossene Securities verwiesen uns höflich des Platzes. Hier gab es keinen Platz für normale Leute.

Nach dieser Begegnung beschlossen wir, uns die Sehenswürdigkeiten der Stadt anzuschauen: den Palais des Fürsten mit seinem Blick auf die beiden Yachthäfen, das Ozeanographische Museum und den Park der verstorbenen Prinzessin Grace. Monaco bietet viele schöne Orte, wenn man genau hinschaut, aber es ist auch eine Stadt, die einen in ihrer Künstlichkeit gefangen nimmt.

Die Reise brachte uns schließlich nach Menton, einer kleinen Küstenstadt nahe der italienischen Grenze, die für ihre Zitronen berühmt ist. In jedem Gericht, das wir probierten, schmeckte man die frische Zitrusnote. Mit nur 30.000 Einwohnern wirkt Menton geradezu idyllisch: eine romantische Altstadt, ein gemütlicher Hafen und ein traumhafter Sandstrand mit Blick auf die Bastion Jean Cocteau, ein kleines Museum. Wir hatten das Glück, im Restaurant Mirazur zu essen



Vom Flugplatz Castellon, LECN ist dieser fantastische Sandstrand nur ein paar Minuten entfernt.

– einem Drei-Sterne-Restaurant, das 2019 vom Restaurant Magazine zum weltbesten Restaurant gekürt wurde. Noch nie in unserem Leben hatten wir so gut gegessen wie in Menton. Der Geschmack war unvergesslich und wir stellten fest: „Hier zu essen ist wirklich wie Gott in Frankreich zu dinieren.“

Vom Buschpilotenfeeling zur Küstenromantik: Castellón und Valencia

In Castellón angekommen, erlebten wir das wahre „Buschpilotenfeeling“. Der Anflug war atemberaubend: Ein ewig langer weißer Sandstrand erstreckte sich unter uns, während wir die Maschine sanft über Königspalmen hinweg auf eine leicht holprige Piste setzten. Nur 300 Meter von den Sanddünen entfernt, fanden wir uns in einer kleinen Oase wieder, wo

wir das Gefühl von Freiheit in vollen Zügen genießen konnten. Direkt im angrenzenden Ort fanden wir eine charmante, kleine Pension, die uns wie ein Paradies vorkam. Es war unglaublich, dass wir gerade erst gelandet waren und uns nun schon inmitten dieser menschenleeren Landschaft befanden. Die Sanddünen türmten sich vor uns auf und die gemütlichen Strandbars luden zu entspannten Stunden ein. Die Ruhe und der Frieden dieses Ortes veranlassten uns, länger zu bleiben – was ursprünglich nur für einen Tag geplant war, wurde zu drei unvergesslichen Tagen, die wir mit köstlichem Sangria und „Wasser von Valencia“ (eine feine Mischung aus frisch gepressten Orangen, Sekt, Wodka und Gin) verbrachten.

Nach unserem Aufenthalt in Castellón führte uns die Reise nach Valencia, einer Stadt voller Kunst und Geschichte. Wir verbrachten Zeit im Kunstmuseum, spazierten durch die charmante Altstadt und besuchten den berühmten Fischmarkt. Valencia ist ein Ort, an dem sich Moderne und Tradition perfekt miteinander verbinden, und jeder Besuch fühlte sich wie eine Reise durch die Zeit an.



Kathedrale von Valencia

Cabo de Gata: Naturparadies zwischen Abenteuer und Entspannung

Unser nächstes Ziel war Almeria, genauer gesagt der Cabo de Gata Nationalpark – ein 33.000 ha großes Naturparadies. Nach einer kurzen halbstündigen Autofahrt vom Flughafen erreichten wir diesen herrlichen Ort. Vor uns erstreckte sich

