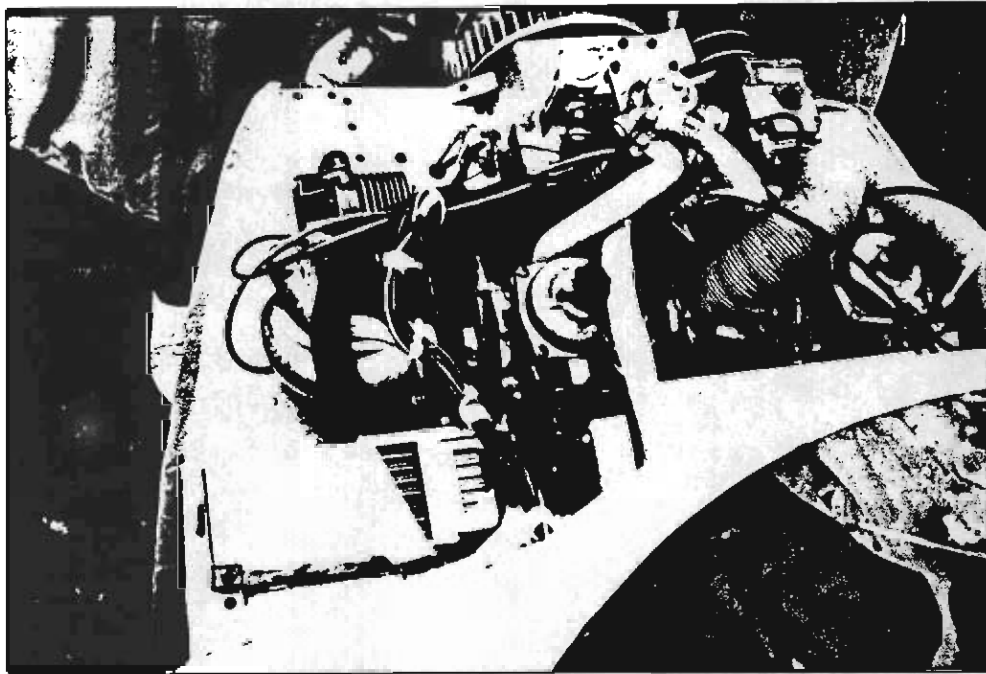


I. E. IMPULSE



Igo Etrich Club Austria

- Vereinigung österreichischer Amateurflugzeugbauer



Details

Liebe Freunde!

Mit der Nr.1/März 93 der I.E.IMPULSE hat Joe Gartlgruber die Redaktion unseres Vereinsblattes übernommen. Da er etwas mehr Freizeit als ich hat hoffe ich, daß in Zukunft etwas mehr Hefte erscheinen werden und wünsche ihm dazu recht viel Erfolg.

Sicher wird sich die Zeitschrift auch rein optisch noch etwas verbessern lassen, auch erhoffe ich mir für die Zukunft etwas mehr Beiträge aus den Reihen der Mitglieder.

Es grüßt herzlich

der Obmann.

Der Vereinsvorstand.

Obmann: Rudolf Holzmann, Attnang-Puchheim, Tel. 07674/2805

Stellvertreter: Willi Lischak, Vöslau, Tel. 02252/71680

Kassier: Ing. Hermann Eigner, Hartkirchen, Tel. 07273/8814

Stellvertreter: Alois Krennmeir, Eferding, Tel. 07272/2548

Schriftführer: Dipl. Ing. Othmar Wolf, Petzenkirchen,
Tel. 07416/36432

Stellvertreter: Franz Ebner, Salzburg, Tel. 0662/827563

Beiträge, die mit dem Namen des Verfassers oder mit dessen Initialen gekennzeichnet sind, brauchen nicht die Meinung der Redaktion wiederzugeben.

Verlagspostamt Attnang-Puchheim

Gesprächsnotiz 1 vom 7.2.1993 in Attnang.
Gartlgruber - Holzmann, betreffend I.E.IMPULSE

Gartlgruber wäre bereit, sich um die Impulse zu kümmern. Die erste Auflage finanziert er vor, glaubt aber, daß er Geldquellen finden wird, die die Unkosten des Info-blattes abdecken werden.

IMPULSE wird in Zukunft regelmäßig(er) an die Mitglieder, und darüber hinaus an Vereine, Flugplätze, Zeitungsredaktionen, Behörden, Institutionen verschickt werden. Nachdem unser Verein ja doch ziemlich verstreut ist, möchten wir das Clubleben fördern, und über Leserbriefe zu Meinungsaustausch (Tratsch) auffordern. Jedes Mitglied kann kostenlos Inserate veröffentlichen und jedes Mitglied kann, mit Namen oder ohne, seine Meinung sagen.

Und dabei ist uns immer bewußt, die Wurzeln der Fliegerei, und das ist noch keine 100 Jahre her, stecken im Eigenbau, und wenn, dann sind wir die Vordenker und die Elite. Also, wenn einer etwas zu sagen hat, - und jeder von uns hat etwas zu sagen - dann schickt mir das, handgeschrieben, maschinengeschrieben, auf Tonband oder auf Diskette und am besten, gleich zusammen mit dem Inserat.

1. Der Portoaufwand an Vereinsmitgliedern, wird vorläufig einmal vom Verein getragen.
2. Vereinsmitglieder erhalten das Nachrichtenblatt im Mitgliedsbeitrag automatisch.
3. Ältere Ausgaben der Impulse können (gegen Unkostenbeitrag) nachgeliefert werden.
4. Privat-Inserate sind für Vereinsmitglieder kostenlos
5. Überschuß kommt in die Vereinskassa.
6. sonstiger Portoaufwand an Vereine, Flugplätze, Institutionen, etc. wird aus dem Impulse-fonds getragen.
7. Die Herstellkosten der Impulse, werden aus dem Impulse-fonds getragen. Dieser wird jährlich abgerechnet. Überschuß siehe Punkt 5.
8. Inserate von Nicht-mitgliedern, und gewerbliche Inserate werden gerne veröffentlicht. (um öS 50,-- pro Zeile immer; gegen Spende, wenn Platz vorhanden).
9. I.E.IMPULSE werden auch, um öS 25,-- pro Stück, verkauft werden.
10. Vielleicht gibt es auch sonst noch Geldquellen.

Adressen

Medieninhaber (Verleger)
und Herausgeber:

Igo Etrich Club Austria
c/o Rudolf Holzmann

Stefan-Fadinger-Straße 18
A-4800 Attnang-Puchheim

Tel. 07674-2805

Redaktion

I.E. IMPULSE
c/o Josef Gartlgruber

Wohnpark A8153
A-1230 WIEN
Tel. 0222-67 68 523

Zahlscheine für den Jahresbeitrag 1993 sind beigelegt. Dieser ist mit öS 300,-- seit 1988 gleich, und wenn genügend Spenden einlangen, können wir uns die elektronische Waage doch einmal kaufen. Unsere Konto Nr. ist 2.422.715 bei Bankleitzl. 34170

Wenn einer nicht mehr Mitglied sein möchte, bitte die beiliegende Briefmarke verwenden und die I.E.IMPULSE zurückschicken.

Aufgeschnappt

Propeller im Hoch

Daß die neuen Pratt&Whitney Triebwerke der Serie 4000 für Airbus und Jumbo-Jet bald über einen Einlaßpropeller von 118 Zoll Durchmesser verfügen werden, und in dieses 3 Meter dicke Triebwerk, der Rumpf einer Boeing 707 locker hineinpaßt, ist für uns ja nicht von sooo großem Interesse.

Aber daß Allison dem brandneuen Turboproptriebwerk ein Getriebe verpaßt, um die 3650 Ps auf eine Drehzahl unter 1000 am Propeller herunterzubringen, ist es schon. Entgegen mancher Ansicht - auch von sonst ernstzunehmenden Luftfahrtjournalisten - ist das Fliegen in Propellermaschinen halt doch keine Tortur und ein Aus für Turboprops nicht in Sicht. (entgegen AUSTROFLUG 1/93)

Von besonderem Interesse für mich, und darum stehen diese Zeilen auch hier, ist das Faktum, daß Freiherr von Koenig-Warthausen schon 1931 in seiner Klemm voll Freude war, wenn sein 1,90 m Propeller auf 900 Touren gekommen ist. Daß dieses zwei-sitzige Flugzeug einen 20 PS Motor zum Antrieb hatte, und bei einer Reisegeschwindigkeit von 100km/h kaum 6 bis 7 Liter Brennstoff pro Stunde verbraucht hat, war ja auch nicht schlecht.

Weiter mit 20 PS!

Aber, daß Koenig-Warthausen damals, nach einem Non-stopflug von Berlin bis kurz vor Moskau, mit seiner 20 PS Klemm gleich um die ganze Welt weitergefliegen ist, habe ich voll Spannung dem Buch: "Mit 20 PS und Leuchtpistole" entnommen. Ist doch dieser Kerl damals von Moskau über Teheran, Karachi, Kalkutta, Singapur nach Yokohama, von dort auf dem Schiff nach San Francisco, und dann wieder in der Luft quer über den Kontinent nach New York. Und das alles mit 20 PS in kaum 16 Monaten.

Dieses Flugzeug interessiert mich. Ein Nachfolger, die Klemm 35 war ja auch ein tolles Kunstflugzeug. Wer kann mir nähere Unterlagen, Skizzen, Zeichnungen, Pläne von dieser 20 PS Klemm vermitteln?

fr. Gabelberger



Start in Ratachi. Wird er auch den zweiten Hindenburgpokal gewinnen?



Der Flieger Koenig-Warthausen (in der Mitte) bei den letzten Vorbereitungen

Aufgeschnappt

R. Holzmann fliegt am 22.4. nach Paris zur FAI Amateur-built commission Tagung und bringt zum nächsten Heft alle Neuigkeiten mit. Wenn jemand einen speziellen Wunsch dazu hat, bitte sagen.

Unser Igo Etrich Treffen 1993 ist für 21. - 23. August, wahrscheinlich in WELS, geplant. (Hier sind wir für Vorschläge offen).

Ja, die Briefmarke liegt absichtlich dabei. Bitte den Antwortbogen ausfüllen, Fotos (mit Namen, Urhebervermerk und Daten) beilegen und senden! Joe Gartlgruber, bzw. sein Sohn Georg (der studiert Publizistik) wird jeden, der das will, persönlich besuchen und darüber berichten.

Unsere Bauprüfer sind seit Jänner 93 neu zugeteilt. Eine nähere Dienstbesprechung findet aber erst im März. I.E. IMPULSE wird darüber berichten.

Die 4-Jahresfrist für die Nachprüfung der Instrumente ist noch nicht verlängert. IMPULSE wird drandoleiben.

Wer kennt eine Quelle für life-unlimited (zeitlich unbeschränkte) Betriebsmittelschläuche am Flugzeugmotor. Teflon, wie in den USA wäre mir ab liebsten. Und irgendein Steapel für unser Bundesamt für Zivilluftfahrt muß vorhanden sein, damit diese Schläuche als luftfahrtzugelassen anerkannt werden können.

