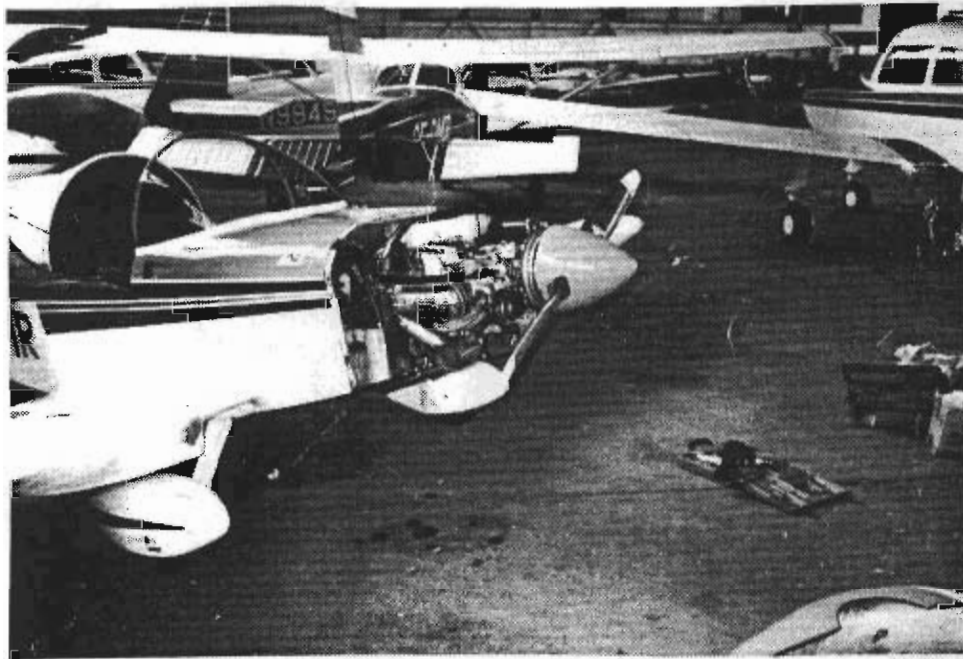


I. E. IMPULSE



Igo Etrich Club Austria
Vereinigung österreichischer Amateurflugzeugbauer



Wartung

LIEBE EXPERIMENTALFLIEGERFRAUEN !

In Zukunft wird eine Seite unserer Klubzeitschrift den Experimentalfliegerfrauen unter dem Titel "FRAUEN ECKE" zur Verfügung stehen. Ich bitte Euch um rege Inanspruchnahme.

Es ist mir bewußt, daß unsere Flugzeugbauerei nicht immer Eure Zustimmung findet. Aber gerade Euch möchten wir in unsere schöne Freizeitgestaltung miteinbeziehen und so ist dies vielleicht der Weg, eine gemeinsame Linie zu finden.

Der 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

EINLADUNG

zur 6. Generalversammlung des IGO ETRICH - CLUB AUSTRIA

am Samstag, den 4. Dezember 1993
um 10 Uhr

im Hotel "Stadtkrug"
am Kaiser-Josef-Platz in WELS

- Tagesordnung:
1. Begrüßung durch den Obmann und dessen Kurzbericht
 2. Bericht der Rechnungsprüfer
 3. Entlastung des Vorstands
 4. Neuwahl des Vorstands
 5. Allfälliges
Anträge, Beschlüsse

Kurzreferat des Vertreters des ÖAeC
zur "BAZ - Privatisierung"

12:30 Mittagessen

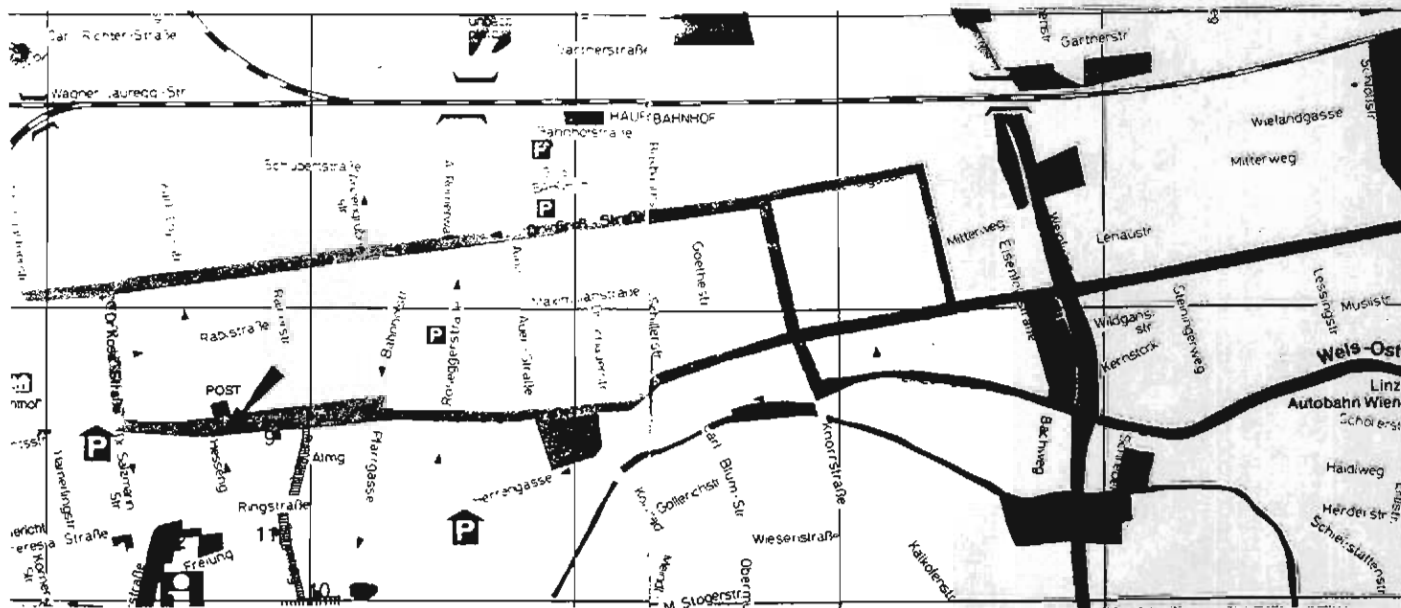
14:00 Referat von Ing. Ruthardt, BAZ Prüfstelle West,
"Fragen zur Zulassung"

Anschließend: Diskussion und VIDEOS über Experimentaltreffen

Um zahlreiches Erscheinen wird gebeten

Der Obmann

Parkmöglichkeit gibt es am Kaiser-Josef-Platz (WELS Zentrum)
von 10⁰⁰ bis 12⁰⁰ gebührenpflichtig (S 20,--). Am Nachmittag frei.



