

I. E. IMPULSE



Igo Etrich Club Austria

- Vereinigung österreichischer Amateurflugzeugbauer



13

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

IMPRESSUM:

MEDIENINHABER UND HERAUSGEBER: IGO ETRICH CLUB - Austria

Stefan Fadingerstraße 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



Liebe Freunde,

die Idee mit den Briefmarken ist gut angekommen. Es ist natürlich klar, daß diese über den Mitgliedsbeitrag schon im voraus bezahlt worden sind. Drum muß die Aktion auch eine Einmalige bleiben.

Dafür wollen wir in Zukunft, wenn sich die Herstellkosten für die I.E.IMPULSE echt tragen, auch Honorar für Beiträge, Berichte, ja sogar für reine Leserzuschriften, vergüten. Viel wird es zwar nicht sein. Aber die Kosten für Porto und Materialaufwand sollten gedeckt werden können. Also, wer noch eine Briefmarke findet, benützen!

Der Mitgliedsbeitrag für 1993 war eigentlich auch schon fällig, und den - beschlossenen - Kauf der elektronischen Waage können wir erst dann durchführen, wenn wir das Geld dazu haben. Also bitte auch die Zahlscheine benutzen.

Wenn einer seinen Zahlschein nicht mehr findet, nehmen wir an, daß seine Mitgliedschaft vorläufig ruhen soll und er wird nicht mehr mit Informationen versorgt.

Natürlich werden die herangebrachten Wünsche und Anregungen alle erfüllt werden, nur gebt uns bitte ein wenig Zeit dafür.

IMPULSE geht ja jetzt an die Flugplätze, Vereine, Schulen usw. und findet daher schon eine weit größere Zielgruppe für Alles, was im Flohmarkt angeboten oder gesucht wird. Natürlich auch für alles andere, das wir Eigenbauer - die Krone (und Wurzel) der Allgemeinen Luftfahrt der Öffentlichkeit mitteilen wollen. Also nochmal, Briefmarke benutzen!

Als neue Mitglieder begrüßen wir:

Sigmund STEINER, A-8972 Ramsau Nr. 55

Helmut Mayer, Querg. 34 7123 Mönchhof

Günther Weinhart, Götzwang 19

3261 Steinalkirchen/Forst

Ing. Martin Steinwender, Liebhartstalstr. 36

1170 Wien

Zusammenfassend aus den Antwortzuschriften ist zu sagen, daß der Flugplatz WELS für unser nächstes Treffen OK zu sein scheint. Daß Nachfrage nach den rechtlichen Grundlagen für das fliegen mit Eingenbauflugzeugen besteht, und daß Interesse an Teilnahme bei Flugsicherheitsveranstaltungen besteht, haben wir ja vermutet und müssen uns nur noch über die Kosten der Gastvortragenden klar werden.

Ja, und daß die Qualität und das Erscheinungsbild der IMPULSE anders sein könnte ist uns auch klar, aber hier kommen wir auch schon an eine ganz erhebliche Kostenfrage. Als Vorbild würden uns die Nachrichten der öfh, der österreichischen Flugzeug-Historiker dienen. Aber der Zweck dieses Vereins ist eben fast nur die Herausgabe dieser Zeitschrift. Vielleicht können wir einmal ein gemeinsames Sonderheft gestalten.

Unser Igo Etrich Klub ist jetzt auch Mitglied bei diesen Flugzeug-historikern. Näheres über den öfh findet ihr unter aufgeschnappt.

Die Mitgliederliste wollen wir, auch aus Datenschutzgründen, nicht mehr veröffentlichen. Einmal pro Jahr wird an jedes Mitglied ein Update verschickt werden. Im Heft bringen wir nur mehr Neuzugänge und ganz besonders wollen wir Bauprojekte im aktuellen Stadium vorstellen. Inzwischen sind ja einige schon vor dem Erstflug oder bereits in der Erprobung. Und darüber wollen wir mehr berichten.

Der Obmann und sein Redakteur

Unser nächster Stammtisch wird von 1. Mai auf den 8. Mai, wegen der AERO in Friedrichshafen, verschoben.

Dietmar Fuchs, Rohrbachbergstr. 4
4300 St. Valentin

Kurt Würleitner, Voralpenstr. 31
4523 Neuzeug

2

Aufgeschnappt

Beim Terminkalender haben wir Bassano del Grappa, ca. 100 Km westlich von Venedig, am Fuße des Monte Grappa leider verpaßt.

Dieses Fliegerfest war schon am 8. - 12. April, unser Aerodaktyliker Helmut Richter-Trummer aus Graz war dort und wird vielleicht darüber berichten.

Unser KITFOX Erbauer Walter Gruber aus St. Pölten hat den Termin auch vermißt, und meint, daß dort alles als Flugzeug gilt, sobald es sich vom Boden erheben kann. Egal ob mit Kennzeichen oder Zulassung, ob mit oder ohne Motor und von Lärmreduzierung haben die noch nie etwas gehört - je mehr PS und je lauter - desto flieg.

Auch Verkaufsstände für jegliches mögliche und unmögliche Luftfahrtzubehör wären in reichlicher Anzahl vorhanden. Verkauft werden auch Teile von Flugzeugen, Tragschrauber, Autogyros und ähnlichem Gerät. Dieses Zubehör ist zum Teil in einem Zustand, wie er bei uns nur auf einem Sperrmüll zu finden ist.

Diese Veranstaltung findet jedes Jahr zu den Osterfeiertagen statt.

Der Kauf der Waage ist beschlossen, wir warten nur mehr auf den Eingang aller Mitgliedsbeiträge.

Jeden 1. Samstag im Monat haben wir unseren Clubabend. Stammtisch im Gasthaus am Flugplatz WELS um 1800 Uhr.

öfh - österreichische Flugzeughistoriker.

Diese Vereinigung von etwa 200 an der Geschichte der Luftfahrt interessierten Personen hat jeden letzten Samstag im Monat ihr Treffen im Klublokal Felberstraße 104, 1150 Wien, Eingang Neubergengasse.

Aktive Piloten gibt's nur wenige, aber doch auch einige jüngere Personen, die halt einmal mit dem "Flugzeugbündelsammeln" angefangen haben, weil sie zu Kontakt mit der Fliegerei kommen wollen. Jetzt ist der Igo Etrich Club dort auch Mitglied geworden und die öfh Nachrichten können über unseren Club um öS 25,-- pro Ausgabe bezogen werden.

Wenn jemand direkt Mitglied werden will, die Adresse ist: Obmann Walter Schroeder, Pfenniggeldg. 18/2/14 in 1160 Wien. Der Mitgliedsbeitrag ist öS 250,-- pro Jahr auf das Post-Giro Konto: 7712.470

Auch die Flohmarktaktion läuft ganz gut an. Bitte die Seite herausnehmen, und am schwarzen Brett aufhängen.

Auf einem Notizzettel am schwarzen Brett war einmal (vor noch gar nicht so langer Zeit) zu lesen:

Wilbur, treffen wir uns
um 3 Uhr in der
Werkstatt, Ich hab
eine Idee !

Orville

Wenn Träume Flügel bekommen.....
..... oder keine Medizin gegen dieses Virus

von Alois Krennmeir



Vom "Virus Aeronautikus" bin ich schon als kleiner Junge befallen worden, denn nur etwa 300 m von unserem Bauernhaus entfernt begann das große Gelände eines Flugplatzes der ehemaligen deutschen Luftwaffe. (Flugplatz Raffelding bei Eferding, Pos. VOR Linz Radial 340° 4 Nm) Obwohl ursprünglich als Ausweichplatz und für Fliegerschulen vorgesehen (diente unter anderem der Fliegerschule AB 72 Markersdorf als Nebenplatz und für Segelflug, das NSFK betrieb auch Segelflug auf diesem Platz), gab es da besonders gegen Ende des Krieges alle möglichen Flugzeugtypen zu sehen. Angefangen bei den diversen Mustern für Schulung und Übung, den verschiedenen Jagdflugzeugtypen, bis hin zu den mehrmotorigen Transport- und Kampfflugzeugen war so ziemlich alles präsent was Flügel hatte (I. KG 27 Bölke, 4. NJG 100, JG 105, Ungarische Jagdgruppe 101/I und 101/III, letztere waren ausgerüstet mit Me 109 K2).

Diese ganze Szenerie hatte für mich damals 7 bis 8 Jahre alten Knirps eine magische Anziehungskraft.

So oft es sich machen ließ, wanderte ich zum Rand des Platzes und beobachtete fasziniert den Flugbetrieb. Auch sonst kam ich ständig mit Dingen in Berührung, die mit der Fliegerei zu tun hatten: Das technische Personal hatte ihre Werkstattwagen dicht bei unserem Haus aufgestellt; in einem Gebäude, das mein Vater dem NSFK vermietet hatte, waren Segelflugzeuge untergebracht und Personal des KG 27 war in unserem Haus einquartiert.

Gegen Ende des Krieges, wenn alliierte Luftangriffe zu erwarten waren, wurden die Flugzeuge, soweit dies möglich war, in die den Flugplatz angrenzenden Wiesen gerollt und nach Entwarnung wieder auf den Platz zurückgebracht. Da ein normaler Flugbetrieb in den letzten Wochen vor Kriegsende fast nicht mehr möglich war, wurden die meisten bei Gefahr ausgelagerten Flugzeuge gar nicht erst wieder auf den Platz zurückgerollt, sie blieben in der Gegend verstreut bis über das Kriegsende hinaus stehen. Da standen sie nun herum die schönen Flugzeuge, wohl mehr oder weniger unbrauchbar gemacht und zum plündern einladend (welch enormen Wert diese Dinge aus heutiger Sicht wohl haben würden). Auf unseren Wiesen standen drei Ar 96 und eine Me 110. Diese Flugzeuge waren nun das Ziel meiner "aeronautischen" Forschungen (trotz Verbot meiner Eltern). Diese für mich sicherlich interessante Zeit war allerdings nicht von sehr langer Dauer, die Flugzeuge wurden alsbald entfernt und verschrottet. Außer einigen kleinen Souvenirs blieb mir leider nichts von diesen Flugzeugen.

Nach dem Ende meiner Hauptschulzeit begann ich mit dem Bau von Flugmodellen. An Luffahrtliteratur habe ich alles verschlungen, wessen ich habhaft werden konnte, so auch Luffahrtmagazine, die ich mir vom "Amerikahaus" in Linz besorgte. In diesen Magazinen habe ich erstmals über homebuilds gelesen, in den USA gab es das zu dieser Zeit schon. Der erste zaghafte Wunsch, selbst ein Flugzeug zu bauen, war in mir erwacht, doch damals fehlten die Voraussetzungen in jeder Weise.

Erstes Traumziel aber war für mich, selbst fliegen zu können. Erst 1962 konnte ich es mir leisten, mit dem Fliegen zu beginnen. Hans Dorant (WM Wels) hat mich gelehrt, mit Flugzeugen umzugehen. Zu dieser Zeit wurde ich auch Mitglied des Eferdinger Segelfliegerclubs, bei dem damals noch Flugzeuge in der Vereinswerkstatt hergestellt wurden, und konnte so die ersten Erfahrungen im Holzflugzeugbau gewinnen. Doch der Bau von Flugzeugen in den Vereinen lag damals schon in den letzten Zügen und abgesehen von diversen Reparaturen wurde in der Vereinswerkstatt nichts mehr gebaut.

