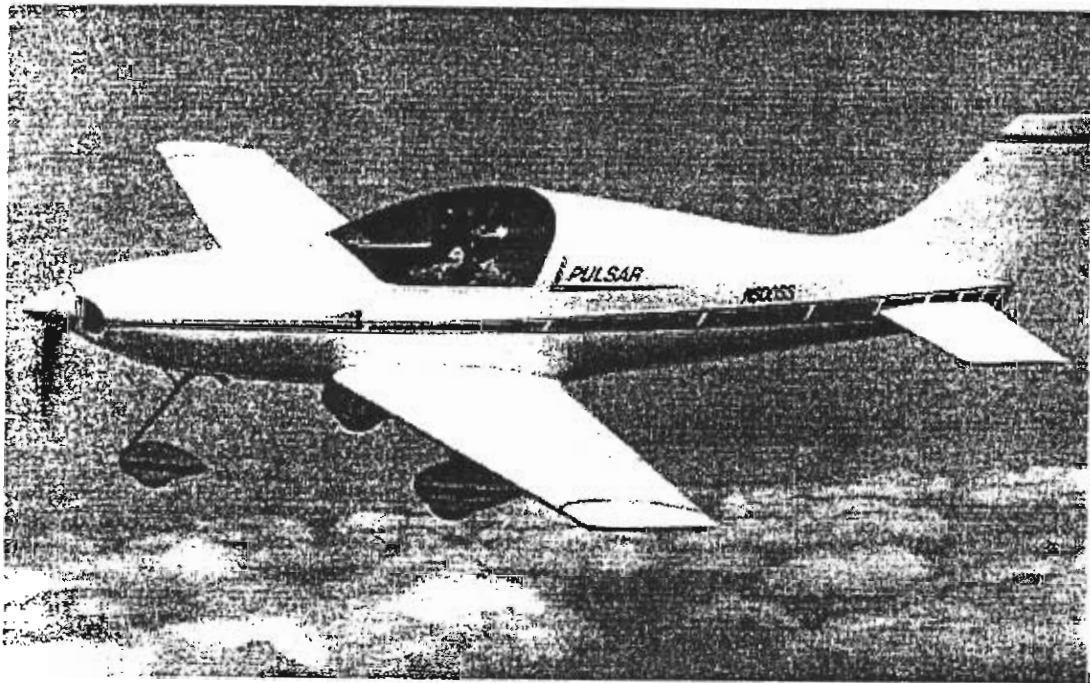


I. E. IMPULSE



Igo Etrich Club Austria

Vereinigung österreichischer Amateurflugzeugbauer



PULSAR, ein schnittiger Kitflieger aus USA

Editorial

Liebe Freunde !

Der Jahrhundertwinter ist endlich um und die Flugsaison steht vor der Tür . Seit der letzten Ausgabe der IE. Impulse hat sich in der Redaktion wieder einiges Material für die neue Ausgabe gesammelt, danke allen, die dabei geholfen haben. Rudi Holzmann und ich waren im März bei der OUV Wintertagung in Darmstadt, Bericht im Blattinneren. Die Freundschaft und Zusammenarbeit mit den deutschen Amateurbauern vertieft sich durch solche Kontakte zum beiderseitigen Nutzen und außerdem gab es allerhand Interessantes zu hören und zu sehen.

Vor einigen Wochen wurden die Zahlscheine für den Mitgliedsbeitrag 1996 versendet. Bitte ab heuer S 500 einzahlen, wie bei der JHV beschlossen wurde und **bitte möglichst gleich einzahlen**, wenn noch nicht geschehen da wir heuer einige größere Anschaffungen tätigen bzw. bereits getätigt habe, wie z.B. ein Faxgerät und einen Computer. Rudi und ich sind also ab jetzt beide auch über Fax zu erreichen, das erleichtert die Vereinsarbeit sehr. Faxnummern siehe im Impressum.

Der Veranstaltungskalender 1996 ist auch wieder eingetroffen, Abdruck im Blattinneren. Wie bei der JHV vereinbart wurden von Hans Brandstätter die Adressen für Materialbeschaffung gesammelt und werden in dieser Ausgabe abgedruckt. Weiters versuchen wir wieder einmal unsere Mitgliederdatei auf Letztstand zu bringen. Ich ersuche alle, die ein fertiges Flugzeug haben oder neues begonnen haben, das Formular auf Seite 26 herauszutrennen und mir ausgefüllt zu schicken, am besten gleich per Fax das macht gar nicht viel Mühe. Besonders die Zulassungsdaten der fertigen Flieger brauchen wir dringend um eine Liste mit den anstehenden Jahresnachprüfungen zu erstellen.

Viel Freude beim Werken und Glück ab - gut Land für diese Flugsaison !

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/Fax.: 07674/62805

Obmannstellvertreter:

Willi Lischak
Roseggerstraße 34
A-2540 Bad Vöslau
Tel.:02252/71680

Redaktion I.E. IMPULSE:

Othmar Wolf (Romeowhisky)
Dürnbachgasse 2
A-3252 Petzenkirchen,
Tel./Fax: 07416/54774

Vereinskassier:

Hermann Eigner
Vornholz 45
A-4081 Hartkirchen
Tel.:07273/8814

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Editorial.....	2
Inhaltsverzeichnis	3
Baubericht.....	4
OUV - Wintertagung in Darmstadt.....	7
Notizen.....	12
Frauenecke.....	14
Technik	16
Tips.....	18
Baubericht.....	20
For Sale	21
Material - Bezugsquellen.....	23
Veranstaltungskalender.....	26
Vereinsintern.....	28
Verschiedenes.....	29
Fliegerflohmarkt.....	33

Baubericht

von Günther Burghauser

Das Editorial der IE- Impulse vom Dezember hat mich dazu ermuntert eine kleine Vorstellung meines Bausatzes abzuliefern.

Nach langer Suche nach einem Bausatz, der meinen eher bescheidenen handwerklichen Fähigkeiten entgegen-kommt, bin ich in Texas bei der Fa.Aero Designs fündig geworden.

Ihr Angebot ist der „PULSAR“ ein zweisitziger Kunststoffiefdecker mit folgenden Leistungsangaben:

Spannweite 7,62m

Gesamtlänge 5.94m

Gesamthöhe 1,92m

Leergewicht 231kg

Zuladung 250kg

Tankinhalt 72l

Motor Rotax 912

Reisegeschwindigkeit (75%) 225km/h

bzw. 240km/h mit Verstellprop

Stallgeschwindigkeit 74km/h

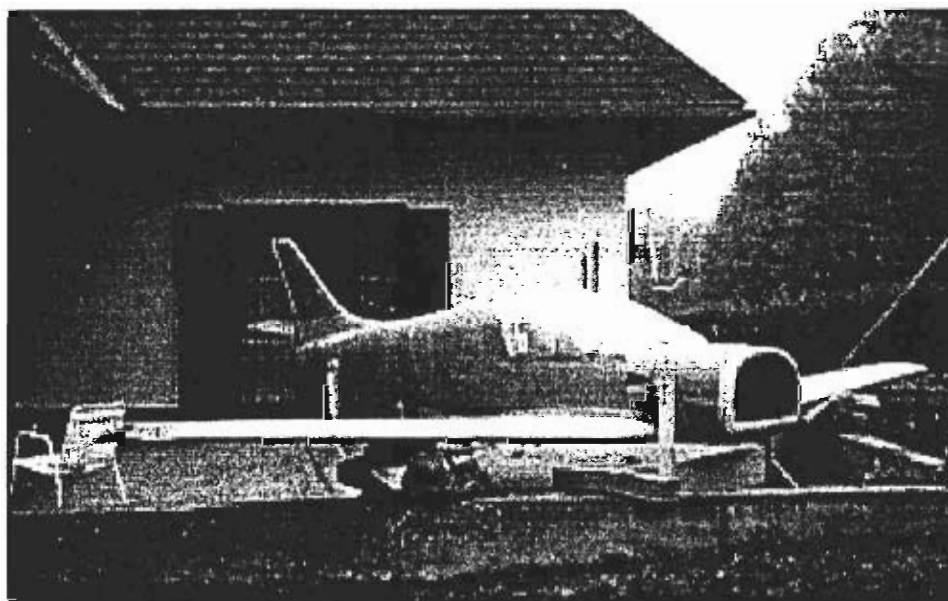
Steigrate 1000ft/min

Startstrecke 250m

Bauzeit 1000Std

Vertrieb: Fa. Frank Vervoorst, Leichtflugzeuge 50739 Köln Escherstr.249

Tel. 0601714060184



Der Rohbau des Pulsar mangels Platz auf der Terrasse

Das Zusammenbauen gleicht der Vorgangsweise beim Bau eines Airfix-Modells.- Die Teile werden einfach zu-

sammengeklebt! Große Laminier-arbeiten sind nicht erforderlich, da alle Teile aus

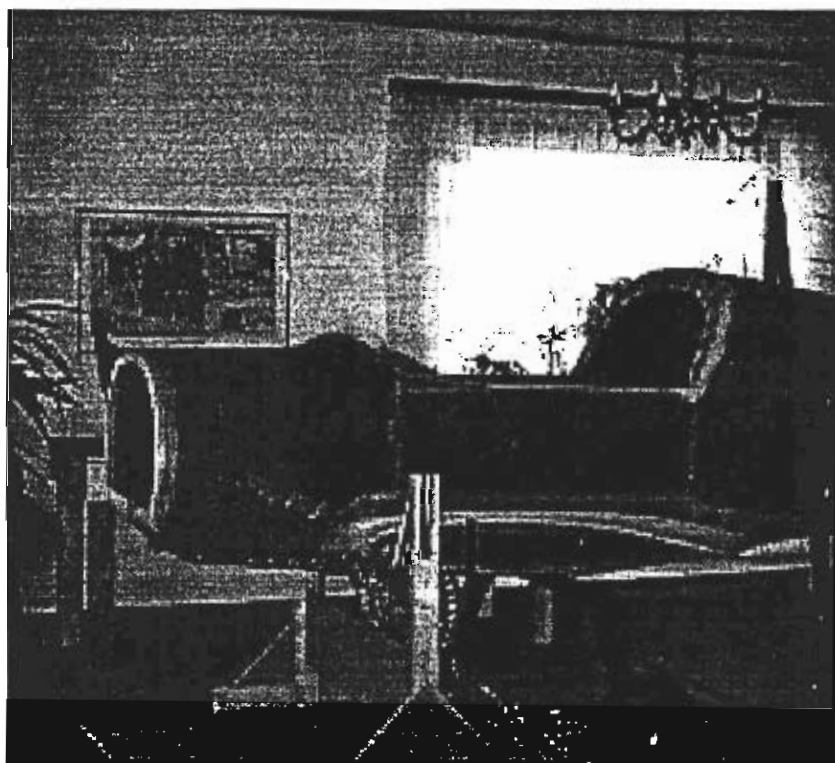
vorgefertigtem epoxyummantelten PVC-Stützschaum (vacuum-molded) bestehen.

Die Rumpfhälften sind werkseitig bereits zusammengeklebt. Die Tragflächen bestehen aus einem Kunststoffhauptholm mit bereits einlaminieren „hard-points“ mit PVC-Rippen und der Kunststoffbeplankung (4 Teile). In den abnehmbaren Tragflächen befinden sich auch die Tanks.

Das Höhenleitwerk hat einen Aluholm und kann ebenfalls leicht demontiert werden.

Wahlweise kann ein Dreibein oder Zweibein Fahrwerk mit einzeln gebremsten Rädern bestellt werden.

Eine Schnellbauoption, bei der die Tragflächen mit Tank bereits weitgehend zusammengeklebt sind, ist ebenfalls verfügbar. Soweit ich informiert bin, hat Kollege Eder aus Auroldmünster diese Variante im Dezember geliefert bekommen. Die Zahl der in Konstruktion befindlichen Bausätze in Deutschland und Österreich beträgt 25. Insgesamt wurden bisher ca 340 Kits ausgeliefert, über 100 fliegen bereits.



