

I.E. IMPULSE



IGO ETRICH CLUB AUSTRIA

Vereinigung österreichischer Amateurflugzeugbauer



Flug um die Welt - Hans Gutmann

23

Juli 1996

Editorial

Liebe Freunde!

Nur noch ein paar Wochen trennen uns von unserer großen Veranstaltung, dem IGO ETRICH Treffen 1996 in Wels. Ich freue mich schon darauf, Euch alle wieder herzlich willkommen zu heißen. Da wir nun korrespondierendes Mitglied bei der deutschen Schwestervereinigung, der OUV sind, erwarte ich mir bei gutem Wetter auch einige Flugzeuge aus deutschen Landen. Auch Italien hat schon reges Interesse an unserer Veranstaltung gezeigt. Zu erwarten ist auch Besuch aus Slowenien und natürlich unsere bekannten Schweizer Freunde. Kommt also mit euren fertigen Flugzeugen oder auch mit halbfertigen Fliegern am Anhänger, kommt mit dem Auto und mit Familie aber kommt nach Möglichkeit alle. Wir haben auch heuer wieder angesucht, Demonstrationsflüge durchführen zu dürfen und diesmal hat uns die OÖ. Landesregierung genehmigt, von 15 bis 17 Uhr einfache Überflüge zu machen.

Wie von unserem Kassier zu hören war, hat es wieder einige Mitglieder gegeben, die ihre Mitgliedsbeitrag-Zahlscheine unleserlich beschriftet haben, sodaß nicht festgestellt werden konnte, von wem die Einzahlung stammt. Diese dürfen sich dann nicht wundern, wenn sie eine Zahlungserinnerung erhalten. Auch würde es unsere Arbeit sehr erleichtern, wenn Adressen- oder Telefonnummernänderungen so schnell als möglich an Othmar Wolf, unseren Schriftführer gemeldet würden. Jeder Brief der an eine falsche Adresse geschickt und an den I.E. Club zurückkommt, kostet nur unnötig Geld.

Ich freue mich auf ein baldiges Wiedersehen bei unserem Treffen und daß es so wie in den vergangenen Jahren eine gelungene Veranstaltung wird, das wünscht sich und Euch

Euer Obmann Rudi Holzmann

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

Verlagspostamt Attnang Puchheim

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Editorial.....	2
Inhaltsverzeichnis	3
Einladung.....	4
Weltreise-Projekt.....	6
Frauenecke.....	10
Reiseberichte.....	12
Baubericht.....	20
Tips.....	22
Vereinsintern.....	23
Fliegerflohmarkt.....	24

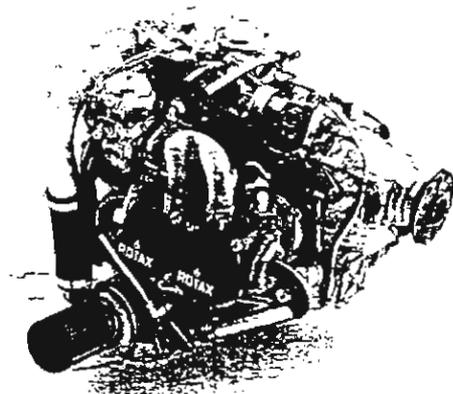
HB FLUGTECHNIK Ges.m.b.H



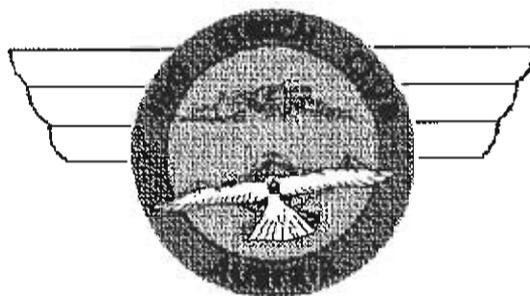
ROTAX. Motoren

für UL, Experimental's

4053 HAID Pf.74 Tel,07229 79104



ACHTUNG: Sonderpreise für IGO-ETRICH-Mitglieder !!

Einladung**Vereinigung Österreichischer Amateurflugzeugbauer****Einladung zum 12. Internationalen IGO ETRICH Treffen**

Termin : 17. und 18. August 1996

Ort: Flugplatz Wels LOLW - OÖ

Frqu.: 119,70

Programm:Samstag, 17. August:

8.00 - ca. 1400 Uhr Anreise der Teilnehmer

15.00 - 17.00 Uhr Vorführflüge

anschließend Bewertung der Flugzeuge durch eine Jury des I.E. Club

19.00 Uhr: Gemütliches Beisammensein im Osttrakt mit

Preisverteilung

Sonntag, 18. August:

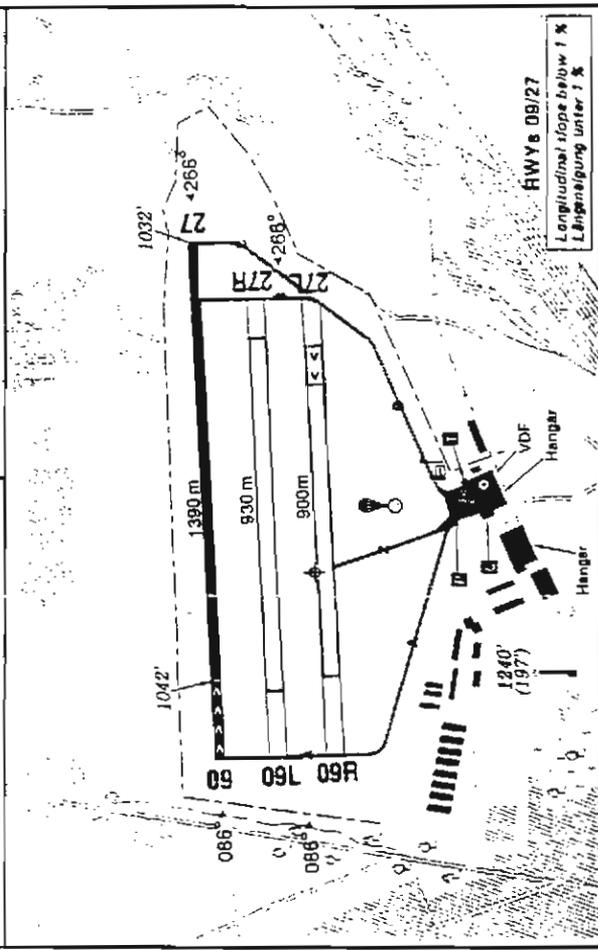
ab 8.00 Uhr Verabschiedung der Teilnehmer und individuelle Abreise.

Übernachtung in Privatzimmer/Hotel oder campieren am Flugplatz möglich.

Glück ab - Gut Land!

WELLS
WELLS
AUSTRIA

27 JUL 94
 (19-2)
 JEPPESEN



RWY No	Dimension (m) - Surface	TORA (m)	LDA (m)	Sloping	Lights
09	1390 x 30 Asphalt	1390	1180	111 SWL	—
27	930 x 50 Grass	930	930	5.71 AUW	—
09R	900 x 45 Grass	800	900	21 AUW	—
27L	900 x 45 Grass	900	800	—	—

