

I.E. IMPULSE



IGO ETRICH CLUB AUSTRIA

Vereinigung österreichischer Amateurflugzeugbauer



Kitfox Speedster

24

Dezember 1996

Editorial

Liebe Freunde!

Wieder einmal ist eine Flugsaison vorbei, viele von uns haben wieder schöne Erfolge mit ihren Bauprojekten erzielt, oder mit den bereits fertigen Fliegern interessante Reisen unternommen. An dieser Stelle möchte ich allen jenen danken, die mich immer wieder mit interessanten Berichten versorgen, um diese Zeitung zu gestalten. Es hat sich so eingependelt, daß ich alle 4 Monate wieder Material für eine Ausgabe mit ca 20 - 25 Seiten gesammelt habe. Damit das weiterhin so bleibt, seid Ihr wieder alle aufgerufen, mir Bau-, - Reise oder sonstige Erfahrungsberichte zu schicken. Nehmt Euch bitte die Zeit und setzt Euch an den Computer oder schreibt mit der Hand, was Ihr an Interessantem von euren Erfahrungen berichten könnt. Es muß nicht stilistisch erstklassig sein, ich bringe schon in eine ansprechende Form.

Im Jänner nächsten Jahres halten wir wieder unsere Jahreshauptversammlung ab, diesmal ohne Neuwahl des Vereinsvorstandes, wie voriges Jahr beschlossen. Dafür haben wir drei höchst interessante Referate und Vorträge vorgesehen, die sicherlich für alle von Interesse sind. Ich hoffe daher auf zahlreiches Erscheinen. Genaue Einladung im Blattinneren.

Der Advent und damit eine Zeit der Besinnung steht vor der Tür. Weihnachtliche Gedanken und Stimmungsvolles hat wie immer Heidi Wolf in der Frauenecke zu Papier gebracht, auch Ihr herzlichen Dank für ihre regelmäßigen Beiträge über die wir immer sehr positive Rückmeldungen erhalten.

So wünsche ich Euch allen samt Euren Familien gesegnete Weihnachtstage und ein erfolgreiches Neues Jahr!

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

Verlagspostamt Attnang Puchheim

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Editorial.....	2
Inhaltsverzeichnis	3
Einladung.....	4
Reisebericht.....	5
IGO ETRICH Treffen 1996.....	12
Erfahrungsbericht.....	16
Frauenecke.....	18
Erfahrungsbericht.....	19
Wanted	21
Bericht.....	22
Fliegerflohmarkt	24

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

ACHTUNG: Sonderpreise für IGO-ETRICH-Mitglieder !!

Einladung**9. Jahreshauptversammlung
des IGO ETRICH CLUB AUSTRIA****Termin: Sonntag, 26.Jänner 1997****Ort: Flugplatz Wels, Osttrakt des Hangargebäudes****Programm:**

10:00 Uhr Bericht des Obmannes

10:30 Uhr Bericht des Kassiers

11:00 Uhr Referat von Peter Styrsky (OUV)

„Lärmmessung nach Kapitel 10 und die dazu
notwendigen Vorbereitungsmaßnahmen.“

11:30 Uhr Diskussion

12:00 Uhr Mittagessen

14:00 Uhr Referat von Ing. Alfred Glatzmeier:

„Notwendige rechnerische Nachweise für die
Zulassung als Experimentalluftfahrzeug“

14:30 Uhr Diskussion

15:00 Uhr Lichtbildvortrag von Hans Gutmann über sei-
nen Weltrundflug

Angesichts der Interessanten Vorträge ersuche ich um zahlreiches
Erscheinen und freue mich schon auf ein Wiedersehen.

Euer Obmann

Reisebericht

IMPRESSIONEN

von Reinhold Schinagl

Zwischen den weißen Hauswänden führt die enge, mit Kopfsteinpflaster befestigte Gasse in unregelmäßigen Stufen leicht bergab. Es ist bereits sehr warm, jedoch nicht unangenehm, wenn man an das kalte Frühjahr bei uns denkt. Ich nehme den kürzeren Weg bei der nächsten Gassenkreuzung und da passiert es... meine Augen sehen direkt in die Nüstern eines Maultieres, so daß sich sogar bei dieser Temperatur meine Augengläser beschlagen. Das Herz vor Schreck halb in der Hosentasche und die Ungewißheit, ob die arabische Wortflut des Besitzers mir oder dem Esel gelten, geht es mit mehr Vorsicht in immer belebtere Gassen. Etwa zwei mal zwei Meter Lebensgrundlage für Schmied, Schuster, Buntmetallbearbeiter, Tischler, Drechsler, Schneider und oft noch

weniger für die zahlreichen Händler in ihren Mauernischen auf beiden Seiten der Gasse. Dicht gedrängt ist alles und viel zu viele Menschen die etwas verkaufen oder kaufen wollen. Es wird gefeilscht, umarmt, beschimpft, gelacht, und das alles auf engstem Raum. Aber man hat immer Zeit für ein Glas Tee. Durch einen kleinen Eingang und mehrere Innenhöfe geht es über eine enge, nur ca. ein Meter breite, gedrehte Stiege auf das Dach eines Hauses. Ein bestialischer Gestank durchzieht die Luft und besonders in den engen Passagen zwischen den weißen Mauern wird es fast unerträglich. Dafür entschädigt der erhabene Ausblick über das größte Gerberviertel Nordafrikas wo in jahrhundertelanger Tradition das Gerbergewerbe erhalten geblieben ist.



Blick auf das Gerberviertel von Fes

Als wir auf einen kleinen Platz vor der großen Moschee kommen, und eine Rast bei einem Pfefferminztee einlegen, kriecht ein Mann wie ein Wurm über den Platz. Sein Unterkörper ist gelähmt. Mit umgebauten Schuhen an den Händen robt er mit seinen Unterarmen über die Kopfsteinpflaster, die mit Eselmist, Staub und Abfällen beschmutzt sind. Mit dickem Leder an seinen Schenkeln kennt er die Welt meist nur aus einer Entfernung von 20 cm.

An der Ecke sitzt ein Blinder, in der nächsten Gasse ein alter Mann der um sein

tägliches Brot bettelt, denn es gibt keine Pension für ihn. Die bekommen nur Staatsangestellte, oder wenn man selbst eine Privatpension eingezahlt hat. Aber das kommt selten vor, denn das Geld reicht meist nicht einmal aus, um die Familie zu erhalten. Wahrscheinlich hat dieser Mann zu wenig Söhne, oder diese haben, wie viele andere, selbst keine oder nur schlecht bezahlte Arbeit. Und so reicht es wieder nicht für alle.....Ein Teufelskreis der sich wiederholt.

Am schlechtesten geht es den Studenten denn sie finden kaum Arbeit, so auch

unser Führer, der 4 Sprachen spricht und illegal Touristen durch die ca. 40 km Gassen der Medina führt. So fallen mir unweigerlich

Texte aus der Bibel ein über die Blinden, Krüppel, Armen, Witwen, und Waisen.....



Das Abenteuer beginnt: Reinhold und Roland vor dem Abflug in Kapfenberg

Aber eigentlich beginnt die Geschichte ganz anders.

Zuerst war da eine Werbeeinschaltung im Fliegermagazin. 6 Monate später die Holzkiste mit einem Kitflugzeug aus Idaho. Auf den Tag genau 11 Monate später, am 15. Juni 1994, das Roll out der ersten Kitfox Speedster in Europa am Flugplatz Wr. Neustadt Ost. 4 Monate später, im Oktober 1994, die Zulassung durch Austro Control. Inzwischen fast 400 Std. Flugerfahrung mit wunderschönen Flügen in Österreich und Europa.

Irgendwann wollten wir etwas weiter in den Süden-wie wärs zum Beispiel mit Afrika? Im Frühjahr 1996 wollten wir es wissen. Auf den Tag genau am 16. Mai wie geplant klart das Wetter bei uns auf und wir starten um 7 Uhr Ortszeit am Flugplatz Kapfenberg. Erste

Zwischenlandung in Genua zum Tanken. Aber nicht der Seenebel von Ronchi bis Venedig, noch die Staubewölkung westlich des Appennins, oder der verbleibende Sprit in den 100 Liter Flächentanks war das Problem, sondern unsere Blasen, die sich immer mehr füllten, sodaß sich in der letzten Stunde unsere Gesichtszüge wahrscheinlich immer mehr bis zur Unkenntlichkeit entstellten. Nur jene, die diese menschliche Not je erlebt haben, können dies nachempfinden.....Das über Funk versprochene FOLLOW ME Auto wollte nicht kommen, und beinahe hätte Roland mein Weggefährte alles mitten am Taxiway hinter sich gebracht. Endlich an der Abstellposition die rettende Mauer hinter uns, und wir lachten wie kleine Buben vor Schmerz und Freude und standen ca. eine viertel Stunde und der Servicebus wartete immer noch.