Infos an IE impulse

In den USA gibt es auch ein synthetisches Motoröl für Kolben-Flugzeugmotoren. (Ölwechselintervall 300h) Hat da jemand Erfahrung, oder kennt jemand eine europäische Luftfahrtbehörde, die solches schon zugelassen hat?

Infos an IE impulse

FLOHMARKT

2 Telex hear-defender DBM 1000 Headsets um 1200,- zu verkaufen

Joe Gartlgruber Tel 0222/67 68 523

GPS 100 Pro-Nav neu, zu verkaufen

Hans Haberhofer, Tel 03177-2703 abenos

Hamilton MI 400 VCM Kompaß (TSD) verkauft:

G.u.E Hiesmayr, Wiener Bundesstr.84

A-4061 Pasching 06. Tel. 02729/3394

Jeppesen avstar, Flugtaschenrechner verkauft um 800,- Peter Gartlgruber, Ketzergasse 151/5 in 1235 Wien, Tel 0222 / 67 68 523


BUNDESAMT FÜR ZIVILLUFTFAHRT

— ZENTRALE —

Wien, am 19. Jänner 1993

A-1030 Wien

Schnirchgasse 11

Telefon 79798 * 0

Telegrammadresse: Bundesluftamt

Bearbeiter: Ing. Eisnecker

Klappe: 6010 DW

Zl. 6412-7/132-93

 An den
 IGO ETRICH - Club Austria
 z.Hdn.Hrn. Holzmann

 Fadingerstraße 18
 4800 Attnang-Puchheim
Betr.: Anfrage betreffend Experimental-
 flugzeug-Bauprüfungen

Bezug: Ihr Schreiben vom 15. November 1992

 Bezugnehmend auf Ihr oa Schreiben betreffend geänderter Personalsituation
 im Bundesamt für Zivilluftfahrt/BAZ wird mitgeteilt:

 Generell sind Ansuchen auf Baubewilligung bzw sonstige grundsätzliche Anfragen
 zuständigerweise weiterhin an das BAZ, Abteilung 6, zu Handen Herrn
 Ing. Eisnecker zu richten.

 Die Wahrnehmung der Prüfaufgaben selbst wird jedoch künftighin nach Zustellung
 eines Projektes regional durch die jeweilige Prüfstelle erfolgen, wobei
 folgende Ansprechpartner zur Verfügung stehen:

Prüfstelle Ost/Schwechat:	Ing. A. Winkler	0222/70106-621
Prüfstelle Süd/Graz:	Ing. H. Müller	0316/292271
Prüfstelle West/Salzburg:	Ing. H. Ruthardt	0662/85985.

Das BAZ hofft, damit größere Verzögerungen in Zukunft hintanhaltend zu können.

Für den Präsidenten:

Dr. LHOTSKY

 Für die Richtigkeit
 der Ausfertigung:

zum Umgang mit Behörden

Gottseidank haben wir im BAZ Beamte, die vom fliegen eine Ahnung haben.

Trotzdem dürfen die nicht über ihre Vorschriften hinweg und können nur etwas genehmigen, wofür es eine rechtliche Grundlage gibt. Und die müssen wir ihnen, am besten gleich im Antrag, mitliefern.

Das heißt, wir müssen unsere Anträge fundiert begründen. Und wenn etwas in anderen ICAO-Staaten schon längst üblich und genehmigt ist, dann müssen wir österreichischer uns nicht nachsagen lassen, das könnten wir nicht. So wenig Selbstbewußtsein hat wohl keiner. Und dann gibt es keine Begründung, daß wir etwas nicht auch genehmigt kriegen sollen.

Berufungen gegen abweisende Bescheide werden von "unabhängigen Verwaltungs-Senaten" behandelt, und als Gutachter wird wohl auch ein Fachmann bestellt werden.

Wenn es aber darum geht, daß ein Ausländer in Österreich etwas tun darf, was ein Österreicher zuhause nicht tun darf; oder, daß ein Österreicher, der einen fremden Pilotenschein hat und in einem fremd registrierten Flugzeug in Österreich tun darf, was er im österreichischen Flugzeug zuhause nicht tun darf, dann widerspricht das aber gewaltig unserer, in der Verfassung festgelegten, Gleichheit aller Personen.

Ich denk da an die amerikanischen Funkgeräte und deren Nicht-Zulassung bei uns. Stör ich denn mit diesen den Funkverkehr nicht?

Darf ich an meinem N-registered Flugzeug meine "owners-preventive-maintenance" nach FAR Part 43 und Subpart 891.161 auch in Österreich machen, aber in meinem OE-registrierten Flugzeug, aber nicht?

Hier gibt es bestimmt noch viel zu tun. Aber wenn die EG erst einmal gemeinsame Richtlinien für den Bau und die Wartung von Kleinflugzeugen erlassen hat, dann wird alles anders.

Dann muß Österreich diese Richtlinien umsetzen und anwenden, und wenn nicht, dann hab ich als Betroffener ein direktes Klagerecht beim Gerichtshof der europäischen Gemeinschaften.

Alleine dieser Punkt, der von unserer offiziellen Europawerbung nicht so gern betont wird, ist der Grund, warum ich ein Pro-Europa Anhänger bin. Die gemeinsamen Richtlinien, und wenn es auch nur Mindeststandards sind, müssen von allen Mitgliedstaaten erfüllt werden; und alles, was auf Basis dieser Richtlinien entstanden ist, muß in allen anderen Mitgliedstaaten anerkannt werden. Und darauf hat der Einzelne ein Klagerecht direkt beim Allerhöchsten EG-Höchst-Gericht. (EuGH in Luxemburg).

Und an solchen Richtlinien möchte ich, daß wir als Österreicher auch mitwirken können. Das geht aber nur als Mitglied der EG und im EWR noch nicht. Obwohl wir auch da, die nach den Mindeststandards erzeugten Produkte in Österreich anerkennen werden müssen.

Joe Gartlgruber



Auszug aus dem Protokoll der Sektionsleitersitzung des öAeC am 21. November 1992 in Graz.

Zuerst gab es eine Veranstaltungsvorschau für 1993, dann einen Bericht über Änderungen in der PPL-Ausbildung, den üblichen Mitgliederaufruf (der noch nie was gebracht hat), einen Vorschlag zur Installierung eines "Technik-" und eines "Umweltreferenten", und dann die Diskussion über die geplante Privatisierung des BAZ. (Einen "Sicherheitsreferenten", wie ihn der deutsche Aeroclub schon seit langem hat, brauchen wir nicht?)

Wobei besonders hervorgehoben wird:

a) Nach den derzeitigen Vorgaben müßte die vom Aeroclub vertretene allgemeine Luftfahrt zur Kostendeckung einen Betrag von ca. öS 130.000.000,-- pro Jahr aufbringen.

b) Federführend bei der Umgestaltung erscheint Ministerialrat Stadler, ebenso bei der LFG-Novelle.

c) Die Kosten würden vor allem die auf Flughäfen stationierten Vereine massiv treffen.

d) die Privatisierung sollte bereits am 1.7.1993 in Kraft treten. (Anfluggebühren werden ab verrechnet werden)

i) bei der Privatisierung erhebt sich die Frage, ob eine Ges.mBH oder eine AG Strafbefugnisse haben kann; diese dürften in diesem Fall an die OZB übergehen.

(Für mich erhebt sich eher die Frage, wie es mit der Ausübung der unmittelbaren Hoheits- und Zwangsgewalt durch die Organe der Flugsicherung stehen wird. Unser VwGH hat ja schon einigemale entschieden, eine Freigabe über Funk ist als Ausübung dieser Gewalt zu verstehen. In Deutschland ist mit dem 31.12.1992 die Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) in die Deutsche Flugsicherungs GmbH (DFS) gewandelt worden. Das, unserem BAZ vergleichbare Luftfahrtbundesamt (LbA) gibt es nach wie vor als Behörde.)

h) es herrscht Übereinstimmung dahingehend, daß eine Privatisierung des BAZ sicher nicht sinnvoll ist.

(Eine private Gesellschaft würde aber nach ganz anderen Grundsätzen für die Vertragserfüllung, besonders wenn diese Verträge gegen Entgelt sind, haften. Wir hätten auf einmal einen Schadenersatzanspruch, wenn die Wetterberatung schlecht war?)

Für Änderungen und Anpassungen unserer Bauvorschriften, speziell im Hinblick auf den Amateurflugzeugbau, ist in erster Linie der Zivilluftfahrtbeirat zuständig. Der ist jedoch hauptsächlich mit der Verkehrsluftfahrt und den Flughäfen beschäftigt und traut uns Individualisten nicht zu, daß wir Meinung und öffentlichen Druck machen könnten.

(kursiv gedrucktes stellt die Meinung der Redaktion dar)

Notizen von der F.A.I. C.I.A.C.A. COMMITTEE Sitzung vom 24. April 1992 in Paris. (das ist die FAA AMATEUR-BUILT COMMISSION, und die lieben solche Abkürzungen.)

FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE
10 - 12 Rue du Capitaine Menard
75015 Paris
France

Verschiedene nationale Eigenbau-Organisationen haben bereits einige Wettbewerbe im Programm. Diese Wettbewerbe dienen vornehmlich der Verbesserung der Standards im Amateurflugzeugbau und bei der Restaurierung.

- um die Konstruktion von Flugzeugen zu fördern und deren Flugeigenschaften und Wirtschaftlichkeit zu verbessern.

- diese Eigenbau-Organisationen regen die internationalen Freundschaften und Bekanntschaften an und stimulieren den Austausch von Informationen.

Bei diesen Wettbewerben werden Preise an die Besten vergeben, und Piloten, die von weit herkommen, und manchmal sogar alle Gäste aus dem Ausland, erhalten eine schöne Aufmerksamkeit.

Den PHENIX DIPLOMA award erhielt dieses Jahr das italienische Restaurationsprojekt eines CAPRONI 100 Wasserflugzeugs. Diese Restauration war mit Plänen, Fotos, einem Buch: "Vintage wings on the lake" von Gerolamo GAVAZZI gut dokumentiert, und vom Erstflug auf dem Comer-See gibt es auch ein Video. (IMPULSE haben leider kein Foto). Alleine für den Motor wurden Teile aus 4 alten Motoren verwendet. Für die Restauration hat Gerolamo GEVAZZI in 6 Jahren gut 10.000 Stunden aufgewendet.

Schweiz:

Eigenbauflugzeuge aus dem Ausland dürfen nicht eingeführt werden, denn die Behörden hatten über deren Bau keine Kontrolle.

