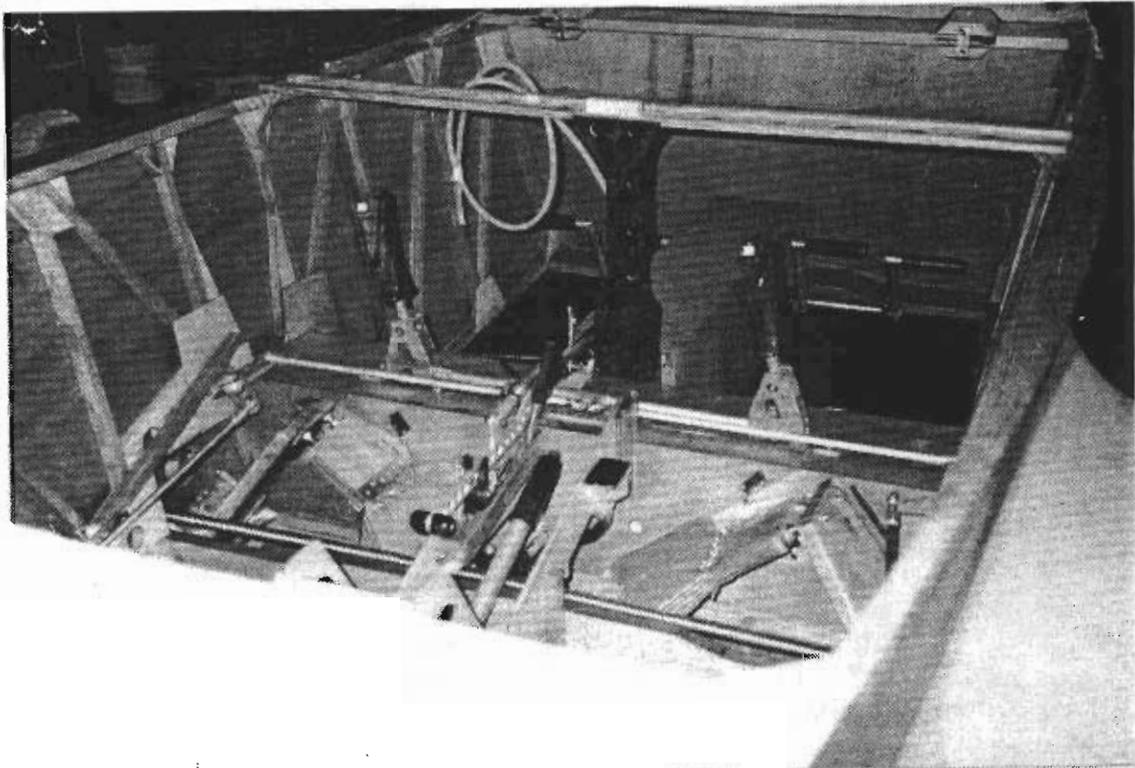


I. E. IMPULSE



Igo Etrich Club Austria

- Vereinigung österreichischer Amateurflugzeugbauer



Wolfgangs BX 2 im Entstehen

Liebe Freunde !

Bald ist es wieder soweit.
Vom 20.8. - 22.8. werden wir wieder unsere Freunde aus dem
Ausland bei uns in Wels begrüßen können. Zu erwarten sind
Maschinen aus Italien, Frankreich, Deutschland, Tschechien,
Slowenien und aus der Schweiz.

Intern erwarten wir Erstflüge unserer Kameraden Eigner und
Brandstätter, möglicherweise ebenfalls am 21.8. in Wels. Ich
persönlich erwarte mir zusätzlich noch zahlreichen Besuch
unserer Vereinsmitglieder und darauf freue ich mich als

Euer Obmann.

Igo Etrich Club Austria
Vereinigung der österreichischen Amateurflugzeugbauer

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

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

Kassier: Hermann Eigner, Hartkirkchen,
Tel. 02252/71680

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

Schriftführer: DI. Othmar Wolf, Petzenkirchen,
Tel. 07416/36432

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

Impressum:

Die IMPULSE sind unser Nachrichten- und
Kommunikationsmedium.

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

Medieninhaber und Herausgeber:

Igo Etrich Club Austria,
Stefan Fadingerstraße 18
A-4800 Attnang-Puchheim, Tel. 07674/2805

Redaktion I.E.MPULSE

c/o Josef Gartlgruber, Wohnpark A8153,
A-1230 Wien Tel. 0222/6768523

Verlagspostamt Attnang-Puchheim



9. INTERNATIONALES IGO ETRICH TREFFEN

vom 20. - 22. August 1993 in Wels (LOLW, 119,70) Österreich

- Freitag 20.8.1993 - nachmittags Anflug der Teilnehmer
- Samstag 21.8.1993 - vormittags Anflug der Teilnehmer
- nachmittags von 16.00 bis 18.00 Uhr Lokalzeit sind, nach vorheriger persönlicher Absprache mit der Betriebsleitung, Vorführflüge erwünscht
 - abends ab 19.00 Uhr Lokalzeit Preisverteilung, gemeinsames, gemütliches Beisammensein im Kreis von Gleichgesinnten. Zum Willkommenstrunk wird vom Igo Etrich Club eingeladen.
- Sonntag 22.8.1993 - ab 9.00 Uhr Lokalzeit sind mit Absprache weitere Flüge möglich

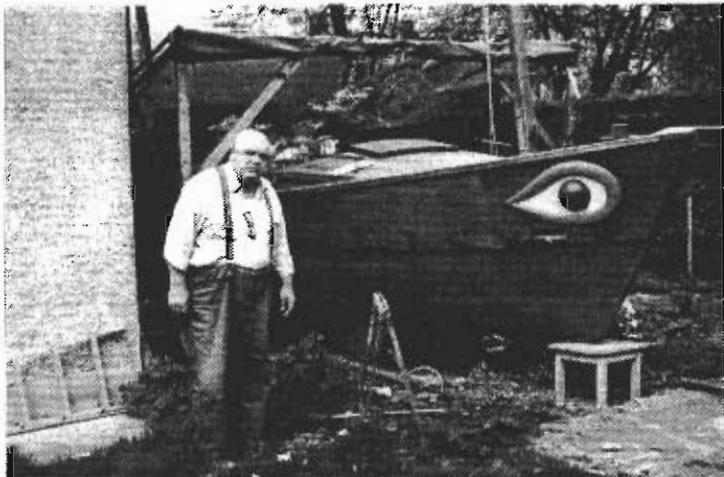
(Camping am Flugplatz ist möglich).

Glück ab und gut Land wünscht Ihr Igo Etrich Club Austria.

Igo Etrich Club Austria
 Vereinigung österreichischer Amateurflugzeugbauer
 c/o Rudolf Holzmann
 Fadinger Straße 18
 A-4800 ATTNANG-PUCHHEIM

Telefon: 07674/2805 ab 18.00 Uhr
 Fax: 07612/3361-2332





Helmut RICHTER - TRUMMER

Schiffbauer / Flugzeugbauer

Aerodaktyliker

Über den Autor:

Sein Aerobambudil ist zwar noch nicht ganz fertig, aber wenn es soweit ist, dann wird das von Helmut Richter-Trummer, dem Aerodaktyliker aus Graz, ganz bestimmt nicht verschwiegen werden. Ich war bei ihm in seiner Werkstatt in der Grafenbergstraße in Graz, und dort hab ich allerlei erfahren:

Also, Helmut wurde geboren, das ist ganz sicher. Aber zum Leben ist er erst intensiv gekommen, als er 1937 den Bausatz des "Kleinen Albatros" von der Firma Sperrl bekommen hat. Damals war er gerade 10 und hatte in Religion ein "Nichtgenügend" eingefangen gehabt, dafür war er, bedingt durch väterliche Belastung, im Modellbau ganz gut.

Sein Vater war Gründungsmitglied des Mariazeller Segelfliegervereins und Klein-Helmut öfters zum rühren von Kaltleim eingesetzt. Jedes Wochenende gab es Segelflugbetrieb, und fast jeden Sonntag war nach einem Bruch irgend-etwas zu reparieren. Verletzte hat es nie gegeben, bis auf einmal: Da war eine Kuh, die durch eine Kufe so beschädigt wurde, daß sie notgeschlachtet werden mußte.

