I. E. IMPULSE

Igo Etrich Club Austria
Vereinigung österreichischer Amateurflugzeugbauer

"COZY von Bruno Perktold"

19

März 1995

Editorial

Liebe Freunde !

Beim ersten Aufschlagen dieser neuen Ausgabe der I.E. IMPULSE habt Ihr sicherlich gleich gemerkt, daß sich unsere Zeitschrift in einer neuen Form präsentiert. Das Zeitalter des Computers hat natürlich nicht vor der Redaktionstüre der I.E. IMPULSE haltgemacht, dadurch können auch wir mit Hilfe von modernen Textverarbeitungsmethoden unser Blatt gestalten. Trotzdem ist es immer noch sehr viel Arbeit, eine neue Nummer zu gestalten. Nach wie vor sind alle von Euch, auch die Frauen, aufgerufen, uns mit Beiträgen zu versorgen. Diesmal sind gleich zwei Bauberichte und auch zwei Beiträge für die Frauenecke eingetroffen, herzlichen Dank den mutigen Fliegerfrauen! Ich glaube diese Artikel bereichern unser Blatt sehr, lassen sie uns doch einmal von der Arbeit aufblicken und unsere Gedanken, die sich ohnehin immer nur um Alublech und Epoxyharz drehen, einmal auch mit anderen, genauso schönen und wichtigen Dingen des Lebens befassen. In diesem Sinne soll auch die Story auf Seite 11 gemeint sein, sie wird vielleicht manchen von Euch, vor allem die, die bereits einen Flieger fertig gebaut haben und sicherlich schon einiges erlebt haben, etwas zum Nachdenken anregen. Wer also etwas Mitteilenswertes entdeckt oder selbst einen Erfahrungs- oder Baubericht geschrieben hat, seid bitte so nett und tippt ihn, wenn es Euch möglich ist, mit einer Textverarbeitung ab (egal auf welchem Format) und schickt mir die Diskette, oder laßt mir das handschriftliche Manuskript zukommen, ich werde schon einen Schreibknecht finden, der diese Arbeit macht.

Auch die Mitgliederliste auf der letzten Seite habe ich nach meinem besten Wissen auf den letzten Stand gebracht, falls inzwischen weitere Änderungen eingetreten sind oder sich Fehler eingeschlichen haben, sorry, bitte um Mitteilung. In der letzten Spalte habe ich die Kennungen aller fertigen oder fast fertigen Flugzeuge der betreffenden Mitglieder abgedruckt. Damit läßt sich schön überblicken, wer aller bereits ein Projekt zu Ende gebracht hat und ich finde, für einen relativ jungen Verein wie den Igo - Etrich Club sind es eine ganze Menge.

Für die beginnende Flugsaison möchte ich Euch allen viel Freude und Erfolg beim Werken an Euren Projekten wünschen und unsere Frauen und Kinder um Geduld und Verständnis bitten sowie allen, die bereits Luft unter die Flügel ihrer Kunstwerke kriegen viele schöne Flugstunden und natürlich immer "Gut Land" !

Romeowhisky

Impressum:

Die I.E. IMPULSE sind ein Nachrichten- und Kommunikationsmedium des
Igo Etrich Club Austria.
Beiträge, die mit dem Namen des Verfassers oder 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
Dürnbachgasse 2
A - 3252 Petzenkirchen, Tel./ Fax : 07416/54774

Verlagspostamt Attnang Puchheim

Baubericht

von Hans Haberhofer

5 Jahre später ....
OE - CHI

Als mir im Frühjahr 1988 zufällig eine Zeitschrift in die Hände kam, in der ein Bericht mit dem Titel `Das Flugzeug aus der Garage` war, reifte auch in mir der Gedanke, so etwas zu machen. Da zu diesem Zeitpunkt meine Vereinskollegen und Freunde Hans Peintinger und Pepsch Sattelhack bereits eifrig an ihren Flugzeugen bauten, war es naheliegend, bei ihnen alle möglichen Informationen bezüglich Experimentalbau einzuholen.

Von Anfang an war ich aufgrund meiner beruflichen Ausbildung an einem Flugzeug interessiert, das möglichst aus Metall bestand. Dies mußte ich jedoch bald aufgeben, da kein geeignetes Modell aufzutreiben war.

Hans Peintinger machte mir aber Mut, doch ein `Holzflugzeug' zu bauen, indem er seine Hilfe bezüglich Holzauswahl, Schäftung, Faserverlauf usw. anbot. Ich hatte von diesen Dingen zum damaligen Zeitpunkt keinen `blassen Schimmer`. Das gleiche Problem hatte ich mit den Materialien Harz, Glasfasergewebe usw.. Auch hier hatte ich das Glück, auf die langjährige Erfahrung von Pepsch Sattelhack bauen zu können. Ich möchte an dieser Stelle meinen beiden Freunden sehr herzlich für ihre Unterstützung danken.

Als ich dann im Jahr 1988 mit ihnen nach Wels zum Experimentalbauertreffen fuhr und dort die Gelegenheit hatte, mit der CHERRY von Max zu fliegen, war die Entscheidung nicht mehr schwer, dieses Flugzeug zu bauen.

Am 22. Dezember 1988 wurde mir bereits eine Schachtel mit Plänen zugestellt - Lizenz Nr. 98.

Die darauffolgenden Weihnachtsfeiertage verbrachte ich bereits mit dem Studieren der Pläne. Zu diesem Zeitpunkt, glaube ich, ahnte meine Frau bereits, was in den nächsten Jahren in meiner Freizeit geschehen würde.

Das Jahr 1989 verging fast ausschließlich mit der Materialbeschaffung. In den darauffolgenden Jahren wurde dann Stück für Stück mit mehr oder weniger großen Schwierigkeiten angefertigt. Das erste große Zittern kam dann am 2. Juni 1992 - Belastungsprobe. Mir tat das Herz weh, als wir Sack um Sack auf die Flügel legten.

Am 27. Juni 1992 war dann bei mir zu Hause "CHERRYBAUERTREFFEN". Zu meiner Freude sind fast alle Cherrybauer gekommen. Es wurden viele Tips, Ratschläge und Meinungen ausgetauscht.

Ende 1992 hatte ich das einzige große Tief während meiner Bauzeit, da mir der Einziehmechanismus vom Fahrwerk nicht gelingen wollte. Nach dieser Hürde ging es Anfang 1993 wieder mit frischem Mut weiter. Tankbau, Schiebehaube, Motorträger sowie Cowling laminieren waren die nächsten Arbeiten. Herzlichen Dank auch Hans Brandstätter, der mir seine Cowlingform zur Verfügung stellte und später auch noch einige Gewöhnungsflüge mit seiner Cherry mit mir machte.

Die letzte Hürde löste dann Anfang 1994 mein Sohn für mich, nämlich die Elektroinstallation. Es war großartig für mich, als beim erstenmal Hauptschalter "EIN" alles einwandfrei funktionierte.

Nun stand der Endkontrolle durch Herrn Ing. Dundler nichts mehr im Wege. Diese fand am 5.Mai 1994 statt. Da es einige Beanstandungen gab, mußten diese in den nächsten Tagen behoben werden. Nach erfolgter Fertigstellungsmeldung bekam ich Mitte Juni 1944 die langersehnte Erprobungsbewilligung.

Am 24. Juni 1994 war es dann soweit. Ich brachte meine CHERRY mit dem Anhänger nach Punitz zum Erstflug. Kurz vor meinem ersten Start trafen noch zwei CHERRY's ein. Hans Brandstätter und Othmar Wolf waren extra nach Punitz gekommen um mir bei meinem Erstflug die Daumen zu drücken.

Es ist schon ein "Nervenkitzel", wenn man das erste Mal Vollgas gibt, die Maschine langsam beschleunigt, abhebt und abfliegt.

Dann der Landeanflug, ausschweben und wieder festen Boden unter den Füßen. Ein wunderbares Gefühl, nach all den Jahren mit dem selbstgebauten Flugzeug zu fliegen.

Abschließend möchte ich mich bei all jenen bedanken, die in irgendeiner Form zum Gelingen beigetragen haben.

Herzlichen Dank auch meiner Familie, besonders meiner Frau und meinen Kindern, die mir in all den Jahren hilfreich zur Seite gestanden sind. Ohne so viel Verständnis wäre es nicht möglich gewesen, fünf Jahre lang die meiste Freizeit in der Werkstatt zu verbringen.

Die OE-CHI bei ihrem ersten Landeanflug

ACHTUNG!- Wichtiger Aufruf an alle, die sich mit ihrem Flugzeug im Erprobungsstadium befinden!!

Der Igo Etrich Club ist mit der deutschen Oscar Ursinus Vereinigung durch freundschaftliche Kontakte übereingekommen, daß wir über die OUV unsere Lärmmessungen machen können. Das heißt im Klartext, der Prüfer der UOV, Herr Styrsky, würde bei Bedarf einmal im Jahr mit seiner Meßeinrichtung zu uns kommen und wenn möglich gleich bei mehreren Fliegern die Schallpegelmessung durchführen. Die erste Messung müsste möglichst bald in diesem Frühjahr durchgeführt werden, daher meldet euch bitte dringend umgehend entweder bei Rudi Holzmann oder bei Othmar Wolf wenn ihr die Erprobung halbwegs erfolgreich durchgeführt habt. Es müssen für die Lärmmessung unbedingt die Startstrecke über 15 m und die Geschwindigkeit des besten Steigens bekannt sein.
Tel. Rudi: 07674/2805,Tel. Othmar: 07416/54774

Frauenecke

von Irmgard Haberhofer

Da nun auch mein Mann seine CHERRY fertiggestellt hat, und mit großer Freude Stunde um Stunde über der Steiermark und dem Burgenland fliegt, möchte ich auch ein paar Zeilen dazu schreiben.

Eigentlich ist den Beiträgen von Frau Wolf wohl nichts hinzuzufügen. Ich glaube , sie hat uns "Fliegerfrauen" aus der Seele geschrieben.

Doch möchte ich die großartige Kameradschaft und Hilfsbereitschaft dieser Fliegerbauer hervorheben. Ob es um die Materialbeschaffung oder sonstige Bauprobleme ging - es genügte ein Anruf oder eine Fahrt mit dem Auto und alles ging wieder seinen gewohnten Lauf. Jeder ist für jeden da.

Daß man bei solchen Fahrten wieder liebe Menschen kennengelernt hat, ist ein weiterer Pluspunkt.

So blüht in meinem Garten der Blaustern aus Oberösterreich, wächst ein Ziergras aus Weiz, eine Lilie aus Passail usw.

Es war eine große Leistung von uns Frauen, vier "Cherrybauer" aus der Werkstätte zu locken um bei herrlichem Herbstwetter rund um Ligist zu

wandern, und auch noch (kostenlos) Kastanien zu sammeln.

Mit großer Freude denke ich noch an die Fahrt nach Ljubljana, wo eine sehr liebe Familie besucht wurde und natürlich die CHERRY (die ja für mich überall gleich aussieht). Auch die "Stille Nacht - Kapelle" in Oberndorf hätten wir ohne die CHERRY nie gesehen.

Daß bei solchen Fahrten manches gute Gespräch geführt werden konnte war auch sehr angenehm (in der Werkstätte war das nicht möglich - da gab es Wichtigeres zu besprechen).

Auch glaube ich, hat mein Mann in dieser Zeit bemerkt, daß er voll auf seine beiden Kinder zählen kann, wenn er sie braucht, und auch umgekehrt.

Nun möchte ich meinem und auch allen anderen Fliegerbauern viel Glück mit ihren kunstvollen Werken wünschen - und mögen sie in "Gottes Namen" immer wieder heil auf unserer schönen Erde landen.

Geschafft - nach 5 Jahren harter Arbeit !

noch eine

Frauenecke

von Heidi Wolf

Ängste? Nein, danke!

Unser Leben wird nicht nur geprägt von schönen Dingen, sondern auch von Ängsten, Sorgen, Zweifeln, Selbstzweifeln.

Wir machen uns Sorgen wegen unserer Kinder, ihren Berufsaussichten, Lernerfolgen,usw. Wir machen uns Sorgen wegen unseres Berufes, der allgemeinen Wirtschaftslage, reicht das Geld für den Urlaub, den Flugzeugmotor?

Trägt meine Arbeit Früchte,sodaß wir ordentlich davon leben können? Ganz zu schweigen von manchen Zweifeln an meinem Tun, oder Selbstzweifeln. Bin ich "richtig" so wie ich bin? Und warum das alles? Was ändert sich durch meine Ängste und Sorgen? Kann ich den Lauf der Dinge oder des Lebens aufhalten oder ändern, wenn ich Ängste habe? Was nützen sie mir?

Gar nichts! Ganz im Gegenteil. Sie schaden meiner Psyche und meinem Körper. Ängste und Zweifel haben bedeutet kein Vertrauen zu Gott zu haben.Kein Vertrauen, daß für uns gesorgt wird, daß wir behütet und geliebt sind.

Doch wie kann jemand, der sich selbst nicht annimmt und liebt glauben oder erwarten, daß er von anderen Menschen oder vom Universum geliebt wird? Wie kann jemand, der kein Vertrauen zu sich selbst hat, überhaupt vertrauen? Unsere Ängste lassen uns am Anderen zweifeln. Unsere Verlustangst schürt Mißtrauen und Eifersucht und die Angst um unsere Kinder läßt uns Nachts nicht schlafen.

Sicher haben die meisten von uns begriffen, daß Ängste und Sorgen nichts an den Gegebenheiten ändern.

Und trotzdem sind sie da, wir fühlen uns hilflos, machtlos. Das erzeugt noch mehr Angst. Doch wenn wir uns bewußt sind, daß dies ein Teufelskreis ist, haben wir die Chance, auszusteigen.

Als ich das erste Mal in einem von Othmars Ultraleichtfliegern saß, hatte ich nicht nur Panik, sondern Todesangst. Ich klammerte mich verzweifelt an zwei dünnen Alurohren fest, hielt die Augen geschlossen und betete, daß ich da wieder heil runterkäme. Ich konnte weder Aussicht noch Fluggefühl genießen, sondern verkrampfte mich in meinen Angstbildern von Absturz und Tod.

Nach diesem Schockerlebnis hatte ich zwei Möglichkeiten : Nie wieder zu fliegen oder mich meiner Angst zu stellen. Also auf ein Neues;

wieder reingesetzt und rauf. Und diesmal stellte ich mich meiner Angst sehr bewußt. Ich kontrollierte meine Gedanken. Was nützt es, schon vor einem Ereignis Angst zu haben bevor es überhaupt da ist? Wem nützt es, wenn ich mich sorge, mich fürchte? Kann ich einen Absturz abwenden, wenn ich in Panik gerate?

Niemandem ist gedient mit Angstgefühlen, beängstigenden Ahnungen, Unkenrufen oder negativen Beschwörungen. Wir erreichen damit genau das, was wir nicht wollen. Negative Gedanken und Ängste ziehen bloß negative Energien und Ereignisse an. Angst ist ein hohes Energiepotential. Sie überträgt sich von uns auf unsere Umgebung, unsere Familie. Angst zu haben, heißt auch in die Zukunft zu schauen, nicht im Hier und Jetzt zu leben und 100.000 Möglichkeiten in Betracht zu ziehen: Was wäre wenn. . . .

Welche Vergeudung an Gedankenenergie!