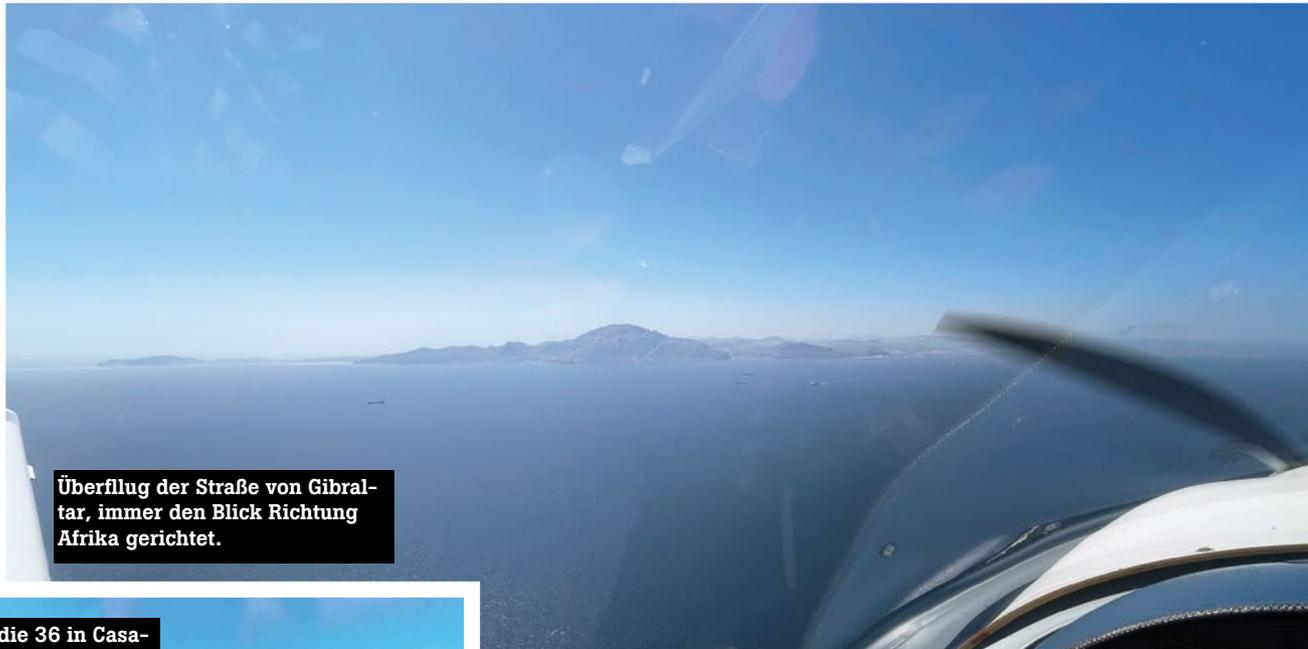
ein ewig langer Sandstrand, gesäumt von alten Fischerhütten, Burgen und sanft grasenden Schafherden. Es war ein Anblick, der uns den Atem raubte. Am Strand von Cabo de Gata machten wir Halt, um eine köstliche Mahlzeit zu genießen, und dabei trafen wir auf Abenteurer aus der Steiermark, die gerade drei Monate lang mit ihrem umgebauten Geländewagen quer durch Afrika gereist waren. Sie erzählten uns von ihren Erlebnissen und gaben uns wertvolle Tipps für unsere Reise nach Marokko. Hier, mit einem Glas Rotwein in der Hand und den Füßen im Sand, entschieden wir, dass es keinen besseren Ort auf der Welt gab, um die Gedanken im Wind tanzen zu lassen. Der restliche Tag war der Entspannung gewidmet und wir ließen das geplante Programm einfach sausen.



Mit Nervenkitzel und Aussicht: Anflug auf Gibraltar

Wir wurden bei der Reise mit einem echten Abenteuer belohnt: dem Low Approach um den berühmten Affenfelsen von Gibraltar. Der Anflug war alles andere als einfach. Zwei Tage vor unserer Ankunft klärten wir telefonisch beim Tower alles ab – nach 17 Weiterleitungen und einer finalen Zusage vom „obersten englischen General“ wussten wir, dass es klappen würde. Andernfalls, scherzten wir, müsste sich der Towercontroller bald einen neuen Job suchen. Doch es ging alles gut und der Anblick des Affenfelsens aus nächster Nähe war spektakulär.





Überflug der Straße von Gibraltar, immer den Blick Richtung Afrika gerichtet.