1944 hat ihn die Luftwaffe eingezogen und versucht aus ihm einen Kampfpiloten zu machen. Doch die Zeit arbeitete für ihn und der Krieg war bald zu Ende.

Beruflich hat er dann Stollen und Tunnels gebaut und die wenig verbleibende Zeit zum Aufbau seiner Familie verwendet. Doch irgendwann ist das Interesse für das Aeronautische wieder aufgewacht.

Mit 60 mußte Helmut in Pension gehen. - Der Pensionsschock hat ihn ein ganzes Jahr niedergedrückt, bis er einmal, nach einigen Vierterln, beschloß, AERODAKTYLIKER zu werden. (Als echter Österreicher muß man einen Titel haben!)

Inzwischen ist er glücklich geschieden, die Kinder sind aus dem Haus und am großen Tisch im Wohnzimmer kann gebastelt werden. Doch eine Werkstätte und viele Freunde gibt es auch, und so werden die Tage in der Werkstatt verbracht und am Abend werden Aerobambudile, Doppelflopper, Monoflopper und sonstige einmalige Flugapparate konstruiert.

Zur Zeit ist eine Ultra-Leicht Ausgabe des Storchs im werden, und Helmut wär ja nicht der Erste, der dann - aus Gewichtsgründen, und weil selber nicht gerade schmalpickt - einen anderen auf Rekordjagd schicken muß.

Bei dieser Lebensart hat er seinen Pensionsschock gänzlich überwunden und lebt eigentlich recht glücklich, nur eingeschränkt durch laufenden Geldmangel. Manchmal meint er fast, für einen Pensionisten hat er ein zu teures Hobby, aber wenig Geld zwingt zum Denken, und damit ist er dann voll ausgelastet.



Bassano 1993 - Volo Libero

Ein Bericht vom Aerodaktyliker Helmut Richter-Trummer.

Sportsfreunde, ich habe "freies fliegen" erlebt, und zwar bei dem internationalen Treffen für UL-flieger, Deltas und Gleitschirmen am 9. und 10. April 1993. Ich bin heute noch hingekriessen und begeistert von diesem menschlichen Fliegertreffen.

Dieses Treffen findet nun schon zum 12. Mal in Bassano, oder genauer: in Romano - ein Vorort von Bassano - am Fuße des Monte Grappa statt. Der Monte Grappa ist ein schiacher Berg, 1700m hoch und steigt steil aus der Po-ebene auf. Eine 22km Straße führt zum Gipfel, an einigen guten Tavernen vorbei zu diversen Startplätzen für Deltas und Gleitschirmflieger.

Aufwind gibts bei dem schiachen Berg anscheinend immer und für die Gleiter eine nette Landewiese am Ostrand von Romana mit Fliegernudel - keine 200m von einer grundsoliden Landtaverne entfernt.

Die italienischen Gleiter spinnen: bei einem Sauwetter haben ein gutes Dutzend Gleitschirme stundenlang an den Hängen des Monte Grappa gesegelt, und das bis nach Sonnenuntergang.

Bemerkenswert sind die traditionellen Brennereien, wo der wohlbekannte Grappa erzeugt wird! Die Qualität hervorragend - leider hab ich nach 2 Liter Landwein den Abendgrappa nicht mehr gut vertragen.

Das UL-treffen findet auf einer großen Wiese neben einem typischen italienischen Landsitz statt.

Der Eintritt mit öS 85,- ist gerecht, die Grundstimmung locker, ja auch für uns als Fremde nach kurzer Zeit familiär.

Die Organisation ist einwandfrei und nahezu unmerkbar. Die Preise im SB-Restaurant und an der Bar nicht überhalten. Keine Besoffenen, überall fröhliche Menschen.

In den Zelten gab es ein reichliches Angebot an Motoren, Schirmen, Trikes und hochinteressantes Ausrüstungsmaterial. Auch ein Flohmarkt mit gebrauchter Ausrüstung war da und hätte mich stundenlang beschäftigen können - aber der chronische Geldmangel hat mich aufs Freigelände getrieben.

Am Freigelände hab ich noch und noch saubere Aeroplane - ja sogar einen UL-helikopter, angetroffen.

Informationen bekommt jeder ausführlich und offen. Österreich war mit einer wunderschönen Katana vertreten, die von interessierten Italienern laufend umlagert war. Der Pilot der Katana, ein cooler, schweigsamer, gutaussehender Typ war nicht zu bewegen, die Katana vorzufliegen.

Aber die italienischen Aeroplane wurden reichlich und informativ demonstriert. Das "Flugfeld" ca. 300m lang und 100m breit hatte am Platze eine gutgepflegte Pappelalle (15m hoch), wohl damit die einwandfreien Startleistungen aller Geräte gezeigt werden können.

Der allgemeine Leistungsstandard war für mich beeindruckend. Die halbe Länge des "Flugfelds" wäre auch noch ausreichend gewesen.

Jede einzelne Maschine zu beschreiben ist mir wegen accuter Schreibfaulheit nicht möglich.



Aber drei Maschinen habe ich besonders gern bewundert!

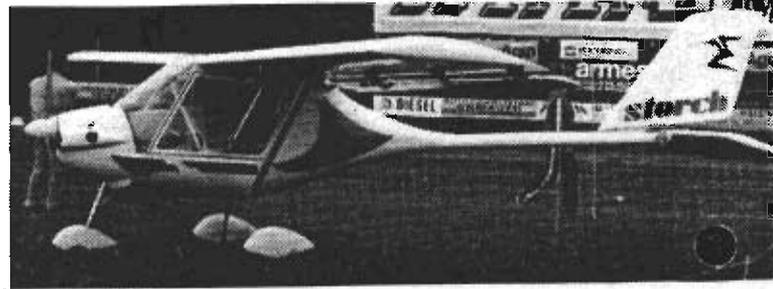
Der RR unter den UL - auch im Preis - war für mich der 2-sitzige ECHO P 92 von Partenavia, Vollmetall mit Rotax 528. Die Flugeigenschaften beeindruckend wie auch die geringe Lautstärke. Überraschend für mich, daß bei nahezu allen Flugzeugen die Schalldämpfung bestens war. Ein Ausfaller war ein Minimum (Laufstart) mit einem 10 PS-Motor und böartigem Ton.

Ein grundsolider, sauber gebauter Vogel war für mich auch der SKY ARROW 450 T mit zwei Sitzen hintereinander. Ein Produkt der ehemaligen Meteor-Mannschaft in Mestre. Dieser Flieger hat den neuen Rotax 912 Viertakt - war aber im Geräusch nicht besser als die Zweitakter.

Auch hier das Flugverhalten wunderbar, für Start und Landung ein Fußballfeld ausreichend. Es haben aber alle Geräte Klappen mit merklicher Wirkung. Dies war bestens zu beobachten, da die Vorführung immer in niedriger Höhe über den Köpfen der im Espresso sitzenden Besucher gemacht wurde.

Der Preis ab ca. öS 120.000,-- als Kit ohne Motor, bis ca. öS 450.000,-- vollausgerüstet mit Motor.

Für mich war aber der Star des Meetings der zweiseitzige STORCH - wie meistens mit einem Rotax 582. Dieses Gerät brachte für mich die besten Leistungen.



Gezeigt wurde von dem hervorragenden Werkspiloten alles, was bei uns verboten ist und doch so viel Spaß macht. Zum Beispiel hat der gute Mann nach einem Kurzstart - max. 50m - im Steigflug einen sauberen Slip eingebaut. Diese Macina hatte auch die beste Schalldämpfung. Es wäre angebracht über diverse Details ausführlich zu berichten, aber ich bin zu schreibfaul.

Zu diesem wunderbaren STORCH hat die junge Mannschaft der Fa. Blue Sky einen 90kg schweren Segler mit 12m Spannweite und 1:32 Gleitzahl mit Namen DREAM gebaut. Dieser Segler wird vom STORCH geschleppt! Kosten für STORCH von 200 bis 350.000,-- öS cirka.

Die echten Aeronautiker sollten im nächsten Jahr eine Wallfahrt zum UL-treffen in Bassano machen. Doch bis dahin, liebe Sportsfreunde auf die Barrikaden! Sportfliegerei ist ein intelligentes Hobby und darf nicht von benagelten Politikern oder Beamten bekämpft werden. Wir sind doch freie Bürger -- oder???!?

