

I.E. IMPULSE



IGO ETRICH CLUB AUSTRIA

Vereinigung österreichischer Amateurflugzeugbauer



Cockpit der Europa in Wurzelnuß

Editorial

Liebe Freunde!

Mitten im Erstellen dieser Ausgabe der I.E. Impulse erreichte mich die Nachricht vom Unfalltod unserer Fliegerkameraden Fritz Falland und Robert Schrank. Als Cherrybauer war ich natürlich doppelt betroffen und bestürzt, da ich doch beide gut gekannt habe und mit ihnen befreundet war. Den Angehörigen sei an dieser Stelle unser tiefstes Mitgefühl ausgesprochen, wir trauern mit ihnen um unsere Freunde. Einen nachdenklichen Beitrag zu diesem Thema hat auch Heidi in der Frauenecke auf Seite 17 zu Papier gebracht.

Natürlich steht an nächster Stelle sofort die Frage der Unfallursache, doch wir können nicht dem Ergebnis der Untersuchungskommission vorgreifen, aber es ist zu hoffen, daß die Gründe für den tragischen Unfall möglichst bald geklärt werden, und wir aus dem Vorfall wenigstens lernen können. Eines steht aber jetzt schon fest, daß jeder der ein Fluggerät besteigt, egal ob eine musterzugelassene Maschine oder einen Hängegleiter oder ein selbstgebautes Flugzeug, nie den Respekt vor der Maschine verlieren darf, mag er noch so viele Stunden auf demselben Muster im Flugbuch stehen haben oder es noch so eilig haben. Der Vorflugcheck ist nicht etwas nur für Anfänger und unerfahrene Piloten. Betrachtet man nur die Unfallstatistiken, so kann man ganz klar erkennen, daß als Unfallursache Nummer eins immer Pilotenfehler in irgendeiner Form stehen.

Betrachten wir also diesen Vorfall als Anlaß, uns auch selber bei der Nase zu nehmen und in der kommenden Saison und in Zukunft wieder die angemessene und gebotene Vorsicht und Umsicht walten zu lassen.

In diesem Sinne wünsche ich allen Mitgliedern und Freunden ein gesegnetes Weihnachtsfest und immer „Gut Land“ im Neuen Jahr!

Romeowhisky

P.S. Wir legen diesmal wieder eine aktuelle Mitgliederliste bei, mit dem Hinweis, sie bitte nicht an Vereinsfremde weiterzugeben!

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

Obmann:

Rudolf Holzmann
Stefan Fadingerstraße 18
A - 4800 Attnang Puchheim
Tel/Fax.: 07674/62805

Obmannstellvertreter:

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

Redaktion I.E. IMPULSE:

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

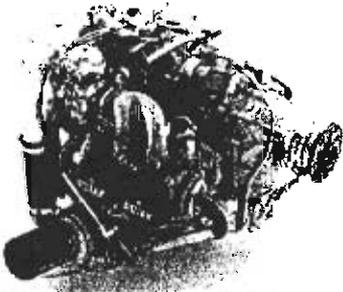
Vereinskassier:

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

Inhaltsverzeichnis

Editorial.....	2
Inhaltsverzeichnis.....	3
Brief des Obmanns.....	4
Brief des Kassiers.....	5
IE Treffen 1997.....	6
Baubericht.....	10
Erfahrungsbericht.....	13
Erfahrungsbericht.....	15
Frauenecke.....	17
CIACA – Meeting in Paris.....	18
Vereinsintern.....	22
Cartoon.....	23
Fliegerflohmarkt.....	24

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



ACHTUNG: Sonderpreise für IGO-ETRICH-Mitglieder !!

Brief des Obmanns

Liebe Freunde, liebe Fliegerkameraden!

Dieses Heft ist sicher in diesem Jahr das letzte. Ich möchte daher wieder einmal die Gelegenheit ergreifen, und mir einiges, was mich wirklich bewegt, von der Seele schreiben.

Ich vertrete die Auffassung, daß ein Verein eine Körperschaft ist, deren Mitglieder das gleiche wollen. Das heißt, daß der Verein als juristische Person angemeldet und damit auch behördlich anerkannt ist. Und nur so ist es möglich, von der Behörde auch das Eine oder Andere zu erreichen.