Ein Flugzeugrumpf als Wohnzimmer - Dekorationsgegenstand

Und wie läuft's bei uns? (Meine Frau arbeitet tatkräftig mit, die Kinder verfolgen unser Tun mit Wohlwollen)- Die Versprechungen des Herstellers halten. Der Bau ist wirklich relativ einfach, wenn auch Genauigkeit und Geduld erforderlich sind. Die Qualität

der Teile ist nach meiner Einschätzung hervorragend. Versehen ist das Ganze mit einer wirklich einmalig klaren und genauen Bauanleitung in Englisch (auch in Deutsch verfügbar).- Sämtliche Versuche meinerseits, die darin beschriebenen Verfahren

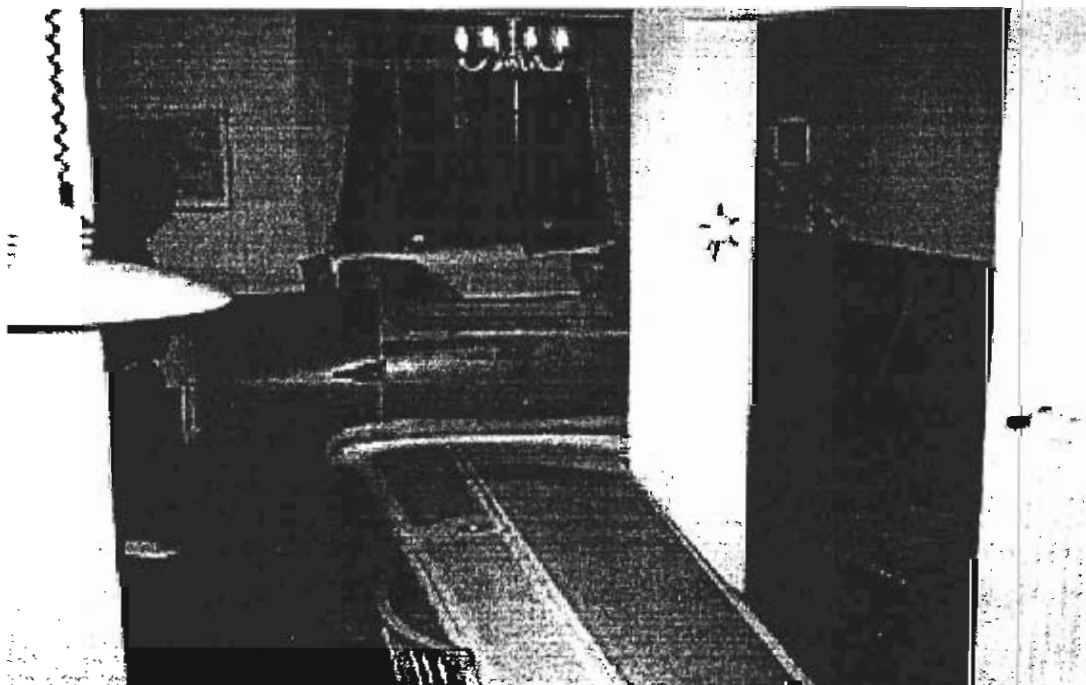
zu verbessern, sind gescheitert. Solcherart geläutert, befolge ich diese Anleitung mittlerweile akribisch genau!.

Darüberhinaus habe ich das Glück an einem „Hot Spot“ des Amateurflugzeugbaus in Österreich, zu wohnen. Die Namen Sattelhak, Haberhofer, Peintinger und Resch sind Euch ja sicher ein Begriff. Ohne Ihre Unterstützung wär's die halbe Freude!.

Erfreulich auch die Unterstützung (jawohl!) durch meinen Bauprüfer von Austro-Control.

Zum Abschluß möchte Ich Euch noch, damit Ihr meine Frau und mich nicht allzu-sehr beneidet, einen kleinen Schauer über den Rücken jagen, indem Ich Euch den Ort unseres Tuns verrate:- Im Wohnzimmer!

Nebestehende Fotos beweisen es: Mit ein bißchen (viel) guten Willen der Ehefrau und zeitweise etwas eingeschränkter Bewegungsfreiheit läßt sich ein Flugzeug auch in der Wohnung bauen.



Und so siehts aus, wenn der Platz im Wohnzimmer knapp wird: Günther Burghauser bei der ersten Flügelmontage des PULSAR

OUV - Wintertagung in Darmstadt

Die Bauern und die Flieger haben in der Winterzeit (anscheinend) nichts zu tun, also halten sie in dieser Jahreszeit sogenannte Wintertagungen ab. Unser Schwesterverein in Deutschland, die Oskar Ursinus Vereinigung hält traditionellerweise jährlich eine derartige Tagung in Darmstadt ab, Rudi und ich waren am 9. und 10. März 1996 dabei und haben auch neben der freundschaftlichen Kontaktpflege mit unseren Nachbarn, wieder interessante Anregungen für unsere Mitglieder mitgebracht.

Zwei Programmpunkte waren für uns besonders von Interesse, und zwar ein Bericht über Flugzeugmotoren bis 100 kW für Amateurflugzeuge und ein Vortrag über einen neuen Verstellpropeller für Leichtflugzeuge, der mich natürlich gleich angezogen hat.

Weitere Themen waren:

- *Sandwichbauweise mit Abstandsgewebe.
- *Baubericht eines „Prescott Pusher“
- *Bodeneffektflugzeuge.
- *Energiebilanz bei kleinen Flugzeugen.
- *Segelflugzeugbau als Technologieträger.
- *Das Sollaflugzeug Icare

Interessantes versprach gleich der erste Vortrag über den momentanen Stand

der Motorentechnik im Amateurflugzeugbau. Die Tendenz ist ja bekannt, weg vom kraftstofffressenden aber zertifizierten Flugmotor Marke Conti und Lycoming hin zu sparsamen und kleinvolumigen Motoren entweder auf Basis von Automotoren oder totale Neukonstruktionen wie z.B. Rotaxmotoren. Die altbekannten Typen aus den Häusern Limbach, Sauer und Rotax wurden jedoch als bekannt vorausgesetzt und nicht näher behandelt.

Interessant waren hingegen einige neue, teilweise noch wenigbekannte Typen, die nun angeboten werden, und das erfreulicherweise auch noch zu Preisen, die selbst die kritischste Ehefrau als angemessen und moderat ansehen kann.

Hier ist der australische JARIBU 2200 zu erwähnen mit 80 PS/60kW. Ein luftgekühlter Vierzylinder - Boxer mit höhenkorrigierendem Vergaser und einfachem Stoßelstangen - Ventiltrieb.

Die wichtigsten Daten:

Hubraum:	2200 ccm
Bohrung/Hub:	97,5 x 74 mm
Verdichtung:	9,5 : 1

Der Motor überzeugt vor allem durch sein sehr niedriges Gewicht von nur 56 kg bei einem Reise-Verbrauch von ca. 15 l/h.



Schau mal wer da blitzt !- Der neue Verstellprop wird gleich umringt

Der Preis in Deutschland soll bei rd. 12.500 DM liegen, und das bei einem garantierten Generalüberholungspreis von 2.800 DM. Aber es gibt beim JABIRU (noch) zwei Faktoren, die zur Nachdenklichkeit stimmen, und zwar:

Bei der Höchstleistung von 80 PS hat er (leider) eine Drehzahl von 3.300 U/min. Und: Die TBO liegt noch bei 600 h, wird aber nach Überprüfung eines Motors mit eben der Betriebsstunden-Zahl durch das australische Luftfahrtbundesamt im kommenden Frühjahr auf 1000/2000h angehoben. Der deutsche JABIRU-Vertreter ist:

Erwin Siebzehrübl

Ursula-Lautner-Sr. 8

84323 Massing

Tel/Fax: 0049-8724-1073

Höchst wohltuend sind beim JABIRU auch die Ersatzteilpreise, die auf Automobilmniveau liegen.

Im etwa gleichen Preisrahmen wird der ganz neue TATRA 2.2 Liter/ 85 PS angeboten, der eine TBO von vollen 2000 Std haben soll. Die wichtigsten Daten:

Luftkühler Vierzylinder-Boxer mit zwei Zahnriemengetriebenen, obenliegenden Nockenwellen (OHC) und Kraftstoffeinspritzung und einer Lambda-Sonde im Abgastrakt.

Hubraum: 2183ccm

Bohrung/ Hub: 95x77mm

Verdichtung: 9,3:1

Trockengewicht: 79kg

Offenbar ist, daß bei diesem vorzüglich ausgelegten Motor die Gaswechselvorgänge via Ventilsteuerung etc. sehr gut beherrscht werden, mit dem begrüßenswerten Effekt, daß er bei Höchst-

leistung an der Kurbel-Propellerwelle nur eine Drehzahl von 2800 U/min. hat. Und das bei einem Verbrauch von 260 g/KWh. oder 192 g/PSh.

Der Hersteller ist

TATRA Pribor a.s.

Letecke Motory

Mistecka 1111

74258 Pribor

Tschechische Republik

Höchst interessant ist auch ein alter Bekannter aus der Tschechei, nämlich der vorzüglich überarbeitete WALTER MICRON III B mit nunmehr 75PS /55,4kW. Die 65 PS der bislang geläufigen Version dieses luftgekühlten Vierzylinder-Reihenmotors waren ein bisserl mager, aber nur bedingt durch die niedrige Verdichtung von 6 : 1 in der Grundversion des MICRON III AE.

Zudem erreicht er die Höchstleistung bei einer Drehzahl von 2780 U/min und hat eine Reisedrehzahl von 2420 U/min. Das garantiert bei guter Auslegung der Luftschraube einen hohen Wirkungsgrad, der die immer noch etwas geringe Leistung des Motors wieder kompensiert.

Der Einbau einer Verstelllatte würde ein weiteres dazu beitragen um aus dem III B ein durchaus brauchbares Triebwerk zu machen.

Er begnügt sich wegen der immer noch sehr niedrigen Verdichtung von 7,2 : 1 mit Normalbenzin. Der Preis von ca. 12600 DM ist angesichts der TBO von

1200 h noch angemessen und das Gewicht von ca. 70 kg ist akzeptabel.

Lieferfirma ist:

AEROTECHNIK CZ s.r.o.

68604 Kunovice

Tschechische Republik

Zu erwähnen sind hier noch die altbewährten WALTER MINOR 4/III, ebenfalls Vierzylinder Reihenmotoren mit 105 PS bei 90 kg Gewicht, deren Liefer- und Überholungspreise sehr attraktiv scheinen. Sie sind im Betrieb sehr anspruchslos, schlucken Normalbenzin und sind ohne Austausch als 1x oder 2x überholte Motoren für deutlich unter 10000 DM zu haben.

Zuständig dafür (wie auch für sehr preiswerte Generalüberholungen von Lycomings und Conti's samt Zertifikat) ist:

W - Motor - Service

Karel Sima

Letiste Bubovice

26717 Morina

Tschechische Republik

Damit sind wir dann bei einem Motorentyp, der in den USA grade einigermaßen Furore macht.

Es handelt sich um eine Auto-Conversion, d.h. ein Automobil-Motor aus der Großserie wird in einen Flugmotor verwandelt, was nach den geltenden Richtlinien auch zulässig ist.

Als Basismotor dient der SUBARU 1,8 Liter des Typs EA81. Das ist ein flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Boxer in Leichtbauweise, mit dem es eine besonde-

re Bewandtnis hat. Vor vielen Jahren nämlich hat der japanische Großkonzern FUJI (zu dem SUBARU gehört) den Plan gehegt, ein leichtes Sportflugzeug auf den Markt zu bringen. Als ordentliche Leute haben sich die Japaner zu allererst um den Antrieb gekümmert, und was sie auf dem Markt vorfanden, war ihnen nicht gut und wohl auch nicht preiswert genug. Fazit: Man entwickelte einen eigenen Motor. Aber als er fertig war, ist die Marketingabteilung des Hauses zu der weisen Erkenntnis gekommen, angesichts der Konkurrenz von Piper und Cessna etc. seien die Chancen auf dem hauptsächlich angepeilten US-amerikanischen Markt doch ein wenig dürrig, und man stellte das Projekt wieder ein. Was aber mit dem fertigen Motor?

Na, einer der japanischen Großkopferten fragte sich, ob er nicht auch ein gutes Auto-Triebwerk abgäbe, und das tat er dann auch, und zwar mit beeindruckenden Resultaten. In SUBARU-Autos läuft er und läuft.....Da er ursprünglich als Flugmotor geplant, bemessen und ausgelegt war, ist die Rückverwandlung kein großes Kunststück. Die Flüssigkeitskühlung gibt dabei eine vorzügliche Basis für hohe Lärmdämpfung ab. Der stoßstangen-gesteuerte 1800 ccm-Motor entwickelt bis zu 115 PS bei niedrigstem Verbrauch. Einen Nachteil hat er: Da er hoch dreht, ist ein Untersetzungsgetriebe unumgänglich.

In den USA rüstet ein ehemaliger deutscher Werkzeugmacher, Rainer Hof-

mann in Seattle den SUBARU mit einem Riemengetriebe aus. Als TBO nennt er 1000 h, die Generalüberholung ist extrem billig, ebenso wie Ersatzteile, die bei jedem SUBARU - Händler zu haben sind. 84 kg schwer ist der Motor und 6500 US\$ plus ca. 350US\$ der Preis des Triebwerks.

Die Anschrift ist:

STRATUS Inc.

Rainer Hofmann

7750,12th Avenue,N.W.

