

# I. E. IMPULSE



Igo Etrich Club Austria  
Vereinigung österreichischer Amateurflugzeugbauer



# 18

Dezember 1994

*Bestellnummer: 18  
Herausgeber: Igo Etrich Club Austria*

Liebe Freunde!

Unser bisher erfolgreichstes Arbeitsjahr neigt sich seinem Ende zu, nicht weniger als achtzehn österreichische Experimentals sind bei unserem Treffen in Wels angeflogen. Die Jahreshauptversammlung steht wieder vor der Tür, Einladung im Blattinneren. Ich gebe mich wieder der Illusion hin, alle Vereinskameraden in Wels begrüßen zu können. Sicher ist eine gewisse Wetterabhängigkeit gegeben, doch wäre dies das richtige Forum, um Vorschläge vorbringen zu können.

Mit der Austro Control G.m.b.H. gibt es nach wie vor nur eine mündliche Abmachung, aber vielleicht kommt nun, nachdem die Wahlen vorbei sind, wieder mehr Bewegung in das Ganze. Unter welchen Voraussetzungen Flugmotoren selbst gewartet werden dürfen, ist ebenfalls im Inneren des Blattes zu lesen.

Ich möchte auch wieder daran erinnern, daß unsere Zeitschrift auch für Inserate zur Verfügung steht, bitte macht davon Gebrauch. Auch soll zum wiederholten Male daran erinnert werden, daß unsere Igo Etrich - Impulse nur dann erscheinen können, wenn genügend Beiträge eingelangt sind. Wir wären auch über die Bekanntgabe von Bauzuständen und erfolgten Erstflügen sehr dankbar.

Da diese Ausgabe die letzte in diesem Jahr ist, möchte ich allen ein gesegnetes Weihnachtsfest und ein gutes neues Jahr wünschen!

Euer Obmann

P.S. Redaktionsschluß für die nächste Ausgabe ist der 20.3.1995

Noch ein Hinweis: Unsere Namensliste sollte nur innerhalb unseres Vereins verwendet werden.

#### Impressum:

Die I.E. IMPULSE sind ein Nachrichten- und Kommunikationsmedium des Igo Etrich Club Austria.

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. IMPULSE :

Othmar Wolf  
Dümbachgasse 2  
A - 3252 Petzenkirchen, Tel.& Fax : 07416/36432

Verlagspostamt Attnang Puchheim

## Einladung

zur 7. Generalversammlung des IGO ETRICH - CLUB AUSTRIA

am Samstag, den 28. Jänner 1995

um 9 Uhr 30

am Flugplatz Wels, Osttrakt des Hangargebäudes.

## Tagesordnung

1. Begrüßung und Bericht des Obmannes
2. Bericht der Rechnungsprüfer
3. Entlastung des Vorstandes
4. Neuwahl des Vorstandes
5. Allfälliges, Anträge, Beschlüsse

anschließend ein Referat von Ing. Rüdiger Kunz  
zum Thema " Erprobung von Amateurbaufugzeugen "

12.30 Uhr Mittagessen

14.30 Uhr Diskussion und Videofilmvorführungen

Wahlvorschläge sind bis zwei Wochen vor der Hauptversammlung  
an den Wahlvorsitzenden Hrn. Anton Zehner, 8952 Irdning 131 zu richten.

Um zahlreiches Erscheinen wird gebeten !

Der Obmann

**Allgemeinerlaubnis für Einflüge ausländischer  
Selbstbau - Luftfahrzeuge in das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland**

**A. Vorbemerkung**

Nach Artikel 40 des Abkommens Über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Abkommen) sind Luftfahrzeuge mit einem Lufttüchtigkeitszeugnis der beschränkten Sonderklasse vom internationalen Luftverkehr ausgeschlossen, es sei denn, der Staat, in dessen Hoheitsgebiet eingeflogen werden soll, hat dafür eine Erlaubnis erteilt. Sogenannte Selbstbau-Luftfahrzeuge ( das sind Luftfahrzeuge, die von Amateuren überwiegend selbst gebaut worden sind ) gehören in der Regel in diese Lufttüchtigkeitskategorie.

**B. Einflug in die Bundesrepublik Deutschland**

Einer entsprechenden Empfehlung der in der "European Civil Aviation Conference" (ECAC) zusammengeschlossenen Staaten folgend wird für Selbstbau - Luftfahrzeuge eines Mitgliedsstaates mit beschränkt gültigem Lufttüchtigkeitszeugnis oder vergleichbarer Zulassung die Einflugerlaubnis in das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland mit dem Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs hiermit allgemein erteilt. Die Erlaubnis ist mit der untenstehenden Auflage verbunden. Ergänzend dazu wird bestimmt, daß die für das einfliegende Luftfahrzeug im Eintragsstaat jeweils geltenden Auflagen und Beschränkungen im Hoheitsbereich der Bundesrepublik Deutschland verbindlich bleiben.

Die folgende Auflage ist zusätzlich zu den für Luftfahrzeuge der Normalkategorie geltenden Vorschriften einzuhalten:

- Flüge dürfen nur zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang und nur nach Sichtflugregeln durchgeführt werden.

Auf die folgenden, auch für Luftfahrzeuge der Normalkategorie geltenden Vorschriften wird besonders hingewiesen :

- Das Überfliegen von Menschenansammlungen in niedriger Höhe ist nicht gestattet (Sicherheitsmindesthöhe!)
- Für das einfliegende Luftfahrzeug muß eine Haftpflichtversicherung mit einer Mindestdeckungssumme in Höhe der gesetzlich festgelegten Haftung für Personenschäden und Vermögensschäden abgeschlossen sein und nachgewiesen werden können (vgl. § 37 Luftverkehrsgesetz).
- Vor dem Einflug in die Bundesrepublik Deutschland ist ein Flugplan abzugeben. Das Gleiche gilt für den Ausflug.
- Das einfliegende Luftfahrzeug muß mit einem UKW-Sende-/Empfangsgerät ausgerüstet sein, das mindestens den Frequenzbereich von 117.975 MHz bis 136 MHz umfaßt und im 25 kHz-Abstand rastbar ist.

Ausnahmegenehmigungen können im Einzelfall für einen jeweils begrenzten Zeitraum bei der

Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) - Referat 16 -  
Opernplatz 14, 6000 Frankfurt/Main, Telex 04 11898  
Bundesrepublik Deutschland

beantragt werden.

Der Bundesminister für Verkehr  
Im Auftrag  
P a u l

Dazu ein Auszug aus einer Veröffentlichung des ehemaligen BAZ Österreich:

**BETRIEB VON EIGENBAULUFTFAHRZEUGEN**

**OPERATION OF HOME-BUILT AIRCRAFT**

Gemäß einer Empfehlung der "European Civil Aviation Conference" (ECAC) gelten nachfolgende Bestimmungen.

According to the recommendation of the "European Civil Aviation Conference" (ECAC) the following regulation is applied.

Ausländische Amateurbauluftfahrzeuge (Eigenbauluftfahrzeuge) von ECAC Mitgliedsstaatendürfen in Österreich mit den gleichen Bedingungen bzw. Einschränkungen betrieben werden, wie diese im jeweiligen Lufttüchtigkeitszeugnis oder einer "Vorläufigen Verkehrszulassung" festgelegt wurden.

Home built aircraft of ECAC-member States are accepted to fly in Austria without any restrictions other than those stated in the pertinent certificate of airworthiness or "permit to fly".

---

## Achtung!

Welches unserer Vereinsmitglieder hatte heuer in Genua Schwierigkeiten mit der Behörde ? Der italienische "Club Aviazione Popolare " möchte den genauen Sachverhalt kennen um dagegen auftreten zu können. Auch sind Bemühungen im Gange, die offizielle Einfluggenehmigung für Experimentalflugzeuge nach Italien zu erreichen.