GLÜCK AB GUT LAND

Der Aerodakdyliker

Safety corner. Prepared by Joe Gartlgruber, ISASI FO3106

Eine Zuschrift von Robert H. Rothmann paßt gut zu meinem Aufruf: Erzählt mir von euren Erfahrungen mit dem Vermeiden von Flugunfällen.

Nachdem ich seit einem Vierteljahrhundert in der Fliegerei bald einigetausend Stunden über den Wolken verbracht hab, finde ich es nur fair, daß ich mein Geheimnis - warum aus mir der immer erfolgreiche Aviator geworden ist - mit euch teile. Also ich habe niemals, absolut wirklich niemals:

- eine schlechte Landung gemacht.
 - bei "ground control" "ready for take off" gemeldet.
 - eine Anweisung über Funk nicht sofort richtig verstanden.
 - das Mikrofon auf den Kabinenboden fallen lassen.
 - die Anflugkarten auf den Kabinenboden fallen lassen.
 - die Flugkarten unter den Sitz rutschen lassen.
 - in der Luft erst nach Anflugkarten, Flugkarten, Mikrofon, Taschenlampe, Papiertaschentuch, etc. zu suchen angefangen.
 - meine Sonnenbrillen zu Hause vergessen.
 - die Flugkarten zu Hause vergessen.
 - versäumt, den Ratschlägen meiner Frau zu lauschen und diese auch zu befolgen.
 - meine Ruhe, Nerven, Stimmung verloren, waggeschmissen.
 - niemals eine schlechte Landung gemacht.
- Vergessen, die Bremsklötze zu entfernen, bevor ich mit dem Wegrollen begonnen habe.
 - vergessen, die Bugradgabel zu verstauen, bevor ich in das Cockpit hineingeklettert bin.
 - vergessen, den Staurohrschutz zu entfernen, bevor ich mich nach dem Gasgeben gewundert hab, daß dieser Fahrtmesser wieder einmal gar nichts anzeigt.
 - versäumt, nach dem Magnetcheck den Zündschlüssel sicher wieder auf "Beide" zu stellen.
 - vergessen, die Checkliste zu lesen.
 - vergessen, den Batteriehauptschalter nach dem Flug auszuschalten.
 - vergessen, den Höhenmesser, oder den Kurskreisel vor dem Start zu adjustieren.
 - vergessen, die Checkliste auch zu befolgen.

So meine Freunde, folgt meinem Beispiel und die Eleganz, der Spaß und das Vergnügen an der Fliegerei gehört Euch.

Robert H. Rothman
Comm/Multi/Inst
Chief Pilot
PVD

Einen weiteren Brief hab ich von Professor Dick Wood aus Los Angeles, California erhalten. Er handelt davon, daß es ja die Aufgabe der Flugunfalls-Experten ist, Vorschläge zu machen, um Unfälle zu verhindern.

"Speedbird 3 befindet sich auf einem Testflug. Sprit ist für 2 Stunden an Bord, und am Programm steht die Rudererprobung bei Höchstgeschwindigkeit, das ist nahe der Schallgeschwindigkeit.

Plötzlich kommt ein Funkspruch durch den Äther an die Flugleitstelle am Boden: "Ich war grad auf max. horizontal Schub mit max Speed, und wie ich die Leistung zurücknehmen will, fängt der Vogel an, nach links zu rollen, bis der Knüppel am rechten Anschlag war und hat das rollen erst gestoppt, als ich die Leistung wieder voll reingeschoben hab. Ich hab noch für 2 Stunden Sprit, was soll ich tun?"

Am Boden bricht die Hektik aus. Der Konstrukteur, die technischen Experten für Flugbetrieb, Wetter und Systeme, alle Experten, die sonst immer erst nach einem Unfall auftauchen, werden zusammengetrommelt und beginnen eifrig mit dem beraten.

Mit dem Fallschirm aussteigen kann er nicht, das würde er bei der Geschwindigkeit nicht überleben. Warten bis der Sprit zu Ende ist, oder das Triebwerk gleich abstellen, geht auch nicht. Speedbird würde wie ein Stein unsteuerbar zur Erde sausen.

"Hat er vielleicht Eis am Querruder?" Der Meteorologe schweigt und meint nach eindringlichem befragen: "wie das Wetter da oben wahrscheinlich wirklich war, kann er erst nachher sagen, wenn er die ganzen Meldungen hat und die Daten des Flight Recorders."

"Es könnte auch ein Umlenkhebel an der Steuerung irgendwo gebrochen sein" meint der technische Experte. "Auf keinen Fall" sagt der Konstrukteur "es ist alles genau nach Vorschrift bemessen. Allerdings durfte es ja nicht zu schwer werden".

"Vielleicht ist bei der Herstellung ein Fehler passiert?"

"Nun ja, menschliche Fehler sind nie auszuschließen. Aber zuerst müssen wir herausfinden, was es ist. Erst dann können wir uns an die Verbesserung machen".

Und so ging das noch stundenlang weiter. Was mit dem armen Knaben in der Luft wirklich passiert ist, war nicht mehr so wichtig.

Du siehst, ich will auch nur aufzeigen, mit welchen Problemen wir Experten am Boden zu kämpfen haben. Jeder erwartet von uns Wunder, und wenn nach einem Flugzeugunfall für das Publikum beruhigend erklärt wird: "Experten des Luftamts untersuchen den Unfall" dann haben wir das Problem, daß wir uns von vorgefaßten Meinungen, Vorurteilen, Öffentlichkeitsinteresse und dem ganzen Shit lösen müssen und zu einer wirklichen Ursache für den Accident kommen wollen.

Wenn als Ursache für den Unfall festgestellt wird, daß das Triebwerk ausgefallen war, oder das Flugzeug über die Landebahn hinausgerollt ist, oder das Flugzeug in Wolken eingeflogen ist, oder der Pilot überhaupt zu nieder geflogen ist, dann ist das dem seriösen Flugunfalluntersucher zu wenig. Der will wissen, warum ist das Triebwerk ausgefallen, warum ist es über die Piste hinaus, warum ist es in Wolken eingeflogen.

Die Bezeichnung für unseren Job sollte besser "Flugunfall-Ursachen-Untersucher" lauten.

Ich weiß, daß es da in vielen Governmental Organizations, auch bei uns in den Vereinigten Staaten, kräftige Mängel gibt.

Aus diesem Grund haben wir ja neben der NTSB, der nationalen Verkehrssicherheits-Kommission, unsere freien, dafür bezahlten Unfallexperten, die sich aber auch wirklich bemühen müssen, die Wurzel der Ursachenkette für ein Ereignis zu finden.

Prof. Dick Wood
University of Southern California
Systems and Safety Institute



Prof. Richard Wood war der Leiter der Kurse zur Ausbildung für Flugunfall-Ursachenuntersucher in Los Angeles, und dieses Schreiben haben alle Kursteilnehmer von ihm erhalten.

Und dazu die Aufforderung, sich mit oberflächlichen, schlampigen, kostensparenden Untersuchungen durch die Behörden nicht zufrieden zu geben und wirklich immer bis auf die Wurzel des Geschehens zu suchen. Nur so kann die Sicherheit verbessert werden.

"Safety through Investigation" ist das Motto der ISASI, dieser internationalen Vereinigung von Flug-Sicherheits-Untersuchern, und diesem wird man nur gerecht, wenn man die Scheuklappen absetzt, bevor man an eine Untersuchung herangeht.

Wenn die FLOHMARKT Seiten herausgenommen und gut sichtbar auf ein schwarzes Brett placiert würden, wär ich recht dankbar. Joe Gartlgruber

TERMINKALENDER

6. - 8.8 Aero-Expo 93, Denmark, Infos Jakob Torrvig. Tel 75 80 10

7. - 8.8 6.Oldtimertreffen in Oldenburg-Hatten

13.- 15.8 OLD TIMER FLY-IN Schaffen-Diest Airfield, Belgien 3.000 Liter Flugbenzin stehen für die ältesten von weither angereisten Teilnehmer bereit.)