Um dem Drang etwas "Fliegendes" zu bauen nachzukommen, begann ich neben meiner fliegerischen Tätigkeit wieder mit dem Bau von Modellflugzeugen, diesmal ferngesteuerten.

Bei einer Modellflugveranstaltung traf ich einmal unseren Obmann Rudi Holzmann. Da ich ihn von der Fliegerei in Wels schon kannte, fragte ich ihn, ob er auch Modelle bauen würde. Die Antwort die ich bekam elektrisierte mich. Er sagte, er würde wohl auch ein Flugzeug bauen, aber kein Modell sondern ein richtiges manntragendes.

Zu diesem Zeitpunkt war es noch keinesfalls sicher, ob in Österreich ein "Experimental" eine Zulassung bekommen würde. Seitens des BAZ hat Rudi für den Bau seiner KR wohl grünes Licht bekommen, aber es war doch noch alles ziemlich vage und unsicher.

Trotzdem für mich stand fest: "Ich werde auch ein Flugzeug bauen". Daß es die P 50 sein würde, war damals schon ziemlich sicher (Die P 50 ist ein Tiefdecker in Holzbauweise, den der Franzose Jean Pottier entwickelt hat).

Das Thema Amateurbau geisterte schon Jahre in meinem Kopf herum und ich wälzte die verschiedensten Pläne und Vorstellungen, um sie alsbald wieder zu verwerfen. So hatte ich eine zeitlang starkes Interesse für die Scirocco, nach einer Besichtigung (bei der ich erstmals Rolf Wullenweber traf) war das aber kein Thema mehr für mich. Die FW 190 hatte es mir auch einige Zeit angetan, aber eine diesbezügliche Anfrage bei War-Aircraft in USA blieb unbeantwortet.

Warum die P 50 ?

Als ich vor Jahren einen Dreiseitenriß mit ausführlicher Beschreibung im "Aerokurier" (Heft 3 1970) sah, fand ich sie gutaussehend und rassig, zudem mit ansprechenden Leistungen versehen.

Der Wunsch eine solche Maschine zu bauen bzw. zu besitzen verschwand damals schlicht mit der Tatsache, daß der Bau eines echten "Experimentals" bei uns noch Wunschdenken und Utopie war. Von der P 50 selbst hörte ich lange nichts mehr. Erst 1979 im Heft 12 der "Flugrevue" fand ich einen Bericht samt Foto vom Erstflug einer P 50, die in der Schweiz gebaut wurde.

Bei einem RSA-Treffen in Birrfeld konnte ich die P 50 erstmals in Augenschein nehmen und genauer untersuchen. Es mag wohl banal klingen, aber mir schlug das Herz höher, als ich ihr das erste mal gegenüberstand. Ich betrachtete sie von allen Seiten, von oben und von unten und habe zig Fotos geschossen. (Das kam mir später beim Bau zugute)



"Da steh ich nun ich armer Tor
und weiß nicht was mir noch steht bevor !" (beim Bau)



Ich war mir sicher, das ist das Flugzeug, das ich bauen möchte, aber je länger ich es betrachtete, desto mehr befielen mich Angst und Zweifel, ob ich das je zustande bringen würde.

Der skeptische Blick soll sagen: "Das willst du fertigbringen?"

Anläßlich einer Bauteilprüfung für Holzmanns KR traf ich mich erstmals mit Ing. Eisnecker und trug ihm mein Anliegen vor. Ich merkte gleich, dieser Mann ist dem Amateurbau durchaus positiv gesinnt. Nach einiger (für mich viel zu langen) Zeit bekam ich es vom BAZ schriftlich: "....., teilt das BAZ mit, daß gegen den beabsichtigten Bau unter bestimmten Voraussetzungen kein Einwand besteht. Diese sind:" Es folgte eine lange Reihe an Punkten, die zu beachten waren.

"Also die Pläne bestellen, und es kann losgehen", dachte ich.

Die französischen Pläne hatte ich nach einigen Wochen, aber

.... "Eine entsprechende Bauanleitung in deutscher oder englischer Sprache muß vorhanden sein, Unterlagen in französischer Sprache können durch beglaubigte Übersetzungen zugelassen werden." Konkret hieß das: Ich brauche jemanden zum Übersetzen. Zu dieser Zeit flogen Holzmann und ich nach Offenburg zum dortigen OUV- Treffen und welch ein Glück, ich traf dort Rolf Wullenweber, der sich spontan bereit erklärte, mir die Pläne zu übersetzen (Nach vorhergehender Genehmigung seitens des öst. BAZ).

Ich mußte wohl für die Übersetzungen fast nichts bezahlen, aber es dauerte ein halbes Jahr ist ins Land gegangen bis ich die Pläne wieder hatte. "Aber jetzt kann mich nichts mehr aufhalten" - denkste. Frage des BAZ: "Was ist mit den Berechnungen?" Es dauert noch einmal länger als ein halbes Jahr, bis ich diese begehrten Unterlagen in der Hand hatte.

Nun waren alle bürokratischen Hindernisse beseitigt, aber schon tauchte die nächste Schwierigkeit auf: "Wo bekomme ich geeignetes Material?" Zu dieser Zeit kannte ich noch keine diesbezüglichen Adressen und Bezugsquellen, um an diese Dinge heranzukommen (Igo Etrich Club existierte noch nicht um helfen zu können). Dank der Mithilfe von Hubert Kepplinger und Holzmann und vieler teurer Telefonate konnte ich auch diese Hürde nehmen. Die Materialfrage blieb aber immer ein gewisses Problem.

Sicherlich, für einen ersten Bau hatte ich nicht gerade eine einfache Konstruktion gewählt, jedoch brauche ich das heute nicht zu bereuen, da die Maschine auf Anhieb ausgezeichnet flog. Handwerklich hatte ich keine nennenswerten Schwierigkeiten, aber durch den ovalen Querschnitt des Rumpfes und die trapezförmigen Tragflächen und das gefeilte Leitwerk erforderte der Bau viel Arbeitsaufwand und große Genauigkeit. Es gab wohl gelegentlich gewisse Schwierigkeiten, die aber nicht handwerklicher Natur, sondern bedingt durch ungenaue Zeichnungen waren. Bei dieser Gelegenheit möchte ich meinem Freund Fredi Glatzmeier meinen ganz besonderen Dank aussprechen, der mir bei solchen Angelegenheiten immer mit Rat und Tat geholfen hat.

Mit dem Bau selbst hatte ich beim Höhenleitwerk begonnen, wohl deswegen, um bei einem etwaigen "Pfuscher" nicht gleich einen größeren Bauteil wegwerfen zu müssen. Nach dem Bau der Rippen wagte ich mich an den kleinen Hauptholm der Höhenflosse. Es lief alles ganz gut an und ich kam ganz gut zurecht. "Das hast du ja schon ganz super hingekriegt", lobte ich mich selbst.

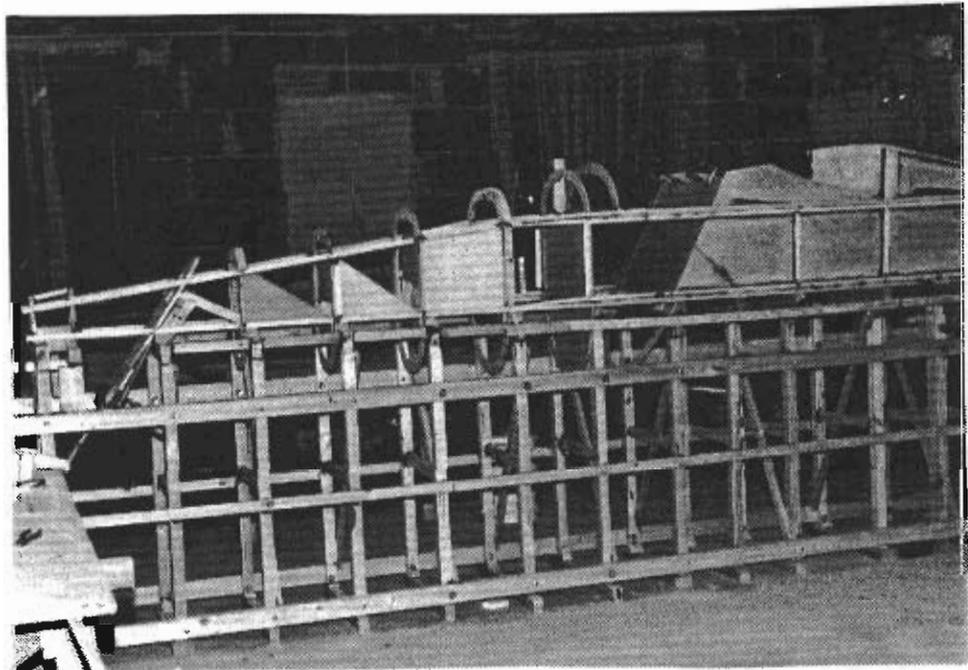
Dieser kleine Holm, beidseitig beplankt, mußte aber bis zur Besichtigung offen bleiben. Es kam, wie es kommen mußte, bis zum Termin der Überprüfung war der Holm vollkommen verzogen. Abfall. Beim zweiten Mal hatte ich den Bogen raus. Das Ansetzen der Rippen an den Holm und Aufziehen einer Seite der Beplankung bereitete dann keine nennenswerten Probleme mehr. Nach dem Anbringen der Beschläge und der Innenkonservierung konnte nach Besichtigung durch den Prüfer die 2. Seite der Beplankung aufgeleimt werden. Ein Bauteil, wenn auch der kleinste, war im Rohbau fertig.

Der in Schalenbauweise mit 4 Längsgurten und 12 ovalen Spanten ausgelegte Rumpf war der nächste Teil, den ich in Angriff nahm. Die Spanten selbst sind relativ einfach im Aufbau und bereiteten demnach bei der Herstellung kaum Probleme. Obwohl ich exakt nach dem Plan arbeitete, mußte ich später beim Zusammenbau feststellen, daß zwei der Spanten nicht paßten. das heißt ich mußte sie nochmals bauen.

Voraussetzung für den Bau eines Rumpfes dieser Art ist eine entsprechende Helling. Von der Exaktheit und Maßgenauigkeit dieser Bauvorrichtung hängt alles ab, denn jeder Fehler oder etwaige Verzug würde sich auf den zu bauenden Rumpf übertragen. Um jeden Fehler dieser Art auszuschließen war die logische Konsequenz eine sehr arbeitsaufwendige Herstellung der Helling. Wie sich später bei der Überprüfung des Rumpfes durch das BAZ herausstellte, brauchte ich diesen Aufwand nicht zu bereuen, denn es ergaben sich nur Abweichungen von Bruchteilen eines Millimeters.

Nach dem genauen justieren der Spanten auf der Helling, konnten die Längsgurte eingelegt und verleimt werden, und nach Aufleimen der einen Hälfte der Beplankung war der Rumpf verwindungssteif und konnte von der Helling genommen werden. Vor dem endgültigen Beplanken des Rumpfes mußten noch diverse Dinge eingebaut werden, wie zum Beispiel Seitenruderseile und deren Führungen und Rollen, Verkabelung für FT-, VOR- und ELT- Antennen. Der Bowdenzug für die Trimmung mußte ebenfalls in diesem Bauzustand montiert werden. Was die Seitenruderseilführung betrifft, ergaben sich wieder größere Probleme, denn wie in den Plänen dargestellt ließ sich das in der Praxis nicht realisieren. Hier hat wieder Fredi Glatzmeier eine Lösung gefunden (Danke Fredi).