Bitte meldet Euch so schnell wie möglich bei Rudi Holzmann, Tel.07674/2805 !

---



## Oskar Westermayer

Am 17. 10. 1994 ist unser über alles geschätzter Fliegerkamerad und Ehrenobmann Oskar Westermayer nach längerem schweren Leiden von uns gegangen. Er gilt als der Doyen des österreichischen Amateurflugzeugbaues. Schon vor mehr als zwanzig Jahren beschäftigte er sich mit der Konstruktion und dem Bau von Tragschraubern, durch seine Arbeit wurde der Tragschrauberbau über die österreichischen Grenzen hinaus richtungsweisend beeinflusst. Er war immer hilfsbereit und hatte für unsere Sorgen und Nöte immer ein offenes Ohr. Wir wollen ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Nachstehend ein Nachruf aus den Mitteilungen des Flugsportvereines Fliegergruppe Waldviertel :

### **In Memoriam Oskar Westermayer**

Am 17. Oktober verstarb, im siebzigsten Lebensjahr, unser "Weinviertler Flugpionier" Oskar Westermayer. Ein heimtückisches Krebsleiden hat ihn viel zu früh aus seinem Schaffen und aus unserer Mitte gerissen.

Er war, solange es seine schwindenden Kräfte noch zuließen, voll von Plänen zur Weiterentwicklung " seines " Tragschraubers, einer Idee, die er seit Mitte der sechziger Jahre sehr konsequent und erfolgreich verwirklichte. Zur Würdigung seines Lebenswerkes seien hier kurz die wesentlichen Daten und Fakten in Erinnerung gerufen:

Die Erfindung des Tragschraubers durch den spanischen Flugzeugkonstrukteur Juan de la CIERVA beruhte auf dessen im Jahre 1919 beobachteten Absturz eines Flugzeuges im zu langsamen Landeanflug. CIERVA suchte deshalb nach einer Möglichkeit, einem Tragflügel zu einer ausreichenden Eigenbewegung zu verhelfen, auch wenn sich das Flugzeug selbst nur mehr langsam vorwärtsbewegte. . . . der Drehflügler war geboren.

Der österreichische Ingenieur Raoul HAFNER hatte sich seit 1929 mit der Entwicklung von Drehflüglern befaßt, seine ersten Konstruktionen wurden auf dem Flugplatz Wien/ASPERN erprobt

BENSEN, zu verwirklichen. Er entwickelt und baut einen eigenen Rotorkopf und erhält am 15. Mai 1970 für seine Konstruktion die Luftfahrtbehördliche Zulassung.

Auf dem bereits historisch gewordenen Flugplatz Wien/ASPERN kann Oskar Westermayer am 10. Juli 1970 seinen Tragschrauber zum ersten Mal der Öffentlichkeit vorführen. . . 40 Jahre nachdem Raoul Hafner dort seinen ersten Drehflügler erprobte.

Unser viel zu früh verstorbener Flugpionier leistete in der Folge weitere Entwicklungs- und Erprobungsarbeit und baute eigene GFK- Rotorblätter, sowie eine besondere Steuerung, wofür ihm ein österreichisches Patent erteilt wurde.

Ein weiteres Ergebnis seines unermüdlichen Ideenreichtums war schließlich die Entwicklung und der Bau eines eigenen Flugmotors, der zufolge flüssigkeitsgekühlter Zylinderköpfe wesentlich weniger Treibstoff verbraucht als ein leistungsgleicher luftgekühlter Flugmotor.

Der Verwirklichung weiterer Ideen schob nunmehr der Tod einen Riegel vor . . .

An uns liegt es nunmehr, die Erinnerung an unseren Weinviertler Flugpionier hochzuhalten, damit sein Lebenswerk nicht vergessen wird.



<b>HB</b>	FLUGTECHNIK Ges.m.b.H
	<b>ROTAX.</b> Motoren
für UL, Experimental's	
4053 HAID Pf.74 Tel,07229 79104	

## 10. IGO - ETRICH Treffen in Wels

Alle Jahre wieder ruft der IGO ETRICH - Club zu einem Meeting aller in- und ausländischen Amateurflugzeugbauer und solcher die es noch werden wollen. So fand auch dieses Jahr vom 19. bis 21. August das 10. Internationale Igo Etrich - Treffen wie immer am Flugplatz Wels statt.

Mögen vielleicht auch manche angesichts eines Vergleiches mit Veranstaltungen wie Oskosh müde lächeln, für uns ist dieses Treffen die Veranstaltung, auf die wir uns das ganze Jahr freuen, auf der wir unsere Tätigkeit der Öffentlichkeit präsentieren und bei der wir unsere in- und ausländischen Freunde samt ihren Flugzeugen treffen und natürlich auch ausgiebig feiern können.

Das Gelingen einer derartigen Veranstaltung hängt von mehreren Faktoren ab, von denen einige nicht beeinflussbar sind, wie zum Beispiel das Wetter. Klar daß bei schlechtem Flugwetter nur wenige Teilnehmer mit dem Flugzeug anreisen, gerade diese bereichern aber derartige Veranstaltungen ungemein. Aus diesem Grund wurde der Termin des jährlichen Treffens schon vor einigen Jahren vom Juni auf Mitte August verlegt. (Erinnert ihr euch an die ätzenden Bemerkungen von Max Brändli ?) Trotzdem sah es heuer anfangs gar nicht gut mit dem Wetter aus. Freitag, 19. August, ich habe Rudi versprochen, bei den Vorbereitungsarbeiten zu helfen, also rüste ich meine Cherry auf und fliege nach Wels. Ein wenig später trifft auch Beham Poldi ein, er landet schon im Regen. Dabei war der Wetterbericht gar nicht so schlecht. Bis am Abend sind wir die einzigen mit dem Flugzeug angereisten Teilnehmer. Am späten Nachmittag hören wir von der Flusi, daß eine schweizer Kolibri, nämlich Gerhard Kunz, unterwegs ist, aber in Altenrhein wegen Schlechtwetter runter mußte. Dadurch ist ihm heuer das Welser Nachtleben versagt geblieben.

Bei den nun einmal notwendigen Vorbereitungsarbeiten sind, wie jedes Jahr, nur eine Handvoll Leute da und es gibt so viel Arbeit. Liebe Freunde, es wäre schön wenn sich bei den nächsten Treffen von unseren über 100 Mitgliedern doch noch einige entschließen könnten, wenn möglich schon am Freitagnachmittag zu kommen und etwas bei der Organisation zu helfen.

Samstag vormittag kommt endlich etwas in Bewegung, die wunderschönen Cheries von Hans & Hans (Brandstätter und Haberhofer) treffen ein, später kommt noch der dritte Hans (Kübel) ebenfalls mit einer Cherry, nun stehen die vier Brändlikinder schön in einer Reihe da. Fehlt nur der vierte Hans (Peintinger), der kommt mit dem Auto weil seine Cherry zwar fertig und flugbereit ist, aber das ersehnte Stück Papier fehlt ihm noch, die Erprobungsbewilligung. Mittlerweile hat es wieder zu regnen begonnen, die Kitfoxpiloten treffen bei mieser Sicht ein und das nur dank GPS wie sie später berichten. Roberts Propeller sieht nicht gut aus, die Eintrittskante seines Holzpropellers ist vom Regen etwas angenagt worden.

Auch unsere Profis, Heino Brditschka und Günther Weinhart haben inzwischen ihre Exponate ausgestellt: Die neue "Alfa" von Brditschka ist im Prototyp fertig, sieht schnittig aus, ist aber noch nicht geflogen. Günther hat Teile des Kitflugzeuges "Europa" ausgestellt, für die er die Werksvertretung für Österreich übernommen hat.