Igo Etrich Treffen 1993 in WELS
war wieder ein schöner Erfolg

Teilgenommen haben: mit:
Eigenbauer und Oldtimer (in der Reihenfolge des Eintreffens)

Othmar WOLF	BX-2 Cherry	OE-CRW
Carel SINDLER	RV 4	HB-YET
Bruno BERTSCHI	Colibri MB2	HB-YAT
Gerhard KUNZ	Colibri MB2	HB-YAL
Leopold BEHAM	D 95	AO-AMN
Horst MALLIGA	BD 5	OE-CMM
Friedrich LACKMAYER	CP 301	OE-APR
Manfred LANGER	BX-2	D-ELMR
Roland KOHLER	VARI-EZE	HB-YDF
Hans BRANDSTÄTTER	BX-2	OE-CBM
Josef AIGNER	FK 9	D-MJAG
Hermann EIGNER	Super Nova	OE-CHM
Hubert KEPLINGER	D 95	OE-AAX
Alois KRENNMEIR	P 50	OE-AAK
Felix AUBÖCK	P 60	OE-AGM
—	Supercat	OE-AGN
Rudolf HOLZMANN	KR 2	OE-AHR
Wilhelm LISCHAK	LW 02	OE-CLW
Anton ZEHNER	JOB 15	OE-DOE
Willi BERNHARD	Bellanca	HB-DUN
Markus LÖSCHENKOHL	DR 25	HB-KBJ
Werner BRÄNDLI	BX-2	HB-YDX
Max BRÄNDLI	BX-2	HB-YBX
Roger BRÄNDLI	BX-2	HB-JDW
Fritz KROMPASS	D 11	OE-CFW

Besucht haben uns: mit:

Josef FUCHS	C-150	HB-CDB
Gerhard WEIDNER	HB 202	OE-CGW
Karl MEIER	SF 27	OE-9082
Marcel JUNGO	DR 1051	HB-EEM
Christoph CANAVAL	C-172	OE-DVI

Und jede Menge weitere Gäste und Besucher, Klubmitglieder und Interessierte, von Fernsehen und von Zeitungen, gekommen mit Bahn, Auto und per Pedes.

Obwohl das Wetter traumhaft war und der Platz eigentlich leicht zu finden.

Gibt es doch Parallelen zwischen Guantschen und Experimentalfliegern?

Unser höchst reiselustiger und flugfreudiger Freund Willi besuchte unlängst das Land der Guantschen und konnte sehr erstaunliche Dinge berichten.

Im Lande der Guantschen gab es keine Flugzeuge und somit (!) hatten die Frauen dort das Sagen. Jeder Guantsche hatte 3 Frauen, und wenn man jetzt den logischen Schluß zieht, daß der Mann auf der faulen Haut liegen konnte, so ist das weit gefehlt.

Der Mann mußte arbeiten! Und es gab eine ausgeklügelte und sinnvolle Arbeitsteilung:

- 1. Woche Feldarbeit,
- 2. Woche Hausarbeit,
- 3. Woche Liebesdienste für alle drei Frauen,
- 4. Woche Regenerations- und Erholungsphase!

Auf allen alten Höhlenzeichnungen sah man daher den Guantschen entweder mit Feldhaue, Geschirrtuch, ???! oder Hängematte unterwegs. Die meisten Guantschen hätten ihr Dasein wohl gerne in 3. und 4. Wochen geteilt, doch die Guantschenfrauen ließen nicht mit sich spaßen.

So mancher Leser wird sich nun fragen, was die Guantschen mit den Experimentalfliegern gemein haben?

Zu fortgeschrittener Abendstunde wurden beim Fliegertreffen in Wels verblüffende Parallelen gezogen.

Da es bei uns Flugzeuge gibt und die Guantschen Ureinwohner der Kanarischen Inseln waren, haben hier nicht die Frauen, sondern die Männer das Sagen.

Die Aufteilung der "Wochen-Arbeit" kommt dem Ganzen schon näher.

1. Woche eines Flugzeugbauers: Schauen, wo gibt es Material, günstig und geeignet.

Stundenlange Telefonanrufe, gibt es besagtes Material lagernd, muß es bestellt werden, ist es für den Flugzeugbau geeignet, Kataloge durchgeblättert, Stücklisten erstellt.

Was wird es ca. kosten?

Zwischendurch Haareraufen über den Kontostand, vielleicht auch Besprechungen der finanziellen Lage mit der besten Ehefrau von allen. Also: das "Feld" wird sondiert und bestellt.

2. Woche:

Hausarbeit = zwischen 3 und 20 Stunden pro Tag im Haus, sprich Keller oder Garage, unterbrochen nur durch gelegentliche Nahrungsaufnahme oder Entleerung derer, wahrgenommen von anderen Hausbewohnern durch lauten Kreissägen- und Bandsägenlärm, Drehbankgequietsche oder lautes Fluchen.



Abgerundet wird die "Hausarbeit" durch Freunde, die einen von der Arbeit abhalten, Leute die besser Bescheid wissen, als der Konstrukteur selbst, lästige und besorgte Äußerungen der Ehefrau über Ringe unter den Augen, fahle Gesichtsfarbe und schmutzige Arbeitshemden. Zynische Bemerkungen über Fotos auf dem Nachttisch usw. werden sowieso ignoriert. Aber man ist ja im Haus.

Tja, und bei der Arbeitsaufteilung der 3. Woche unterscheiden sich die Aussagen der Frauen von denen der Männer. Es sei dem Leser und Fliegerbauer überlassen, ob die 3. Woche der Guantschen identisch ist mit der 3. Woche der Experimentalflieger.