Seattle/Washington 98117,USA

Technische Daten:

Hubraum: 1800 ccm

Bohrung/Hub: 92 x 67 mm

Verdichtung: 9,2 : 1

Prop.drehzahl: 2500 U/min

Reiseverbrauch: 13,5 l/h Normal

In den USA gibts noch zwei weitere SUBARU - Conversionen, die mit Einspritzung, Trockensumpfschmierung etc. beeindruckend, nämlich die Produkte von NSI und von Formula Power. Gute Motoren in den Versionen mit 2 und 2,2 Liter mit Leistungen bis 175 PS. Beeindruckend sind aber auch die Preise und ein Leichtgewicht ist keiner davon.

Ein erwähnenswertes Triebwerk gibts seit kurzer Zeit in Italien und zwar einen Zweizylinder V - Motor von Moto Guzzi. Es ist ein Motorrad-Motor der via Zündung und ein 1 : 2,46 Getriebe für den Betrieb in Luftfahrzeugen abgewandelt wurde

Deutsche Vertretung:

AVIO - TECHNIK

Ingolstädter Str. 124

85077 Manching

Tel.: 0049-8459-6319

Technische Daten:

Hubraum: 950 ccm

Bohrung/Hub: 88 x 78 mm

Verdichtung: 10 : 1

Prop.drehzahl: 2500 U/min

Trockengewicht: 71 kg

Preis: ca. 12500 DM

Soviel zu den vorgestellten Triebwerken.

Der letzte Vortrag am Sonntag wurde von P. Rospert gehalten, der einen neuen Verstellpropeller gebaut hat. Der Prop ist insofern neuartig als er ein elektromechanisches Verstellsystem besitzt. Das heißt, die Verstellung wird über einen Elektromotor bewerkstelligt der jedoch zum Unterschied vom Mühlbauer- System nicht in der Nabe selbst mitrotiert, sondern außen am Motorblock montiert ist, und über ein Gestänge durch die hohle Propellerwelle wird die Verstellung betätigt. Durch dieses Prinzip bedingt, eignet er sich natürlich nur für Motoren mit Untersetzungsgetriebe. Ein Prototyp war ausgestellt und auf einen

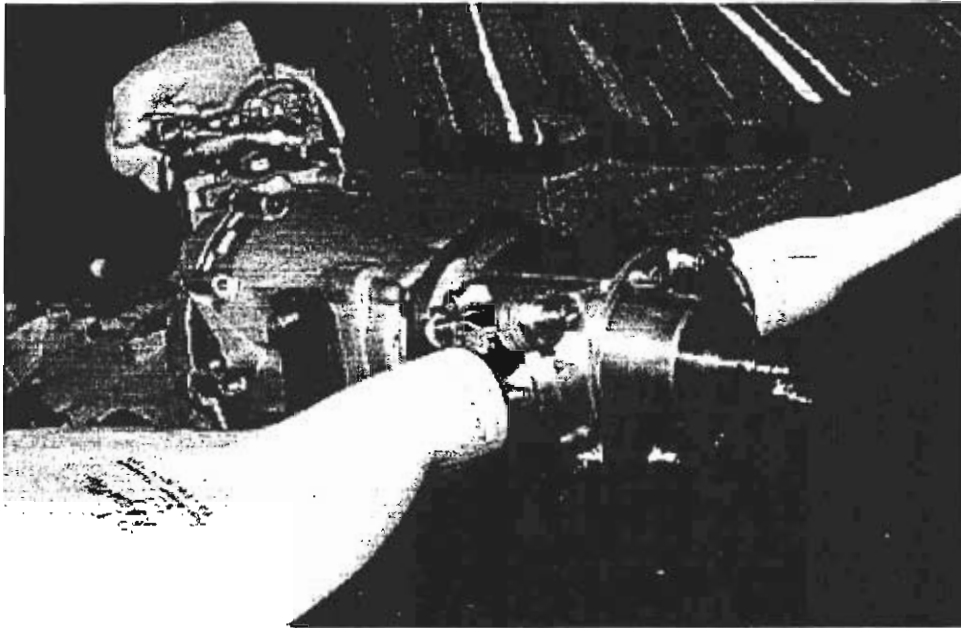
912er Rotax montiert, für diesen ist er wohl maßgeschneidert.

Was mich an der Konstruktion besonders fasziniert hat, war die Genialität der Gehäusebauart. Nachdem ich soeben auch einen Verstellprop gebaut habe (siehe auch den Bericht in diesem Heft), weiß ich welche Probleme allein die mechanische Bearbeitung des Nabengehäuses aufwirft.

P. Rospert mit seinem „Rospeller“ hat diese Probleme so gelöst daß er es aus drei Teilen aufbaut, die alle drei grundsätzlich auf einer Drehmaschine hergestellt werden können, wobei nur an den Teilen einige Flächen angefräst werden müssen. Aufwendige Bearbeitungen an Bearbeitungszentren oder Bohrwerken können entfallen. Dafür müssen diese Gehäuseteile mit entsprechenden Schrauben verschraubt werden, diese erschienen mir am Prototypen eher etwas verstärkungsbedürftig. Ansonsten machte die Konstruktion einen sehr sauber verarbeiteten Eindruck. Die Verstellung kann prinzipiell auch mit einer Handkurbel betätigt werden, in der Fascination von W. Dallach ist der Prop in dieser Art im Betrieb. Man wird sicher über den „Rospeller“ noch einiges hören.

STEINER Sigmund u. Aloisia vlg. Untergrabenhof 8872 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 Schliff: 1 km Langlaufloipe: beim Haus		Zimmer der Kategorie: I, FP, Ferienwohnung Ein herrliches Gebirgs Panorama 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, Ski- und Langlauf, Rodeln, Eislaufen, Eisstockschießen, Tennis, Minigolf, Frei- und Hallenbad.	Viehstand: Katzen Kaninchen Geflügel Schafe Rinder Haustiere können mit- gebracht werden
---	---	--	--

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



Der „Rospeller“
von P. Rospert

Notizen

Da seit der Herausgabe der ersten Nummer der I.E. IMPULSE bereits einige Jahre vergangen sind und sich inzwischen die Mitgliederzahl des I.E. Clubs verdreifacht hat bringen wir an dieser Stelle wertvolle Hinweise für Amateurlugzeugbauer, die wir zwar in den ersten Ausgaben vor Jahren bereits veröffentlicht haben, aber jüngeren Vereinsmitgliedern vielleicht nicht bekannt sind. Zum Beispiel wurden bereits im Jahr 1988 an das damalige BAZ folgende Anfragen gestellt:

1. Können Instrumente, elektrische und Benzinleitungen aus der Kfz - Technik im Amateurlugzeugbau verwendet werden?

2. Ist die Wartung von musterzugelassenen Triebwerken durch Amateurbauer selbst möglich?

3. Ist es möglich, daß ein ausgebildeter Kfz - Mechaniker seinen „Flugmotor“ selbst zusammenbaut?

4. Kann auf doppelsitzigen Experimentallugzeugen auch geschult werden?

5. Darf in Experimentallugzeugen grundsätzlich Einfachzündung verwendet werden?

6. Gilt die 4-jährige Überprüfungsfrist für die Fluginstrumente auch für Experimentallugzeuge?

Zu diesen Fragen hat das BAZ damals Stellung genommen bzw. ist der heutige Stand der Austro Control:

zu 1: Anzeigegeräte aus der Kfz - Technik dürfen verwendet werden sofern die kontinuierlichen Anzeigen korrekt (bzw. erforderlichenfalls justierbar) sind. Lampen allein genügen nicht. Kfz - Kraftstoffleitungen sind erlaubt, wenn deren Spezifikation den Einsatzbereich abdecken. Das gleiche gilt für elektrische Komponenten, nicht jedoch für elektrische Installationen und Leitungen, welche den Bauvorschriften entsprechen müssen.

zu 2: Hier wurde zuerst ein abschlägiger Bescheid gegeben, auf ein späteres Ansuchen des I.E. Clubs wurde jedoch mit einem positiven Bescheid geantwortet und zwar mit ZI. 6412-7/177-94 vom 11. Aug. 1994, worin uns unter bestimmten Voraussetzungen die Wartung von Flugmotoren gestattet wird. Das Schreiben habe ich in der I.E.IMPULSE Nr. 18 in vollem Wortlaut veröffentlicht.

zu 3. Kfz - Mechaniker (-meister) dürfen „ihre“ Motoren zusammenbauen, wenn dies nach festgelegten Werkstoleranzen sowie genehmigten Anweisungen geschieht, wenn alle notwendigen Einrichtungen vorhanden sind und Prüfläufe durchgeführt werden können.

Unter diesen Punkt fällt auch die Wartung von unseren Flugzeugen. Der Amateurflugzeugbauer gilt als Luftfahrzeughersteller, darf also sein Flugzeug selbst warten. Seit 1995 darf auch der Käufer eines Selbstbauflugzeuges die Maschine warten, wenn er durch den Hersteller entsprechend eingeschult wurde und

dieser die Einschulung schriftlich bestätigt hat. Muß aber im Einzelfall mit dem Prüfer abgesprochen werden.

zu 4: Nein, Schulung mit Amateurflugzeugen ist nach wie vor nicht gestattet.

zu 5: Ja, Einfachzündung reicht aus.

zu 6: Die 4 - Jahresfristen gelten grundsätzlich auch für Experimentalflugzeuge. Inzwischen bemüht sich der I.E. Club jedoch um den Ankauf eines eigenen Prüfgerätes für Fluginstrumente. Wenn das geschafft ist, können sich unsere Mitglieder dieses Gerät gegen geringe Gebühr ausborgen und ihre Instrumente selbst überprüfen.

Zu diesem Thema gleich noch ein wichtiger aktueller Hinweis:

Wir dürfen mittlerweile die Startstreckenmessung selbst, das heißt durch eine bewährte Mannschaft des I.E. Club durchführen und die Lärmmessung können wir durch befreundete Prüfer der OUV durchführen lassen, die bei Bedarf sogar zu uns nach Wels kommen.

Zwecks Koordination der anstehenden Messungen ersuche ich alle, die fertige Flugzeuge im Erprobungsstadium haben und diese Messungen in näherer oder ferner Zukunft benötigen, **uns dies unbedingt umgehend mitzuteilen!!!** Uns, das heißt entweder an Rudi Holzmann oder an die Redaktion der I.E.- Impulse:

Rudi Holzmann Tel/Fax: 07674/62805

Othmar Wolf Tel/Fax: 07416/54774

Frauenecke

Ostergedanken ?

von Heidi Wolf

Wahrscheinlich haben sich einige- oder auch viele - von uns die letzten Tage und Wochen mit dem Begriff „Leid“ auseinandergesetzt. Gerade in der Osterzeit ist es unumgänglich, mit den Worten „Leid“, „leiden“, „das Leiden Christi“ konfrontiert zu werden. Und während wir des Menschen Jesus gedenken, der vor 2000 Jahren so sehr gelitten hat, kommt uns unser eigenes Leid, unser eigenes Leiden in den Sinn. Jeder von uns hatte in seinem Leben Momente, wo Verzweiflung oder Leid über ihn hereingebrochen sind, in kleinem oder größeren Ausmaß. Und jeder von uns wollte so schnell wie möglich das Schreckgespenst Leid loswerden.

Warum leiden wir eigentlich? Was bedeutet Leid? Wenn ich an Leid denke, dann kommen mir die Worte Krankheit - Leid - Tod in den Sinn. Wie oft hören oder sagen wir: Der Tod erlöste ihn (sie) von seinem (ihrem) Leiden.

Warum haben wir alle so große Angst vor dem Leid? Krankheit bedeutet oft Schmerz und Leid. Krankheit bedeutet hilflos zu sein, abhängig von anderen Menschen, ausgeliefert zu sein. Warum gibt es trotz aller Vorsorge, gesunder Ernährung, Aerobic und Joggen, usw. usf. so

viel Krankheit in unserer Zeit?? Ist uns bewußt, was krank-sein bedeutet?

Jede Erkrankung ist eine Botschaft, ein Hilfeschrei meiner Seele, mich um sie zu kümmern. Krank sein bedeutet, in irgendeiner Form vom „rechten Weg“ abgekommen zu sein. Gesund sein heißt, in Harmonie und Einheit zu leben. Ich lebe in Einheit mit meinem Selbst. Es herrscht Einheit zwischen Körper, Seele und Geist. Lange bevor sich eine körperliche Erkrankung bemerkbar macht, ist der Einklang zwischen Seele und Geist gestört. Doch wer von uns beachtet schon die kleinen Hinweise seiner Seele? Wir haben verlernt, auf unsere Seele, auf unser Gewissen zu hören. Unser Geist lebt meist schon im Voraus, wägt und schätzt ab, unser rationales Denken zerkleinert und zergliedert alle möglichen Aktionen und Reaktionen, unser materieller Verstand will Sicherheit und unsere Kindheits- und Erziehungsmuster lassen Ängste und Emotionen aufkeimen. Wir sind aus der Einheit, aus der Harmonie zwischen Körper, Seele und Geist gefallen. Unser Geist, unser Körper kann oft nicht das leben oder erleben, was die Seele für gut oder wichtig erachtet und auch leben will. Unsere See-

le, unser Überbewußt-Sein oder ÜBER-ICH weiß IMMER den richtigen Weg. Doch wenn wir durch Unachtsamkeit den rechten Weg verlassen, werden wir durch Hinweise, sprich Krankheit und Leid gezwungen, den rechten Weg wieder zu finden.