Irgendwo an der südfranzösischen Küste überflogen wir diese vorgelagerten Inseln



Nun füllten wir nur mehr die Tanks der Kitfox auf und entlang der gesamten französischen Südküste, größtenteils in max 700 ft MSL, erlebten wir einen wunderschönen entspannten Flug über Monaco (man trainierte gerade für den bevorstehenden Grand Prix) vorbei an Nice, Cannes, Marseille, Montpellier, über die Camargue wo die Flamingos nicht weit unter unseren Flügeln Kreise zogen. Unser Etappenziel Gerona an der Costa Brava, ein großer, gemütlicher Platz mit allen Einrichtungen, erreichten wir noch ausreichend vor Sunset.

Am zweiten Tag zog fast die gesamte Südküste Spaniens an uns vorbei. Kurs Südwest vorbei an Barcelona, Valencia, Murcia, nach Almeria zum Auftanken für den Sprung über den Teich. Starker Gegenwind in Südspanien brachte unseren Zeitplan durcheinander. Unser Flugplan von Almeria nach Fes, (am Vorabend in Gerona aufgegeben, 24 Std. PPR bei der Einreise nach Marokko) wurde trotzdem noch akzeptiert.

Das GPS zeigt uns 50 kt Groundspeed. 55 kt Gegenwind in FL 95 (kaum zu glauben

aber wahr) auf dem ca. 100 Nm breiten Wasserteppich zwischen Europa und Nordafrika. Ein unvergeßlicher Eindruck mit der Kitfox das erste mal afrikanischen Boden zu überfliegen. Über dem Riffgebirge (bis zu 2500 m hoch) und einer dünn besiedelten Landschaft wo man vergeblich auf Straßen wartet und nur ab und zu kleine Bauernhäuser sieht, erreichten wir ganz knapp vor Sunset den Flugplatz von Fes. Wir tauchen ein in eine andere Kultur. Nordafrika, Marokko war unser Ziel, Fes die erste Stadt. Ein buntes Treiben, Handwerkskunst wie vor hunderten von Jahren, aber auch moderne Stadtteile mit absolut westlichem Niveau. Arm und Reich auf engstem Raum, dazu arabische Mentalität und Gastfreundlichkeit.

Roland und ich erleben es hautnah nachdem wir unfreiwillig eine 5tägige Pause wegen eines defekten Ladegleichrichters einlegen müssen. Trotz Bemühen gelang es Rotax und DHL nicht, dieses Ersatzteil nach Fes zu bringen. (Ein guter Tip am Rande: Bei weiten Reisen macht euch vorher Gedanken wie ihr zu Ersatzteilen kommt.)



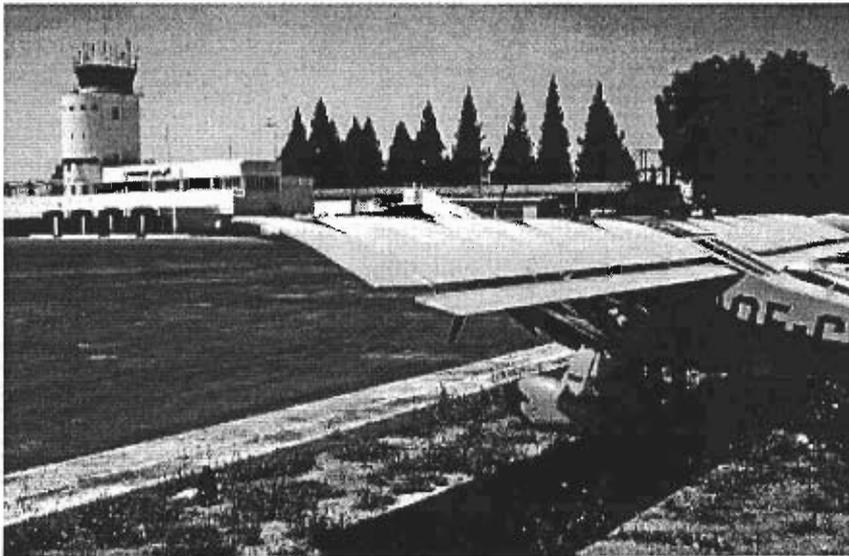
Marokkanische Impressionen

Die geplante Strecke hätte uns weiter nach Marrakech, dem hohen Atlas (über 4000 m) nach Quarzazate (1600 m), an den Rand der Sahara nach Zagora (Grenze zur Westsahara), Agadir geführt.

Jetzt aber haben wir genug Zeit mit den Studenten im Kaffee zu sitzen und ihre Gedanken kennenzulernen. Mustafa und Mohammed (der erste Sohn wird meist nach dem großen Propheten benannt) laden uns ein in ihre Wohnung zum Essen. Da passiert es. Ich übersehe einen hohen Randstein. Mein rechter Fuß landet auf dem schrägen Rinnsal am Außenrand und ich höre es krachen.....Wir fahren mit dem nächsten Taxi

ins öffentliche Krankenhaus. Wenn man es nicht gesehen hat glaubt man es nicht...Es gibt nichts im Krankenhaus außer uralte meist verrostete „ Einrichtungen“ aber dafür ein altes Philipps Röntgen. Dreimal werde ich bestrahlt. (Heute leuchtet mein Fuß noch bei Dunkelheit....) Kein Gips, keine Medikamente, keine Schere oder anderes Besteck. Mustafa fährt mit dem Rezept des Arztes in die Apotheke und kauft die Gipsbandagen. Eine Flasche Cola, einige Kugelschreiber und der Gipser ist in Hochstimmung. Ein gekonnt angelegter Unterschenkelgips, einige Fotos in der Kamera, ein miserabler Kreislauf und eine

Erfahrung die ich doch nicht missen möchte, so verlassen wir das Spital.



Wir sitzen fest in Fes und warten auf einen neuen Ladegleichrichter, aber er kommt net, kommt net...

Es ist Freitag und wir warten noch immer auf unseren Ladegleichrichter. Der freundliche Beamte (längst kennt er uns schon) am Postamt sagt uns sein alltägliches Sprüchlein. Inshallah (Wenn Allah will), may be tomorrow, may be next week. So beschließen wir am nächsten Morgen ohne Batterieladung zurückzufliegen.

Aber heute werden wir noch von Mustafa's Familie zum Couscous essen eingeladen (Marokkanisches Nationalgericht = Hartweizengrieß mit sieben verschiedenen Gemüsen, Kichererbsen und Hendl-oder Hammelfleisch in einem Topf gedünstet und einer scharfen Soße aus Paprikamark). Freitag ist Feiertag für die Moslems. Im einfachen und natürlich halb fertigen Haus essen wir im Zimmer des ältesten Sohnes. Er ist Architekt und hat eine Halbtagsstellung beim Staat. Als das Familienoberhaupt in seinem weißen traditionellen Umhang und Kopfbedeckung wie ein Patriarch das Zimmer betritt, küssen ihm die Söhne die Hand und wünschen so wie wir salam aleikum (Friede sei mit dir). Über 35 Jahre unterrichtete er an der islamisch theologischen Fakultät der Universität von Fes in der größten Moschee Marokkos (270 Säulen, für 22000 Menschen Platz. Seit ca. 900 n. Ch. eine Universität). Nun haben wir endlich die Möglichkeit aus

erster Hand eine Menge vom Islam zu erfahren.

So lernen wir diese Menschen kennen mit ihren Gedanken, Freuden, Hoffnungen, aber auch Ängsten, Nöten und Sorgen. Schließlich trägt uns das Oberhaupt noch aus dem Koran vor. Natürlich auswendig (Mustafa sagt uns daß er den gesamten Koran auswendig kann) und gesungen, so wie wir es kennen vom Mouezzin (Gebetsausrufer). Nach strengen, aber herzlichen Sitten des Islam sitzen wir auf Fellen am Boden im Kreis und essen aus einer Schüssel. Natürlich mit den Fingern der rechten Hand, nachdem das Oberhaupt das Brot und das Fleisch zerteilt hat. Nach dem zweiten bis dritten unüberhörbaren Aufstoß (zu Deutsch „Rülpser“) beenden wir das Essen. Den Rest können sich dann die Frau und die kleineren Geschwister in der Küche teilen. Nach dem Essen dürfen nur die zwei jüngeren Brüder herein. Der eine dachte wohl ich sei der reiche Onkel aus Nimsewi (Österreich) und küßte mich drei mal auf die Wangen. Als wir dann unsere Kugelschreiber austeilen bewahrheitet sich das auch noch.

Nächsten Tag wird's ernst mit der Abreise, immer noch ohne Ladegleichrichter, das heißt wir müssen mit dem Saft in der Batterie haushalten.