In der 4. Woche, der angeblichen Regenerationsphase, werden im Bau befindliche oder halbfertige Flugzeuge im In- und Ausland besichtigt, Erfahrungen und Meinungen mit anderen Fliegern ausgetauscht, Baupläne studiert, Fotos herumgezeigt, Bauteile bis ins kleinste seziiert und durchleuchtet, und das Wichtigste: Kontakte, Kontakte, Kontakte.

Die Regenerationsphase ist die wichtigste Zeit für die beste Ehefrau von allen. Nun kann Sie in aller Ruhe Leim- und Epoxyflecken aus neuen Hosen und Hemden entfernen.

Wobei es beim Aerodux schwierig ist, ohne Schere sinnvolle Effekte zu erzielen.

Der sündteure Pullover, dessen Ärmel durch die Ständerbohrmaschine in Mitleidenschaft gezogen wurde, kann endlich gestopft werden.

Ganz zu schweigen von Hobel und Sägespänen in Haus und Wohnung, Schleifstaub in Autositzen, Geschirr- und Bettwäsche. Die Drohung: "Wenn ein Drehspan an meine Fußsohlen kommt, kriegst du Essen und Bett in den Keller!" wurde nicht wahrgemacht, da sich der Drehspan bereits im Leintuch und folgedessen in der Kehrseite der besten Ehefrau von allen befand.

Und dieser immerwährende 4 Wochen-Zyklus zieht sich über mindestens 3 Jahre bis zu 7 Jahren oder unendlich dahin. Wie lange die Guantschenmänner der Belastung durch ihre drei Frauen standhielten, ist leider nicht bekannt. Wie lange eine Experimentalfliegerfrau dieser Belastung standhält ???

Darüber gibt es mehrere konkrete Aussagen und sehr viele Vermutungen und Gerüchte.

Aber, sei es wie es sei. Trotzdem lieben wir unsere Männer.

Eine der
Experimentalfliegerfrauen.

Handle, ohne zu tun,
arbeite ohne Anstrengung.
Betrachte das Kleine als groß und das Wenige als vieles.
Stell' dich dem Schwierigen, solange es noch einfach ist.
Vollende die große Aufgabe durch eine Vielzahl kleiner Taten.
Wenn der Weise Schwierigkeiten begegnet,
hält er inne und widmet sich ihnen.
Er hängt nicht an seiner Bequemlichkeit.
Auf diese Weise gibt es für ihn keine Probleme.

(aus dem Tao Te King.)

250 Stunden mit der Cherry

Othmar Wolf und OE-CRW

Nach nunmehr 2 Jahren und über 250 Flugstunden (und noch immer keine Zulassung) wird es wieder Zeit, mich zu Wort zu melden und von meinen Erfahrungen zu berichten.

Vorausschicken möchte ich noch, daß ich es nach wie vor nicht bereut habe, daß ich mich damals für die Cherry entschieden habe. Ich bin nun erst recht der Meinung, daß die BX-2 eine der besten Konstruktionen im Amateurflugzeugbau ist.

Alle, die das Vergnügen hatten, mit mir am Doppelsteuer die Cherry zu fliegen, Piloten und auch Nichtpiloten, wie meine Gattin und meine Kinder, waren begeistert vom Fluggefühl und vom einfachen und unkritischen Steuerverhalten.

Natürlich hat es auch Probleme und Pannen gegeben, aber welcher Amateurflugzeugbauer kann schon behaupten, daß seine Maschine vom Erstflug an ohne irgendwelche Mängel geflogen ist. Um zumindest die Probleme, die bei meiner Cherry aufgetreten sind, den nachfolgenden Cherrybauern zu ersparen, hier mein Erfahrungsbericht.

Zur Konstruktion der Cherry möchte ich nur sagen, sie ist fast perfekt und sicherlich genial. Es staunen immer wieder alle Zuseher, mit welcher Leichtigkeit und in welcher kurzer Zeit sich ein (fast) ausgewachsenes Motorflugzeug auf- und abrüsten und auf dem Anhänger verstauen läßt.

Oder mit welchem geringem Kraftaufwand sich ein rein mechanisches Dreibein-Einziehfahrwerk betätigen läßt.

Abgesehen von einigen Kleinigkeiten bei den ersten Flügen, die jedoch eher auf Mängel beim Bau zurückzuführen waren, kam eigentlich erst spät, nämlich nach fast 100 Flugstunden, das erste große Problem.

In Form einer Bauchlandung nach dem Start.

Ursache dafür war wohl zu geringe Motorleistung und wahrscheinlich auch einer, oder mehrere Pilotenfehler.

Triebwerk

Ich habe daraufhin auf einen Conti C90 umgerüstet und habe nur die besten Erfahrungen mit diesem Triebwerk gemacht. Ich würde jedem, der auf diesen kurzen Graspisten, wie wir sie in Österreich vielfach haben, fliegen will, dringend raten, mindestens einen Rotax 912 einzubauen. Überlegenswert wäre sogar ein O-200 ohne Starter. (Abbauen und mit Blinddeckel verschließen; So wie ich es bei meinem C90-12F gemacht habe.)

Klappenmechanik

Ein weiteres Problem wurde bei der ersten 100er Kontrolle offenbar, nämlich zunehmendes Spiel in der Klappenmechanik, das nun nicht mehr toleriert werden konnte.

Nachdem ich das ganze Gestänge ausgebaut hatte, sah ich die Bescherung: An mehreren Stellen wird ein Hebel auf ein Alurohr aufgeschoben und mit einer durchbohrten M5 Schraube befestigt.

An allen diesen Stellen waren die Bohrungen im Alurohr trotz Verstärkungsbüchse ein wenig oval ausgeschlagen und deren Spiele summierten sich natürlich.

Jetzt meldete sich mein schlechtes Gewissen, daß ich doch öfter die Klappengeschwindigkeit überschritten hatte, bzw. bei zu hoher Geschwindigkeit die Klappen ausfahren wollte. (Da merkt man aber gleich, welche große Kräfte hier wirken!).

Zur Behebung des Schadens bohrte ich die ausgeschlagenen Löcher auf 6mm auf, preßte ein 6mm Stahlröhrchen ein und vernietete es an den Enden ein wenig. Anschließend sauber auf den Durchmesser ebegefeilt und auf exakt 5mm wieder nachgebohrt, ergab eine präzise und dauerhafte Lösung dieses Problems.