Japan:

Amateurflugzeugbau in Japan ist eher schwierig. Man verbraucht eine ungeheure Menge an Papier. Überlandflüge mit Eigenbauflugzeugen sind grundsätzlich nicht erlaubt. Neben 1000 Motorflugzeugen und etwa 1200 Hubschraubern fliegen in Japan 30 Homebuilts und etwa 100 Gyroplanes. Die meisten Homebuilts stammen aus Amerika. Es gibt aber auch einen jährlichen Flugwettbewerb, welcher wegen hoher Geldpreise überaus hohes Interesse erweckt, und vom Fernsehen gesponsert wird.:

Da geht es darum: Die Person, welche nach einem Sprung von einem 10 Meter hohen Turm den weitesten Flug macht, gewinnt den Preis.

Frankreich:

Der Geist des Eigenbaus ist in Frankreich lebendig, seit dem Beginn der Luftfahrt überhaupt. Freiheit ist ein wichtiger Teil in der französischen Denkweise. Geschichte und Freiheit ergeben die Wurzeln der erfolgreichen Amateurflugzeugbauer-Welt in Frankreich.

Die Zulassung eines Eigenbauflugzeuges basiert grundsätzlich nur auf der Verantwortung des Erbauers. In Frankreich wurden schon über 5000 Flugzeuge selbst gebaut. Zur Zeit stehen 1300 homebuilts im Luftfahrzeugregister. Daneben noch 750 Großflieger, 6000 Leichtflugzeuge, 200 Oldtimer, 1500 Segelflugzeuge, 600 Hubschrauber, 600 Ballone, 6000 Industrie-gefertigte Ultra-lights, 200 Eigenbau ultra-lights und 250 Eigenbau-Gyroplanes.

In Frankreich gibt es auf 600 Flugplätzen etwa 65 000 Piloten. Die Eigenbau-Vereinigung (R.S.A.) hat 3000 Mitglieder.

Seit einigen Jahren gibt es eine Schule für den Holzflugzeugbau in MONTAUBAN. Aus der ganzen Welt kommen hierher Besucher, welche Erfahrungen im Holzflugzeugbau sammeln wollen. Eine Schule für Metallflugzeugbau gibt es in MOULINS und für Kunststoff-flugzeugbau eine in VERDUN.

(die österreichischen Zahlen gibt es in den nächsten IMPULSEN.)

Finnland:

Etwa 90 Eigenbauflugzeuge sind in der Luft. Letztes Jahr kamen zum Bestand von 8 Flugzeug-inspektoren 12 neue Freiwillige dazu. Diese Inspektoren besorgen auch die Jahresnachprüfungen bei ultra-lights und Segelflugzeugen. Die Frist für die Nachprüfung von homebuilts wurde auf 3 Jahre verlängert. (früher war der Abstand 1 Jahr). Wie in Italien, werden auch in Finnland bald neue Regeln für ultra-lights in Kraft treten. (Das maximale Abfluggewicht für Einsitzer wird auf 300 kg, für Zweisitzer auf 450 Kg festgelegt.) Wie in anderen Ländern auch, beginnt das Kennzeichen eines Eigenbaus mit einem X nach dem Landeskennzeichen. Finnische Eigenbauflugzeuge wird man am OH-X.. erkennen, ultra-lights am OH-U..

Das jährliche Treffen wird am 4. bis 5. Juli im JAMI stattfinden. letztes Jahr waren 120 Teilnehmer und über 300 Besucher.

Belgien:

Eigenbau hat sich über die Jahre entwickelt. Für lange Zeit waren nur Einsitzer, oder einsitzig geflogene Zweisitzer erlaubt. Jetzt fliegen 2 "Orions", 2 "Glasairs" sind im Bau. über 20 Eigenbau-flugzeuge sind bereits zugelassen

Zur Zeit sind 4 Organisationen mit dem Eigenbau beschäftigt. Für Flugplatzbenützung zahlen homebuilts generell viel weniger, als die sonstigen Benützer.

Es gibt in Belgien 2 Arten von Steuern für juristische Personen. Privat und für Aeroclubs. Eigenbauer zahlen üblicherweise den Steuersatz für Aeroklubs. (Um wieviel der niedriger ist, geht aus den Notizen nicht hervor.)

Schweden:

Etwa 120 Flugzeuge sind in der "Experimental class" registriert und haben ein Experimental Lufttüchtigkeitszeugnis. 200 Stück fliegen unter einer "Testflugerlaubnis". Etwa 400 Stück sind im Bau. Vergleichen Sie das einmal mit der Einwohnerzahl von Schweden von etwa 8 Millionen.

C.I.A.C.A. - Projekte

Eine Liste über Flugzeugmuseen und ein Artikelindex ist im Programm. (Impulse wird diese nach Erhalt veröffentlichen).

Regulierung des Amateurflugzeugbaus

In einigen europäischen Ländern treten bald neue Lufttüchtigkeitsanforderungen für ultra-lights in Kraft. Das maximale Abfluggewicht für einen 2 Sitzler wird 450 kg betragen, für ein Wasserflugzeug 500 kg, für einen Einsitzer 300 kg, und die Stall-speed darf nicht höher sein als 65 km/h.

Diese J.A.R. (joint aviation requirements) werden, als Ergänzung der FAR (federal A.R. aus den USA), in Zusammenarbeit mit der ICAC geschrieben. Es sieht so aus, als gäbe es bald spezielle Anforderungen für Eigenbauflugzeuge und alle nicht industriell erzeugten Leichtflugzeuge.

Materialbezugsquellen

Das ist in den verschiedenen Ländern sehr verschieden. Die meisten Instrumente kommen aus den Vereinigten Staaten. Instrumente für Segelflugzeuge kommen auch aus Deutschland. Auch im Osten von Europa werden Flugzeuginstrumente erzeugt, aber diese sind schwierig zu erhalten.

Es gibt einige kleinere Motorenbauer, die ihre Triebwerke zum Teil aus VW-Teilen zusammenbauen. Aber der Großteil kommt von Rotax.

Umweltfragen

In Japan haben Messungen gezeigt, daß der Lärm bei einer Cessna 152 zur Hälfte vom Propeller und zur Hälfte vom Motor kommt. Ein guter Dämpfer kann den Lärm um 3 bis 4 DB senken. Eine geringe Drehzahl erzeugt auch geringeren Propellerlärm und die Position der Auspuffrohre erscheint sehr wichtig.

Mehrblattpropeller und reduzierte Leistungsabgaben von stärkeren Triebwerken können die Lärmerzeugung kräftig verringern.

Aber die Anwendung dieser Erkenntnisse auf unsere Leichtflugzeuge ist ziemlich schwierig und manchmal geradezu unmöglich. Deshalb wäre es wichtig, Politiker und Kritiker näher mit unseren Zielen zu verbinden und sie an unserer Freude teilhaben zu lassen.

Sonstiges

Eine Frage von der österreichischen Delegation bezog sich auf die Auszeichnung mit F.A.I. Diplomas.

Letztes Jahr hatte ein Pilot aus Österreich mit einer modifizierten BD-5 das Bleriot-Diplom erhalten.

Die Frage war, ob es auch ein Diplom gibt, um den Erbauer dieses Flugzeugs zu ehren. (Wie bekannt, sind der Erbauer und der Rekordpilot der OE-CHM nicht dieselben.)

Die Voraussetzungen für das MIGNET-DIPLOM hätten zutreffen können. Doch die Versammlung hat festgestellt, dieses Ansuchen paßt nicht unter diese Regeln. Aber die Versammlung hat auch die Möglichkeit begrüßt, die Regeln so auszuweiten, daß auch sehr wichtige Design-beiträge ausgezeichnet werden können.

Eine andere Frage wurde an Mr. Pierluigi DURANTI, Vizepräsident der Vereinigung der Testflug-Ingenieure weitergereicht.

Diese Organisation, welche sich mit dem Austausch von Informationen über Test- und Erprobungsflüge befaßt, organisiert jedes Jahr ein Symposium über Testflüge. Dieses Symposium ist für alle Mitglieder, welche in zivilen oder militärischen Testflugzentralen arbeiten, offen.

Für interessierte, gut dokumentierte Bereiche würde diese Vereinigung ihre Regeln gerne öffnen und weitere Teilnehmer begrüßen.

Für Informationen darüber, bitte Mr. Pierluigi DURANTI über die F.A.I. Paris kontaktieren.

Datum und Ort des nächsten Treffens:

Freitag 23. April 1993, in Rue Galilée, 75116 Paris.

(Unser Obmann Rudolf Holzmann wird dabei sein und in I.E. IMPULSE davon berichten).

Arbeit mit Microballoons

In letzter Zeit konnte ich feststellen, daß über die Arbeit mit Microballoons nicht völlige Klarheit herrscht. Ich möchte daher auf einen bestimmten Trick hinweisen.

Wird Microballoons zur Verarbeitung vorbereitet, so ist darauf zu achten, daß die Mischung mit sehr wenig Harz angerührt wird, da sonst das Schleifen der ausgehärteten Schicht sehr schwer möglich wird. Ist der Harzanteil groß, so ist die Schicht sehr hart und auch sehr schwer.

Das Aufbringen der Mischung ist aber bei magerem Ansatz sehr schwer möglich, da sich der Spachtel beim Aufbringen immer wieder einrollt. Bis eine Fläche durchgehend beschichtet ist, braucht man 5 - 6 Arbeitsgänge. d.h. 5 - 6 Tage, da die vorhergehende Mischung erst ausgehärtet sein muß, bis ein weiterer "Versuch" möglich wird.

So habe ich von unseren französischen

Freunden folgenden Trick gelernt: Die Microballoonmischung wird sehr mager angesetzt, um das nachfolgende Schleifen zu erleichtern. Es wird aber gleichzeitig beim Anrühren Spiritus zugesetzt!

Dadurch wird die Mischung flüssiger und kann sehr gut auf die zu beschichtende Fläche aufgetragen werden. Beim Aushärten verdunstet der Spiritus und übrig bleibt eine sehr gut schleifbare Oberfläche. Außerdem sind nur maximal 2 Beschichtungsvorgänge nötig.

ABER VORSICHT beim Zusetzen des Spiritus. Es soll nur soviel zugesetzt werden, daß sich die Mischung gut spachteln läßt. Ist die Mischung zu dünnflüssig, so kann die Aushärtung leicht bis zu einer Woche dauern.

Dieses Verfahren ist erprobt. Leider erfuhr ich erst davon, als meine Maschine schon fast fertig war.

Der Obmann

Generalversammlung des Igo Etrich-Club Austria am 14.11.92 in WELS

Gemäß dem Vereinsgesetz ist es vorgeschrieben, jedes Jahr eine Hauptversammlung zu veranstalten.

Es wurde daher am 14.11.1992 nach einer Zuwartezeit von einer halben Stunde die Jahreshauptversammlung 1992 durch den Obmann eröffnet. Dieser kam nach einer kurzen Begrüßung auf die Schwierigkeiten zu sprechen, die sich in nächster Zeit im Amateurflugzeugbau durch die mögliche Privatisierung des BAZ ergeben könnten.