Solche nicht genormte Verkehrszeichen gibt's in Marokko. Was es bedeutet dürfte wohl ohne Erklärung jeder begreifen.



„Ready for Departure“ sagte uns die Dame vom Tower und wir schoben das Gas bis zum Anschlag rein. Ein letzter Blick auf die Stadt und uns kamen die 5 Tage wie eine Ewigkeit auf einem anderen Planeten vor. Die Erinnerung an die Menschen die wir kennenlernen durften, zeigte uns, daß wir in unseren Sehnsüchten, Wünschen und Empfindungen doch eine große Familie sind, auch wenn wir verschiedene Möglichkeiten und Lebensumstände haben. Das Lernen vom anderen, die eigene Bescheidenheit und die Toleranz dem anderen gegenüber könnte viel Leid auf dieser Welt verhindern.

Wir testeten alle Verbraucher auf ihre Stromaufnahme und schalteten alle nicht unbedingt benötigte aus. Das zweite GPS mit den neu gekauften Mignon Zellen leistete gute Dienste und beanspruchte nicht unsere Bordbatterie. Wo es möglich war schalteten wir auch den Funk und den Hauptschalter aus um unsere Batterie zu schonen. Zwischenlandung in Almeria zum Auftanken und dann noch fast 3 Stunden entlang der Küste zu einem kleinen Privatplatz nördlich von Valencia. Castellon de la Plana ein Geheimtip mit einer zwar etwas uneben aber asphaltierten Piste mit ca. 900 m. Gleich 50 m neben dem breiten und kilometerlangen Sandstrand mit Tavernen, kleinen Hotels, und Golfplatz. Das Profil bei einem Anflug auf der 36 sieht folgendermaßen aus: Hotels, Kreisverkehr mit Verkehrsschildern, 2m hohe Böschung bergab, Pistenanfang. Noch dazu kann man jederzeit landen, auch wenn kein Betriebslei-

ter anwesend ist, versichert uns der Pilot einer Dimona. Unsere Batterie können wir im Hangar aufladen.

Wir genießen die laue spanische Nacht und das gute Entrecote im Club Hotel am Golfplatz.

Am nächsten Tag wissen wir bereits wie lange unsere Batterie durchhält und fliegen bis nach Cannes. Ohne Transponder (er ist einer der größten Verbraucher) ist es manchmal zwar etwas mühevoll doch wir kennen bereits fast jeden Reporting Point entlang der VFR Route.

ATIS Info abhören, auf der Tower Frequenz die Positionsreports geben und landen. So einfach kann es gehen wenn man nach der offiziellen Betriebszeit kommt (z. B auch mit einem Jet und als Night VFR). Andere Länder, andere Sitten. Oder will jemand behaupten, die Luft in Österreich ist anders als in Frankreich, Spanien, Dänemark, USA, u.s.w. Und da auch niemand behaupten will, daß österreichische Piloten schlechter fliegen, kann es wohl nur an den Sitten liegen.

Genua empfängt uns am nächsten Tag mit 400 ft overcast, visibility 2000 m, rain . Das ist in der Kontrollzone auch für special VFR zu wenig. Die Dame am Tower bemüht sich sehr und überredet wahrscheinlich den Meteorologen, die nächsten zehn Minuten doch weiter zu sehen. Die letzten Hafenkranne umfliegen wir in ca. 200 ft über dem Meer und landen bei strömendem Regen. Weil die Front doch nicht so schnell abzieht, bleiben wir noch eine Nacht bei Pizza und Eis.

Zwischen zwei Fronten, bei herrlicher Sicht, legen wir die letzte Etappe von Genua nach Kapfenberg zurück. Ab Gerona bekommen wir die gerade abziehende Front mit Windstärken von über 100 km/h zu spüren. Ein Husarenritt durch das Kanaltal, nicht selten 1500 ft/min runter und gleich danach wieder rauf. Sepp gibt uns permanent den Wind am Flugplatz durch. Ständig zwischen 20 und 25 kt Bodenwind, aber dafür fast genau auf die Nase. Weich setzt sich unsere Kitfox auf den vom Regen aufgeweichten Rasen des Heimatflugplatz und steht nach wenigen Metern.

In unserer Erinnerung haben wir mehr mitgebracht als nur die kleinen Souvenirs. Es sind Gedanken, Empfindungen und Hoffnungen von Menschen, aber auch wunderschöne Küstenlandschaften mit langen Sandstränden, schroffe Felseninseln im tiefblauen Wasser oder einsame Häuser in der kargen nordafrikanischen Gebirgslandschaft.

Das Ende des einen Fluges ist bereits die Planung für den Nächsten.



Zwischenstop in Genua zum Auftanken von Piloten und Maschine, bereits auf der letzten Etappe nach Hause

Kartenmaterial:	Italien, Frankreich, Spanien Marokko	ICAO M 1: 500.000 ICAO M 1:1000.000 TPC M 1: 500.000 Michelin Straßenkarte
Anflugblätter:	Marokko	Jeppesen IFR Trip Kit (VFR Blätter mit VFR Karten M 1: 500.000 in zwei Ringordner in französi- scher Sprache nur beim Aero Club in Ca- sablanca.)
Preise:	Spanien und Marokko Italien	Avgas: ca. 12 S/Liter Landegebühr: ca. 60 S (einheitlich) Avgas: ca. 20 S/ Liter Landung und Handling ca. 400 S
Hotels:	Marokko	Gutes drei Stern Hotel: 120 S/Pers.

Die Reiseroute:



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 !!

IGO ETRICH Treffen 1996

Samstagsmorgen, der 17. August 1996, Anreisetag zum diesjährigen IGO ETRICH Treffen, dem 12. seit Bestehen des IGO ETRICH CLUB AUSTRIA. Die Wolken hängen verdammt tief herunter. Aber ich habe ja nicht weit, von St. Georgen bis Wels ist es zu schaffen, aber wie wird es den anderen Besuchern gehen, die teilweise viel weiter anreisen müssen? Kurz vor Wels, es ist 9 Uhr vormittag, ist dann die Sicht so schlecht, daß ich ans Umdrehen denke. Ich habe meine Tochter an Bord, die noch nie bei so schlechtem Wetter geflogen ist. Irgendwie schaffen wir es aber dann doch. Erwartungsgemäß sind wir die ersten Besucher heute, ein Schweizer, der altbekannte Gerhard Kunz, und noch zwei Deutsche sind bereits Freitag gekommen.

Das IGO ETRICH Treffen ist sozusagen das OSHKOSH von Österreich, der Größe unseres Landes entsprechend ist auch unsere Veranstaltung etwas kleiner. Bedenkt man jedoch, daß die Amateurbaubewegung in Österreich praktisch erst Anfang der Achziger Jahre begonnen hat, so sind die Zahlen, die der Club derzeit präsentieren kann, beachtlich:

Der IGO ETRICH CLUB hat nun 147 Mitglieder, die in allen Bundesländern zuhause sind, ca. 40 Flugzeugprojekte im Baustadium, 35 fertiggestellte Flugzeuge, die teilweise im Erprobungsstadium, teilweise schon fertig zugelassen sind. Die derzeit bekannteste davon ist die Glasair II SRG von Hans Gutmann, der den Start zu seiner Weltreise am 15. August geplant hatte und auch präzise einhielt. Deshalb konnte er auch heuer nicht beim Treffen anwesend sein.

Trotz des anfangs erwähnten ungünstigen Wetters wurde die Veranstaltung ein voller Erfolg. Viele ausländische Fliegerfreunde ließen es sich nicht nehmen, die österreichische Gastfreundschaft und Gemütlichkeit wieder zu genießen. Das sonst übliche Gastgeschenk in Form einer Flasche Spezialwein mußte man diesmal vermissen, leider hatte die rechtzeitige Lieferung nicht geklappt, sorry!

42 angeflogene Maschinen wurden gezählt, dazu kamen noch einige, die ohnehin in Wels stationiert sind. Alle wurden von Obmann Rudi Holzmann und Empfangsdame Heidi Wolf herzlich begrüßt und zu einem gemeinsamen Aperitiv eingeladen.