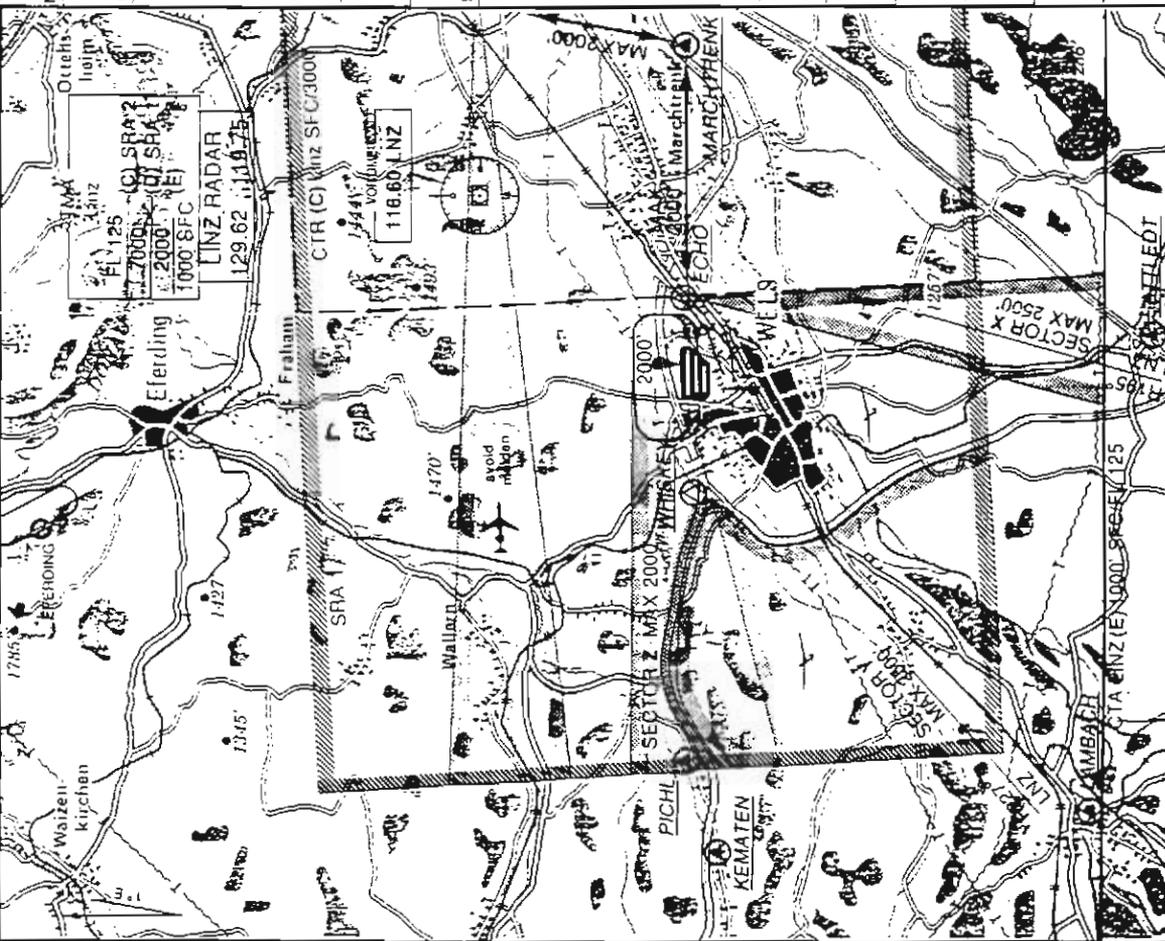
See also LINZ 10-1V.
 SRA clearance by LINZ RADAR.
 Contact WELLS INFO in time prior entering Sector, TSP 0067.
 ARR 09: Sector Y MAX 2500' - HEPs LAMBACH or/oder KEMATEN - WHISKEY.
 ARR 27: Sector X MAX 2500' - HEPs SATTLEDT - ECHO, or/oder Sector Z MAX 2000' - HEPs PICHL - ECHO.
 DEP 09: Straight ahead to/geradeaus bis ECHO - Sector X MAX 2500' or/oder Z MAX 2000'.
 DEP 27: Straight ahead to/geradeaus bis WHISKEY - Sector Y MAX 2500'.
 TKOF preferably RWY 27 for noise abatement.
 Look out for gliders & parachuting.
 Avoid residential areas near airfield.
 Caution: Avoid Linz IFR-ARR/DEP sector N of airfield.
 IFR-ARR/DEP sector N of airfield.

CHANGES: Text

WELLS
WELLS
AUSTRIA

27 JUL 94
 (19-1)
 JEPPESEN

WELLS FLUGPLATZ 122.30 (K. giron)
 WELLS INFO 119.70 (giron)
 (AHS) 25 NM/3000 AAL
 LINZ TOWER/TURM 118.80
 LINZ CTIS clearance
 LINZ RADAR 129.62 119.75
 ELEV 1042 ft / 318 m
 1.3 NM NNE Wells



ROTT/ANG AIRFIELD MANUA...

Weltreise-Projekt

Vom Traum zur Wirklichkeit

Wie Euch sicher aus den Medien schon bekannt sein wird, startet heuer am 15 August der Wieselburger Berufsschullehrer, Fluglehrer und I.E. Mitglied Hans Gutmann mit seiner Glasair II SRG zu einem bisher einmaligen Flug um die Welt. Hier sein Bericht über dieses kühne Projekt:

Mein fliegerischer Lebenslauf in Stichworten:

Geboren 1948 habe ich bereits als Kind begonnen, Flugmodelle zu bauen, 1967 machte ich den Segelfliegerschein und 1973 den Privatpilotschein. Ein eingeschränktes Flugfunkzeugnis erwarb ich 1974 und im Jahr 1975 die Lehrberechtigung für Segelflieger. 1977 folgte die Flugzeug- und Bannerschleppberechtigung, 1979 die Lehrberechtigung für Privatpiloten und 1980 das Allgemeine Flugfunkzeugnis. Drei Jahre später hatte ich den Berufspilotschein mit Instrumentenflugberechtigung in der Tasche und wagte damit im Jahr 1987 meine erste Flugzeugüberstellung von Amerika nach Euro-

pa mit einer Mooney 231. Seit 1987 habe ich an Motorflugweltmeisterschaften teilgenommen, war seither auch mehrmals Motorflugstaatsmeister. Im Jahr 1992 erwarb ich noch die Lehrberechtigung für Berufspiloten und Instrumentenflug.

Meine größten sportlichen Erfolge: bei den Präzisionsflugweltmeisterschaften 1994 in Karlsbad der 1. Platz im Ziellanden und im selben Jahr der 3. Platz bei der Navigationsflugeuropameisterschaft in der Mannschaftwertung.

Meine bisherige Flugerfahrung: Segelflug - 950 Stunden und 1800 Starts; Motorflug - 3000 Stunden und 6500 Starts; nach Instrumenten - 470 Stunden; davon bei Nacht - 170 Stunden



Das Flugzeug:
Glasair II SRG

Ein Jugendtraum nahm im Jahr 1987, anlässlich meiner ersten Flugzeugüberstellung aus den USA nach Österreich, konkrete Vorstellungen an. Ich nahm mir vor, ein Flugzeug selbst zu bauen und damit um die Welt zu fliegen. Das in Frage kommende Flugzeug müßte also sehr gute Flugleistungen aufweisen, um mein Vorhaben realisierbar zu machen.

Informiert durch Flugsportzeitungen und Besuch der größten Amateurflugzeugmesse der Welt in Oshkosh - Wisconsin/USA bestellte ich im Frühjahr 1989 um 24.500 US\$ bei der Firma Stoddard-Hamilton in Arlington (Staat Washington) einen Flugzeugbaukasten zum Bau einer Glasair II-SRG. Meine Entscheidung für diesen Bausatz wurde durch dessen solide Ausführung unterstützt. Außerdem beeindruckte mich die Tatsache, daß diese Firma zum damaligen Zeitpunkt bereits einige hundert Flugzeugbausätze ausgeliefert hatte. Anfang Dezember 1989 erhielt ich durch eine Spedition eine Holzkiste mit einer Größe von ca. 7,5 x 1,3 x 1,3 m ins Haus sprich Garage zugestellt. Ich hatte bis zu diesem Zeitpunkt mit dem Flugzeugbau nur in Form von Modellbau Erfahrung. Die ausgezeichnet gegliederte Bauanleitung in englischer Sprache vermittelte mir nicht nur die Kenntnisse des Flugzeugbauens, sondern nebenbei auch technisches Englisch.

Der Bau meines Flugzeuges dauerte bis Juni 1995, und ich benötigte dazu ca. 4600 Arbeitsstunden. Das Flugzeug erhielt das Kennzeichen OE-CGH, die Erprobungen sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt abgeschlossen und ich erwarte in den nächsten Tagen die Zulassungspapiere. Die bisherigen Flüge (ca. 50 Stunden) haben meine Erwartungen voll erfüllt.

Der Flug um die Welt :

Der Start ist für 15. August 1996 geplant. Veranschlagte Flugdauer sind ca. 2 Monate bei einer Gesamtflugzeit von ca. 170 Flugstunden. (ca. 55000 Flugkilometer)

Die Flugroute:

Wels - Luxor (Ägypten) - Seeb/Muscat (Oman) - Ahmedabat (Indien) - Kathmandu (Nepal) - Kalkutta (Indien) - Bangkok (Thailand) - Singapur - Bali(Indonesien) - Darwin (Australien) - Ayers Rock (Australien) - Sydney (Australien) - Brisbane (Australien) - Magenta (Neuseeland) - Nausori (Fiji Inseln) - Pago Pago (Samoa) - Kiribati (Polynesien) - Hilo (Hawaii) - Los Angeles (Kalifornien) - Arlington (Washington - Bausatzhersteller) - Las Vegas (Nevada) - Dalla Ft. Worth (Texas, Teilnahme an der Präzisionsflugweltmeisterschaft 27. Sept. - 6. Oktober) - Chicago (Illionois) - Quebec (Kanada) - St. Johns (Neufundland) - Flores (Azoren - Portugal) - Lissabon (Portugal) - Wels

Für diesen Flug suche ich noch Sponsoren. Es besteht dabei die Möglichkeit, das Flugzeug mit Klebefolien zu versehen. Die Werbewirksamkeit wäre durch Fernsehaufnahmen an den angegebenen Stationen gegeben. Ich plane außerdem, während des Fluges Video-Hi-8 Aufnahmen zu machen, um nach dem Flug einen oder mehrere Filme gestalten zu können, in dem wiederum durch die Sponsoraufkleber eine gute Werbewirksamkeit gegeben ist.