Diese Energie könnten wir wahrlich besser für uns selbst nützen, genießen was jetzt im Moment ist. Alles andere kommt sowieso. Ganz egal, ob wir unbelastet und frei sind oder voll Ängsten und Sorgen. Nichts, absolut nichts ändert sich durch Ängste an unserem Lebenslauf.

Doch das Leben hat eine andere Qualität, wenn wir Vertrauen haben und frei von Angst sind. Und es macht einen großen Unterschied, ob wir unseren Kindern Vertrauen in das Leben mitgeben oder sie mit Ängsten und Sorgen beladen.

Wir sollten jeden Tag so leben, als wäre dies unser letzter. Damit ist NICHT gemeint, "die Sau raus zu lassen", sondern so zu leben, daß wir ohne Bedauern die Tür in diesem Leben zumachen können und die in einem anderen auf.

Baubericht

von Bruno Perktold

Bau eines Experimentalflugzeuges

Meine fliegerische Laufbahn und der Wunsch nach einem eigenen Flugzeug begann ungefähr zum gleichen Zeitpunkt.

Im Jahre 1988 begann meine fliegerische Laufbahn beim ASKÖ Flugsport Innsbruck mit der Schulung zum Segelfliegerschein. Da wir nur 3 Schüler waren, dauerte die Schulung mehr als ein Jahr. In diesem Zeitraum durchforstete ich alle interessanten Magazine, z.B. Fliegermagazin und Aerokurier nach interessanten Projekten zum Selbstbau. Ich fand ca. 9 für mich interessante Projekte, welche alle ungefähr die gleichen Leistungen aufwiesen. In einem Punkt waren sich alle Flugzeuge gleich: Sie waren einsitzig und hatten eine Geschwindigkeit von ca. 120 km/h Cruise.

Nach Anschreiben dieser Firmen erhielt ich jedoch nur 3 Antworten. In der Zwischenzeit konnte ich weitersuchen und traf dabei erstmals auf Fotos, welche ein 3-sitziges Flugzeug zeigten, welches bei der US-Air Force zwecks Versuchen verwendet wird - eine COZY. Leider konnte mir niemand sagen, wo ich nähere Daten bekomme. Über dieses Suchen verging das Jahr und 1989 begann. Am 9.April 1989 besuchte ich mit meiner Großmutter, meiner Mutter und meiner Schwester die Flugzeugmesse in Friedrichshafen. Wie jedem Neuling wurde auch mir die Sprache bei der Vielzahl der angebotenen Flugzeuge verschlagen. Doch plötzlich sah meine Großmutter ein mir bekanntes Gerät- die COZY. Sie war jedoch viel größer, als ich sie in Erinnerung hatte. Bereits die ersten Blicke genügten mir, um meinen Traum verschwinden zu sehen, denn ein so großes Flugzeug konnten wir uns unmöglich leisten, sowohl finanziell als auch vom Zeitaufwand her.

Doch plötzlich ging meine Großmutter zum Aussteller und kaufte einen Bauplan um 1000.- DM.

Ohne viele Worte gab sie mir diesen Bauplan und sagte nur:" Jetzt bau unser Flugzeug! "

Ich hatte erst einige Monate vorher meine Führerscheinprüfung absolviert und durfte an diesem Tag nach Hause fahren, doch ich war so schrecklich aufgeregt, daß ich beinahe das Auto meiner Mutter zu Schrott fuhr.

Bei der ersten Raststätte erholten wir uns vom Schrecken eines Beinaheunfalles auf der Vorarlberger Autobahn und ich konnte mit dem Studium der Baupläne beginnen.Leider war der Plan in Fachenglisch gehalten, wodurch ich ordentlich ins Schwitzen geriet. Heute, viele Jahre später, bin ich froh, daß es keine deutsche Übersetzung gab, da ich nur so mich tiefer mit der Materie des Flugzeugbaues befaßte. Nach einigen Wochen Planstudium, ich legte in dieser Zeit meine Segelfliegerprüfung ab, bestellte ich die ersten Teile:Schaumstoff,Harz und Glasfaser.

Das erste Hantieren mit diesen neuen Materialien war sehr spannend. Es ist sehr aufregend, wenn die ersten Teile eines Flugzeuges mit den eigenen Händen entstehen.Wie im Plan vorgesehen, absolvierten wir als erstens einige Übungen, wobei wir sehr schnell uns an das Harz und an seine Verarbeitung gewöhnten.Gegen Oktober 1989 waren die ersten Spanten fertig. Wir hatten noch einige Probleme bei der Bearbeitung des fertigen Laminates, denn ohne Maschinen ist die Nachbearbeitung eine sehr zeitaufwendige Sache.

Nach den ersten hektischen Monaten begannen wir uns auch die finanzielle Seite dieses Projektes anzusehen. Die Überlegungen, wie das Flugzeug ausgerüstet werden soll, wurden zwar von meinen Ideen bereichert, doch meine Großmutter bestimmte wiederum eine Erweiterung des Projektes: Ursprünglich war die Cozy ein 2-Sitzer, welcher mit Mindestausrüstung versehen werden sollte;

Wir bauten jedoch einen 3-Sitzer mit einem starken 160 PS Motor,einem Mühlbauer Verstellpropeller, einer Nachtsichtfluginstrumentierung und einem GPS.Zur Finanzierung dieses nun teuer gewordenen Flugzeuges verwendeten wir unseren Bausparkredit, welcher für unser Wohnzimmer gedacht war, die Rente meiner Großmutter, mein Erspartes Geld und auch alle Ersparnisse meiner Schwester. Zusätzlich sparten wir an allen Ecken und Enden und brachten auf diese Weise ca. 800.000.- zusammen. Nun haben wir zwar ein Flugzeug, aber immer noch keine Wohnzimmereinrichtung.

Nun zum Bau des Flugzeuges OE-CYZ !

Der Bau des Flugzeuges beginnt mit den Spanten, den seitlichen Rumpfschalen und dem Rumpfboden. Nach Zusammenbau dieser Teile werden der Brandspant, der Heizluftkanal, die Kopfstützen und die Sicherheits-gurtbefestigungen hinzugefügt. Hierauf beginnt man mit dem Bau der Flügel, des Canards, des Hauptholms und der Winglets. Erst mit der Fertigung dieser Teile bekommt man das richtige Gefühl für Laminatarbeiten, da sowohl einfache und große Laminate ausgeführt werden müssen, als auch sehr komplizierte Eckenlaminate gelernt werden müssen. 1992 hatten wir ca. 50% fertiggestellt und übersiedelten für die erste Montage aller Teile an den Flughafen. Ungläubiges Staunen begleitete uns nun überall. Ich hatte bereits mehrmals von unserem Projekt erzählt, doch kaum ein Pilot konnte sich vorstellen, daß ein nur 23-jähriger Student, eine 70-jährige Großmutter und 50-jährige Mutter die Fähigkeit und den Mut besaßen, ein Flugzeug zu bauen. Dementsprechend nannte man uns auch Träumer, Spinner und Angeber. In diesem Jahr wurden wir von unserem Prüfer Ing. Dundler 2x besucht. Beim 2-ten Mal wurde die erste Serie von Belastungstests absolviert, wobei dieser 1.Test nur 6 Stunden dauerte (das Canard wurde mit 1250 kg, die Flügel mit 2500kg, der Motorträger mit 700kg und das Bugfahrwerk mit 500kg belastet).

Nach erfolgreicher Beendigung dieser Tests waren wir endlich von unserer Arbeit überzeugt, denn durch die dauernden dummen Sprüche der Piloten begannen wir ebenfalls darüber nachzudenken, ob wir alles sauber gebaut haben. Noch in diesem Jahr fertigten wir das und der Cockpithaube.

1992 beendeten wir bis auf die Verkabelung und die Lackierung das Flugzeug. Doch gegen Ende dieses Jahres erkrankte unsere Großmutter sehr schwer an Magen- und Bauchfellkrebs.Nach 2 Monaten Kampf verstarb unsere Chefin, doch ihre Seele blieb bei uns. 1993 war ein sehr schweres Jahr. Der plötzliche Tod unserer Großmutter war für uns und auch für unser Projekt ein schwerer Schock. Wir überlegten lange, ob wir die Cozy weiterbauen sollten.

Schlußendlich begannen wir im April mit der Fertigstellung des Flugzeuges. Um unsere Großmutter zu ehren und zugleich sie für immer zu verewigen, beschlossen wir, der Cozy eine besondere Lackierung zu geben.Allein für das Erlernen des richtigen Schleifens der Oberfläche benötigten wir mehrere Wochen, jedoch bekamen wir sehr gute Tips eines Profis, welcher unserem Flugzeug schließlich in einer Lackierbox den letzten Schliff durch eine sehr aufwendige und qualitativ hochwertige Lackierung gab. Für die sehr saubere und ausfallsichere Verkabelung meiner Instrumente verwendete ich die Hilfe eines guten Freundes, welcher mir sehr viel Fachwissen mitgab. Um eine optimale Motorüberwachung zu gewährleisten und Night-VFR tauglich zu sein, versah ich, wie bereits erwähnt,mein Flugzeug mit einer sehr aufwendigen Instrumentierung: Die normale Standardinstrumentierung wie Fahrtmesser, Höhenmesser, Variometer wurde um Künstlichen Horizont, Attitude Gyro und Directional Gyro erweitert, wobei ein kleines Vacuumanzeigegerät die optimale Funktion meiner Kreisel überwacht.Meine Motorinstrumentierung besteht

aus einem elektronisch gesteuerten Drehzahlmesser, einem Scanner, welcher alle Zylinderkopftemperaturen, Abgastemperaturen und die Spannung anzeigt, aus Öltemperatur-,Öldruck-,Treibstoffdruck-,Ampere-, Vergaser-temperatur ,Außentemperatur-, Tankanzeige und Betriebsstundenzähler. Meine Com/Nav-Anlage, bestehend aus King Nav/Com mit Glideslope-Anzeigegerät, einem Garmin 100 GPS , einem King Transponder mit Mode C und einem Intercom runden die Instrumentierung ab. Die Fluglageninstrumente befinden sich auf der linken Seite des Instrumentenbrettes, die Motorinstrumente sitzen in der rechten Seite und die Nav/Com Anlage befindet sich in der Mitte. Bei der Zusatzausrüstung des Motors verwendete ich eine Lichtmaschine der Marke Bosch, einen Starter der Firma SkyTec, eine selbst entwickelte Auspuffanlage mit Schalldämpfer, eine Vacuumpumpe und einen 2-Blatt Verstellpropeller der Marke Mühlbauer. Zusätzlich baute ich einen elektrisch zu betätigenden Primer und eine Manifold Pressure-Anzeige ein, welche auch für Verstellpropeller vorgeschrieben ist. Nach Komplettierung all dieser Ausrüstung in meinem Flugzeug begann nun die Suche nach einem geübten und erfahrenen Testpiloten.

Erst meine zweite Wahl erwies sich als geeignet: Valentino Fry aus der Schweiz, welcher ein sehr professioneller Testpilot für Entenflug-zeuge ist. Er konnte mehr als 700 Stunden auf seiner eigenen Vary-Eze auf und auch mehr als 2000 Starts und Landungen in seinem Flugbuch nachweisen. Nach einer mehrtägigen Kontrolle des gesamten Flugwerks begann Tino mit den Rolltests, welche ich schon vor einigen Tagen mit einem Pilotenkollegen begonnen hatte. Dabei überraschte uns das ausgezeichnete Handling der Cozy; zum Beispiel ist es möglich, auf der Stelle sich zu drehen, ohne dabei viel Leistung zu setzen.Nach mehreren Justierungen an den Bremsen funktionierten nun auch diese einwandfrei (Luft in der Hydraulikleitung bereitete einige Probleme, ebenso hatten die Sättel zu wenig Spiel, welches jedoch durch etwas schleifen beseitigt werden konnte).

Am 4.Mai waren wir endlich so weit, daß Tino mit den Runwayflights beginnen konnte. Diese bestehen aus ausgiebigen Tests, beginnend am Pistenanfang, Start nach 150 Meter Beschleunigung mit 60 Knoten und Landung gegen Ende der 2000 Meter langen Piste. Dabei testete Valentino das Verhalten des Canard bei Abrißgeschwindigkeit, die Geradeausflug-eigenschaften, das Power-management und das Gierverhalten. Alle diese Tests wurden in einer max. Höhe von 1 Meter über Grund durchgeführt. Als bemerkenswert ist zu erwähnen, daß beim Strömungsabriß am Canard kein allgemeiner Höhenverlust stattfand. Der einzige Höhenverlust bestand in einem Senken der Nase, bis die Strömung wieder am Canard anlag. Diesen Test wiederholte Tino mehrere Male. Bereits bei diesen Tests konnte festgestellt werden, daß die Geschwindigkeit bei Reiseleistung sehr hoch liegen würde. Tino führte diese Testreihe lediglich mit maximal 90 Knoten durch.

Nach einigen Modifikationen am Kühlsystem konnte Tino den ersten richtigen Testflug durchführen.

Leider war bei diesem Flug die Aussentemperatur sehr hoch (36°C) wodurch wir wiederum Probleme mit der Motortempe-ratur bekamen. Trotzdem wurde dieser Tag ein Erfolg, denn erstmals flog Tino mit einer Geschwindigkeit von 160 Knoten (296 km/h). Jedoch sollte festgehalten werden, daß selbst diese Geschwindigkeit noch zu steigern ist. (Einige Wochen später, kurz vor dem Absturz bei der Landung am 6.August 1995, flog Tino in 8000 ft mit einer Groundspeed von 330 km/h.). Nach dem 3.Testflug stellten wir ebenfalls Probleme mit dem Steuergerät des elektrisch verstellbaren Propellers fest, welche nur durch den Austausch des besagten Gerätes beseitigt werden konnten (9.Juli 1993).

Der 4.Testflug verlief endlich ohne Probleme, wenn wir von der hohen Öltemperatur absehen, welche jedoch nach diesem Flug durch Veränderung der Baffling erniedrigt werden konnte.

Am 6.August 1994 fand der bislang längste und leider auch letzte Flug statt. Gestartet wurde um 12.37 Uhr UTC mit 65 Knoten,30°C Aussentemperatur,und 5 Knoten Gegenwind auf Piste 08. Als Steiggeschwindigkeit wurde 100 Knoten gewählt. Bei diesem Flug nutze Tino endlich die große Kontrollzone des Innsbrucker Flughafens, indem er den Luftraum zwischen unserem Hausberg (Patscherkofel) und dem Meldepunkt W 1 nutzte. Dieser Bereich beträgt ca. 20 Kilometer.

Bei diesem Test konnten wir die hohe Geschwindigkeit der Cozy mit anderen Flugzeugen vergleichen.Die Reisegeschwindig-keit betrug 330 km/h in 8000 ft. Um den Luftverkehr nicht zu stören, flog Tino am südlichen Rand der Kontrollzone, so wie wir es zuvor mit den Controllern abgesprochen hatten, jedoch konnten selbst diese der Cozy mit den Ferngläsern nicht folgen und mußten mehrmals über Funk deren Position erfragen. Alle Instrumente zeigten über einen Zeitraum von 45 Minuten nur ihren grünen Bereich. Aufgrund dieser guten Ergebnisse entschloß sich Tino zu einer Pause. Als Nummer zwei hinter einer Dash 8 kam er zur Landung auf die Piste 08. Dabei

hatte Tino den Gegenanflug zu verlängern. Erst im Endanflug bemerkte Valentino, daß er zu kurz kommen würde und versuchte Gas zu geben, jedoch blieb der Motor im Leerlauf. Ohne lange zu überlegen und dabei Zeit zu verschwenden slippte Tino das Flugzeug mit 140 km/h im Short Final zwischen Autobahn und Inn in ein ca. 200 Meter langes Maisfeld.Hätte er ein paar Sekunden länger gewartet, so wäre er in die Uferböschung gestürzt und wahrscheinlich gestorben.