Auch wurde der Antrag eines Mitglieds auf Verlegung des jährlichen internationalen Meetings auf einen anderen Platz mit einer Stimmenthaltung (des Obmanns) abgelehnt. Es müßte allerdings mit der Leitung der WMW über einige Dinge eingehend gesprochen werden.

Nach dem kurzen Bericht des Obmanns folgte der Bericht des Kassiers, der von den Mitgliedern positiv aufgenommen wurde. nach dessen Entlastung folgte ein Referat von Ing. Rüdiger KUNZ zum Thema:

Auslegungs- und Zulassungsprobleme bei der Entwicklung von Propellern für Leichtflugzeuge.

Nun ist ziemlich klar, daß man mit "selbstgeschnitzten" Propellern wohl auch fliegen kann, aber zum optimal ausgelegten Propeller gehört etwas mehr als das Heftchen "Propeller making for amateurs".

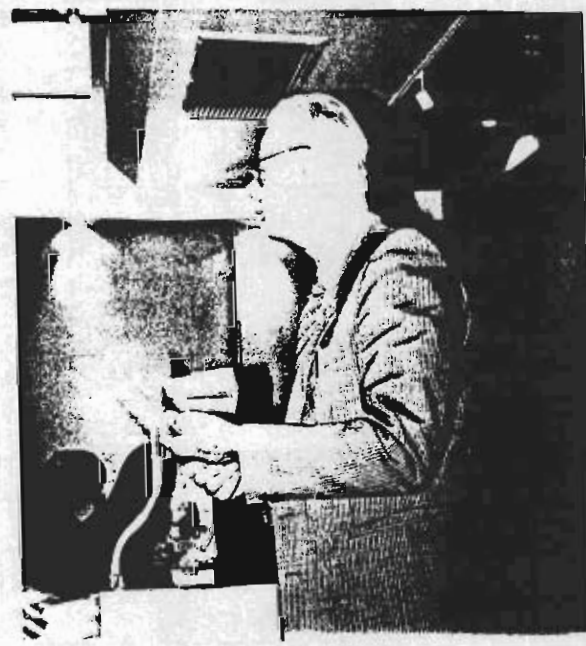
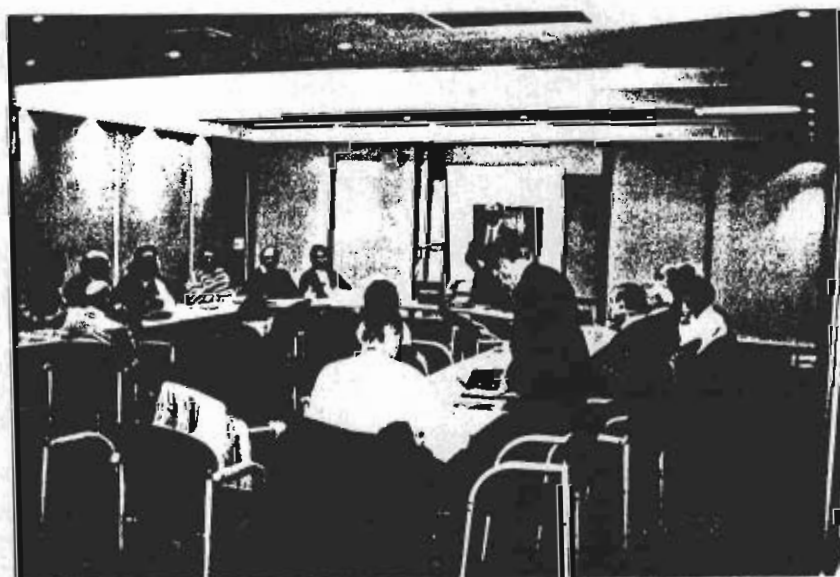
Nach dem Mittagessen ein weiteres Referat mit dem Titel:

"Der Einfluß von Höhe und Temperatur auf die Startrollstrecke eines Flugzeuges."

Nach diesem Referat hat wohl der Eine oder Andere sein Gewissen erforscht (auch ich war unter diesen).

Abschließend zeigte unser Zehner Toni ein Video über die Meetings in Birrfeld und Wels.

Der Obmann



"Experimenter"

Auszug aus einem Bericht über die RANS S-6 von Dick Cavin, von R. Holzmann

Wir machten eine kleine "Entdeckung" am Ende der ersten 2 Flugstunden. Während eines Bodenlaufs zum justieren der friction des Gashebels stellten wir Drehzahlabfall des Motors fest. Mit dem "primer" brachten wir den Motor wieder auf Drehzahl, jedoch nur für kurze Zeit.

Dieses Spiel wiederholte sich immer wieder, sodaß eindeutig Spritmangel festzustellen war.

Wir überprüften alles, vom Tank bis zum Vergaser und es waren keine sichtbaren Fehler festzustellen. Die Benzinleitung an der motorgetriebenen Pumpe wurde geöffnet und Benzin floß heraus.

Wir füllten den Tank 1/4 voll und machten einen weiteren Probelauf. Der Motor lief etwas länger, aber das Resultat war dasselbe.

Ich blätterte in der einschlägigen Literatur, suchte alle Artikel über Treibstoffversorgung heraus und fand einen Artikel unter dem Titel "Mach das nicht" von Rolf Kornpold.

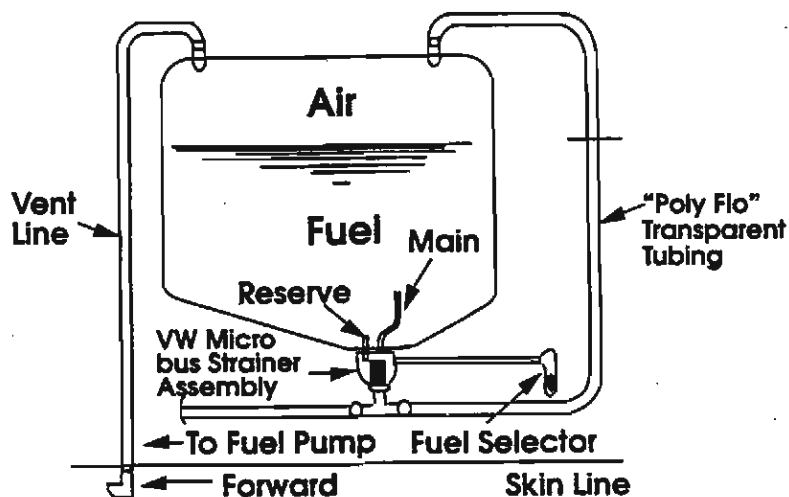
Kornpold hatte gleiche Probleme mit einem VW-angetriebenen Rennflugzeug. Er hatte einen durchsichtigen Schlauch als Benzinstandanzeige benützt, welcher durch ein T-Stück am Boden des Tanks angeschlossen war und dann weiter zu Pumpe führte.

Der VW-Motor lief eine Weile gut, fiel dann ab und blieb nach ein paar Flugminuten schließlich stehen.

Ralphs Motor lief im Teillastbereich perfekt, aber unter Vollast saugte die Pumpe Luft durch die Benzinstandanzeige und nicht Benzin durch den Tankanschluß. (siehe Abb. 1) Er entfernte den Benzinanzeigeschlauch vom T-Stück und schloß ihn, wie in Abb. 2 gezeigt, direkt an den Tank an. Damit war der Fehler behoben.

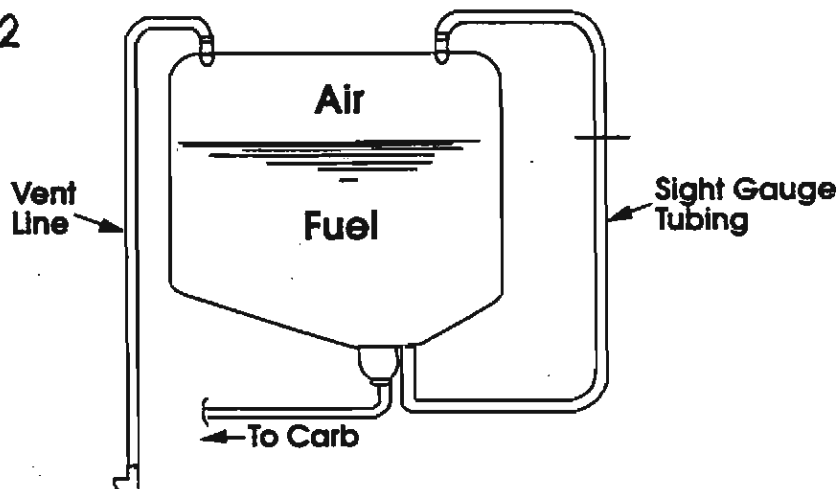
Daß die ersten zwei Flugstunden mit der RANS-S6 durchgeführt werden konnten, ist vielleicht darauf zurückzuführen, daß durch den vollen Tank zusätzlicher Brennstoffdruck erzeugt wurde, sodaß beim Start genügend Benzin zur Verfügung stand. Im Horizontalflug war die Drosselklappe nur teilweise geöffnet, es war daher auch weniger Treibstoff notwendig. Bei wenig Treibstoff im Tank und Vollgaslauf am Boden zeigte sich dann der Fehler.

1



This is the fuel system that caused Ralph Kornpold problems. Instead of hooking the "poly-flo" transparent sight gauge tubing to the "T" at the bottom of the tank, it should have its own nipple as at the top of the tank.