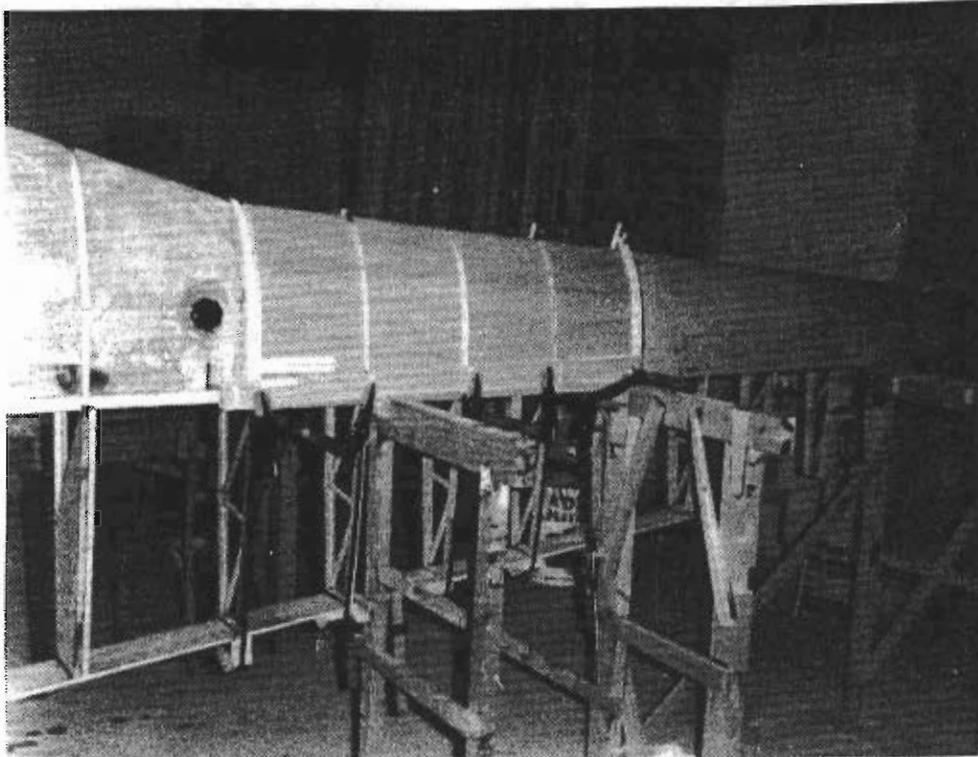
Die Rumpfhelling hätte sicher ein anderer Erbauer einer P 50 ohne Probleme verwenden können, aber wer will schon einen so arbeitsintensiven Typ bauen.



Also zerlegte ich die schöne Helling und verwendete die einzelnen Komponenten zur Erstellung einer Bauvorrichtung für den Flügel.

Aber zuerst mußte ich die Rippen herstellen. Bedingt durch die Trapezform der Tragfläche, war das wieder eine Angelegenheit, die viel Zeit und Mühe in Anspruch nahm, denn jedes Rippenpaar erforderte eine eigene Schablone. Um beim späteren Zusammenbau Ungenauigkeiten nach Möglichkeit zu vermeiden, habe ich versucht, die Maße des Strakplanes genau einzuhalten. Beim Bau der Tragfläche konnte ich wählen zwischen einer Version mit oder ohne Schränkung. Ich wählte die erstere.

Die Rippen sind so ausgelegt, daß man sie als Ganzes auf den Holm aufschieben kann. Auf den Hauptholm bezogen, wurde die Wurzelrippe auf 0° ausgerichtet und verleimt. Nun konnten die restlichen Rippen lose aufgeschoben werden. Die Endrippe wurde auf -2° , bezogen auf die Wurzelrippe, justiert und verleimt. Mit Hilfe der Helling konnten nun die restlichen Rippen so eingestellt und verleimt werden, daß sich eine lineare Schränkung ergab. Nach dem Einschäumen der Flächentanks und der Probemontage der Fahrwerksbeine konnte ich mit dem Straken der Rippen im Nasenbereich von Hauptholmoberseite bis Unterseite beginnen. Eine langweilige, aber sehr wichtige Arbeit, ist sie doch Voraussetzung für eine fehlerfreie Oberfläche. Jetzt machte sich die genaue Arbeit beim Rippenbau bezahlt. Ich konnte mir weitestgehend die lästige Arbeit mit dem Aufleimen der Rippengurte ersparen. Nun stand eine Arbeit an, vor der ich richtig "schiß" hatte, nämlich das aufziehen der Nasenbeplankung.



Es mußte immerhin Sperrholz von 1,5 mm Stärke dazu gebracht werden, sich um die engen Radien der Flügel Nase zu biegen, es mußte an jeder Stelle der Rippen plan aufliegen und durfte sich auf keinen Fall irgendwo abheben.

Ohne überheblich sein zu wollen, ist mir das wider Erwarten ganz ausgezeichnet gelungen, dazu hatte ich eine eigene Technik entwickelt.

Nach dem Aufleimen der Nasenbeplankung war der Flügel verdrehsteif und ich konnte ihn somit ohne Gefahr auf Verzug von der Helling nehmen und in horizontale Lage bringen. Nach dem Einbau diverser Beschläge und Steuergestänge konnte ich auf einer Seite mit der Beplankung beginnen. Aber zuvor stand wieder die lästige Arbeit des Strakens. In diesem Zustand mußte ich wieder den Segen des BAZ einholen; es gab keinerlei Probleme. Nun mußten nur noch die Querruder und Landeklappen "angeschlagen" werden, dann war die zweite Seite der Beplankung fällig, eine Arbeit die Spaß machte, denn nun sah man daß etwas vorwärts ging. Der Flügel war nun im Rohbau fertig.

Die Belastungsprobe, die nach Fertigstellung des Flügels fällig wird, ist wahrscheinlich für jeden Flugzeugbauer ein Alptraum. Wenn man sich vorstellt, daß das Ding, das man mit soviel Liebe gebaut und behütet hat wie das eigene Kind, mit vielen vielen Kilos vergewaltigt und geschunden wird, ist das schon eine Überlegung wert.

2242 kg wurden verteilt auf den Flügel der P 50 aufgelegt. Ich war mir wohl einigermaßen sicher, daß der Flügel die Belastung aushalten würde, mir wurde aber doch recht heiß, als sich die Zementsäcke immer höher auftürmten auf der Fläche. Gott sei Dank, der Flügel hat diese Tortur locker ausgehalten, es ist absolut kein Schaden aufgetreten, aber es ist mir doch ein



Stein vom Herzen gefallen, als die Gewichte entfernt waren. An dieser Stelle möchte ich mich nochmals bei Ing. Glatzmeier bedanken, er hat den Flügel nachgerechnet und einen genauen Plan erstellt, wieviel auf jede Rippe aufgelegt werden mußte.

Der Rumpf war wohl weitgehend fertig, aber es gab noch jede Menge Arbeit. Da war zum Beispiel die Plexiglashaube, die ich bei Mekaplex in Grenchen CH in Auftrag gegeben habe, dazu war aber eine entsprechende Form notwendig. Michel Sugnaux, der Erbauer der schweizer P 50, borgte mir seine Form mit der Bedingung, das ich selbst dafür sorgen müßte, diese zu Mekaplex zu bringen, mein Fliegerfreund Josef Huber aus Rapperswil erledigte das für mich. Bei Mekaplex stellte man fest, der Zustand dieser Form ist derart schlecht, daß sie nicht zu gebrauchen sei. Da ich eine Reparatur aus naheliegenden Gründen in der Schweiz nicht durchführen konnte, mußte ich die Form, sofern ich diese verwenden wollte, zu mir nach Hause bringen. Um es kurz zu sagen, Sepp Huber brachte die schadhafte Haubenform nach Eferding, nachdem sie repariert war wieder zurück zu Mekaplex, um zuletzt den Haubenrohling bei mir abzuliefern. Er hat sich damit um ein Vielfaches für einen Gefallen bedankt, den ich ihm einmal erwiesen habe. Sepp Huber hatte vor Jahren am Flugplatz Wels mit seiner selbstgebauten Jodel beim Rollen einen abgestellten Hubschrauber gerammt, wobei auch die Fläche der Jodel einiges abbekam. Ich habe ihm den beschädigten Flügel repariert, er konnte mit ziemlicher Verspätung wohl, den Heimflug antreten.

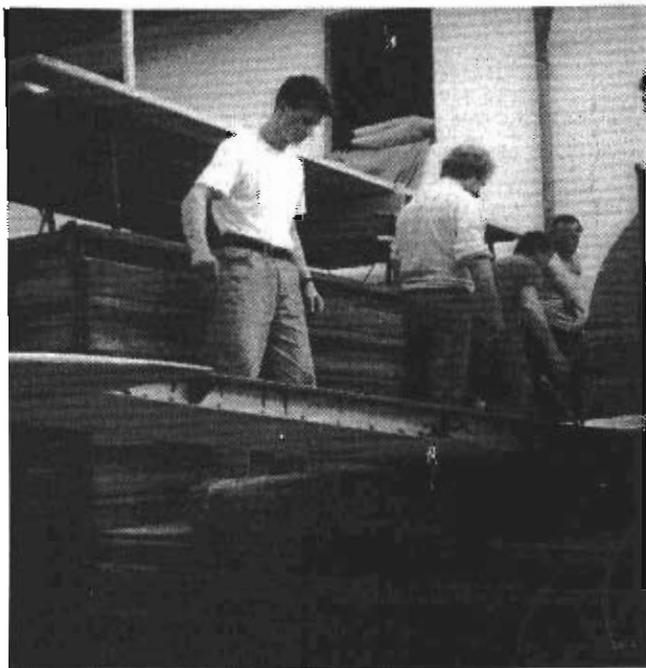
Ich hatte nun den Haubenrohling, aber damit war es noch nicht getan. Die Plexihaube besteht aus einem feststehenden vorderen Teil, der andere ist zum Zurückschieben ausgelegt. Das dumme an der Sache war nur, daß für diese Arbeiten keinerlei Zeichnungen vorhanden waren. Um den Rahmen für die Plexihaube herstellen zu können, mußten zuerst drei Vorrichtungen zum Bau der gebogenen, den Schnitten der Haube entsprechenden Teile hergestellt werden. Der aus Holzlaminate erstellte Rahmen wurde nach entsprechender Anpassung an das Plexiglas mittels Spezialkleber miteinander verklebt. Das hört sich alles recht einfach an, war aber eine diffizile und aufwendige Arbeit, zudem mußten noch die Schienen und Rollen für den beweglichen Teil der Haube angebracht werden. Nachdem der feststehende vordere Teil angepaßt und verklebt war, konnte das Kapitel Cockpithaube abgeschlossen werden.

Das "Annabeln" des Triebwerkes mit den vielen Versorgungsleitungen für Elektrik, Öl, Kraftstoff, Bedienhebel und Bowdenzüge mußte ohne Fertigungs- und Einbauzeichnungen vollzogen werden. Auch die Auspuffanlage, Lüftung und Heizung, sowie die Bremsanlage mußten ohne entsprechende Unterlagen erstellt werden. Diese Arbeiten, die ich im wesentlichen selbst durchführte (Ausnahme Elektrik), waren eine große Herausforderung für mich.