Hans Gutmann

Technische Daten des Flugzeuges:

Type: Glasair II-SRG, gebaut in Vinylester Sandwich-Bauweise, Spannweite: 8,24 m, Länge : 6,17 m, elektrohydraulisches Dreibein-Einziehfahrwerk mit Notbetätigung über Preßluftpatrone. Elektrische Höhenrudertrimmung am Steuerknüppel.

Motor: Lycoming IO-360, 180 PS bei 2700 U/min, Verbrauch je nach Flughöhe und Leistung zwischen 25 und 40 l/h.

Propeller: Mühlbauer MTV-12, hydraulisch verstellbarer Dreiblatt Holz-Komposit Propeller. Besonderheit: 7kg leichter als ein vergleichbarer Zweiblatt-Metallpropeller, dadurch Gewichts- und Lärmreduktion.

Instrumentierung: Komplette King Digital-Instrumentenflugausrüstung mit RNAV, RMI, HSI und Flightdirectorsystem, S-Tec 65 -2achs Autopilot System, 2. elektrischer künstlicher Horizont, WX-900 Stormscope, EDM 500 Motorüberwachung, Satellitennavigationsgerät Garmin 100, auf HSI (Autopilot) aufschaltbar, Radio-CD Spieler über Intercom geschaltet, 6,5 Ah Notbatterie.

Flugleistungen: Höchstzulässige Geschwindigkeit 418 km/h, Höchstgeschwindigkeit im Horizontalflug (8000ft) 380 km/h, erflogene Reisegeschwindigkeit in 12000ft 325 km/h bei 30 l/h. Normaltankvolumen 240 l, dabei mögliche Zuladung - Pilot und Copilot je 100 kg und 14 kg Gepäck. Ein Zusatztank am Copilotensitz soll zusätzlich 240 Tankvolumen bringen.

Reichweite: (ohne Reserve) mit Normaltank 2.500 km, mit Zusatztank ca. 5.000 km.

Dienstgipfelhöhe: 19000 ft = 5800 m



Die Instrumentierung

Frauenecke

Brücke über die Zeit

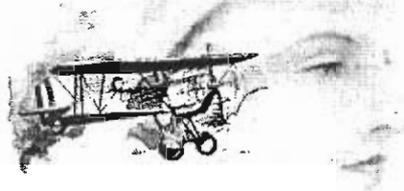
Roman von Richard Bach, Autor des Welterfolgs „Möwe Jonathan“

„Langeweile zwischen zwei Menschen,“ sagte Leslie eines Abends, „entspringt nicht aus physischer Nähe. Sie entsteht, wenn man in geistiger und seelischer Hinsicht voneinander getrennt ist. „ Dieser Gedanke-für sie ganz einleuchtend und selbstverständlich- verblüffte mich so sehr, daß ich ihn aufschrieb. Bis jetzt, dachte ich, brauchen wir uns noch keine Sorgen darüber zu machen, daß Langeweile zwischen uns aufkommt. Aber man kann nie vorhersagen, was die Zukunft bringen wird, kann nichts versprechen.....Dann kam der Tag, an dem ich von unten aus zusah, wie Leslie sich ihrem Drachen entgegenstellte. Ich stand im dröhnenden Propellerluftstrom eines Schleppflugzeuges, das ihr Schulflugzeug emporziehen sollte. Heute würde sie wieder das Trudeln üben. Binnen Minuten löste sich das Segelflugzeug von dem Schleppseil - ein weißes Kreuz, das allein und ruhig hoch oben in der Luft schwebte.. Dann verlangsamte es seinen Flug, hielt mitten in der Luft an, und - husch! - die Nase senkte sich, Tragflächen wirbelten im Kreis herum - ein weißer Ahornsamer, der tiefer stürzte.....immer tiefer....Dann wurde es sanft abgefangen, ging in die Horizontallage über, verlangsamte seinen Flug erneut, hielt mitten in der Luft an und trudelte wieder - Leslie Parrish - vor kurzem noch eine Gefangene ihrer Angst vor Flugzeugen aller Art - hatte jetzt das leichteste Flugzeug unter Kontrolle das es gab, und verlangte ihm das Äußerste ab: Trudeln nach links, Trudeln nach rechts, halbe Drehung und Abfangen, drei Umdrehungen und Abfangen, bis hinunter auf die Mindestflughöhe. Dann glitt sie in die Anflugbahn

und landete. Das Segelflugzeug setzte auf, rollte auf seinem einen Rad sanft auf einen weißen Streifen zu, der mit Kalk in die schmutzige Landebahn eingezeichnet worden war, und hielt etwa einen Meter davor an. Die linke Tragfläche neigte sich langsam nach unten und berührte den Boden. Leslie hatte ihre Prüfung bestanden. Ich rannte die Landebahn entlang auf sie zu und hörte schon aus der Ferne den aus dem Cockpit dringenden Triumphschrei ihrer Fluglehrerin: „Du hast es geschafft, Leslie!“ jubelte sie. „Du hast das Flugzeug ganz allein zum Trudeln gebracht!“ Dann wurde das Kabinendach mit einem Schwung geöffnet, und Leslie stand vor mir. Sie hatte ein Lächeln auf den Lippen und sah schüchtern zu mir hoch, um an meinem Gesicht abzulesen, was ich wohl von ihrem Flug hielt. Ich küßte ihr Lächeln. „Das war ein perfekter Flug, Wook, und perfektes Trudein! Ich bin so stolz auf dich!“ Am nächsten Tag flog sie zum ersten Mal allein. Es ist seltsam faszinierend und begeisternd, am Rande zu stehen und dabei zuzusehen, wie unser bester Freund ohne uns auf der Bühne steht! Ein neuer Geist hatte von Leslies Körper Besitz ergriffen und die Angstbestie zerstört, die jahrzehntelang in ihr auf der Lauer gelegen und sie bedroht hatte. Und dieser Geist zeigte sich nun in ihrem Gesicht. In ihren meerblauen Augen tanzten goldene Funken; sie strahlte eine elektrisierende Energie aus. Ja, das ist sie, dachte ich - Energie, Kraft. Vergiß das nie, Richard: Die Frau, die hier vor dir steht, ist kein gewöhnlicher, alltäglicher Mensch; ihr werden keine Konventionen gerecht. Vergiß es nie! -----

RICHARD BACH

BRÜCKE
ÜBER
DIE ZEIT
ROMAN



Brücke über die Zeit - ein Buch über das Fliegen, die Liebe und das Besiegen unserer Angst.

Fliegen - losgelöst sein von allen belastenden Problemen, der Traum von Freiheit und Sieg, Freiheit unter und über den Wolken, loslösen von allem was mich festhält, Eins-Sein mit dem Element Luft, die Leichtigkeit des Seins.

Angst - eben diese Leichtigkeit am Boden nicht mehr zu besitzen, Angst vor Einschränkung, meine Freiheit aufgeben zu müssen, Angst vor zuviel Nähe, eingengt zu werden.

Liebe - das Gefühl, nach dem wir uns alle sehnen, auf Dauer macht fliegen ohne Liebe auch keinen Spaß, schöne und wunderbare Dinge wollen wir mit jemandem teilen. Ohne Liebe sind wir einsam, selbst wenn wir diese Einsamkeit für ein paar wundervolle Stunden in der Luft vergessen. Doch irgendwann muß jeder landen. Auch auf dem Boden der Tatsachen. Doch es spricht nichts dagegen, dieses Schweben über den Dingen, das wir so oft in der Luft verspüren, auf dem Boden unserer Tatsachen, sprich Beruf, Familie, Beziehung fortzusetzen. Es kommt nur auf das „Gewußt - Wie“ an.