2



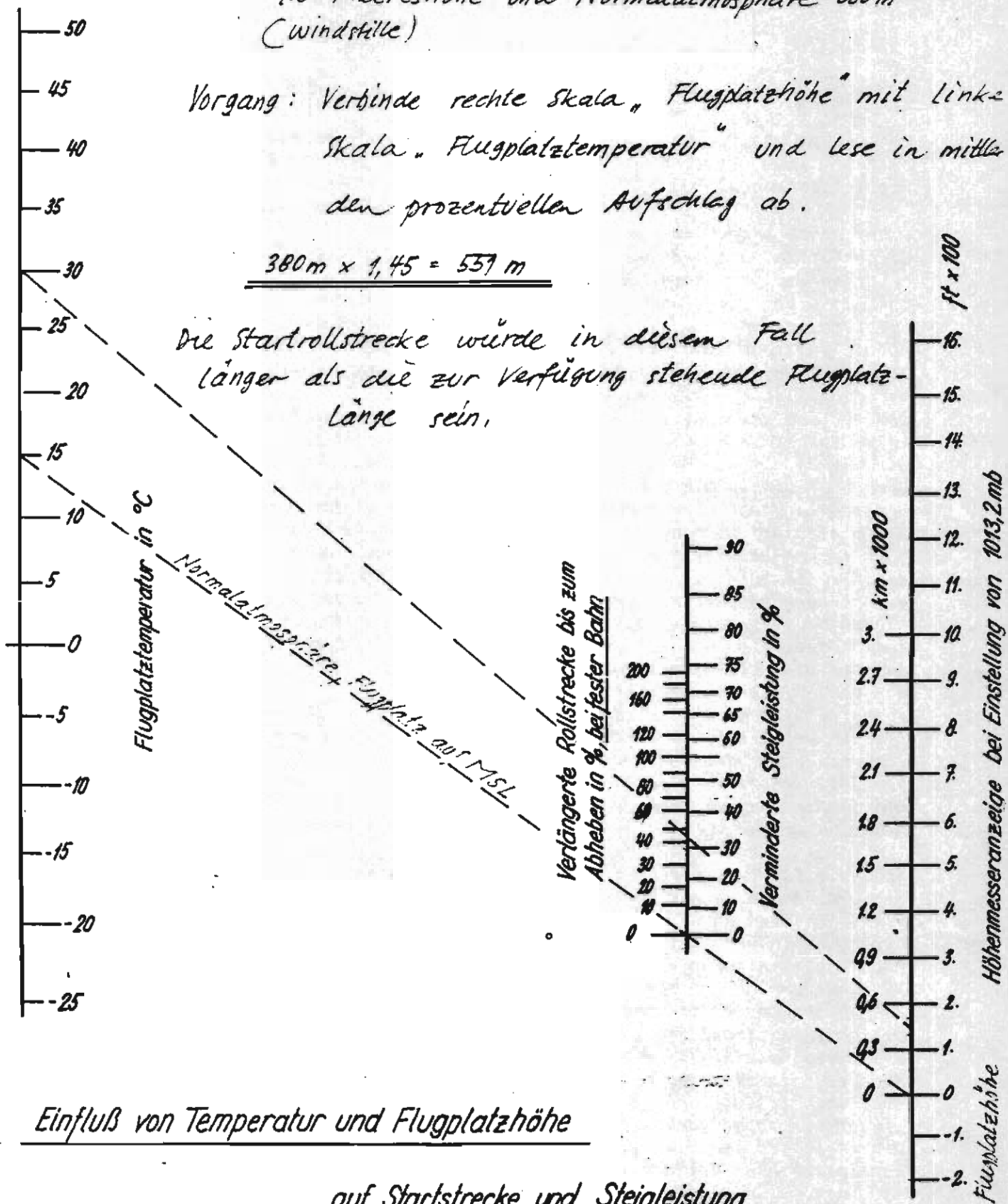
Here's how we modified our fuel system to eliminate the problem of our engine quitting.

Beispiel: Flugplatzhöhe 450m, Luftdruck 1013,2 hpa, $t = 30^{\circ}\text{C}$
 Pistenlänge 500m, Startrollstrecke lt. Betriebshandbuch
 in Meereshöhe und Normalatmosphäre 380m
 (Windstille)

Vorgang: Verbinde rechte Skala „Flugplatzhöhe“ mit linke
 Skala „Flugplatztemperatur“ und lese in mitte
 den prozentuellen Aufschlag ab.

$$\underline{\underline{380\text{m} \times 1,45 = 551\text{m}}}$$

Die Startrollstrecke würde in diesem Fall
 länger als die zur Verfügung stehende Flugplatz-
 Länge sein.



Einfluß von Temperatur und Flugplatzhöhe

auf Startstrecke und Steigleistung

If you are looking for perfect safety, you will do well to sit on a fence and watch the birds.

Wilbur Wright 1901

Sicherheitsecke

bearbeitet von Joe Gartlgruber
nach dem ICAO Aviation Accident
Prevention Manual DOC 9422.

O je, schon wieder so ein
Sicherheitsapostel! So was
brauchen wir grad noch. Erstens
schallt einem ja eh überall die
"Sicherheit der Luftfahrt" ent-
gegen, zweitens kommt man auch
schon bei der Bundesbahn drauf,
daß menschliche Fehler vorkommen
können, und drittens sind wir ja
keine Selbstmörder.

Überhaupt zahlen wir brav unsere
Prämien an die Versicherungen,
damit die ihre Werbung mit dem
"Schutz vor Unfällen" auch gut
finanzieren können, und dann gibt
es auch genügend Vorschriften, von
klugen Leuten erdacht, die alles
genau regeln, so daß wir uns nicht
mehr so viel Gedanken machen
müssen. Null Promille ist für uns
selbstverständlich und jeder
Flieger weiß, daß ein Raucher
immer in einer Sauerstoffumgebung
von 3000 Höhenmetern lebt. (Heißt daß
jetzt, daß seine Höhengrenze ansteigt, wenn er
plötzlich zum rauchen aufhört?)

Nun, die ICAO, dieser Unterverein
der UNO, der sich mit unzählig
vielen Beamten um die Weltver-
besserung in der Luftfahrt besorgt
macht, hat in ihrem Flugunfall-
Verhütungs-Handbuch schon vor
Jahren festgestellt: "the limits
of the traditional regulatory
safety methods may have been
reached." Im gleichen Manual wird
auch noch gesagt, daß es nicht
genügt, bei den Vorschlägen in
den Berichten der Flug-Unfalls-
Kommission nur festzustellen, daß

der Pilot diese oder jene
Vorschrift, Regel oder Anweisung
nicht beachtet hat und daß dies
und jenes getan werden sollte
..und so weiter. ...bla,bla,bla.

In diesem Manual steht auch noch
ganz deutlich: "Regulations,
rules and instructions in
themselves do not prevent
accidents" und der seriöse
Untersucher von Flugunfällen
forscht nach den wahren Ursachen
weiter, und wenn er wirklich zu
dem Schluß kommt, daß der Pilot
der letzte in der Kette gewesen
ist, der es noch in der Hand
gehabt hätte, den Unfall zu
vermeiden, dann fragt er danach,
warum der arme Kerl da vorne das
nicht erkannt hat, oder wenn er
es erkannt hat, warum der nichts
mehr dagegen tun konnte.

Unsere Luftfahrtbehörden, BMV und
ÖZB, BAZ und FUK, kennen dieses
Manual auch, (sollten wenigstens)
aber vielleicht wird auch die
Untersuchung von Flugunfällen
bald privatisiert, und damit
unabhängig. In allen großen
Ländern ist das schon längst so,
und müßte auch beim ICAO Mitglied
österreich so sein. Hier hat die
ECAC, die european civil aviation
conference schon so einen Vorstoß
gemacht, und mit der EG wird ein
unabhängiges Fluggefahrenmelde-
system auch für österreich kommen
müssen.

Und das dieses ständige rufen
nach neuen Gesetzen und
Vorschriften nicht gerade von
Fortschrittsbewußtsein zeugt.

MinRat Dr. Stadler, der Präsident unserer OZB müßte das alles eigentlich wissen. Immerhin ist er anerkannter Fachmann für Europarecht.

Weltweit spricht man ja von 80% der Unfälle durch menschliches Versagen. Aber woanders wird scharf zwischen Pilotenfehler und anderem menschlichem Fehler unterschieden. Auch wir in Österreich lassen das bald nicht mehr in einen Topf werfen.

Um hier mit Dr. Lenz, dem Präsidenten unseres Aeroklubs, zu sprechen: 80% echte Pilotenfehler als Ursache von Flugunfällen ist noch zuwenig. Da hatte immer noch bei 20% aller Fälle der Pilot keine Chance, das zu verhindern und war irgendjemandem einfach ausgeliefert. Unser Ziel kann nur sein, 100%ige Verantwortung des Piloten. Kein Ereignis, kein Zustand, bei dem nicht wenigstens der Pilot noch eine letzte Chance hat.

Und in diesem Licht gesehen, ist diese ominöse Zahl von 80% schon eine Zahl, bei der es sich unsere Flugunfalluntersucher sehr einfach machen. Diese, manchmal ältere Herren, die ihr Wissen aus der Fliegerei der 50er Jahre auf die heutigen Unfälle anwenden, sind oft sehr bestrebt, keine neuen Ideen aufkommen zu lassen. Daß die auch nicht wollen, daß jemand am reichhaltigen Gutachterkuchen mitschneidet, ist eine reine Unterstellung, und nicht von mir.

Unzulängliche Technik, mangelhafte Systeme, vor allem Softwaremängel, verbürokratisierte Organisationen, das sind alles auch menschliche Fehler. Nur denen ist der Pilot mit seinen Passagieren ausgeliefert. (Die wissen das gottseidank nicht.)

Nachstehend ein kleines Gedicht aus diesem ICAO Accident Prevention Manual.

Die Rettung steht unten im Tal

Die Aussicht vom Felsen war herrlich, der Weg hinauf etwas beschwerlich, manch einer kam planwidrig unten an darunter auch gar manch wichtiger Mann,

"Es muß was getan werden" sagen die Einen "Machts einen Zaun", "Blödsinn" die Andern, "Ein Hinweis genügt, die Leute sollen schauen",

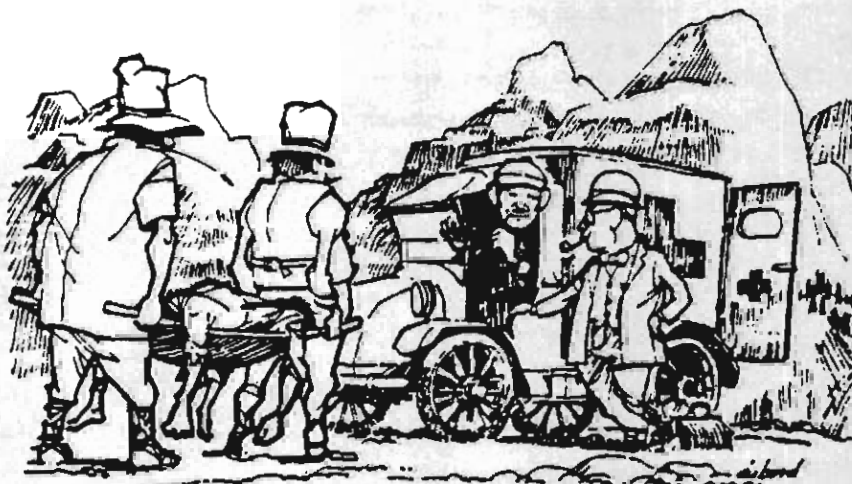
Dritte wollten "betreten verboten" auf jeden Fall,

der Rest, nur die Rettung näher dran stationieren, unten im Tal.

Wir sind freie Menschen, können selbst sagen was wir tun, es genügt, wenn die Folgen, für den, den's erwischt hat, verbessert werden und untersucht.

Nicht der Weg ist gefährlich, auch nicht der Fall,

erst das aufkommen unten, das landen im Tal.



We are "picking up all,
just as fast as they fall..."

Von mir werden in Zukunft an dieser Stelle Beispiele darüber erscheinen, wie es woanders gemacht wird, wie man in anderen Ländern der erkannten Unfallursachen Herr werden will. Dazu fordere ich auch zur Mitarbeit auf. Jeder, der etwas weiß, eine Idee, einen Vorschlag hat, kann diesen hier veröffentlichen.