Daß wir als IGO ETRICH Club Austria schon sehr viel erreicht haben, wird dadurch bewiesen, daß wir über zwanzig Maschinen in Erprobung haben und 18 Flugzeuge bereits zugelassen sind. Daß wir bereits verschiedene Tätigkeiten übertragen bekommen haben, ist auch in erster Linie darauf zurückzuführen, daß unsere Qualifikation von der Behörde anerkannt wird.

Durch die Zunahme der Experimental – Projekte wird es den Prüfern der ACG in absehbarer Zukunft nicht mehr möglich sein, die gesamte Baubegleitung jedes einzelnen Projektes durchzuführen. Auch hier wird der I.E. Club aktiv werden müssen.

Künftig wird, entgegen einer früheren Aussage der ACG, es doch wieder notwendig sein, die Fluginstrumente (Fahrtmesser und Höhenmesser) in 4 - Jahresabständen einer Überprüfung zu unterziehen. Wir haben bereits vom Ministerium die Zusage, diese Überprüfung durch ein Prüfteam des I.E.Club selber durchführen zu können. Der große Vorteil bestünde darin, daß mittels einer geeigneten Prüfvorrichtung die Instrumente zur Prüfung nicht mehr ausgebaut werden müssen, sondern das ganze Pitot – Static System im eingebauten Zustand geprüft wird.



Bezüglich der Durchführung der Jahresnachprüfungen durch den I.E.Club sind die Verhandlungen mit Ministerium, ACG und ÖAEC im Gange, wir werden laufend berichten.

Wie man sieht, wird durch den I.E.Club doch einiges bewegt. Man sollte daher unseren moderaten Jahresmitgliedsbeitrag nicht in Frage stellen.

Wie bekannt, feierte der I.E. Club heuer sein 10-jähriges Bestandsjubiläum. Durch das Wetter begünstigt wurde ein Rekordbesuch von 55 Flugzeugen registriert. Freilich erfordert die Organisation einer solchen Veranstaltung eine Menge Arbeit die von den Mitgliedern erledigt werden müssen. Leider war auch heuer wieder nur ein „harter Kern“ von 7 – 8 Mitgliedern bereit, diese Arbeiten zu machen. Am Sonntagabend waren es noch weniger, die beim Wegräumen der Tische, Bänke, Tafeln, Zelt usw. mitgeholfen haben. Wir werden uns für nächstes Jahr eine andere Form der Organisation unseres Treffens einfallen lassen, damit nicht wieder einige wenige die ganze Arbeit machen müssen.

Zu Jahresbeginn 1998 werden wir wieder unsere Jahreshauptversammlung durchführen, Termin und Ort wird noch rechtzeitig bekanntgegeben. Ich würde mir wünschen, Euch dabei recht zahlreich begrüßen zu dürfen

Ich wünsche Euch noch ein recht frohes Weihnachtsfest und viel Glück und immer sichere Landungen im Jahr 1998!

Rudi Holzmann

Brief des Kassiers

Aus gegebenem Anlaß möchte ich einige Zeilen zu meiner Tätigkeit als Kassier des I.E.Club schreiben.

Leider hatte ich heuer wieder die unangenehme Aufgabe, über 90 Zahlungserinnerungen zu versenden. (Nach 4 Monaten Zuwartezeit!). Etwa 30 davon gingen an Mitglieder, die jedoch bereits eingezahlt hatten. Das stellte sich leider erst heraus, nachdem ich die ersten verärgerten Anrufe erhielt, und darauf hin bei der Bank um Aufklärung ersuchte. Es zeigte sich, daß bei der Bank gerade die ersten Einzahlungen aus dem Kontofach beiseitegelegt wurden (da zu viele in kurzer Zeit eintrafen), und ich diese nie erhielt. Ich versuchte sofort, die Betroffenen telefonisch zu erreichen, was mir nur teilweise gelang. Sollte der eine oder andere verärgert sein, so möchte ich mich nochmals entschuldigen. Bei einigen Belegen war wieder der Name unleserlich, oder Vorname anders als in der Mitgliederliste angeführt.

Andere wiederum beklagten sich, daß sie schon längst per elektronischer Überweisung eingezahlt hatten. Ich habe darüber leider keine Kontrolle. Laut Bankauskunft scheint nur „Überweisung S 500,-“ auf und ich kann die Herkunft nicht verifizieren. Ich möchte daher bitten, den Erlagschein zu verwenden, um den Überblick zu erleichtern. Bei der nächsten Aussendung werde ich nochmals daran erinnern.