Meinem Freund Hermann Eigner möchte ich meinem besonderen Dank aussprechen, er hat die Elektrifizierung meines Flugzeuges durchgeführt.

Eine Arbeit, die sich über mehrere Monate hinzog, war der Bau der Motorverkleidung aus GFK. Da ich diese unbedingt mit Hilfe einer Negativform herstellen wollte, mußte ich zuerst eine komplette Positivform mit entsprechend sauberer und vergüteter Oberfläche herstellen. Dazu war es notwendig, die gesamte Motorsektion mit PU- Schaum zu verpacken, um dann in mühseliger "Bildhauerarbeit" die Konturen der Cowling zu erarbeiten. Das ganze mußte dann mehrere Male gefüllt, gespachtelt, geschliffen, und zuletzt mit einem entsprechenden Lack versehen werden. Von der sauberen und exakten Ausführung dieser Arbeiten hing es ab, wie das Endprodukt, die Motorverkleidung letztendlich aussehen würde. Ich bilde mir ein das dies einigermaßen gut gelungen ist.

Im Zuge des Baues der P 50 habe ich drei Negativformen für GFK- Teile hergestellt und zwar für die oben erwähnte Cowling, für den Rumpfabluß beim Leitwerk und eine kleine für eine Konsole, die Gashebel und Trimmrad aufnehmen sollte.



Die Lackierung der P 50 führte mein Freund Ernst Schobersberger durch, dessen Arbeitsqualität inzwischen weit über die Landesgrenzen hinweg bekannt ist. Danke Ernst, für die schöne Arbeit.

Damit Ernst diese Arbeiten beginnen konnte, mußte ich die P 50 erst nach Wels bringen. Das war aber nicht ganz so leicht, baute ich doch das Flugzeug in einem Raum, der im 1. Stock unseres Hauses gelegen ist. Durch ein Fenster und über ein an der Außenmauer aufgebautes Gerüst wurden Rumpf und Fläche auf einen Anhänger befördert.

"Durch diese hohle Gasse (das Fenster) muß er kommen"

Nachdem die Lackierarbeiten abgeschlossen waren, konnte mit dem endgültigen Zusammenbau begonnen werden. Diese Arbeiten bereiteten kaum Schwierigkeiten, kosteten aber doch einige Zeit.

Bei der abschließenden Überprüfung durch das BAZ (bei der meine Nerven wieder einigermaßen strapaziert wurden), mußte noch das Fahrwerk belastet werden. Auch dieser Test konnte ohne Beanstandung durchgeführt werden.

Es waren noch diverse kleine Dinge zu erledigen, dann war mein Flugzeug endlich fertig, ich hatte nichts mehr zu tun. Ein Irrtum, wie sich schon bald herausstellen sollte, denn wer ein Flugzeug am Hals hat, hat immer etwas zu tun.

Nachdem das Konservierungsöl gegen ein Einlauföl ausgetauscht war, konnte das Triebwerk erstmals angelassen werden. Das erste Lebenszeichen meines Flugzeugs war Musik in meinen Ohren. Die Standlauftests, die Herr Reindl (Flugzeugwart) durchführte, verliefen zur vollen Zufriedenheit, alle Werte waren im grünen Bereich.

Im Zuge der Standlauftests mußte auch die Vollastdrehzahl festgestellt werden. Diese Überprüfung zeigte, das es doch nicht ganz ohne Pannen ablief, denn die Vollgasdrehzahl wahr zu hoch. Die logische Konsequenz, es mußte der Endanschlag der kleinsten Steigung des Propellers etwas in Richtung höhere Steigung verstellt werden. Da ich zu diesem Zeitpunkt mit der P 50 noch nicht fliegen durfte, schon gar nicht ins Ausland, mußte der Propeller abgenommen und zum Hersteller nach Straubing gebracht werden. Diese Einstellarbeiten kosteten zwar nichts, doch ich mußte wieder den Frust mit dem Zoll durchstehen. Zur neuerlichen Montage des Propellers war wieder ein Wart erforderlich, da ich keinen passenden Drehmomentschlüssel auftreiben konnte.

Die P 50 war nun bereit zum Erstflug. Obwohl ich wußte, daß den ersten Start mein Freund Josef Ecker machen würde, bereitete ich mich auf meinen Erstflug intensiv vor. Ich habe wohl auf Spornradflugzeugen das Fliegen erlernt, hatte aber in den letzten Jahren wenig Gelegenheit solche Flugzeuge zu fliegen. Um das Gefühl und Können für "Taildragger" wieder aufzufrischen, mietete ich mir die Bucker der W M Wels und absolvierte Platzrunden bis Start und Landung wieder klappten. Mit der P 50 machte ich intensive Rollübungen. Anfangs getraute ich mir nicht den Sporn abzuheben, doch später etwas mutiger geworden, gab ich soviel Leistung, daß das Heck abhob. Mit zunehmender Vertrautheit mit meinem Vogel setzte ich nach und nach volle Leistung, wobei ich merkte, daß die Geschwindigkeit für das Abheben überraschend schnell erreicht wird. Gas raus, neuer Versuch, ich lasse die volle Leistung immer länger stehen, ich muß zuletzt schon ca. 3 - 4 m hoch über der Piste gewesen sein, da kam es aus den Kopfhörern: "AAK sie rollen jetzt aber schon ziemlich hoch."

Gas zurück, Landung, ich habe noch die halbe Länge der Piste des Welser Platzes vor mir. Meine ursprüngliche Angst vor eventuellen Ausbrechtendenzen waren unbegründet, die "Bodentests" ergaben, daß auch bei sehr zügigem Vollgasgeben so gut wie keine Ausbrechtendenzen vorhanden sind. Auch Landungen nach Startabbruch bereiten kaum Probleme.

Dem richtigen Erstflug stand nun nichts mehr im Wege. Als Termin hatte ich mit Ing. Eisnecker den 23. April 1991 vereinbart. Ich habe diesen Tag mit viel Ungeduld erwartet, vielemale habe ich davon geträumt. Aber es ist komisch, obwohl ich wußte, daß mein Freund Ecker den ersten Start absolvieren würde, waren die Gefühle, die ich an den Tagen empfand, die dem großen Augenblick vorangingen, absolut nicht mehr dieselben, die ich mir so oft vorgestellt hatte. Obwohl ich mich gut vorbereitet habe, mischte sich eine gewisse Unruhe hinein, denn bisher habe ich den Übergang von einer Type auf die andere mit einem Lehrer vollzogen; diesmal mußte ich alleine zurecht kommen.

Der 23. April, der "Tag der Wahrheit", ist gekommen. Wir ziehen das Flugzeug aus der Halle und überprüfen noch einmal alles. Sepp Ecker steigt in das Cockpit, noch einige Worte zwischen Pilot und Erbauer, dann schließt sich die Haube, das Triebwerk springt an. Nach dem Warmlaufen setzt sich mein Eigenbau zur 27 in Bewegung. Kurzer Stopp, dann rollt die P 50 in die Piste ein, Vollgas und sie hebt ab in ihr Element.

Schon während des ersten Fluges der 12 Minuten dauerte signalisierte Sepp Ecker über Funk, "alles OK". Nach einer ganz normalen Landung stand die P 50 wieder vor der Halle. Das was folgte ist schwer zu beschreiben; stellen Sie sich die Freude des Erbauers vor.

Jetzt war ich an der Reihe, ich sollte gleich den nächsten Start machen. Da der Wind, der aus nordwestlicher Richtung kam, inzwischen aufgefrischt hatte und seitlich zur Bahn stand, wollte ich nicht so recht und war unsicher. Ich konnte es ja auf später aufschieben. "Aber mein Alter", dachte ich, " du willst dich drücken, also reiß dich zusammen!"

Da mir Sepp versicherte, die Maschine würde absolut korrekt und unproblematisch fliegen, hatte ich keinen Grund, einen Rückzieher zu machen. Beruhigt und voll Vertrauen setzte ich mich nun an das Steuer. Während ich mich anschalle, sehe ich meine Frau nahe beim Hangar stehen, woran denkt sie. Auch für sie ist es ein aufregender Augenblick. Wir lächeln einander ein wenig verkrampft an, dann setze ich mich in Bewegung.

Während ich in die Piste einrolle, atme ich tief ein, ich entspanne mich, jetzt ist es ernst. Ich löse die Bremsen, meine Hand zittert ein wenig, als ich Vollgas gebe. Ich rolle einige Meter, das Heck hebt ab, die Maschine beschleunigt schnell, ich ziehe sie ein wenig und schon ist sie in der Luft. Ich habe keine Probleme die Richtung zu halten, mit 75 Kt und mit 6 m/s gewinnt sie an Höhe. Ich reduziere Leistung und Drehzahl und bei 2000 ft drehe ich in die Platzrunde ein. Noch im Gegenanflug reduziere ich die Geschwindigkeit auf 80 Kt und stelle den Propeller auf Startstellung. Im Endteil fahre ich die Klappen aus und mache einen relativ flachen Anflug, wobei ich die Schwelle in ungefähr 4 m Höhe überfliege und lasse die Maschine ausschweben. Ich setze ganz normal auf. Ich hatte keine Schwierigkeiten, zu keinem Zeitpunkt des Fluges das Gefühl einer Unsicherheit.

Das Erlebnis des Erstfluges mit einem Flugzeug, das man selbst gebaut hat, vermittelt ein unvergleichliches fliegerisches Gefühl, das Lohn und Entschädigung zugleich ist, für die viele Arbeit und die oft nervenaufreibenden Episoden beim Bau.

Ich habe bis jetzt 55 Stunden mit 130 problemlosen Landungen absolviert und je vertrauter ich mit dem Flugzeug werde, desto mehr Freude bringt es mir. Diese Freude, die soviel Arbeit erforderte, kann nur der ermessen, der selbst ein Flugzeug gebaut und in die Luft gebracht hat.

Während der Jahre der Arbeit an meinem Flugzeug hatte ich das Glück, viele großartige Menschen kennen zu lernen und mit ihnen Freundschaft zu schließen. Sie haben mir immer wieder Mut gemacht, gute Ratschläge gegeben und selbstlos ihr Wissen beige-steuert. Ein Flugzeug zu bauen übersteigt zuweilen die Möglichkeiten und Fähigkeiten eines Amateurs. Ich möchte deshalb allen, die mir in irgendeiner Weise geholfen haben, mein Flugzeug zu vollenden, meinen besonderen Dank aussprechen, insbesondere meiner Frau Monika, die immer viel Verständnis für mein ausgefallenes Hobby aufgebracht hat. Sie hat zusammen mit meinem Sohn Hannes oft mit Hand anlegen müssen, wenn zwei Hände zuwenig waren.

Auer Leo
Ing. Bablich Karl
Baumgartner Josef
Bezzola Gion (CH)
Ing. Ecker Josef
Ing. Eigner Hermann
Eigner Hermann Sen.
Fahrni Fritz (CH)
Ing. Glatzmeier Alfred
Holzmann Franz †
Holzmann Rudolf
Huber Josef (CH)
Kepplinger Hubert

Kloimböck Willi
Ing. Krennmeir Hermann †
Mager Franz
Mager Walter
Ming Josef
Pfiffner Paul (CH)
Planer Rudolf
Prucker Alfred
Schobersberger Ernst
Sugnaux Michel (CH)
Wapichler Siegfried
Wullenweber Rolf (D)

Haftpflichtdeckung für Deutschland
DM 5.000.000,—

In Deutschland ist seit 1.2.1993 in der Klasse bis 1200 kg Fluggewicht eine Deckungssumme von 5.000.000,— DM vorgeschrieben.