Nach einem gewaltigen Aufschlag, wobei eine ca. 150 Meter hohe Staubwolke aufstieg, kam die Maschine 10 Meter vor dem Inn zum Stehen. So schnell wie nur möglich sprang Tino aus dem Flugzeug und brachte sich in Sicherheit, um nicht in einer möglichen Explosion verletzt zu werden, denn im Tank befanden sich noch 70 Liter Avgas und die gesamte Elektrik war noch eingeschalten. Sofort nach dem Impact raste ich zur Absturzstelle. Währenddessen funkte Tino, daß er unverletzt wäre. Beim Flugzeug angelangt, waren wir über das Ausmaß des Schadens anfänglich sehr bestürzt. Mithilfe eines Hubschraubers brachten wir die Cozy 2 Stunden später 800 m weiter zu unserem Hangar. Dabei war Eile geboten, denn ein starkes Unwetter und schwerer Regen war im Kommen.Dies und die Meldung, daß eventuell Hagel auftreten könnte führte zu unserer Entscheidung, einen Hubschrauber zu benützen. Nach Reinigung des Flugzeuges fertigten wir eine Schadensliste an: Zerstörung der vorderen Bugradgabel und der Metalle für die Betätigung des einziehbaren Bugrades, Aufplatzen des Bugradspantes und Risse im Aussenlaminat der Nase(hauptsächlich Lackrisse),Zerstörung der bei der Landung eingefahrenen Landeklappe (Gras riß die Klappe nach außen), Beschädigung der unteren Cowling und der GFK-Halterung des Luftfilters, Zerstörung des Hauptfahrwerks an mehreren Stellen, Verbiegen der Halterung des Hauptfahrwerks, Zerstörung der unteren Winglets, mehrere Lackrisse und Beschädigung eines Propellerblattes, wobei aber der Motor bereits durch Maiskolben gestoppt worden war, wodurch mehr Schaden verhindert worden ist.

Als kleines Detail wäre zu erwähnen, daß das Flugzeug nach dem Aufschlag mehrmals in die Luft sprang und sich dabei drehte.Dies beweist auch das nach vorne angebrochene Propellerblatt!

Da ich und meine Familie denn Unfall live (per Fernglas und Funk) miterlebt hatten, konnten wir es nicht fassen, daß ein so schwerer Aufschlag einen so geringen Schaden verursacht hatte, was aber zugleich ein Beweis für die gelungene Konstruktion der Cozy ist

Wie nicht anders zu erwarten, waren wir an diesem Tag sehr geschockt und benötigten die Hilfe der Flughafenleitung, um den nun folgenden Papierkram zu erledigen. Nach anfänglichem Pessimismus überlegten wir noch am gleichen Abend, wie die Cozy am besten zu reparieren wäre. Nach kurzer Rücksprache mit unserem Anwalt beschlossen wir jedoch, mit der Reparatur zu warten und die Absturzursache (ein fehlerhaft gewarteter Vergaser) untersuchen zu lassen, um die Möglichkeit eines Schadenersatzes zu wahren. Da wir eine Rechtschutzversicherung vor Beginn der Testflüge abgeschlossen hatten, brauchten wir nicht lange zu überlegen, ob wir uns ein Gutachten und darauf folgende Gerichtsverhandlungen leisten können.

Wie ich später erfahren hatte, war ich zu diesem Zeitpunkt nicht der einzige Cozy-Bauer, welcher durch die fehlerhafte Wartung eines luftfahrttechnischen Betriebes zu Schaden kam, denn mein Betreuer, Uli Wolter, welcher auch die Cozy-Pläne verkauft, mußte ebenfalls in einer Wiese in Schweden in Folge eines Motorschadens notlanden. Nun, mehr als 6 Monate nach diesem Unfall liegt unsere Cozy, welche wir unserer Großmutter gewidmet hatten und Cozy-Anni nennen immer noch in einer Ecke unseres Hangars und wartet auf den Beginn der Reparaturen, welche wir zum Teil schon begonnen haben. Ein neues Hauptfahrwerk, ein reparierter Propeller, fertige Metallteile für das Bugfahrwerk, eine neue Landeklappe, reparierte untere Cowling, neu hergestellte untere Winglets, und diverse andere Modifikationen warten auf den Einbau. Zugleich werde ich auch einige Änderungen am Flugzeug durchführen, wodurch die Cozy sogar um einige Kilo leichter werden wird. Mit etwas Glück und viel Fleiß wird es mir hoffentlich gelingen, Cozy-Anni im Sommer dieses Jahres wieder in die Luft zu bringen und mir endlich einen lange gehegten Traum erfüllen: im eigenen Flugzeug über unsere herrlichen Berge zu fliegen. Ich kann nur nochmals meiner Bewunderung für alle Experimentalbauer Ausdruck verleihen, welche trotz vieler Probleme und anfänglicher Rückschläge ebenfalls diesem Traum erliegen und trotzdem die Kraft aufbringen, ihr Projekt von den Kinderschuhen bis zur Reifeprüfung zu bringen.

Wenn wir all´ die Probleme aufzählen, welche im Laufe eines solchen Projektes auftreten,wie zum Beispiel Zeitmangel, fehlendes Geld, die Familie mit ihren Bedürfnissen und vieles mehr, so ist es manchmal verwunderlich, wie viele Flugzeuge im Eigenbau entstehen. Doch gerade durch dieses eiserne durchhalten ist die Gilde der Experimentalbauer in meinen Augen eine besondere Elite im Kreise der Piloten!

Glück ab, Gut Land !

Story

Stahl,Aluminium, Muttern und Bolzen

Ein Flugzeug ist eine Maschine. Es kann nicht leben. Es kann ebensowenig hoffen oder wünschen, hassen oder lieben.

Die Maschine die 'Flugzeug' genannt wird, besteht aus zwei Teilen, dem Motor und der Zelle, beides aus gewöhnlichen Materialien, wie sie beim Bau von Maschinen verwendet werden. Kein Geheimnis, keine Zauberei, keine magischen Beschwörungen bringen es zum Fliegen. Es fliegt - nach bekannten und feststehenden Gesetzen, an denen nichts zu ändern ist, unter keiner Bedingung.

Ein Motor ist, kurz gesagt, ein Metallblock, in dem bestimmte Löcher gebohrt sind und der mit bestimmten Federn, Ventilen und Zahnrädern bestückt ist. Er wird durchaus nicht lebendig, wenn er am vorderen Ende der Zelle befestigt wird. Die Kraft, die ein Motor entwickelt, geht auf die Verbrennung von Kraftstoff in seinen Zylindern zurück und die Bewegung seiner Teile, die den Propeller in Drehung versetzen.

Die Zelle ist ein Käfig aus Stahlrohren und Aluminiumblech, bespannt mit Tuch und Draht, zusammengehalten mit Muttern und Bolzen. Ein Flugzeug wird nach den Berechnungen des Konstrukteurs gebaut, eines sehr klugen und praktischen Mannes, der nicht mit esoterischem Hokuspokus herumpfuscht.

Will jemand was dagegen sagen und behaupten, daá ein Flugzeug ein Geschöpf der Luft sei und deswegen besondere Kräfte besitze, die eine Bohrmaschine nicht besitzt?

Falsch. Ein Flugzeug ist kein Geschöpf. Es ist eine Maschine, blind, gefühllos, kalt, tot. Jede Kraft, die von ihm ausgeht, der es unterliegt, ist eine bekannte Kraft. Millionen Forschungs und Flugteststunden haben uns alles gelehrt, was es über ein Flugzeug zu wissen gibt. Auftrieb, Gewicht, Schub, Luftwiderstand, Anstellwinkel, benötigte Leistung und schädlicher Widerstand, der mit dem Quadrat der Geschwindigkeit steigt.

Und doch gibt es ein paar Piloten, die irgendwie glauben wollen, daß diese Maschine 'Flugzeug' ein Wesen, ein lebendiges Ding sei. Glauben sie das nur nicht. Es ist absolut unmöglich.

Die Startleistung jedes Flugzeugs beispielsweise ist abhängig von Flächenbelastung, Dichtehöhe, Wind, Neigung und Oberfläche der Rollbahn. Alle diese Dinge lassen sich mit Geräten messen und wenn sie in Tabellen eingetragen sind geben sie uns das absolute Minimum der Startstreckenlänge.

In den Technischen Handbüchern, die bisher gedruckt wurden, findet sich kein Wort, kein Satz, nicht die leiseste Andeutung, daß die Leistung dieser Maschine möglicherweise durch die Hoffnungen oder Träume des Piloten oder dadurch, daá er zu seinem Flugzeug nett ist, verbessert werden könnte. Dies muß man sich unbedingt vor Augen halten.

Ich gebe Ihnen ein Beispiel, einen Piloten in einer bestimmten Situation. Sagen wir, er heißt . . na . . Everett Donelly. Sagen wir er lernte das Fliegen in einer 7AC Aeronca Champion N2758E.

Später, nehmen wir an, wurde Everett Donelly bei United Air Lines Erster Offizier und danach Flugkapitän. Und nur so zum Spaß begann er nach der alten Aeronca Champ zu suchen, in der er Fliegen gelernt hatte. Nehmen wir an, er horchte sich um und schrieb Briefe und suchte anderthalb Jahre an vielen Stellen, und schließlich fand er die Überreste der N2758E in einem eingestürzten Hangar auf einem stillgelegten Flugplatz. Sagen wir, er brauchte zwei Jahre, um die alte Kiste wieder herzurichten, bis auf die letzte Mutter, den letzten Bolzen, die letzte Seilrolle und die letzte Schweißnaht. Und dann flog er diese Champ vielleicht zwei Jahre, und vielleicht lehnte er eine ganze Reihe guter Angebote von Leuten ab, die sie gern gekauft hätten, und vielleicht pflegte er sie mit aller Hingabe, weil sie ein Stück seines Lebens war und weil er sein Herz daran gehängt hatte.

Und dann, nehmen wir an, landete er eines Tages mit einer gebrochenen Ölleitung auf einer Wiese im Gebirge. Nehmen wir an, er flickte die Leitung, füllte Öl aus Dosen nach, die er immer dabei hatte, und war bereit wieder zu starten.

Was jetzt kommt, müssen sie genau lesen. Nehmen wir an, wenn Everell Donelly jetzt nicht startet, begräbt ihn der Blizzard vom 8.Dezember 1966 unter seinen Schneemassen. Sagen wir, es führt keine Straße zu dieser Wiese, weit und breit kein Zeichen von Zivilisation. Und nehmen wir an, rings um die Wiese stehen sechzig Fuß hohe Kiefern und es herrscht Windstille.

Das ist also die Situation, die wir voraussetzen. Nun füttere ich diese Daten in einen Computer, der auf die Leistungen dieser Champion, auf die Terrainbeschaffenheit und die atmosphärischen Bedingungen dieser Wiese programmiert ist. Der Rechner spuckt das Resultat aus: Eine Mindestdistanz von 1594 Fuß ist notwendig, um ein Hindernis von sechzig Fuß

zu überwinden, perfekte Starttechnik des Piloten vorausgesetzt.

Everett Donelly, der es nicht so genau weiß, wie der Computer, sich aber im Klaren ist, daß der Start nicht einfach sein wird, mißt die Entfernung von der Stelle, wo der Anlauf beginnt, bis zum Fuß der Bäume mit Schritten ab und kommt auf 1180 Fuß. Wenn er das Heck der Maschine zwischen zwei Bäume durchzieht, läßt sich die Startstrecke auf 1187 Fuß verlängern. Das bedeutet nichts. An der notwendigen Strecke fehlen 407 Fuß.

Und jetzt betrachten wir ein paar Dinge, die die Startstrecke einer Aeronca Champ unmöglich verlängern können.

Nehmen wir an, Everett Donelly denkt an den Blizzard, der im Anzug ist, denkt an den Tod in der Kälte und an die sichere Zerstörung seiner Maschine, wenn er nicht sofort diese Wiese verläßt.

Er denkt zurück an den ersten Tag, als er die Champ sah, wie er sie, sonnenblumengelb gespritzt, voller Schlammspritzer nach dem Krieg auf einem kleinen Flugfeld in Pennsylvania mit Fluggästen oder Schülern startete. Er erinnert sich daran, daß er an den Wochenenden den ganzen Sommer über gearbeitet hatte, um sich das Geld zu verdienen, damit er in dieser Maschine das Fliegen lernen konnte.

Er denkt an die Jahre, in denen er an der Champ gearbeitet hat, und an Jeanne Donellys ersten Flug in der Maschine und daran, daß sie in keinem anderen Flugzeug als in der N2758E fliegen mag.

Er denkt zurück an die erste Flugstunde seines Sohnes, an den ersten Alleinflug erst vor einer Woche, am Vormittag seines sechzehnten Geburtstages. Und er wirft den Propeller an und steigt in die Kabine und schiebt den Gashebel ganz nach vorn, und die Champ rollt an, in Richtung auf die Bäume am anderen Ende des Feldes, denn es ist Zeit, nach Hause zu fliegen.

Bitte glauben Sie mir, daß ich mich über Flugzeuge gründlichst orientiert habe, daß meine Rechnung stimmt. Ich habe das gesamte Wissen sämtlicher Luftfahrttechniker und Flugzeugbauer seit Beginn der Luftfahrt berücksichtigt. Jeder von ihnen und alle Daten sprechen eindeutig dagegen, daß es für Everett Donelly die geringste Hoffnung gibt, seine Maschine von einer Wiese, die 407 Fuß zu kurz ist, in die Luft zu bringen. Es ist gescheiter, sich einzugraben, um vielleicht den Blizzard zu überstehen, klüger, die Maschine vom Sturm in Fetzen reißen zu lassen und zu versuchen, zu Fuß aus dem Gebirge herauszukommen. Alles andere ist besser, als der aussichtslose Versuch, ein Hindernis zu überwinden, das man nicht überwinden kann.

Ein Flugzeug ist, wie gesagt, eine Maschine. Und nicht ich, der ich das hier schreibe, sondern die Zehntausende brillianter Köpfe haben der Menschheit die Technik des Fliegens geschenkt. Ich habe bei meinen Nachforschungen lediglich gefragt, ob jemand glaube, daß ein Flugzeug mehr sei als eine Maschine. Und in tausend Büchern, auf einer halben Million Seiten findet sich kein einziges Wort, das gegen die mathematischen und physikalischen Berechnungen für Everell Donellys Startstrecke sprechen könnte. Nicht eine einzige Stimme hat gesagt, wenn die richtigen Bedingungen gegeben seien, wenn ein Pilot sein Flugzeug liebe und dies an seiner Fürsorglichkeit zeige, dann könne es dies eine Mal, für einen ganz kurzen Augenblick, zu einem lebenden Geschöpf werden, das Liebe zu erwidern und diese Gegenliebe durch seine Flugleistungen zu beweisen vermag.

Der Computer spuckte seine Antwort aus und diese war endgültig. Die Zahl, die er nannte, war das absolute Minimum der Startstrecke: 1594 Fuß.