Nach Erhalt der Zahlungserinnerung ließen sich einige Mitglieder wiederum zwei Monate Zeit, was die Kontrolle erschwerte und viele Telefonate erforderte.

Hin und wieder werde ich gefragt, was eigentlich mit dem Geld passiert, das dem

Verein zur Verfügung steht. Kann ich Euch gern sagen:

Heuer sind relativ viele Spesen allgemeiner Natur angefallen. Einige Beispiele sind:

Die Präsentation des Vereins bei der AERO in Friedrichshafen (ca. S 5.000,-). Anreise zur OUV Wintertagung zwecks Einholung diverser Anregungen (z.Bsp. GPS-Barograph, wie berichtet), sowie laufende Spesen des Obmannes für diverse Erledigungen, Versand, Telefongebühren, die ebenfalls in die Tausende gehen. Das 10-jährige Jubiläumsmeeting schlug mit etwa S 14.000,- zu Buche (Abendveranstaltung, Pokale, Geschenkwein, Einladungen, Anmeldegebühren, Toilettenreinigung, etc.). Wiederholt verwendbares Inventar für das Meeting ca. S 5.000,- (Partyzelt, Besteck, Mischpult etc.)

Weiters wurde heuer angeschafft: Chrom-Molybdän Bleche verschiedener Stärken von Fa. Böhler, eingelagert und zu beziehen bei Johann Rumpf (Gesamt ca. 7.000,-), sowie 50 Stk. Fliegerhemden in verschiedenen Größen mit I.E.Club-Emblem (gesamt S 12.500,-), zu beziehen bei Heidi Wolf.

Derzeit beträgt unser Kassenstand ca. S 26.700,- (Ende September 1997). Es stehen jedoch einige Anschaffungen unmittelbar bevor: Der GPS - Barograph zur Erleichterung der Flugerprobung um ca. S 10.000,- und Instrumente zum Bau einer Instrumentenprüfvorrichtung für Fahrt und Höhenmesser im eingebauten Zustand.

Hermann Eigner

IE Treffen 1997



Zum 13. Mal hat der IGO ETRICH Club Austria, die Vereinigung der österreichischen Amateurflugzeugbauer, am 23. - 24. August alle in- und ausländischen Freunde des Amateurflugzeugbaus nach Wels geladen. Zum 10. Bestandsjubiläum des Vereins organisierten Rudi Holzmann und seine Freunde ein Treffen, an das wir uns noch lange erinnern werden.

Experimentals, also Eigenbauflugzeuge. Viele Freunde kamen auch noch mit dem Auto aus ganz Österreich, obwohl die Veranstaltung nur in Insiderkreisen bekanntgegeben wurde.

Zum Glück für die Veranstalter konnte der neue Hangar noch nicht ganz fertiggestellt werden, dadurch war es möglich, einige Boxen für einen Flugzeugteile-Flohmarkt, diverse Foto-Displays, Kaffeusecke usw. einzurichten.

Auch für das leibliche Wohl der Gäste mußte gesorgt werden. Dazu richtete die Belegschaft der Möwenstube eine Außenstelle ihres Lokals mit Grillerei und Heurigenbänken vor dem neuen Hangar ein. Das erwies sich dann auch als dringend notwendig, denn das schwüle Wetter machte alle durstig und hungrig sind die Flieger sowieso.



Nachdem uns dieser Jahrhundert-sommer ja nicht gerade mit vielen Sonnentagen verwöhnt hat, wurde für dieses Wochenende jedoch schönes Wetter angesagt, was zur Folge hatte, daß sich bereits am Samstagvormittag ein Teilnehmerrekord abzeichnete. Bis zum Abend waren dann tatsächlich 55 in- und ausländische Flugzeuge eingetroffen, so viele Besucher hatten wir noch nie. Dementsprechend groß war auch die Vielfalt der Baumuster, zum überwiegenden Teil natürlich

Zum Empfang der mit dem Flugzeug angereisten Gäste hatten wir diesmal ein eigenes Partyzelt angeschafft, damit unsere bewährte Empfangsdame Heidi Wolf nicht mehr so einsam in einer Ecke residieren muß. Jeder angekommene Flieger wurde von ihr registriert und mit einer Flasche Spezialwein begrüßt. Gleich neben dem Empfang wurde eine große Tafel aufgestellt, auf der in einer Tabelle alle angereisten Teilnehmer eingetragen wurden, fast wie in Oshkosh.