Doch am Nachmittag ging es Schlag auf Schlag. Der Himmel machte auf und die Sonne schien als hätte sie nie was anderes gemacht. Die Schweizer Freunde landen bei herrlichem Flugwetter, als hätten sie es als Gastgeschenk mitgebracht. Mit von der Partie natürlich die Brändli - Brothers, diesmal haben sie fast ihre ganze Familie mitgebracht. Als dann noch Manfred und Rosi Langer eintreffen ist die Cherry - Familie komplett, neun Stück!

Insgesamt konnten wir sechs neue Experimentals  
meinen Informationen weitere drei es nur knapp  
zu kommen. Wir werden sie hoffentlich nächstes  
Erfolg der österreichischen Amateurbauerbewegung  
auf unsere Leistungen.

Den Vogel abgeschossen hat jedoch dann uns  
weil er den schönsten Flieger hat, sondern weil  
Jahren mit einem vollkommen offenen Breezy  
geflogen ist, ohne viel Aufhebens zu machen. Ich

allen ohne irgend jemand anderen schmälern zu wollen. Gratuliere Kurt, es würde uns freuen, wenn wir Dich nächstes Jahr wieder sehen könnten um Deinen Achziger zu feiern!

Bis zum Abend waren dann doch ca. 30 Flugzeuge eingetroffen, viele sind auch mit dem Auto gekommen wie auch Rolf und Hanni Wullenweber aus Deutschland, die ihre Scirocco daheim lassen mußten und sich trotzdem die Mühe gemacht haben, uns zu besuchen.

Vielleicht ist doch was dran an der österreichischen Gemütlichkeit, die wir auch diesmal wieder nicht zu kurz kommen ließen. Bei einer zünftigen oberösterreichischen Brettljausn mit viel Most (spät kam er, aber dafür schmeckte er umso besser), wurden zuerst die obligatorischen "Häferln", sprich Preise für die Fertigungstellung des Flugzeugs bzw. für gute technische Details vergeben. Wie üblich hatte Max auch diesmal seine "Runzelpumpe" mitgebracht (wo hat er die nur immer in seiner Cherry untergebracht?) und wir stellten auch gleich wieder eine Bank zur Verfügung in Erwartung der Dinge, die unweigerlich kommen mußten. Unsere Erwartungen wurden auch nicht enttäuscht, Werner hatte sich inzwischen wieder als Dichter betätigt und gemeinsam mit Max boten sie uns neue und alte Gstanzeln zum Gaudium aller, nur Huberts Lachen ist meist etwas gequält. Doch was die Schweizer können, bringen wir noch allemal zusammen. Dachte sich Hans Kübel, bestieg seinerseits mit seiner Klarinette eine Bank und bot uns gemeinsam mit seinem Musikerfreund ein Repertoire österreichischer Unterhaltungskunst, an das wir uns noch lange mit Vergnügen erinnern werden.

Sonntag morgen, zur Abreise der Teilnehmer ist das Wetter gottseidank wieder schön, alle packen ihre Flieger wieder voll mit Schlafsäcken, Zelt und vor allem mit Erinnerungen an ein schönes Wochenende im Kreis von Freunden und Gleichgesinnten." Tschüs und auf Wiedersehen bis zum nächsten Jahr in Moulins oder Ecuwillens oder wo auch immer . . ."

Ich hoffe, daß ich euch, liebe Freunde, mit meinem Bericht dazu animiert habe, im nächsten Jahr auch (wieder) mit dabei zu sein in Moulins, Ecuwillens oder zumindest in Wels, sei es mit dem eigenen Flugzeug oder mit dem Auto. Nehmt auch bitte eure Frauen mit, aber stellt sie bitte nicht irgendwo ab wie ein Postpaket (!), sondern integriert sie ein bißchen in das Geschehen sei es durch bekanntmachen mit anderen Fliegerfrauen oder ein Schwätzle im Lokal oder vielleicht durch ein gemeinsames "Fliegerschau".

#### Romeowhisky



Die ersten Nebelschwaden kriechen über die Felder, die Luft ist feucht und kühl und Erinnerungen an meine Kindheit tauchen auf. Wo ich morgens aus der Tür trat und sagte: " Es riecht nach Schnee."

Ich ertappe mich dabei, wie ich mit Wehmut an den vergangenen Sommer denke, die Hitze, das Faulenzen in der Sonne, schwimmen,..... Ich habe diesen Sommer genossen, mit allem drum und dran, den Aus - Flügen, baden usw. Ich habe Bekantschaften gemacht und Freundschaften geschlossen. Und manchmal wurden aus Bekannten Freunde. Es war ein schöner Sommer ! Warum erfüllt es mich trotzdem mit Wehmut, daß er vorbei ist ?? Vielleicht weil ich noch immer versuche, schöne Dinge, Erlebnisse festzuhalten, mich an Erinnerungen festzuklammern oder an angenehmen Gefühlen. Unangenehmes wollen wir so schnell wie möglich vergessen, verdrängen. Doch an den schönen, heiteren Dingen hängen wir. So oft habe ich mir vorgenommen, bewußt in der Gegenwart, im Hier und Jetzt zu leben. und doch ertappe ich mich dabei, wie ich diesem und jenem nachhänge. Einem besonders schönen Abend, einer Begegnung oder eben diesem Sommer.

Ein Großteil von uns hat verlernt, die Dinge so zu betrachten oder zu nehmen wie sie sind, JETZT, in diesem Augenblick. Wir leben zu oft in der Vergangenheit oder in der Zukunft. Was war gestern ? Wie wird es morgen sein ? Im Beruf, Zuhause, beim Fliegen ? Wir hängen Erinnerungen nach oder wir freuen uns, wenn dies oder das sein wird. W e n n ich den Führerschein habe, w e n n ich mit der Schule fertig bin, w e n n das Flugzeug fertig ist..

Dabei vergessen wir, daß JETZT der Moment ist, wo wir leben, leben sollten, bewußt jeden Augenblick leben sollten, wir vergessen, daß der Mensch, dem wir gerade JETZT begegnen, der wichtigste Mensch in unserem Leben ist. Wir können unsere Träume, Fixierungen, Vorstellungen nicht oder nur schwer loslassen. Viele Menschen beklagen sich über unsere materialistische Welt. Doch wie vielen ist bewußt, daß sie im Äußeren das festhalten, was sie im Inneren nicht loslassen können ? Wenn ich meine Vorstellungen und Erwartungen an meinen Kollegen, Partner, Chef nicht loslassen kann, wie könnte ich dann nicht fixiert sein auf Geld, Besitz, Macht ? Wie kann ich verärgert sein über unsere Konsumgesellschaft, wenn ich selbst am Konsumverhalten festhalte ?

Der Sinn des Lebens ist . . . zu LEBEN ! Und leben heißt, mir jeden Augenblick meines Daseins bewußt zu werden. Jeden Augenblick bewußt zu leben, zu genießen. Ohne festzuhalten an alten Erinnerungen, alten Verletzungen, alten Mustern oder auch schönen Augenblicken. Jeder Augenblick kann mir Schönes bringen wenn ich mir seiner bewußt bin. Wir können uns nur dem Fluß des Lebens ergeben, ohne Vorbehalte, ohne Fixierungen. Wir können nur unsere Erwartungen, Einschränkungen und Begrenzungen loslassen, um bewußt jeden Moment unseres Lebens zu genießen.

Ich lasse hiermit meine Fixierung auf diesen Sommer los. Es war ein schöner Sommer, doch JETZT ist ein schöner Herbsttag, den ich gerade JETZT bewußt erlebe !