Vor jeder Straßenkreuzung stehen Hinweistafeln. Wenn ich sie nicht beachte, werde ich nicht an mein Ziel kommen. Und niemandem von uns würde es einfallen, wenn er nach Wien möchte, die Autobahnabfahrt nach Graz zu nehmen. Doch wenn es um uns selbst, unser Heil-Sein, das Wichtigste in unserem Leben geht, beachten wir die Hinweistafeln unserer Seele nicht. Und leider (kommt von Leid!) ist es unserer Seele nur möglich sich bei Unachtsamkeit über unseren Körper bemerkbar zu machen. Solange „nur“ unsere Seele krank ist, hat das meistens keine größeren Konsequenzen. Doch wenn diese Disharmonie in unserem Körper manifestiert ist, dann werden wir aktiv. Wir sind beunruhigt, gehen zum Arzt, ins Krankenhaus und wenn wir schon eine Ahnung über geistige Zusammenhänge haben, auch zur Alternativmedizin.

Wir könnten uns so viel Leid und Schmerz ersparen, wenn wir auf unsere Seele, unser Gewissen hören würden. Und wenn wir schon eine Erkrankung haben, sie vor allem einmal als Botschaft unserer Seele anzunehmen. Jede Krankheit, jedes

Leid offenbart mir in seinem tieferen Sinn, daß ich etwas zu lernen habe. Krankheit ist eine Lernchance, ein Lernschritt in meinem Leben. Keine Strafe Gottes oder des Universums. Ich ganz alleine bin verantwortlich für alles was geschieht in meinem Leben. Wir können niemandem eine Schuldzuweisung geben. Wir selbst sind die Schöpfer unseres Schicksals. Unsere Aufgabe ist es, uns an die kosmischen Gesetze zu halten. An die Gesetze von Ursache und Wirkung. Wir können uns im Leben alles erlauben, doch wir müssen auch bereit sein, dafür die Konsequenzen zu tragen. Und da eine gütige und liebevolle Hand über uns wacht, werden wir auch wieder auf den rechten Weg geführt und geleitet, um unsere Seele vor größerem Schaden zu bewahren. „Wer nicht hören will, muß fühlen,“ sagte meine Großmutter immer. Heute weiß ich, welch tiefer Sinn in diesem Sprichwort steckt.

In unserem Bewußt-Sein sollte allgegenwärtig sein: Gott hat die Menschen auf dieser Erde nicht erschaffen, um sie leiden zu lassen. Gott hat für uns alle das Paradies erschaffen. Wenn es uns möglich ist, mit der Natur, den kosmischen Gesetzen und uns Selbst wieder in Einklang und Harmonie zu leben, werden wir wieder das Paradies auf Erden haben. WANN fangen wir damit an? Morgen ist es zu spät!

Der Positive sieht in jeder Schwierigkeit eine Möglichkeit.

Der Negative sieht in jeder Möglichkeit eine Schwierigkeit.

Technik

Die Lärmmessung nach Kapitel 10

Früher oder später wird jeder Amateurbauer mit dem Problem der Lärmmessung seines Flugzeuges konfrontiert. Die folgenden Zeilen sollen etwas Klarheit über die derzeitige Situation bringen und versuchen, zu erklären, was von uns erwartet wird.

Die gesetzlichen Grundlagen werden vom Anhang 16 des Bandes I „Aircraft noise“ der ICAO Reglementierung geliefert. Kapitel 10 enthält die jetzt für uns geltenden Grenzwerte. Diese Verordnung ist jetzt in Kraft, und es gibt für uns keine Möglichkeit, sie zu verändern. Wir müssen somit mit ihr leben.

Die neue Vorschrift basiert auf dem Prinzip daß man die Lärmquelle so rasch wie möglich entfernt (große Geschwindigkeit) und so weit wie möglich weg (große Höhe) haben möchte. Zudem berücksichtigt jetzt diese Vorschrift das Anliegen der Flugplatzanrainer durch das Verlangen einer Messung in Steigflugkonfiguration nach dem Start, was einen der ungünstigsten Fälle darstellt. Die geringste Lärmbelastung wird erreicht, wenn sich das Fluggerät nach dem Start mit der besten Steigrate vom Flugplatz entfernt. Dies gibt gleichzeitig die größtmögliche Höhe bei der größtmöglichen Geschwindigkeit.

Je weiter weg von einer Lärmquelle man sich befindet, destoweniger stark ist

die Intensität der Lärmbelastung. Es ist also von Vorteil, wenn die Referenzhöhe für die Lärmmessung so groß wie möglich wird, damit das Mikrophon nur minimal belastet wird.

Um eine Basis definieren zu können, wurde der Meßpunkt durch die ICAO 2,5 km vom Startpunkt auf der Piste entfernt. Die angewandte Startprozedur, geltend für das maximale Startgewicht, ist in die zwei folgenden Phasen aufgeteilt:

Phase I

Bremsenloslassen und Start mit maximaler Startleistung bis zu einer Höhe von 15 m.

Phase II

Ab 15 m Steigflug in optimaler Konfiguration (Fahrwerk und Flaps eingefahren) mit max. Dauerdrehzahl und Geschwindigkeit für das beste Steigverhältnis (V_y) bis nach dem Überflug des Meßpunktes.

Diese theoretische Prozedur kann durch Weglassen des Starts ab einer Piste vereinfacht werden. Wichtig ist, daß das Meßmikrophon in Konfiguration gemäß Phase II auf der nach der oben genannten Prozedur und basierend auf den Leistungen des zu messenden Flugzeuges vorberechneten Referenzhöhe überflogen wird.

Die Referenzhöhe wird bestimmt durch die bereits bekannte Startstrecke

auf Hartbelag über 15 m Hindernis (D15), der besten Steiggeschwindigkeit (V_s) und der dazugehörigen Horizontalgeschwindigkeit (V_y). Da diese Daten aus den vom Erbauer erstellten Flughandbuch entnommen werden, ist es besonders wichtig, daß diese Messungen möglichst genau und gewissenhaft durchgeführt werden, damit das Meßresultat bei der Lärmmessung nicht negativ beeinflusst wird.

Die folgenden Formeln erlauben eine Abschätzung der Überflughöhe über dem Mikrophon:

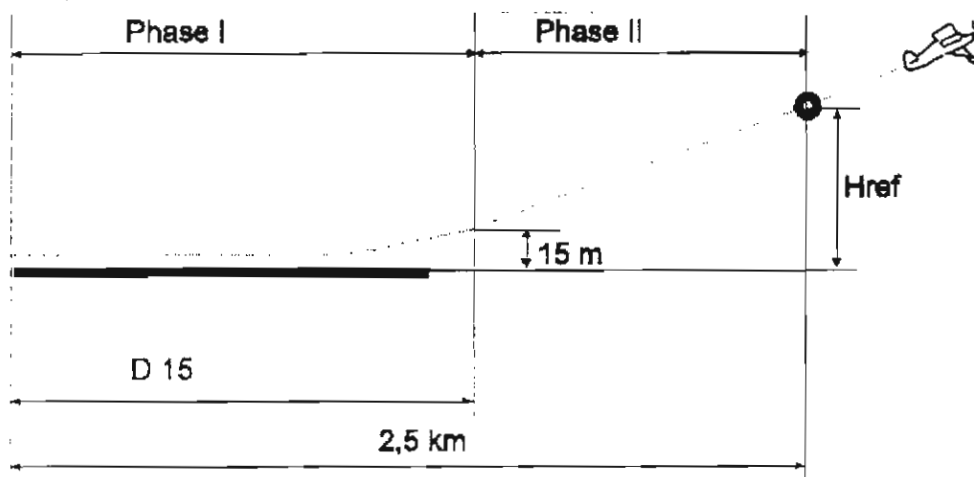
Steigstrecke für Phase II: $L = 2500 - D15$

Überflughöhe: $H_{ref} = 15 + (V_s \times L) / V_y$

V_s und V_y in m/s, D15 und H_{ref} in m

Der Lärmgrenzwert (L_{Amax}) eines Flugzeuges ist vom maximalen Abfluggewicht MTOW abhängig und kann nach folgender Formel ermittelt werden:

$$L_{Amax} = 65 + 0,017 * (MTOW - 500)$$



Wenn die durchgeführten Messungen analysiert werden, sieht man, daß die geforderten Grenzwerte erreichbar sind, allerdings nicht ohne großen Aufwand bei der Wahl der Kombination Motor - Propeller - Auspuffanlage. Dieser Bereich ist noch dazu so komplex, daß jede genaue Vorhersage über die Tauglichkeit einer bestimmten noch nicht gemessenen Kombination unmöglich ist. Zum Beispiel die Wahl eines entsprechenden Schalldämpfers wird in jedem Fall die erste zu

setzende Maßnahme sein. Weiters wird eine Verringerung der Propellerdrehzahl bei gleichzeitiger Vergrößerung des Durchmessers eine deutliche Verbesserung bringen. Alles in allem sind gerade wir Amateurflugzeugbauer gefordert, nach neuen Lösungen zu suchen, da wir ja auch von Gesetzes wegen die Möglichkeit haben, zu experimentieren. Tun wir das!

Romeowhisky

Tips

von Leopold Beham

1. Tip für alle, die den 912er Rotax in die Cherry oder Flugzeuge mit ähnlicher Motorbefestigung einzubauen gedenken: Die Winkelstellung der vier Anschlußstutzen der Kühlwasserpumpe passt im Original-Lieferzustand nicht mit dem Motorträger zusammen, man muß die Stutzen heraus-schrauben, aber die Gewinde sind mit Loctite o. ä. eingedichtet, dabei geht meist das Gewinde kaputt. Folge ist, neue Stutzen kaufen, Gewinde nachschneiden usw. Alles unnötige Arbeit wenn man bei der Bestellung die Wasserpumpe mit losen Stutzen bestellt und die Stutzen selbst in der gewünschten Winkelstellung einschraubt!

2. Tip für alle, die aus USA Flugzeugteile bestellen:

Die Fa. Aircraft Spruce, wie auch andere, hat so ziemlich alles, was das Herz eines Fliegerbauers begehrt und zu einem recht günstigen Preis. So habe ich schon viele Teile dort eingekauft und so meine Erfahrungen gemacht:

* Bestellen am besten per Fax mit dem im Katalog vorhandenen Formular.

* Unbedingt schön leserlich, mit Partnr., Artikelbezeichnung und die Ziffern 1 und 7 so schreiben: 1 = eins, 7 = sieben, sonst können es die Amis nicht lesen!

* Bezahlung mit Kreditkarte - Nummer und Ablaufdatum angeben. Funktioniert tadellos und hat noch immer gestimmt, außerdem bekommt man einen günstigeren Wechselkurs.

* Versandart: Air Parcel Post, dauert incl. Zoll ca. 10 Tage.

Apropos Zoll: Flugzeugteile sind in Österreich zollfrei! Nur wissen es die Zollbeamten meist selbst nicht, daher muß man sich selbst um die Befreiung kümmern und das geht so:

Wenn eine Sendung kommt gibt es drei Möglichkeiten:

1. Der Briefträger bringt das Paket, dann ist die Sendung bereits verzollt, den Zoll von 3,6 - 4,3 % hebt der Postbeamte gleich ein.

2. Die Sendung kommt mit einer Spedition.

3. Die Post bringt nur eine Zollbenachrichtigung vom Verzollungspostamt mit Rechnung und Formular „Zollbenachrichtigung“.

Das war bei meiner letzten Sendung der Fall. Auf die Zollbenachrichtigung muß man auf jeden Fall antworten, sonst geht die Sendung nach 30 Tagen zurück.

Da ich sowieso nach Wien mußte, bin ich gleich zum Verzollungspostamt am Südbahnhof gefahren, in der Hoffnung, das Paket gleich mitnehmen zu können.

Beim ersten Schalter im zweiten Stock bekommt man mehrere Stempel und eine Nummer, den langen Gang entlang und warten, bis ich aufgerufen werde, heißt es. Es dauert auch nicht lange und ich erkläre dem Beamten, daß Flugzeugteile zollfrei sind. Er blättert mehrere Ordner durch, findet aber nichts dergleichen, fragt seine Kollegen usw. Ich erzähle ihm, daß ich von einem Fliegerkollegen weiß, daß man bei einem Herrn Jost einen Zollbefreiungsbescheid bekommt. Daraufhin klemmt er sich ans Telefon und weiß danach voll Bescheid, daß ohne diesen Bescheid nichts geht. Ich muß zum Hauptzollamt, gleich neben der Austrocontrol. Bei besagtem Herrn Jost muß ich einen Antrag auf Zollbefreiung für ~~A~~Amateurflugzeugbau gem. Art. 21 Zollkodex ausfüllen. Nach drei Wochen kam der Bescheid und ich bekam damit das Paket anstandslos.