Es wird dadurch notwendig, daß auch für unsere Flugzeuge für Flüge nach Deutschland höhere Deckungssummen in der Haftpflichtversicherung abgeschlossen werden.

Es werden zur Zeit von verschiedenen Versicherungsgesellschaften Angebote eingeholt. Es soll erreicht werden, daß eine kurzzeitige Erhöhung der Deckungssumme möglich ist. (Vielleicht sogar kurzfristig). Auch soll durch eine Art Flottenversicherung (der I.E.Club würde pro forma die Halterschaft der Maschinen übernehmen), der Tarif grundsätzlich gedrückt werden.

Es wird zur gegebenen Zeit über das Ergebnis der Verhandlungen berichtet.

Der Obmann

P|B|P
 SALZBURG

HERBERT PICHLER

HERBERT PICHLER

Mag. Pöschner, Buchmayer & Panner
 Gesellschaft m.B.H. & Co KG
 A-5020 Salzburg, Franz-Sauer-Str. 30
 Telefon 3652 43 09 66
 Telefax 43 09 66-6

Herr Pichler von der PPP Versicherungsberatung in SALZBURG rührt sein einiger Zeit kräftig im Flugzeug-Versicherungsmarkt um, und hat sich schon voll auf die kommende EG eingestellt.

Es wird uns bestimmt ein gutes Angebot bringen.

Zuschrift von Walter Gruber, KITFOX Fan Club Austria, aus St.Pölten.

Seine KITFOX - OE-CTG - hat bereits 45 Stunden in der Luft verbracht. Die Erprobung ist abgeschlossen.

Verbesserungsvorschläge:

Zweifel, ob es klug ist, das I.E.Treffen bei den Medien stärker bekannt zu machen, da mit Gegnerschaft zu rechnen ist, die den Flugsport überhaupt verbieten will. Als Paradebeispiel das Verbot der Ultra-lights 1984. Alle Landeshauptmänner waren geschlossen für dieses Verbot, lediglich die ÖVP hat den Ministerratsentwurf abgelehnt gehabt. (Hitler und Stalin schaut's oba.)

Flugzeugbau (Ultra-lights und Experimentals) sind intelligente Produkte, damit weiß ein Politiker nichts anzufangen und kann daher auch keinerlei Unterstützung zusagen.

Dabei sind auch bei einem Experimentalbauprojekt an Steuern und Abgaben öS 100.000,— an die österreichische Staatskasse zu rechnen, oder wollen die Politiker lieber, dieses Geld wird ins Ausland nach Italien oder Ungarn gebracht, wo das fliegen mit UL's und Experimentals billiger und problemlos ist?

Vorschlag zur Privatisierung des BAZ:

Einreichung der Unterlagen und Ansuchen um Baubewilligung an das BAZ - Baufortschritt und Überprüfung durch Mitglieder des I.E.Club - Belastungstests nur bei Musterflugzeug - Endabnahme und Zulassung durch das BAZ - wie Zulassung in Italien, Frankreich oder USA.

Walter Gruber

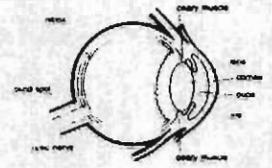


Fig. 51 The structural anatomy of the human eye

SICHERHEITS-ECKE

Learn from the mistakes of others; you'll not live long enough to make them all yourself.

Jetzt haben wir also auch eine Seite, in der wir unsere Erfahrungen und Erlebnisse mit dem Vermeiden von Unfällen in der Allgemeinen Luftfahrt austauschen können.

Und das noch dazu ohne jegliche Subvention oder Unterstützung. Dafür ehrlich und wirklich unabhängig und nur von der Reaktion der Mitglieder im Igo Etrich Club Austria geleitet. Und die war bis jetzt eigentlich ganz gut.

"Es ist höchste Zeit, daß es sowas auch bei uns gibt" hab ich öfters vernommen, aber auch: "Sei nicht blöd, damit machst du nur die anderen schlau, das lohnt Dir ja keiner, und irgendwer kommt bestimmt und stiehlt die Idee".

Nun, gerade das würde mich überhaupt nicht stören. Wenn es zu einem Wettbewerb darüber kommt, wer mit seinen Ideen mehr zur Unfallvermeidung beiträgt, dann wäre uns allen doch gedient und geholfen. Oder?

Auf alle Fälle möchte ich die Ausdrücke "Unfälle verhüten" oder "verhindern" streng vermeiden. Diese richten sich ja immer gegen die anderen, und von diesem Obrigkeits- oder "für mich gilt das nicht" denken, sollten wir doch einmal wegkommen.

Mir geht es um das helfen beim Vermeiden von Unfällen. Zuerst einmal bei meinen eigenen. Die anderen sind mir dann schon nicht mehr so wichtig.

Und wenn einer mir davon erzählt, anonym oder mit Nennung des Namens, wie er grad knapp davon gekommen ist, oder was er tut, um es gar nicht so weit kommen zu

lassen, das wär mir grad recht. Mehr will ich nicht.

Eigentlich wollte ich in dieser Ausgabe ja darüber schreiben, warum ich trotz Notsender und Flugplan immer einen Schlafsack und ein Zelt in meiner "Junior" dabei hab.

Aus bestimmtem Grund laß ich das vorläufig einmal bleiben. Aber ich habe auch immer einen Signalspiegel, ein Trillerpfeiferl und eine Alu-Decke mit.

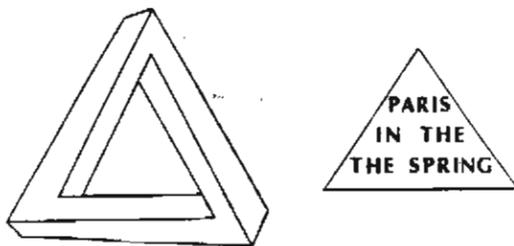
Beschäftigen wir uns in dieser Ausgabe mit etwas anderem wichtigem. Mit unseren Augen und mit dem was wir sehen.

Unsere Augen werden ja allgemein als das Tor zur Erkenntnis bezeichnet. Technisch gesehen funktioniert das Auge wie eine Kamera. Von einer Linse, mit variabler Brennweite wird ein Bild auf die Netzhaut projiziert, und dieses wird dann vom Gehirn verarbeitet. Und dort, wo die Nervenstränge zusammenlaufen und aus dem Auge herausführen, hat man einen blinden Fleck. Viele große Philosophen und Psychologen haben sich damit schon beschäftigt und dabei sind diese klugen Leute auf folgendes drauf gekommen: man sieht nicht das, was da draußen Wirklichkeit ist, sondern nur das, was sich unser Gehirn einbildet, auf die Netzhaut projiziert erhalten zu haben.

Das heißt, man sieht, besonders auf den ersten Blick, meistens das, was man erwartet zu sehen.

(Man hört auch zuerst das, was man erwartet zu hören. Aber mit diesem Problem beschäftige ich mich ein anderes Mal.)

Man sieht also das, was man erwartet zu sehen.



Oder?

Als Perception und Illusion wird das im ICAO Aviation Accident Prevention Manual beschrieben. Und Frank H. Hawkins gibt in seinem Buch: "Human factors in flight" das nachfolgende schöne Beispiel von: "man sieht, was man erwartet".

Der vierte Buchstabe in der Reihe ist doch deutlich erkennbar.

E D C B A

Dreht bitte einmal das ganze Heft auf den Kopf und betrachtet wieder das vierte Zeichen in der untenstehenden Reihe. Es ist ganz genau das gleiche Zeichen wie oben, aber im Zusammenhang kriegt es auf einmal eine ganz andere Bedeutung.

12 13 14 15 16

Jetzt hab ich mir die schöne Ausrede verpatzt, meine Schreibmaschine könne nicht rechte schreiben. Ich will auch nicht sagen, ich wollte nur testen, ob die I.E.IMPULSE auch wirklich sorgfältig gelesen werden, und ob jemand die ganzen Fehler gefunden hat? Ich hab's auch erst beim zweiten Durchlesen bemerkt.

Dabei wär mir schon wichtig, wenn ich Kritik an meiner Schreibe zu hören kriegen, und mit Verbesserungsvorschlägen setzte ich mich wirklich ernsthaft auseinander.

Weiter zu unserem Auge, das hat ja noch ein paar solche Tricks auf Lager.

Damit das Bild scharf wird nützt nicht Pfeffer, sondern die Linse muß auf eine bestimmte Entfernung scharf eingestellt werden. Unser Auge stellt sich von alleine nicht auf unendlich ein, sondern, wenn man längere Zeit durch die Windschutzscheibe in den Himmel oder sonstwohin starrt, fixiert sich die Entfernungseinstellung auf ca. 1 Meter. Was weiter weg ist, sieht man nicht mehr, und wenn man noch so angestrengt aus dem Fenster guckt.

Deshalb der Tip aus dem ICAO CIRCULAR 213-AN/130: "Pilot skills. To make look-out more effective in visual collision avoidance".

Beginne in der Mitte der Windschutzscheibe nach links von Block zu Block, fokussier die Augen in jedem Block, bleib nicht zu lang in einer Richtung und geh dann wieder auf das Instrumentenpaneel und raste das Auge einen kurzen Moment aus.

(Übrigens: So eine Art von Augenübung hat meine Fehlsichtigkeit seit dem letzten Besuch beim Augenarzt um fast 1,5 Dioptrien verbessert!)



Figure 5. Front-to-side scanning method

Front-to-side scanning method

Start in the centre block of your visual field (centre of front windshield), move to the left, focusing very briefly in each block, then swing quickly back to the centre block after reaching the left block on the left and repeat the performance to the right. Then after scanning the instrument panel, repeat the external scan. (See Figure 5.)

6.2 There are other methods of scanning, of course, some of which may be as effective as the two described above. Unless some series of fixations is made, however, there is little likelihood that you will be able to detect all targets in your scan area. When the head is in motion, vision is blurred and the mind will not register targets as such.

Über Midair Collision Avoidance gibt es auch ein Video von der Air Safety Foundation, welches ich gern einmal vorführen werde.

Als gemeinster Trick von unserem Auge gilt allerdings sicher der, daß bewegte Objekte weit rascher gesehen und erkannt werden, als solche, die ganz ruhig an einem Punkt verharren.

Das heißt, ein Flugzeug, welches sich über die Windschutzscheibe hinweg bewegt, sieht man früher.

Dieses Flugzeug bedeutet aber keine Gefahr mehr für einen Zusammenstoß. Erstens sieht mans ja und zweitens, wenn es sich auf der Windschutzscheibe bewegt, ist es auf alle Fälle vom möglichen Kollisionspunkt schon wieder weit genug weg, bis ich endlich dort bin.

Erst das Flugzeug, welches als Punkt ohne Bewegung in der Windschutzscheibe auftaucht und daher ohnehin kaum zu entdecken ist, und wenn dieser Punkt, der sich überhaupt nicht in seiner Position verändert, - bloß - größer wird - der ist die Gefahr. Egal ob direkt von vorne, von links oder von rechts oder auch von hinten.