„Brücke über die Zeit“ ist das autobiographische Märchen, das für Richard Bach wahr geworden ist. Er hatte einen Traum und arbeitete daran, diesen Traum wahr werden zu lassen. Mit diesem Buch schrieb er für mich, und vielleicht auch für Sie, eine Anleitung zum Glück. Mit einem eigenen Flugzeug haben sich einige, oder mehrere von uns, einen Traum erfüllt. Warum haben wir bei so manch anderem unserer Träume vergessen auf die Erfüllung zu hoffen? Oder haben wir ganz einfach vergessen etwas dafür zu tun!

Mit diesen Zeilen wünsche ich allen Träumern und Liebenden einen wunderschönen Sommer und eine traumvolle Zeit!

Wenn wir an Märchen und Träume glauben, können wir ALLES erreichen! Unsere vielgepriesene Freiheit, die jeder haben oder behalten möchte, bedeutet vor allem, in meinen Gedanken frei zu sein. Wenn ich meinen Gedanken keine Beschränkungen auferlege, werde ich meine Träume verwirklichen!

„Brücke über die Zeit“ - eine Geschichte über die Verwirklichung eines Traums, ein Märchen über das Abenteuer und die Unsterblichkeit der Liebe.

„Alles, was uns verzaubert, leitet und schützt uns gleichzeitig auch. Wenn wir von irgendeiner Leidenschaft besessen sind - Segelboote, Flugzeuge, Ideen - , ebnet ein mächtiger Zauber uns den Weg, hebt alle Regeln auf, beseitigt alle Unstimmigkeiten und trägt uns mit sich - über Abgründe, Ängste und Zweifel hinweg. Ohne die Macht dieser Liebe sind wir nur noch träge dahintreibende Boote auf dem windstillen Meer der Langeweile; und dieses Meer ist tödlich.“

Heidi Wolf

Reiseberichte

NORDKAP, ein Zweijahresplan

von Hans Brandstätter

Beflügelt durch meine ersten Auslandsflüge 1994 und die Schilderungen von Poldi habe ich im Frühjahr 1995 beschlossen mich auf einen Nordkapflug vorzubereiten.

Auf der AERO in Friedrichshafen wurden die notwendigen ICAO-Karten, ein Notfunkgerät und ein Überlebenshandbuch gekauft. Nach den Vorschlägen aus diesem Buch und Tips von Freunden wurde ein Überlebenskoffer (eine wasserdichte Kunststoffkiste) zusammengestellt. Darin enthalten ist so ziemlich alles angefangen von einer Axt, über Angelzeug, Signalpatronen, wasserfesten Streichhölzern usw. bis hin zur getrockneten Essensnotration, Wasserflasche und Gaskocher. Für die Navigation war ein GPS PRONAV 100 ohne Database vorgesehen, als Reserve ein ICOM IC-A20 MK II (COM + VOR).

Am 3. Juni 95 startete ich von Wr. Neustadt nach Malmö und weiter nach Stockholm-Barkarby bei gutem Wetter und landete eine Minute vor der OE-CRW die eine ganz andere Route gewählt hatte. Poldi mit seiner Jodel war auch da. Wir verbrachten einen gemütlichen Abend bei sehr guter Bewirtung in Barkarby.

Am Sonntag mußte Othmar Richtung Heimat aufbrechen, Poldi hatte auch eine Woche Zeit und wollte nach Finnland. Die Wetterinformation sagte nichts Gutes für den Norden voraus, also blieb es bei einer Stockholmbesichtigung.

Nächsten Tag flogen wir eine Runde um die Stadt und landeten in Arlanda. Die ausführliche Wetterberatung für den Norden beendete der Wetterfrosch mit „ never start to your last flight“ ! Wir starteten also Richtung Westen nach Karlstad, besichtigten die Stadt und campierten am Flugplatz.

Dienstag früh war die Wetterprognose noch immer nicht besser für den Norden, also flogen wir nach Süden über Visingsö

nach Jönköping und dann weiter zu einem menschenleeren Asphaltplatz Västervik an der Baltikküste. Bei der Stadtbesichtigung konnten wir auch mehrere Volkstanzgruppen bewundern, offensichtlich ein Kulturtag in Västervik. Camping am Flugplatz.

Nächsten Tag gab es Frühstück im Feld, Kaffee und Kocher von Poldi, Wasser aus der Überlebensausrüstung. Danach brachen wir auf nach Göteborg, ein Tiefdruckzentrum in Süd-Norwegen bescherte uns Regen. Wir organisierten ein Hotel in der Stadt und tauchten ins Nachtleben. Die ganze Stadt war in Jubelstimmung, der Grund: die abgeschlossene Matura. Göteborg nennt sich zu Recht die gemütlichste Stadt Schwedens.

Am Donnerstag überquerten wir das Meer nach Dänemark bei ausgezeichneter Sicht zwischen zwei Fronten. Bei unserer Ankunft in Stauning regnete es schon wieder. Zu dieser KZ-Rally kamen hauptsächlich Oldtimer. Wetterberatung am Samstag: Schlecht nach Seppe in Holland, morgen in Deutschland auch schon schlechter, also starteten wir Richtung Heimat über Lübeck.

Trotz eines mißglückten Nordkapversuches war das eine sehr schöne und erlebnisreiche Woche. Wir genossen die Flüge bei oft gutem Wetter, konnten einige Städte in Südschweden kennenlernen, und beendeten den Tag meist mit einem guten Steak und kühlem Bier.

Der Ausfall meines GPS 100 in der Nähe von Karlsruhe bei unserem nächsten Ausflug nach Cranfield machte mir die Abhängigkeit von diesem Elektronikastl erst richtig bewußt (es funktionierte nach „stromlosmachen“ wieder problemlos). Trotzdem wurde mein Panel in Cranfield sofort zusätzlich mit dem Garmin 90 bestückt. Ich bin begeistert von diesem Gerät, vor allem die moving-map erleichtert das Fliegen in neuen Regionen.

Weitere Reisen nach Moulins und Ecuwillens bereiteten schöne und beeindruckende Erlebnisse.

Im Frühjahr 1996 war meine Euphorie heuer das Nordkap zu erreichen, durch die Erfahrungen vom Vorjahr schon etwas gebremst. Trotzdem wurde eine Woche Urlaub nach dem Treffen in Barkarby geplant. Die exakte Routenplanung zum Kap und retour ersparte ich mir diesmal auch, wissend daß das Wetter diese Pläne ohnehin zunichte machen würde. Die Cherry wurde gewartet, Geld gewechselt, und die letzten Tage vor dem Abflugtermin das Wetter aufmerksam beobachtet.

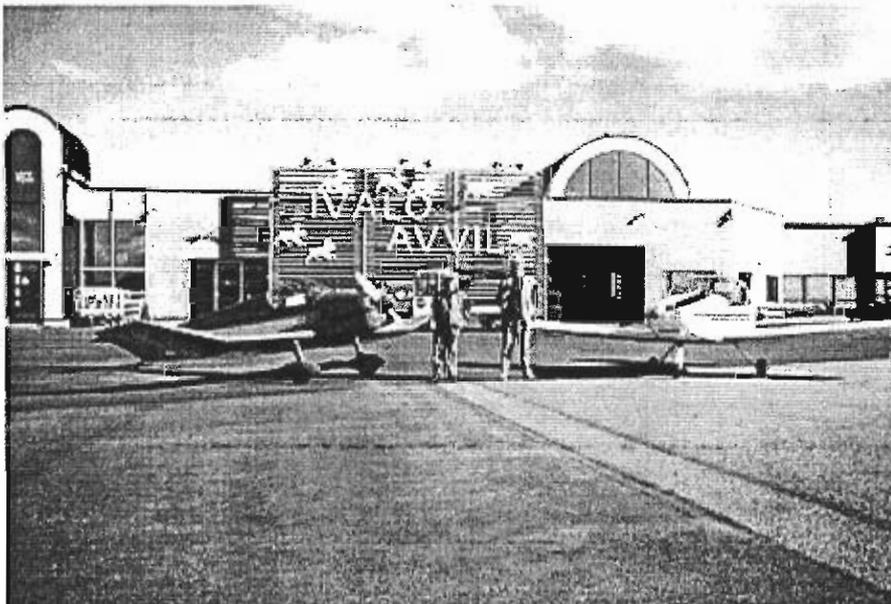
Am 30.5. Donnerstag Nachmittag startete ich von Wr. Neustadt nach Malmö. Vorbei an Prag und Berlin traf ich einige Minuten nördlich von Rügen auf tiefe Wolken und strömenden Regen, alles Grau in Grau, sehr nahe IMC. Also kehrte ich um und landete nach 4:12 in Barth. Zum nahegelegenen Pommernhotel wurde ich vom freundlichen Controller gebracht.