Ich kann nur jedem raten, rechtzeitig diesen Bescheid zu beantragen um Problemen mit der Zollabwicklung vorzubeugen, kostet nichts.

Adresse: Zollamt Wien
Tarifabteilung, z.Hd. Hr. Jost
Schnirchgasse 9
1030 Wien

Damit kann man sich auch in den ersten beiden Fällen helfen:

Fall1, wenn das Paket mit der Post kommt gibts wieder zwei Möglichkeiten:

* Paket annehmen und bezahlen, aber eine Berufung mit Angabe des o.a. Bescheides senden an :

Zollamt Wien
Rechtsmittelabteilung
Schnirchgasse 9
1030 Wien

* oder Paket nicht annehmen mit der Begründung Neuverzollung. Die Sendung geht in diesem Fall zurück zum Verzollungspostamt und wird dort neu bearbeitet, natürlich muß man ihnen den Zollbefreiungsbescheid zukommen lassen.

Fall 2, wenn das Paket mit der Spedition kommt, die rufen meistens an, dann gibt man ihnen die Aktenzahl des Zollbefreiungsbescheides oder faxt gleich den Bescheid und es gibt keine Probleme mehr.

Man kann die ganzen Zollgeschichten auch umgehen indem man bei Aircraft Spruce in England bestellt, hab ich auch probiert. Durch den EU Beitritt zahlt man nur mehr die engl. Mehrwertsteuer VAT, d.s. 17,5%, man spart also 2,5%. Klingt gut, aber die Sendung dauert sehr lange und der Engländer schlägt auf den Listenpreis 18% Manipulationsgebühr drauf, im Endeffekt bezahlt man also mehr.

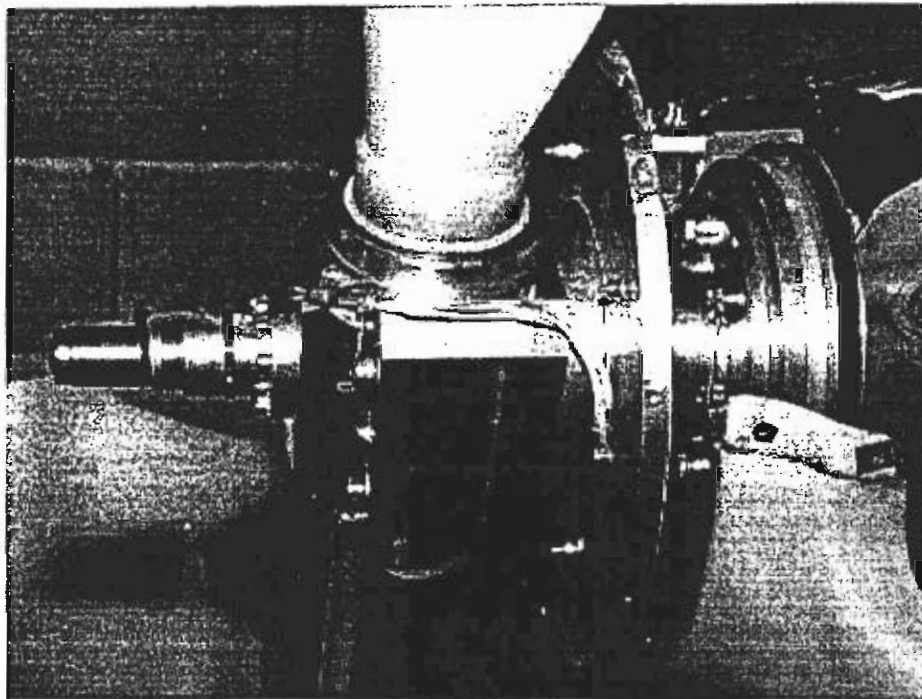
Das sind meine Erfahrungen bzw. Ratschläge, die ich von den Zollbeamten bekommen habe, sie erfüllen jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Baubericht

Noch ein Verstellpropeller
von Othmar Wolf

Nachdem bei uns das Selberbauen von Verstellpropellern schon regelrecht in Mode gekommen ist (ich glaube Österreich hat weltweit die höchste Rate an Flugzeugen mit selbstgebauten Verstellpropellern) mußte ich mich als Propellerbauer auch dieser Herausforderung einmal stellen. Ein phantasieloser Nachbau einer fertigen Konstruktion kam für mich natürlich nicht in Frage, doch wollte ich schon die Vorteile

aller mir bekannten Konstruktionen vereinigen bei gleichzeitiger Vermeidung der Nachteile. Herausgekommen ist eine Konstruktion mit elektrischer Verstellung durch Getriebemotor in der Propellernabe, geteiltes Gehäuse zwecks einfacher Montage und Stromzuführung über Kohlebürsten.



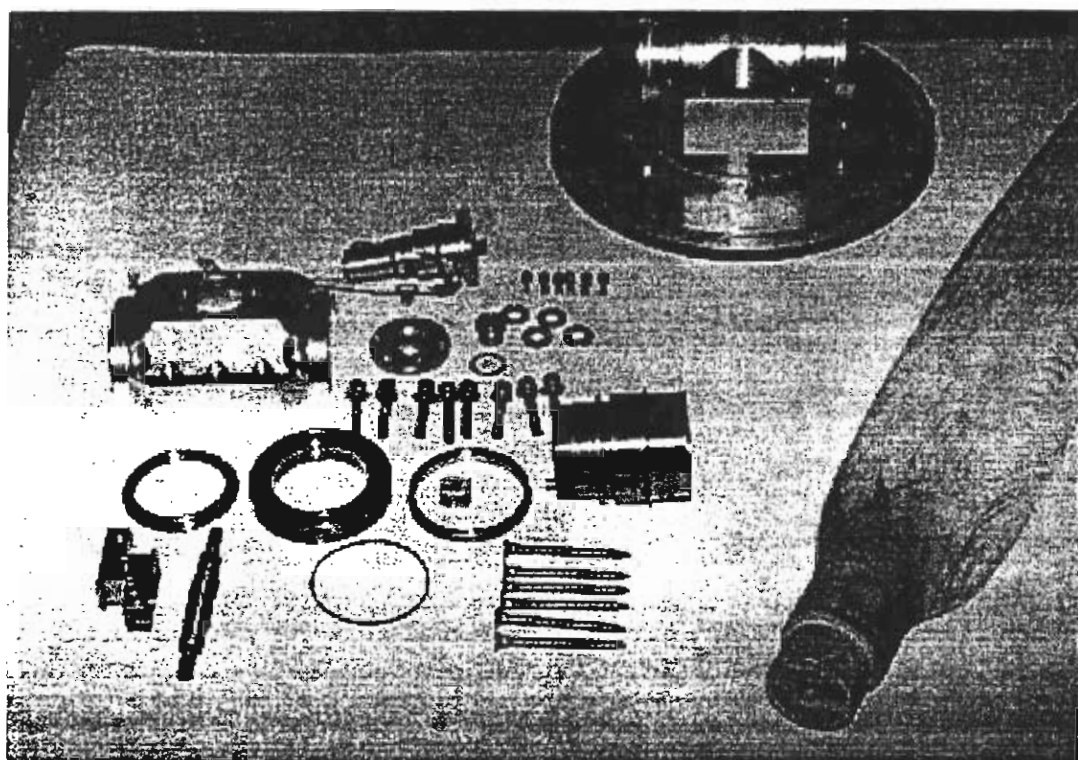
Der fertige Verstellprop mit abgenommenem Spinner

Alles nichts Neues werdet Ihr sagen. Insofern ist mir aber doch eine Neuerung gelungen, als ich durch konsequentes Gewichtsparen doch ein sehr geringes Gesamtgewicht von nur 9,5 kg erreicht habe. Ärgerlich ist für mich nur, daß die Kon-

struktion eigentlich schon wieder überarbeitungsbedürftig ist. (Siehe Bericht auf Seite 11). Nun kostet aber eine derartige Entwicklung doch eine Menge Geld und nachdem das Sparpaket kinderreiche Lehrer besonders hart trifft, ist eine Neuent-

wicklung momentan nicht drin. Die Erprobung des Propellers ist im Gange, erste Versuchsflüge zeigten phantastische Leistungen meiner Cherry. Nun wird gerade von einem befreundeten Elektroniker ein Constant-Speed Regler entwickelt, der es dann ermöglicht, auf einem Poti im Instu-

mentenbrett einfach die gewünschte Drehzahl einzustellen, die Leistung nach dem Manifold setzen und alles andere erledigt optimal die Elektronik. Ich werde über den Fortgang der Entwicklung wieder berichten.



Die Einzelteile, Propellerblatt vor dem Einkleben in die Lagerhülse.

For Sale

Nachstehendes Schreiben betreffend Verkauf von Kits des Typ CH 601 Zodiac erreichte uns von Ing. Mario Pozzini aus Italien. Der Flieger gilt dort als UL, Kann bei uns wahrscheinlich auch als Experimental eingestuft werden. Bei Interesse kontaktiert bitte:

di Pozzini Ing. Mario

Sede: Via Macalle 9

28069 Trecante (No)

Italia

Tel/Fax:(0321) 770187

Treccate 7th Dec. 1995

Gent. Mr. Holzmann,

I write now as a professional in the Experimentals maintenance and assemblies ambient; moreover I produce kits of the :

ZODIAC CH-601 UL

Ultralights, in legal terms.

In fact You know that when they ask for purchasing a construction drawing set, Mr. Chris Heintz sends before selling, a paper on that the client will put his own signature to state that he will build one and only one airplane, exactly as by drawings and so on. This means that Mr. C. H. sells the rights for building only one airplane.

So, I purchased 10 sets of constr. draws and I had a contract with a very important aeronautical firm in CZECH Republic, to produce kits, identical to the Mr. C. H.'s ones.

Let me say that I'm so proud that our quality is absolutely superior and that our aluminium is ALL 2024-T3, when in Canada kits mostly they supply 6061-T6.

Our producer bends the Al. sheets, makes parts and after that THEY TREAT to have 2024-T3.

Our cost is 1.000 \$ less than that in Canada!!!!!!!

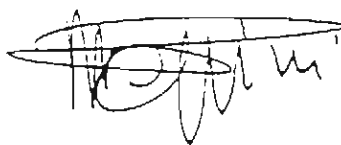
(From Canada we have obviously transportation fees!!!, that makes much more expensive the USE-EUROPE business).

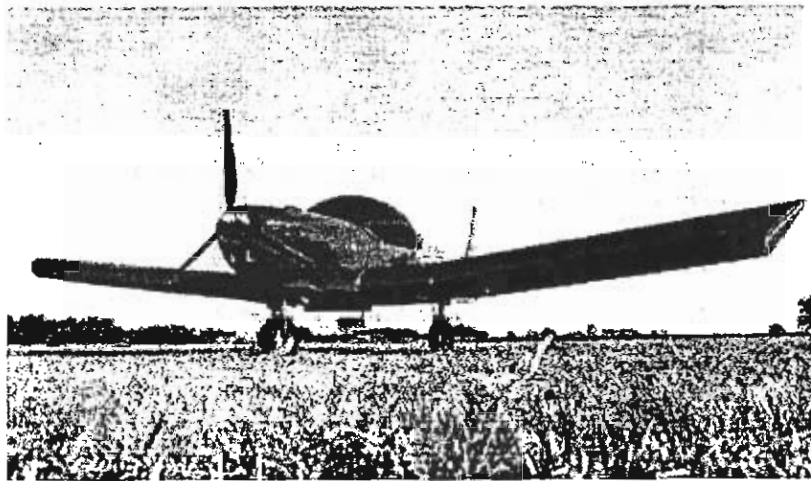
So, I will be so kind to be informed now is possible to publish an advertisement on the: I. E. IMPULSE.

It will be very much appreciated.

Many thanks in advance and best regards

M. Pozzini





CH 601 Zodiac von Mario
Pozzini, Trecante

Material - Bezugsquellen

Liebe Flugzeugbauer,

bei der letzten Hauptversammlung habe ich angeboten, eine Baumaterial-Bezugsquellen-Liste anzulegen.

Gerade der Flugzeugbau-Einsteiger, aber auch der Fortgeschrittene der sein Gerät schon fertig hat und nur noch Wartungs- und Optimierungsarbeiten durchführt, soll davon profitieren.

Ich habe beim Bau meiner Cherry mit Unterstützung der Kollegen einige Adressen ausfindig gemacht und diese nun in einer Excel-Tabelle aufgelistet. Die Quellen habe ich jetzt nicht überprüft und können daher überholt sein, wie zum Beispiel die deutschen Postleitzahlen.