Wer die Reihen der ausgestellten Flugzeuge genauer betrachtete, dem ist sicher die von Jahr zu Jahr steigende Qualität der ausgestellten Flugzeuge aufgefallen. Waren bei den ersten Veranstaltungen Mitte der Achziger Jahre eher Holzflugzeuge wie die bekannte Jodel in verschiedenen Varianten dominierend, so fielen heuer rassistische Flugzeuge in Vollkunststoffbauweise wie die Lancair's unserer deutschen Freunde besonders auf. Die Bauqualität aller Maschinen war derart hervorragend, sodaß sowohl Nichtfachkundige als auch Fachleute kaum glauben konnten, daß diese Flugzeuge in Heimwerkstätten entstanden waren. Dementsprechend schwierig war auch die Aufgabe der Jury, die die Preise für die beste Bauausführung



Früh übt sich wer ein Meister werden will

vergab: je ein Flugzeug aus der Schweiz und eines aus Österreich wurden mit dieser Prämie bedacht. Einen weiteren Preis für die längste Anreise konnte Luc Soenens aus Belgien in Empfang nehmen und ein Preis wurde für die originellste Konstruktion, die „Skypub“ von Wolfgang Rilling aus Deutschland vergeben. Die Originalität dieser Maschine war tatsächlich derart verblüffend, daß so mancher Besucher selbst am Sonntag vor der Abreise noch rätselte, wie sich der Pilot der Skypub wohl in seinen Flieger zwängen würde.

Traditionellerweise wurden auch wieder vier Preise für den gelungenen Erstflug vergeben. Diesen Preis erhält jedes Clubmitglied, das es geschafft hat, sein Flugzeugprojekt bis zum Erstflug durchzuziehen und zwar:

Johann Pestinger, HB207Alfa, OE-CHC
 Johannes Czernin, Kitfox, OE-CKF
 Martin Wally, Europa, OE-CMW
 Fritz Falland, Cherry, OE-CBX

Am späten Nachmittag war es dann soweit, es durften diesmal auch Demonstrationsflüge durchgeführt werden. Beeindruckend, wie die Lancair mit so zweihundert Knoten über den Platz fegt, oder wie die Alfa von Heino Brditschka mit dem untersetzten Fünfblattpropeller extrem leise und doch so flott unterwegs ist. Hier wird deutlich demonstriert, daß bei den Amateurbauern echte Entwicklungsarbeit geleistet wird, die man sonst in der Allgemeinen Luftfahrt vermissen muß.

Ebenfalls phantastisch, was Kurt Königsmayr mit seiner Long-EZ, einem unkonventionell aussehenden Entenflügler, in den Himmel zaubert. Und das mit einem Motor, der aus einem gewöhnlichen „Japaner“ stammt, nämlich einen Subaru EA81 mit

Benzineinspritzung, dem ein Untersetzungsgetriebe verpaßt wurde.

Ein alter Bekannter war auch Wolfgang Huber, dessen Cricri bekanntlich die kleinste Zweimot der Welt ist. Entstanden ist dieses Flugzeug aus einer Wette, daß es möglich ist, ein Flugzeug zu bauen, das leichter ist als sein Pilot. Daß der französische Konstrukteur Colombar seine Wette gewonnen hat, kann man glauben ohne eine Waage zu benutzen, wenn man Wolfgang und seine Cricri sieht. Schlussendlich folgte dann noch ein professioneller Kunstflug von und mit Walter Egger mit seiner Pitts S1, der ja allen ein Begriff ist.

Am Abend fand die Veranstaltung dann im Hangar ihre logische Fortsetzung bei einem gemütlichen Abendessen mit Most und Speck. Jetzt erst tauchte plötzlich Hans Kübel auf, allen gleichermaßen als Cherry Pilot und Klarinetist bekannt. Natürlich hatte er auch seine Musikerfreunde mit und alle wurden mit großem Hallo begrüßt und der Abend war gerettet. Die Gaudi dauerte bis spät in die Nacht hinein und dann ab ins Zelt, das die meisten gleich hinter ihrem Flieger aufgebaut hatten.

Sonntag früh dauerte es dementsprechend lange, bis sich alle aus Ihren Behausungen herauswutzelt hatten. Aber das Wetter war halbwegs schön und die meisten hatten noch einen langen Heimweg vor sich. Also die gewohnte Prozedur: Packen, Flieger durchchecken, Meteo einholen, Flugplan machen und allen auf Wiedersehen sagen, bis zum nächsten Jahr!

Auch wir machten uns wieder auf den Weg, das Gepäck ins Auto meiner Frau damit die Cherry nicht soviel tragen muß, und „Wels Flugplatz, OE-CRW, Sichtflug nach St. Georgen, erbitte Rollen“.....

Romeowhisky



Die deutschen Lancairs

Angeflugene Flugzeuge in der Reihenfolge Ihres Eintreffens zum I.E.Treffen 1996:

1	D-MZRZ	CH 601	Roland Hauke	Poll
2	D-MXSP	Skypub	Wolfgang Rilling	Poll
3	HB-YAC	MB2	Gerhard Kunz	Langenthal
4	OE-CRW	BX2	Othmar Wolf	St Georgen
5	OE-CHA	HB207	Johann Pestinger	Hofkirchen
6	OE-CHC	HB207	Heino Brditschka	Hofkirchen

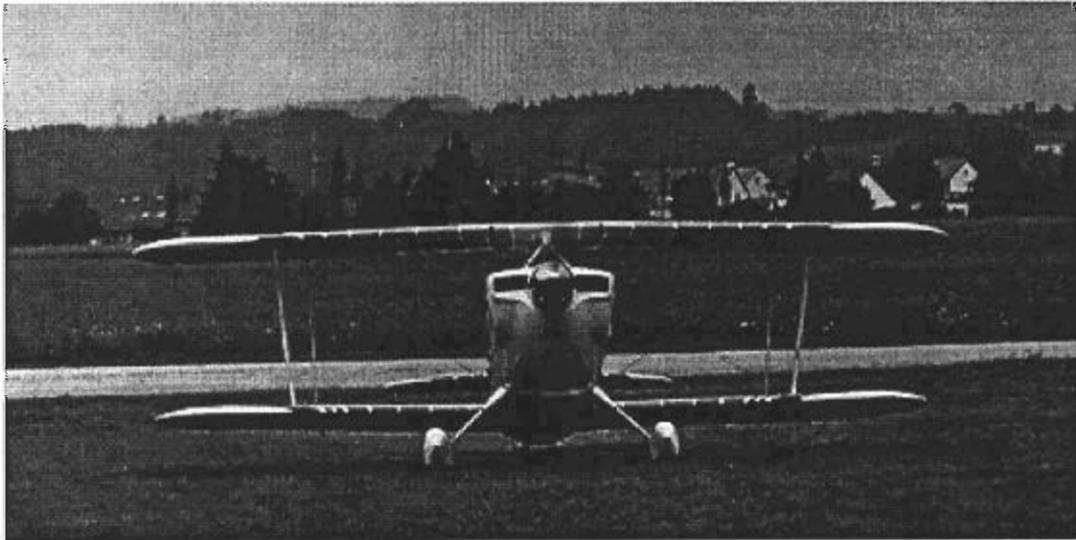


7	OE-AAK	P50	Alois Krennmair	Eferding
8	OE-AHB	HB202	Erich Berger	Hofkirchen
9	OE-DTT	C 172	Erwin Pucher	Fürstenfeld
10	OE-CMW	Europa	Martin Wally	St. Georgen
11	D-EPRL	Capella	Reinhard Leveringhaus	Kempten
12	D-ENPH	Lancair 320	Heinz Pfeffer	Landshut
13	HB-YFZ	Kitfox	Sepp Haefliger	Bad Ragaz
14	OE-CLW	LW02	Willi Lischak	Vöslau
15	D-MJAG	FK9	Sepp Aigner	Mulldorf
16	OE-CNH	Europa	Günther Weinhart	St Georgen
17	OE-CKF	Kitfox	Johannes Czernin	Wr.Neustadt



Wer kennt ihn nicht,
den Wetterfrosch
aus der ZIB ?

18	OE-CBH	BX2	Hans Brandstätter	Wr. Neustadt
19	HB-DUN	Bellanca	Willi Bernhard	Langenthal
20	HB-YBX	BX2	Max Brändli	Grenchen
21	HB-YDX	BX2	Werner Brändli	Grenchen
22	SP-FPX	Bü 131	Dieter Paungartner	St. Georgen
23	D-ELMR	BX2	Manfred Langer	Heubach
24	D-ELAT	MJ2	Rolf Wullenweber	Friedrichshafen
25	D-EGHZ	D18	Heinrich Horstmann	Friedrichshafen
26	D-ESWS	Lancair 320	Otto Wegscheider	Landshut
27	OE-ARK	Kitfox	Robert Klein	Illmitz
28	HB-SPP	Sipa 903	Fritz Fahrni	Speck-Fehraltorf



29	N 44DD	Christen Eagle	Helmut Anderegg	Hohenems
30	D-ELPS	Lancair 235	Peter Styrsky	Augsburg
31	OE-AMN	D95	Leopold Beham	St. Georgen
32	OE-KTW	C172	Christoph Canaval	Salzburg
33	OE-CIG	Kitfox	Peter Ragauer	Wr. Neustadt



34	D-GHWB	Cricri	Wolfgang Huber	Ried
35	HB-CKA	C172	Viktor Bosshard	Speck-Fehraltorf
36	HB-YGA	Kitfox	Markus Heller	Birrfeld
37	OO-137	BX2	Luc Soenens	EBKT
38	OE-CRN	Kitfox	Reinhold Schinagl	Kapfenberg
39	HB-YFR	Lancair 320	Alain Borgeaud	Neuchatel
40	HB-2179	Piccolo	Edgar Schubi	Birrfeld
41	OE-7030	Sunwheel	Herbert Heller	Hohenems
42		Acro II	Bernhard Resch	Oberhinkofen



Erfahrungsbericht

Verriegelbares Spornrad

Es ist eine bekannte Tatsache, daß bei Flugzeugen mit Zweibeinwerk bei einem mit dem Seitenruder mitgesteuerten Spornrad der Startlauf und die Ausrollstrecke relativ unruhig sind. Auch die Abnutzung des Spornradreifens ist sehr hoch. Diese Tatsachen haben mich dazu bewogen, über eine Konstruktion nachzudenken, die es ermöglicht, das Spornrad beim Start zu verriegeln. Beim Rollen auf den Bewegungsflächen sollte es jedoch mit dem Seitenruder lenkbar sein.