13.8.1993 Cherry Treffen in Grenchen, Schweiz

14. - 15.8. RSA - Schweiz, Pflichttreffen in Eouvillains

21. - 23.8. Igo Etrich Treffen WELB

3. - 5.9 7.Oldtimer-Treffen in Kirchheim-Teck, Deutschland

17. - 19.9 Flugtag in Jihlava, Tschechien.

Der Igo Etrich Klub hat eine herzliche Einladung bekommen. Infos gibt es bei R.Holzmann (Jihlava liegt etwa 30 nördlich Dobersberg, Einflug über Gmünd)

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

Als neue Mitglieder begrüßen wir:

Siegfried SCHWARZ, Johann Fux Str. 19, in 8605 Kapfenberg

Herrn Pichler von der PPP, Franz-Sauer-Str. 30, in 5020 Salzburg

DER AMATEUR-FLUGZEUGBAU IN DEN EUROPÄISCHEN LÄNDERN

Ein Vortrag von Marcel Jurca, (ehemaliger Flugzeugbauer bei Dassault und Konstrukteur von einigen Homebuilts. z.B. 2/3 Me 109, 2/3 Fw 190, SIROCCO, TEMPETE) am 1. Mai, bei der AERO 93 in Friedrichshafen, unterstützt von R. Wullenweber, veranstaltet von der Oskar Ursinus Vereinigung, Deutschland.



Da in den einschlägigen Zeitschriften nur ganz selten und wenn, dann auch nur sehr oberflächlich, über den Amateur-Flugzeugbau berichtet wird, möchte ich heute einmal dieses besondere Gebiet der allgemeinen Luftfahrt etwas unter die Lupe nehmen und in seiner Bedeutung darstellen.

Wir sehen in den Fachzeitschriften sehr häufig die Berichte von OSKOSH in den USA, mit einer Vielzahl von Flugzeugen und hier vor allen Dingen von den vorgestellten und vorgeführten ehemaligen Kampfflugzeugen und sonstigen Oldtimern.

Besondere Beachtung der Berichter erfahren die in Eigenkonstruktion und mehr oder weniger im Eigenbau geschaffenen Supervögel, die dem Vernehmen nach, in Kürze in Form von Bausätzen zu beziehen und herzustellen sind.

AEROKURIER Titelblatt Mai 93

Die Kosten für das letztlich fertige Flugzeug scheinen dabei offensichtlich keine Rolle zu spielen und auch nicht die Triebwerke oder genauer gesagt, deren Leistungen, welche außer Acht gelassen wird.

Ebenfalls die Tatsache, daß diese Vögel in den USA meistens von

festen Pisten aus zum Einsatz kommen.

Von den dort üblichen Spritpreisen und sonstigen Superbedingungen einmal abgesehen.

Wie sieht es aber nun bei uns in Europa mit dem Eigenbau von Flugzeugen aus und den Bedingungen die Interessierte für ein solches Vorhaben finden?

Daß der Eigenbau von Flugzeugen nichts Neues ist, dürfte allgemein bekannt sein. Ich brauche in diesem Kreis nicht besonders an die Zeit nach dem 1. Weltkrieg erinnern, wo gerade in Deutschland auf der Wasserkuppe in der Rhön eine ganze Generation von Konstrukteuren ihre ersten Erfahrungen gemacht hat. Namen wie LIPPISCH, TANK, MESSERSCHMITT, HORTEN und HIRTH, um nur einige von ihnen zu nennen, haben dort ihre ersten Erfahrungen gemacht, mit Gleitflugzeugen und später auch motorisierten Segelflugzeugen.

Auch in Frankreich gab es sehr frühzeitig Bemühungen um den Bau preisgünstiger und einfacher Flugzeuge. Wer kennt nicht Henri Mignet und dessen bekannte Konstruktion "HIMMELSLAUS"!

Das genannte Flugzeug wird noch heute von vielen Amateuren, in verbesserter Konstruktion, in unterschiedlichen Versionen, nachgebaut.

Bekannt sind ebenfalls Namen wie Vauvel, Piel, Fournier und vor allen Dingen Joly und Delemondez mit ihrer, unter dem Namen JOBEL bekannten Konstruktion.

Mir alle wissen, daß sich auf die JOBEL als Amateurkonstruktion letztlich heute ein großer Teil des europäischen Serienbaus stützt.

In diesem Zusammenhang möchte ich nicht versäumen, auf meinen eigenen beschränkten Beitrag hinzuweisen, den ich allerdings erst nach dem 2. Weltkrieg, angefangen mit meiner Konstruktion MJ2 "TEMPETE" und weiterführend mit der MJ5 "SIROCCO", auf diesem Gebiet geleistet habe.

Zwischenzeitlich sind auf meinem Reißbrett noch weitere Typen entstanden, wie zum Beispiel die MJ53 "AUTAN", doppelsitzig nebeneinander, und die verschiedenen Jagdflugzeuge des 2. Weltkriegs im Maßstab 1:1, oder 3/4, für die sich besonders die Amerikaner interessierten, aber auch Piloten in Europa.

Es fliegen bereits Nachbauten der Fw 190, der P51D "MUSTANG", und im Bau sind einige "SPITFIRE" und Me 109. Eine Me 109 in der Nähe von Dachau befindet sich im fortgeschrittenen Bauzustand. 14 unterschiedliche Typen sind seit 1956 auf meinem Reißbrett entstanden !!!



EUROPA

Was hat nun aber Europa verglichen mit den USA, zu bieten?

Wirkliche Interessenten besuchen schon seit Jahren zur Information die Amateurflugzeugbauertreffen in Frankreich (Treffen der RSA), Deutschland (Treffen der OUV), Italien (Treffen des CAP) und England (Treffen der PFA), sowie in der Schweiz (Treffen der RSA).

(In Österreich die Treffen des Igo Etrich Klubs)

Anlässlich dieser Treffen kann man feststellen, daß die europäischen Amateurflugzeugbauer unter ganz anderen Bedingungen ihre Flugzeuge nutzen und auch mit gänzlich anderen Kostenvorstellungen umgehen müssen. Die Beschaffung des Materials, der Fahrwerke, Kraftstoffbehälter und besonders des Triebwerks ist äußerst kostspielig.

Die Überlegungen führen letztlich zu der Frage, ob man einen Eigenbau, der im allgemeinen 4 bis 6 Jahre dauert, über diesen Zeitraum finanziell schaffen kann. Auch ist zu prüfen, und dieses ist besonders wichtig, ob die Familie mitmacht!

Viele Projekte sind gerade an dieser Frage gescheitert.

Die meisten wählen also, da sie vom Flugzeugpark des Luftsportclubs unabhängig werden möchten, eine zwei- oder dreisitzige Maschine.

Wenn die Familie schon den Gürtel enger schnallen oder sogar aktiv mitarbeiten muß, sollte auch die gemeinsame Nutzung der Arbeit möglich sein. Außerdem haben manche Ehefrauen beim Bespannen und bei der Innenausstattung schon unchätzbares Geschick bewiesen.

Aber letztlich ist es das gemeinsame Reisen mit einem im Eigenbau hergestellten Flugzeug.

Das ist mit den meist üblichen Platzrunden nicht zu vergleichen - der schönste Lohn für alle Sorgen und Mühen.

Von der Vielzahl von, für den Eigenbau zugelassenen Typen, sollte man erst nach gründlicher Prüfung den geeigneten Vogel auswählen. Als Bauweise wird in der Mehrzahl der Fälle die Holzbauweise ausgewählt. Seit einigen Jahren aber auch vielfach die Metallbauweise. Die Herstellung aus Faserverbundmaterial hat ebenfalls im Amateurbau Einzug gehalten.

Der Metallverarbeitung wird nachgesagt, daß sie vieler Vorrichtungen bedarf und oft sehr geräuschintensiv ist aufgrund der Verformungs-, Bohr- und Nietarbeiten.

Die Faserverbundbauweise unter Verwendung von Kunstharz ist nicht für alle gesundheitlich zuträglich. Bei Arbeiten in Kellerräumen eines Mehrfamilienhauses, ist die Geruchsbelästigung nicht für alle gleichermaßen angenehm.

So ist die Nutzung der Holzbauweise bei den heute üblichen Leimsorten und Konservierungsmöglichkeiten wohl am günstigsten.