Natürlich könnte man diese Daten in anderer Form aufbereiten, sodaß man wie in einem Messekatalog nach Lieferantenamen und nach Artikel suchen kann. Das würde für den Anwender Vorteile bringen, der Erst- und Wartungsaufwand wäre aber erheblich größer.

Ihr seid nun alle aufgerufen mitzuhelfen aus dem beigefügten Listchen eine wirklich brauchbare Bezugsquellen-Liste zu machen. Teilt mir bitte Eure Anregungen bezüglich Tabellengestaltung mit, vielleicht sollte noch die eine oder andere Spalte hinzukommen oder wegfallen. Vor allem aber brauche ich Eure Hilfe um die Liste zu erweitern und zu korrigieren, jeder von Euch kennt Lieferanten und deshalb sollte sich jeder überwinden und sich die Zeit nehmen mir seine Adressen zu schicken.

Meine Anschrift: Johann Brandstätter
Eberbach 17 2564 Furth
Tel.: 02674/89446

Die MATERIAL-BEZUGSQUELLEN werden regelmäßig überarbeitet und in unserer IE-IMPULSE abgedruckt.

KURZ	LIEFERANTENNAME	STRASSE	PLZ	ORT	KONTAKTPERS.	TELEFON	FAX	ARTIKEL
AIRCA	Aircraft Spruce & Specialty	201 W Truslow Ave. Box 424	CA-92632	Fullerton, USA		714/870-7315	714/871-7289	Nr. 1 f. Amateurbauer, hat alles, Katalog
AIRRA	Air Radio Service GmbH	Hangar 2	A-1300	Flughafen Wien	Hr. Springer	0222/71110-2687	0222/71110-2472	Funkgeräte, Transponder, GPS, Elektrik
ALADA	Aladin Handelsges. mbh	Murlingengasse 60	A-1122	Wien		0222/8122078	0222/8159034	Gleitlager
ALLIA	Wiener Allianz Versicherung	Ada-Cristen-Gasse 12	A-1100	Wien		0222/681501	0222/6898145	Flughaflichpflichtversicherung (NÖ-Öst)
ALLTA	Alltechnik Handelsg. mbh	Griesfeldstraße 1	A-2351	Wiener Neudorf		0223/664676	0223/663135	Niro-Stahlseile, Cu-Pressklemme
ALMEA	Almet Metall-Halbzeug-Vertr.	Almayergasse 60	A-1120	Wien		0222/85939-41	0222/859942	Aluminium
ALUSA	Aluisse-Austria GmbH	Wienerbergstr. 53	A-1121	Wien		0222/834526-0	0222/8137876	Aluminium
ANGSA	Angst + Pfister	Leopoldauerstr. 143	A-1210	Wien		0222/254601-0	0222/254601-98	Dichtungen, Gummiartikel
ASMAA	Asma Polyurethane	Schnirchgasse 11	A-3970	Wullschau 45	Hr. Aspelmaier	02858/285		Pu-Gußteile
AUSTA	Austro Control GmbH	Muthgasse 22	A-1030	Wien	Ing. Winkler	0222/79798	0222/79798 66	Luftfahrzeug - Prüfung, -Zulassung
AUSTB	Austro Control GmbH	Birnerhaus Muthgasse	A-1300	Wien Flughafen		0222/70106-621		Bauprüfer
BATEA	Bategu Gummi- u. Metallw	Hardtmulhagasse 131-135	A-1190	Wien		0222/362153-0	0222/362153-24	Gummihoildern
BIRNA	Birner & Co	Linzerstr. 260	A-2380	Perchtoldsdorf		0222/867641/31		Aeroquip Schläuche, Fittings
BOGNA	Bogner Edelstahl GmbH	Postfach 17	A-1102	Wien		0222/60186-0	0222/60186-63	Stahl-Halbzeug
BOGNA	Bogner Edelstahl GmbH	Postfach 17	A-4500	Wels		07242/42786	07242/42786-85	Stahl-Halbzeug
BORNA	Born Propeller	Höheweg 2	D-8936	Langeringen	Hr. Born	06/08232/71115	06/08232/71181	Propeller
BRANA	Brändli Max	Hauptstr. 149	CH-2553	Salern	Brändli Max	05/032/551823		Propeller
BRODA	Brodnak Heli-Service-Center	Hohler Weg 6	A-8990	Bad Aussee		03622/53230-16	03622/53230-17	BX-2 Cherry Zeichnungen
BUSCA	Buscher Flugversand	Ahornstraße 10	D-34466	Wollhagen-Bründerssen		06/05692/2363	06/05692/4960	Modell-Heli Teile, guter Katalog
COSYA	Cosy-Europe	Zieglergasse 51	D-8901	Ried bei Augsburg		06/08233/60594	06/08233/20150	Luftfahrtbedarf
CZERA	Rudolf Czerny	Postfach 11 07 61	A-1070	Wien		0222/933583		Strobe-light (klein), Cu-Folie f. Antenne
EISEA	R. Eisenschmidt GmbH	Ferdinand-Pöhl-Str. 2	D-60042	Frankfurt/Main		06/0697306040	06/0697391321	Aerodux, Laminierharz
ENZCA	Enz-Caro Metallwerke AG	Gangbergerstraße 1-3	A-2551	Enzesfeld/Triesting		02256/81145	02256/82248	Luftfahrtbedarf
FAGAA	FAG Austria AG	Flughafen Neosheim	A-2562	Enzesfeld/Triesting		02672/7700-0	02672/7700-73	Bronze
FLEIA	Fleischmann GmbH	Modenerstr. 7	A-2514	Triestkirchen		02252/54230	02252/54258	Lager, Gelenkköpfe
FLUGA	Eidg. Flugzeugwerk	Marktplatz 19	CH-6032	Emmen		05/041/59411		Stahl-Halbzeug, auch hitzebeständige
FORSA	Stahlvertrieb Forsiner GmbH	Straße 10, Objekt 44	A-2355	Wien		02236/63620	02236/62773	Cr-Mo-Stahlrohre
FRIEA	Friebe Luftfahrt-Bedarf GmbH	Flughafen Neosheim	D-68163	Wien	Hr. Pleschl	05/0621/412408	06/0621/416759	Stahl-Halbzeug
FUJIA	Fuji Metalveredelung GmbH	Hosnedigasse 20	A-1220	Mannheim		0222/253541-0		Luftfahrtbedarf, Baumaterial
HABEA	Haberkorn GmbH	Modenerstr. 7	A-1030	Wien		0222/74074-0		Härterel
HARMA	Ing. Rudolf Harner	Marktplatz 19	A-2380	Perchtoldsdorf / Wien		0222/869195	0222/7498850	Kunststoffe, Schläuche, Katalog anfr.
HBFLA	Hb-Flugtechnik GmbH	Dr. Adolf-Schärf-Str. 42	A-4053	Haid - Ansfelden	Hr. Brditschka	07229/79104	07229/7910415	Unibal-Gelenklager
HEINNA	H.A. Hennlich KG	Postfach 6	A-4780	Schärding		07712/3163	07712/3163-24	Rotax-Vertreter, versch. Flz-Baumal.
HOACA	Hoac Austria GmbH	N. A. Ottosstraße 5	A-2700	Wien		02622/26700	02622/26780	Druck- Zugfedern, Katalog anfordern
HOFFA	Hofmann GmbH	Postfach 100339	D-8200	Rosenheim		06/08031/32011	06/08031/15832	versch. Flz-Baumal., Rotax-Teile
INAAA	INA Wälzlager GmbH	Marktplatz 5	A-2331	Vösendorf		0222/692541-0	0222/692396-55	Propeller
ISOVA	Isovolta Öst. Isolierst. AG	P.O. Box 70 05 51	A-2355	Wien		02236/605-0	02236/605-403	Lager, Gelenkköpfe
JEPPA	Jeppesen & Co. GmbH	Kath.-Ingw.-Weg 1	D-60555	Frankfurt/Main		04969/961240	04969/96124898/99	Schichtpreßstoffe auf Glasfaserbasis
JUTTA	Julita Johannes Caps & S.	Blumenstraße 10	D-25899	Niebuß		06/04661/767	06/04661/67024	Jeppesen und Boitling - Karten
KARMA	Dipl.-Ing. Karmann	Geiselbergstr. 10-12	D-3003	Ronnenberg 1		06/05109/9091	06/05109/1667	Golkappen individuell bestickt
KELLA	W. Kellner Handels GmbH	Bahnhofstr. 10	A-1111	Wien		0222/79770-0	0222/79770-61	Fiberfrax (Brandspannsolierung)
KOENA	Koenig Austria	Glaseegasse 30-32	A-4481	Asien / Linz		07224/67090	07224/67090-12	Schrauben, Verbindungstechnik
KRONA	Dipl.-Ing. Krons	Kolpingstr. 17, Postfach 197	A-1191	Wien		0222/323492-0	0222/326604	Camloc-Vierteldrehverschlüsse
KUTZA	Kulzenfelder u. Dworak GmbH	Industriest. A Nr. 4	A-1232	Wien		0222/6162210-0	0222/616221230	Fluginstrumente
LAHNA	Lahner KG	Dieselstr. 25	A-2345	Brunn am Gebirge	Hr. Oliver	02236/32345	02236/31750	Loclite-Händler
LANGA	Lange und Ritter	Afrikanergasse 7/1	D-70839	Gerlingen		0049/7156/23011	0049/7156/49397	Galvanik, Hartstoffbeschicht. (teuer!)
LEGRA	Legris GmbH	Gr. Mohrengasse 4	A-1020	Wien		0222/2145303	0222/21453039	Epoxylharz L-285, Glasgewebe
LICHA	W. Lichtenegger & Co	Solothurnstraße 138	A-1021	Wien		0222/2142302	0222/2167035	Pneumatik-Verschraub., -Rohre, -Hähne
MECAA	Mecaplex AG		CH-2540	Grenchen		05/065/551655	05/065/551009	Ledergröfhandel Haubenrohlinge aus Acrylglass