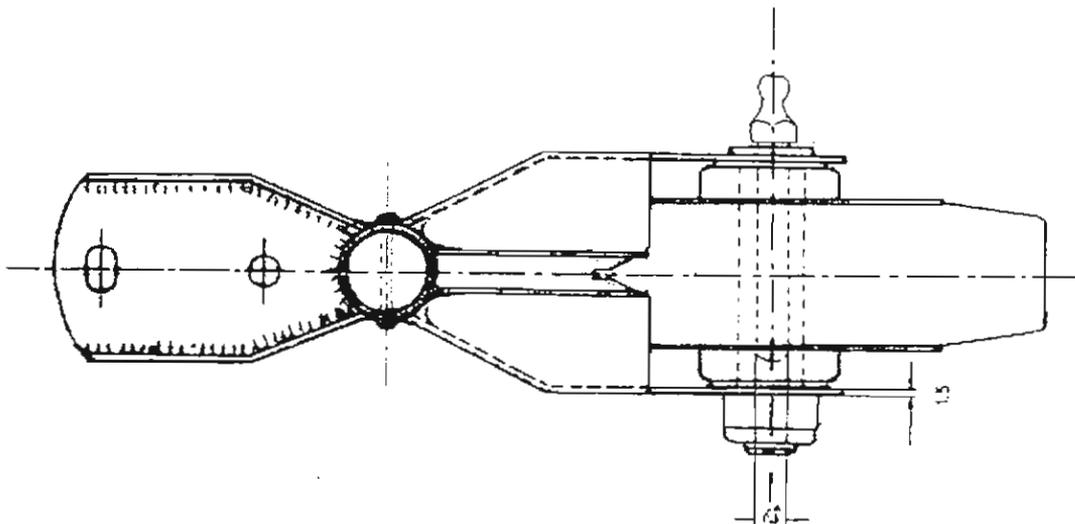
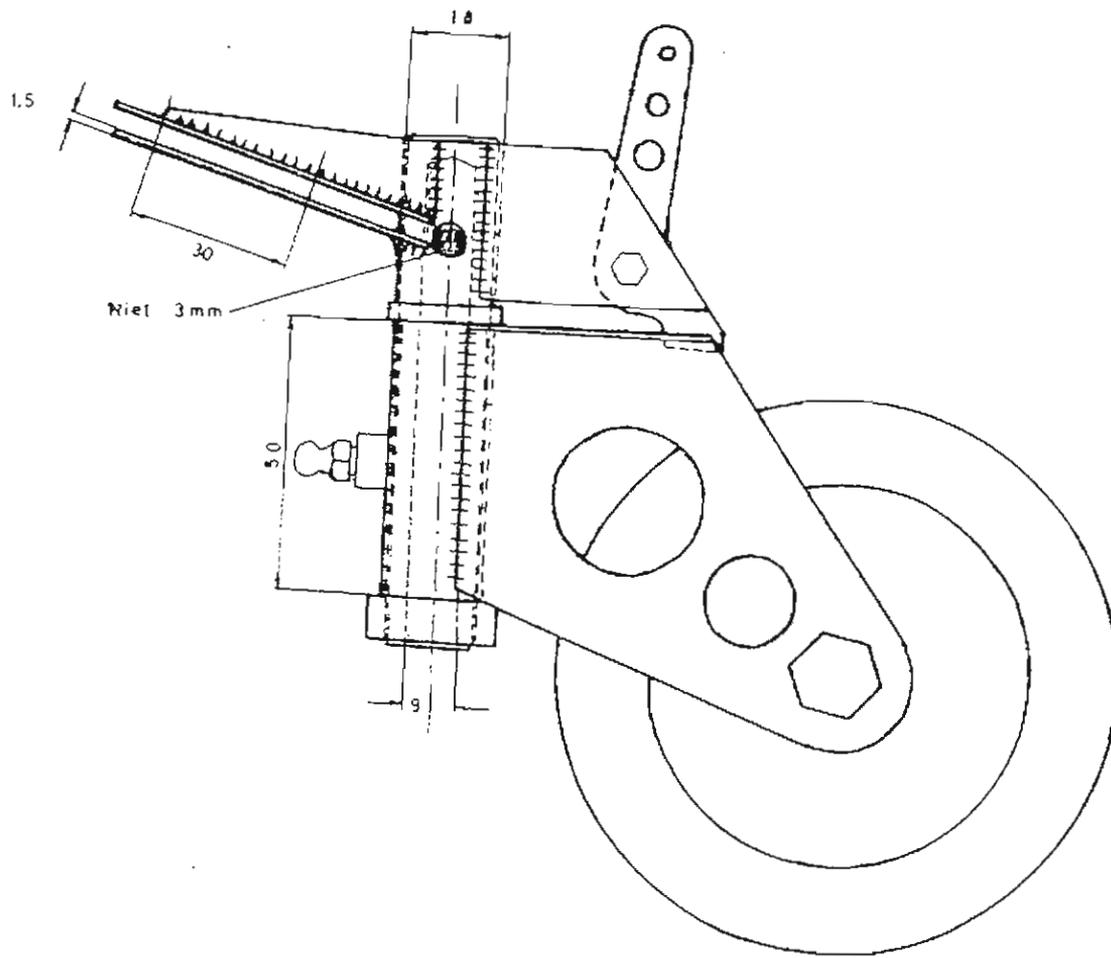
Herausgekommen ist dabei die nachstehend skizzierte Konstruktion, die ich nun seit fünf Jahren an meiner KR2 in Betrieb habe. Während dieser Zeit habe ich den Reifen noch nie erneuert, während ich ihn vorher jedes Jahr wechseln mußte. Der Startlauf und auch das Ausrollen nach

der Landung sind wesentlich ruhiger geworden.

Gerollt wird in meinem Fall mit den Bremsen bzw. bei längeren geraden Rollwegen wird das Spornrad verriegelt und bei etwas höherer Rollgeschwindigkeit wird bereits das Seitenruder etwas wirksam. Vor dem Verriegeln ist eine ganz kurze Strecke geradeaus zu rollen und dann die Verriegelung zu betätigen. Beim Startlauf kann man sich jetzt viel besser auf das Abheben konzentrieren.

Falls jemand Interesse am Nachbau hat können nachstehende Zeichnungen als Anregung dienen, genauere Werkstattzeichnungen sind leider nicht vorhanden.

Hotelromeo



Frauenecke

Weihnachtsgedanken

Noch 30 Tage bis Weihnachten!