Wenn der Punkt auf der Windschutzscheibe sich nicht bewegt, dann verschwindet er auch nicht mehr, bevor er die ganze Windschutzscheibe voll ausfüllt. Und dann ist es wahrscheinlich auch schon zu spät.

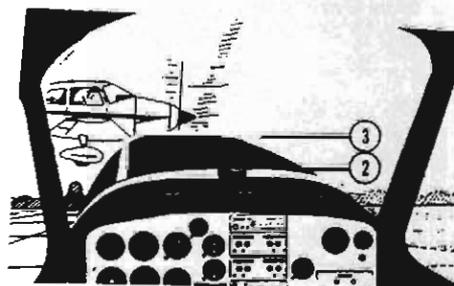
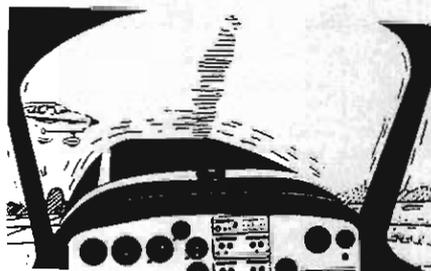
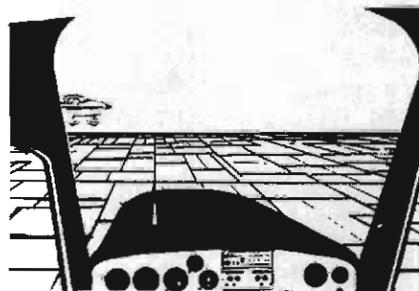
Wenn er sich zur Mitte der Windschutzscheibe hinbewegt, dann ist er wahrscheinlich schon vorbei, bis wir da sind. Und wenn der Punkt über die Mitte der Windschutzscheibe nach außen wandert, oder gar kleiner wird: dann können wir sowieso aufatmen.

Vielleicht kann ich die entsprechende Computersimulation einmal vorführen, sonst bitte ich, das gesagte einmal Durchzudenken, und mich zu widerlegen.

Gefährlich sind nicht die Punkte, die sich über die Windschutzscheibe bewegen, sondern diejenigen, die ruhig an ihrem Punkt verharren und bloß größer werden. Und die man, wegen dem blind spot im Augapfel und weil sie sich nicht bewegen, nicht bemerkt.

Deshalb: über den ganzen Sichtbereich von Segment zu Segment scannen. In jedem Segment ein paar Sekunden verharren, nicht zu lange, und dann zum nächsten.

zum nachlesen:
ACCIDENT PREVENTION MANUAL, ICAD DOC 9422-AN/923
Human factors Digest, ICAD Circular 216-AN/131
Human factors in flight, Frank Hawkins
Pilots Error, L & R Hurst
Eye and Brain, R.L. Gregory
Visual Illusions, J.G. Robinson



WHERE TO GO

by David Wise.

The start of the 1993 season. This list was prepared in early January, when new information was beginning to arrive daily. Thank you to everyone who made an early contribution, and particularly to Mike Jerram of Pilot.

It depends on you to tell me of any events you hear about, so that I can pass it on to other members. If you are organising an event, the sooner you let me know, the more publicity and hence more support will result. As well as publication of the UK events here, the full list is distributed to PFA Struts and made available to members. I welcome news of aviation events of all types, particularly from overseas. If you can contribute anything or if you notice any errors, please let me know directly. Do not send information to the Editor.

David Wise, 166, Dumbreck Road, Eltham, London, SE9 1RF.

Please send me information as soon as it becomes available, even on a provisional basis. The cut-off dates for Popular Flying are the beginnings of the odd-numbered months. For example, if you want a listing here for an event happening between mid-April and mid-June, it must reach me by the beginning of March. As well as publication in Popular Flying, at other times, information is exchanged with other organisations and magazines at home and abroad. I keep the list updated on a computer, and information is added as soon as it is received.

A few of these dates have been taken from second-hand sources and some of them are provisional. Many events are subject to special restrictions, both on the Day and for several days before and after. Most require visiting pilots to obtain prior permission for safety, Air Traffic Control or insurance reasons. Some of the Fly-ins and competitions are just for the participating aircrew and have no facilities for visitors by road. All are subject to alteration or cancellation at short notice:

ALWAYS CHECK BEFORE SETTING OUT

Countries have been abbreviated using their aircraft registration prefixes.

DATE	LOCATION	EVENT	PHONE	DATE	LOCATION	EVENT	PHONE
Mar 7	North Weald	Squadron Snowdrop Fly-in	0992-524510	May 15-16	Old Warden	Pietenpol Gathering	081-858-1900
Mar 13-14	Hammersmith, London	Flight Training Exhibition	091-226-0408	May 15-16	North Weald	Fighter Meet Display	081-866-9993
Mar 20	Compton Abbas	Fly-in	0747-811767	May 16	Swansea	Luscombe & Vintage Aircraft Fly-in	0792 204063
Mar 21	Popham	Fly-in	0256-397733	May 16	Brooklands	VAC, Flying Farmers & Lawyers Flying Association Fly-in	(strictPPO)
Mar 27	Tangmere	Aeromart		May 19	Old Warden	Schools Day	0767-627288
Apr 3-4	Sywell	Jodel Club Seminar (Must Pre-book)	0604-890512	May 22-23	Lelystad (PH)	Below Sea-level Fly-in	01031-10-4189419
Apr 4	Popham	PFA Solent Strut Fly-in	0703 894514/0256-397733	May 22-23	Kilkenny (EI)	TBA Trophy Air Race	0273-461182
Apr 10	Finmere	VAC Daffodil Fly-in	0280-848589/02806-207	May 23	Sandown	Fly-in	0983-405125
Apr 10-11	Weston Park	Festival of Transport & Microflight Comp.	0543-277916	May 23	Popham	Grumman Fly-in	0256-397733
Apr 11	North Weald	Exchange & Mart Aeromart & Fly-in	0992-524510	May 23	Newton	Precision Flying Competition	0787-75786
Apr 11	Popham	Jodel Fly-in	0256-397733	May 27-31	Biscarosse (F)	Seaplane Fly-in	01033-5878-0065
Apr 11-12	Headcorn	Tiger Club Fly-in, Party & G-ACDC's 60th Birthday Lunch Patrol (Sun)	0622-891017	May 28-30	Bemay (F)	Jodel Club Fly-out	0604-890512
Apr 12	Compton Abbas	Easter Fly-in	0747-811767	May 28-31	Glen Forsa, Mull	Fly-in	0680-300402
Apr 18	Henstridge	PFA Wessex Strut Fly-in	0963-63223	May 29-20	Mildenhall	USAF Display	0638-512995
Apr 18-24	Lakeland, Fl (N)	Sun'n'Fun Fly-in	0101-813-644-2431	May 29-30	La Ferte Alais (F)	Jean Salis Display	01033-16457
Apr 24-25	Popham	Precision Flying Introductory Day & Competition	0635-298718	May 29-30	Truro/Lands End	PFA Cornwall Strut Fly-ins	0579-20487
Apr 24-25	Swinderby	SBAC Challenge Trophy Air Race	0273-461182	May 30	Wellesbourne	Vintage Piper Fly-in	0353-663450
Apr 25	Brighton	Vintage Piper Fly-in	0353-663450	May 30	Old Warden	GAPAN Garden Party	0767-627288
Apr 25	North Weald	Squadron Fly-in & VAC Camp	0992-524510	May 30-31	Compton Abbas	Bank holiday Fly-in	0747-811767
Apr 28-May 2	Friedrichshafen (D)	Sport & General Aviation Show	01049-7541-70816	May 30-31	Southend	Sea-front Display	0702-355166
May 1	Fenland	Flower Fly-in	0945-582891/0406-34330	Jun 5	Finmere	VAC Fly-in & Vintage Vehicle Rally	0280-848589/02806-207
May 1-2	Popham	Microflight Trade Fair	0256-397733	Jun 5-6	Bidford on Avon	Jodel Club Fly-in	0789-772606
May 2	Dunkerswell	PFA Devon Strut Fly-in	0460 62563	Jun 5-6	Sligo (EI)	Sligo Club 10th Anniversary Fly-in	010353-71-68280
May 2	Fenland	PFA Fenland Strut Afternoon Tea Patrol	0525-861026	Jun 5-6	Trim (EI)	Precision Flying Competition	0801-54717
May 2	Old Warden	Shuttleworth Naval Display	0767-627288	Jun 5-6	Welshpool	City Livery Challenge Trophy Air Race	0273-461182
May 3	Popham	FlyPast Aerojumble	0256-397733	Jun 5-6	Balen-Keiheuvel (00)	Belgian Nipper Club Fly-in	01032-3233-8850
May 3	Compton Abbas	Bank Holiday Fly-in	0747-811767	Jun 6	Old Warden	Shuttleworth Military Display	0767-627288
May 7-9	Jersey	Jersey Rally	0534-43990	Jun 6	North Weald	Squadron Biplane Fly-in	0992-524510
May 8	Sheepwash	Precision Flying Competition	0237-471529	Jun 10-13	Stauning (OY)	KZ Club Homebuilt & Old-timer Fly-in	01045-9736-9044
May 14-16	Sywell	Aerobatics, Morse Computers Triphony		Jun 11-13	Alderney	Alderney Club Fly-in	0481-822297
May 15	Popham	Fly-in & Vintage Vehicle Rally	0256-397733	Jun 11-20	Le Bourget (F)	Paris Airshow	01033-14720-8109
May 15	Old Warden	Shuttleworth Evening Display	0767-627288	Jun 12	Shobdon	Herefordshire Open Day	0905-51435
				Jun 12-19	Barton (start)	Round Britain Microflight Rally	0772-311288
				Jun 12-26	Borlange (SE)	World Gliding Championships	