Bugrad

Ebenfalls bei der ersten 100er Kontrolle entdeckte ich am Bugradbein einen kleinen Riß in der Schweißnaht, sowie eine Verformung des angeschweißten 3mm Stahlplättchens. (Mir war vorher schon aufgefallen, daß das Bugrad leicht schief stand.) Ich verstärkte also das Bein durch Ersetzen des 3mm Blechs durch ein 5mm Blech.

Wieder sauber schweißen lassen und anschließend Glühen wie gehabt.

Als sich jedoch nach weiteren 100 Stunden wieder ein Riß in der Schweißnaht zeigte, wurde es mir zu blöd. Ich besorgte mit ein Stück Rundmaterial aus bestem Vergütungsstahl 42CrMo4 und drehte das ganze Bugradbein aus dem Vollen, die Hohlkehle schön ausgerundet und poliert und den Flansch mit 5mm Stärke.

Nur das Hohlbohren auf fast 400mm Länge ist mir nicht gelungen (das Material hat ca. 900N/mm² Festigkeit), nun ist das neue Bein halt um 400g schwerer.

Gleichzeitig habe ich die 4 Bohrungen zum Befestigen der Bugradgabel um ca. 5mm weiter nach vorn, also außermittig gesetzt. Das bringt einen besseren Geradeauslauf beim Rollen. (Seht euch einmal eine Fahrradgabel an, die ist auch nach vorn geschweift damit kann man sogar freihändig fahren).

Auch dürfte es die Gefahr von Bugrad-Shimmy vermindern. Ich habe noch keine Flattertendenzen gespürt, obwohl ich keinen Shimmy-Dämpfer eingebaut habe.

Schlechte Erfahrungen habe ich mit den bei uns erhältlichen Bugrad-Gummifedern von Bategu gemacht (Angst & Pfister verkauft auch dasselbe Produkt). Nach einiger Zeit setzt sich das relativ weiche Gummi zusammen und stülpt sich irgendwann regelrecht über die Druckplatte.

Gleichzeitig sackt dann das Bugradfahrwerk einige cm bis zum mechanischen Anschlag durch.

Glücklicherweise ist das bei mir in der Garage passiert und nicht gerade beim Startvorgang.

Ich habe daraufhin versucht, bei Bategu eine härtere Gummiqualität zu bekommen, aber diese Federtype ist nach wie vor nur mit maximal 57 Shore lagernd und das ist nach meinen Erfahrung zu weich.

Bei einem Hollandflug im heurigen Sommer habe ich mit den dortigen Cherry-Bauern auch über dieses Problem gesprochen.

Die haben mir dann einen ziemlich harten Gummi besorgt, keine Ahnung, wieviel Shore, aber die Härte paßt genau. Wenn jemand daran interessiert ist, ich habe noch 2 Stück liegen, kosten allerdings S600,— das Stück.

Bremsenprobleme

Einen weiteren interessanten Tip kann ich bezüglich der Bremsen geben.

Die Scheibenbremse bei der Cherry ist ja recht zierlich und 4mm Bremsbelagstärke sind bald verschlissen.

Bei einem meiner letzten Auslandsflüge, weit weg von der Heimat, hatte ich kürzlich einen Bremsendefekt in der Art, daß plötzlich beim Feststellen der Bremse am Apron der Bremsdruck weg war, wie wenn ein Schlauch geplatzt wäre.

Eine sofortige Kontrolle ergab, daß am linken Radbremszylinder der O-Ring des Kolbens herausgedrückt war, weil durch fortgeschrittene Belagabnutzung der Kolben bereits um einige mm aus dem Zylinder herausragte.

(Viel Überdeckung ist ja von Haus aus nicht vorgesehen). Dadurch war das System undicht und die Bremse wirkungslos.

Was nun machen, natürlich war es Sonntag, Nachmittag, keine Werkstätte irgendwo offen.

Ein freundlicher Betriebsleiter konnte uns als einziges Werkzeug eine alte Kombizange borgen und damit gelang es uns jedoch, den Bremszylinder zu zerlegen. Den O-Ring wieder eingelegt, glücklicherweise war er nicht verletzt und nach Wels geflogen, dort braucht man ja nicht viel bremsen.

Zum Heimfliegen nach St. Georgen mußten wir uns was anderes einfallen lassen, denn dort braucht man gelegentlich schon ordentliche Bremsen.

Am Flugplatz in Wels fanden wir einige Abfallstücke aus Alublech, die legten wir zwischen Kolben und Bremsbacke ein fixierten sie mit Draht.

Sah zwar gepfuscht aus, aber es hat geklappt.

Daheim habe ich mir dann überlegt, wie man die Lebensdauer einer Bremsbelaggarnitur verlängern konnte. Denn das Problem ist, daß man bereits bei 1,5mm Belagverschleiß (= 3mm Kolbenweg) mit obigem Fall rechnen muß, also der Belag zu erneuern wäre.

Um die 4mm Belagstärke besser auszunützen fertigte ich mir aus 2mm Alublech eine Unterlage in Form der Pos 8 aus Z.Nr. 020/2, die ich in dem Moment, wo der Kolben mehr als 2mm Spiel hat, zwischen Kolben und Bremsbacke einlege. Damit habe ich praktisch die Bremse nachgestellt.

Schweißnahtbruch am Hauptfahrwerk

Das nunmehr letzte Problem, das erst kürzlich mit knapp 250 Betriebsstunden aufgetaucht ist, war ein Bruch der unteren Schweißnaht am rechten Hauptfahrwerk-Achsschenkel.