Draußen ist es bitter kalt, die Kinder warten auf den ersten Schnee, den der Wetterbericht schon seit Tagen verspricht. Die Geschäfte und Straßen sind bereits festlich geschmückt, die Wunschzettel liegen auf der Fensterbank und besonders gründliche haben die Nikolausstiefel bereitgelegt. Doch mir ist überhaupt nicht nach Advent und Weihnacht zumute. Der Fernseher bringt Berichte über flüchtende Hutus, mordende Tutsis, oder umgekehrt? Mafiamorde in Ungarn, Flugzeugabstürze, kranke Präsidenten, Armutsgrenze in Österreich, usw. usf. Wie sollte man da in Weihnachtsstimmung sein? Anscheinend ist überall auf dieser Erde gerade irgendwer vor irgendwem oder irgendwas auf der Flucht. Wer denkt da angesichts so vieler Flüchtender ausgerechnet an zwei Menschen, die vor 2000 Jahren nach Bethlehem geflüchtet sind? Doch gerade deshalb stehen diese Zwei stellvertretend für jeden Menschen auf dieser Erde, der Ängste hat. Sie waren auf der Suche nach Sicherheit und Geborgenheit. So wie jeder von uns. Und sie haben diese Sicherheit in einem Stall gefunden, bei Ochs und Esel, umgeben von Engeln und einfachen Hirten. Sie haben diese Sicherheit und Geborgenheit wohl aus ihren Herzen geschöpft, in dem Glauben an die wunderbaren Dinge, die passieren. Sie vertrauten auf Gottes Allmacht und Liebe, daß er für sie Sorge und ihnen den Weg bereite. Vielleicht sollten auch wir mehr auf Gottes

Liebe und Fürsorge vertrauen und auch bereit sein, mit unseren Herzen zu sehen. Dann könnten wir mehr Sicherheit und Geborgenheit aus uns selbst schöpfen und müßten nicht im Außen suchen. Wir bräuchten weniger „auf der Flucht“ zu sein. Vielleicht hat uns die tägliche Flut der Bilder aus Zeitungen und Fernseher schon unempfindlich gemacht für die Wunder dieser Welt. Und trotzdem passieren sie, jeden Tag, immer wieder aufs Neue. Nicht nur vor 2000 Jahren. Lassen wir dieses Weihnachtswunder in unseren Herzen auferstehen und lernen wir wieder, wie die Kinder, mit dem Herzen zu sehen. Lernen wir wieder, mit jenem Vertrauen durchs Leben zu gehen, mit welchem dieses Kind damals in diese Welt geboren wurde. Zünden wir unser Friedenslicht in unserem Herzen an und lassen wir Weihnacht zu unserer ganz persönlichen Weihe-Nacht werden! Und versöhnen wir uns gerade mit dem Menschen, wo es uns ganz besonders schwerfällt.

Komisch, jetzt ist mir doch schon irgendwie nach Weihnachten zumute.

Ich wünsche allen Freunden, Bekannten, Fliegern und Nichtfliegern ein friedvolles und freudvolles Weihnachtsfest!

Möge jeder Schritt Eures Weges gesegnet sein!

Herzlichst Heidi

Nervenkekse der Hl. Hildegard v. Bingen (schmecken nicht nur gestreßten Eltern):

45g Muskatnußpulver, 45g Zimtpulver, 10g Gewürznelkenpulver, 1kg Dinkelmehl, 50dag Butter, 30dag Zucker, 4 Eier. Formen ausstechen, bei ca. 190° backen.

Die Flieger mögen mir verzeihen, daß im I.E. Impulse jetzt sogar schon Rezepte angeboten werden. Doch meistens sind gerade sie die größten Nasch-Kater!

Erfahrungsbericht

Ein halbes Jahrzehnt mit der Cherry unterwegs

von Othmar Wolf

Nach nunmehr 600 Stunden hat sich wieder einiges an Erfahrungen angesammelt, die ich gerne an alle Interessierte weitergebe. Fliegerisch hat sich ja seit meinem letzten Bericht nicht viel Neues ergeben. Ich fliege nach wie vor an die 100 Stunden pro Jahr kreuz und quer durch Österreich und das restliche Europa und es macht immer wieder Spaß, neue Länder und nette Menschen kennenzulernen. Auch heuer wieder führten uns (das sind außer mir meine Frau Heidi, mein Schwiegervater, meine Kinder und etliche Freunde) einige größere Reisen nach Schweden, England, Deutschland und der Schweiz.

Das einzige flugtechnische Problem, das mir einfällt war, daß der Prüfer, Herr Ing. Wolf (nicht verwandt mit mir) beim letzten Prüflflug feststellte, daß bei vollem Querruderausschlag am nach unten ausgeschlagenen Ruder die Strömung abreißt. Das machte sich durch starkes Schütteln am Steuerknüppel bemerkbar. Ich selbst hatte es bis dahin noch nie bemerkt, wer gibt denn schon bei einer Cherry volles Querruder. Ich habe dann die maximalen Ruderausschläge kontrolliert, sie waren etwas größer als im Plan angegeben. Mit etwas stärkeren Anschlagklötzchen bei

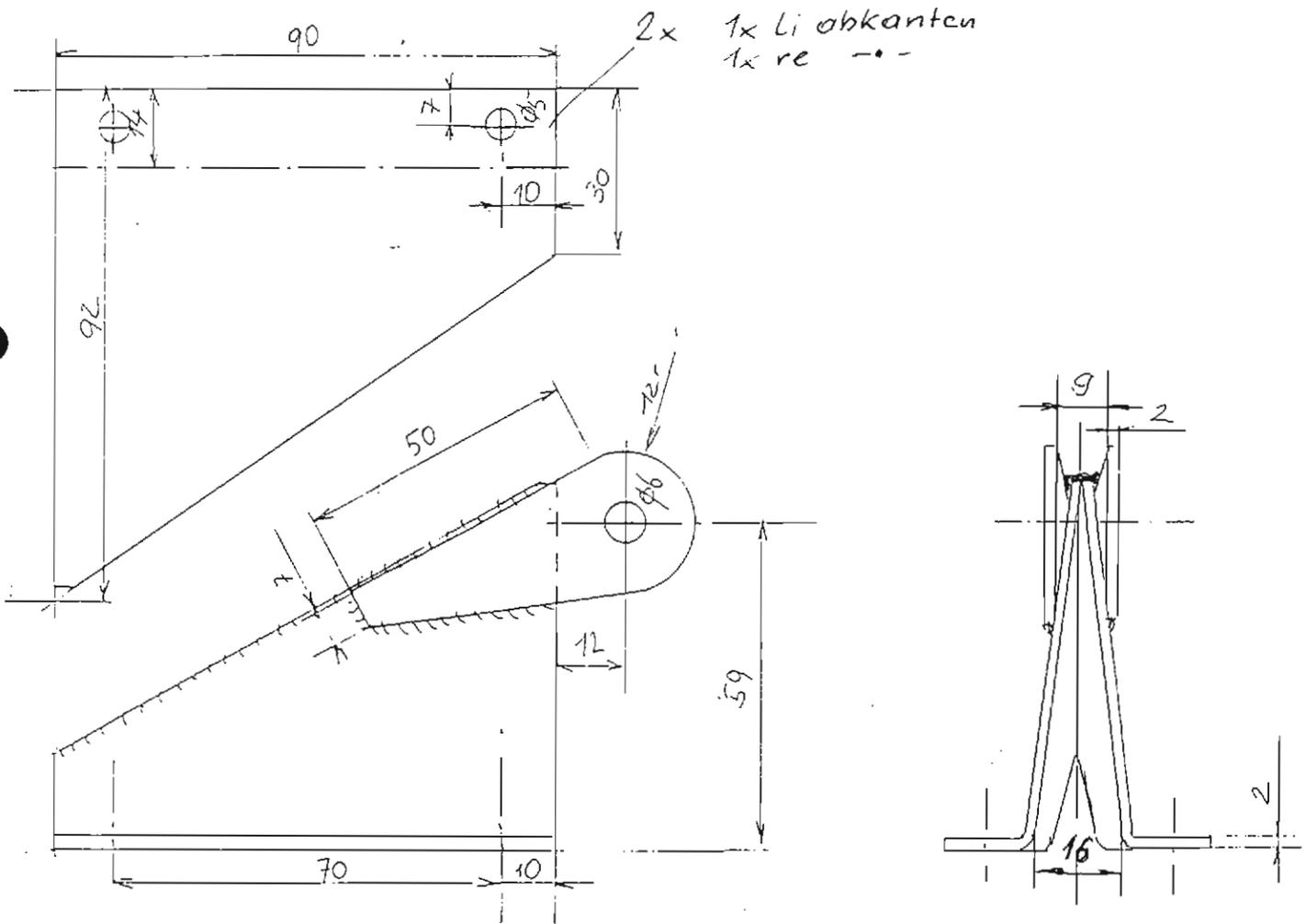
den Gestänge-Umlenkhebeln habe ich die Ausschläge begrenzt, damit war das Problem behoben.

Weit mehr Probleme hat mir das Fahrwerk gemacht. Einige Änderungen habe ich ja schon in meinem letzten Bericht in den I.E.Impulsen Nr 15 beschrieben, inzwischen sind noch weitere dazugekommen. Dazu muß ich allerdings sagen, daß ich mit meiner Cherry zu 90% auf einer recht ruppigen Graspiste starten und landen muß. Konzipiert ist die Fahrwerkskonstruktion aber eher für Hartbelag. Nach über 700 Landungen in St. Georgen glaube ich das Fahrwerk nun so weit verstärkt zu haben, daß keine Probleme mehr auftreten dürften. Nachstehend eine Auflistung aller Verstärkungen, die ich an meiner Cherry eingebaut habe, wobei zu bemerken ist, daß jede dieser Änderungen aus einem konkreten Anlaß heraus durchgeführt wurde. Ich bin nicht der Typ, der jedes Detail nur um des Verbesserns Willen umkonstruieren will. Ich rate daher jedem Cherrybauer, der ebenfalls vorwiegend auf Gras fliegen will, diese Änderungen zu machen. Das zusätzliche Gewicht macht kein Kilogramm aus, jedoch schlafe ich nun wesentlich besser.