Und weil ich gerade beim Loslassen bin: Ich habe mir selbst sehr viel Druck gemacht mit dem Schreiben dieses Artikels. Für den letzten bekam ich sehr viel Lob und Anerkennung und meine Fixierung war, wieder so einen "guten" schreiben zu müssen. Ich habe mich gedrückt obwohl Rudi schon darauf wartet. Aber heute, JETZT, habe ich meine Erwartungen an mich selbst losgelassen und mich hingesezt und einfach alles aus mir fließen lassen. Ob es gut ist oder nicht, ist nicht wichtig. Das bin ich, meine Gedanken, meine Gefühle. Und einmal bin ich so, dann wieder so. Ich möchte hiermit meine eigene Einschränkung loslassen, anderen zu entsprechen. Und das fühlt sich für mich sehr gut an.

Ein Nachsatz:

Da ich weiß, daß Frau Pecek in Ljubljana die I.E. Impuse liest, möchte ihr und ihrer ganzen Familie auch im Namen von Familie Brandstätter noch einmal ganz, ganz herzlich für die liebevolle Gastfreundschaft danken. Dieses Wochenende hat mir wieder gezeigt, daß ein bewußtes Miteinander aus überströmendem Herzen kommen kann. Danke !

## Der Traum vom Fliegen, Teil 1

Leopold Beham

Mit zwölf Jahren bekam ich von Christkind einen Bausatz eines Freiflugmodells, mit fünfzehn kaufte ich mir von beinhardt Erspartem den Baukasten eines Airfish, der schnell gebaut war. Mit Zuschuß der Eltern wurde eine Fernsteuerung gekauft, das Glück war perfekt. Es folgten dreizehn Jahre Erfüllung im Modellflug, zum größten Teil Eigenkonstruktionen. Wettbewerbskunstflug wurde schnell langweilig, lieber flog ich im Messerflug in Augenhöhe. Nach zwei in der Luft zerlegten Modellen fragte ich mich nach dem Sinn des Ganzen, war doch der finanzielle Aufwand sehr groß und mir dabei langweilig.

Dazwischen Heirat, zwei Kinder, Hausbau, wie üblich. Dann lernte ich Othmar Wolf kennen, der ein UL flog und mit dem Bau eines eigenen Flugzeuges liebäugelte und bald mit dem Bau einer Cherry begann. Ein Flugzeug selbst bauen, geht das überhaupt? Ich mußte mein halbfertiges Haus fertigstellen, wußte aber sicher, daß ich auch bald einen Flieger bauen werde und machte einstweilen den Segelflieger- und PPL-Schein.

Kaum war das Haus bezogen, flog ich mit der Vereins- PA 28 zum RSA - Treffen nach Birrfeld um die Cherry - Pläne von Max zu holen. Holz suchen, Rumpfbau, Holme und Beschlagteile wurden gefertigt, immer wieder unterbrochen von Arbeiten am Haus, Segelfliegen, und mitfliegen mit der inzwischen fertigen Cherry von Othmar. Bei der Jahreshauptversammlung 1992 des IE - Clubs erfuhr ich, daß die Eigenbau - Jodel von August Rümmele zum Verkauf angeboten wurde. Am selben Abend habe ich das Flugzeug besichtigt, na ja, ein bißchen da und dort verbessern und schon habe ich einen eigenen Flieger. Doch darf ich das überhaupt, wer wartet den Flieger, wo soll ich ihn hangarieren, ich sehe viele Probleme auf mich zukommen. Am nächsten Morgen ist es beschlossene Sache daß ich den Flieger kaufe. Ich berichte meiner Frau von meinem Vorhaben, die sich nicht besonders erfreut zeigt. Ich telefoniere mit Rümmele, vereinbare Treffpunkt und Preis und fahre nach Attnang. Ich sitze mit Rümmele August, er ist ein alter, gebrochener Mann, in einem Gasthaus und er erzählt mir seine Lebensgeschichte und die seiner Bebe. Stunden vergehen, je länger er erzählt, desto heller leuchten seine Augen. Wir fahren zu seiner Werkstätte und schreiben den Kaufvertrag.

Das Flugzeug ist praktisch neu, 50 Stunden und 65 Landungen, alles nur in Wels geflogen. Flieger und Funk ummelden, da stellt sich heraus, daß die Zulassung nicht abgeschlossen ist, zwei Messflüge fehlen noch, sie werden von Erprobungspilot Sigi Attenberger durchgeführt. Mitte Jänner 1993 ist die Jodel zugelassen und ich könnte sie nach St. Georgen überstellen, doch Schlechtwetter! Am ersten Februar rüste ich die Jodel ab und transportiere sie mit dem geliehenen Hänger von Hubert nach Hause. Die Cherry wird zur Seite geräumt, die Jodel genau inspiziert, es kommen viele Schwachstellen zum Vorschein. Ichenschließe mich zu einer Generalsanierung und stelle dazu den Antrag ans BAZ. Motoreneinrichtung, Innenausstattung, Tank, Auspuff, Vergaseranlage, Generator, Elektrik, Cowling, Kabinenhaube, Rumpf teilweise neu lackieren, diese Arbeiten ziehen sich fünf Monate dahin. Nach 800 Baustunden stand die Jodel in neuem Glanz in Seitenstetten zum zweiten Erstflug bereit. Die Bauprüfung wurde von Ing. Winkler durchgeführt und am Abend nach einem Gewitterregen war es soweit.

Hubert hatte sich bereit erklärt zu fliegen, und rollt zur Startstelle 28, ich stehe mit dem Fotoapparat bereit. Nach keinen 200 m Startlauf hebt die Maschine ab und steigt in den Himmel. Wunderbar leise, kaum hörbar fliegt Hubert eine Platzrunde. Meine Anspannung weicht großem Glück. Hubert landet und berichtet, daß der Motor aufgrund des kleinen Propellers überdreht, aber bei Vollgas anscheinend etwas abmagert, sonst fliegt der Flieger ganz gut. Vergaser fetterstellen bringt keinen Erfolg, guter Rat ist teuer! Ich lese im Werkstatthandbuch über den SU - Vergaser, das ich mir in einer KFZ - Werkstätte besorgt habe, daß durch verbiegen eines Blechs das Schwimmerniveau einzustellen ist. Dies gemacht und der Motor läßt sich schön fetter einstellen. Es folgt ein zweiter Flug durch Hubert der nun problemlos verläuft. Hubert steigt aus und ich weiß, jetzt bin ich dran. Ich fühle mich wie damals bei meinem ersten Alleinflug, als mein Fluglehrer ausstieg und sagte, jetzt kannst du es allein.

Langsam schiebe ich Gas rein, die Bebe beschleunigt, leicht nachdrücken, der Schwanz hebt sich, mit dem Seitenruder ist die Richtung leicht zu halten. Am Fahrtmesser 60 - 70 Kmh, ich ziehe und die Jodel fliegt. Eine Platzrunde, die Landung gestrichen mit ein paar Hüpfer. Othmar und Hubert gratulieren mir und ich bin unbeschreiblich glücklich. Flieger in den Hangar und wir fahren zum Lazi feiern.

Es folgen ein paar Tage Regenwetter und der Flugplatz steht unter Wasser, an ein Fliegen ist nicht zu denken. Für das kommende Wochenende habe ich den offiziellen Erstflug vor versammelter Familie geplant. Am späten Nachmittag des Sonntag bekomme ich vom Platzhalter in Seitenstetten eine Sondergenehmigung auf dem weichen Platz zu starten, mit der Bedingung, nicht mehr zu landen und nach St. Georgen zu fliegen. Ich beschliesse, mindestens eine Stunde über Seitenstetten zu bleiben und wenn dann alles gut aussieht, nach St Georgen zu fliegen. Start und Steigflug kein Problem, aber dann plötzlich ein furchtbares mechanisches Motorgeräusch und Vibrationen, daß die Instrumente kaum abzulesen sind. Ich reiße das Gas heraus, der Höhenmesser zeigt 800 Fuß. Ich drücke nach und fliege eine Umkehrkurve. Der Platz kommt ins Blickfeld und eine Mitwindlandung auf dem Platz scheint leicht möglich. Ich schalte die Zündung aus, der Propeller bleibt sofort stehen. Ich lande problemlos in Platzmitte und steige erleichtert aus. Was ist geschehen ? Ich sehe sofort, daß an einem Propellerblatt der Kantenbeschlag einfach weggefliegen ist, daher die Vibrationen.