DATE	LOCATION	EVENT	PHONE
Jun 13	Tatenhill	PFA West Midlands Strut Fly-in	0889-271037
Jun 13	Popham	British Aircraft Fly-in	0256-397733
Jun 13	Compton Abbas	Biplane & Old-timer Fly-in	0747-811767
Jun 13	Blackpool	Display	0989-66765
Jun 16	Old Warden	Shuttleworth Schools Day	0767-627288
Jun 17-27	Giosetto (I)	European Aerobatic Championships	
Jun 19	Old Warden	Shuttleworth Evening Display	0767-627288
Jun 19	Weston Super Mare	RAF Locking Flowerdown Fair	0934-822131
Jun 19	Halton	RAF Display	0296-623535
Jun 19	Clophill, Beds	Village fete Display	
Jun 19-20	Swansea	Midsummer Night's Dream Fly-in	0792 204063
Jun 19-20	Biggin Hill	Air Fair Display	0959-572277
Jun 20	Fenland	Vintage Piper Fly-in	0353-663450
Jun 20	Cosford	RAF Display	0902-377004
Jun 20	Henlow	RAF Display	0462-851515
Jun 20	Popham	PFA West London Strut Fly-in	081-979-7559/0256-397733
Jun 23-27	Amiens (F)	Coupe Desavois Nord Aerobatic Comp.	01033-14720-3975
Jun 26	St. Athan	RAF Display	0891-664408
Jun 26	Woodford	BAe/RAFA Display	061-955-4179
Jun 26	Shipdam	Precision Flying Competition	0728-77354
Jun 26-27	Bembridge IOW	The Goodyear Challenge Trophy & Isle of Wight Air Race	0273-461182
Jun 26-27	Knockbain Dingwall	PEA Highland Strut Fly-in	0349-62476
Jun 27	Swanton Morley	RAF Display	0362-637123
Jun 27	Sherburn	Sherburn Club Fly-in & Barbecue	0977-682674
Jul 2-4	Wroughton	PFA International Air Rally <i>(or Jun 28 - Jul 5 if you can help with the work)</i>	0273-461616
Jul 3-4	Duxford	Classic Fighter Show	0223-835000
Jul 4	Old Warden	Shuttleworth Stearman Fly-in	0767-627288
Jul 4	Fenland	Strawberry Fly-in	0945-582891
Jul 7	Old Warden	Shuttleworth Schools Day	0767-627288
Jul 9-11	Kilkenny (EI)	Kilkenny Rally	010353-56-21483
Jul 10	Compton Abbas	Homebuilt Fly-in	0747-811767
Jul 10-18	Enstone	Open National Gliding Competition	0533-531051
Jul 11	Popham	de Havilland Fly-in	0256-397733
Jul 17	Old Warden	Shuttleworth Evening Display	0767-627288
Jul 17	Yeovilton	Navy Display	0935-840551
Jul 17-18	Cranwell	Battle of Britain Challenge Trophy Air Race	0273-461182
Jul 18	Swansea	Cessna Fly-in	0792 204063
Jul 18	Bruntingthorpe	Warbirds Display	0533-478030
Jul 18	Church Fenton	RAF Display	071-403-8783
Jul 18	Ashcroft Farm	Fly-in & Garden Party	0270-73378/629666
Jul 21-26	Fairford	RAF/LAT Display	0285-713300
Jul 23-25	Moulins (F)	RSA French National Homebuilt Fly-in	01033-14228-2554
Jul 24-25	Fenland	Precision Flying Competition	0801-54717
Jul 24-Aug 1	Lasham	British Standard Gliding Championships	0533-531051
Jul 25	Compton Abbas	Fly-in	0747-811767
Jul 28	Chivenor	RAF Display	0271-813664
Jul 28	Culdrose	Navy Display	0326-574121
Jul 29-Aug 4	Oshkosh (N)	EAA USA National Fly-in	0101-414-426-4800
Jul 31	Weston Super Mare	Helicopter Display	0934-822524
Jul 31-Aug 1	Ostend (OO)	Flanders Fly-in	
Jul 31-Aug 8	Dunakeszi (HA)	Precision Flying European Championships	
Aug 1	Old Warden	Shuttleworth Summer Air Fete	0767-627288
Aug 1	North Weald	Squadron French-built Fly-in	0992-524510

DATE	LOCATION	EVENT	PHONE
Aug 4	St. Mawgan	RAF Display	0637-872201
Aug 7-8	Fenland	Aerobatic Competition	0945-582891
Aug 7-8	Shobdon	Grosvenor Challenge Trophy Air Race	0273-461182
Aug 7-15	Husbands Bosworth	British 15-metre gliding championships	0533-531051
Aug 8	Compton Abbas	Fly-in	0747-811767
Aug 8	Popham	Piper Fly-in	0256-397733
Aug 12-22	Luxembourg (LX)	World hot-air Balloon Championships	
Aug 12-28	Venlo (PH)	World Glider Aerobatic Championships	
Aug 14-15	Sunderland	Sea-front Display	0959-572277
Aug 14-15	Schaffen-Diest (OO)	Stamp & Vintage Club Old-timer Fly-in	
Aug 16-22	Hendon	RAF Museum Flight Activities Week	081-205-2266
Aug TBA	Brighton	Jodel Club Fly-in	0977-683330
Aug 21-22	Wels (OE)	Igo Eitrich Club Austrian Homebuilt Fly-in	01043-7674-2805
Aug 21-29	Avon Gliding Club	Junior National Gliding Championships	0533-531051
Aug 22	Old Warden	Shuttleworth Vintage Transport Day	0767-627288
Aug 28	Old Warden	Vintage Piper Club Fly-in	0767-627288
Aug 28	Lelystad (PH)	Display	01031-3200-78269
Aug 28-29	Shobdon	Fly-in	0905-51435
Aug 28-29	Carlisle	Display	0228-573641
Aug 29-30	Wroughton	Great Warbirds Display	0293-883213
Aug 29-30	Brighton	Classic and Vintage Flyin & Flying Flea "Flea-in"	0757-289065
Aug 29-30	Compton Abbas	Bank Holiday Fly-in	0747-811767
Sep 3-5	Lieccester	Stewards Cup & Kings Cup Air Races	0273-461182
Sep 5	Old Warden	Shuttleworth Pageant	0767-627288
Sep 5	Folkestone	Sea front Display	0303-850388
Sep 5	North Weald	PFA Lea Valley Strut & Squadron Fly-in	0992-524510/523879
Sep 8-11	North Weald	Flight Business & Light Aviation Exhibition	0992-524510
Sep 9	Guernsey	BoB Display	0481-37273
Sep 9	Jersey	BoB Display	0534-44755
Sep 10-12	Ashton Court	Bristol Balloon Fiesta	0272-535884
Sep 11	Swansea	British Aircraft Fly-in	0792 204063
Sep 12	Popham	Wings & Wheels Fly-in	0256-397733
Sep 12	Netherthorpe	Sheffield Club Fly-in	0602-383178
Sep 16-19	Reno (N)	Air Races	0101-702-972-6663
Sep 18	Finningley	RAF BoB Display	0302-770771
Sep 18	Leuchars	F BoB Display	0334-839471
Sep 19	Cranfield	Display	0959-572277
Sep 19	Duxford	Display	0223-835000
Sep 19	Compton Abbas	Fly-in	0747-811767
Sep 19	Little Gransden	Charity Fly-in	0480-459149
Sep 26	Old Warden	Shuttleworth Autumn Fair	0767-627288
Sep 28-Oct 1	Redhill	Helicopter Exhibition	081-549-5831
Oct 2	Finmere	VAC Autumn Fly-in	0280-848589/02806-207
Oct 2	Sibson	Precision Flying Competition	0733-371194
Oct 3	North Weald	FlyPast Magazine Fly-in	0992-524510
Oct 9	Compton Abbas	Fly-in	0747-811767
Oct 9-10	Midland-Odesa (N)	Confederate AF Display	
Oct 10	Popham	Helicopter Fly-in	0256-397733
Oct 17	Duxford	IWM Autumn Display	0223-835000
Nov 6	Compton Abbas	Fly-in	0747-811767
Nov 7	North Weald	Squadron Icicle Fly-in	0992-524510
Dec 5	Old Warden	Shuttleworth Christmas Fly-in	0767-627288
Dec 5	North Weald	Squadron Christmas Fly-in	0992-524510
Dec 19	Compton Abbas	Christmas Fly-in	0747-811767

TERMINKALENDER

- 28.4. - 2.5. AERO Friedrichshafen
 | 1.5. 10.30 Uhr Vortragsaal, Messeleitung.
 | OUV Marcel Jura "Amateurflugzeugbau in Europa"
- | 4.5. Int. Composite Repair Seminar, Basel, Schweiz
 | 9001 (432) 776-4845
- | 8.5. 18.00 Uhr Clubabend Igo Etrich, am Flugplatz WELS
19. - 23.5 Take off 93. Gebrauchflugzeugmesse 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, Kontakt: Belgian Nipper Aircraft Club
 Tel. 0032-3-233 88 50
24. - 26.6. Deutsche UL-Meisterschaft, Ensldorf. Hermann Jacob,
 Provincialstr. 221a, D-6631 Ensldorf. Tel 06-06831-52377
20. - 26.6. IADPA World-Assembly in Berlin. Kontakt AOPA Germany,
 Flugplatz, Haus 1, D-6073 Egelsbach
- | 26. - 27.6. OUV-Deutschland 25 Jahre, Jubiläumsmeeting in Koblenz,
 | Alle Igo Etrich Jünger sind herzlich eingeladen.
 | 5 - 6 aus Österreich sind sicher dabei.
4. - 5.7. Amateurflugzeugbauertreffen und fly-in, JAMI, Finnland
21. - 23.8. Igo Etrich Treffen WELS
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
14. - 15.8. RSA - Schweiz, Pflichttreffen in Ecuwillains

ING. H. BRDITSCHKA HB FLUGTECHNIK Ges.m.b.H. WARTUNGSBETRIEB für MOTORSEGLER SEGELFLUGZEUGE u. UL	 BAUSATZFLUGZEUG HB 207 2 SITZIG 250 km/h FASTBUILDKIT
 PILOTENSHOP FLUGZEUGZUBEHÖR BAUMATERIAL AVIONIC GPS ERSATZTEILE	ENTWICKLUNGSBETRIEB A-4053 HAID-Ansfelden, Österreich Dr.-Adolf-Schärf-Str. 42 - Postfach 74 Telefon: 07229/78104 oder 78117 Telefax: 07229/7810415 od. 7811715 Werkstatzflugplatz: HB-Hohkirchen 4491 Hohkirchen, Klebach 2 Telefon 07225/332
 ROTAX VERTRIEBSPARTNER MOTOREN für ULTRALEICHT MOTORSEGLER EXPERIMENTALS	<ul style="list-style-type: none"> - BAUSÄTZE, BAUMATERIAL - ANFERTIGUNG VON TEILEN IN HOLZ, METALL u. GFK - SCHWEISZARBEITEN - DURCHFÜHRUNG VON BE- LASTUNGSVERSUCHEN - BERATUNG
 Born Propeller VERTRETUNG FESTPROPELLER EINSTELLPROPELLER VERSTELLPROPELLER aus HOLZ u. KUNSTSTOFF	



FLIEGERFLOHMARKT in I.E.IMPULSE

c/o Joe Gartlgruber Wohnpark AB153, A-1230 Wien

Privatinserate für Vereinsmitglieder kostenlos
 -- für Nichtmitglieder öS 50,--
 Gewerbliche Inserate gegen Spende

Dauerinformationen erscheinen bis auf Widerruf.
 Andere je nach Auftrag, für Mitglieder 3 mal.
 Bitte um Nachricht, wenn was verkauft ist.

Neues hat einen seitlichen
 Balken.

Manfred Milkovits
 02689-3091 (abends)
 verkauft eine Jodel D11A
 (ohne Motor, Instrumente)

Helmut Richter-Trummer
 Aerodaktyliker
 Grafenbergstr. 40, Graz
 Tel. 0316-68 47 14

Wolfgang Streitwiesen
 06272-398 verkauft
 ein Wasserthermometer
 (Motometer = VDO) und einen
Elektrostarter (Honda CRX)

sucht einen Fahrtmesser
 0 - 80 km/h möglichst
 preiswert. (kostenlos?)