Im Shortfinal auf die 36 in Casablanca, GMMT.



Casablanca – Eine ganz, ganz andere Welt

Unsere Reise führte uns schließlich nach Casablanca, eine Stadt mit 4 Millionen Einwohnern und einem unglaublichen Kontrast zwischen bitterer Armut und schwindelerregendem Reichtum. Hier flogen wir ausschließlich auf VFR-Routen, denn eine freie Wahl im G-Luftraum, wie wir es gewohnt waren, gibt es nicht – auch die Atlantikküste war keine Option. Schon bei der Ankunft wurde uns klar, dass dies eine völlig andere Welt war. In den Straßen begegneten wir den ikonischen roten Petit Taxis. Diese kleinen, in die Jahre gekommenen Dacias schienen ihr eigenes Leben zu führen – der eine hatte 910.000 Kilometer auf dem Tacho, ein anderer fuhr



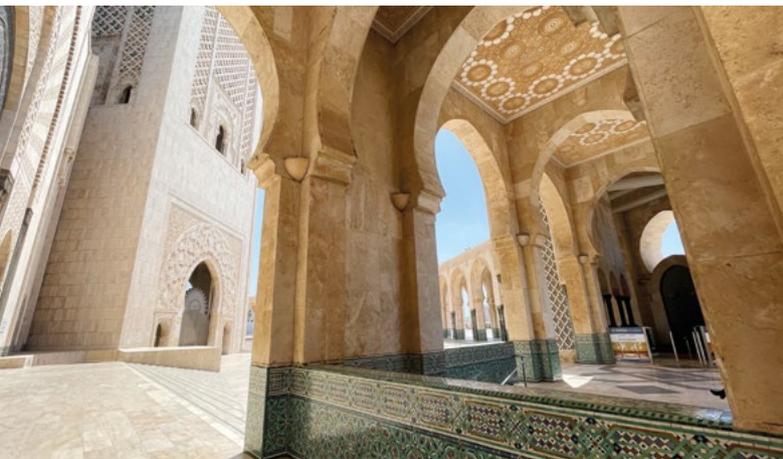
Der Fischmarkt in Casablanca

ohne Türverkleidung und viele Spiegel waren mit Klebeband befestigt. Manchmal saßen wir buchstäblich auf den Sitzfedern, aber das tat dem Erlebnis keinen Abbruch. Casablanca zeigte uns, wie Armut und Reichtum Tür an Tür leben können. Die prunkvollen Königspaläste ragten in unmittelbarer Nähe der Slums auf – ein Widerspruch, der irgendwie funktionierte, geprägt vom islamischen Recht der Scharia.

Der Duft der Gewürze auf dem Markt war überwältigend und die Auswahl an Fisch schien endlos. Wir beobachteten das lebhafteste Treiben und Feilschen und gönnten uns ein Drei-



Die Hassan-II.-Moschee ist eine der größten Moscheen der Welt. Die Moschee darf in den Vormittagsstunden im Rahmen von Führungen von Nicht-Muslimen gegen Eintrittsgeld betreten werden.



Gänge-Menü mit musikalischer Untermalung für gerade einmal 17 Euro. Ein krasser Kontrast zum La Sqala, dem besten Restaurant der Stadt. Dieses stilvolle Restaurant befindet sich in einer alten Burg direkt am Meer, ein Traum an marokkanischem Ambiente. Das Publikum war international und es wimmelte von Journalisten und Botschaftsangehörigen. Hier kostete uns das Menü für zwei Personen 150 Euro – eine teure, aber unvergessliche Erfahrung. Natürlich konnten wir es nicht lassen, Rick's Café zu besuchen – direkt an der Hafepromenade, berühmt aus dem Film Casablanca. Auch die Hassan-II.-Moschee beeindruckte uns zutiefst, mit ihrem fast 200 Meter hohen Minarett, dem zweithöchsten der Welt.