Zur Demonstration der Leistungen unserer Flieger durften wir am späten Nachmittag doch noch ein paar Demonstrationsflüge durchführen, ausnahmsweise sogar auf der Höhe des Taxiways und schön tief, um auch für die anwesenden ORF - Kameras ordentlich ins Bild zu kommen.

Am Abend folgte dann die übliche Begrüßung mit einem Aperitiv vor dem Hangar und anschließend wurden alle in den Ostrakt zur bereits traditionellen Oberösterreicherausgabe mit Speck und Most eingeladen. Bevor es ans Essen ging wurden noch, nach den Festansprachen von I.E.C. Obmann Rudi Holzmann und WMW Präsident Friedrich Zinnhobler, Preise und Pokale für die prämierten Flugzeuge verteilt. Von den meisten unbemerkt hatte am Nachmittag eine Jury, gebildet teilweise aus Bauprüfern der Austro Control, die preiswürdigen Flugzeuge ermittelt, deren Erbauer nun ihre Preise erhielten. Damit war der offizielle Teil des Abends beendet und es folgte der gemütliche Teil.

Der IGO ETRICH Club wurde vor 10 Jahren zwecks Erfahrungsaustausch gegründet und nun hatten alle Mitglieder und geladenen Gäste genug Gelegenheit, über Probleme beim Bauen, neuen Flugzielen und Erlebnissen mit Fliegerkollegen im In- und Ausland zu plaudern, alte Freundschaften aufzufrischen und neue zu gründen. Außerdem sorgte unser Mitglied Hans Kübel mit seiner Klarinette und seinem Freund auf der Ziehharmonika für eine illustre Unterhaltung aller Gäste. Most, Musik und Witze flossen immer reichlicher, der "Erfahrungsaustausch" wurde immer lustiger, und dadurch die Probleme beim Flugzeugbau zu "Problemchen". Trotzdem fanden alle ihr Zelt, das sie vorsorglich neben ihrem Flugzeug aufgebaut hatten. Und wer glaubte, daß die Flieger vom Feiern müde werden, der irrte am nächsten Morgen gewaltig. Um 7 Uhr früh

waren fast alle aus ihren Schlafsäcken, und bevor es noch um die Beseitigung der Spuren der vergangenen Nacht in ihren Gesichtern ging, wurde schon das Rehleder zur Hand genommen und erst einmal das geliebte Flugzeug vom Tau gereinigt.

Nach einem gemeinsamen Frühstück, das die Wirtin der Möwenstube vorbereitet hatte, gestaltete Pater Pius Reindl eine wunderschöne Feldmesse mit anschließender Flugzeugsegnung. Danach brachen unsere Fliegerfreunde



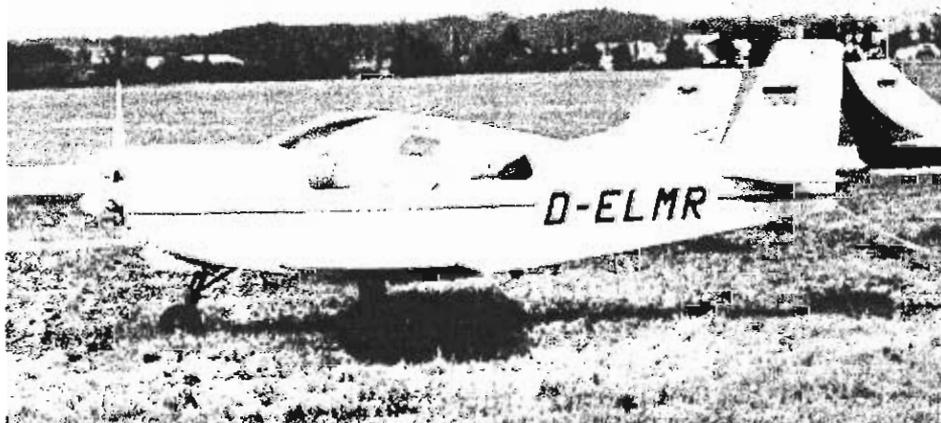
schön langsam einer nach dem anderen wieder zu ihren Heimatflugplätzen auf. Nicht ohne zu versichern, im nächsten Jahr wiederkommen zu wollen.