Rudi Holzmann borgte mir seinen nicht mehr benötigten Mühbauerpropeller von seiner KR 2. Dieser Prop ist zwar wegen der hohen Steigung nicht optimal für die Jodel geeignet, aber besser als keiner. Montags morgen Ing. Winkler anrufen und das Mißgeschick erzählen, das mit dem neuen Prop abklären, er ist einverstanden. Nun erfolgt der Überstellungsflug nach St. Georgen, es folgen noch ein paar Platzrunden. Nächsten Tag mache ich einen Steigflug auf 12000 Fuß Höhe, alles im grünen Bereich.

Donnerstag nach Arbeitsschluß fliege ich nach Bad Vöslau um Kartenmaterial für den schon lange geplanten Flug nach Moulins zu holen, Othmar auf der Cherry begleitet mich. Dabei werden gleich Reiseleistung und Verbrauch ermittelt und wegen der starken Böen über dem Wienerwald auch gleich die Festigkeit der Zelle überprüft. Freitag fliegen Othmar, Rudi und Hubert nach Moulins und ich kann noch nicht mitfliegen, denn ich habe heute Hochzeitstag, den ich mit meiner Frau ausgiebig feiere.

Samstag sechs Uhr morgens Flieger beladen und ab gehts über Salzburg und Kempten nach Hohenems. Na ja, das ist ja ganz gut gegangen. Vier Stunden Flugzeit bei bis zu 50 Kmh Gegenwind und 35 Liter Verbrauch. Motorhaube runter und alles genau kontrollieren denn jetzt kommen Berge. Es ist mittlerweile sehr heiß und mit Mühe steige ich vom Rheintal Richtung Vierwaldstättersee, der Motor läuft wie ein Uhrwerk. Quer durch die Schweiz nach Neuchatel, nachdem das Juragebirge überquert ist geht es weiter über ebenes Gelände nach Moulins. Noch 50 km Entfernung zeigt das GPS, jetzt wird, glaube ich, alles halten und klopfen voll Freude aufs Instrumentenbrett. Es dauert nicht lange und ich reiße mich in die Platzrunde von Moulins ein. Am Abstellgelände kommen mir schon Othmar, Rudi und Hubert entgegen, alle beglückwünschen mich und Freude und Erleichterung sind groß. Es gibt viel zu erzählen und ein paar Bier machen die Hitze erträglicher.

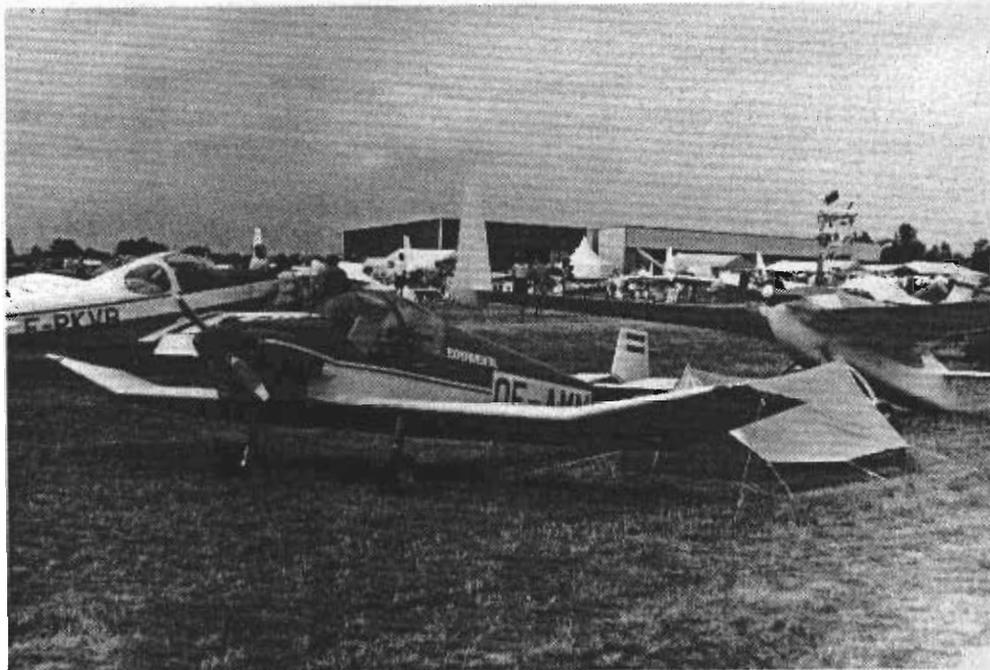
Nächsten Tag wollen Hubert und ich gemeinsam nach Kempten zum Oldtimertreffen. Auf Grund des zu knapp aufgegebenen Flugplans vergesse ich in der Startheitik das GPS einzuschalten. Das Wetter ist nicht besonders gut, auf der vereinbarten Companyfrequenz höre ich die anderen jammern daß am GPS keine Anzeige kommt, ich habe auch keine. So heißt es wie in guten alten Zeiten mitfranzosen. Bei einer Mitwindkomponente von 60 - 70 kmh geht es ostwärts. Am Funk höre ich von Hubert, der eine Weile vor mir gestartet ist, daß am Jura die Bewölkung aufliegt und er muß Nordkurs fliegen. Also halte ich nördlicher und schneide ihm so den Weg ab und bald treffen wir uns. Nach zweieinhalb Flugstunden landen wir bei Sturm in Kempten. Nach einem herzlichen Empfang bekommen wir einen Maßkrug (ohne Inhalt) überreicht und stärken uns mit Schnitzel und Bratwurst, denn von Moulins kommt man meist ausgehungert. Das schlechte Wetter ist mittlerweile noch schlechter geworden und wir starten mit Flugplan nach Wels. Schon in der Platzrunde verlieren wir uns aus den Augen, beim Starnbergersee treffen wir uns wieder, das Wetter ist auch wieder besser, ja wird bis Wels fast schön. Am Abend lande ich in St. Georgen, die erste große Reise der OE - AMN ist zu Ende.

Es folgen noch schöne Flüge in die Schweiz zum RSA - Treffen in Ecuvillens und Grenchen zum Cherry - Meeting, zum Oldtimertreffen auf die Hahnweide, nach Tschechien und viele Flüge in Österreich.

Meinen herzlichen Dank an August Rümmele, der die OE - AMN gebaut hat, sie mir schweren Herzens überlassen hat, weiters allen an dem Projekt beteiligten Personen: Ing. Eisnecker und Ing. Winkler, Othmar Wolf, Christian Parb, Hubert Keplinger, Rudi Holzmann, Kurt Würleitner, Hans Rumpf, Anton Hinterhofer sowie der Sportfliegergruppe Ybbs für das Auftreiben eines Hangarplatzes. Ganz besonderen Dank meiner Frau Regina für die vielen Entbehrungen, die sie durch meine Fliegerleidenschaft in Kauf nimmt.