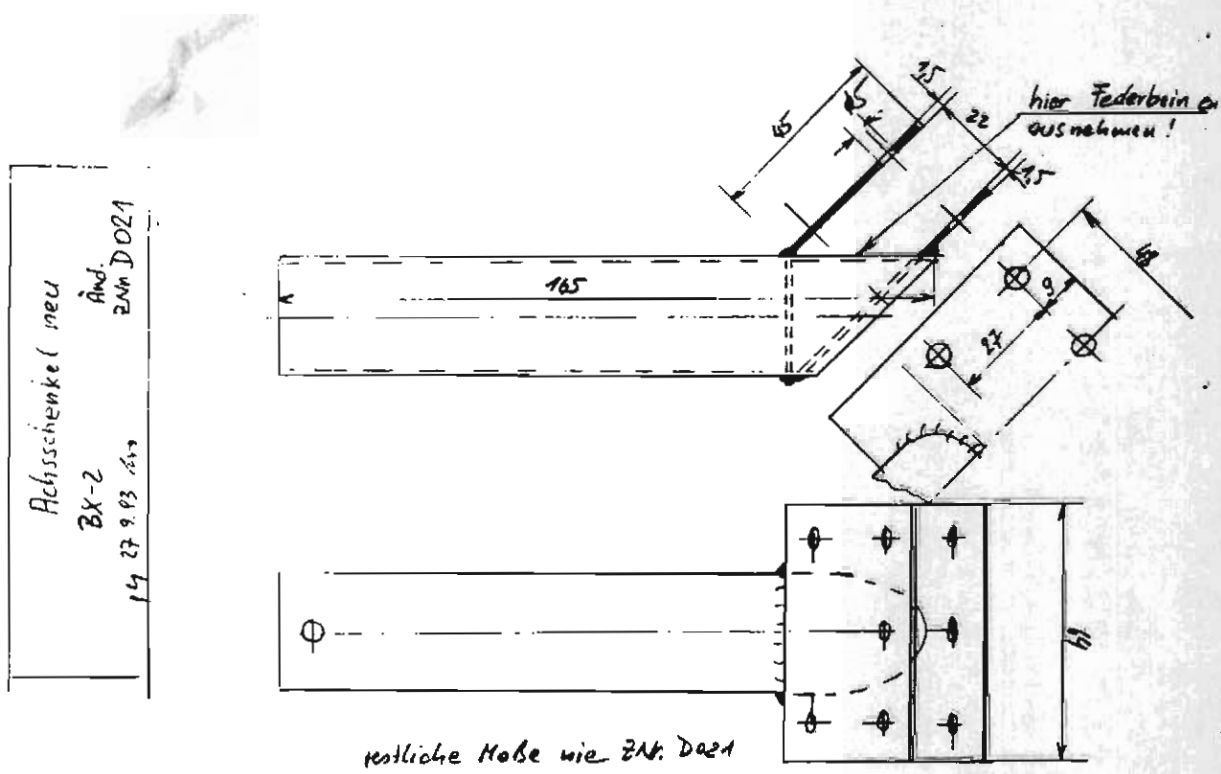
Gottseidank ist der Bruch beim Zurückrollen mit minimaler Geschwindigkeit aufgetreten und nicht ein paar Sekunden vorher beim Aufsetzen.

Ich habe den Beschlagteil vorerst in der alten Art neu angefertigt und wieder eingebaut, werde jedoch in nächster Zeit, nach Besorgen des Materials, eine verbesserte Version nach untenstehender Zeichnung anfertigen.

Dann werde ich bei Landungen auf so miesen Graspisten wie in Jihlava nicht mehr hängen müssen, ob mein Fahrwerk das aushält.

Wart ihr noch nicht in Jihlava? Dann baut euren Flieger fertig und fliegt hin, aber vorher gründlich das Fahrwerk kontrollieren!

Othmar Wolf



An- und Abfluggebühren

Seit 1. Juli 1993 ist die Verordnung, wonach uns Teilnehmern an der Allgemeinen Luftfahrt ein Beitrag zur Deckung der Kosten der Flugsicherung aufgebürdet wird, in Kraft.

Interessanterweise gibt es darüber kein NOTAM und steht kein Wort davon in der AIP. Das ist also nicht, in luftfahrtüblicher Weise verlautbart. Obwohl das im §4 dieser Verordnung sogar gesetzlich so vorgesehen ist.

Und wenn jetzt einer nicht zahlen will, was dann? Ob mir die Juristen im Aeroklub helfen würden, wenn ich's riskier?

Und in unserem Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuch aus 1811 (ABGB) gibt es im §1300 die Bestimmung, daß, wenn gegen Be-
lohnung auch nur aus Versehen ein nachteiliger Rat erteilt worden ist, der Ratgeber für den verursachten Schaden ohne Ausrede haftet. Trifft dies jetzt auch zu?

Dafür steht im §1 dieser Flugsicherungsan- und Abfluggebührenverordnung 1993 - (BGBl 157. Stück Nr. 423) daß nur für An- und Abflug bei Inanspruchnahme von Flugsicherungsdiensten diese Kosten eingehoben werden.

(Durchflüge durch Kontrollzonen etc. oder Kontaktaufnahmen mit INFO, RADAR, ACC usw. sind gratis. Hoffentlich nicht auch umsonst.)

Dafür fallen die Gebühren auch an, wenn man einen Flughafen NORDO anfliegt. (Weil der Funk ausgefallen ist z.B. und mit der Lichtkanone geschossen werden muß.)

Mehrere Aufsetz- und Durchstartmanöver gelten als eine einzige Inanspruchnahme und gezahlt wird nur die tatsächliche Abschlußlandung.

Dies gilt jedoch nur für die Flugsicherung. Bei den Flugplatzgebühren bleibt es wie bisher.

Eine Landepauschale (1x pro Tag oder pro Flug),

hab ich schon in Dänemark, Belgien, Jugoslawien, Niederlande und Frankreich auf manchen Plätzen bezahlt. In Dänemark gibt es überhaupt Flughäfen, bei denen ist die Kontrollzone für den Linienverkehr von 10 bis 17 Uhr in Betrieb, und danach war der Flughafen (Odense) ein Self-service-airport. Ohne Flugsicherung, Betriebsleiter oder Feuerwehr; dafür mit bis zu 10 Flugzeugen zugleich in der Platzrunde.

Für Flugzeuge bis 1 Tonne kostet das landen jetzt auf österreichischen Flughäfen öS 150,-- extra. (Ok, zur Zeit noch öS 75,--)

Aber ab 1997 wird der volle Betrag eingehoben. Für Flugzeuge bis 2 Tonnen werden gleich öS 300,-- zusätzlich zur Flughafenlandegebühr kassiert werden.

Unsere Flugplatzhalter, welche sich für die Einhebung der Gebühr 3% abziehen dürfen, bevor sie an das BAZ überweisen, werden sich sicher überhaupt nicht wundern, wie ruhig es auf einmal bei ihnen geworden ist.

Aber nach dem strengen Kostenrechnungsdenken unserer Flugplatzhalter, und bestimmt auch der Kostenrechner bei unseren Luftfahrtbehörden, wird eine Landung bald 1 Million Schilling kosten müssen.