Erfahrungen aus dem Bau von Segelflugzeugen oder deren Reparatur erleichtern natürlich die anfallenden Arbeiten.

In den meisten Fällen packt man die Arbeit mit Fliegerkameraden an, die schon Erfahrungen mit solchen Arbeiten haben. Die Konstrukteure der Eigenbauflugzeuge haben aber auch die Herstellungsunterlagen so erstellt, daß auch weniger Geübte die Bauteile wie Rippen, Spante oder Gurte mühelos herstellen können.

Was die Herstellung des Tragwerkholmes betrifft, sollte man, wenn entsprechende Kenntnisse nicht vorliegen, sich der Mithilfe eines Fachmannes versichern.

Das Gleiche gilt selbstverständlich auch für den Triebwerk- und Instrumenteneinbau, sowie für das elektrische Bordnetz.

Aus den vorgenannten Gründen ist es auch besser, sich für den Nachbau eines bewährten Flugzeugtyps zu entscheiden, als den mühsamen Weg der Eigenkonstruktion zu gehen.

Hat man sich außerdem für das Modell eines europäischen Konstrukteurs entschieden, ist die Kontaktaufnahme mit diesem, oder mit Herstellern des gleichen Flugzeugtyps jederzeit oder anlässlich der verschiedenen Treffen möglich. Es ist vorteilhaft, wenn man anstehende Fragen durch einen Anruf bei Freunden klären kann oder bei einem Wochenendbesuch.

Der unbestrittene Vorteil der Wahl einer europäischen Konstruktion ist und bleibt der enge Kontakt zum Konstrukteur und die Verbindung zu Herstellern des gleichen Flugzeugtyps.

Das gilt selbstverständlich auch für die Umschulung auf den neuen Flugzeugtyp. Damit kann bereits während des Baus begonnen werden. Nachbauer meiner Typen "TEMPETE" und "SIROCCO" in Deutschland haben während des Baus in Frankreich bereits etliche Platzrunden und sogar Kunstflugeinweisung auf diesen Typen geflogen.

Diese Vorteile haben dazu geführt, daß bei den Amateurflieger-treffen, die Nachbauten bewährter Typen den größten Anteil ausmachen.

Selbstverständlich kann man trotzdem die Ausrüstung seines Flugzeuges nach eigenen Vorstellungen gestalten.

Die Beschaffung der Instrumentierung, des Funkgerätes und eines Triebwerks ist ausreichend frühzeitig einzuleiten, da die Neuanschaffung heute kaum noch zu bezahlen ist.

Triebwerke geringerer Leistung können übrigens auch schon von europäischen Herstellern bezogen werden und sind in der Leistung in vielen Fällen ausreichend. Für die Luftschraube gilt das gleiche.

Was hat nun in den zurückliegenden Jahren zu diesem ungewöhnlichen Auftrieb im Amateurflugzeugbau geführt?

Ihnen allen ist hinlänglich bekannt, daß den Herstellern von den europäischen Markt beherrschenden Flugzeugtypen, für die weniger betuchten Piloten nichts mehr eingefallen ist. Der Trend ging zum Einziehfahrwerk, zu höherer Triebwerksleistung, zum Verstellprop und zur umfassenden Avionik, also zu Flugzeugen die keiner mehr bezahlen konnte ohne sich "krumm" zu legen.

Keiner dachte an die große Gemeinde der Piloten unterer Einkommensklassen, die ebenfalls ihren Schein erhalten und gerne auf Reisen gehen möchten. Auch die für eine Schulung preisgünstigen Flugzeuge wurden vollkommen vergessen.

Hier haben nun die Konstrukteure von im Eigenbau herzustellenden Flugzeugen jene Typen auf den Markt gebracht, die auch der "Otto-Normalverbraucher" sich leisten kann!

Man kann in einer Bauzeit von 4 bis 6 Jahren ein völlig neues Flugzeug zum fliegen bringen und sein eigen nennen, das einem sonst von keiner Seite angeboten werden kann. In Frankreich hat dieser Umstand dazu geführt, daß die Amateurflugzeugbauer in letzten Jahren mehr Flugzeuge zugelassen haben, als die Industrie!

Als Beispiel kann hier die aus der JOBEL-Bebe entwickelte D 18 angeführt werden,

die besonders in Frankreich aber auch in anderen Ländern nachgebaut wird. Von dieser kleinen zweisitzigen Maschine fliegen bereits weit über 100 Stück. Sie wurde entwickelt, um den zum Flugmotor umgebauten VW-Motor verwenden zu können!

Zwischenzeitlich wurden auch andere Triebwerke eingebaut. Die von Heiner Horstmann gebaute D 18 D-EHGZ, die hier in Friedrichshafen stationiert und ebenfalls auf dem Flugplatz ausgestellt ist, hat zum Beispiel ein SAUER-Triebwerk von 80 PS.

Auch eine Konstruktion aus der Schweiz, die BX2 "CHERRY" von Max Brändli, ebenfalls zweisitzig, wird in vielen Exemplaren nachgebaut und fliegt zuverlässig. Desgleichen die MB2 "COLIBRI" von Max Brugger.

Die hier in Friedrichshafen stationierte MJS "SIROCCO" D-ELAT hat bereits im Jahre 1973 ihren Erstflug gemacht und ist jetzt schon über 20 Jahre im Einsatz. Einen besseren Qualitätsbeweis kann es, glaub ich, für im Amateurflugzeugbau hergestellte Flugzeuge kaum geben.

Zusammenfassend kann man feststellen, daß erst die Konstrukteure von Eigenbauflugzeugen die Wünsche einer großen Anzahl von Piloten der unteren und mittleren Einkommensklasse haben erfüllen können.

Letztlich ist auch nicht zu übersehen, daß die Nutzung eines eigenen Flugzeugs, in der Mehrzahl der Fälle nur von Hersteller oder im Rahmen einer Eigergemeinschaft geflogen, fast einer Lebensversicherung gleichkommt. Es hat sich auch gezeigt, daß die regelmäßige Wartung durch den Hersteller gründlicher ist.

So haben die Zulassungsbehörden in Frankreich, aufgrund der guten Erfahrungen mit Eigenbauflugzeugen, die bei uns jährlich geforderten Kontrollen auf einen Zeitraum von 3 Jahren verlängert, wenn die Wartung vom Hersteller gewährleistet wird.

Ausschlaggebend für diese Entscheidung war allerdings auch, daß im Eigenbau hergestellte Flugzeuge im Verlaufe des Jahres weniger Flugstunden sammeln, als im Vereinsrahmen genutzte Flieger.

Daß der Amateurflugzeugbau auch noch andere Möglichkeiten aufzeigt, kann an zwei Beispielen aus Frankreich belegt werden:

Amateur-Flugwerft

1.) In MONTAUBAN wurde, mit Förderung des RSA, eine Werkstatt eingerichtet, in der weniger handwerklich vorge-schulte Interessenten unter Anleitung und Mithilfe erfahrener Flugzeugbauer ihr eigenes Flugzeug bauen können.

Dort sind zum Beispiel für die D 18 sämtliche Vorrichtungen vorhanden und können während der Wochenenden oder in der Urlaubszeit genutzt werden. Viele haben so schon im Urlaub das Tragwerk oder den Rumpf ihres Fliegers gebaut!

In der Halle liegen dort zwischenzeitlich immer so an die 10 bis 12 Rümpfe oder andere Großbauteile und warten auf den Zusammenbau im nächsten Jahr. Die dort tätigen Flugzeugbauer können so ihr Fachwissen an die Jüngeren weitergeben und sie mit dem handwerklichen Können, unerläßlich für den korrekten Bau eines Flugzeuges, vertraut machen.

Daß die jungen Leute dort besser aufgehoben sind, als in DISCOTHEKEN, wird mir jeder

bestätigen können!!

2) Ein weiteres
Betätigungsfeld
sind die Schulen!

Der frühere Sekretär des RSA, Robert Lefebvre, hat in ROUEN mit Schülern während des Werkunterrichts im Verlaufe der Jahre mehrere Flugzeuge gebaut. Auch eine MJS "SIROCCO" war darunter!

Dieses Beispiel wurde aufgenommen und heute entsteht an so manchen Schulen das eine oder andere Flugzeug.