#### Technische Daten der OE - AMN:

Typenbezeichnung: Jodel D 95 Experimental  
Spannweite: 7m  
Rumpflänge: 5,5m  
Eigengewicht: 258 kg  
Abfluggewicht: 352 kg  
Motor: VW 1600 ccm mit Doppelzündung System Rümmele  
Leistung : 46 PS ( Im Originalzustand bei 4200 Upm )  
Max. Drehzahl: 3000 Upm  
Reisegeschwindigkeit: 160 kmh  
Verbrauch: 10 l/h Mogas  
Reichweite: 900 km





## AUSTRO CONTROL GmbH

Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung

IGO ETRICH - Club Austria  
Verein österr. Amateurflugzeugbauer

Fadingerstraße 18  
4800 Attnang-Puchheim

Wien, am 11. August 1994  
A-1030 Wien  
Schnirchgasse 11  
Telefon 79798\*0  
Telefax 79798 66

Bearbeiter: Ing. Eisnecker  
Klappe: 6010 DW  
Zl.: 6412-7/177-94

Betr.: Wartung von Flugmotoren durch Amateurflugzeugbauer

Bezug: Ihr Antrag vom 23. Jänner 1994

Beilage

Sehr geehrter Herr Wolf!

AUSTRO CONTROL bedauert die verspätete Beantwortung Ihres Schreibens und teilt hiezu mit, daß dem Ansuchen mit Auflagen und Einschränkungen entsprochen werden kann. Eine Genehmigung zur Instandhaltung (einfache Wartung) gemäß § 48(2) ZLLV für musterzugelassene Triebwerke, eingeschränkt auf Vergaser-Flugmotoren kann erteilt werden, wenn:

- 1) ein diesbezügliches Ansuchen vorliegt
- 2) eine Bestätigung über die Einweisung im Rahmen einer 100-Stunden-Kontrolle durch einen entsprechenden Luftfahrzeugwart vorliegt
- 3) die erforderlichen Wartungsanweisungen (Wartungshandbuch, Service Letter, Service Bulletin) vorhanden sind
- 4) geeignetes Werkzeug und Räumlichkeiten zur Verfügung stehen
- 5) entsprechende Kontrolllisten vorhanden sind.

Die Erledigung dieses Ansuchens wird Ihnen gemäß ACGV 1994 in Rechnung gestellt.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

*Eisnecker*  
für Dr.techn.O.Lhotsky

++Letzte Meldung++Letzte Meldung++Letzte Meldung++Letzte Meldung++Letzte Meldung++

### **Schriftverkehr mit der Austro Control wird teuer**

Der Kostenwahnsinn der Austro Control nimmt immer groteskere Formen an. Hütet Euch in Zukunft, schriftlich mit unserer geliebten Institution zu verkehren und sei es auch nur eine kleine Anfrage an unsere Prüfer. Diese selbst sind ja, wie wir alle wissen, durchwegs freundliche und umgängliche Leute, nur haben sie von ihrer Dienststelle den strikten Auftrag, kostendeckend zu arbeiten. Okay, das hat sich eh schon herumgesprochen. Aber Briefe beantworten beansprucht auch Zeit, die offensichtlich ebenfalls kostenmäßig gedeckt sein muß. Deswegen kostet auch das Beantworten eines simplen Briefes (kein offizieller Antrag) in Zukunft mindestens S 300,-. Kein Witz, das ist soeben einem unserer Mitglieder passiert, der nur um Auskunft bat, wie ein Amateurbæuprojekt prinzipiell gehandhabt wird. Als Antwort hat er neben einem Zahlschein über S 300,- die Mitteilung erhalten, daß er nochmals schriftlich einen offiziellen Antrag um Genehmigung zum Baubeginn stellen muß. Dreimal dürft Ihr raten, was in dem Antwortkuvert wieder drin sein wird. Die Lehre aus der Geschichte ist die, daß wir in Zukunft nach Möglichkeit unsere Prüfer nur mehr telefonisch kontaktieren sollten, denn telefonieren ist vorläufig noch kostenlos. Solange, bis irgendein spitzfindiger Kostenrechner draufkommt, daß telefonieren auch Zeit kostet die ebenfalls, na siehe oben . . .

Privatisierung schön und gut und kostendeckend arbeiten muß jede andere Privatfirma auch, aber habt ihr schon einmal von irgendeiner Firma ein Antwortschreiben erhalten, das gleich mit einer saftigen Rechnung für das Schreiben des Briefes begleitet war? Ich würde sagen das wäre dann der letzte Kontakt, den ich mit dieser Firma geführt hätte. Aber unserere Austro Control ist ja quasi ein Monopolbetrieb, mit dem wir leben müssen, wenn wir unsere Flieger bauen bzw. betreiben wollen.

Der Igo Etrich Club bleibt jedenfalls am Ball und wird weiterhin versuchen für seine Mitglieder eine tragbare Kostensituation zu erreichen. Diesbezügliche Anträge an die Austro Control wurden bereits gestellt (ungeachtet der Kosten). Wir werden wieder berichten.

Romeowhisky

++Letzte Meldung++Letzte Meldung++Letzte Meldung++Letzte Meldung++Letzte Meldung+



Wien, am 27. 5. 1994

A-1030 Wien  
Schnirchgasse 11  
Telefon 79798 \*0  
Fax: 79798\*1506  
Bearbeiter:  
Klappe:

## INFORMATION

Sehr geehrte Damen!

Sehr geehrte Herren!

Die Austro Control GmbH als Rechtsnachfolgerin des Bundesamtes für Zivilluftfahrt erlaubt sich mitzuteilen, daß auf Grund des Bundesgesetzes über die Austro Control in Verbindung mit der Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über die Gebühren der Austro Control GmbH (ACGV) mit Wirkung vom 1. Jänner 1994 einige Änderungen bei der Erledigung von Anträgen betreffend Zivilluftfahrt-Personalausweise eingetreten sind.

Ein Teil der für derartige Verwaltungsvorgänge vorzuschreibenden Gebühren ist wie bisher in Bundesstempelmarken zu entrichten, ein weiterer Teil gemäß den Bestimmungen der o.a. Gebührenverordnung von der Austro Control GmbH in Rechnung zu stellen.

Zu Ihrer gefälligen Information wird beiliegend eine Aufstellung sowohl über die in Bundesstempelmarken zu entrichtenden Gebühren, als auch über die laut Gebührenverordnung in Betracht kommenden Beträge übermittelt.

Die Höhe dieser Summe im konkreten Fall ist aus der ebenfalls beiliegenden Rechnung ersichtlich und es wird daher ersucht, den offenen Rechnungsbetrag mittels des beiliegenden Erlagscheines zu begleichen.