Und wenn dabei Schwachstellen aufgezeigt, Problempunkte erkannt werden, aus denen sich vielleicht einmal irgendwann, irgendwo etwas entwickeln könnte, und wir das aufzeigen könnten, soll mir das nur recht sein.

Gerade dazu fordere ich auf. Sagt mir alle Mängel, die euch auffallen, ruhig auch anonym. Und laß euch von den Herren Großflugzeug-Buschauffeuren nicht davon ablenken. Blöderweise machen die auch Fehler. Aber dort ist es schon anerkannt, daß ihr Management letzten Endes dafür verantwortlich ist, wenn der Pilot eine Sicherheitsvorschrift nicht einhalten konnte.

Wenigstens können wir nachher sagen, das haben wir schon vorher so kommen sehen. Das aber ist wohl das schlimmste Gefühl für einen sicherheitsbewußten Menschen (Apostel, Besserwisser, Klugscheißer), wenn er mit seinen Ideen an eine Wand anrennt, zwar verständnisvolles Kopfnicken erntet, aber nur von Fecht und dergleichen, und daß bei Menschen eben Fehler vorkommen und die könne man nicht verhindern, und da könne man tun was man wolle, und Fehler gäbe es immer, und woanders sei es noch viel schlimmer, herumgezählt wird.

Trotzdem sage ich meine Meinung, mit mehr Gesetzen kann nicht mehr Sicherheit erzeugt, können nicht mehr Unfälle verhindert werden. Auch bei uns wird man einmal vom Obrigkeitsdenken herunter kommen werden müssen und sich nicht nur daran orientieren, daß es woanders ja noch schlechter ist. (Übrigens, viel schlechter ist es nirgends. Unser Österreich liegt in der Flugunfallrate und in der Autounfallrate im schlechteren europäischen Drittel.)

Ich bitte also um Beiträge, schon um zu zeigen, daß es anders auch geht.

Josef Gartlgruber

ISASI #F3106 (International Society of Air Safety Investigators)

PIA #256512 (Pilots International Association)

AOPA #795581 (Aircraft Owners and Pilots Association)

Accident Prevention Manual

Chapter 4. — Accident prevention activities



University of Southern California
INSTITUTE OF SAFETY AND SYSTEMS MANAGEMENT

This is to certify that

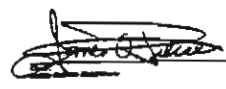
JOSEF GARTLGRUBER

has satisfactorily completed a course in

Aircraft Accident Investigation

on this day of

APRIL 21, 1989

University of Southern California
INSTITUTE OF SAFETY AND SYSTEMS MANAGEMENT

This is to certify that

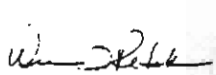
JOSEF GARTLGRUBER

has satisfactorily completed a course in

Aviation Safety Program Management

on this day of

APRIL 7, 1989

TERMINKALENDER

4. - 7. 3. Fly+Fun 93, Int. Flugsportausstellung
Messezentrum Augsburg Tel. 06-0821-595951
26. - 28.3. Silent Sky, Trade Exhibition for Arial Sports,
Terlet Aerodrome, Arnhem, Netherlands.
15. - 18.4. 29.IGM Baden-Baden, Messeleitung, Postfach 413
D-7570 Baden-Baden, Tel. 06-07251-85032
- 28.4.- 2.5. AERO Friedrichshafen, Internationale Bodensee-Messe
Friedrichshafen GmbH, Meistershofener Str 25
D-7990 Friedrichshafen. Tel. 06-07541-708-0
19. - 23.5 Take off 93. Gebrauchtflugzeugmesse Berlin
28. - 31.5. offene deutsche Hubschraubermeisterschaften, Schönhagen.
Konrad Greißler, Meisenweg 4a, D-8912 Kaufering. Tel. 06-
08191-66289
5. - 6.6. Int. Oldtimer und Homebuilt Fly-in am Flugplatz Keiheuvel-
Balen, EBKH, Belgien
Kontakt: Belgian Nipper Aircraft Club
Tel. 0032-3-233 88 50
24. - 26.6. Deutsche UL-Meisterschaft, Ensdorf.
Hermann Jacob, Provincialstr. 221a, D-6631 Ensdorf. Tel 06-
06831-52377
10. - 13.6 Oldtimer fly-in, Dänemark (wo, sagen wir noch)
20. - 26.6. IADPA World-Assembly in Berlin. Kontakt ADPA Germany,
Flugplatz, Haus 1, D-6073 Egelsbach
4. - 5.7. Amateurflugzeugbauertreffen und fly-in, JAMI, Finnland
21. - 23.8. Igo Etrich Treffen WELS (geplant, bitte um Vorschläge)
17. - 19.9. Flug-Messe Wiener Neustadt.
Kontakt: Business-Messen, Wr.Neustadt, Wiener Str. 69, A-2700 Wiener Neustadt.
Tel. 02622 - 22 195 Fax. 02622 - 22 195-3

Bericht von der Tagung des
Aeroclubs am 19.2.1993 in Wien,
Josef Gartlgruber

Rechtsanwalt Dr. Schmutzner kommentierte die Änderung des LFG. BGBl 452 vom 31. Juli 1992 und sprach über die neu erfolgte Luftraumklassifizierung,

Flugkapitän Dr. DI Aubauer sprach über die Tätigkeit eines Flugunfallsachverständigen bei Gericht,

abschließend erzählte W. Mika ein bißchen über Kunstflug mit Motorflugzeugen,

und dann sahen wir noch einen 16mm Film des Unterrichtsministeriums über die Allgemeine Luftfahrt, Flugsport. Dieser Film kann von Schulen ausgeborgt werden. (Die Filiszenen waren toll gemacht. Für das Drehbuch muß kein Oskar erzielt werden.

Dr. Aubauer, hat erzählt, daß er noch bei Papa Hausl in Aspern das Geradeausfliegen gelernt hat. Heute ist er Ausbildungsleiter bei den Austrian Airlines und seit mehr als 10 Jahren mit der Untersuchung - und Vermeidung - von Flugunfällen beschäftigt. Und dem Dr. Aubauer glaubt man, wenn er sagt, er versucht wirklich herauszufinden, ob der Pilot erkennen konnte, was auf ihn zukommt, und warum er es nicht vermeiden konnte.

Dr. Schmutzner kennt ja Richter, für die ist fliegen sowieso fahrlässig, und wenn ein Fehler dazu kommt, dann ist das gleich grob fahrlässig und mit schlimmen Folgen bedroht.

Vielleicht krieg ich Dr. Aubauer einmal dazu, daß er mir etwas für die Sicherheitsecke in I.E.IMPULSE liefert.

Die Änderung des Luftfahrtgesetzes möchte ich nur in den wichtigsten Punkten festhalten. Die Mappe mit den Unterlagen ist vom Aero Club sicher noch erhältlich, und vielleicht kriegt ihr sogar eine komplette Sammlung. Bei mir haben leider einige Blätter gefehlt.

Die wichtigsten Punkte aus dem
Vortrag Dr. Schmutzner.

(Das BGBl 452 vom 31. Juli 1992 wird sich jeder besorgen)

Im Zivilluftbeirat, dessen Mitglied Dr. Schmutzner ist, wurden die Entwürfe durchwegs negativ bewertet. Dennoch sind sie Gesetz geworden und zu beachten. (Bis sie vom Verfassungsgerichtshof aufgehoben werden werden.)

Vor allem wird es den Behörden erleichtert, unter dem Schlagwort von der Sicherheit der Luftfahrt, gegen den Luftfahrer vorzugehen. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat eine Erweiterung seiner Kompetenz erhalten, die aber von dessen Spitze nicht so positiv angesehen wurde. Wie das sein wird, wenn Teile des BAZ privatisiert werden, ist noch nicht abzusehen. Aber wenn die Jahresnachprüfung unserer Kleinflugzeuge an eine Werft, analog dem Pickerl beim Auto, übertragen wird, dagegen haben wir einmal wenig.

Aber, daß Flugsicherungsorgane richtige Polizeigewalt mit Verwarnungs- und Festnahmebefugnis erhalten haben, müssen wir hoffentlich nie testen. Das BAZ ist zur alleinigen Strafbehörde für Verstöße gegen Luftfahrtvorschriften geworden, weil dort eher Fachmänner sitzen sollen, und kann Strafen bis öS 300.000-- aussprechen und muß, bei gewerbsmäßiger Personenbeförderung ohne Bewilligung, eine Strafe von mindestens öS 50.000,-- verhängen. Mitflieger und Vereine aufgepaßt!

Dr. Schmutzner hat uns aber auch über die Rechte des Beschuldigten im Verwaltungsstrafverfahren, und im gerichtlichen Strafverfahren aufgeklärt, und einmal empfohlen, trotz eindringlichster, mit allen psychologischen Tricks versehenen Befragungen, aus der Zelle oder am Krankenbett, noch unter dem Schock des Ereignisses oder mit Hinweis auf Entzug von Vergünstigungen wenn weiterhin wenig Kooperationsbereitschaft herrscht, nichts zu sagen.

Im Verwaltungsverfahren kann man sich schriftlich äußern, und im Strafverfahren hat man bei der Verhandlung einen Verfahrenshilfe(Armen)anwalt dabei.

Auch ein Organ der Flugsicherung, AIS, TOWER, oder RADAR? kann einen nur festnehmen, wenn der - auf frischer Tat ertappte - trotz Abmahnung auf der Fortsetzung der strafbaren Handlung beharrt, oder diese zu wiederholen sucht.

Wörtlich steht im Gesetz, daß das Organ der Flugsicherung die Räder blockieren kann, oder die Kennzeichen übermalen, wenn abnehmen der Papiere, des Startschlüssels nicht reicht. Als letzten Ausweg haben die auch die Befugnis, keine Starterlaubnis zu erteilen!

Für die dann unbedingt folgende Beschwerde, ist es ganz wichtig, alle möglichen Beweise und Zeugen zu sammeln. In einigen Fällen hatten die Behördenvertreter das dann nicht so gemeint, wurden falsch verstanden, oder hatten nur rechtsphilosophischen Meinungsaustausch treiben wollen. (Weil der Beate gefragt wurde, aufgrund welcher Gesetzesbestimmung er gerade antshandelt.)

Vor kurzem sollte einmal ein Flugzeug mit Hilfe dieser polizeilichen Gewaltbefugnis "gegroundet" werden, weil die Kennzeichen zu klein gewesen wären.

Und das ist ein wesentlicher Punkt. Ein Organ der Hoheitsverwaltung (Polizist, Controller, Finanzbeamter) darf nur aufgrund spezieller gesetzlicher Bestimmungen handeln. Diese Bestimmung muß er aufsagen können. Ob seine Interpretation dann zutreffend war, wird bei Streit von einem unabhängigen Verwaltungssenat entschieden werden, und dann gibt es Amtshaftung von der Republik.