Ich versichere Ihnen, in der Rechnung ist kein Fehler. Die Champ könnte es auf keinen Fall über die Bäume schaffen. Nach präzisen Berechnungen muß sie in einer Höhe von achtundzwanzig Fuß über dem Erdboden bei einer Fluggeschwindigkeit von einundfünfzig Meilen in der Stunde gegen die Bäume prallen. Der Aufprall, der sich auf den rechten Flügel konzentrieren würde, wäre so stark, daß Haupt- und Hilfsholm einknicken würden. Die Trägheit der des restlichen Flugzeugs würde die Maschine nach rechts reißen und nach unten ziehen. Beim Aufprall auf dem Boden würde der Motor aus der Verankerung gerissen , sich nach hinten schieben und Brandschott und Treibstofftank eindrücken. Das Benzin würde über den Auspuffkrümmer spritzen und zu einem explosiven Gemisch verdampfen, das sich durch die Auspufflammen aus den geborstenen Zylindern entzünden würde. Der größte Teil der Maschine wäre in vier Minuten und siebenunddreißig Sekunden ein Raub der Flammen, genug oder auch nicht genug Zeit für den Insassen, aus der durch den Aufprall verursachten Bewußtlosigkeit zu erwachen und sich aus dem Flugzeug zu retten. Der letzte Punkt - ob diese Zeitspanne genügt - ist nicht zu klären, denn er gehört nicht in den Bereich von Aerodynamik und Festigkeitslehre.

Mein ganzer Bericht hat also nur den einen Sinn, Ihnen noch einmal vor Augen zu führen: Das Flugzeug, das Sie fliegen, ist eine Maschine. Auch wenn Ihnen etwas an ihm liegt und Sie es gut behandeln ist es nur eine Maschine.

Es wäre unmöglich, daß ich Everett Conelly heute vormittag gesehen hätte, wie er mit seiner Champ landete und zum Auftanken rollte.

Ich hätte nicht sagen können : "Everett, du bist ja tot!"

Er hätte mich nicht auslachen und antworten können: " Bist wohl verrückt geworden? Ich bin

genausowenig tot wie du. Sag mal, wann bin ich denn gestorben?"

" Du hast im Gebirge notlanden müssen, zweiundvierzig Meilen nördlich von Barton's Flat, und du hattest nur 1187 Fuß Startstrecke, und die Dichtehöhe betrug 4530 Fuß und deine Flächenbelastung 6,45 Pfund pro Quadratfuß."

" Ach das meinst du. Ich mußte allerdings notlanden. Eine Ölleitung war gerissen. Aber ich habe sie mit einer Schlauchklemme abgeklemmt, Öl nachgefüllt und bin noch vor dem Schneesturm gestartet und nach Hause geflogen. Konnte ja nicht gut dort bleiben, oder ?"

" Aber deine Startstrecke . . . ."

" Glaub mir nur! Ich hatte Kiefernadeln im Fahrwerk, als ich heimkam. Aber die brave alte Champ strengt sich hin und wieder ganz hübsch an, wenn ich nett zu ihr bin. "

Es ist undenkbar daß so etwas geschehen wäre. Es ist undenkbar daß so etwas jemals geschieht. Sollten Sie irgendwann gehört haben, daß so was einem Piloten passiert ist, sollte es Ihnen selbst passiert sein, es kann nicht passiert sein. Das wäre unmöglich.

Ein Flugzeug kann nicht zu einem lebendem Geschöpf werden.

Ein Flugzeug kann unmöglich wissen, was `Liebe` ist.

Ein Flugzeug ist totes Metall.

Ein Flugzeug ist eine Maschine.

Aus "Glück des Fliegens " von Richard Bach, dem Autor der " Möwe Jonathan ".

Termine

6.- 9. April 1995:
AERO - 95 Friedrichshafen
Der I.E. Club wird einen eigenen Informationsstand gemeinsam mit der OUV und der RSA Schweiz einrichten.
Kontakt: Rudi Holzmann, Tel.: 07674/2805

7.- 9. April 1995:
Frühjahrsmesse in Hollabrunn
Im Rahmen der Messe wird eine Ausstellung zum Gedenken an unseren Flugpionier Oskar Westermayer zu sehen sein

15.April 1995:
Flugplatz Vöslau
40 - jähriges Jubiläum der Landung der österreichischen Regierungsdelegation aus Moskau kommend im damaligen Vöslau-Kottingbrunn.
Alles was Flügel hat ist eingeladen zu kommen!
Kontakt: Willi Lischak, Tel.:02252/786434

5./6. Mai 1995:
Seminar „Flugerprobung kleiner Flugzeuge"
Flugplatz Wels
Referent: Ing. Rüdiger Kunz
Siehe eigene Einladung auf S.15

1.- 2- Juli 1995:
Flugtag in Vilshofen (D)
Mitglieder des I.E. Club sind eingeladen, Landegebühr frei, Spesenersatz.
Kontakt: Rudi Holzmann

20.- 22. August:
Igo Etrich Meeting
Flugplatz Wels
Bitte rechtzeitig in die Urlaubsplanung einbeziehen.

2./3. September 1995:
Flugtag in Fürstenfeld
Die Mitglieder des I.E. Club sind eingeladen, ihre Flieger vorzuführen. Keine Landegebühr, Spesenersatz.
Kontakt: Rudi Holzmann.

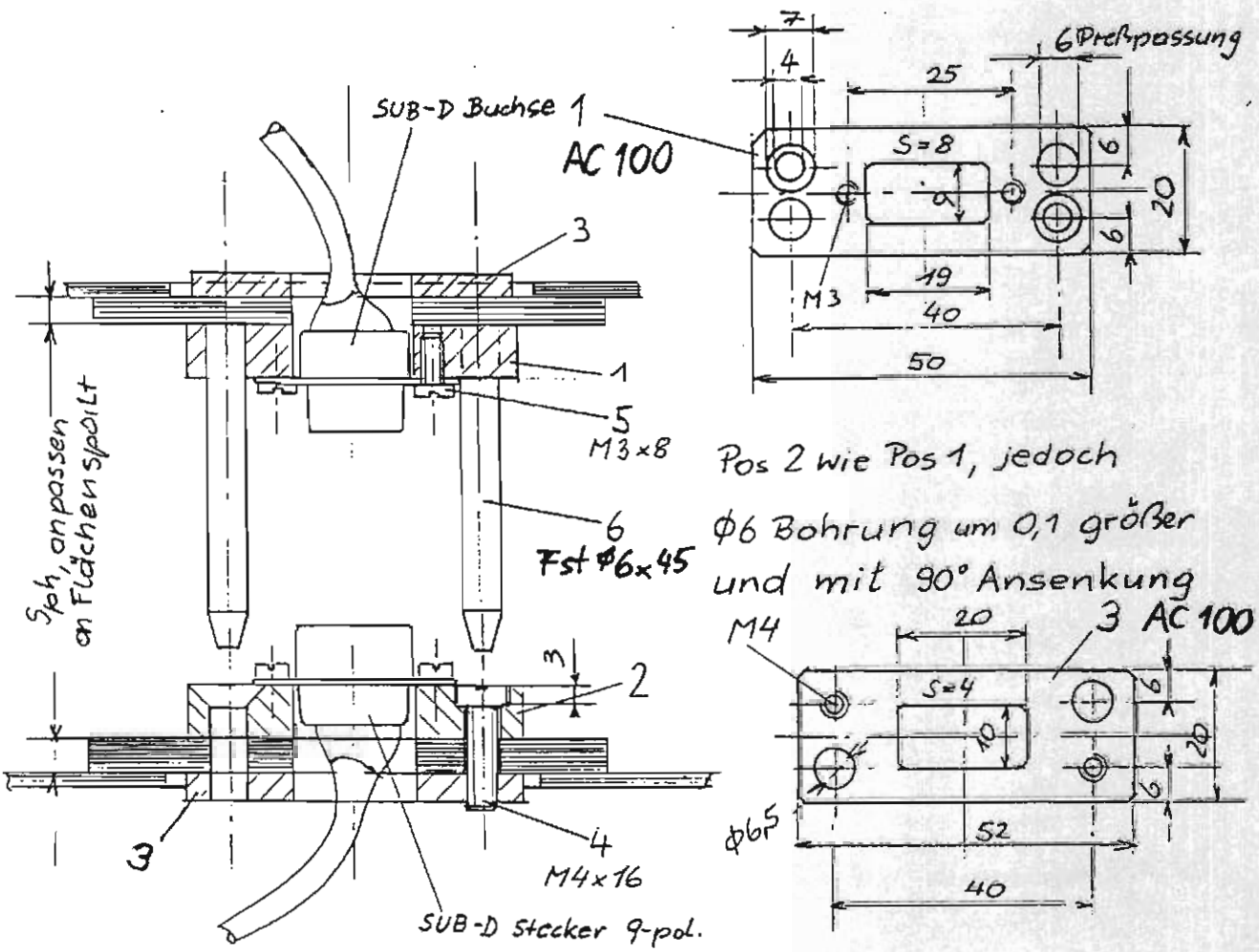
Praktische Tips

von Romeowhisky

Ich bin sicher, daß schon mancher von Euch, als er vor einem schwierigen Problem stand, zu einer Lösung kam, die es eigentlich verdiente, an andere Flugzeugbauer weitergegeben zu werden. Aber man hängt sich ja nicht gleich ans Telefon um seine Weisheit an die große Glocke zu hängen, also läßt man seine Idee eben stillschweigend in einer Schublade liegen. Vielleicht daß beim nächsten Fliegertreffen einer zufällig fragt " He, wie hast du dieses oder jenes Problem eigentlich gelöst?" oder "Du hast da aber eine super Lösung für dieses oder jenes gefunden!". Dann hat durch etwas Glück der eine oder andere auch von Deiner guten Idee profitieren können.

Noch besser wäre es aber, wenn wir gute Ideen und Tips an dieser Stelle in unseren I.E. Impulsen für alle zugänglich veröffentlichen. Somit sind alle Tüftler aufgerufen, praktische Tips an die Redaktion zu senden, Handskizze und kurze Beschreibung genügt. Das können schwierige Fertigungsverfahren sein, Vorrichtungen, Schaltpläne für elektrische Details oder sonstige Ideen, mit denen man vielleicht Arbeitszeit einsparen kann.

Um mit gutem Beispiel voranzugehen, hier habe ich gleich was für alle die einen Flieger mit schnell demontierbaren Flächen bauen wie z.B. Cherry, Europa oder Kitfox. Diese haben meist irgend ein elektrisches oder elektronisches Bauteil in der Fläche wie z.B. Mikroschalter für Stallwarnsystem oder Servo für Querrudertrimmung, deren elektrische Verbindung möglichst auch beim Anstecken der Flächen automatisch gekoppelt werden sollte. Hier habe ich echt lange getüftelt, viele Lösungen, die ich anderswo gesehen habe,wieder verworfen und bin schließlich zu der unten skizzierten Lösung gekommen. Die Zeichnung paßt für die Cherry, für andere Typen wird man etwas umkonstruieren müssen. Der verwendete Stecker ist 9 - polig, in jedem Elektronikgeschäft erhältlich und mit 5A belastbar.



Verschiedenes

Einladung

Der Igo Etrich Club veranstaltet ein Seminar für alle, die in näherer Zukunft ihr Flugzeug fertigzustellen gedenken und dann vor dem Problem des Erstfluges bzw. des Einfliegens stehen.

Bitte nützt die Gelegenheit und meldet euch schriftlich an wenn ihr Interesse habt (Anmeldebogen liegt dieser Ausgabe bei). Diese Formalität ist im Interesse des Referenten notwendig, da dieser sein genaues Programm nach der Anzahl der Teilnehmer bzw. nach deren speziellen Wünschen ausrichtet. Außerdem wird das Seminar bei zu geringem Interesse nicht stattfinden. Also meldet euch bitte möglichst bald und verlaßt euch nicht darauf, daß sich schon genug andere melden werden.

Das Programm im Detail:

Titel: Flugerprobung kleiner Flugzeuge (Amateurbauflugzeuge)
Referent: Ing. Rüdiger Kunz
Termin: Samstag, 6. Mai 1995, 10 Uhr bis Sonntag 7. Mai, 15 Uhr
Ort: Flugplatz Wels
Programmpunkte:
1) Relevante Vorschriften und Regeln
2) Flugmechanische Begriffe wie Stabilität,Dämpfung,Steuerbarkeit
3) Fähigkeiten undVorbereitung des Testpiloten
4) Überprüfung und Vorbereitung des Flugzeugs
5) Mögliche (unvorhersehbare) Probleme
6) Notwendige Verbesserungen vor und im Testverlauf
7) Sicherer Beginn und Fortschritt der Erprobung
8) Dokumentation wegen Analyse und Reproduzierbarkeit
9) Besondere Probleme unüblicher Konfigurationen
10) Besondere Erfahrungen und Probleme der Teilnehmer

Die Programmpunkte sind ein Vorschlag des Referenten und können im Detail nach Interesse der Teilnehmer geändert oder Punkte zusätzlich ins Programm aufgenommen werden.

OUV - Wintertagung in Darmstadt

Die Oskar Ursinus Vereinigung, unsere Schwestervereinigung in Deutschland, veranstaltete vom 18.- 19. März 1995 ihre traditionelle Wintertagung. Wir waren mit drei Mann zu Gast, unter anderem unser neues Mitglied Franz Jakob, der dort ein Referat über die Entwicklung des Tragschraubers in Österreich gehalten hat. Hier unser Kurzbericht:

Außer dem obengenannten Referat wurden folgende Themen in ca. einstündigen Referaten behandelt:

-Erfahrungen mit einfacher Holzbauweise am Beispiel der Turbi D5
-Erfahrungen mit Metallbauweise am Beispiel MC100
-Holme und andere Biegeträger
-Fluggeräte mit Bodeneffekttechnologie
-Möglichkeiten und Grenzen des Eigenbaues
-Aktuelles über GPS
-Verfahrensabläufe nach dem 2. Gutachten (bei uns Erprobungsbewilligung)
-Erfahrungen mit dem Bau eines Hubschraubers Exec 90
-Das Horten Nurflügelflugzeug PUL10

Eingehen auf detailierte Referatinhalte würde den Rahmen hier sprengen, es war jedoch zwischen den Referaten und am Abend Zeit, um mit den dortigen Mitgliedern und vor allem mit den Funktionären freundschaftliche Kontakte zu knüpfen. Daß uns das in ersten Ansätzen bereits gelungen ist seht ihr in der Mitteilung im Kasten auf Seite 3. Weitere Früchte positiver Zusammenarbeit gibt es auf der AERO 95, wo wir einen Teil der Ausstellungsfläche der OUV für uns benützen dürfen, hier ist uns die OUV sehr entgegengekommen. Wir hoffen, daß wir in Zukunft diese Verbindungen weiter ausbauen können zum beiderseitigen Nutzen für unser schönes Hobby und für die Zukunft der ganzen Allgemeinen Luftfahrt.

Romeowhisky

Fliegerflohmarkt

Privatinserate für Vereinsmitglieder kostenlos, für Nichtmitglieder S 50,- pro Einschaltung.
Gewerbliche Inserate gegen Spende
Dauerinserate erscheinen bis auf Widerruf
.Andere je nach Auftrag, für Mitglieder 3 mal.