Ein besonderes Highlight war unsere private Stadtführung durch Casablanca – standesgemäß in einem roten Petit Taxi. Unser Fahrer brachte uns entlang der Küstenstraße, vorbei an Slums, weiter zu noblen Beach-Clubs und den fürstlichen Palästen der Herrscherfamilie. Von Nobelautohäusern mit Bentleys und Ferraris ging es zu einem Teppichknüpfer, zur George Washington Akademie und schließlich zum wunderschönen Park der Präfektur. Die weiße Sacred Heart Kathedrale war der krönende Abschluss. Diese private Tour, inklusive Verpflegung, kostete uns nur 60 Euro und war jeden Cent wert.

Der Blick auf den weiten, tiefblauen Atlantik ließ mein Seglerherz höher schlagen. Vielleicht wage ich es doch noch, eines Tages „singlehand“ den großen Teich zu überqueren ... der nächste Traum war schon geboren!

Die Heimreise – Warten auf das Wetter

Unsere Rückreise gestalteten wir strategisch, um der vorhergesagten Schlechtwetterfront zu entkommen. Wir kannten die Route gut und wollten uns keine Überraschungen wie Treibstoffmangel oder geschlossene Flugplätze einhandeln. Doch direkt nach der französischen Grenze trafen wir auf eine wahre „Eiswand“. Der Schnee reichte bis nach Mittelitalien, und so waren wir gezwungen, einige Tage in Albenga/Alassio auszuharren. Zum Glück war dies der einzige Fleck im Umkreis von 100 Kilometern, an dem noch die Sonne schien – ein perfekter Ort, um auf besseres Wetter zu warten und die Reise in Ruhe ausklingen zu lassen.

Robert Böck



Hier gehts zum Film über diese Reise

Willkommen in der Welt des Hubschrauberfliegens

Text: Aerial Bilder: Aerial



Internationales Zentrum Wien, synonym als UNO-City

Abheben mit Aerial Helicopter – 25 Jahre Erfahrung und grenzenlose Möglichkeiten

Am Flugplatz Wels haben wir mit Aerial Helicopters einen starken Partner, der Sie in die faszinierende Welt des Hubschrauberfliegens mitnimmt. Mit langjähriger Erfahrung und einer Flotte zuverlässiger Hubschrauber bietet das Unternehmen zahlreiche Möglichkeiten, abzuheben – direkt von unserem Flugplatz aus.



Ob spannende Rundflüge über die Region, individuelle Touren, exklusive Kulinarikflüge oder Luftaufnahmen: Aerial Helicopters macht es möglich. Auch für jene, die den Traum vom Fliegen selbst verwirklichen möchten, gibt es die passende Lösung – von der Privat- bis zur Berufspilotenausbildung. Erfahrene Piloten und Fluglehrer begleiten Sie dabei professionell und sicher.

Besonders beeindruckend: Aerial Helicopters bringt Bewegung in Events aller Art. Ob Firmenfeiern, Feuerwehrfeste, Sportveranstaltungen oder Produktpräsentationen – mit Hubschrauberflügen wird jedes Event zu

einem unvergesslichen Highlight. Das Team sorgt für reibungslose Abläufe und ein Erlebnis, das alle Erwartungen übertrifft.

Haben wir Ihr Interesse geweckt? Dann schauen Sie vorbei – direkt bei uns am Flugplatz Wels oder online unter www.aerial.at. Lassen Sie sich begeistern!

Stützpunkt Wels:

T: +43 664 85 84 220
email: wels@aerial.at
Flugplatzstraße 1
4600 Wels



 Hier gehts
direkt zur Homepage
www.aerial.at



Große Erfolge des Union Fallschirmspringerclubs Linz

in der Ausbildung und im Spitzensport

Text: Walter Gupfinger, wr | Bilder: Union Fallschirmspringerclub Linz

Die Cessna Caravan 208 B zählt dank ihres leistungsstarken Pratt & Whitney-Triebwerks vom Typ PT6A-140 (867 PS) zu den besten Fallschirmspringer-Absetzflugzeugen in Österreich. Besonders geschätzt wird sie von den Fallschirmspringern für die kurzen Flugzeiten bis auf eine Höhe von 4000 Metern.