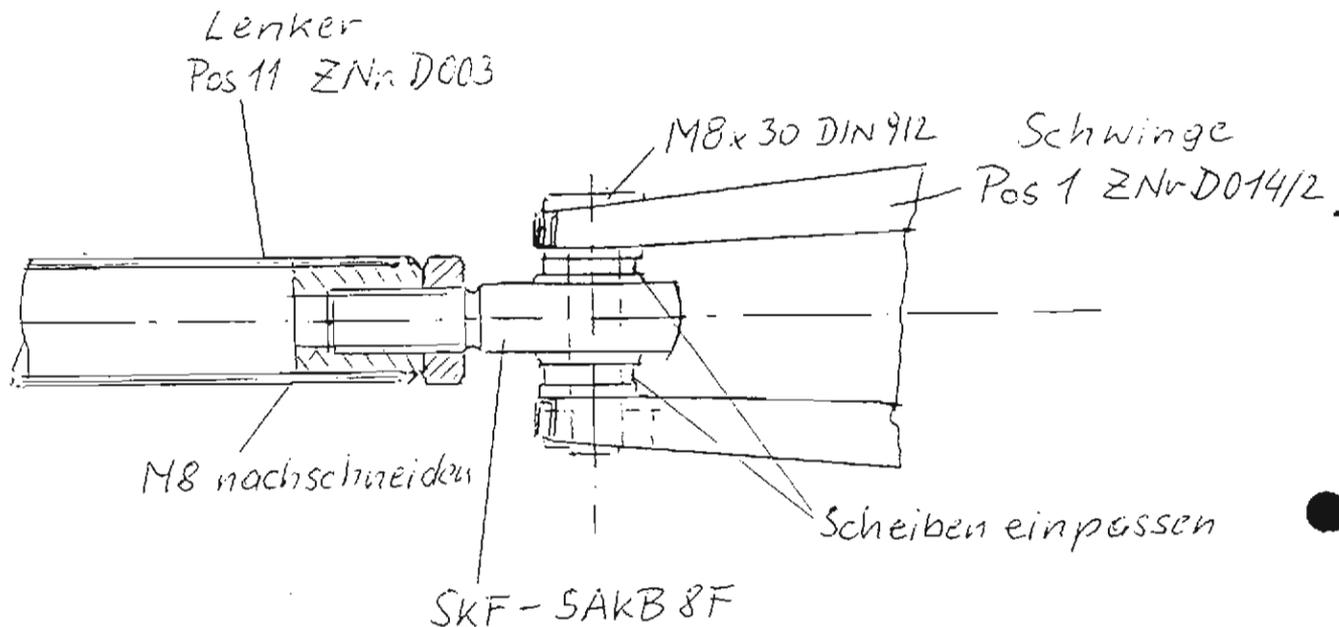
Problem	Änderung
1) Bugradbein - Flansch Risse in der Schweißnaht	Bein aus dem Vollen gedreht, mit 5mm Flanschstärke, siehe Beschreibung in den I.E.Impulsen Nr.15
2) Achsschenkell Hauptfahrwerk Risse in der Schweißnaht	Achsrohr durchgehend ausgeführt, siehe Zeichnung in den I.E.Impulsen Nr 15
3) Gelenklager am Bugradlenker gebrochen	Gelenklager ϕ 6 durch ϕ 8 ersetzt, siehe untenstehende Zeichnung

4) Befestigungsschrauben Bugradgabel teilweise gebrochen	Die 4 Schrauben M5 durch Größe M6, Qualität 10.9 ersetzt. Gleicher Lochkreis geht sich aus.
5) Einschweiß-Gewindebüchsen in der Bugradgabel - Risse in der Schweißnaht entdeckt	Neue Gewindebüchsen (M6 statt M5 wegen Änderung Pkt 4) eingeschweißt, gleichzeitig Anschlußbleche in der Gabel statt aus 1mm durch 1,5 mm Bleche ersetzt.
6) Bugradsupport - Risse im Blech entdeckt.	Neu angefertigt, jedoch zur Gänze aus 2mm Stahlblech 25CrMo4, siehe nachstehende Zeichnung

zu Problem 6)



zu Problem 3)



Wanted

Wir möchten für diverse Veranstaltungen wie IE-Treffen, Aero-Club Veranstaltungen usw. eine kurze Dia-Schau zusammenstellen und suchen dazu gute Dias von den verschiedenen in unserem Verein gebauten Flugzeugen. Es können auch gute Farbfotos sein, in den verschiedenen Baustadien, fertig lackiert oder schon im Flug. Wer derartige gute Aufnahmen zur Verfügung stellen kann, bitte entweder in der IE. Impulse Redaktion melden oder direkt Reinhold Schinagl, Tel. 02233/33732 kontaktieren. Er wird die Diaschau erstellen, mit Vertonung und entsprechenden Textpassagen versehen.

Gute Aufnahmen könnten eventuell auch erst gemacht werden mit Hilfe einer Kamerahalterung mit Funkauslösung für Montage der Kamera am Randbogen, die Reinhold Schinagl herborgern würde. Wir sind auch dankbar für Anregungen betreffend Gestaltung dieser Diaschau. Also blättert mal Eure Fotosammlungen durch, vielleicht könnten wir bei der JHV am 26. Jänner schon ein bißchen Material zusammenbringen.

Romeowhisky

<p>STEINER Siegmund u. Aloisia vlg. Untergrabnerhof 8972 Ramsau a. D. 55 ☎ 03687/81387 Seehöhe: 1100 m</p> <p>Zug: Schladming 10 km Bus: vom Haus FVV: Ramsau</p> <p>Entfernung vom: Ort: 1 km Arzt: 1 km Gasthaus: Hausn. Bad: 1 km Schliff: 1 km Langlaufloipe: beim Haus</p>		<p>Zimmer der Kategorie: I, FP, Ferienwohnung</p> <p>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: Urmütlich 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.</p>	<p>Viehstand: Katzen Kaninchen Geflügel Schafe Rinder</p> <p>Hauttiere können mitgebracht werden</p>
--	--	--	--

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

Bericht**Mit dem Flugschwein zum Red Bull - Flugtag**

von Othmar Wolf

Fliegen - einmal anders, dachte ich mir, als mich mein ehemaliger Schüler Gernot Harm aus Pottenbrunn anrief und fragte, ob ich ihm und seinen Freunden bei der Konstruktion eines Fliegers behilflich sein würde. Das Gerät sollte beim heurigen Red Bull-Flugtag zum Einsatz kommen und selbstverständlich wollten sie auch gewinnen. Bei diesem Wettbewerb wird bekanntlich sowohl die Originalität des selbstgebauten Fluggerätes, als auch die geflogene Distanz von einer sechs Meter hohen Rampe gewertet. Um mit einer großen Wahrscheinlichkeit unter die Gewinner zu kommen, sollte daher das Ding in erster Linie wirklich fliegen (was bei den dort gezeigten Geräten eher selten der Fall ist). Nachdem meine Schüler in so mancher Mechanikstunde etwas Anschauungsunterricht in Sachen Fliegerei erhalten, wissen sie natürlich spätestens bis zur Matura, daß ich mir ein Flugzeug selbst gebaut habe, also etwas Ahnung vom Flugzeugbau habe. Aus diesem Grund wurde ich also ausgewählt, um das Projekt mit konstruktiven und flugmechanischen Ideen zu unterstützen. Kurz entschlossen sagte ich also meine Mithilfe zu. Wann denn der Bewerb stattfände? In einem knappen Monat, also Ende September. Na prost, so schnell habe ich noch nicht mal einen Modellflieger gebaut.

Also gleich die erste Projektbesprechung gemacht bei der grundsätzliche Überlegungen und Auslegungsdaten festgelegt wurden. Gernot's Idee war, da seine Eltern eine Schweinezucht betreiben, ein Flugschwein aus Styropor zu bauen. Die Vorstellung, dieses zum Fliegen zu bringen gefiel mir wiederum nicht, wir wollten ja gewinnen. Also wurde ein Kompromiß in der Form überlegt, daß das Schwein selbst nicht zum Fliegen dienen sollte, sondern neben der lustigen Form vor allem als Start-rampe für den eigentlichen Flieger erhalten sollte. Für diesen war ich nun zuständig. Angesichts der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit be-

schlossen wir einen Flügel in der Art eines Hängegleiters zu bauen. Ich kramte also alle Fotos aus meiner Drachenfliegerzeit hervor und mit Hilfe dieser Bilder und meiner Erinnerung an diverse Details, sowie etwas angewandte Flugmechanik entstand eine Zeichnung, nach der das Gerät gebaut werden konnte. Es wurde ausgemacht, den fertigen Flügel noch zu meinem ehemaligen Hängegleiter-Übungshang in Wieselburg zu transportieren, damit ich ihn dort noch etwas einfliegen und auch den Piloten einweisen könnte.