Fa. Czerny in Wien hat noch 50 kg Aerodux auf Lager, die ohne Giftschein bezogen werden können.
Tel. 0222/933583

Ing Rüdiger Kunz beantwortet Flugzeugbaufragen in den I.E.Impulsen.
Ing. Kunz verkauft auch einen König 3-Zylindermotor. Direktantrieb mit Auspuff, Starter, Benzinpumpe, Drehzahlmesser,Bj. 1988, neuwertig, nicht gelaufen.
Tel.:02252/785803

Josef Sattelhack verkauft seine Quickie Q2, OE-CSK, Bj. 1986, 500 kg, um S 100.000,-
Tel.: 03172/2789

Größnitzer Adi am Flugplatz Zell/See sucht Flugzeuge zum Wiederaufrüsten.
Tel.: 06542/6120

Hubert Keplinger kommt mit den elektronischen Waagen des I.E. Club gegen Spesenersatz auch zu Nichtmitgliedern. Unkostenbeitrag pro Flugzeug S 500,-
Tel.:0732/253514

Friedrich Falland verkauft:
1 Collins VOR mit Indikator
1 Kurskreisel,1 Horizont
1 Vakuumregler, 1 Filter
1 Variometer,1 Fahrtmesser
Tel.:03143/2434

Joe Gartlgruber verkauft Anschnallgurte Baisch Schugu II und Bagu IV um S 500,-
Tel.: 0222/6768523

Manfred Milkovits verkauft halben Anteil an Segelflugzeug Mg23 (Wnr.5) mit offenem Hänger um S 25.000,-
Tel.: 02689/3091 (abends)

Wolfgang Steitwieser verkauft ein Wasserthermometer (Motometer = VDO) und einen Elektrostarter (Honda CRX)
Tel.: 06272/398

Johann Haindl verkauft seine KR-1, 60 % fertig. (Motor ist verkauft)

Instrumente, auch ohne Nachprüfschein, werden laufend gesucht. Anbote an I.E. Impulse.

Der Fliegerclub „Weisse Möwe Wels", Hr. Schrögerbauer, hat im Fliegerbuch: „LUSTIGES; ERNSTES; FASTVERGESSENES" Histörchen rund um die Wiedererlangung der Lufthoheit gesammelt.
Die Zeichnungen stammen von Willi Stockinger.
Verkauft wirds um S 220,-
Tel.: 07242/26499

Lämmerer Albert (Schibi) und Gerhard Moik sind auf Oldtimer spezialisiert. Alle wieder fliegenden Saab Safir sind durch ihre Hände gegangen.
Sie bieten auch uns ihre Hilfe an.

AIRCRAFT SERVICE

AIRCRAFT SERVICE GES.M.B.H.
FLUGPLATZ TRIEBEN
A-8784 TRIEBEN
TEL. 0 36 15 / 36 22 · FAX 36 21

GERHARD MOIK

Herbert Pichler von der PBP Versicherungsberatung Salzburg bemüht sich sehr, im Rahmen des ab 95 offenen EU- Marktes eine Versicherung für uns zu finden, welche das 5 Mill. DM Haftpflichtrisiko zu einem Vernünftigen Preis deckt.
Tel.: 0662/430966

Flugplatz Gasthaus **„ Zum Fluglotsen"** an der nordwestlichen Ecke am Flugplatz Punitz feiert einen Ruhetag pro Woche. Das Funkgerät für die Landeinfos Frqu.123,20 ist trotzdem an 7 Tagen in der Woche in Betrieb Genauere Infos auf dem üblichen Weg einholen.
Tel.: 03327/82772

Einen Bauplan für einen Curtiss P-6E Doppeldecker, Einsitzer mit Kurbeltretantrieb, Spannweite 1,4 Meter, Kinderspielplatzzugelassen, gibt es bei Hrn Winkler, Tel.: 0222/70106-621

Internationaler Veranstaltungskalender

F.A.I - C.I.A.C.A. CALENDAR OF EVENTS - 1995 by David Wise of P.F.A.

This list is updated to 16/1/95. This initial list has been distributed to ask you all to send me extra information. An updated list will be distributed at the C.I.A.C.A. meeting in Paris in April. I welcome news of aviation events of all types,anywhere in the World: David Wise, 166, Dumbreck Road, Eltham, London SE9 1RF, England.

Many events are subject to special restrictions, both on the day and for several days before and after. Most require visiting pilots to obtain prior permission..Some are just for the participants and have no facilities for visitors by road. All are subject to alteration or cancellation at short notice.

ALWAYS CHECK BEFORE SETTING OUT
(or, as my German contact puts it - Erst checken, dann starten!)

Jan 28-Feb 4	Zell am Zee/Kaprun	(OE)	Balloon meet	+43-1479-8190
Jan 29-31	Las Vegas, Nv	(N)	Helicopter Exhibition	+1-703-683-4646
Feb 3- 4	Paraparaumu	(ZK)	AACA NZ homebuilt Fly-in	
Feb 4-11	Meribel -	(F)	Mountain Flyng	+33-6637-1058
Feb 5	Leicester	(G)	LAC Breakfast Patrol	
Feb 11	Finmere	(G)	VAC Valentine Fly-in	+44-1280-848589/860207
Feb 11-25	Ysterplaat	(ZS)	Aerobatics- Advanced World Championships	
Feb 15-19	Tokyo	(JA)	Japan Aerospace Exhibition	+64-9520-4301
Feb 17-18	Paunui	(ZK)	NZ Tiger Moth Fly-in	
Feb 24-27	Paunui	(ZK)	Cub & Auster Fly-in	
Feb 25-26	Flabob, Ca	(N)	EAA Chapter Fly-in	+1-909-686-1318
Feb 26	Sywell	(G)	BAeA Aerobatics judging school	+44-121-554-2117
Feb 26	Artigues, Tarbes	(F)	Mountain Pilots Fly-in	+33-6242-0814
Mar 1- 5	Wildenstein	(D)	Para-ballooning comp	+49-7573-2749
Mar 2- 4	Waipukurau	(ZK)	RNZAC Club Championships	
Mar 2- 5	Augsburg	(D)	Sport flying Exhibition	+49-821-257690
Mar 3- 5	Casa Grande	(N)	Cactus Fly-in	+1-602-641-7467
Mar 4- 5	Northrepps	(G)	Fly-in	+44-1263-513015
Mar 5	North Weald	(G)	Snowdrop Fly-in	+44-1992-524510
Mar 11-12	Hammersmith (Novotel)	(G)	Flight Training Exhibition	+44-1670-820830
Mar 11	Brooklands	(G)	BWPA Founders Day	+44-1993-779353
Mar 12	Sebring, Fl	(N)	Seaplane Fly-in	+1-305-421-8917
Mar 14-21	Kirkenes	(LN)	Arctic Balloon meet	+49-2524-4383
Mar 16	Moruya	(VH)	Light Aircraft Competitions	
Mar 18-26	Le Bourget	(F)	Air Sport Exhibition	+33-4593-7272
Mar 19-23	Abu Dhabi	(A6)	Defence Equipment Exhibition	
Mar 21-26	Avalon, Vic	(VH)	Internat Exhibition & Display	+61-5224-2020
Mar 24-26	Mesa, Az	(N)	Phoenix 5+ Air Races	+1-602-941-0061
Mar 25-Apr 1	Meribel	(F)	Mountain Flying	+33-6637-1058
Mar 25-Apr 2	Hofkirchen	(OE)	Balloon meet	+43-3334-22620
Mar 25	Tangmere	(G)	Aeromart	+44-1424-440644
Mar 26	Guernsey	(G)	Spot Landing Competition	+44-1481-65267
Mar 26	Breighton	(G)	Post-Hibernation Fly-in	+44-1757-289065
Apr 1	North Coates	(G)	PFA North Coates Strut Fly-in	+44-1472-388850
Apr 2	Popham	(G)	PFA Solent Strut Fly-in	+44-1256-397733
Apr 2	Leicester	(G)	LAC Breakfast Patrol	
Apr 6- 9	Friedrichshavn	(D)	General Aviation Show	+49-7541-7080
Apr 8	Finmere	(G)	VAC Daffodil Fly-in	+44-1280-848589/860207
Apr 8- 12	Waipukurau	(ZK)	Aerobatics - NZ Nationals	+64-7348-2221
Apr 8-17	Berck sur Mer	(F)	International kite-flying meeting	+33-2109-5000
Apr 9	Crawley	(G)	Air Enthusiasts Convention	
Apr 9	Popham	(G)	Jodel Club Fly-in	+44-1256-397733
Apr 9	Duxford	(G)	Aerobatic comp - Icicle trophy	+44-121-554-2117
Apr 9-15	Lakeland, Fl	(N)	Sun'n'fun Fly-in	+1-813-644-2431
Apr 13-17	Bassano del Grappa	(I)	Microlight Exhibition & Competition	+39-4955-91198
Apr 14-16	Hamilton	(ZK)	Rally & War-bird Meet	
Apr 14-17	Mangalore	(VH)	SAAA Australian h'build fly-in & display	+61-3482-4716
Apr 14-17	Griffith, NSW	(VH)	Aerobatics - Australian Nationals	+61-7345-8066
Apr 15	Nowra, NSW	(VH)	RANAS Families Day & Fly-in	+61-4421-1920

Apr 15-16	Popham	(G)	PFA 4-Struts Young Eagles day	+44-181-979-1048
Apr 15-17	tba	(G)	Microlight Competition	+44-1840-261517
Apr 16	North Weald	(G)	Squadron Aeromart & Fly-in	+44-1992-524510
Apr 16-17	Leicester	(G)	Model Exhibition & Barnstormers Display	+44-1933-663700
Apr 16-23	Northrepps	(G)	Microlight Festival	+44-1263-513015
Apr 17	Compton Abbas	(G)	Easter Fly-in	+44-1747-811767
Apr 21-22	Mesa, Az (N)	(G)	Sundance Aerial Derby	+1-602-641-7549
Apr 21-22	Welshpool	(G)	Aerobatic comp, McLean & Kernow Trophy	+44-121-554-2117
Apr 22	Shipdham	(G)	Precision Flying Competition	+44-1728-668354
Apr 22-25	Cowra, NSW	(VH)	AAA Antique Fly-in	+61-6342-1400
Apr 23	Sywell	(G)	Jodel & Robin Seminar & Fly-in	+44-1604-890512
Apr 23	Rochester	(G)	PFA Mid Kent Strut Navigation Comp	+44-1732-843088
Apr 23	Wellesbourne Mountford	(G)	Vintage Piper Club Fly-in	+44-1353-663450
Apr 23	Henstridge	(G)	PFA Wessex Strut Fly-in	+44-1963-363630
Apr 23-28	Dayton, Oh	(N)	Aerospace Atlantic Exhibition	+44-1280-705600
Apr 27-May 2	Mallorca	(EC)	Balloon meet	+34-3060-39471
Apr 28-30	Bagnoles de l'Orne	(F)	Rally Flying Competition	+33-14429-9200
Apr 28-May 1	Telgte, Westfalen	(D)	Balloon Race	
Apr 29-30	Seething	(G)	AYA Grumman Fly-in	+44-1202-825037
Apr 29-30	Sywell	(G)	Europa Club Fly-in & Seminar	
Apr 29-30	Bitterfeld	(D)	Gas Balloon Race	
Apr 29-30	Goolwa, SA	(VH)	Transport Display	+61-8556-5931
Apr 29-May 1	tba	(G)	Microlight Competition	+44-1840-261517
Apr 30	North Weald	(G)	Helicopter Fly-in (no fixed-wing)	+44-1992-524510
Apr 30	Popham	(G)	FlyPast Aerojumble & Fly-in	+44-1256-397733
Apr 30	Clifton, Qld	(VH)	SAA Regional homebuilt fly-in	+61-7632-5228
Apr 30	North Coates	(G)	Auster Club & North Coates AC Fly-in	+44-1472-399950
May 2-6	Brno	(OK)	Defence Equipment Exhibition	
May 4	Old Warden	(G)	Shuttleworth Display	+44-1767-627288
May 4-10	Jersey	(G)	Liberation 50th Anniv Commemoration	+44-171-493-5278
May 5-7	St Etienne	(F)	Rally Flying Competition	+33-14429-9200
May 5-7	Saint Nazaire	(F)	Precision Flying Competition	+33-14429-9200
May 5-7	Jersey	(G)	Jersey Rally	
May 5-7	Wildenstein	(D)	Balloon Meet	+49-7573-2749
May 6	Brighton	(G)	VE-day Commemoration	
May 6-7	Shobdon	(G)	VE-day Fly-in	+44-1568-708369
May 6-7	Northrepps	(G)	Whirlybird Weekend	+44-1263-513015
May 6-7	Merseyside	(G)	VE-day Commemoration	
May 6-7	Abbotsford, BC	(C)	Aviation Exhibition	+1-604-278-8210
May 6-7	Sywell	(G)	Precision Flying Training weekend	+44-1733-371194
May 6-7	Shipdham	(G)	Piper Fly-in	+44-1953-850219
May 6-7	Popham	(G)	Microlight Trade Fair	+44-1256-397733
May 6-7	Lasham	(G)	Glider Aerobatics Training	+44-1276-28639
May 6-8	St Valery en Caux	(F)	Warbirds Display	+33-3597-1033
May 7	Welshpool	(G)	PFA Welsh Struts Fly-in	+44-1758-880395/+44-1248-722782
May 7	Old Warden	(G)	Shuttleworth VE-day display	+44-1767-627288
May 7	Compton Abbas	(G)	VE-day Fly-in	+44-1747-811767
May 7	Barton	(G)	PFA NW Strut Mayfly Fly-in	+44-1254-207609
May 7	Wigram	(ZK)	VE Day display	
May 7	Harare	(Z)	Zimbabwe International Fly-in	
May 7-14	Nangis	(F)	Rally Flying Competition	+33-14429-9200
May 8	Duxford	(G)	VE-day Display	+44-1223-835000
May 8	Middle Wallop	(G)	VE-day display	+44-1980-674421
May 8	Eaglescott	(G)	VE-day Fly-in	+44-1271-864563
May 8-10	Weissenhorn	(D)	Women Pilots Assoc Fly-in	+49-9343-8645
May 9-11	Munich	(D)	European Business Aircraft Show	+44-1279-758885
May 13-14	North Weald	(G)	Fighter Meet Display	+44-181-866-9993
May 13-14	Hradec Kralove	(OK)	Air Fest Display	
May 14	Baxterley	(G)	Wings & Wheels Fly-in	+44-1926-492026
May 14	Cahors-Lalbenque	(F)	Old-timer display	+33-6521-0596
May 14	Sywell	(G)	Kit Aircraft Seminar & Fly-in	+44-1604-644917
May 14	Popham	(G)	De Havilland Fly-in	+44-1256-397733