Der Union Fallschirmspringerclub Linz hat in den letzten Jahren große Ausbildungsoffensiven gesetzt, um den Nachwuchs entsprechend zu fördern. Es wurden zusätzlich neue AFF-Lehrer und neue Bodenlehrer ausgebildet, womit der Club insgesamt über 8 AFF-Lehrer und 7 Bodenlehrer verfügt und somit zu den größten Fallschirmspringer-Ausbildungszentren Österreichs zählt.

AFF bedeutet „Accelerated Free Fall“, übersetzt „Beschleunigte Freifallausbildung“. Es ist dies die derzeit modernste und sicherste Ausbildungsmethode für Fallschirmspringer und weltweit anerkannt, d.h. mit dieser Ausbildung und anschließendem erfolgreichen Ablegen der Prüfung kann man auf jedem Sprungplatz der Welt aus einem Flugzeug springen. Unter der Leitung von Ausbildungsleiter Günter Reisinger werden jährlich ca. 20 neue Fallschirmspringer ausgebildet.

Die Vorteile dieser Ausbildung:

Absprunghöhe: Alle Sprünge erfolgen aus einer Höhe von 4000 m und finden in Begleitung von speziell ausgebildeten AFF-Lehrern statt, d.h. bei den ersten Sprüngen ist die Schülerin / der Schüler im freien Fall nicht alleine.

Lerntempo: Im Idealfall ist der Schüler innerhalb von 4–5 Tagen im freien Fall alleine unterwegs, die Betreuung am Boden erfolgt natürlich weiterhin.

Einzelunterricht: Durch die individuelle videounterstützte Ausbildungsmethode ist der Erfolg garantiert.

Weiterentwicklung: Diese Art der modernen Ausbildung wird ständig weiterentwickelt, da Sportler und Instrukturen aus aller Welt ihr Wissen und ihre Erfahrungen ständig einbringen.



Ausstieg aus 4000 Metern, einzigartig das Feeling im 3-D-Raum.



Funjump 4000 Meter über LOLW

Österreich-Rekord bei den Österr. Staatsmeisterschaften 2024 im SPEED SKYDIVING

Bild von Elisabeth Jeryczynski



Der Union Fallschirmspringerclub Linz führte im Zeitraum vom 1. bis 4. August auf dem Flugplatz Wels die AUSTRIAN SKYDIVING NATIONALS FREEFALL 2024 durch, die 2 Staatsmeisterschaften und 4 Österr. Meisterschaften umfasste.

Es wurden im Rahmen dieser Meisterschaften ca. 700 Fallschirmabsprünge durchgeführt.

Der Union Fallschirmspringerclub Linz erzielte dabei mit 5 Podest-Plätzen selbst sensationelle Ergebnisse, und zwar mit einem 1. Platz, drei 2. Plätzen und einem 3. Platz.

Die Mannschaft Union Linz – Plus Ultra (Maximilian Högn, Mathias Peterseil und Günter Reisinger) wurde Österr. Meister im Formation Skydiving 2-Way Open.

Zusätzlich belegte dieses Team auch einen 2. Platz in der Disziplin Freefly.

Die Sensation des Tages lieferte aber Johannes Mischek vom Union Fallschirmspringerclub Linz, der im Speed Skydiving mit einer Freifallgeschwindigkeit von sensationellen 487,76 km/h einen Österreich-Rekord aufstellte. In der Gesamtwertung erreichte er den 2. Platz und wurde somit Österr. Vize-Staatsmeister.

Auch die Teilnehmeranzahl war rekordverdächtig, es hat noch nie so viele Teilnehmer - 21 - in der Disziplin SPEED SKYDIVING gegeben.