Freitag Vormittag gings über Rügen, Malmö, Jönköping bei gutem Flugwetter und bis zu 20 kt. Rückenwind nach Stock-

holm-Barkarby, Flugzeit 3:18. Bald darauf landeten Hans und Irmgard Haberhofer mit ihrer OE-CHI, Hubert Kepplinger mit der OE-AAX und Othmar Wolf und Schwiegervater mit der OE-CRW. Campiert wurde neben dem Flugzeug.

Samstags zählte Olle Bergquist, der Veranstalter, 170 Flugzeuge und war glücklich über sein bisher größtes Treffen. Die Leute waren nett, die Bewirtung sehr gut, und wir verbrachten einen gemütlichen Abend bei dem unsere Anwesenheit mit einem für Schweden typischen Holzpferd belohnt wurde.

Sonntag 2.6. Traumwetter, die Wetterprognose für den Norden war auch gut. Die Haberhofers und die Wolfs flogen nach Hause, Hubert und ich bei ausgezeichneter Sicht aber bockiger Luft vorbei an Gävle und Sundsvall Richtung Norden und landeten bei starkem Seitenwind nach 3:06 in Umea. Hubert war mit seiner Jodel wegen geringerer Geschwindigkeit und kleinerer Reichweite benachteiligt. Wir erkundigten uns nach dem Wetter für den nächsten Tag, suchten ein Hotel und planten die Route nach
Finland.



Hubert und Hans am-
Flughafen Ivalo

Montag 3.6. Um 7 31 UTC starteten wir Richtung Osten und überflogen das Bottnische Meer bei traumhafter Sicht und ruhiger Luft nach Kokkola, dann weiter über Oulu, Rovaniemi über die Tundra nach Ivalo, 3:25 meine Flugzeit. Rovaniemi ist

die letzte große Stadt, danach sahen wir nur noch sumpfiges, menschenleeres Gelände, mit nach Norden hin abnehmender Vegetation. Die auf der ICAO-Karte eingezeichneten Orte waren schwer

zu finden, sie bestehen nur aus einzelnen Häusern zwischen schütterten Bäumen. Gerade über solchem Gelände wurde die Abhängigkeit von einem Flugmotor besonders bewußt, eine Notlandung würde sicher mit Totalschaden enden. In Ivalo erkundeten wir das Wetter, es war ungewiß für den nächsten Tag, und wollten dann weiter zum Kap. Der Controller klärte uns über die Öffnungszeiten der möglichen Flugplätze auf. Wir planten stundenlang hin und her, betrachteten die verschiedenen Möglichkeiten, schrieben Flugpläne, zerris-

sen diese wieder, bis wir dann beschlossen auf ein Bier zu gehen und den Flug auf den nächsten Tag zu verschieben. Im Flughafenrestaurant waren wir die einzigen Gäste bevor um 19 Uhr geschlossen wurde. Der Taxifahrer erzählte daß hier bis vor drei Tagen heuer nur schlechtes Wetter war. Welch ein Glück, wir hatten 100km Sicht. Ivalo hat 3000 Einwohner, die Häuser zwischen Bäumen versteckt. Teilweise lag noch Schnee, am Fluß trieben Eisschollen. Keine Industrie, die Menschen leben von Fischen und Rentier.

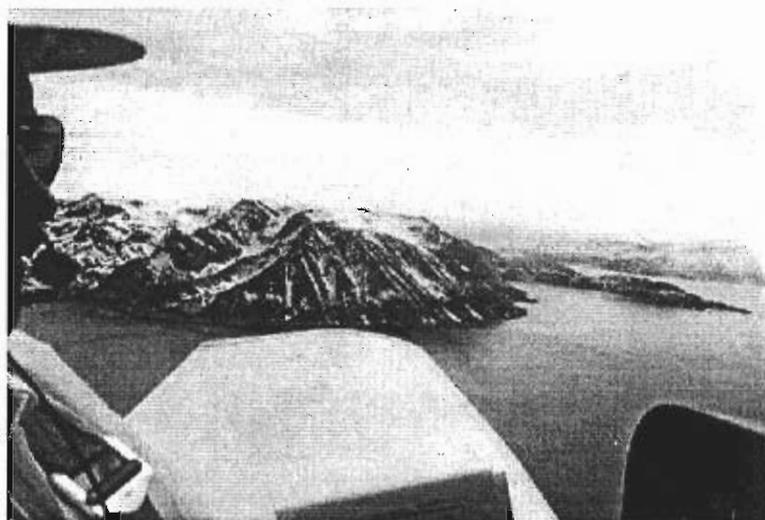


Zwischen Ivalo und dem Kap, nahe der Norwegischen Grenze

Nach der Nacht im Hotel-Ivalo sahen wir im Fernsehen die Wettervorschau: in Norwegen alles bestens bis auf Wolken zwischen Nordkap und Tromsö. Am Flugplatz angekommen nochmals Wetterinfo, Flugplan nach Tromsö und los gings. Diesmal flogen wir auf Sichtkontakt damit wir uns am Kap gegenseitig fotografieren konnten. Bald nach Ivalo war es ganz vorbei mit Pflanzen, nur noch dunkler Fels, Sumpf oder Schneeflecken, eine furchtbare Gegend. An der Grenze zu Norwegen mußten wir aufliegende Wolken die von Nordwesten vom Meer hereinkamen, umfliegen. Kurze Zeit mußten wir durch Regen bei 3°C Außentemperatur, dann war das Nordmeer in Sicht. Nun konnte uns nichts mehr abhalten unser Ziel zu erreichen, die Sicht war wieder gut, die Untergrenze über 2000 Fuß. Bei starkem Gegenwind gings vorbei an Honnigsvag zum Kap.

Um 12 Uhr Mittag umkreisten wir den nördlichsten Punkt Europas, ich war glücklich dieses Ziel erreicht zu haben. Wir schossen Fotos und steuerten dann nach

Sudwesten entlang der zerklüfteten Küste, überflogen Hammerfest, vorbei an Hasvik nach Tromsö. Die in der Karte eingezeichneten Orte bestehen oft nur aus wenigen Häusern, ohne Straßen, ohne Stromanschluß nur ein Bootsteg deutete die einzige Verbindung zu anderen Menschen. Für uns undenkbar hier zu leben, speziell im Winter wenn es zwei Monate nicht hell wird. Flugzeit 4:13. Nach einer kurzen Pause mit Tanken und üblichen Papierkram starteten wir nach Bodö. Die letzten Wolken ließen wir hinter uns und hatten hervorragende Sicht auf die schneebedeckten Berge und die Fjorde. Nach 1:53 landete ich in Bodö, einem modernen Flughafen mit perfektem Service. Mit einem Kleinbus wurden wir zum Campingplatz gebracht, es war kein Zimmer zu bekommen - Hochsaison. Den Abend verbrachten wir in der Stadt, bei der Rückkehr zur unserer Holzhütte am Campingplatz fielen die ersten Regentropfen.



Südwestlich Hammerfest

Mittwoch 5.6. Von Südwesten näherte sich eine Front, ein Schauer war schon durchgezogen, der Nächste näherte sich mit beängstigendem Tempo als wir uns für den Abflug nach Sundsvall vorbereiteten. Gerade noch rechtzeitig starteten wir und flogen entlang des Fjordes und durch ein Tal, das uns der Metereologe empfohlen hatte, nach Schweden. Nach einer halben Stunde, nach den Bergen, erwartete uns wieder herrliches Flugwetter. In Sundsvall landete ich nach 3:09, wir tankten, ich flog nach Malmö (4:41), Hubert kam nur bis Norrköping.

Wir trafen uns nächsten Vormittag in Malmö, Hubert flog nach Hause, ich über Barth (0:58) nach Schwerin-Pinnow (0:35) wo am Freitag die Besichtigung einer Schwesternfirma geplant war.

Am Nachmittag hob ich von der schlechten Graspiste in Schwerin ab, froh daß das Fahrwerk diesen Härtetest über-

standen hatte, und flog nach Egelsbach (2:20) um meine Familie zu treffen die hier bei Bekannten Urlaub machte.

Nach einem gemütlichen Grillabend brach ich am Samstag zu der letzten Etappe auf und erreichte Wr. Neustadt nach 3:15.