May 17-19	Old Warden	(G)	DH Moth Club Forum (Members Only)	+44-1442-862077
May 18-21	Swansea	(G)	Aerobatic comp - unlimited	+44-121-554-2117,
May 19-20	Rodez	(F)	Precision Flying Competition	+33-14429-9200
May 19-20	Nancy	(F)	Precision Flying Competition	+33-14429-9200
May 19-21	Kiewit-Hasselt	(OO)	Aero Club Fly-in	+32-3233-8850
May 19-27	France to Lanzarote	(F/CN/EC)	France-Morocco-Canaries Rally	+33-13487-6253
May 20	Nossage	(F)	Mountain Pilots Fly-in	
May 20	Old Warden	(G)	Shuttleworth Sunset Display	+44-1767-627288
May 20-21	Donington Park	(G)	SSAFA VE-day commemoration	
May 20-21	Midland, Tx	(N)	Confed AF Display	+1-915-563-1000
May 20-21	Sywell	(G)	Air Racing Weekend	+44-1604-644917
May 20-21	Lesparre St Laurent	(F)	RSA Regional Fly-in	+33-14228-2554
May 20-21	St Andre de l'Eure	(F)	RSA Regional Fly-in	+33-14228-2554
May 20-21	Bratislava	(OM)	Slovak air display	
May 20-28	Tunisia, several	(TS)	Tunisia Rally	+33-9381-2829
May 21	Derry-Eglinton	(G)	Northern Ireland Airshow	+44-1532-675127
May 21	Teesside	(G)	Display	+44-1325-332811
May 21	Headcorn	(G)	Tiger Club Lunch Patrol	+44-1622-891017
May 21	Sandown	(G)	Isle of Wight Fly-in	+44-1983-405125
May 21	Breighton	(G)	Vintage Piper Club Fly-in	+44-1353-663450
May 22-28	Montlucon	(F)	Aeros - Single seat & Coupe Doret 300 hp	+33-14429-9200
May 22-31	Buttwil	(HB)	Gliding - Swiss championships	
May 23-28	St Gallen	(HB)	Gas & HA Balloon Meet	
May 25-28	Biscarosse	(F)	Seaplane fly-in	+33-5878-7432
May 25-28	Duderstadt	(D)	Balloon meet	+49-7139-8088
May 26-28	Donegal	(EI)	Donegal AC Fly-in	+353-74-53488
May 26-28	St Brieuc	(F)	Precision Flying Competition	+33-14429-9200
May 26-28	Brittas Bay	(EI)	Brittas Bay FC Fly-in	+353-404-47401
May 26-28	Bernay	(F)	UK Jodel Club Fly-out	+44-1604-890512
May 26-29	Glenforsa	(G)	Isle of Mull Fly-in	+44-1680-300402
May 27	tba	(OY)	Precision Flying - Danish Nationals	
May 27-28	Mildenhall	(G)	USAF Display	+44-1638-513341
May 27-28	Barton	(G)	VE-day event	+44-161-789-4785
May 27-28	Mortagne au Perche	(F)	RSA Regional Fly-in	+33-14228-2554
May 27-29	tba	(G)	Microlight Competition	+44-1840-261517
May 27-Jun 4	Tibenham	(G)	Gliding Competition	+44-116-253-1051
May 28-29	Caernarfon	(G)	PFA N Wales Strut & Air C'fon Fly-in	+44-1286-830475
May 28-29	Southend	(G)	Sea-front Display	+44-1702-355166
May 31-Jun 3	Te Anau	(ZK)	Cessna 180/185 Fly-in	+64-3201-6146
Jun 1-4	Diepholz	(D)	German helicopter championships	+49-8191-64230
Jun 2-3	Little Snoring	(G)	Aerobatic comp - McAully trophy	+44-121-554-2117
Jun 2-4	Keiheuvel-Balen	(OO)	Nipper Club Old-timer & Homebuilt Fly-in	+32-3233-8850
Jun 2-4	Namur	(OO)	AYA European Grumman Fly-in	+32-8130-5509
Jun 2-5	Barkarby	(SE)	EAA Swedish homebuild fly-in	+46-8752-7585
Jun 2-6	Basedow	(D)	Balloon meet	+49-3971-211993
Jun 3	Lostock Hall	(G)	BAe Bolton Airshow	+44-1204-696551
Jun 3	Kinloss	(G)	RAF Families Day	
Jun 3	Finmere	(G)	VAC Fly-in & Vintage Cars	+44-1280-848589/860207
Jun 3-4	Haverfordwest	(G)	Precision & Rally Flying Competitions	+44-1646-672691
Jun 3-4	Northrepps	(G)	Vintage Trainer Fly-in	+44-1263-513015
Jun 3-4	Inverness	(G)	Fly-in & BBQ	+44-1463-790510
Jun 3-4	London, Ont	(C)	Display	+1-519-659-0720
Jun 3-4	Shipdham	(G)	Jodel Fly-in	+44-1953-850219
Jun 3-4	Dieppe	(F)	PFA Continental Weekend Fly-out	+44-1892-822776
Jun 3-4	La Ferte Alais	(F)	Jean Salis Display	+33-6457-5585
Jun 3-4	Pardubice	(OK)	Aviation Fair Display	
Jun 3-5	L'Alpe d'Huez	(F)	Mountain Pilots Fly-in	
Jun 3-11	Aboyne	(G)	Gliding Competition	+44-116-253-1051
Jun 4	North Weald	(G)	Squadron Biplane Fly-in	+44-1992-524510
Jun 4	Old Warden	(G)	Shuttleworth Display	+44-1767-627288
Jun 4	Speyer	(D)	Balloon Meet	+49-6232-78844
Jun 4-18	Paderborn	(D)	German 18m Glider & Motor-glider ch'ps	+49-6104-69960

Jun 8-10	Luxembourg-Findel	(LX)	Women Pilots Assoc Rally	+352-481140
Jun 8-11	Kilkenny	(EI)	Kinair Rally	+353-56-21483
Jun 8-11	Stauning	(OY)	KZ Danish Old-timer fly-in	+45-9736-9044
Jun 9-11	Seppe	(PH)	Dutch Old-timer & Homebuilt Fly-in	+31-1650-45842
Jun 9-11	Carpentras	(F)	Precision Flying Competition	+33-14429-9200
Jun 9-11	Gaylord, Mi	(N)	Seaplane Fly-in	+1-810-698-1237
Jun 10	Dunsfold	(G)	BAe Open Day	+44-1483-275121
Jun 10	Lossiemouth	(G)	RAF Families Day	
Jun 10-11	Biggin Hill	(G)	Air Fair Display	+44-1959-575969
Jun 10-11	Aubigny-sur-Nere to Vichy	(F)	Rally Flying - Clement Ader Trophy	+33-14429-9200
Jun 10-11	Barton	(G)	Great British Microlight Rally	+44-161-789-4785
Jun 10-11	Sywell	(G)	Auster Club Fly-in	
Jun 10-11	Lons le Saulnier	(F)	RSA Regional Fly-in	+33-14228-2554
Jun 10-11	Aalen	(D)	Balloon meet	
Jun 10-11 St	Francis, Ks	(N)	Stearman Fly-in	+1-913-332-2251
Jun 10-18	Nympsfield	(G)	Gliding Competition	+44-116-253-1051
Jun 10-18	Hockenheim	(D)	Gliding Competition	+49-6205-920930
Jun 11	Stafford	(G)	RAF Open Day	+44-1785-223161
Jun 11	Popham	(G)	Russian aircraft Fly-in	+44-1256-397733
Jun 11-18	Le Bourget	(F)	Paris Airshow	+33-14720-6109
Jun 13	Old Warden	(G)	Shuttleworth Schools Day	+44-1767-627288
Jun 14-19	Burgkirchen	(D)	Gas Balloons - German Championships	
Jun 15-18	Eitdorf-Sieg	(D)	Balloon Meet	
Jun 15-18	tba	(D)	Aerobatics - German Nationals	
Jun 15-18	Roudnice	(OK)	Czech WW2 Memorial Display	
Jun 16-18	Persan Beaumont	(F)	Rally Flying French Ch'ships	+33-14429-9200
Jun 16-18	Romans	(F)	Piper Cub Fly-in	+33-16424-4891
Jun 16-25	Greek Islands	(SX)	Greek Islands Rally	+33-9381-2829
Jun 17	Cottesmore	(G)	RAF Families Day	
Jun 17	Weston Super Mare	(G)	RAF Locking Flowerdown Fair	+44-1934-822131
Jun 17	Frederick, Md	(N)	AOPA Fly-in	+1-301-695-2000
Jun 17	Old Warden	(G)	Shuttleworth Sunset Display	+44-1767-627288
Jun 17	Clophill, Beds	(G)	Village Fete Display	+44-1234-273727
Jun 17-18	Compton Abbas	(G)	Biplane Fly-in	+44-1747-811767
Jun 17-18	Hamilton, Ont	(C)	Air Show	+1-905-528-4425
Jun 17-18	tba	(G)	PFA Highland Strut Fly-in	+44-1349-862476
Jun 18	Halton	(G)	RAF Display	+44-1296-623535
Jun 18	Duxford	(G)	OFMC Flying Day	+44-1223-835000
Jun 18	Redhill	(G)	Vintage Fly-in	+44-1737-822212
Jun 18	Popham	(G)	PFA West London Strut Fly-in	+44-181-979-1048
Jun 18	Tatenhill	(G)	PFA West Midlands Strut Fly-in	+44-1889-271037
Jun 18	Priory Farm, Tibenham	(G)	PFA Breckland Strut Fly-in	+44-1379-677334
Jun 18	Sywell	(G)	Midsummer Fly-in	
Jun 18	Fenland	(G)	Vintage Piper Club Fly-in	+44-1353-663450
Jun 18	Little Gransden	(G)	Aerobatic Fly-in	
Jun 18	North Coates	(G)	North Coates AC Fly-in	+44-1472-399950
Jun 18	Cosford	(G)	RAF Display	+44-1902-372939
Jun 22-26	Jihlava	(OK)	Czech Airsports Exhibition	
Jun 23-25	Koblenz	(D)	OUV German homebuilt fly-in	+49-711-751762
Jun 23-25	Peine-Eddensee	(D)	Women Pilots Assocc fly-in	+49-5130-8290
Jun 23-26	Monaco	(3A)	Helicopter Exhibition	+33-9216-8802
Jun 24	Newton, Suffolk	(G)	Precision Flying Competition	+44-1787-372154
Jun 24	Lyneham	(G)	RAF Families Day	
Jun 24	Woodford	(G)	RAFA & Bae Display	+44-161-955-4179
Jun 24	St Athan	(G)	RAF Display	+44-1446-798159
Jun 24	Egelsbach	(D)	Rally	
Jun 24-25	Old Warden	(G)	DH Moth Club Charity Weekend	+44-1767-627502
Jun 24-25	Breighton	(G)	Invitation Vintage Fly-in	+44-1757-289065
Jun 24-25	tba	(G)	Microlight Competition	+44-1840-261517
Jun 24-25	Wellesbourne Mountford	(G)	Air Britain Fly-in	+44-1737-762577
Jun 24-25	Abbeystrule	(EI)	Aerobatic comp	+44-121-554-2117
Jun 24-25	Montauban	(F)	RSA Southern National Fly-in	+33-14228-2554

Jun 24-25	Greely, Co	(N)	EAA Fly-in & Display	+1-303-798-6086
Jun 25	Rendcombe	(G)	Flying Circus Display	+44-1285-831774
Jun 25	Goodwood	(G)	Festival of Speed	+44-171-228-8000
Jun 25	Rochester	(G)	PFA Mid-Kent Strut Fly-in	+44-1732-843088
Jun 25	Grenoble le Versoud	(F)	RSA Regional Fly-in	+33-14228-2554
Jun 25	Lessay	(F)	RSA Regional Fly-in	+33-14228-2554
Jun 27-30	Reims	(F)	Aeros-Two-seat & Coupe Doret 200 hp	+33-14429-9200
Jun 30-Jul 1	Semur en Auxois	(F)	Precision Flying Competition	+33-14429-9200
Jun 30-Jul 1	Limoges	(F)	Precision Flying Competition	+33-14429-9200
Jun 30-Jul 2	Cranfield	(G)	PFA International Rally & Exhibition	+44-1273-461616
Jun 30-Jul 3	Yellowknife	(C)	Seaplane Fly-in	+1-403-873-5772
Jun 30-Jul 12	Battle Creek, Mi	(N)	Hot Air Balloons - World Championships	+1-616-962-0592
Jul 1	Leeming	(G)	RAF Display	+44-1677-423041
Jul 1	Boulmer	(G)	RAF Open Day	+44-1665-604760
Jul 1	Benson	(G)	RAF Fete	+44-1491-837766
Jul 1- 2	Waddington	(G)	RAF Open Days	+44-1522-720271
Jul 1- 2	Montpellier Candillargues	(F)	RSA Regional Fly-in	+33-14228-2554
Jul 1- 2	Bourg en Bresse	(F)	RSA Regional Fly-in	+33-14228-2554
Jul 1- 5	Malta	(9H)	Malta Rally	
Jul 1- 8	Sutton Bank	(G)	Gliding Competition	+44-1845-597237
Jul 1-15	tba	(OK)	Aerobatics - European Championships	
Jul 2	Old Warden	(G)	Shuttleworth Display & Stearman+Harvard Fly-in	+44-1767-627288
Jul 2	Leicester	(G)	LAC Breakfast Patrol	+44-116-259-2360
Jul 5- 9	Arlington	(N)	EAA NW Regional Fy-in	+1-206-435-5857
Jul 7- 8	Breighton	(G)	Aerobatic comp - Tiger trophy	+44-1757-289065
Jul 7- 9	Valenciennes	(F)	Precision Flying Competition	+33-14429-9200
Jul 8	Baxterley	(G)	Wings & Wheels Fly-in	+44-1926-492026
Jul 8	Northolt	(G)	RAF Families Day	
Jul 8	Marham	(G)	RAF Families Day	
Jul 8- 9	Northrepps	(G)	Sea-food Fly-in	+44-1263-513015
Jul 8- 9	Le Treport	(F)	RSA Regional Fly-in	+33-14228-2554
Jul 8-15	Hronov	(OK)	International Vintage Glider meeting	
Jul 8-16	Enstone	(G)	Gliding Competition	+44-116-253-1051
Jul 9	Popham	(G)	Helicopter Fly-in	+44-1256-397733
Jul 9	Bakersfield, Northants	(G)	Pulsar Squadron Fly-in	+44-1628-22631
Jul 9-23	Leszno-Strzyewice	(SP)	Gliding - European Junior Championships	
Jul tba	tba	(EI)	Irish Air Spectacular	+353-8350635
Jul 10-21	Carisbrooke Gall, London	(G)	Aviation Art Exhibition	+44-171-735-0634
Jul 13-16	Chateau Thierry	(F)	Aeros - Coupe Espoirs & Desavois Nord	+33-14429-9200
Jul 14	Riberac	(F)	RSA Regional Fly-in	+33-5390-1041
Jul 14-16	Red Lake, Ont	(C)	Noorduyn Floatplane Fly-in	
Jul 15	tba	(G)	Ulster Air Show	
Jul 15	Yeovilton	(G)	FAA Display	+44-1935-840551
Jul 15-16	Duxford	(G)	Flying Legends Display	+44-1223-835000
Jul 15-16	Old Sarum	(G)	Precision & Rally Flying Competitions	+44-1256-780136
Jul 15-16	New Romney, Kent	(G)	Fire Services Display	
Jul 15-16	Lasham	(G)	Glider Aerobatics Training	+44-1276-28639
Jul 15-Aug 5	Leszno	(SP)	Gliding - European Junior Ch'ships	
Jul 16	Bruntingthorpe	(G)	Big Thunder Display	+44-1533-478030
Jul 16	North Weald	(G)	Helicopter Fly-in (no fixed-wing)	+44-1992-524510
Jul 16	Old Warden	(G)	Shuttleworth Red Cross 125th Anniv Display	+44-1767-627288
Jul 16	Silverstone	(G)	British Grand Prix	+44-1327-857283
Jul 16	Sywell	(G)	Vintage & Classic fly-in	
Jul 17-30	Herning	(OY)	Rally Flying World Ch'ships	
Jul 18-30	several	(F)	Young Pilots Tour of France	+33-14429-9200
Jul 21-22	Compton Abbas	(G)	Aerobatic comp - Roy Legg trophy	+44-121-554-2117
Jul 21-23	Duxford	(G)	F1 Air Racing European Ch'ships	+44-1223-835000
Jul 21-23	Moulins	(F)	RSA French National Fly-in	+33-14228-2554
Jul 22	Old Warden	(G)	Shuttleworth Sunset Display	+44-1767-627288
Jul 22-23	Northrepps	(G)	Tailwheel Fly-in	+44-1263-513015
Jul 22-23	tba	(G)	Microlight Competition	+44-1840-261517
Jul 22-23	Barton	(G)	LAC summer fair & Fly-in	+44-161-789-4785