Auch der §137 LFG, Flugunfallkommission, wurde geändert. Der Zweck wäre zwar nach wie vor, Ursachen festzustellen und Maßnahmen zu empfehlen, die künftig einen Flugunfall aus ähnlicher Ursache vermeiden helfen könnten,

wichtig war den Gesetzgebern scheinbar aber nur, der Flugunfallkommission jetzt noch mehr "erhebliche" Machtbefugnisse zu geben. Sie kann jetzt richtige behördliche Ermittlungen, Sicherstellungen und Obduktionen anordnen. (Wie weit diese Kommission für die Richtigkeit ihrer Gutachten haftet, für die Sicherung von Beweismitteln haftet, überhaupt ihren Sachverstand mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns einsetzt ist nicht geregelt.)

Im §122 wird geregelt, daß mit den einzuhebenden Gebühren der Aufwand für die Flugsicherung gedeckt sein soll. Aber gleichzeitig steht da auch: bei Inanspruchnahme von Diensten. Und im Originaltext der ICAO wird ATS seit 40 Jahren, als Übertitel zu ATC, als Service bezeichnet. Ob da jetzt Verwaltungsreformbestrebungen durchschlagen?

Im Rahmen der Luftraumklassifizierung wurden eigentlich nur die bestehenden Areas neu benannt. Das betreffende NOTAM Klasse II. ist erhältlich.

Zusammenfassung des wesentlichen:
Übertragung von Polizeibefugnissen an Flugsicherungsorgane, mit dem Recht eine Person festzunehmen.

Das BAZ ist alleinige Strafbehörde für alle Luftfahrt-Verwaltungsrechtlichen Verstöße, und straft mit mindestens öS 50.000,.- wenn jemand gewerbsmäßig Personen oder Fracht befördert.

Für Flugsicherungsdienstleistungen muß, ähnlich wie in Deutschland oder den nordischen Ländern, bezahlt werden.

Mitgliederliste Stand März 93

Name, Adresse Projekt, Tel.

ABEL HERMANN P60
GANGLBAUERSTR. 1A
4493 WOLFERN 07253/7325

AICHINGER GÜNTHER DI. MOTORS.
EICHENWEG 16
2020 HOLLABRUNN 02952/3979

ALTMANN FRANZ
SCHNEEGATTERN 135
5215 SCHNEEGATTERN 06218/3218

AUBACK FELIX DI P60, S.cat
MOLLN 199
4591 MOLLN 07584/3321

BEHAM LEOPOLD
FEICHSEN 74
3251 PURGSTALL 07489/85903

BIELIG HERWIG BD 5-B
DAVIDGASSE 92
1100 WIEN 0222/6044804

BRABETZ JOHANN ING.
IM HOHECK 12 / 1-53
4813 ALTMÜNSTER 07612/882124

BRANDSTÄTTER JOHANN ING. BX 2
EBERBACH 14
2564 FURTH 02674/7425

BRDITSCHKA HEINO
DR. ADOLF-SCHARFSTR. 44
4053 HAID 07229/88355-25

BRDITSCHKA HEINZ
TRAUNUFERSTR. 217
4053 HAID 07229/88283

CANAVAL CHRISTOPH KITFOX
WÜRZENBERG 35
5102 ANTHERING 06223/2527

CZERNY ALFRED
ERZHERZOG KARL STR. 146/4/32
1220 WIEN 0222/2234472

DANNER FRANZ
DÜRNDORF 123
4643 PETTENBACH 07615/7373

EBNER FRANZ
INNSBRUCKER BUNDESSTRASSE 77A
5020 SALZBURG 0662/827563

EDER KARL-HEINZ MAG. DRAGONFLY
KAPELLENSTR. 54
2100 LEOBENDORF 02262/66108

EIGNER HERMANN ING. POLLIWAGEN
Vornholz 45
4081 HARTKIRCHEN 07273/8814

FALLAND FRIEDRICH BX 2
UNTERWALD 109
8563 LIGIST 03143/2434

FILA HEINRICH
BAMBERGERG. 72
1220 WIEN 0222/2205955

FINK GERALD DR. BX 2
JOSEF POSCHSTR. 16
5280 BRAUNAU 07722/7871

FISCHER MANFRED
ABT MAURUSSTR. 6A/1
3390 MELK 02752/323411

FISCHER HANS
INPRUGG 1 FINSTERHOF
3040 NEULENGBACH 02772/2130

FÜRLE CHRISTIAN
MAISHOFEN 94
5751 MAISHOFEN 06542/8532

GAMAUF HELMBRECHT 1 MANN HS.
LATERNENGASSE 165
2632 GRAFENBACH 02630/68542

GARTLGRUBER JOSEF Bo 208b
WOHNPARC A 8153
1230 WIEN 0222/6768523

GEWESSLER JOSEF
PRUGGERN 134
8965 PRUGGERN 03685/22629

GLATZMEIER ALFRED ING.
WAMBACHERSTR. 58
4030 LINZ 0732/310437

GÖSZNITZER ADOLF
FLUGPLATZ
5700 ZELL AM SEE 06543/8479

GROZS DIETMAR CRI CRI MC 15
FELD GASSE 13
3422 HADERSFELD 02242/5237

GRUBER WALTER KITFOX PERNERSTORFERSTRASSE 22/2/1 3100ST. PÖLTEN 02742/68800	KLEIN ROBERT KITFOX UFERGASSE 27 7142 ILLMITZ 02175/28182
GUTMANN JOHANN ING. GLASAIR II BIENENSTEINGASSE 11 3250 WIESELBURG 07416/2518	KÖCK WOLF-DIETER ING. PRESCOTT P. FICHTENGASSE 6 2601 MARIA THERESIA 02628/31273
HABERHOFER JOHANN BX-2 HARL 78 8182 HARL 03177/2703	KRENNMEIR ALOIS P50 TRATTWÖRTH 8 4070 EFERDING 07272/2548
HACKENBERG OLIVER KIENZLWEG 14 4563 MICHELDORF	KUNZ RÜDIGER ING. EIGENKONSTR. BAHNSTR. 8/29 2540 BAD VÖSLAU 02252/785803
HAIDER FRANZ BAHNSTR. 5 7151 WALLERN 02174/26652	KÜBEL JOHANN ING. BX 2 KASTEN 12 3072 KASTEN 02744/684
HAINDL JOHANN ING. 19 KR 1 HAUPTSTR. 16 2282 MARKGRAFNEUSIEDL 02248/2204	LAIMER ANDREAS EMMINGERSTR. 23 2231 STRASSHOF 02287/4643
HAVLICEK PETER DR. RUSTENWEG 18 2532 OBERWALTERSDORF 02253/7052	LECHNER WOLFGANG GRILLNAU 21 4910 NEUHOFEN 07752/38215
HOCHGERNER JOHANN BLASIUSSTRASSE 21 3032 EICHGRABEN 02773/2853	LEEB WILHELM STRUBERG. 44 5020 SALZBURG 0662/374384
HOLZMANN RUDOLF KR 2 FADINGERSTR. 18 4800 ATTNANG PUCHHEIM 07674/2805	LEMBERGER ERNST DR. STAR - LITE SIEBENSTERNG. 17 1070 WIEN 0222/5138825
KAPP FLORIAN OPPENBERG 6 8786 ROTTENMANN 03619/261	LISCHAK WILHELM LW 02 ROSEGGERSTR. 34 2540 BAD VÖSLAU 02252/71680
KEPLINGER HUBERT BX 2 HOCHBUCHEDT 17 4040 KIRCHSCHLAG 07322/53514	MALLIGA HORST BEDE 3 AM MELBENGRUND 23 8740 ZELTWEG/LIND 03577/23359
KIRCHER ERWIN DI GORITSCHITZENWEG 29 9073 VIKTRING 0463/281377	MEIER KARL ULTRALEICHT WEIBGERBERLÄNDE 8/ 1030 WIEN 0222/7307342
KLAMPFL FRIEDRICH HELIKOPTER JÄGERSTR. 259 8591 MA. LANKOWITZ 03144/20773	MILKOVITS MANFRED ULF-1 RECHTE HAUPTZEILE 1 7053 HORNSTEIN 02689/25854
KLAUDUSZ SIEGFRIED OLLERSDORF 2252 OLLERSDORF	MODELLFLUGTECHNIK SCHLOSS WEISSENBERG 4053 HAID 07227/6228

NIEDEREDER WERNER ING.

HERMANNSTRASSE 3

4400 STEYR

07252/27502

OBERDORFER KARL

GEORGISTR.2/11

9330 TREIBACH

CRI CRI MC15

04262/29773

PARB CHRISTIAN

NEUMÜHL 31

3250 WIESELBURG

07416/31632

PEINTINGER JOHANN

TOBER 53

8163 FLADNITZ

BX 2

03179/23668

PERKTOLD BRUNO

NEGRELLISTR. 8

6020 INNSBRUCK

COZY

RICHTER-TRUMMER HELMUT

GRAFENBERGSTR. 40

8051 GRAZ

0316/529614

RIENER HERMANN

STEINHAUS 52

4641 STEINHAUS

07242/27008

RÜMMELE AUGUST

D 95

STRASSE d 21. APRIL

4800 ATTNANG PUCHHEIM 07674/5600

SATTELHACK JOSEF ING. 0 2

SIEDLUNGSG.19

8160 WEIZ

03172/2789

SCHOBERSBERGER ERNST

LINDENSTRASSE

4600 WELS

07242/26927

PFAFFENBAUER LUDWIG ING.

CUMBERLANDPARK 1

4810 GMUNDEN

07612/55455

SELINGER PETER DI

LANDSCHREIBERSTRASSE 21

DW-7000STUTTGART-75

PICHLER SIEGFRIED

ATZBACH76

4904 ATZBACH

MOTOR

07676/8989

STEINMAIR KARL

MITTERNDORF 220

4643 PETTENBACH

07586/8332

PÖPPERL GEORG

BLUMENGASSE 19

7023 STÖTTERA

ENTE Pö1

STRASSER ERNST

BX 2

ROBERT-FUCHSSTR. 9

8053 GRAZ

0316/295635

PÖPPERL JOHANN

BLUMENG. 19

7023 STÖTTERA

MG19 A REST.

02626/5127

STREITWIESER WOLFGANG BX 2

K.BILLERHARTSRASSE 6

5110 OBERNDORF BEI SBG. 06272/398

PRATER GEORG

HAYDENG.304

2182 PALTERNDORF

KR 1

02533/8421

TONNINGER ANTON jun.

MÜHLBACHG.7

4910 RIED i.I.

PUCHER ERWIN

ELZ 120

8182 PUCH b. WEIZ

03177/2064

TONNINGER ANTON

MÜHLBACHG.7

4910 RIED i.I.

07752/7480

PUMBERGER THOMAS

ASPACH 90

5252 ASPACH

07755/5641 (313)

UNGER HELMUT

BX 2

SCHAFTAL 51

8010 SCHILLINGSDORF

0316/301772

RAK WILHELM

NIEDERÖBLARN

8960 NIEDERÖBLARN

03684/2331

VEIGL GERHARD

BX 2, MC 15

BARTOSCHSTR.16a

2231 STRASSHOF

REITER KARL

AULEITEN 25

4910 RIED

07752/7605

WALDHAUS RUDOLF

PUCHBACH 236

8591 MARIA LANKOWITZ

RENNER INGO DR.