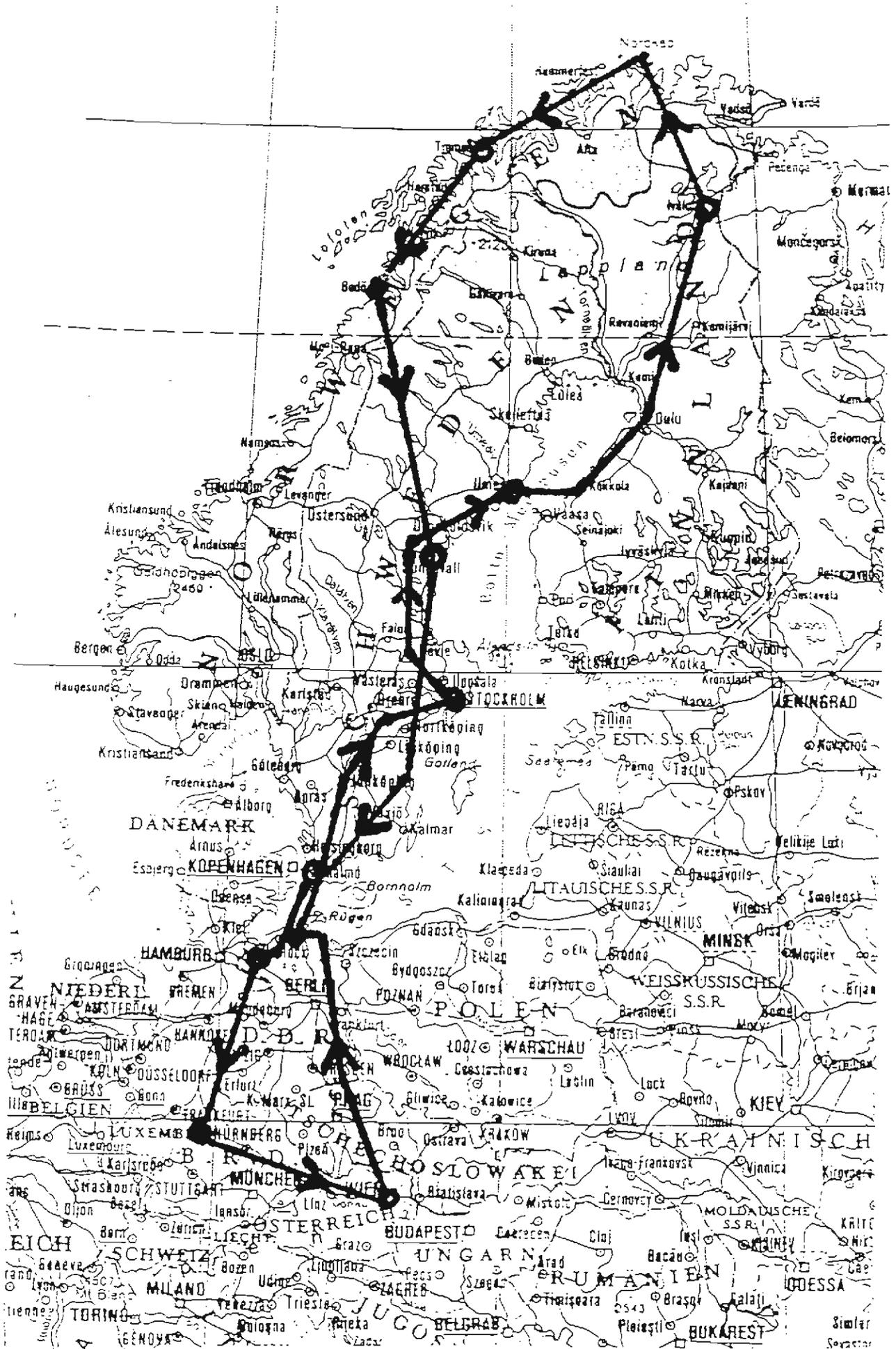
Eine unvergeßliche Reise mit meist ausgezeichnetem Wetter ist zu Ende. Die unwirtliche Tundra, menschenleer und nahezu ohne Vegetation lehrte mich unsere Heimat noch mehr zu schätzen. Trotzdem werde ich wieder hinfliegen um den faszinierenden Norden, die Mitternachtssonne, die freundlichen Menschen, besser kennenzulernen.

Der Rotax meiner Cherry hat während dieser 35:05 Flugstunden bei ca. 110 kt Reisegeschwindigkeit durchschnittlich 13,25 l/h verbraucht.



Das Nordkap

Die Flugroute beim zweiten Versuch



Es muß nicht immer Cranfield sein!

von Susi Brandstätter

Off im Leben kommt es nicht so, wie man es sich vorstellt! Auch bei unserem einwöchigen Flugurlaub dieses Jahr, kam alles ganz anders als wir es uns vorgestellt

hatten. Und doch war es eine wunderbare Woche, vollgestopft mit Eindrücken und Erlebnissen, die man gar nicht auf einmal verarbeiten kann!

So hatten wir uns unseren Urlaub vorgestellt.....

In der 2.Juliwoche fand diesmal das 50-ig jährige Treffen in Cranfield statt- unser Ziel in diesem einwöchigen Urlaub, danach wollten wir weiter nach Irland, falls es das Wetter zuläßt. Zu Hause hatte ich schon den Reiseführer über Irland (von Schröder, übrigens empfehlenswert) verschlungen, um über die Geschichte und Eigenheiten der grünen Insel besser Bescheid zu wis-

sen. Ein neuer Schlafsack mit aufblasbarer Unterlage mußten auch noch her, damit Nässe und Kälte uns nichts anhaben konnten. Geld mußte auch noch gewechselt werden: Von englischer über irischer Pfund bis dt.Mark fehlte es uns an nichts. Unsere 3 Kinder waren bei meinen Eltern gut untergebracht. Jetzt konnte eigentlich dem Unternehmen nichts mehr im Wege stehen.....

Und so ist unser Urlaub wirklich verlaufen.....

Ausgangspunkt unserer Reise war in Wels. Nach den ersten Wetterinformationen wurde uns schon langsam bewußt, daß das Wetter von Deutschland bis England alles andere als rosig war. Außerdem waren die Aussichten für die nächsten Tage auch nicht besser. Alle anderen Fliegerfreunde die ebenfalls nach Cranfield fliegen wollten, sagten nacheinander ab.

Hans und ich standen nun alleine da, mit einer Woche Zeit und einer vollgetankten Cherry. Da ja nun Cranfield im wahrsten Sinne des Wortes ins Wasser fiel, beschlossen wir, dorthin zu fliegen, wo das Wetter schön war: Also ab in den Süden. Wir flogen zurück nach Wr.Neustadt, räumten schwere Anoraks und Kartenwerk aus dem Flieger, und gaben den Flugplan nach Portoroz` auf.

Eine halbe Stunde später waren wir in der Luft Richtung Slowenien. Die Sicht war nicht besonders, wir mußten manchmal dunkle Wolken umfliegen - Ausläufer der Schlechtwetterfront- aber im Großen und Ganzen war es ein unproblematischer Flug und nach 2Std 7 min landeten wir auf dem schönen Flugplatz von Portoroz`. Vom Service bot dieser Flugplatz wirklich alle An-

nehmlichkeiten, die man sich vorstellen kann: Vom Begrüßungsschnapserl, über Hotelsuche und Geldwechsel (wir hatten ja viele Valuten mit, nur kein slow. Geld...), bis hin zum hauseigenen Taxi wurde hier alles prompt und äußerst freundlich erledigt. Also befanden wir uns am Abend bereits mitten in der Urlaubsstadt Portoroz` und freuten uns auf unser erstes Bier. (Ich vermeide es dringlichst vor dem Fliegen etwas zu trinken!) Hier erlebten wir unseren ersten lauen Abend dieses Jahres und überlegten uns dabei den weiteren Verlauf unseres Urlaubes.

Am nächsten Morgen wurden wir vom Flughafentaxi wieder zum Flugplatz gebracht. Wir beschlossen auf die Insel Losinj weiterzufliegen. Also Flugplan aufgeben, 1 Std. warten und schon flogen wir wieder weiter. Das Wetter ist hier wirklich sehr beständig, die Luft ruhig und unter der Glashaube war die Temperatur auch noch auszuhalten. Wir flogen die Halbinsel Istrien entlang und genossen den wunderschönen Ausblick, die Buchten, die typisch jugosl. Ortschaften, das tiefblaue Meer. Nach Pula - Hans flog nur mit Funkkontakt- verließen wir das Festland und flogen kurz über das

offene Meer, in Sicht die Insel Losinj. Losinj ist eine wirklich verbuchtete, mit Föhrenwälder bewachsene Insel. Bereits nach 55 Minuten landeten wir nach einem schönen Flug in Mali Losinj.