	MERT	Mertl Kunststoffe	Markt 320, Postfach 53	A-5440	Golling		06244/6185	06244/7317	Kunsthartzpreßholz aus Buchen/Lurnier
MEKGA	Karl Mertl KG	Hähnergasse 14	A-2324	Schwechat-Ramersd	Ihr Muhtbauer	0222/777631-0	0222/7773270	0222/7773270	Stahnröhre, haupts. S37 u. S152
MUHLA	Mt-Propeller GmbH	Flugplatz Straubing-Wallmühle	D-94348	Alting		06/09429/8433	06/09429/8432	06/09429/8432	Propeller
PARKA	Parker-Ermeto GmbH	Badener Straße 12	A-2700	Wt Neustadt	F Nasit	02622/23501	02622/23501-40	02622/23501-40	Hydraulik-Verschraub - Röhre - Hähne
POSTA	Post u. Telegraphendirektion	Nordbergstraße 15	A-1091	Wien		0222/31313-0	0222/31313-0	0222/31313-0	Bewilligung f. Funkanlagen (W.NÖ.BGL)
REITA	Reiter Kunstharzprodukte	Geusaugasse 33	A-1030	Wien		0222/135494	0222/135494	0222/135494	Harze, Glasgewebe (gr. Auswahl)
REKGA	Heinrich Reiter KG	Plargasse 85	A-1230	Wien		0222/6161255	0222/6161255	0222/6161255	Dichtungen, Lager, Sicherungsringe...
ROGEA	Ing. Rögelsperger & Co	Jochen Rindt Straße 37	A-1230	Wien		0222/6167516	0222/6167516	0222/6167516	Lager, Gelenkköpfe
ROTA	Bombardier-Rotax GmbH	Postfach 5	A-4623	Gunskirchen		07246/271-0	07246/271-0	07246/271-0	Flugmotoren
SAHLA	Wilhelm Sahlberg GmbH	Postfach 220	D-8016	Feldkirchen b. Munchen		06/089/9095-0	06/089/9095-120	06/089/9095-120	Siltemp. Hitzeschutzgew., Katalog anf.
SANDA	Sandvik Austria GmbH	Scheydgasse 44	A-1211	Wien		0222/27737-164	0222/27737-225	0222/27737-225	Niro-Federdraht, Niro-Bandstahl f. Feder
SCHIA	Schickmetall	Albert Schweitzer-Gasse 9	A-1147	Wien		0222/972611	0222/972611-55	0222/972611-55	Aluminium
SCHMA	Waller Schmaddebeck	Worellstr. 3	A-1061	Wien		0222/5975393	0222/5975393	0222/5975393	Elektro-Isolierstoffe, Pertinax etc.
SCHOA	Schorr Flugbedarf	Jahnstraße 2	D-96226	Stallstein		06/09573/4011	06/09573/3845	06/09573/3845	Luftfahrtbedarf
SEEGA	Seeger GmbH	Hirschengasse 10	A-1061	Wien		0222/5977451	0222/5977451	0222/5977451	Sicherungs-Sprenglinge, Paßscheiben
SIEBA	Siebert Luftfahrt-Bedarf	Rektoratsweg 40	D-48159	Münster		06/0251214437	06/0251214437	06/0251214437	Luftfahrtbedarf, Baumaterial
SKFAA	SKF Österreich AG	Triesterstraße 14	A-2355	Wt Neudorf		02236/692-0	02236/692-220	02236/692-220	Lager, Gelenkköpfe
SPORA	Sporty's Pilot Shop	Hagenauerstr. 53	D-65203	Wiesbaden		049/611/21067	049/611/21067	049/611/21067	Luftfahrtbedarf
STADA	Stadlbauer AG	Breitenfurter Str. 335	A-1231	Wien		0222/869624-0	0222/861384-52	0222/861384-52	Styrofoam
STADB	Stadlbauer AG	Dragonstr. 15	A-4600	Wels		07242/45331-0	07242/66337-20	07242/66337-20	Styrofoam
STAHA	Stahlwaldmann GmbH	Hugo Mischek-Straße 6	A-2201	Gerasdorf bei Wien		02246/20401	02246/20401-35	02246/20401-35	Stahl-Halbzeug
TECHA	Techn. Versuchs- u. Forsch. A.	Gußhausstr. 30	A-1040	Wien	Dr Grundt	0222/58801-3407	0222/5878196	0222/5878196	Festigkeitsprüfungen (TU-Wien)
TUCKA	Tucker GmbH	Erlauer Straße 165	A-1233	Wien		0222/6673541-0	0222/6673541-20	0222/6673541-20	Ni-Cu-Blindniete (Monel)
USNEA	Rudolf Usner G.m.b.H.	Am Austergerufer 4	A-5400	Hallein		06245/81516	06245/81516-40	06245/81516-40	Glasgewebe Großhandel
VDOAA	Vdo-Austria	Flachgasse 54-58	A-1150	Wien		0222/9825986-0	0222/9825986-39	0222/9825986-39	Motorinstrumente
VIENA	Vienna Aircraft Service GmbH	Hangar 1	A-1300	Wien Flughafen		0222/71110-2113	0222/71110-2113	0222/71110-2113	Serienflieger-Ersatzteile (teuer)
WAGAA	Wag-Aero Inc.	1216 North Road, Box 181	WI-53148	Lyons, USA		414/763/9589	414/763/9589	414/763/9589	Luftfahrtbedarf, Baumaterial
WATSA	Watschinger GmbH	Waldmüllerstr. 19	A-2540	Flugplatz Vöslau		02252/77216	02252/77216	02252/77216	Luftfahrtbedarf
WEINA	Günther Weinhardt	Postfach 246	A-3300	Amstetten	Hr. Weinhardt	07472/67021	07472/67021	07472/67021	Flugzeugbau, Reparatur
WERIA	Werit Kunststoffwerke	Postfach 246	A-6700	Bludenz		05552/63315-0	05552/63315-33	05552/63315-33	Kunststoff-Schrauben, Muttern, Zubehör
WITZA	Witzenmann GmbH	Öst. Karl-Friedrich-Str. 134	D-7530	Pforzheim		06/07231/581-1	06/07231/581599	06/07231/581599	Metallschläuche f. Abgas, Öl
WOLFA	Dipl. Ing. Othmar Wolf	Dürnbachgasse 2	A-3252	Petzenkirchen	Hr. Wolf	07416/54774	07416/54774	07416/54774	Propeller

BAUSATZFLUGZEUG HB-207

ALFA



ENTWICKLUNGSBETRIEB

A-4053 HAD: Ansfelden, Österreich
Dr.-Adolf-Schärf-Str. 42, Postfach 74
Telefon: 07229 / 79 1 04 oder 79 1 17
Telefax: 07229 / 79 1 04-16 o. 79 1 17-15

Werkflugplatz: HB-Hotkirchen
4491 Hotkirchen, Klebach 2
Telefon: 07225 / 332

ING. H. BRDITSCHKA

HB

FLUGTECHNIK GMBH

WARTUNGSBETRIEB

WARTUNG UND REPARATUR VON MOTORSEGLERN
UND SEGELFLUGZEUGEN

IN GFK-HOLZ- UND GEMISCHTBAUWEISE

NEULACKIERUNGEN UND GRUNDÜBERHOLUNGEN

INSTANDSETZUNG VON MOTORSEGLERMOTOREN

NACHPRÜFUNGEN lt. ZLLV §40(1) Z1 u. Z2

ACHTUNG: Sonderpreise für IGO-ETRICH-Mitglieder !!

Veranstaltungskalender

FAI-CIACA CALENDAR OF EVENTS - 1996

by David Wise of PFA

Updated to 25 Feb 1996. This list only shows the main home-built and old-timer fly-ins. My complete list, with displays, competitions, etc, already has more than 20 pages. It will be distributed to organisations attending the FAI-CIACA meeting in April. I welcome further news of aviation events of all types anywhere in the world. If you can add anything, or if you want me to send you a copy of the full list, please write to me: David Wise, 166, Dumbreck Road, Eitham, London SE9 1RF, England.

Many events are subject to special restrictions. All are subject to alteration or cancellation at short notice.

ALWAYS CHECK BEFORE SETTING OUT

Apr 5-8	Mangalore	(VH)	SAAA Australian Homebuilt fly-in & display	+61-39482-4716
Apr 11-12	Jacksonville, Fl	(N)	L-bird fly-in	+1-210-490-4572
Apr 14	Henstridge	(G)	PFA Wessex Strut Fly-in	+44-1934-635227/+44-1963-363630
Apr 14-20	Lakeland, Fl	(N)	EAA Sun'n'fun Fly-in	+1-813-644-2431
Apr 28	Sandown	(G)	Isle of Wight Fly-in	+44-1983-405125
May 4	Taylor, Az	(N)	EAA Fly-in	+1-520-537-7405
May 4-5	Interlaken	(HB)	RSASwiss Spring Fly-in	+41-37361-315
May 5	Dunkeswell	(G)	PFA Devon Fly-in	+44-1404-891643/+44-1823-680784
May 5	Welshpool	(G)	PFA Welsh Fly-in	+44-1686-624387
May 11	Newport News, Va	(N)	EAA Fly-in	+1-804-247-5844
May 12	Dayton, Oh	(N)	EAA Fly-in	+1-513-878-9832
May 14	Atwood, Ont	(C)	COPA Fly-in	+1-519-356-2277
May 16-19	Heide-Busum	(D)	Aero Club 25th Anniv Piper Fly-in	+49-4834-8116
May 17-19	Columbia, Ca	(N)	Luscombe Fly-in	+1-360-893-6623
May 18-19	Antwerp	(OO)	Stampe Fly-in	+32-3663-2242
May 24-26	Watsonville, Ca	(N)	West Coast Antique Fly-in	+1-408-496-9559
May 25-26	Truro & Lands End	(G)	PFA Cornwall double Fly-in	+44-1579-320487
May 25-26	Caernarfon	(G)	PFA North Wales Fly-in	+44-1286-830800
May 25-27	Brittas Bay	(EI)	Brittas Bay Fly-in	+353-404-69417
May 26	Smoketown, Pa	(N)	EAA Fly-in	+1-717-486-0831
May 31-Jun 1	Bartlesville, Ok	(N)	Biplane Fly-in	+1-918-622-8400
May 31-Jun 2	Barkarby	(SE)	EAA Sweden Fly-in	+46-8752-7585
Jun 1	Connaught	(EI)	Airfield 10th Anniv Fly-in & Rally	+353-94-67222
Jun 1-2	Fenland	(G)	PFA Fenland Fly-in	+44-1945-430639
Jun 1-2	Balen-Neuhavel	(OO)	40th anniversary Old-timer Fly-in	+32-3233-8850
Jun 1-2	Pardubice	(OK)	Old-timer Fly-in	+42-2631-0109
Jun 6-9	Stauning	(OY)	KZ Club Danish Fly-in & Display	+45-9736-9044
Jun 7-8	Merced, Ca	(N)	West Coast Antique Fly-in	+1-209-358-3728
Jun 8-9	St Laurent	(F)	RSA Homebuilt Fly-in	+33-14228-2554
Jun 13-16	Caceres	(EC)	AAE Spanish Homebuilt Fly-in	+34-927-240409
Jun 14-16	Alderney	(G)	Alderney Fly-in	+44-1481-822297
Jun 15	Chavendy	(F)	RSA Homebuilt Fly-in	+33-14228-2554
Jun 15-16	Kilrush	(EI)	SAAC Irish Homebuilt Fly-in	+353-249-3150
Jun 15-16	Waterford	(EI)	Waterford Fly-in	+353-51-75589
Jun 15-16	St Flour	(F)	RSA Homebuilt Fly-in	+33-14228-2554
Jun 16	Goodwood	(G)	PFA Southern & Miles Fly-in	+44-1903-883330
Jun 16	Tatenhill	(G)	PFA West Midlands Fly-in	+44-1889-271037
Jun 16	Priority Farm, Tibenham	(G)	PFA Breckland Fly-in	+44-1379-677334
Jun 16	Compton Abbas	(G)	Solent Aviation Soc Fly-in	+44-1747-811767

Jun 21-23	Seppe	(PH)	Dutch Old Timer & homebuilt Fly-in	+31-165-545842
Jun 21-23	Jihlava	(OK)	Sport flying exhibition	+42-662-3171
Jun 21-23	Oklahoma City, Ok	(N)	Canard Fly-in	+1-405-946-5003
Jun 22-23	Wellesbourne Mounford	(G)	Air Britain Fly-in & Chipmunk 50th Anniversary	+44-1737-762577
Jun 22-23	Siena	(I)	CAP regional homebuilt fly-in	+39-55-662453
Jun 23	Popham	(G)	PFA West London Fly-in	+44-1256-397733
Jun 23	Marrennes	(F)	RSA Homebuilt Fly-in	+33-14228-2554
Jun 27-30	Mount Vernon, Oh	(N)	Waco Fly-in	+1-513-868-0084
Jun 28-30	Geneseo, NY	(N)	War-birds Fly-in	+1-716-243-2100
Jun 29-30	Montauban	(F)	RSA Southern Regional Fly-in	+33-14228-2554
Jun 29-30	Speyer	(D)	OUV German Homebuilt Fly-in	+49-89-796612/711-751672
Jun 29-30	Tannheim	(D)	Old-timer Fly-in	+49-8395-1244
Jun 29-30	Friburg-Ecuvillens	(HB)	Old-timer Fly-in	+41-1954-0645
Jun 30	Rochester	(G)	PFA Mid Kent Fly-in	+44-1732-843088
Jul 5-7	Cranfield	(G)	PFA 50th Anniversary Fly-in & Exhibition	+44-1273-461616
Jul 5-7	La Ferte Alais	(F)	Piper Cub Fly-in	+33-4494-2368
Jul 5-7	Wilhelmshaven	(D)	Seaplane meeting	+49-4104-976633
Jul 9-12	Ungava Bay, Que	(C)	Seaplane Fly-in	+1-819-337-5213
Jul 10-14	Arlington	(N)	EAA North-West fly-in	+1-206-435-5857
Jul 12-14	Zoersel-Oostmalle	(OO)	FAA & RSAB Belgian Homebuilt Fly-in	+32-3485-5522/5932-5126
Jul 20-21	Raron	(HB)	Homebuilt & Old-timer Fly-in	+49-2824-3718
Jul 22	Collingwood, Ont	(C)	Classic Fly-in	+1-705-445-5433
Jul 26-28	Moulins (provisional)	(F)	RSA French National Homebuilt Fly-in	+33-14228-2554
Jul 26-28	Ostend	(OO)	Flanders Fly-in & Display	+32-1625-6616/2701-4939
Jul 27-28	Keokuk, Ia	(N)	L-bird Fly-in	+1-319-524-6378
Aug 1-7	Oshkosh, Wi	(N)	EAA US National fly-in & display	+1-414-426-4800
Aug 3-4	Oldenburg-Hatten	(D)	Vintage aircraft Rally	+49-4481-461
Aug 9-11	Neuchatel	(HB)	RSASwiss National Fly-in	+41-37361-315
Aug 9-11	Abbeysmole	(EI)	Fly-in (Display on 11 Aug)	
Aug 15-18	Schafften-Diest	(OO)	Stampe & Vintage Fly-in	+32-1331-1496/1333-5581
Aug 16-18	Neuburg-Egwil	(D)	Bolkow Junior Fly-in	+49-8450-9899
Aug 17-18	Wels	(OE)	Igo Etrich Club Austrian Homebuilt Fly-in	+43-7674-62805
Aug 24-26	Brittas Bay	(EI)	Vintage & Classic Fly-in	
Sep 1	Crosland Moor	(G)	Fly-in & BBQ	+44-1484-654473
Sep 7-8	Ossano (Bologna)	(I)	CAP Italian Homebuilt Fly-in	+39-331-865204
Sep 7-8	Schaafhausen	(HB)	AAA Swiss old-timer convention	+41-1954-0645
Sep 7-8	Marion, Oh	(N)	EAA Mid-East Fly-in	
Sep 14-15	Angers	(F)	RSA Homebuilt Fly-in	+33-14228-2554
Sep 14-15	Hilzingen	(D)	Vintage aircraft Fly-in	+49-7731-12422
Sep 21	Etampes	(F)	RSA Homebuilt Fly-in	+33-14228-2554
Oct 18-20	Kerrville, Tx	(N)	EAA South West Fly-in	
Oct 26	Breighton	(G)	PFA N Yorkshire Fly-in	+44-1757-289065

HB

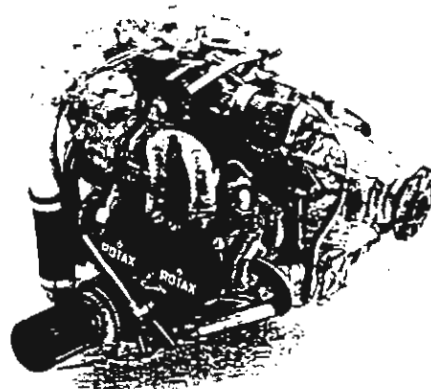
FLUGTECHNIK Ges.m.b.H



ROTAX. Motoren

für UL, Experimental's

4053 HAID Pf.74 Tel.07229 79104



ACHTUNG: Sonderpreise für IGO-ETRICH-Mitglieder !!