HAUPTSTRASSE 15

9201 KRUMPENDORF

0463/25111

WESTERMAYER OSKAR TRAGSCHR. MOTOR

HAUPTSTR.11

2161 POYSBRUNN

02554/405

WOLF OTHMAR DI

DÜRNACHG.2

3252 PETZENKIRCHEN

BX 2

07416/36432

ZEHNER ANTON

JOB 15

IRDNING 131

8952 IRDNING

03682/3269

Aus den Umpulsen 1 - 11

IMPULSE Nr. 1

Mit dieser Publikation soll der
Amateurflugzeugbau neue IMPULSE
erhalten. UM MITARBEIT WIRD GEBETEN.

Dreh- und Fräsarbeiten werden übernommen
von:

Siegfried Pichler, 4904 Atzbach 76.
Tel. 07676-8989 abends

Schriftverkehr mit dem Verein:
Igo Etrich Club Austria
c/o Rudolf Holzmann

Stefan-Fadinger-Straße 18
A-4800 Attnang-Puchheim

Beschreibung der LW 02, OE-CLW, Wilhem
Lischak

IMPULSE Nr. 2

Raubericht Polliwagen, Ing. Hermann
Eigner

einige Fragen an das BAZ.
mit den Antworten

1. Können Geräte z.B. Drehzahlmesser, Öl-
druck-, Öltemperaturmesser, elektrische
Leitungen, Benzinleitungen aus der Kfz-
Technik im Amateurflugzeugbau verwendet
werden?

Antwort ja. Anzeigegeräte- und
instrumente aus der Kfz-Technik dürfen
verwendet werden, sofern die kontinuier-
lichen Anzeigen (analog oder digital)
korrekt (bzw. erforderlichenfalls
justierbar) sind. Lampen alleine genügen
nicht. Kfz-Kraftstoffleitungen sind
erlaubt, sofern deren Spezifikation den
Einsatzbereich abdecken. Das gleiche
gilt für elektrische Komponenten, nicht
jedoch für elektrische Installationen
und Leitungen, welche den Luftfahrt-
bauvorschriften entsprechen müssen.

2. Ist die Wartung von Flugmotoren durch
Amateurflugzeugbauer selber möglich?

Antwort nein. Zur Wartung von
musterzugelassenen Flugmotoren ist
grundsätzlich der Luftfahrzeugwartschein
erforderlich. Für bestimmte einfache
Wartungsarbeiten sind Ausnahmsregelungen
denkbar.

3. Ist es möglich, daß ein ausgebildeter
Kfz-Mechaniker seinen "Flugmotor"
selber zusammenbaut?

Antwort ja. Kfz-Mechaniker (-meister)
dürfen "ihre" Motoren zusammenbauen,
wenn dies nach festgelegten Werks-
toleranzen sowie genehmigten Anweisungen
geschieht, wenn alle notwendigen
Einrichtungen vorhanden sind und
Prüfläufe durchgeführt werden können.

4. Kann auf doppelsitzigen
Amateurflugzeugen auch geschult, bzw.
der PPL erworben werden?

Antwort nein. Schulung mit Amateur-
bauflugzeugen ist nicht gestattet.

5. Darf bei Experimentalflugzeugen
grundsätzlich Einfachzündung verwendet
werden?

Antwort ja. Einfachzündung reicht aus.

6. Wie ist das mit der 4-jährigen
Überprüfung der Fluginstrumente bei
Experimentalflugzeugen, könnte diese
Zeitspanne nicht verlängert werden?

Antwort. Die 4-Jahresfristen müssen auch
für Experimentalflugzeuge gelten, werden
aber in nächster Zeit höchstwahrscheinlich
aufgehoben.

Ing. Brandstätter machte den Vorschlag,
jeder soll von dem Flugzeug, das er
baut, bzw. von den Plänen die er hat,
Typenblätter anfertigen.
Laut BAZ dürfen vorhandene
Flugzeugbaupläne nicht für einen
weiteren Nachbau weitergegeben werden.

Typenblatt BX - 2, Max Brändli

IMPULSE Nr. 3

Beschreibung vom Umbau eines VW-Motors
durch Siegfried Fichler.

Zur Wartung von Eigenbauflugzeugen sagt
das BAZ:.

Experimentals, und alle Kauplanflugzeuge
haben in keinem Land der Welt eine
Musterzulassung und bekommen eine
Einzelgenehmigung.

Ultra-lights können laut Gesetz selber
gewartet werden.

Jodels und Emeralds sind
musterzugelassen und daher nicht selber
wartbar.

Betriebszeiten für VW-Motoren laut BAZ
Mitteilung.

Alle selbst umgebauten VW-Motoren können
bis zur Grundüberholung 500 Stunden
laufen. Die Grundüberholung hat in einem
anerkannten Motorenwerk zu erfolgen. Ein
erneuter 12h Rodenlauf ist nicht
erforderlich.

IMPULSE Nr. 4

Baubericht Cherry von Otmir Wolf.

Grundsätzliche Entscheidungen und
Überlegungen, die für den Selbstbau
getroffen werden müssen. (Checkliste)

Das Zulassungsverfahren für ein
Experimental-Luftfahrzeug stellt eine
vereinfachte Musterprüfung dar, die auch
in solchen Fällen von der ZLLV verlangt
wird.

Ing. Heino Brditschka, HR-Flugtechnik,
Dr. Adolf-Schärf-Straße 44
A-4053 Ansfelden-Haid,
Tel. 07229-88355, Fax. DW-11
liefert nach wie vor Flugzeugbaumaterial

IMPULSE Nr. 5

Baubericht KR2, Rudolf Holzmann
Erstflug Polliwagen, Hermann Eigner

Motoranlassen von Hand. (Anwerfen)

Einkaufsquelle: MFT-Modellflugtechnik
Ges.b.R., Schloß Weißenberg A-4053 Haid.
Tel. 07227-6228

Neuer Wechselstrom-Generator, A. Rümmele,
Hohen Baumgarten,
A-4800 Attnang-Puchheim. Tel. 07674-2436

Der Schmalspuramateurflugzeugbauer, Toni
Zehner und seine JOB 15.

Rotax-Wartungskurs, Infos von
H. Pötzelberger 07246-271

Flugunfallbericht Herbert Schöppl am
30.9.88 mit Cricri

IMPULSE Nr. 6

Geschwindigkeitsweltrekord und
Beschreibung RD 5, Horst Malliga

zu viele Bausatzflugzeuge, aus
FLIEGERMAGAZIN 8/88
Rumpler (Etrich) Taube, Fred Gütschow

IMPULSE Nr. 7

Quickie Q 2, Josef Sattelhack

Aufruf: Wer ist bereits Mitglied des
öst. Aero klubs?

IMPULSE Nr. 8

Propellerausfall im "Polli", Hermann
Eigner

Leichthubschrauberprojekt, Friedrich
Klampfl

Pariser Impressionen, vom FAI AMATEUR-
BUILT AIRCRAFT COMITEE Meeting 1991

Gewichtsübersicht Flugzeugausrüstung,
Heinz Wallerkowski

Gewichtskontrolle, Tony Ringelis

Funkgeräte werden repariert von:
Herwig Bielig, Davidgasse 92, A-
1100 Wien, Tel. 0222-6044804

IMPULSE Nr. 9

Baubericht BX-2 Cherry OE-CBH,
Johann Brandstätter

Kraftstoffanlage eines Flugzeuges,
Tony Ringelis

Mikron III A und AE
Kleinflugzeugmotor von
AEROTECHNIK, CSFR

KIT Aircraft Directory, aus AOPA
Pilot 8/86

IMPULSE Nr. 10

Jungfernfahrt Cherry, Othmar Wolf

Igo Etrich-Treffen 1991 in Wels

Der Aero-Club subventioniert auch
den Amateurflugzeugbau, wenn wir
über den Igo Etrich Club Mitglied
beim ÖAeC sind.

Ing. Rüdiger Kunz beantwortet
Flugzeugbaufragen in IMPULSE.
(Also stellt ihm welche!)

Auslegung von Kraftstoffbehältern,
mit Bezugsquellen

Verbesserung des Geschwindigkeits-
weltrekords, Peter Scheichenberger
Fliegen mit "Laminar-Profilen",
Horst Malliga

Rumpfverlängerung, Hermann Eigner

Bitte um Unterlagen für die
Flugzeugtypenblättersammlung
und Überprüfung der
Mitgliederliste

Club erhältlich

Selbstbau eines "magneto-
synchronizers" durch Othmar Wolf
und Christian Farb

Treffen 1990 in Wels, aus "Le
Cahier du RSA", übersetzt von
F. Rockenbauer

Lieferprogramm der Reiter
Kunstharzprodukte GmbH,
Geusaugasse 33
A-1030 Wien,
Tel. 0222-713 54.94 Fax. 0222-713
77 84

diverse Accident reports aus
Amateur

IMPULSE Nr. 12

Joe Gartlgruber übernimmt IMPULSE,
Klemm 20 Infos gesucht

Aufgeschnappt, Flohmarkt
neue BAZ Zuständigkeiten
ÖAeC Sektionsleitersitzung 1992
FAI AMATEUR BUILT COMMISSION
Tagung Paris 1992

Generalversammlung Igo Etrich Club
1992 Wels

Arbeit mit Microballoons
Einfluß von Temperatur und
Flugplatzhöhe auf Startstrecke und
Steigleistung

Umgang mit Behörden

Terminkalender
Sicherheitsecke

Experimentier von Dick Cavin

Aeroklub Tagung zur LFG Änderung
Mitgliederliste Stand März 95

Antwortblatt zur Mitgliederumfrage
Zusammenfassung aus Impulsen 1-11

ÖSTERREICHISCHER AERO-CLUB

Auszug aus dem Protokoll der Motorflugsektionsleitersitzung vom 26.1.93.

Der für uns interessanteste Punkt 3 von insgesamt 13 Punkten.

MOGAS: Bekanntlich darf ab 1. Februar 93 kein verbleites Benzin (Ausnahme AVGAS) importiert werden. Flugplatzhalter können daher nur mehr bis 31.1. über ihren Händler MOGAS importieren, wobei die Verteilung bzw. Anlieferung bis Oktober 93 zu erfolgen hat.

Als Alternative steht weiterhin AVGAS zur Verfügung. Unverbleites Super entspricht in der Klopfestigkeit dem MOGAS, muß aber noch vom BAZ freigegeben werden, wobei Praxistests gefordert werden. Diese Tests werden derzeit durchgeführt (Federführung Herr Hynek vom Wiener Luftfahrerverband).

In Deutschland ist MOGAS weiterhin erhältlich.