Auch hier wurden wir wieder freundlich empfangen., das kleine Flugzeug bewundert. Der Zoll verlief unproblematisch. Nur der Personalstand dieses kleinen Flugplatzes verblüffte uns sehr: Wahrscheinlich waren wir die einzige Flugbewegung an diesem Tag, und doch gab es hier 8 Beschäftigte! Ein Taxifahrer, der uns nach Mali Losinj brachte war unser Glücksfall. Er vermietete uns sein Appartement (in seinem Haus) mitten im Zentrum, mit Balkonblick auf den Hauptplatz und auf den Hafen.- eine fantastische Lage. In Losinj verbrachten wir 2 erholsame, wunderbare Urlaubstage mit baden, langen Spaziergängen, gutem Essen und Trinken bis in die Nacht hinein.

Von Hubert Keplinger hörten wir schon von einem neuen Flugplatz in Kroatien: Brac auf der Insel Brac, in der Nähe von Split. Der Flugplatz liegt in 500 Meter Höhe, mitten in den verkarsteten Bergen. Dorthin wollten wir fliegen. Da es unmöglich war,

eine ICAO- Karte von Kroatien aufzutreiben, kaufte Hans kurzentschlossen eine Straßenkarte und zeichnete sich händisch alle wichtigen Navigationspunkte ein. Obwohl es ein Inlandsflug war, mußten wir einen Flugplan aufgeben. Gegen 11 Uhr hoben wir wieder mit unserer Cherry ab, und folgten der Inselwelt gegen Südosten, das Festland immer in Blickweite. Die vorerst grünen Inselchen wurden von den kahlen Kornaten abgelöst. Da wir die Sonne vor uns hatten, war es doch sehr heiß in unserer Kabine; aber der Blick auf die wunderschönen Inseln entschädigte die Schwitzerei. Plötzlich schoß mir der Gedanke ein, daß hier nur das Meer als Notlandeplatz in Frage käme, da das Festland und die Inseln zu verkarstet sind. Da aber der Rotax so zufrieden dahinschnurrte, verwarf ich gleich wieder die dunklen Gedanken und genoß die traumhafte Aussicht. Zu schnell verging die Zeit und wir hatten schon den Kontrollbereich Split erreicht. Auf der Insel Brac war es sehr windig, und die Cherry bockte sehr (zu meinem Leidwesen). Hans hatte bei der Landung auch noch Seitenwind, aber nach 1 Std 23 min landeten wir glücklich auf der Insel Brac. Auch hier wieder großes Stauen über ein so kleines, formschönes Flugzeug - und ein freundlicher Empfang, den man sich in Österreich manchmal wünschen würde. Ein Berufspilot nahm uns in das 13 km entfernte Bol mit. Ein kleines idyllisches Dorf, am Meer gelegen, mit einem wunderschönen breiten Kies-Sandstrand. (selten für Kroatien). Den Abend verbrachten wir auf einer Terrasse mit Blick zum Meer; wir genossen die Aussicht und das Urlaubstreiben in diesem Dorf. Seit Kriegsende sind die Kroaten wieder sehr um die Touristen bemüht, da sie ja noch lange nicht voll ausgelastet sind - zu unserem Glück.

Am nächsten Tag wollten wir wieder zurückfliegen - über Losinj, Portoroz, der ital. Küste entlang nach Lido/Venedig - wenn das Wetter es zuließ. Wie, das erlebten wir einige Stunden später: der Rückflug war einfach ein Traumflug. Ich wußte gar nicht, daß man im Süden so eine klare Sicht haben konnte! Bis über 100 km Sicht, noch dazu die Sonne im Rücken. Die ganze Inselwelt, das Meer, das Festland -dahinter waren sogar die Berge sichtbar - lagen zu unseren Füßen..... Es war einfach ein Ge-

nußflug, um es kurz zu beschreiben. 2St.42 min später landeten wir auf dem gut präparierten Grasplatz in Lido/Venedig. Unkompliziert und freundlich verlief der Zoll. Vom Flugplatz aus vermittelten sie uns ein Hotelzimmer, das auch zu Fuß erreichbar war mit Blick zum Meer und auf die Stadt Venedig. Die Lage des Flugplatzes begeisterte uns. In wenigen Minuten war man am Sandstrand von Lido, und zu Fuß waren auch die Fähren nach Venedig erreichbar. Natürlich staunten auch wir mit den Tausenden von anderen Touristen am Markusplatz über die gewaltige Architektur und Bauweise der Venezianer. Trotz der vielen Touristen und vieler auffälligen Häuser, fasziniert die Stadt der Kanäle und der engen Gassen.

Unser nächster Flug führte uns wieder zurück Richtung Heimat - was gleichzeitig eine Wetterverschlechterung mit sich brachte. Wir flogen zuerst der ital. Küste entlang und schlängelten uns das Kanaltal entlang, mit traumhafter Sicht zu den Alpen, und landeten schließlich in Klagenfurt. Hier bekamen wir erstmals wieder ein Satellitenwetter am Bildschirm zu sehen. Und was sahen wir? Das typisch österreichische Wetter hatte uns wieder eingeholt. Für die nächsten zwei Tage war wieder Schlechtwetter angesagt, also starteten wir wenig später und flogen zwischen dunklen Gewitterwolken zurück nach Wels. Genau nach einer Woche, erlebnis- und abwechslungsreich, landeten wir glücklich und gesund wieder in Wels.



im Anflug auf Lido - Venedig:

Im Vordergrund der Strand von Lido, dahinter die gut präparierte Graspiste von Lido.

Im Hintergrund Venedig

Noch einige Daten zur Reise:..

Gesamte Flugdauer: 11 Std. 34 min

Benzinpreis in Kroatien: 5,50 ös

Unterkunft in Mali Losinj: Taxi 16 Herr Braco Tel: 051 231 - 531 Mobiltel: 099 465 - 242

Ausgezeichnetes Restaurant in Bol: Riva Bol

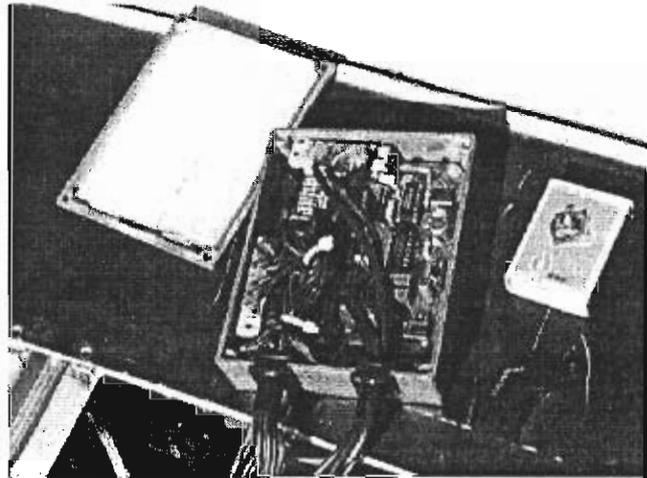
Hotel auf Lido: Buon Pesce

Baubericht**Noch ein Verstellpropeller, Teil 2**

von Othmar Wolf

Wie in den letzten I.E. Impulsen angekündigt, habe ich meinen Verstellprop nun fertiggestellt samt elektronischer Regeleinrichtung, und auch die Erprobung abgeschlossen. Wie erwartet hat der Umbau keine nennenswerte Erhöhung der ökonomischen Reisegeschwindigkeit gebracht, da die vorher verwendete Luftschraube bereits ein extrem steiler Reisepropeller war. Wenn es aber einmal notwendig ist, kann ich meine Cherry allerdings mit

130 kt treiben ohne den Motor zu überdrehen, allerdings ist dazu fast Vollgas notwendig und der Spritverbrauch steigt auf ca. 22l/h. Den Nachteil des starren Propellers, nämlich die relativ schlechten Startleistungen, konnte ich durch den neuen Prop jedoch verbessern: Die Startstrecke über 15m Hindernis verbesserte sich von 480m auf 295m (Werte standardisiert) und die Steigleistung in 1000 ft verbesserte sich von 900 ft/min auf 1100 ft/min



Links: der fertige Propeller

Oben: die Regelelektronik mit Größenvergleich

Der Einbau des elektronischen Reglers hat noch dazu einen Constant-Speed Effekt zur Folge: Im Instrumentenpanel wird mittels Kippschalter von Manuell auf Automatisch geschaltet und auf einem Potentiometer die gewünschte Drehzahl eingestellt. Danach stellt der Regler im Leerlauf automatisch die Blätter auf kleinste Steigung für optimale Startleistung. Diese Stellung wird durch Aufleuchten einer grünen Kontrollampe bestätigt. Sobald im Startlauf die eingestellte Drehzahl von 2500 U/min überschritten wird, stellt die Elektronik die Blätter sofort steiler bis die Drehzahl wieder paßt. Dieser Vorgang wiederholt sich während des Steigflugs mehrere Male, da ja mit zunehmender Flughöhe die Drehzahl immer mehr zunehmen würde. Im Reiseflug bei konstanter Höhe und Leistung hat der Regler kaum was zu tun aber beim Absteigen kann man schön den umgekehrten Vorgang beobachten: Nimmt man Gas raus, so sinkt zunächst die Drehzahl (der Verstellmotor regelt ja nicht so schnell wie eine Hydraulik). Nach ein bis zwei Sekunden hat der Regler jedoch wieder nachgestellt und die vorgewählte Drehzahl paßt wieder.