Der Wettergott war uns mehr als wohlgesonnen. Wir konnten zwei herrliche Tage mit unseren Freunden verbringen, die Betriebsleitung des Flugplatzes Wels unterstützte uns in jeder Weise und hatte auch mal ein Nachsehen, wenn ein Pilot vor lauter Wiedersehensfreude vergaß, seinen Flugplan zu löschen oder sein Flugzeug nicht am richtigen Platz abstellte. Hiermit sei Oliver und seinem Team, sowie den Verantwortlichen der "Weißen Möwe Wels" aufs herzlichste gedankt.

Wir hoffen weiterhin diesen schönen Flugplatz für unsere Treffen benützen zu können, freuen uns über jedes neue Mitglied und jeden Bauerfolg und Erstflug unserer Piloten. Wir wünschen allen Freunden und Mitgliedern ein herzliches "Glück ab-Gut Land"!

Angereiste Flugzeuge in der Reihenfolge ihres Eintreffens:

Kennung	Flugzeugtype	Name des Piloten	Abflugplatz
D-MOPT	CH601	Hauke Roland	Sulz am Neckar
D-MZRZ	CH601	Hoffmann Gerd	Sulz am Neckar
HB-YAL	Kolibri	Kunz Gerhard	Langenthal
OE-CBH	BX-2	Brandstätter Hans	Wr. Neustadt
OE-ADD	Europa	Doblhoff Andreas	Vöslau
OE-CHI	BX-2	Haberhofer Hans	Weiz
OE-7006	Flightstar	Kinzl Kurt	Linz
D-MGHG	Flightstar	Gruber Hermann	München
OE-AAK	P50	Krennmayer Alois	Eferding
OE-CRF	Avidflyer	Resch Franz	Weiz
OE-CVB	Avidflyer	Hartl Volker	Zell am See
OE-CST	BX-2	Streitwieser Wolfgang	Ried-Kirchheim
OE-CRW	BX-2	Wolf Othmar	St. Georgen
D-MXSP	Skypub	Rilling Wolf	Sauldorf
OE-CHG	BX-2	Peintinger Hans	Weiz
D-KBSM	F25	Böhm Jürgen	Grabenstädt
OE-CLW	LW02	Lischak Willi	Vöslau
OE-AMN	D95	Beham Leopold	St. Georgen
HB-URM	Bü131	Fry Valentino	Ambry



Ein alter Bekannter.....

OE-DOE	Job15	Zener Anton	Niederöblarn
D-ELMR	BX-2	Langer Manfred	Heubach
OE-ARK	Kitfox	Klein Robert	Illmitz
D-EXTC	Kitfox	Fürle Herbert	Salzburg
HB-YFZ	Kitfox	Haefliger Sepp	LSZE
D-EHGZ	D18	Horstmann Heiner	Friedrichshafen
D-ELAT	MJ5	Wulenweber Rolf	Friedrichshafen
OE-APR	CP301E	Lackmayer Friedrich	Hohenems
OE-CIG	Kitfox	Ragauer Peter	Wr. Neustadt
OE-VPA	Dragonfly	Thaler Ernst	Wels
OE-AJK	Pulsar	Kablinger Josef	Wels
SP-FPY	Bü131	Paungartner Dieter	St. Georgen
HB-YCG	LongEz	Schenker Alban	Altenrhein
HB-YCM	VariEz	Ackermann Otto	Altenrhein
HB-YDC	LongEz	Heer Fritz	Altenrhein

N-193HW	Lancair 320	Krachhof Wolf	EDMY
D-ELPS	Lancair 230	Styrsky Peter	Augsburg
D-MFPK	Kiebitz	Linsberger Richard	Wr.Neustadt
D-MJAG	FK9	Aigner Sepp	München
D-ESWS	Lancair 320	Wegscheider Otto	Landshut
D-ENPH	Lancair 320	Pfeiffer Heinz	Landshut
D-EBAZ	Lancair 320	Baaz Walter	Mainz-Finten
OE-DID	Cessna 182	Canaval Christoph	Salzburg
HB-YFR	Lancair 320	Borgeaud Alain	Neuchâtel
N-89HC	Pitts S1	Egger Walter	Wels