Damit die Kosten voll gedeckt sind, auch wenn nur mehr 10 Landungen im Jahr passieren. (Irrtümliche oder so!)

Laut §3 wird nämlich eine Unterdeckung im darauffolgenden Jahr ausgeglichen.

(Und ich hab gedacht, alle angehenden Juristen müssen im Rahmen ihres Studiums eine Prüfung in Betriebswirtschaftslehre machen und kennen den Unterschied zwischen Vollkosten und Deckungsbeitrag pro Stück?)

Joe Gartlgruber
ISASI F03106



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.

Beim "Fluglotsen" an der nord-westlichen Ecke am Flugplatz Punitz gibt es als besondere Spezialität "Fildžan". Daß ist so eine Art türkischer Mokka, der jeden wieder zum Leben erweckt. Das Funkgerät für die Lande-infos 123,20 liegt auf der Schank, und der Platz ist daher an 7 Tagen pro Woche von morgens bis abends in Betrieb. Die Küche auch.



Dr. Gerald Fink, 07722/7871
sucht einen Motorspezialisten
 für den Einbau von
 Automobilmotoren in
 Experimentalflugzeuge.
 (z.B. Konversion Subaru/EAB1)

Joe Gartlgruber, verkauft
 Anschnallgurte um öS 500,--
 Baisch Schugu II und Bagu IV
 0222-6768523

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

Peter Gartlgruber
 verkauft um öS ~~800~~,-- 700,--
 seinen Jeppesen Avstar
Flugtaschenrechner und wird
 von Mal zu Mal billiger
 0222-6768523

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

Manfred Milkovits
 02689-3091 (abends)
 verkauft Halben Anteil an
 Segelflugzeug Mg 23
 (Werk Nr. 5) mit offenem
 Hänger um 25.000,--
 Standort Ostösterreich

Herwig Bielig baut sich eine
 Bede 5 zusammen.

Er repariert aber auch gerne
unsere Funkgeräte

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

BIELIG
LEKTRONIK

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

Aufgeschnappt:

Unser Igo Etrich Club hat jetzt 102 Mitglieder, 33 Projekte sind im Bau, und 12, von unseren Mitgliedern selbstgebaute Flugzeuge, fliegen schon durch die Luft. Daß wir 2 Weltrekordhalter in unseren Reihen haben, ist ja bekannt.

Als neue Mitglieder begrüßen wir:

Ewalt BINDER aus Fladnitz, Studenzen,
Stmk
Gunter DORNSTÄDTER, aus Traun
Helmut ZWICKL aus Wien
(ja, der Zwickl)
Herbert ZINK aus Mödling

öfh, österreichische
flugzeug
historiker

Felberstraße 104
1150 Wien

öLA, österreichisches
Luftfahrt-Archiv

Kreuzgasse 63
1180 Wien

Unser Igo Etrich Club ist auf Gegenseitigkeit auch Mitglied beim öfh und beim öLA, d.h. Alle sind überall berechtigt, bei allen Veranstaltungen teilzunehmen, in den Archiven zu stöbern, die Gratis-Inseraten Aktionen, und die Publikationen als Sprachrohr für ihre Anliegen zu benützen. *(Der jeweilige Verein entscheidet allerdings selbst, ob genügend Platz dafür vorhanden ist.)*

Irgendwann werden wir unsere Mitglieder wohl numerieren müssen. Schon um unsere Jubilare entsprechend feiern und würdigen zu können.

Das österreichische Luftfahrt-Archiv, hält am 10. November 1993, um 19 Uhr seine ordentliche Generalversammlung im Restaurant "DIEM", im 15. Bez.

Dieses Archiv hat eine Menge Baupläne, Literatur und sonstige Memorabilia durch und für seine Mitglieder gesammelt. Igo Etrich Impulse wird darüber noch näher berichten.

Die öfh halten am 27. November in ihrem Clublokal in der Felberstraße einen Flohmarkt ab, bei dem es wahrscheinlich auch derartige Memorablias zu erwerben gibt.

Der öfh nimmt auch noch gerne Spenden für diesen Zweck entgegen. Und wenn jemand vielleicht selber brauchbare Instrumente, Bücher, Pläne, Modelle, etc. anbieten will, kann er das, gegen einen kleinen Obolus an den öfh, gerne tun.

Unser Stammtisch, jeden 1. Samstag im Monat im Flugplatzrestaurant WELS, hat sich sehr gut entwickelt. Die verschiedensten Probleme werden besprochen und es gibt für fast alles irgendwie Rat und Auskunft. (Ohne Haftung)

Unser Mitglied EIGNER ist mit seiner Super Nova wieder in der Luft. Diesmal hat der Propeller gehalten und Hermann wird über sein Mißgeschick und seine Erfahrungen selber berichten.

Schild in einem Crew-briefing Raum:

Auf Gott vertrauen wir

alles andere checken wir selbst

Beim Untergrabnerhof
in der steirischen
Ramsau werden Amateur-
flugzeugbauer
bevorzugt.

STEINER Sigmund u. Aloisia

vlg. Untergrabnerhof
8972 Ramsau a. D. 55
☎ 03687/61387
Seehöhe: 1100 m

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



Walter Gruber, 02742-78800
oder 809218 verkauft

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

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

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

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

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

Johann HAINDL, 02248/2204-19
verkauft eine KR-1
60% fertig
inkl. Motor Revmaster 2100

Flohmarkt im Clublokal der
österreichischen Flugzeug
Historiker (öfh) in der
Felberstraße am 27. November
1993

Hubert Keplinger, 0732/253514
kommt mit der elektronischen
Waage des Igo Etrich Klub
gegen Spesenersatz auch zu
Nichtmitgliedern.
Unkostenbeitrag pro Flg. z.
öS 500,--

BANNERHERSTELLUNG
BANNERFLUGE
FOTOFLUGE

WARTUNGSBETRIEB

FLUGPLATZ LOLH

HB HOFKIRCHEN

AIRBORNE PILOTEN
SHOP

HB FAN CLUB



ENTWICKLUNGEN - KONSTRUKTIONEN FLUGSCHULE VERCHARTERUNG

Mitgliederliste Stand: November 93
 Name, Adresse Projekt, Tel.