Jul 22-23	Fairford	(G)	IAT military display	+44-1285-713300
Jul 22-23	Ostend	(OO)	Flanders Fly-in	+32-2701-4939
Jul 22-23	Dayton, Oh	(N)	International Airshow	+1-513-898-5901
Jul 22-30	Husbands Bosworth	(G)	Gliding Competition	+44-116-253-1051
Jul 22-30	Booker	(G)	Gliding Competition	+44-1494-529263
Jul 23	Breighton	(G)	Summer Fly-in & Flea-in	+44-1757-289065
Jul 23-31	Northrepps	(G)	Summer Microlight Festival	+44-1263513015
Jul 23-Aug 6	Braunschweig	(D)	Gliding - German Junior ch'ships	+49-6104-69960
Jul 26	Culdrose	(G)	FAA Display	+44-1326-574121
Jul 26	Peterhead	(G)	Display	
Jul 26	Henlow	(G)	RAF Families Day	
Jul 26	Shawbury	(G)	RAF Families Day	
Jul 26-30	Castelnaudry	(F)	Aeros - Coupe Espoirs & Desavois Sud	+33-14429-9200
Jul 27-Aug 2	Oshkosh	(N)	EAA US National Fly-in	+1-414-426-4800
Jul 28-Aug 8	Metz - St Julyen	(F)	Balloon Meet	
Jul 29-30	Weston super Mare	(G)	Heli-days	+44-1934-822524
Jul 29-Aug 6	Sutton Bank	(G)	Gliding Competition	+44-1845-597237
Jul 29-Aug 13	Kreis St Wendel	(D)	Gliding - German Womens ch'ships	+49-6104-69960
Jul 30	Branscombe	(G)	Charity Fly-in & Classic Cars	+44-1297-80259
Jul 30	Lake Winnebago, Wi	(N)	Seaplane Fly-in	+1-301-695-2083
Aug 2	St Mawgan	(G)	RAF Display	+44-1637-872201
Aug 2	Lands End	(G)	Display	+44-1736-871501
Aug 4- 6	Aberdeen	(G)	Granite City Rally	+44-1467-681654
Aug 4- 6	Wickenby	(G)	Aerobatic comp - Standard Nationals	+44-121-554-2117
Aug 5	Shobdon	(G)	VJ-Day Fly-in & Hangar Dance	+44-1568-708369
Aug 5	Aldergrove	(G)	RAF Families Day	
Aug 5- 6	Northrepps	(G)	Fly-in & BBQ	+44-1263-513015
Aug 5- 6	Sunderland	(G)	Sea-front Display	+44-191-514-2517
Aug 5- 6	Strunkovice	(OK)	Czech International Fly-in	+44-181-807-3383/+44-1992-768639
Aug 5-13	Lasham	(G)	Gliding Competition	+44-116-253-1051
Aug 6	Old Warden	(G)	Shuttleworth Display	+44-1767-627288
Aug 6	Duxford	(G)	IWM Military Vehicle Show	+44-1223-835000
Aug 6	Humberside	(G)	Concorde Visit	+44-1482-875879
Aug 6	North Weald	(G)	VAC & Russian Aircraft Fly-in	+44-1992-524510
Aug 6	Eaglescott	(G)	VJ-day Fly-in	+44-1271-864563
Aug 6	North Coates	(G)	North Coates AC Fly-in	+44-1472-399950
Aug 7-11	Vancouver	(C)	Display	
Aug 9-13	Abbotsford	(C)	Airshow Canada Display	+1-604-852-4600
Aug 11-13	Ashton Court	(G)	Bristol Balloon Fiesta	+44-117-953-5884
Aug 11-13	Northampton Racecourse	(G)	Balloon Meet (prov)	+44-1604-233500
Aug 11-13	Schaffen-Diest	(OO)	Belgian old-timer Fly-in	+32-1333-5405/1331-1496
Aug 12	White Waltham	(G)	Precision Flying Competition	+44-1628-782608
Aug 12-13	Breighton	(G)	Jodel Club Fly-in	+44-1757-289065
Aug 12-13	Shobdon	(G)	Handicap Air Race	+44-1568-708369
Aug 12-13	Duxford	(G)	Large Models Display	+44-1223-835000
Aug 12-13	Schleissheim	(D)	Fly-in	+49-8981-20094
Aug 12-13	Shipdham	(G)	Aeronca & Bellanca Fly-in	+44-1953-850219
Aug 13	Manston	(G)	RAF Display	
Aug 13	Barton	(G)	PFA NW Strut Dawn Patrol Fly-in	+44-1254-207609
Aug 13	Popham	(G)	Biplane Fly-in	+44-1256-397733
Aug 15-24	Syerston	(G)	Gliding Competition	+44-116-253-1051
Aug 16	Blaenannerch/Aberporth	(G)	SSAFA Display	+44-1267-231812
Aug 17-19	Plymouth	(G)	RN Devonport Navy Days	
Aug 17-20	Taiwan	(B)	Aerospace Exhibition	
Aug 19-20	Woburn Abbey	(G)	DH Moth Club Rally (ppo)	+44-1442-862077
Aug 19-20	Northrepps	(G)	Open Days & Display	+44-1263-513015
Aug 19-20	Wels	(OE)	Igo Ettrich Club Austrian H'built fly-in	+43-7674-2805
Aug 19-20	Ambri	(HB)	Display	+41-9226-3565
Aug 19-20	Speyer	(D)	Fly-in	+49-6232-78844
Aug 19-27	Dunstable	(G)	Gliding Competition	+44-1582-663419
Aug 19-27	tba	(G)	Gliding - UK Junior Nationals	+44-116-253-1051
Aug 19-27	Pocklington	(G)	Gliding Competition	+44-1759-303579

Aug 19-28	Gransden Lodge	(G)	Gliding Competition	+44-1279-850713
Aug 20	Old Warden	(G)	Shuttleworth Vintage Transport Day	+44-1767-627288
Aug 20	Sywell	(G)	Microlight Fly-in	
Aug 20-27	Czestochowa	(SP)	Precision Flying European Ch'ships	
Aug 22-27	Moscow-Zhukovsky	(RA)	AeroSalon	+7-095-556-5742
Aug 24-25	Clacton	(G)	Air Days	
Aug 25-27	Miramar, Ca	(N)	NAS Display	
Aug 25-27	Wolfsburg	(D)	Balloon Meet	+49-5361-22474
Aug 25-27	Brittas Bay (EI)	(G)	Brittas Bay FC & Leinster AC Fly-in	+353-404-47401
Aug 26	Old Warden	(G)	Vintage Piper Club Fly-in	+44-1353-663450
Aug 26-27	Carlisle	(G)	Display	+44-1228-75553
Aug 26-28	Breighton	(G)	Bank Holiday Fly-in & Hangar Party	+44-1757-289065
Aug 26-28	Elvington	(G)	Yorks Air Museum Display	+44-1904-608595
Aug 27	Leicester	(G)	Display	+44-116-259-3484
Aug 27	North Coates	(G)	PFA North Coates Strut Fly-in	+44-1472-388850
Aug 27-28	Rochester	(G)	Display	
Aug 27-28	Compton Abbas	(G)	Air Fiesta	+44-1747-811767
Aug 27-Sep 1	Madrid to London	(EC/F/G)	Microlight Rally	+44-1462-834776
Aug 28-Sep 3	Vichy	(F)	Aerobatics - Coupe de France	+33-14429-9200
Sep 1-3	Heldburg	(D)	Balloon Meet	+49-3681-419937
Sep 1-4	Kirchheim-Teck	(D)	Old-timer Fly-in	+49-7021-3305
Sep 2	L'Alpe d'Huez	(F)	Mountain Pilots Fly-in	
Sep 2-3	Southport	(G)	Seafront Display	+44-1519-342408
Sep 2-3	Shoreham	(G)	RAFA Display	+44-1273-495065
Sep 2-3	Sywell	(G)	Aerial Pageant Display (prov)	
Sep 2-3	Saltby	(G)	Glider Aeros - UK Nationals	+44-121-554-2117
Sep 3	Old Warden	(G)	Shuttleworth Display	+44-1767-627288
Sep 3	Folkestone	(G)	Shepway Seafront Display	+44-1303-850388
Sep 3	Baxterley	(G)	Wings & Wheels Fly-in	+44-1926-492026
Sep 3	Barton	(G)	Aerobatic Competition	+44-161-795-6694
Sep 3	Chateauroux-Villers	(F)	Display	+33-5436-6813
Sep 5-8	North Weald	(G)	Flight GA Show	+44-1992-522210
Sep 6	Swanton Morley	(G)	RAF Closing Down Ceremony	
Sep 6-9	Otrovice	(OK)	Zlinn Aerobatic Competition	+42-6792-2041
Sep 6-10	Sywell	(G)	Aerobatic Comp - Advanced Nationals	+44-121-554-2117
Sep 8-10	La Baule	(F)	Precision Flying - French ch'ships	+33-14429-9200
Sep 9-10	Little Snoring	(G)	Microlight Rally	+44-1263-761559
Sep 9-10	Barton	(G)	LAC Autumn Air fair & Fly-in	+44-161-789-4785
Sep 9-17	Gap	(F)	Parachute - World Formation Championships	
Sep 10	Duxford	(G)	Family Air Show	+44-1223-835000
Sep 10	Middle Wallop	(G)	Display	+44-1294-783087
Sep 10	Popham	(G)	Auster Fly-in	+44-1256-397733
Sep 10-17	Turkey, several	(TC)	Turkey Rally	
Sep 11-17	Reno, Nv	(N)	US National Air Races	+1-702-972-6663
Sep 13-17	Prague-Ruzyne	(OK)	Aerosalon aerospace exhibition & display	
Sep 14	Jersey	(G)	Battle of Britain Display	+44-1534-44755
Sep 14	Guernsey	(G)	Battle of Britain Display	+44-1481-721558
Sep 14-17	Wiener-Neustadt	(OE)	Display	+43-2622-83888
Sep 15-17	Guernsey	(G)	Guernsey Rally & Race	+44-1481-65267
Sep 16	Leuchars	(G)	RAF BoB Display	+44-1334-839000
Sep 17	Biggin Hill	(G)	Bttle of Britain Display	+44-1959-572277
Sep 17	Popham	(G)	Solent Av Soc Fly-in	+44-1256-397733
Sep 17	Sywell	(G)	Autumn Fly-in	
Sep 17	Little Gransden	(G)	Charity Fly-in	+44-1480-459149
Sep 17	tba (E Paris)	(F)	RSA Regional Fly-in	+33-14228-2554
Sep 19-22	Redhill	(G)	Helitech Exhibition	+44-181-549-3831
Sep 19-22	Hanoi	(VN)	Vietnam Transport Expo	
Sep 22-24	Avon M'light Club	(G)	Microlight & PFA a/c competitions	+44-1886-888005
Sep 23-24	Shobdon	(G)	Autumn Fly-in	+44-1568-708369
Sep 23-24	Northrepps	(G)	After Harvest Fly-in	+44-1263-513015
Sep 24	Compton Abbas	(G)	End of Season Fly-in	+44-1747-811767
Sep 24	Binbrook	(G)	Lightning Association Rally	

Sep 24	North Coates	(G)	North Coates AC Fly-in	+44-1472-399950
Sep 26-28	Las Vegas, Nv	(N)	NBAA Business Jet Convention	+1-202-783-9000
Sep 28-Oct 1	Rhodes	(SX)	European Pilots Federation Conference	+33-6637-1058
Sep 30-Oct 1	North Weald	(G)	FlyPast Photo-day & Fly-in	+44-1992-524510
Sep 30-Oct 1 or Oct 7- 8 ?	Midland, Tx	(N)	Confed AF Display	+1-915-563-8046
Sep 30-Oct 3	Sinsheim	(D)	Flight Trade-fair	+49-7261-17629
Oct 1	Old Warden	(G)	Shuttleworth Display	+44-1767-627288
Oct 1- 3	Luxembourg to Perpignan	(LX/F)	Rally	+352-493852
Oct 7	Westover, Devon	(G)	Precision Flying Competition	+44-1237-471529
Oct 7-19	Toulouse to St Louis	(F/CN/6O)	Senegal Rally	+33-13487-6253
Oct 7	Finmere	(G)	VAC Autumn Fly-in	+44-1280-848589/860207
Oct 8	Popham	(G)	General Fly-in	+44-1256-397733
Oct 10-14	Beijing	(B)	China Aviation Expo	
Oct 15	Sywell	(G)	End of season fly-in	
Oct 15	Duxford	(G)	Autumn Airshow	+44-1223-835000
Oct 17-19	Birmingham	(G)	Airport Technology Exhibition	+44-171-973-1317
Oct 19-21	Atlantic City, NJ	(N)	AOPA Convention	+1-301-695-2000
Oct 22	Breighton	(G)	Pre-hibernation Fly-in	+44-1757-289065
Nov 3-13	Sahara	(7T)	Trans Sahara Microlight Marathon	
Nov 5	North Weald	(G)	Squadron Guy Fawkes Fly-in	+44-1992-524510
Nov 12-16	Dubai	(A6)	Dubai Airshow	+9714-822855
Dec 3	North Weald	(G)	Squadron Christmas Fly-in	+44-1992-524510
Dec 5-10	Langkawi	(9M)	Malaysian Air Show	+603-238-5857
Dec 7-20	Tunisia, various	(TS)	Microlight Rally	+33-14543-7185
1996				
Apr 14-20	Lakeland, Fl	(N)	Sun'n'fun Fly-in	+1-813-644-2431
Nov 19-21	Orlando, Fl	(N)	NBAA Business Jet Convention	+1-202-783-9000

STEINER Siegmund 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. Bad: 1 km
Schilift: 1 km
Langlaufloipe: beim Haus

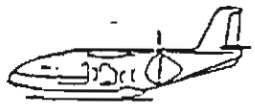
Zimmer der Kategorie: I, FP, Ferienwohnung

Ein herrliches Gebirgspanorama vor der Haustür bieten wir Ihnen.
Sämtliche Zimmer sind mit Balkon, Dusche und WC ausgestattet. In unserem gemütlichen Aufenthaltsraum werden Sie sich wohlfühlen.
Hobbyraum, Garage, Balkon, Küchenbenützung, Liegewiese, Kinderspielplatz.
Ferienwohnung: Urgemütlich im alpenländischen Stil sind unsere Appartements für 2—4 Personen eingerichtet. Wohn-Schlafraum, Schlafzimmer, Kochnische, Dusche, WC, Balkon.
Bergwandern, Schi- und Langlauf, Rodeln, Eislaufen, Eisstockschießen, Tennis, Minigolf, Frei- und Hallenbad.