Vereinsintern

Liebe Freunde,

bei der letzten Jahreshauptversammlung wurde angeregt, eine Liste der fertigen Flugzeuge des I.E. CLUBS anzulegen mit den Zulassungsdaten, damit Jahresnachprüfungen besser koordiniert werden können und somit weitere Kosten eingespart werden können. Diese Daten zu sammeln ist eine mühsame Sache, unsere Vereinsstatistik ist auch längst wieder nicht mehr aktuell, da sich jedes Jahr einiges verändert, Flieger fertig werden und neue Projekte begonnen werden. Ich ersuche Euch daher wiedereinmal, mir Eure Projektdaten bekanntzugeben wenn sich was geändert hat. Vor allem die Zulassungsdaten der fertigen Flugzeuge brauche ich, um eine Liste anzulegen, mit Hilfe derer dann jeder von Euch den Termin für seine nächste Jahresnachprüfung gemeinsam mit anderen Fliegern planen kann, damit können die Kosten für die Anreise des Prüfers entsprechend aufgeteilt werden. Trennt bitte untenstehendes Formular heraus und faxt es mir am besten oder schickt es mit der Post. I.E. IMPULSE Redaktion Fax Nr: 07416-54774.

Danke für Eure Mühe!

----- ✂ -----

Statistische Erfassung des Igo-Etrich-Clubs über den Stand der Amateurbauerflugzeuge in Österreich:

Name des Erbauers, Adresse

.....
.....
.....

Tel.Nr.:

Projekt, Flugzeugtype:

Konstrukteur:

Stand: im Bau ☐

in Erprobung ☐

zugelassen ☐

Baubeginn:

Motor:

Kennung:

% der Fertigstellung :

Zulassungsdatum:

Flugstunden

nächste Überprüfung:

Verschiedenes

Die Fa. HB - Ing. H. Brditschka, Vertretung für Rotax-Bombardier in Österreich hat uns Preislisten Ihrer Produkte übermittelt, von denen wir die für uns wichtigsten hier weitergeben. Für I.E.CLUB - Mitglieder werden Sonderrabatte gewährt, bei Interesse mit dem Zahlschein des Mitgliedsbeitrages darauf hinweisen!

PREISLISTE

ROTAX 4-Takt Flugmotor Type 912 UL (Serie), nicht zertifiziert
für Experimental- und Ultraleichtflugzeuge
Preise gültig ab 1996 01 01

Preise in ATS ohne Mwst.

1. MOTOR ROTAX 912 UL 2 (für Festpropeller geeignet) 99.950, --
nicht mustergeprüft

Vierzylinder-Motor
flüssigkeitsgekühlte Zylinderköpfe, luftgekühlte Zylinder

mit integriertem Reduktionsgetriebe $i = 2,27$
E-Starter + Starterrelais
elektronischer Doppelzündung
Funkentstörung
2 Vergasern
Expansionsgefäß 922 398
Auspuffrohrstutzen in Nirosta
Ölfilter, Öltank und Leitungen
Kühlmittelpumpe mit internen Leitungen
2 Zylinderkopftemperaturgeber 965 530
1 Öltemperaturgeber 965 530
1 Öldruckgeber 10 bar 956 355
Werkzeugsatz

2. MOTOR ROTAX 912 UL 3 (für „Constant Speed“ Propeller geeignet) 133.400, --
entspricht ROTAX 912 UL 2

jedoch zusätzlich mit

- Antrieb für hydraulischen Verstellregler
- Woodward-Verstellregler 886 730
- Rutschkupplung für Reduktionsgetriebe

3. MOTOR ROTAX 912 UL 4 (für Festpropeller geeignet) 99.950 --
entspricht ROTAX 912 UL 2

jedoch bereits ausgerüstet mit

- Propellerwelle für späteres Umrüsten von ROTAX 912 UL 4 auf 912 UL 3

WUNSCHAUSRÜSTUNGEN BZW. - AUSFÜHRUNGEN

- Regler-Gleichrichter 965 345 + 965 335	734,--
- Expansionsgefäß 922 398	964,--
- Vakuumpumpe 886 330, Typ 211CC (grundüberholt)	5.274,--
- Vakuumpumpe 886 331, Typ 211CC (neu).....	6.370,--
- Vakuumpumpenantrieb	3.514,--
- Antrieb für hydraulischen Verstellregler (ohne Verstellregler)	8.558,--
wird nur in Verbindung mit Rutschkupplung ausgeliefert	
- Woodward-Verstellregler 886 730	15.995,--
- Rutschkupplung für Reduktionsgetriebe	4.805,--
- Anschluß für mechanischen Drehzahlmesser	1.452,--
- zusätzlicher externer Generator 887 251, 40 A / 12 V mit Antrieb	9.860,--
- Lufthutze 975 790	5.775,--
- Überlaufgefäß 922 325	290,--
- Kraftstoffpumpe mit Schraubanschluß	2.400,--
- Auspuffteile-Sortiment in Stahl (Auspufftopf, gerade Rohre und Rohrbögen)	3.010,--
„nur mehr in begrenzter Stückzahl lieferbar“	
- Auspuffteile-Sortiment in Stahl/Nirosta	3.952,--
(Auspufftopf in Stahl, gerade Rohre und Rohrbögen in Nirosta)	
- Auspuffteile-Sortiment in Nirosta (Auspufftopf, gerade Rohre und Rohrbögen)	6.535,--
- Halsmutter-Set (6 x 842 632) M8 (lose)	265,--
- Halsmutter-Set (6 x 842 635) 5/16-20 UN (lose).....	265,--
- 2 Luftfilter 825 711	1.100,--
- Kühler, Abmessung 415 x 143 mm, 995 697.....	3.614,--
- Expansionsgefäß 922 312 (90°) oder 922 317 (180°).....	964,--
- Ölkühler 886 027	1.697,--
- Motorträger 886 567 mit Silentblock-Set.....	13.909,--
- Motorträger 886 567 ohne Silentblock-Set.....	7.950,--

- Motorträger 886 565 ohne Silentblock-Set.....7.220,--
„nur mehr in begrenzter Stückzahl lieferbar“
- Silentblock-Set (8 x 860 690 und 8 x 944 240) 5.450,--
- Mechanischer Drehzahlmesser mit flexibler Antriebswelle 837 210, l=1000 mm 4.878,--
- Aufpreis für flexible Antriebswelle 837 215, l=1300 mm 360,--
- Aufpreis für flexible Antriebswelle 837 217, l=1500 mm 720,--
- Elektronischer Drehzahlmesser 966 403 1.958,--
- Benzindruck-Prüfkit 874 230 0,1 - 1,0 bar..... 965,--
- Mehrfachanzeigergerät (ROTAX FLYdat)10.350,--
inklusive aller Sensoren und Kabel mit einer Länge von 2 m lieferbar
- Mehrfachanzeigergerät (ROTAX FLYdat) gemeinsam mit Motor 912..... 9.300,--
inklusive aller Sensoren und Kabel mit einer Länge von 2 m lieferbar
(Der Motor wird in diesem Fall ohne den Standardsensoren 965 530 / 965 355
ausgeliefert.)
- CADAT
Damit können die aktuellen Grenzwerte pro Motortype in das FLYdat
programmiert bzw. die erfaßten Istwerte ausgelesen werden.
(darf nur von autorisierten ROTAX-Vertriebspartnern und deren
autorisierten Service-Centern verwendet werden.)
bei einer Abnahme von 1 - 9 FLYdat 21.750,--
bei einer Abnahme von 10 FLYdat 14.500,--
- RDAT 5.945,--
Auslesegerät der im FLYdat abgespeicherten Werte

Die vorgenannten Preise verstehen sich in österr. Schilling, netto, ab Werk Haid.

Liefertermin: 4 Monate nach Bestelleingang

Zahlungsbedingungen: Akkreditiv / Vorauszahlung

Bei Bestellung aus dem gemeinsamen EU-Markt ist vom Besteller die UID (Umsatzsteuer-Identifikationsnr.) anzugeben.

Achtung! Dieser Motor darf nicht in den USA und in Kanada betrieben werden.

ROTAX 4-Takt Flugmotor Type 914 UL (Serie), nicht mustergeprüft
für Experimental- und Ultraleichtflugzeuge
Preise gültig ab 1996 01 01

Preise in ATS ohne Mwst.

1. MOTOR ROTAX 914 UL 2 (für Festpropeller geeignet) 167.475,--
nicht mustergeprüft
Dauerleistung: 73,5 kW bei 5500 1/min
Startleistung: 84,5 kW bei 5800 1/min (für max. 5 min.)
Vierzylinder-Motor
flüssigkeitsgekühlte Zylinderköpfe, luftgekühlte Zylinder
mit integriertem Reduktionsgetriebe $i = 2,43$
E-Starter + Starterrelais
elektronischer Doppelzündung
Funkentstörung
2 Vergasern
Turboladeraufladung
elektr. Turbolader Waste gate Regelung
2 externe elektrische 12 V Benzinpumpen 996 735
Motorträger 886 567, ohne Silent-Blöcke
Niro-Auspuffanlage
Ölfilter, Öltank und Leitungen
Kühlmittelpumpe mit internen Leitungen
Expansionsgefäß 922 398
2 Zylinderkopftemperaturgeber 965 530
1 Öltemperaturgeber 965 530
1 Öldruckgeber 10 bar, 956 355
Werkzeugsatz
2. MOTOR ROTAX 914 UL 3 (für „Constant Speed“ Propeller geeignet) 197.940,--
entspricht ROTAX 914 UL 2
jedoch zusätzlich mit
 - Antrieb für hydraulischen Verstellregler
 - Woodward-Verstellregler 886 730
 - Rutschkupplung für Reduktionsgetriebe
nicht mustergeprüft
3. MOTOR ROTAX 914 UL 4 (für Festpropeller geeignet) 167.475,--
entspricht ROTAX 914 UL 2
jedoch bereits ausgerüstet mit
 - Propellerwelle für späteres Umrüsten von ROTAX 914 UL 4 auf 914 UL 3
nicht mustergeprüft

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.

Wolfgang Streitwieser verkauft 2 Headsets Telex a S 500,-, sowie einen Propeller ϕ 1500mm für VW 2000 - 2400 ccm. Neue Tel.Nr: (Fa): 06272/4398

Ing Rüdiger Kunz beantwortet Flugzeugbau-fragen 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

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

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

Friedrich Klampfl verkauft einen Fahrtmesser, Messbereich bis 350 km/h, geprüft, um S 1000,-
Tel.: 03144/6492

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

Achtung Cherrybauer!

Otto Tillmann verkauft einen Holm für die Cherry, fertig verleimt, jedoch noch nicht gewickelt, abgenommen, aus Planer - Fertigung um S17400,- Außerdem hätte er die Rumpfhelling sowie Vorrichtung für Rumpfbau- und Sitzschale zum Weitergeben! 02287-3907

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

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

Der Fliegerclub „Weisse Möwe Wels“, Hr. Schrogerbauer, hat im Fliegerbuch: „LUSTIGES; ERNSTES; FASTVERGESSENES“ Hörchen rund um die Wiedererlangung der Luft- hoheit 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-4754 TRIEBEN
TEL 036 15 106 22 FAX 36 21

GERHARD MOIK

Herwig Bielig
repariert Funkgeräte



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

Flugplatz Gasthaus „Zum Fluglotsen“ an der nord-westlichen 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, Kinderspielfluggelassen, gibt es bei Hrn Winkler, Tel.: 0222/70106-621