Daß die in dieser Form an die Werkstattarbeit herangeführten Schüler bei der Beschaffung einer Lehrstelle bessere Chancen haben, dürfte mehr als verständlich sein. Es finden sich auch mehr und mehr Firmen, die solche Bemühungen durch finanzielle Zuwendungen oder Materiallieferungen unterstützen. Daß die Endabnahme durch den Prüfer und der Erstflug immer zu einem besonderen Fest gemacht wird, dürfte klar sein.

So wirkt sich der Amateurflugzeugbau auch befruchtend auf den Unterricht vieler Schulen aus und vermittelt den Beteiligten ein wirklich einmaliges Erfolgserlebnis.

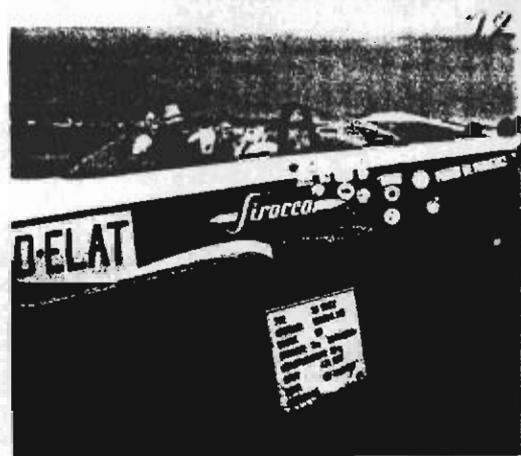
Wie umfangreich gerade in Frankreich der Eigenbau von Flugzeugen ist, kann anlässlich eines Besuches auf einem dortigen Flugplatz leicht festgestellt werden!

Wenn sie ein Flugzeug mit einem Kennzeichen sehen, das mit F-P (also FOXTROTT - PAPA) beginnt, können Sie sicher sein, ein im Amateurbau hergestelltes Flugzeug vor sich zu haben.

Machen Sie bei nächster Gelegenheit einmal diese Kontrolle, denn immerhin fliegen in Frankreich heute schon über 1200 (eintausend-zweihundert) im Eigenbau hergestellte Luftfahrzeuge.

Mit diesen Ausführungen möchte ich meinen Vortrag schließen und danke Ihnen für Ihre Geduld und Aufmerksamkeit.

Marcel JURCA
(übers. R.Mullenweber)



BEZUGSQUELLEN

IMPULSE wird laufend bringen, wer was für unser hobby liefert
Bei der Beschaffung von Katalogen, Preislisten, Adressen sind

A.C. Ultra Aviation, Ltd.....	Catalog: free
Aircraft Components, Inc.....	Aircraft parts; pilot supplies—catalog: free
Aircraft Spruce & Specialty Co.....	Complete selection of homebuilt aircraft raw materials and components; shipping worldwide since 1965—catalog: \$5, \$20 foreign
Alexander Aeroplane Co., Inc.....	Catalog: free
Alpha Aviation Supply Co.....	Everything needed to build an airplane—catalog: \$3
B & F Aircraft Supply.....	100-page catalog: \$4, \$10 foreign
California Power Systems, Inc.....	500-page catalog—catalog: \$6.95
Chief Aircraft Parts.....	Catalog: \$5
Fullerton Air Parts.....	Everything for pilot and aircraft, new and used
Kansas City Aviation Center.....	Homebuilder supplies
Leading Edge Air Foils, Inc.....	Catalog: \$6; info pack: \$10
Linda Lou, Inc.....	Aircraft and pilot supplies
Nagel Aircraft Sales.....	New and used light aircraft and engine parts
Wil Neubert Aircraft Supply.....	Aircraft and pilot supplies—catalog: \$5, \$10 foreign
Stolp Starduster Corp.....	Catalog and info pack: \$5
Superflite Aviation.....	Everything you need for your personal aircraft project—catalog: \$5, refundable; info pack: free
Univair Aircraft Corp.....	Airframe components and distributor items—catalog: \$5
Varga Enterprises, Inc.....	Aircraft parts other than airframe—catalog and brochure: free
Wag-Aero, Inc.....	Catalog and info pack: free
Wicks Aircraft Supply.....	Wide range of raw materials for airframe construction—catalog: \$5, \$10 foreign
Aero-Tech Aviation Hardware & Supply.....	Solid and pop rivets, close-tolerance fasteners—catalog free
Air Mod, Inc.....	Upholstery specialists
Air-Pro, Inc.....	Aircraft hoses
Aro-Tek.....	Custom hydraulic cylinders, door retraction, custom gear retraction, landing gear components
Fitzgerald Composites, Inc.....	Fuselages, center spars, wings, canards for Cozy, Long-EZ and Velocity—catalog \$3; brochure: free
Ken Brock Mfg.....	Wide selection of components we manufacture used in the construction of homebuilt aircraft—catalog: \$5; info pack: \$7
Cablecraft.....	Selection of mechanical push-pull cables for a variety of applications; verniers, T-handles, push-button—catalog: free
Carlson Aircraft, Inc.....	Ribs, experimental and custom; spar blanks and ribs, 6061-T6 extruded aluminum, experimental and UL—brochure: free
Cleveland Wheels & Brakes.....	Air conditioning/heating systems available for various aircraft—catalog: \$5; info pack: free; maintenance manual: \$5

wir gerne behilflich. Für das HABEN WIR JA UNSERE KONTAKTE.

Auch für alles, was irgendwie für die Fliegerei gesucht wird.