Bilder von Alex Knechtbaum



Die Österr. Meister 2024 im 2er Vertical Formation Skydiving: Das Team Union Linz – Plus Ultra (v.l.n.r.: Mathias Peterseil, Günter Reisinger, Maximilian Högn)

Österreich-Rekordhalter 2024 im Speed-Skydiving:
Johannes Mischek



ÖSV-Speed-Damen mit 200 km/h im freien Fall

Tandem-Pilot Jakob Burgstaller mit Conny Hütter, die nach dem Absprung sofort eine perfekte Freifallhaltung eingenommen und die hohe Geschwindigkeit in vollen Zügen genossen hat.



v.l.n.r. Absetzpilot Gerald Krausz, Obmann Union Fallschirmspringerclub Linz Walter Gupfinger, Athletiktrainer Josef Grosek, Conny Hütter, Tamara Tippler, Stephanie Venier, Emiliy Schöpf, Lisa Grill und Physiotherapeutin Anja Sesum

Foto von Berger Jakob

Am Donnerstag, 11.07.2024, machte die ÖSV-Speed-Damen-Gruppe: Conny Hütter, Stephanie Venier, Tamara Tippler, Lisa Grill, Emiliy Schöpf und Physiotherapeutin Anja Sesum beim Union Fallschirmspringerclub Linz einen Tandem-Fallschirmsprung. Aus einer Absetzhöhe von 4000 m stürzten sie sich mit ihren Tandem-Piloten aus dem Flugzeug und landeten nach einer Minute im freien Fall und einer Freifallgeschwindigkeit von 200 km/h wieder sanft auf festem Boden. Conny Hütter: „Wir haben das noch nie gemacht, es war wirklich toll, ich würde sofort wieder springen.“



43. Internationaler Para-Cross

Mathias Peterseil gewann bei dem 43. Internationalen Para-Cross, der sich aus den Disziplinen Zielspringen (5 Durchgänge), Orientierungslauf und Schießen zusammensetzt, den 1. Platz in der Einzelkombination in der Klasse Small Canopy. Er entdeckte heuer erstmals diesen Wettbewerb, und erklomm sofort das Podest.



Maximilian Högn und Alexander Kriechbaum stoßen bei 200 km/h auf den Abschluss einer erfolgreichen Sprungsaison mit einem Schlägl unbeschwert alkoholfrei an.

Gutscheine für Tandem-Fallschirmsprünge sind auch am Flugplatz Wels (Betriebsleitung) erhältlich.

Zeit, in die Luft zu gehen!

UNIONLINZ
FALLSCHIRMSPRINGERCLUB



LINZ. Das Fliegen hat die Menschen schon immer fasziniert. Dieses beeindruckende Erlebnis bietet der Union Fallschirmspringerclub Linz.

Gemeinsam mit einem erfahrenen Tandempiloten und nach einer gründlichen Einweisung geht es mit dem modernsten und größten Absetzflugzeug Österreichs hinauf auf 4000 Meter Höhe von wo aus der freie Fall mit 200 km/h Geschwindigkeit beginnt. Wer sich selbst diesen Wunsch erfüllen möchte, oder auf der Suche nach einem passenden Geschenk für seine Liebsten ist, kann einen Gutschein für einen Tandem-Fallschirmsprung bei der Union Linz erwerben.

Union Fallschirmspringerclub Linz

0664 / 308 27 43

office@unionlinz.at

www.unionlinz.at

Emissionsfrei im Einsatz.

THE ANSWER IS ELECTRIC.



Der PANTHER electric.

Invisible to the environment, powerful in operation. Lokal emissionsfrei entfaltet das alternative Antriebskonzept des PANTHER electric eine noch nie gekannte Kraft. Diese Kombination aus Leistung und zukunftsorientiertem Denken zeichnen ihn aus. Durch und durch Rosenbauer, führt er Flughafenlöschfahrzeuge in ein neues Zeitalter. Und das nachhaltig.



Jede Technik hat ihre Zeit. Entdecken Sie mehr auf emobility.rosenbauer.com/

 **rosenbauer**

Take Your Pilot Training to New Heights with AeronautX!

Ready to launch your aviation career? AeronautX offers a full spectrum of pilot training—from Private Pilot Licenses to advanced ATPL certification. With our unique blend of flexible eLearning and in-depth classroom training, we're here to support you at every stage of your journey.

Whether you're aiming to fly recreationally or build a professional career, AeronautX provides the skills and industry connections you need.

START YOUR JOURNEY TODAY!

The AeronautX logo, featuring the word "AERONAUT" in a bold, sans-serif font, followed by a large, stylized "X" that incorporates a diagonal line through it. The logo is positioned at the bottom left of the page, partially overlapping the cockpit image.