ABEL HERMANN GANGLBAUERSTR. 1A 4493 WOLFERN	P60 07253/7325	EBNER FRANZ INNSBRUCKER BUNDESSTRASSE 77A 5020 SALZBURG	0662/827563
AICHINGER GÜNTHER DI. EICHENWEG 16 2020 HOLLABRUNN	MOTORS. 02952/3979	EDER Karl-Heinz Kapellenstr. 54 2100 LEOBENDORF	Dragonfly 02262/66108
ALTMANN FRANZ SCHNEEGATTERN 135 5215 SCHNEEGATTERN	06218/3218	EIGNER HERMANN ING. Vornholz 45 4081 Hartkirchen	Super Nova 07273/8814
AUBÖCK FELIX DI MOLLN 199 4591 MOLLN	P60, S.cat 07584/3321	FALLAND Friedrich Unterwald 109 8563 LIGIST	BX-2 03143/2434
BINDER Ewald Fladnitz 157 8322 STUDENZEN	03115/2955	FILA HEINRICH BAMBERGERG.72 1220 WIEN	0222/2205955
BEHAM LEOPOLD FEICHSEN 74 3251 PURGSTALL	BX-2, Jodel 95 07489/85903	FINK GERALD DR. JOSEF POSCHSTR.16 5280 BRAUNAU	BX 2 07722/7871
BIELIG HERWIG DAVIDGASSE 92 1100 WIEN	BD 5-B 0222/6044804	FISCHER HANS INPRUGG 1 FINSTERHOF 3040 NEULENGBACH	02772/2130
BRANDSTATTER JOHANN ING. EBERBACH 14 2564 FURTH	BX 2 02674/89446	FUCHS Dietmar Rohrbachbergstr. 4 4300 ST.VALENTIN	BD 5 07435/52078
BRDITSCHKA HEINO DR. ADOLF-SCHARFSTR. 44 4053 HAID	07229/88355-25	FURLE CHRISTIAN MAISHOFEN 94 5751 MAISHOFEN	06542/8532
BRDITSCHKA Heinz Traunferstr. 217 4053 HAID	07279/88283	HAVLICEK Peter Dr. Rustenweg 18 2532 OBERWALTERSDORF	
CANAVAL CHRISTOPH WÜRZENBERG 35 5102 ANTHERING	KITFOX 06223/2527	GAMAUF HELMBRECHT LATERNENGASSE 165 2632 GRAFENBACH	1 MANN HS. 02630/68542
CZERNY ALFRED ERZHERZOG KARL STR. 146/4/32 1220 WIEN	0222/2234472	GARTLGRUBER JOSEF WOHN PARK A 8153 1230 WIEN	Bo 208b 0222/6768523
DANNER FRANZ DÜRNDORF 123 4643 PEITENBACH	07615/7373	GEWESSLER JOSEF PRUGGERN 134 8965 PRUGGERN	03685/22629
DORNSTADTER Gunter Feldrain 3 4050 TRAUN	07229/61313	GLATZMEIER ALFRED ING. WAMBACHERSTR.58 4030 LINZ	0732/310437

GÖSZNITZER ADOLF FLUGPLATZ 5700 ZELL AM SEE	06543/8479	KLAMPFL FRIEDRICH JÄGERSTR. 259 8591 MA. LANKOWITZ	HELIKOPTER 03144/20773
GROZS DIETMAR FELDGASSE 13 3422 HADERSFELD	CRI CRI MC 15 02242/5237	KLEIN ROBERT UFERGASSE 27 7142 ILLMITZ	KITFOX 02175/28182
GRUBER WALTER PERNERSTORFERSTRASSE 3100ST. PÖLTEN	KITFOX 22/2/1 02742/68800	KOGELMANN Christian Löwengasse 14/17 1030 WIEN	KR-2 S 0222/7159460
GUTMANN JOHANN ING. BIENENSTEINGASSE 11 3250 WIESELBURG	GLASAIR II 07416/2518	KÖCK WOLF-DIETER ING. FICHTENGASSE 6 2601 MARIA THERESIA	PRESCOTT P. 02628/31273
HABERHOFER JOHANN HARL 78 8182 HARL	BX-2 03177/2703	KRENNMEIR ALOIS TRATTWORTH 8 4070 EFERDING	P50 07272/2548
HACKENBERG OLIVER KIENZLWEG 14 4563 MICHELDORF		KUNZ RÜDIGER ING. BAHNSTR. 8/29 2540 BAD VÖSLAU	EIGENKONSTR. 02252/785803
HAIDER FRANZ BAHNSTR. 5 7151 WALLERN	02174/26652	KÜBEL JOHANN ING. KASTEN 12 3072 KASTEN	BX 2 02744/684
HAINDL JOHANN ING. HAUPTSTR. 16 2282 MARKGRAFNEUSIEDL	KR 1 02248/2204	LAIMER ANDREAS EMMINGERSIR. 23 2231 STRASSHOF	02287/4643
HAVLICEK PETER DR. RUSTENWEG 18 2532 OBERWALTERSDORF	02253/7052	LECHNER WOLFGANG GRILLNAU 21 4910 NEUHOFEN	07752/38215
HOCHGERNER JOHANN BLASTUSSTRASSE 21 3032 EICHGRABEN	02773/2853	LEEB WILHELM STRUBERG. 44 5020 SALZBURG	0662/374384
HOLZMANN RUDOLF FADINGERSTR. 18 4800 ATTNANG PUCHHEIM	KR 2 07674/2805	LEMBERGER ERNST DR. SIEBENSTERNG. 17 1070 WIEN	STAR - LITE 0222/5138825
KAPP FLORIAN OPPENBERG 6 8786 ROTTENMANN	03619/261	LISCHAK WILHELM ROSEGGERSIR. 34 2540 BAD VÖSLAU	LW 02 02252/71680
KEPLINGER HUBERT HOCHBUCHEDT 17 4040 KIRCHSCHLAG	BX 2 07322/53514	MALLIGA HORST AM MELBENGRUND 23 8740 ZELTWEG/LIND	BEDE 5 03577/23359
KIRCHER ERWIN DI GORITSCHITZENWEG 29 9073 VIKTRING	0463/281377	MAYER Helmuth Quergasse 34 7123 MÖNCHHOF	02173/80673