Viehstand:
Katze
Kaninchen
Geflügel
Schafe
Rinder

Haustiere können mitgebracht werden

Beim Untergrabnerhof in der steirischen Ramsau können Amateur-flugzeugbauer Skilaufen Langlaufen, Berg-steigen, Wandern oder einfach nur fachsimpeln.



ING HEINO BROITSCHKA
HB FLUGTECHNIK Ges.m.b.H
WARTUNGSBETRIEB
für Segelflugzeuge und Motorsegler
4053 HAID, Dr Adolf Schärfstr 44
Postfach 74
Tel [illegible] 88355-37 Fax DW 11 Telex 21909

HB FAN CLUB
Flugschule: Segelflug, MM, PPL
HB-23-Charter
in ganz Österreich möglich
S 500,– Mitgliedsbeitrag

Werksflugplatz HB-Hofkirchen
4491 Hofkirchen-Liebach 2, Tel. 07225 3[illegible]

AIRBORNE

PILOTENBEDARF
FLUGZEUGZUBEHÖR
BAUMATERIAL
BANNERHERSTELLUNG
BANNERFLÜGE
FOTOFLÜGE
Katalog anfordern

Mitgliederliste des Igo Etrich Club

Stand : 1.3.1995

	Name	Straße	PLZ	Ort	Tel.Nr.	Projekt	Kennzeichen
1	Abel Hermann	Ganglbauerstr.1a	4493	Wolfern	07253/7325	P 60	
2	Aichinger Günther DI	Radlbrunn 136	3710	Ziersdorf	02956/3231	Eigenk. Motors.	
3	Altmann Franz	Schneegattern 135	5215	Schneegattern	06218/3218		
4	Auböck Felix DI	Molln 199	4591	Molln	07584/3321	P60, Supercat	OE-AGM, OE-AGN
5	Bayer Leopold	Cornidesstr.14	2564	Weissenbach	02674/8268	BX - 2	
6	Beham Leopold	Feichsen 74	3251	Purgstall	07489/8853	BX - 2, D 95	OE-AMN
7	Bielig Herwig	Davidgasse 92	1100	Wien	0222/6044804	BD 5 - B	
8	Binder Ewald	Fladnitz 157	8322	Studenzen	03115/2955		
9	Brandstätter Joh. Ing.	Eberbach 14	2564	Furth	02674/89446	BX - 2	OE-CBH
10	Brditschka Heino	Dr.Adolf Schärf Str.44	4053	Haid	07229/8835525	Alfa	
11	Brditschka Heinz	Traunuferstr. 217	4053	Haid	07229/88283		
12	Canaval Christoph	Würzenberg 35	5102	Anthering	06223/2527		
13	Czernin Johannes	Wohnpark Apt. B2104	1230	Wien	0222/6678771	Kitfox	
14	Czerny Alfred	Erzh. Karl St.146/4/32	1220	Wien	0222/2234472		
15	Dietrich Klaus Mag.	Peter Jordan Str.156	1180	Wien	0222/47[illegible]450	Europa	
16	Doblhoff-Dier Andr. DI	Schloß Kröllendorf 10	3363	Ulmerfeld	07448/3981	Europa	
17	Dornstädter Gunter	Feldrain 3	4050	Traun	07229/61313	Lancair 320	
18	Ebner Franz	Innsbr. Bundesstr. 77a	5020	Salzburg	0662/827563		
19	Eder Karl-Heinz Mag.	Schöffelstr.-Au 109	3040	Neulengbach	02772/55663	Dragonfly	
20	Eigner Hermann Ing.	Vornholz 45	4081	Hartkirchen	07273/8814	Supernova	OE-CHE
21	Falland Friedrich	Unterwald 109	8563	Ligist	03143/2434	BX - 2	
22	Fila Heinrich	Bambergerg.72	1220	Wien	0222/2205955		
23	Fink Gerald Dr.	Josef Poschstr. 16	5280	Braunau	07722/7871	BX - 2	
24	Fischer Hans	Inprugg 1 Finsterhof	3040	Neulengbach	02772/2130		
25	Fuchs Dietmar	Rohrbachbergstr. 4	4300	St. Valentin	07435/52078	FD 500	
26	Fürle Christian	Maishofen 94	5751	Maishofen	06542/8532	BD 5	
27	Gamauf Helmbrecht	Laternengasse 165	2632	Grafenbach	02630/68542	1 Mann Hubs.	
28	Gartlgruber Josef	Wohnpark A 8153	1230	Wien	0222/6768523		
29	Gewessler Josef	Pruggern 134	8965	Pruggern	03685/22629		
30	Glatzmeier Alfred Ing.	Wambacherstr. 58	4030	Linz	0732/310437		
31	Gößnitzer Adolf	Flugplatz	5700	Zell am See	06543/8479		
32	Groß Dietmar	Feldgasse 21	3422	Hadersfeld	02242/5237	Cri Cri	
33	Gruber Walter	Pernerstorferst 22/2/1	3100	St. Pölten	02742/68800	Kitfox	OE- CHW
34	Gutmann Johann Ing.	Bienensteingasse 11	3250	Wieselburg	07416/52518	Glasair II-SRG	OE-CGH
35	Haberhofer Johann	Harl 78	8182	Harl	03177/2703	BX - 2	OE-CHI
36	Hackenberg Oliver	Kienzlweg 14	4563	Micheldorf	07242/46335		
37	Haider Franz	Bahnstr.5	7151	Wallern	02174/2953		
38	Haindl Johann Ing.	Hauptstr. 16	2282	Markgrafneusie.	02248/220419	KR-1	
39	Havlicek Peter Dr.	Rustenweg 18	2532	Oberwaltersdorf	02253/7052		

40	Hochgerner Johann	Blasiusstr. 21	3032	Eichgraben	02773/2853		
41	Holzknecht Heinz	Einfangstraße 20	6330	Kufstein	05372/64900		
42	Holzmann Rudolf	Fadingerstr. 18	4800	Attnang Puchh.	07646/2805	KR 2	OE-AHR
43	Jakob Franz	Ameis 43	2141	Ameis	02524/2604	Tragschr.,Kitf.	OE-AXB
44	Kapp Florian	Fischern 9	8940	Liezen			
45	Katzengruber Harald	Kruckafeld 6	3361	Aschbach	07476/6800	BX - 2	
46	Keplinger Hubert	Hochbuchedt 17	4040	Kirchschlag	0732/253514	BX - 2, D 95	OE-AAX
47	Kircher Erwin DI	Goritzenweg 29	9073	Viktring	0463/281377		
48	Klampfl Friedrich	Jägerstr.259	8591	Ma. Lankowitz	03144/6492	Helikopter	
49	Klein Robert	Ufergasse 27	7142	Illmitz	02175/28182	Kitfox	OE-ARK
50	Kogelmann Christian	Löwengasse 14/17	1030	Wien	0222/7159460	KR 2-S	
51	Köck Wolf-Dieter Ing.	Fichtengasse 6	2601	Maria Theresia	02628/31273	Prescott Pusher	
52	Krennmeir Alois	Trattwörth 8	4070	Eferding	07272/2548	P 50	OE-AAK
53	Kunz Rüdiger Ing.	Bahnstr. 8/29	2540	Bad Vöslau	02252/74714	Eigenkonstr.	
54	Kübel Johann Ing.	Kasten 12	3072	Kasten	02744/684	BX - 2	OE-CKH
55	Laimer Andreas	Emmingerstr.23	2231	Strasshof	02287/4643		
56	Lechner Wolfgang	Grillnau 21	4910	Neuhofen	07752/38215		
57	Leeb Wilhelm	Strubergasse 44	5020	Salzburg	0662/374384		
58	Lemberger Ernst Dr.	Siebensterng.17	1070	Wien	0222/5237424	Star Lite	
59	Lischak Wilhelm	Roseggerstr. 34	2540	Bad Vöslau	02252/71680	LW 02, LW 03	OE-CLW
60	Ludwig Friedrich	Breitenfurterstr.394	1235	Wien	0222/8898388		
61	Malliga Horst	Am Melbengrund 23	8740	Zeltweg/Lind	03577/23359	BD 5	OE-CHM
62	Mayer Helmut	Quergasse 34	7123	Mönchhof	02173/80673		
63	Meier Karl	Weißgerberlände 8/5	1030	Wien	0222/7307342	Ultraleicht	
64	Milkovits Manfred	Rechte Hauptzeile 1	7053	Hornstein	02689/3091		
65	Oertl Martin Dr.	Seilhuemerstr. 5	4020	Linz	0732/783628		
66	Öst. Luftfahrtarchiv	Kreuzgasse 63	1180	Wien			
67	Parb Christian	Neumühl 31	3250	Wieselburg	07416/54514	BX - 2	
68	Pecek Vincenc	Triglavska 3	61000	Ljubljana	38661/1684375	BX - 2	
69	Peintinger Johann	Tober 53	8163	Fladnitz/Teicha.	03179/23668	BX - 2	OE-CHG
70	Perktold Bruno	Negrellistr. 8	6020	Innsbruck		Cozy	OE-CYZ
71	Pestinger Johann	Gugu 8	4251	Sandl	07944/306		
72	Pfaffenbauer Ludw.Ing.	Cumberlandpark 1	4810	Gmunden	07612/74509		
73	Pichler Siegfried	Atzbach 76	4904	Atzbach	07676/8989	VW-Motor	
74	Pöpperl Georg	Blumengasse 18	7022	Stöttera		Mg 23	OE-0425
75	Pöpperl Johann	Blumengasse 19	7023	Stöttera	02626/5127	Mg 19A Rest.	OE-0409
76	Prater Georg	Haydngasse 304	2182	Palterndorf	02533/8421	KR 1	
77	Pucher Erwin	Elz 120	8182	Puch b. Weiz	03177/2064	BX - 2	
78	Pumberger Thomas	Aspach 90	5252	Aspach	07755/5641		
79	Rak Wilhelm	Niederöblarn	8960	Niederöblarn	03684/2331		
80	Reiter Karl	Auleiten 25	4910	Ried/I	07752/7605	KR 2-S	
81	Renner Ingo Dr.	Hauptstr. 15	9201	Krumpendorf	0463/25111		
82	Resch Franz	Unterfladnitz 57	8181	St.Ruprecht	03178/2257	Avid Speedwing	OE-CRF
83	Rezak Peter	Hermann Pfordteg.14	3411	Weidling	02243/5358	KR 2-S	

84	Richter-Trummer Helm	Grafenbergstr.40	8051	Graz	0316/529614		
85	Riener Hermann	Steinhaus 52	4641	Steinhaus	07242/27008		
86	Rothauer Christian	Grüner Wald 7	4810	Gmunden	07612/3249		
87	Rümmele August	Straße d. 21. April	4800	Attnang Puchh.	07674/5600	D 95	OE-AMN
88	Rumpl Johann	Randegg 51	3263	Randegg	07487/6489	RF 3	OE-9155
89	Sattelhack Josef Ing.	Siedlungsgasse 19	8160	Weiz	03172/2789	Quickie Q2	OE - CSK
90	Schinagl Reinhold Ing.	Lawieserstr. 34/4	3013	Tullnerbach	02233/33732	Kitfox Speedster	OE-CRN
91	Schobesberger Ernst	St Thomas 18	4732	St Thomas	07297/7378		
92	Schwarz Siegfried	Johann Fuxstr.19	8605	Kapfenberg			
93	Selinger Peter DI	Landschreiberstr. 21	70619	Stuttgart	49-744790848		
94	Sodnikar Harald	Traunreiterweg 6	4663	Laakirchen	07613/5900	Sunwheel	OE-7022
95	Steiner Siegmund	Untergrabner 55	8972	Ramsau/D			
96	Steinmair Karl	Mitterndorf 220	4643	Pettenbach	05786/8332		
97	Steinwender Mart. Ing.	Liebhartstalstr.36	1160	Wien	0222/458445	Falco	
98	Streitwieser Wolfgang	K. Billerhartstr.6	5110	Oberndorf	06272/74182	BX - 2	OE-CST
99	Thaler Ernst	Oberpilsbach 4	4840	Vöklabruck	07672/77918		
100	Tillmann Otto	Josef Resselgasse 5	2231	Strasshof	02287/3907	BX - 2	
101	Tonninger Anton	Mühlbachgasse 7	4910	Ried/I	07752/7480		
102	Unger Helmut	Schaftal 51	8010	Schillingsdorf	0316/301772	BX - 2	
103	Veigl Gerhard	Bartoschstr. 16a	2231	Strasshof	02287/4478	BX-2, MC15, Minimax	
104	V.d.Flugzeughistoriker	Felberstr. 104	1150	Wien			
105	Waldhaus Rudolf	Puchbach 236	8591	Ma. Lankowitz	03144/3100		
106	Wally Martin	Mannersdorf 24	3393	Matzleinsdorf	02756/8132	Europa	
107	Wanek Robert	Rötzergasse 46/10	1170	Wien	0222/4635642	KR 2-S	
108	Weichhart Horst	Wienerherbergerstr. 62	2435	Wienerherberg	02230/3616		
109	Weinhart Günther	Götzwang 19	3262	Steinakirchen	07472/67021	Europa	
110	Wolf Othmar DI	Dürnbachgasse 2	3252	Petzenkirchen	07416/54774	BX - 2	OE-CRW
111	Würleitner Kurt	Voralpenstr. 31	4523	Neuzeug	07252/67167	BX - 2,D11	OE-ASS
112	Würleitner Kurt jun.	Stadtplatz 26/27	4600	Wels		BX - 2	
113	Zehner Anton	Irdning 131	8952	Irdning	03682/23269	JOB 15 Rest.	OE-DOE
114	Zink Herbert	Schillerstr.8	2340	Mödling			
115	Zwickl Helmut	Kaiserebersdorferstr. 56	1100	Wien			

Achtung! Wichtige Nachricht an alle Flugzeughalter!

Nach Redaktionsschluß erreichte uns noch ein Angebot einer inländischen Versicherungsgesellschaft (Bundesländer) über eine Flugzeughaftpflicht zu folgenden Bedingungen:

Versicherungssumme: S 36 Mill.
Gewichtsklasse: bis max 1200 kg
Gültigkeit für ganz Europa und die außereuropäischen Mittelmeeranliegerstaaten.

Prämie: wenn bis 15 Flugzeuge angemeldet werden **S 5200,-** pro Jahr
bei mehr als 15 Flugzeugen **S4900,-** pro Jahr. Dazu kommt bei zweisitzigen Fliegern noch die Personenhaftpflicht für einen Passagier, die ungefähr S 900,- ausmacht, diese Summe muß erst ausverhandelt werden.

Damit wir diese Summe von 15 Flugzeugen bald zusammenbringen wurde vereinbart, daß ein Flugzeughalter, dessen laufende Versicherung erst später im Jahr ausläuft, eine verbindliche Erklärung unterschreiben kann, daß er nach Auslaufen seiner laufenden Versicherung bei der Bundesländer versichern wird, damit kann er schon früher zu der erforderlichen Zahl dazugerechnet werden. Daher ***meldet Euch bitte umgehend*** bei Rudi Holzmann auch wenn Eure derzeitige Versicherung noch einige Monate läuft, wir können uns über S 1000,-jährlich ersparen. Tel.07674/2805.

120 Mitglieder
ca 60 angemeldete Projekte
davon ca 25 bereits fertig