Eine Woche vor dem Bewerb rief mich Gernot an, der Flügel sei fertig. Donnerstag war dann auch passables Wetter und wir bauten das Gerät erstmals am Übungshang auf. Etwas seltsam sah das Ding schon aus mit seiner Bespannung aus ganz gewöhnlicher Polyäthylenfolie vom Baumax. Der Bauer, der im Feld nebenan arbeitete, schüttelte auch etwas verwundert den Kopf, sowas hat er auch noch nicht gesehen. Doch nach einigen kleinen Hüpfern vom unteren Teil des Hanges gelangen mir zwei ganz passable Flügel, leider endete der letzte mit einer harten Landung bei der beide Trapezrohre zu Bruch gingen. Die Reparatur bis zum Sonntag war kein Problem, aber ich wollte gleich dem Piloten einige praktische Anweisungen geben, er hatte doch keine Ahnung vom Drachenfliegen. Dazu fehlte uns nun natürlich die Zeit, also konnte ich ihm nur mehr mündliche Hinweise geben betreffend Körperhaltung, Schwerpunkt usw.

Sonntag vor Beginn des Bewerbes trafen wir uns wieder auf der Donauinsel und ich konnte erstmals das riesige Startschwein betrachten. Obwohl es größtenteils aus Styropor war, wog es an die 300 kg. Hatte ich doch gehaut daß man ein Schwein nicht so leicht zum Fliegen bringt. Es hatte einen Sitz eingebaut, mit lenkbaren Rädern, und vier Mann durften es laut Reglement an der Startrampe anschieben. Es war von vornher-

ein dazu verurteilt, nach der Rampe ins Wasser zu stürzen, deswegen war der Mann im Schwein, Gernots Bruder Thomas, gut angegurtet und gepolstert.

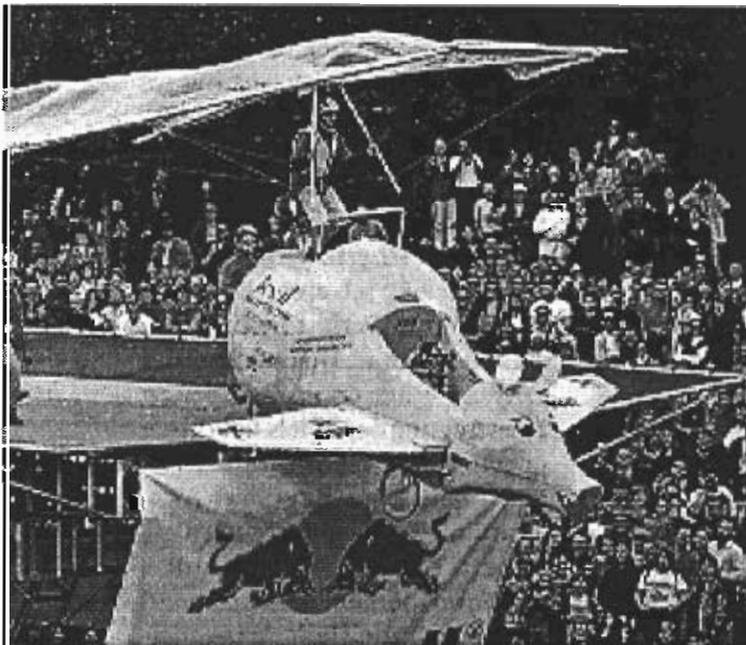
Gleich darauf mußte ich mir unsere Konkurrenten etwas näher betrachten, da waren schon einige siegesverdächtige Geräte zu sehen. So zum Beispiel hatte die HTL Eisenstadt einen wunderschön gebauten Flieger mitgebracht. Wenn der so fliegt, wie er aussieht, haben wir keine Chance, dachte ich bei mir. Die meisten Geräte, 64 waren gemeldet, waren jedoch reine Juxflieger, sogenannte UFO's (untergehende fliegende Objekte). Als wir an die Reihe kamen, war die bis dahin größte Weite 22 m. Gernot und Thomas hatten einen 100 Mann starken Fanclub mit Musikband organisiert, was von der Jury mit guten Punktwertungen belohnt wurde.

Als endlich das Startsignal gegeben wurde beschleunigten die vier kräftigsten Burschen das zartrosarote Schwein, am Ende der Rampe kippte es erwartungsgemäß ins Wasser. Doch der auf seinem Rücken stehende Drachepilot schwebte, gemäß meinen Anweisungen in der richtigen Schwerpunktage 34m weit bevor er endlich ins kalte Wasser mußte. Damit war der Sieg nun greifbar nahe gerückt, hatten doch schon einige sehr gutaussehende Geräte weit schlechter abgeschnitten. Doch die Eisenstädter waren noch ausständig, die hatten

sogar Andi Goldberger dabei und ihr Flieger sah verdammt gut aus....

Zwischendurch erreichte noch ein Teilnehmer mit einem ebenfalls hängegleiterartigen Gerät eine Weite von knapp unter 30m, dann kamen endlich die Eisenstädter an die Reihe. Ihr Gerät war ein richtiger Flieger, mit Rumpf aus Birkenperrholz, mit hauchdünner Folie bespannter und profilierter Fläche und konventionellem Leitwerk. Der Pilot lag bäuchlings oben auf dem Rumpf, der Flieger auf einem Startwagen. Wir warteten gespannt, ob sie uns schlagen würden. Das Signal kam, der Flieger schoß über die Rampe, ging jedoch gleich in eine steile Bahnneigung und landete nach relativ kurzer Weite im Wasser. Dürfte kopflastig gewesen sein und der Pilot konnte in der kurzen Zeit seinen Körper nicht genug zurückschieben - schade für ihn, jedoch gut für uns.

Nach dieser Spannungsspitze konnte uns kaum noch jemand gefährlich werden. Als der letzten Teilnehmer endlich seine Bekanntschaft mit dem Wasser gemacht hatte, warteten alle gespannt auf das Ergebnis der Jury. Unter dem Jubel des hundertköpfigen Fanclubs wurden die Brüder Gernot und Thomas Harm als Sieger ausgerufen, wir hatten es doch tatsächlich geschafft! Dem Sieger winkte eine Privatpilotscheinausbildung im Wert von 70.000 Schilling! Die Arbeit hatte sich wirklich gelohnt.



Der Flug des Siegers

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.

Verkaufe altersbedingt ein-sitzigen Doppeldecker P60, Motor Conti C90-12F, zum Weiterfliegen oder Ausschachten. Preis nach Vereinbarung. Felix Auböck, Tel.: 07584/3321

Verkaufe 2 Stk. GarminGPS 100(1x in deutsch) à S7500,- 1Stk. VOR/LOC NAV RECVR NARCO; NAV-121 Kombigerät S 13.000,-. Alle Geräte originalverpackt. Hans Kübel, 02744/684

Wolfgang Streitwieser verkauft 2 Headsets Telex a S 500.-, sowie einen Propeller ø1500mm für VW 2000 - 2400 ccm. Weiters ein Manifold Pressure Instrument originalverpackt, um S1000,- 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

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 Spe-senersatz auch zu Nichtmit-gliedern. Unkosten-beitrag pro Flugzeug S 500,- Tel.:0732/253514

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

Verkaufe UL - Motor Typ Rotax 503, 45 PS, mit 22 Betriebsstunden, incl. Dreh-zahlmesser. 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 Vor-richtung für Rumpfbau- und Sitzschale zum Weiterge-ben! 02287-3907

Johann Haindl verkauft sei-ne 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. Schröger-bauer, hat im Fliegerbuch:

„LUSTIGES; ERNSTES; FASTVERGESSENES“ Histörchen rund um die Wiedererlangung der Luft-hoheit gesammelt. Die Zeichnungen stammen von Willi Stockinger. Ver-kauf 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 ge-gangen. Sie bieten auch uns ihre Hilfe an.



AIRCRAFT SERVICE GES.M.B.H.
FLUGPLATZ TRIEBEN
A-8784 TRIEBEN
TEL. 0 36 25 136 22 FAX 35 21

GERHARD MOIK

Flugplatz Gasthaus „ Zum Fluglotsen“ an der nord-westlichen Ecke am Flug-platz Punitz feiert einen Ru-hetag 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 Kurbeltret-antrieb, Spannweite 1,4 Meter, Kinderspielplatzzuge-lassen, gibt es bei Hrn Winkler, Tel.: 0222/70106-621