Herwig Bielig
 Davidgasse 92, A-1100 Wien
 Tel. 0222-60 44 804

Walter Gruber, 02742-78800
 oder 809218 verkauft

repariert Funkgeräte

2 Landescheinwerfer 12V,
 100 Watt, mit Montagewinkel
 und Kabel um öS 1.500,--

Joe Gartlgruber, 0222-6768523
 verkauft 2 Telex hear
 defender DBM 1000
Headsets um öS 1200,--

1 A4 Offsetdruckmaschine
 Rotaprint 220 V ca. 70 kg
 um öS 8.000,--

Peter Gartlgruber
 verkauft um öS 800,--
 einen Jeppesen Avstar
Flugtaschenrechner
 0222-6768523

Ing. Rüdiger Kunz beantwortet
Flugzeugbaufragen in den
 I.E.IMPULSEN

Gößnitzer Adi am Flugplatz
 Zell am See, 06542-6120
 sucht noch immer Flugzeuge
 zum Wiederaufrüsten

STEINER Siegmund u. Aloisia

vlg. Untergrabnerhof
 8972 Ramsau a. D. 55
 ☎ 03687/81387
 Seehöhe: 1100 m

Zug: Schladming 10 km
 Bus: vorm Haus
 FVW: Ramsau

Entfernung vom:
 Ort: 1 km Arzt: 1 km
 Gasthaus: Hausn. Bad: 1 km
 Schillift: 1 km
 Langlaufloipe: beim Haus



Beim Untergrabnerhof in der
 Ramsau werden Amateurflug-
 zeugbauer ganz besonders
bevorzugt behandelt.

Aero-Club aktuell**ARBEIT IM HINTERGRUND**

Skizzen aus der laufenden Arbeit des Aero-Clubs, die meist im Stillen stattfindet und deshalb bei manchen Mitgliedern den Eindruck bewirkt, der Club sei nicht aktiv. Hier einige Gegenbeispiele im Telegrammstil.

1. Privatisierung BAZ: Große Gesprächsrunde am 02.12.1992 im Parlament - Dr. Stadler, Dr. Pollitzer, Dr. Lenz, NR Roppert, GS Schlager.
03.12.1992 - Parlament - Abg. Kuchacka, Abg. Dimberger, Dr. Lenz, GS Schlager
ÖAeC erhält Mitteilung (Zusage), daß die

Sinnhaftigkeit der Privatisierung des BAZ genau verfolgt wird.

Seit Sommer 1992 laufend informative Gespräche BAZ - GS Schlager. Laufende Lobbyarbeit.

2. MOGAS-Problematik: derzeit Gespräche zwischen ÖAeC und BAZ wegen ÖNorm C 1103. Für den ÖAeC hat Hr. Hynek Gespräche aufgenommen und dem BAZ Unterlagen über die neue Treibstoffzusammensetzung geliefert. GS Schlager hat am 18.02.1993 im Gespräch mit Dr. Lhotsky die Wünsche nach einer neuen Mogasregelung nachdrücklich erläutert.

3. Problem der Nachinstallation von Wasserabscheideeinrichtungen bei Cessna-Flugzeugen.

Info Dr. Kern - DI Detter.

FAX DI Detter am 09.02.1993 an GS Schlager. 18.02.1993 Dr. Lhotsky u. GS Schlager - Besprechung des Problems.

4. Privatisierung BSS Spitzerberg: seit Sommer 1992 Kontakte zwischen ÖAeC u. Ministerium. Minister Außerwinkler - NR Roppert - laufend Info GS Schlager - Gruppe Sport im Ministerium.

5. Flugplatz Zell a. See: Das Präsidium des ÖAeC hat in seiner Sitzung am 28.01.1993

Maßnahmen beschlossen, um den Weiterbestand des Flugplatzes zu sichern. Die Pistenverschwenkung wird eingeleitet.

6. Jugendförderung: Am intern. Zeichen- und Malwettbewerb zum Thema "Flight, yesterday and tomorrow" haben 49 Schulen mit 739 Zeichnungen teilgenommen.

6. Im Dezember 1992 und am 20.01.1993 - Gespräche bzw. Abschluß für die EM Navigationsflug - DI Detter, GS Schlager, Creativ Promotion Hr. Wolf.

05.02.1993 - Besichtigung der BSS Lindabrunn, Gespräche mit 800-Jahr-Org. Komitee Wr. Neustadt - DI Detter, Schlager - Hr. Wolf.

Bewerbung für SF-WM 1994 (800 Jahre Wr. Neustadt):

7. ÖAeC-Tagungen und Veranstaltungen
Stand der Sektion Zivillflugplätze auf der Messe Friedrichshafen vom 28.04.-02.05.1993.

Intern. Präsidialsitzung DAeC, Schweizer Aero-Club u. ÖAeC am 30.04.1993 in Friedrichshafen - Zusammenarbeit im Licht der EG-Harmonisierung etc.

Frühjahrs-Bundesvorstandssitzung an der Landes-Modellbauschule Viechtwang auf Einladung des LV OÖ.

Haftpflicht**UNFÄLLE DURCH LÄRM?**

Eine bemerkenswerte und die Halter aller motorisierten Luftfahrzeuge berührende Entscheidung traf der Oberste Gerichtshof am 25.08.1992 (1 Ob 23/92) die vor kurzem veröffentlicht wurde.

Die Entscheidung: „§ 19 Abs 1 Luft-VerkG: Unter einem "Unfall" wird im Gefährdungshaftpflichtrecht ganz allgemein ein von außen her plötzlich einwirkendes schädigendes Ereignis verstanden. Diese Einwirkung braucht aber nicht "mechanischer"

Art zu sein; vielmehr genügt auch die akustische Einwirkung des Triebwerksbetriebes, so daß auch Schäden, die Menschen oder Tiere durch Erschrecken vor Luftfahrzeugen erleiden, durch einen „Unfall“ im Sinn des § 19 Abs 1 LuftVerkG entstanden sind. Der Grund der reinen Gefährdungshaftung gebietet es, durch möglichst extensive Auslegung des Unfallbegriffes auch die modernen Schadensfolgen der Luftfahrt, insbesondere auch solche aus dem Fluglärm, dem Luftfahrzeughalter zuzurechnen, sofern nur der Schaden adäquatkausal verursacht worden und mit der für den Unfallsbegriff typischen Plötzlichkeit eingetreten ist.“

Damit wird die frühere Rechtsprechung, die zum Beispiel Schadenersatzansprüche eines Nerzzüchters ablehnte, der behauptete, daß seine Tiere durch Fluglärm irritiert, sich gegenseitig verletzt und töteten, ver-

lassen. Zumindest wenn es sich um plötzliche Lärmeinwirkung handelt.

GASGEBEN WIRD RISKANT

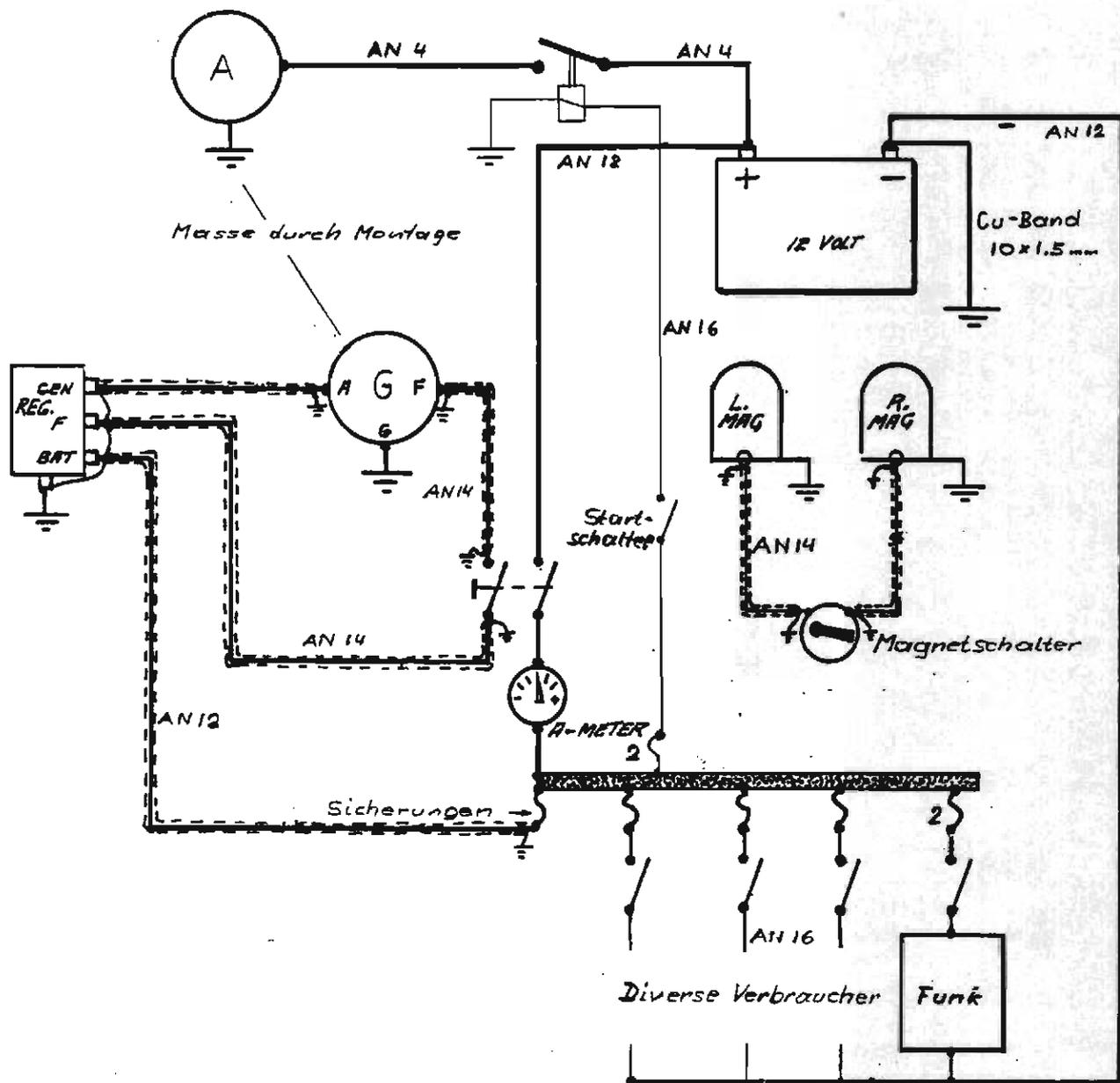
Es besteht also das Risiko einer Haftung für Schäden die durch den Lärm bei tiefem Überflug, plötzlichem Gasgeben, etc. ausgelöst werden können. Für Kraftfahrzeuge ist mir eine solche Entscheidung noch nicht untergekommen, doch ist die Luftfahrt ja bekanntlich, was den Umweltschutz und neuerlich auch die Privatisierung betrifft, dank der fortschrittlichen Orientierung des BM f. öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Vorreiter.

Wie wäre es zur Verminderung der Kraftfahrereinfälle die Gefährdungshaftung für Erzeuger und Verbreiter (nicht Trägerinnen) von Miniröcken einzuführen? Das jetzt diskutierte Produktsicherheitsgesetz wäre eine gute Gelegenheit.

Josef Lenz

.....und da wird immer behauptet, daß der AERO-CLUB für die Fliegerei nichts tut. Ich bin da anderer Meinung. Freilich, vor 20 Jahren oder mehr war sicher alles etwas leichter. Jetzt müssen wir froh sein, wenn das erhalten werden kann, was erreicht worden ist.

Der Obmann



El. Leitungen
 FYGP AN 4, 12, 16
 FYGPCP AN 12, 14

Bordnetz für Leichtflugzeuge