MEIER KARL WEIßGERBERLANDE 8/ 1030 WIEN	ULTRALEICHT 0222/7307342	PUCHER ERWIN ELZ 120 8182 PUCH b. WEIZ 03177/2064
MILKOVITS MANFRED RECHTE HAUPTZEILE 1 7053 HORNSTEIN	ULF-1 02689/25854	PUMBERGER THOMAS ASPACH 90 5252 ASPACH 07755/5641 (313)
MODELLFLUGTECHNIK SCHLOSS WEISSENBERG 4053 HAID	07227/6228	RAK WILHELM NIEDERÖBLARN 8960 NIEDERÖBLARN 03684/2331
NIEDEREDER WERNER ING. HERMANNSTRASSE 3 4400 STEYR	07252/27502	REITTER KARL AULEITEN 25 4910 RIED 07752/7605
österreichische flugzeug historiker Felberstraße 104 1150 WIEN		RENNER INGO DR. HAUPTSTRASSE 15 9201 KRUMPENDORF 0463/25111
österreichisches Luftfahrt-Archiv Kreuzgasse 63 1180 WIEN		RESCH Franz Unterfladnitz 57 8181 ST.RUPRECHT 03178/2257
PARB CHRISTIAN NEUMÜHL 31 3250 WIESELBURG	07416/31632	REZAK Peter Hermann-Pfordteg. 14 3411 WEIDLING 02243/5258
PEINTINGER JOHANN TOBER 53 8163 FLADNITZ	BX 2 03179/23668	RICHTER-TRUMMER HELMUT GRAFENBERGST. 40 8051 GRAZ 0316/529614
PERKTOLD BRUNO NEGRELLISTR. 8 6020 INNSBRUCK	COZY	RIENER HERMANN STEINHAUS 52 4641 STEINHAUS 07242/27008
PFÄFFENBAUER LUDWIG ING. CUMBERLANDPARK 1 4810 GMUNDEN	07612/55455	RÜMELE AUGUST STRASSE d 21. APRIL 4800 ATTNANG PUCHHEIM 07674/5600
PICHLER Herbert Austr. 279 Siezenheim/SALZBURG	0662/854597	SÄTTELHACK JOSEF ING. SIEDLUNGSG. 19 8160 WEIZ 03172/2789
PICHLER SIEGFRIED ATZBACH76 4904 ATZBACH	MOTOR 07676/8989	SCHOBERSBERGER ERNST LINDENSTRASSE 4600 WELS 07242/26927
POPPEL GEORG BLUMENGASSE 19 7023 STÖTTERA	ENTE Po1	SCHWARZ Siegfried Johann Fux-Straße 19 8605 KAPFENBERG
PRATER GEORG HAYDENG. 304 2182 PALTERNDORF	KR 1 02533/8421	SELINGER PETER DI LANDSCHREIBERSTRASSE 21 DW-7000STUTTGART-75

STEINMAIR KARL MITTERNDORF 220 4643 PETTENBACH	07586/8332	WEICHHART Horst Wienerbergerstr.62 2435 WIENERBERG	02230/3616
STEINER Siegmund Untergrabnerhof 55 8972 RAMSAU	03687/81387	WEINHART Günther Götzwang 19 3261 STEINAKIRCHEN/F	07488/65093
STEINWENDER Martin Liebhartstalstr.36 1160 WIEN	Falco 0222/458445	WESTERMAYER OSKAR TRAGSCHR. MOTOR HAUPTSTR.11 2161 POYSBRUNN	02554/405
STREITWIESER WOLFGANG K.BILLERHARTSRASSE 6 5110 OBERNDORF BEI SEB.	BX 2 06272/398	WOLF OTHMAR DI DURNBACHG.2 3252 PEITZENKIRCHEN	BX 2 07416/36432
TONNINGER ANTON jun. MÜHLBACHG.7 4910 RIED i.I.		WÜRLEITNER Kurt Voralpenstr.31 4523 NEUZEUG	BX-2 0752/67167
TONNINGER ANTON MÜHLBACHG.7 4910 RIED i.I.	07752/7480	ZEHNER ANTON IRDNING 131 8952 IRDNING	JOB 15 03682/3269
UNGER HELMUT SCHAFTAL 51 8010 SCHILLINGSDORF	BX 2 0316/301772	ZINK Herbert Schillerstr.8 2340 MÖDLING	
VEIGL GERHARD BARTOSCHSTR.16a 2231 STRASSHOF	BX 2, MC 15	ZWICKL Helmut Kaiserebersdorferstr. 56 1100 WIEN	
WALDHAUS RUDOLF PUCHBACH 236 8591 MARIA LANKOWITZ			
WANEK Robert Rötzergasse 46 1170 WIEN	KR-2 S 0222/4635462		

Nach Redaktionsschluß:

Unser Vereinsmitglied Ing.Rüdiger Kunz, Bahnstr.8/29

2540 Bad Vöslau

verkauft einen König 3-Zylindermotor
Direkttrieb mit Zubehör:Auspufftopf,
Starter, Benzinpumpe, Drehzahlmesser, usw.
Bj.1988 neuwertig, nicht gelaufen
Tel.02252/785803

AVIONIC DITTEL GmbH Austria

NEU :

GPS - NAVIGATIONSSYSTEM LX 400

- . 6-Kanal GPS Parallelempfänger**
- . 57 mm Luftfahrtnorm nur 20 cm Einbautiefe**
- . Datenbasis mit ca. 3.000 Flugplätzen abrufbar**
- . Einfache Eingabe- und Auswahlfunktion**
- . Übersichtliche Darstellung aller Navigationsdaten**
- . Flugschreiber mit Statistik**
- . RS-232 Schnittstelle**

Einführungspreis bis Jahresende

NEU bei uns :

ELT: Modell E-01 für Betrieb mit
normalen Durazell Batterien

Unbeschwert und sicher fliegen mit Ausrüstung von



4851 Gampern 27
Telefon 0 76 82 / 80 91
Telefax 0 76 82 / 80 91

**ENTWICKLUNG - HERSTELLUNG
EINBAU - SERVICE**

Funkgeräte verschiedener Hersteller
Variometer
Transponder
VOR
Hörsprechgarnituren
Antennen
Warnblitzanlagen
Mikrophone
Akkus
Lautsprecher
Ladegeräte
POINTER ELT und Batterien