Mit freundlichen Grüßen

ART DES SCHEINES	AUSSTELLUNG	ACGV/TP	VERLÄNGERUNG	ACGV/TP	ERWEITERUNG	ACGV/TP
Flugschüler-Vermerk			120.-* 300.-	4a		
Privatpiloten	2x120.-* 1200.-	2a	120.-* 400.-	4b	120.-* 500.-	3a
Privat-Hubschrauberpiloten	2x120.-* 1200.-	2a	120.-* 400.-	4b	120.-* 500.-	3a
Zweitausfertigung	120.-* 30.-* 500.-	7				
Berufspiloten	400.-*700.-*30.-*3500.-	2b	400.-*700.-*30.-*1000.-	4c	400.-*700.-*1500.-	3b
Berufspiloten 1. Klasse	400.-*700.-*30.-*3500.-	2b	400.-*700.-*30.-*1000.-	4c	400.-*700.-*1500.-	3b
Linienpiloten	400.-*700.-*30.-*3500.-	2b	400.-*700.-*30.-*1000.-	4c	400.-*700.-*1500.-	3b
Berufs-Hubschrauberpiloten	400.-*700.-*3500.-	2b	400.-*700.-*1000.-	4c	400.-*700.-*1500.-	3b
Bordnavigatoren	400.-*700.-*2600.-	2c	400.-*700.-*800.-	4d	400.-*700.-*800.-	3c
Bordfunker	400.-*700.-*2600.-	2c	400.-*700.-*800.-	4d	400.-*700.-*800.-	3c
Bordtelefonisten	400.-*700.-*2600.-	2c	400.-*700.-*800.-	4d	400.-*700.-*800.-	3c
Bordtechniker	400.-*700.-*2600.-	2c	400.-*700.-*800.-	4d	400.-*700.-*800.-	3c
Luftfahrzeugwarte	400.-*700.-*30.-*2600.-	2c	400.-*700.-*30.-*800.-	4d	400.-*700.-*800.-	3c
Luftfahrzeugwarte 1. Klasse	400.-*700.-*30.-*2600.-	2c	400.-*700.-*30.-*800.-	4d	400.-*700.-*800.-	3c
Flugdienstberater	400.-*700.-*30.-*2600.-	2c	400.-*700.-*800.-	4d		
Kopilotenbestätigung	2x120.-* 200.-	54				
Zweitausfertigung	400.-*700.-*30.-*500.-	7				
Lehrberechtigung/Zaunigis	2x120.-* 30.-* 200.-	54				
Lehrberechtigung/Diplom	400.-*700.-*2600.-	6				
Namens/Adressenänderung	120.-* 200.-	54				
Anerkennungsschein priv.	120.-* 30.-* 800.-	5a				
" " gewerblich	400.-* 30.-* 2600.-	5b				
Anerkennungsbescheinigung	120.-* 200.-	54				
Ersatzbescheinigung	120.-* 200.-	54				
PRÜFUNGSTAXEN	AUSSTELLUNG	TP			ERWEITERUNG	TP
Privatpiloten	600.-	1b			300.-	2
Privat-Hubschrauberpiloten	600.-	1b			300.-	2
Luftfahrzeugwarte	600.-	1b			300.-	2
Bordnavigatoren	1200.-	1c			600.-	2
Bordfunker	1200.-	1c			600.-	2
Bordtelefonisten	1200.-	1c			600.-	2
Bordtechniker	1200.-	1c			600.-	2
Luftfahrzeugwart 1. Klasse	1200.-	1c			600.-	2
Flugdienstberater	1200.-	1c			600.-	2
Berufspiloten	1500.-	1d			750.-	2
Berufspiloten 1. Klasse	1500.-	1d			750.-	2
Linienpiloten	1500.-	1d			750.-	2
Berufs-Hubschrauberpiloten	1500.-	1d			750.-	2
Zivillfluglehrer	1500.-	1d				
sonstige Lehrer	1500.-	1d				
* = Bundesstempelmarken			ACGV/TP = Austro Control			
ohne * einzuzahlen auf das - PSK-Kto.Nr. 90.005.503			Gebührenverordnung - Tarifpost			

Josef Gartlgruber

ISASI F03106 (The International Society of Air Safety Investigators)

In den USA gibt es unter der Adresse: 10887 Crooked Creek Drive, Dallas, TX 75229 eine "anonyme Vogel-Strauß Vereinigung" die jedes Jahr einen "Kopf in den Sand" Preis für die Aussagen größter Ignoranz in Sicherheitsfragen vergibt. Für 10 US Dollar kann man dort für 1 Jahr Mitglied werden, und mit 100 Dollar ist man stimmberechtigtes Mitglied auf Lebenszeit.

Das Motto dieser OAA (Ostriches anonymous Association) ist:

**Keep your head out of  
the sand and watch  
for people who don't!**

Für den besten Beitrag eines "Watchers" gibt es neben 300 US\$ ein Ehrenabzeichen und lebenslange Ehrenmitgliedschaft, verliehen am jährlichen "The Annual Ostrich Watchers Ball".

Die älteste Nominierung für den "Kopf in den Sand" Preis war ein Spruch, der ca. um 800 vor Christi in Griechenland verkündet worden sein soll:

Eine älterer Herr, dessen Sohn sich einen mit Muskelkraft betriebenen Ultra-Leicht gebaut hat, meinte: "Das ist vollkommen sicher, solange du nicht der Sonne zu nahe kommst. Denn dann könnte das Wachs in den Tragflächen schmelzen."

Jüngere Aussprüche, welche für den "Kopf in den Sand" Preis genannt wurden, waren:

Ein Kapitän zu seinem Co: "Wir können den Anflug ruhig fortsetzen. Der Kollege vor uns hat es auch geschafft."

Auf einer Safety briefing Card einer großen Airline stand: "Wenn Sie bei einem Notausgang sitzen, und diese Anweisungen nicht lesen können, dann bitte, rufen Sie einen Flugbegleiter."

(Gemeint war vielleicht: weil unverständlich formuliert, oder für den Pax zu kompliziert!)

Der Chef in einem Planungsbüro meinte zu den Konstrukteuren: "Bei einer 4-Mot, können vier Motoren ausfallen, bei einer 2-Mot maximal zwei. Also, je weniger Motoren, desto weniger Triebwerke fallen aus."

Ein technischer Chef meinte nachher: "Nachdem das der letzte Flug des Tages war, war ich der Ansicht, wir können das Flugzeug trotz defektem Warnsystem ruhig noch einmal weg lassen."

Ein Pilot nachher: "Die anderen fliegen auch noch, wenn das Fuel Low Licht schon blinkt."

Ein Vereinsobmann nachher: "Ich hab gedacht, die paar Stunden bis zur nächsten Kontrolle hält das Ding locker."

Ein Luftfahrt-Rechtsanwalt vor Gericht: "Manche von diesen Design-flaws können einen Unfall verursachen, wenn die Umstände richtig zusammenpassen."

Ein Sprecher der Flugsicherung sagte: "Nur weil die Zahl der operational errors angestiegen ist, kann man nicht gleich sagen, die Qualität oder die Sicherheit des Systems sei gesunken."

Ein Airline-Manager meinte:  
"Bezüglich der Arbeitsbelastung unserer Piloten müssen wir uns keine Gedanken machen. Das sind immerhin unsere teuersten Kostenfaktoren."

Ein Reporter hat geschrieben:  
"Die, von der Behörde sofort einberufene Flugunfalluntersuchungskommission hat Triebwerksausfall als Ursache für den Unfall des Segelflugzeuges mit Sicherheit ausschließen können."

Aus einem Bericht der FUK:  
"Ursache für den Unfall war das Unvermögen des Piloten, nach dem Ausfall des Triebwerks eine geeignete Landemöglichkeit zu erreichen."

Aus einem anderen Bericht der FUK: "Unfallursache: Triebwerksausfall."

(Warum? Schnecks?)

Und bei einer Kollision am Boden: "Unfallursache war Fehlbedienung der Bremsen."

Als Vorschlag der FUK nach Untersuchung wegen einer Berührung mit einem Hindernis:  
"Während des Fluges sollte gelegentlich ein Blick auf die Tragflächen geworfen werden."

werden."  
(Wer überwacht? Welche Strafe?)

Nach einem Heckrotorausfall bei einem Hubschrauber:  
"Unzulässige Radialspiele treten in den seltensten Fällen auf."

Vorschläge: keine notwendig

Als Vorschlag zur Vermeidung derartiger Unfälle (§137 LFG) nach einer Berührung mit einem Hindernis im Hochgebirge stand im FUK Bericht:

"1. Das Gehäuse des ELT sollte so stark gebaut sein, daß auch bei heftigem Stoß Schutz geboten wird.

2. Der Einbau des ELT sollte nur an solchen Stellen erfolgen, die beim Absturz üblicherweise nicht zerstört werden.

3. ?(keine weiteren Vorschläge)

-----  
Die FUK Zitate stammen aus Österreich. Wer selber nicht gleich Mitglied bei den anonymen Sträußen werden will, der kann seine aufgeschnappten Aussprüche auch an mich schicken. Ich leit alles weiter. Zum Ball wird der Einsender selbstverständlich eingeladen.