- Haigh Aviation Corp. Fiberglass cowlings, custom-built components
- Harbor Ultralight Products, Inc. Fiberglass fabrication; custom design on request; wheelpan designers and manufacturers—catalog: free
- JDM Plastics & Custom Fabrication Windshields for experimental aircraft only
- H. C. Lange Wittman-type gear legs
- M & K Aviation, Inc. Purchase salvage and partout; new and used for sale—info pack: free
- Menzimer Aircraft Components, Inc. MAC electric trim servos, three-position indicator and rocker switch, designed for homebuilts—brochure: free
- Metal Masters one-or-two-piece spring aluminum landing gear to builder's specifications for aircraft under 2500 lb.
- Aircraft Spruce & Specialty Co. Adventure, Baby Lakes, Barracuda, Beachner V-8 Special, Celerity, Christavia, Cozy, Cygnet SF-2, Defiant, Der Cricket, Dyke Delta JD II, E-Racer, Hovey Beta Bird, Hummel Bird, Kingfisher, KR-2, Lancair, LM-1, Long-EZ, Quickie, Q2 Tri-Q, VariEze, VariViggen, White Lightning—catalog: \$5 refundable with \$50 purchase; add \$15 for postage overseas
- Alexander Aeroplane Co., Inc. Upholstery kits for kitplanes and plans-built aircraft; practice and starter kits available for beginners—catalog: free
- Alpha Aviation Supply Co. Kits for J-1B, KR-1 and KR-2—catalog: \$3
- Alturair BD-5, single-place, high-performance—catalog: free; info pack: \$20
- Amax Engineering Gyrocopter parts—info pack: \$5
- Australian Aviation Works Kits for Spacewalker I, II, Kararoo and Range Rider—info pack: \$5
- B & F Aircraft Supply Acro Sport VII, Baby Ace, Great Lakes, Cassutt, Fly Baby, Christavia, Hatz CB-1, Kelly D, Le Petrel Marquart Charger, Miniplane, Pietenpol, Pitts, Sidewinder, Skybolt, Sonerai VII, Starduster, Tailwind, Tu-Holer, Bushby Mustang VII—catalog: \$4, \$10 foreign; refund with \$30 purchase
- Bapco Wood and steel-tube components (one part to whole airframe) for all aircraft—info pack: \$3, brochure: SAE
- Catto Aircraft Co. Wood and composite props for homebuilt, lightplane and Formula 1 racing aircraft; custom propeller design and construction—catalog: free
- Certified Wood Props Wood propellers
- Competition Aircraft, Inc. 2-, 3-, 4-blade Ultra-Prop composite with adjustable pitch—brochure: free
- Cowley, Inc. Propellers
- Green Sky Adventures, Inc. GSC, Tech II and Tech III ground-adjustable and GSC inflight adjustable propellers—brochure: \$3; info pack: \$5
- GSC Systems Int'l, Ltd. 2-, 3-, 4- 5-blade, ground-adjustable, mechanical in-flight adjustable; new composite propellers; custom hub application available—brochure: free
- Hartzell Propeller, Inc. 2-, 3- and 4-blade, composite and metal propellers
- Hegy Propellers Propellers
- Hummel Aviation Propellers for half VW engines—brochure and info pack: \$4
- IVO Prop Corp. Pitch adjustable in flight or on ground; carbon/graphite blades with stainless steel leading edges: 2-, 3- and 6-blade—brochure: free
- Limbach Aircraft Engines (USA) High-quality wooden props for Limbach engines—info pack: \$2
- Matco Manufacturing, Inc. Carbon-fiber and Kevlar propellers for Rotax 582, 912 engines—brochure and info pack: free
- McCauley Accessory Div. Aircraft propellers for general aviation—catalog and info pack: free
- McCutchen Sky Wheels Gyroplane rotor blades and helicopter rotor blades for homebuilts—info pack: free
- NSI Propulsion Systems, Inc. Variable-pitch prop for reduction drives—info pack: \$5; brochure: free
- Ken Brock Mfg. Machined, stamped and welded sub-assemblies—catalog: \$5, info pack: \$7; brochure: free
- Diehl Aero-Nautical KR-2 premolded wing and tail sections; fixed tri-gear and taildragger landing gear for the KR—brochure: free
- Featherite Products, Inc. Preformed composite parts for Long-EZ, VariEze, Defiant, Solitaire, VanViggen, Cozy, Cozy MKIV, E-Racer—catalog: free
- Fitzgerald Composites, Inc. Cozy, Glasair, Velocity, Long-EZ, engine cowlings and completed assemblies—catalog: \$3; brochure: free
- Foxite, Inc. Canopies for MJ-7 P-51 Mustang
- Green Sky Adventures, Inc. Raceair Skylight plans, components, sub-assemblies; Zippy Sport plans—brochure: \$3; info pack: \$5
- Helicraft, Inc. Kits for Shadow gyroplanes—info pack: \$15
- Hielt Aviation Stamped-aluminum wing ribs 48-in. and 60-in. chord Goettingen 387 (modified) airfoil—brochure: \$2
- Homebuilder's Gear Retractable landing gears, aluminum spinners, cowling rings (for radial engines), flight control kits, hydraulic actuators for landing gear for scale and full-size Jurca fighter plane replicas from 3/4 to 1:1 scale—info pack: \$5
- JDM Plastics & Custom Fabrication Volksplane VP I, Volksplane II; windshields for experimental aircraft only—catalog: \$5
- C. Hall "Skip" Jones Parts, components and complete aircraft for Jurca MJ-77 3/4-scale P-51 Mustang and Javelin Sport Racer—brochure: free
- Leading Edge Air Foils, Inc. Kits for Nieuport 11, 12 and Jenny—catalog: \$6; info pack: \$10; brochure: free
- Mirage Aircraft, Inc. Retractable landing gears (mains and tail-wheel) for RV-4, RV-6, Cavalier, Emeraude and others—info pack: free
- Mountaineer Trikes Custom-made parts for trikes—brochure: \$5
- Northwest Outlet Kits for Streak and Streak Shadow, Thundergull and Thundergull JT-2—catalog: \$2 refundable; info pack: free
- Pawnee Composites Fuselage shell, seats, landing gear, fuselage fuel tank for Prescott Pusher
- Ron Sands Fokker DR-1 and D VIII—most all parts available—info pack: \$15, \$23 foreign
- Sport Aircraft, Inc. Parts for T-18—catalog: \$5; brochure: free
- Starfire Aviation, Inc. Skybolt fuselages, parts—catalog: \$1.50; info pack: \$10; brochure: free
- Damien Stern Component parts for ST 80
- Thompson Aero Products Wing spoilers and dive brakes for Cessna Cardinals and C-210 /P210 aircraft—brochure: free
- Weldtech Aero Welded components for the Hatz CB-1 biplane—catalog: SASE
- Western Aircraft Supplies Spruce kits for B-10, Baby Great Lakes, Barracuda, Cavalier, SA-102/SA-102.5, Cuby, Emeraude, Falco, Jungster I, KR-1, KR-2, Osprey, PGK-1 Hirondelle, Pietenpol, Taylor Monoplane, Taylor Titch, U-2, VariViggen—catalog: \$3
- Wicks Aircraft Supply Acro Sport VII, Baby Lakes, Banty, Bamstormer, Barracuda, Bobcat, Buddy Baby Lakes, Boomerang, Celerity, Coot, Corby CJ-1 Starlet, Cougar, Corben Jr. and Super Ace, Cozy, Cygnet, Defiant, Dragonfly, Durand Mark V, Dyke Delta, Goldwing, GP-4, KR-1, -2, -100; Little Bi, LMU, LM-1, LM-1X, Long-EZ, Mitchell Wing B-10, Mohawk UL, O'Neill Magnum, Osprey II, PDQ-C and PDQ-D Models, Pober Prue, Sidewinder, Skybird, Sky Pup, Voltaire, VariEze, War Aircraft Replicas, Woodhopper, Perdido Skiff (composite boat)—catalog: \$4 US, \$10 foreign



FLIEGERFLOHMARKT in I.E.IMPULSE

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

Privatinserate für Vereinsmitglieder kostenlos
- " - - für Nichtmitglieder 88 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.

FLUGPLATZ GASTHAUS
"ZUM FLUGLOTSEN"
PUNITZ FLUGPLATZ AUSTRIA
A-7535 GÜTTENBACH 351
Tel. 03327/82772

Ratko Radanov, ATC-Controller aus Zagreb, den es von Mali Losinj nach Österreich verschlagen hat, leitet zusammen mit Nada, ehemalige SWISSAIR station agent, das Gasthaus an der nord-westlichen Ecke am Flugplatz Punitz. Das Funkgerät für die Lande-infos liegt auf der Schank, und der Platz ist daher 7 Tage pro Woche von morgens bis abends offen.



Die beiden freuen sich auf Besuch von Amateurflugzeugbauern.

Dr. Gerald Fink, 07722/7871
sucht einen Motor-
spezialisten für den Einbau
von Automobilmotoren in
Experimentalflugzeuge.
(z.B. Konversion Subaru/EA81)

Joe Gartlgruber, verkauft
Anschallgurte um 88 500,-
Balsch Schugu II und Bagu IV
0222-6768523

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

Peter Gartlgruber
verkauft um 88 800,-
einen Jeppesen Avatar
Flugtaschenrechner
0222-6768523

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

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

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

repariert Funkgeräte

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

Aufgschnappt

Immer dieses leidige Problem mit Versicherungen. Unter dem Schlagwort "Versicherungsperiode" zieht sich die Kasko-Versicherung, auch bei sonst monatlicher Zahlungsweise, die ganze Jahresprämie vom Schadenersatzbetrag ab, auch wenn der Schaden gleich zu Beginn der neuen Periode eingetreten ist.

P|B|P

SALZBURG

Versicherungsberatung / insurance consulting
risk management

HERBERT PICHLER

Mag. Poppenreiter, Buchmayer & Partner
Gesellschaft m.b.H. & Co. KG.
A-5020 Salzburg - Franz-Sauer-Str. 30
Telefon 0662/43 09 66
Telefax 43 09 66-6

Dies nicht so bei Herrn Pichler von der PPP. Gegen einen geringen Zuschlag kann man bei ihm die Klausel aufnehmen, daß die Jahresprämie pro rata abgerechnet wird, wenn der Schaden ein Totalschaden ist.

| Herr Ing. Ruthard, vom BAZ,
| Prüfstelle West/Salzburg, und
| zuständig für uns westliche
| Eigenbauer, würde gerne einmal
| einen Nachmittag lang vor
| größerem Kreis, Fragen zur
| Zulassung und Bauprüfung von
| Exeperimental-Flugzeugen
| beantworten. Wenn Interesse
| besteht, müssen wir uns nur
| noch über einen Termin einig
| werden.