Man kann nun natürlich nicht mehr nach der Drehzahl die Leistung

setzen aber das konnte man bei der Cherry mit dem alten Prop auch nicht gut. Ich hatte daher von Anfang an ein Ladedruckmanometer (Manifold pressure) eingebaut und dieses Instrument zeigt zuverlässig und genau die gesetzte Leistung an: 28 inch Hg bei Vollast am Boden, 22 inch Hg im Reiseflug in 3000 ft und 18 inch Hg im Reiseflug in 10.000 ft.

Probleme hätte es geben können mit der Lärmmessung, da ja mit dem Verstellpropeller höhere Drehzahlen erreicht werden und damit der gesamte Antrieb lauter wird. Eine von der OUV nach Kap.10 durchgeführte Lärmmessung ergab jedoch einen um knappe 2 dB(A) unter dem Grenzwert liegenden Schallpegelwert. Dies dadurch, daß mit dem besseren Steigen auch eine größere Referenzhöhe bei der Messung erreicht wird, die wiederum einen geringeren Schallpegel erwarten läßt.

Falls Interesse an der Regelelektronik besteht, ich kann keine Schaltpläne anbieten, die Schaltung ist doch recht aufwendig geworden (zweiseitig gedruckte und bestückte Platine). Mein Elektroniker-Freund wäre jedoch gerne bereit sie nocheinmal anzufertigen, Preis auf Anfrage. Interessenten bitte ich, mit mir Kontakt aufzunehmen.

BAUSATZFLUGZEUG HB-207	ALFA 
ENTWICKLUNGSBETRIEB	
A-4053 HAID- Ansfelden, Österreich Dr.-Adolf-Schärf-Str. 42, Postfach 74 Telefon: 07229 / 79 1 04 oder 79 1 17 Telefax: 07229 / 79 1 04-15 o. 79 1 17-15	Werkstflugplatz: HB-Hofkirchen 4491 Hofkirchen, Kiebach 2 Telefon: 07225 / 332

ACHTUNG: Sonderpreise für IGO-ETRICH-Mitglieder !!

Tips

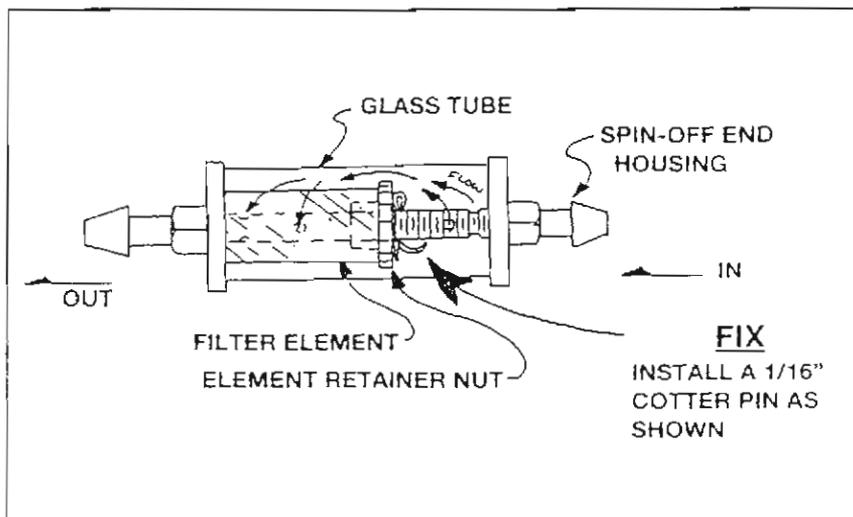
Folgenden Tip hat Hubert Keplinger in der amerikanischen Zeitschrift KITPLANES entdeckt:

Betrifft Kraftstofffilter Purolator Model „Pro-804“, der unter anderen auch von den Firmen Aircraft Spruce und Wicks vertrieben wird:

Es hat in den USA einen Unfall gegeben, nachdem an einer Maschine, die o.a. Filter installiert hatte, nach dem Start starker Drehzahlverlust festgestellt wurde. Die Ursache war, daß

durch Lösen einer Mutter im Filter der Kraftstoffdurchfluß behindert war, was den Leistungsabfall verursachte.

Behebung des Problems ist möglich durch Einbau eines einfachen Splints nach untenstehender Zeichnung, der das Lösen der Mutter verhindert.



Nicopresszangen

sind ein teures Werkzeug und werden im Laufe eines Flugzeug-Baues meist nur einmal benötigt, danach erst Jahre später, wenn die Seile gewechselt werden müssen. Wer sich keine eigene Zange anschaffen will, kann sich an

Hans Gutmann wenden, er ist gerne bereit, seine Zange zu verleihen, auch Postversand ist kein Problem. Tel/Fax: 07416/52518.

Danke, Hans!

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

Vereinsintern

Wichtiger Hinweis an alle, die bereits ein Flugzeug fertiggestellt haben!

Der Vereinsvorstand des I.E. Clubs hat beschlossen, allen Mitgliedern, die ihr Flugzeug fertiggestellt haben, die durch die Privatisierung des ehemaligen BAZ entstandene Kostensituation etwas zu mildern, indem zu den Startstrecken- und Lärmmessungen Kostenzuschüsse gewährt werden. Diese Maßnahme gilt rückwirkend ab dem 1.1.1994.

Im Detail werden folgende Beträge gewährt:

Startstreckenmessung S 500,-
Lärmmessung S1.000,-

Das heißt nun, daß sich alle, die seit dem o.a. Datum eine Startstrecken- oder Lärmmessung gemacht haben, entweder in der I.E. Impulse Redaktion oder direkt bei unserem Kassier melden müssen, um in den Genuß dieser Unterstützung zu kommen. Das müßt ihr schon selbst machen, denn wir können ja nicht wissen, wer wann welche Messungen gemacht hat.

I.E. Impulse Redaktion Tel./Fax: 07416/54774
Rudi Holzmann Tel/Fax: 07674/62805
Hermann Eigner Tel: 07273/8814

<p>STEINER Sigmund u. Aloisia vlg. Untergrabnerhof 8972 Ramsau a. D. 55 ☎ 03687/81387 Seehöhe: 1100 m</p> <p>Zug: Schladming 10 km Bus: vorm Haus FVV: Ramsau</p> <p>Entfernung vom: Ort: 1 km Arzt: 1 km Gasthaus: Hausn. Bed: 1 km Schilift: 1 km Langlaufloipe: beim Haus</p>		<p>Zimmer der Kategorie: I, FP, Ferienwohnung</p> <p>Ein herrliches Gebirgsparadies 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: Ungemeinlich malerisch-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.</p>	<p>Viehbestand: Katzen Kaninchen Geflügel Schafe Rinder</p> <p>Haustiere können mitgebracht werden</p>
---	---	--	--

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

Fliegerflohmarkt

Privatinserte für Vereinsmitglieder kostenlos, für Nichtmitglieder S 50,- pro Einschaltung.
Gewerbliche Inserate gegen Spende
Dauerinserte 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

Teile
Josef Sattelhack verkauft seine Quickie Q2. OE-CSK, Bj. 1986. 500 kg. ~~S 100.000,-~~ *Revu erster 2000um* *25 000,-*
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 Spensersatz 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

Verkaufe UL - Motor Typ Rotax 503, 45 PS, mit 22 Betriebsstunden, incl. Drehzahlmesser.
Tel.: 02628/65619 oder 0664/3025031.

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. Schrögerbauer, hat im Fliegerbuch: „LUSTIGES; ERNSTES; FASTVERGESSENES“ Histörchen 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.

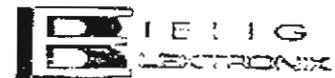
AIRCRAFT SERVICE



AIRCRAFT SERVICE GMS.M.B.H.
FLUGPLATZ TRIEBEN
A-9784 TRIEBEN
TEL 036 13 736 32 FAX 35 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, Kinderspielplatzzuge- lassen, gibt es bei Hrn Winkler, Tel.: 0222/70106-621