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

Ing. Kunz verkauft auch einen König 3-  
Zylindermotor.  
Direkttrieb mit Zubehör:  
Auspufftopf, Starter, Benzinpumpe,  
Drehzahlmesser

Bj. 1988 neuwertig, nicht gelaufen. Tel.  
02252/785803

-----  
Josef Sattelhak, 8160 Weiz  
Siedlungsgasse 10  
Tel. 03172/2789

verkauft seine Quickie Q2  
OE-CSK, Bj. 1986, 500 kg  
um: 100.000,- VB

-----  
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

-----  
Johann HAINDL, 02248/2204-19  
verkauft eine KR-1  
60% fertig  
(Motor ist verkauft)

-----  
Der Fliegerclub  
"Weisse Möwe Wels"  
Hr. Schrögerbauer  
Tel. 26499

hat im Fliegerbuch:  
LUSTIGES, ERNSTES,  
FAST VERGESSENES  
Histörchen rund um die Wiedererlangung  
der Lufthoheit gesammelt.

Die Zeichnungen stammen vom  
Willi Stockinger.  
verkauft wird's um 220,-

-----  
Hubert Keplinger, 07322/53514 kommt mit  
der elektronischen Waage des Igo Etrich  
Klub gegen Spesenersatz auch zu  
Nichtmitgliedern.  
Unkostenbeitrag pro Figzg. öS 500,-



## FLIEGERFLOHMARKT in I.E.IMPULSE

c/o Joe Gartlgruber Wohnpark A8153, 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.

Der "Fluglotse" an der nord-westlichen Ecke am Flugplatz Punitz feiert einen Ruhetag pro Woche. Das Funkgerät für die Lande-Infos 123,20 ist trotzdem an 7 Tagen pro Woche in Betrieb. Genauere Infos auf dem üblichen Weg einholen.

Dr. Gerald Fink, 07722/7871 sucht einen Motorspezialisten für den Einbau von Automotoren in Experimentalflugzeuge. (z.B. Konversion Subaru/EA81)

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

Herbert Pichler, von der PBP Versicherungsberatung Salzburg, 0662/43 09 66 bemüht sich sehr, im Rahmen des ab 95 offenen EU-Markts eine **Versicherung für uns zu finden**, welche das 5 Mill. DM Haftpflichtrisiko zu vernünftigen Preis deckt.

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

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

Lämmerer Albert (Schibi) und Moik Gerhard sind auf Oldtimer spezialisiert. Alle wieder fliegenden Saab Safir sind durch ihre Hände gegangen.

Sie bieten auch uns ihre Hilfe an

*Kempfeld*

1	ABEL HERMANN	GANGLBAUERSTR. 1A	4493	WOLFFERN	07253 7325	
2	AICHINGER GÜNTHER DIPL. ING.	RADLBRUNN 136	3710	ZIERSDORF	02956 3231	EIGENKONSTR. MOTORS.
3	ALTMANN FRANZ	SCHNEEGATTERN 135	5215	SCHNEEGATTERN	06218 3218	
4	AURBCK FELIX DIPL. ING.	MOLLN 199	4591	MOLLN	07584 3321	P60, SUPERCAT
5	BAYER LEOPOLD	CORNIDESSTR. 14	2564	WEISSENBACH	02674 3268	
6	BEHAM LEOPOLD	FEICHSEN 74	3251	PURGSTALL	07489 8853	
7	BIELIG HERWIG	DAVIDGASSE 92	1100	WIEN	0222 6044804	BD 5-F
8	BINDER ENALD	FLADNITZ 157	8322	STUDENZEN	03115 2955	
9	BRANDSTÄTTER JOHANN ING.	EBERBACH 14	2564	FURTH	02674 89446	BX 2
10	BRDITSCHKA HEINO	DR. ADOLF-SCHÄRFSTR. 44	4053	HAIJD	07229/88355-25	
11	BRDITSCHKA HEINZ	TRAUNFENSTR. 217	4053	HAIJD	07229/88283	
12	CANAVAL CHRISTOPH	WÜRZENBERG 35	5102	ANTHERING	06223 2527	KITFOX
13	CZERNY ALFRED	ERZHERZOG KARL STR. 146/4/32	1220	WIEN	0222/2294472	
14	DORLHOFF-DIER ANDREAS DIPL. ING.	ERZHERZOG KARL STR. 146/4/32	1220	WIEN	07448 3981	
15	DORNSTÄDTER GUNTER	ERZHERZOG KARL STR. 146/4/32	3363	ULMERFELD	07229 61313	
16	EDER KARL-HEINZ MAG.	FELDRAIN 3	4050	TRAUN	0662 827563	
17	EIGNER HERMANN ING.	INNBRUCKER BUNDESSTRASSE 77A	5020	SALZBURG	02772/55663	DRAGONFLY
18	FALLAND FRIEDRICH	SCHÖFFELSTR.-AU 109	3040	NEULENBACH	07273 8814	SUPER NOVA
19	FALLAND HEINRICH	VORNHOLZ 45	8563	HARTKIRCHEN	03143/2434	BX 2
20	FALLAND HEINRICH	UNTERWALD 109	1220	LIGIST	0222 2205955	
21	FALLAND HEINRICH	BAMBERGSTR. 72	5280	WIEN	07722/7871	BX 2
22	FALLAND HEINRICH	JOSEF FOSCHSTR. 16	3040	BRADNAU	02772/2130	
23	FALLAND HEINRICH	INFRUGG 1 FINSTERHOF	4300	NEULENBACH	07435 52078	BD 5
24	FALLAND HEINRICH	INFRUGG 1 FINSTERHOF	5751	ST. VALENTIN	06542/8532	BD 5
25	FALLAND HEINRICH	INFRUGG 1 FINSTERHOF	2632	MAISHOFEN	02630 68542	PROTEKT I MANU HUBS.
26	FALLAND HEINRICH	INFRUGG 1 FINSTERHOF	1230	GRAFFENBACH	0222/6768523	
27	FALLAND HEINRICH	INFRUGG 1 FINSTERHOF	8965	WIEN	03685/22629	
28	FALLAND HEINRICH	INFRUGG 1 FINSTERHOF	4030	PRUGGERN	0732 310437	
29	FALLAND HEINRICH	INFRUGG 1 FINSTERHOF	5700	ZELL AM SEE	06543 8479	
30	FALLAND HEINRICH	INFRUGG 1 FINSTERHOF	3422	HADERSFELD	02242 5237	CRI CRI MC 15
31	FALLAND HEINRICH	INFRUGG 1 FINSTERHOF	3100	ST. FÖLTEM	02742 68800	KITFOX
32	FALLAND HEINRICH	INFRUGG 1 FINSTERHOF	3250	WIESELBURG	07416 2518	GLASAIR II-SRG
33	FALLAND HEINRICH	INFRUGG 1 FINSTERHOF	8182	HARL	03177 2703	BX-2
34	FALLAND HEINRICH	INFRUGG 1 FINSTERHOF	4563	MICHELDORF	07242/46335	
35	FALLAND HEINRICH	INFRUGG 1 FINSTERHOF	7151	WALLERN	02174 2953	
36	FALLAND HEINRICH	INFRUGG 1 FINSTERHOF	2282	HARSGRAFNEUSTEDL	02248 2204 19	
37	FALLAND HEINRICH	INFRUGG 1 FINSTERHOF	2532	OBERWALTERSDORF	02253/7052	
38	FALLAND HEINRICH	INFRUGG 1 FINSTERHOF	3032	EICHGRABEN	02773 2853	

*OE-ANN*

*OE-CBH*

*OE-CHE*

*FD 500*

*OE-CAN  
OE-CAM  
OE-CHE*