(Daß Interesse besteht, daran besteht ja wenig Zweifel. Aber ich brauch ein paar Grundlagen, bevor ich was organisier. Am besten gleich zusammen mit dem Inseratenauftrag einen Termin für den Sicherheits-Nachmittag vorschlagen.)

Der monatliche Stammtisch der Igo Etrich Jünger findet jeweils am ersten Samstag im Monat am Flugplatzrestaurant in WELS statt.

Da gibt es nicht nur Vereinspalaver, sondern der Interessierte kann wirklich einiges erfahren.

Beham Leopold hat die Endabnahme seiner Jodel D 95 gut überstanden. Er hofft, bald in die Lüfte zu kommen. IMPULSE wird darüber berichten.

Ing. Brandstetter Johann hat die Endabnahme für seine BX-2 hinter sich gebracht und möchte sich bald in die Luft erheben.

Unser Vorstandsmitglied Willi Lischak hat wieder einmal einen Weltrekord geflogen. 193 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit über 1000 Km. Und weil's alleine doch nicht so viel Spaß macht, baut er jetzt einen 2-sitzer.

Der Igo Etrich Klub hat jetzt die voll-elektronische Waage, ganz genau und unbestechlich, welche allen Mitgliedern, - die ihren Mitgliedsbeitrag hoffentlich bald bezahlt haben - zur Verfügung steht.

Die Waage kann auch, zwecks besserer Auslastung, von Nichtmitgliedern eingesetzt werden. Nähere Infos bzgl. ausborgen bei Hubert Keplinger.
Tel. 07322/53514

Auch von uns Amateurflugzeugbauern kassiert die Flugsicherung seit 1. Juli Gebühren, für, über Funk erteilte Anweisungen.

Ob das der Flugsicherheit wirklich dienlich sein wird? Und haften die Controller jetzt nach den strengeren Regeln für entgeltlichen Rat und Auskunft?

Die Seiten mit dem FLOHMARKT hängen schon auf vielen schwarzen Brettern bei den Flugplätzen und Vereinen.

Walter Gruber, 02742-78800
oder 809218 verkauft

2 Landescheinwerfer 12V, 100
Watt, mit Montagewinkel und
Kabel um 88.1.500,--

1 A4 Offsetdruckmaschine
Rotaprint 220 V ca. 70 kg
um 88 8.000,--

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

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

Instrumente, (Fahrt- und
Höhenmesser) auch ohne
Nachprüfschein,
werden laufend gesucht.
Angebote an I.E. IMPULSEN

Karl Reiter, 07752-7605
hat eine Quelle für Nirosta-
Blech 0,5 mm (für
Brandspants etc) sehr
preiswert. (Fa. Hinke)

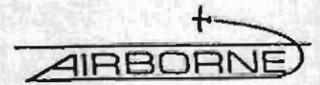
Karl Reiter hat auch eine
Quelle für luftfahrt-
zugelassenes Contizell
gefunden.
Fa. Contitech, Guntramsdorf

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



HB FAN CLUB
Flugschule; Segelflug, MIM, PPL
HB-23-Charter
in ganz Österreich möglich
S 500,- Mitgliedsbeitrag

Werkflughafen HB-Hofkirchen
4491 Hofkirchen-Kleebach 2, Tel. 07225 3



PILOTENBEDARF
FLUGZEUGZUBEHÖR
BAUMATERIAL
BANNERHERSTELLUNG
BANNERFLÜGE
FOTOFLÜGE

Katalog anfordern



ING HEINO BRDITSCHKA
HB FLUGTECHNIK Ges.m.b.H
WARTUNGSBETRIEB
für Segelflugzeuge und Motorsegler

4053 MAIZ, Dr. Adolf Schärffstr 44
Postfach 74
Tel. 0735/89355-37 Fax 0735/21909

Hubert Keplinger, Tel. 07322/53514 kommt
mit der elektronischen Waage des Igo
Etrich Club auch zu Nicht-Mitgliedern.

Unkostenbeitrag 8S 500,- pro Flugzeug
und kulanter Spesenersatz

Hervig Biebig, ein Wiener Igo Etrich Jünger
baut sich eine BEDE 5 zusammen. Wenn ihm Zeit
übrig bleibt, repariert er TV-Anlagen, HiFi-
Anlagen, auch Uralt-Röhrenradios, und alles
was mit Elektrik oder Elektronik zu tun hat.



A-1100 Wien, Davidgasse 92
☎ (0222) 604 48 04

Er hilft auch beim verkabeln bzw. prüft und
kontrolliert den Stromfluß auf Fehlerstellen,
Klappen und Stromschnellen, und das besonders
gerne bei Luftfahrzeugen.

STEINER Sigmund u. Aloisia

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

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

Entfernung vom:
Ort: 1 km Arzt: 1 km
Gasthaus: Hausn. Bed: 1 km
Schliff: 1 km
Langlaufloipe: beim Haus



Die Seiten sind hinten, zum leichteren Herausnehmen und alle Mitglieder fühlen sich moralisch verpflichtet, ihr schwarzes Brett damit zu verzieren.

 Aus den Emergency pages in einem Luftfahrt-zugelassenen Flugbetriebshandbuch habe ich folgende Anweisung entnommen.

Bei Triebwerksausfall
so rasch als möglich
landen !!!

 Der Chefredakteur (*tolle Bezeichnung, was?*) der Igo Etrich IMPULSE würde gerne bei Bauabnahmen (Zwischen- und End) dabei sein und darüber berichten. Bitte um Infos.

 Unser AERO CLUB informiert aktuell:

1. Privatisierung BAZ

Massiv laufender Einsatz durch die Vertreter des OeAeC im Luftfahrtbeirat. Termin mit Abgeordneten Kuchacka in Linz - Ing. Detter, R. Wais, Reg. R. Gruber, ständiger Kontakt GS Schlager - ASKÖ Generalsekretariat - BM Löschnak und GS Schlager - Abg. Dirnberger, ÖAAB NÖ GS.

Stand nach Zivilluftfahrtsbeiratsitzung am 24.05.1993
 (Teil)Erfolg des OeAeC.

In der 3. Vorlage des Entwurfs scheinen die Flugsicherungsstellen nicht mehr auf. Damit sind unsere "kleinen" Flugplätze von der An- und Abflugsgebührenverordnung nicht mehr betroffen. BM Präs. Löschnak hat sich hier sehr für die Sportluftfahrt eingesetzt. Auf Flughäfen Segelflug reduziert und Schulungs- und Fallschirmabsetzflüge minus 50% vom Tarif. Segelflug- und Fallschirmabsetzflüge müßten voll befreit werden - wir arbeiten weiter daran.

2. MOGAS PROBLEMATIK

MOGAS derzeit auf dem Markt erhältlich. Ansuchen um Flugerprobung Superbenzin ist geschrieben und Erprobung sollte im Juli bzw. August beginnen.

3. Privatisierung BSS
SPITZERBERG

Spitzerberg bleibt beim Bund - Ministerium würde begrüßen, wenn der OeAeC die BSS mieten und betreiben würde. Die INFORA hat die Wirtschaftsunterlagen bereit gestellt - OeAeC überprüft derzeit die Bedingungen.

Im Mai hat es zwei

Gesprächsrunden gegeben:

- a) im Ministerium: Dr. Lenz, GS Schlager - Hr. Opetnik, Dr. Jrschik
- b) 21.05 im OeAeC: gleicher Personenkreis

4. Flugplatz Zell/See

Am 8. Mai wurde in Zell/See die Flugplatzbetriebsgesellschaft m.b.H. gegründet. Die beiden bestellten Geschäftsführer sind nun beauftragt, die weiteren Schritte bzw. Verhandlungen in der Planung durch bzw. auszuführen.

5. Versicherungen - Haftpflicht
Deutschland

Ausländische Angebote sind vorhanden, aber derzeit kein österreichischer Rückversicherer - es wird weiter verhandelt.

Ein Bravo dem AERO CLUB für diese Erfolge. !!!

Unser Igo Etrich Club sollte doch als ganzer Club Mitglied beim Aeroclub werden. Das kann uns nur Vorteile bei den Verhandlungen wegen Haftpflichtversicherung, Gebührenvermeidung, Privatisierung etc. bringen. Gemeinsam sind wir eben noch stärker. Das wird ein Thema für unsere nächste Hauptversammlung werden.