.....und ein neuer, eine seltene Turbulent

D-ENAZ	Turbulent	Doppelbauer Jürgen	Günzenhausen
HB-YBX	BX-2	Brändli Max	Grenchen
HB-YDW	BX-2	Furrer André	Grenchen
OE-9438	Dimona	Dauner Joachim	Hohenems
HB-EBM	Jodel	Job Luc	Neuchâtel
F-PASM	VariEze	Lavielle Michel	Colmar
N-44DD	Christen Eagle	Anderegg Helmut	Grenchen
OE-CMW	Europa	Wally Martin	St.Georgen
D-EVET	Akro Sport	Resch Bernhard	Straubing
OE-8113	UL Trike	Gerersdorfer Harry	Vöslau



Und noch ein Neuer, der knallrote Kiebitz von R. Linsberger

Baubericht

Vom Abenteuer eine Glasair zu bauen oder wie ich einen Tennisarm bekam

von Jens Tetauer

Vor Jahren, als mein Freund Hans Gutmann seine Glasair zu bauen begann, liebäugelte ich auch mit diversen Bausätzen. Wheeler Express fand ich ebenso interessant wie Pulsar oder die Velocity, deren Hersteller ich 1991 in Florida sogar besuchte. Nach diesem Besuch bemerkte meine Frau am Rande: Wenn Du so etwas zu bauen anfängst lasse ich mich scheiden.

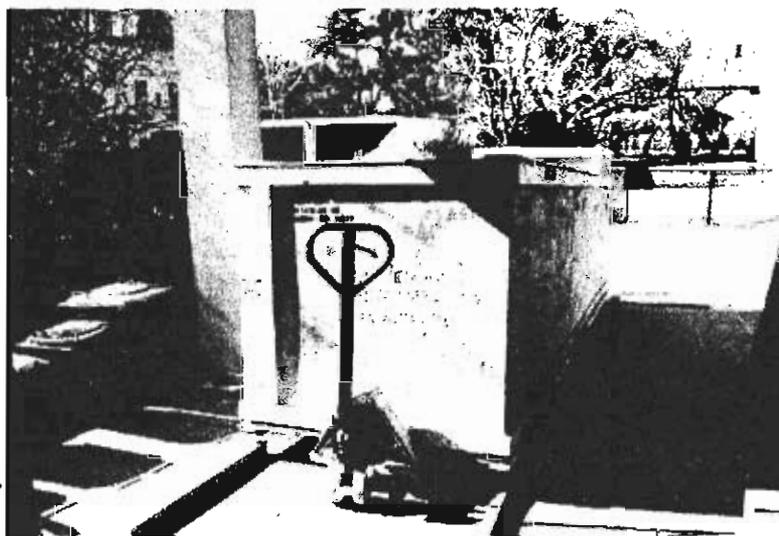
So kaufte ich eine Morane und sammelte Stunden, machte schöne Ausflüge und beobachtete den Kit-Markt. Sommer 1996 war es dann soweit: Artikel im Aero-Kurier und auch im Fliegermagazin schwärmten von einem neuen Star am Kit-Himmel. Ich gab meiner Gattin die Artikel, die sie äußerst interessiert in der Badewanne las, und verhielt mich ansonsten neutral. Sie ist objektiv, überlegt aber auch sehr kostenbewußt.

Relativ geringer Geldeinsatz und kurze Bauzeit (damals angegeben mit 600 - 900 Stunden, inzwischen korrigiert auf 1200 - 1500 Stunden) gaben den Ausschlag. Beim angenommenen Verkauf meiner Morane würde ein überschaubarer Betrag offen bleiben, und im Hinblick auf die Tatsache, dann ein neues Flugzeug zu haben, bekam ich von meiner Gattin das OK, meine Überlegungen im Hinblick auf die Anschaffung einer GlaStar weiterzubetreiben.

Ich erzählte dies meinem Freund Hans, der zu diesem Zeitpunkt im Rahmen seiner Weltumrundung gerade

deprimiert auf Hawai im Regen hockte und auf die Möglichkeit zum Weiterfliegen wartete. Sofort entschied er: Und gebaut wird bei mir !!

Ich hatte schon mit einigen Einstellvarianten geliebäugelt, aber diese Möglichkeit konnte ich nicht auslassen. Sein Know How aus dem Bau seiner Glasair im Speziellen und seine



So wird der Kit geliefert

Geschicklichkeit überhaupt, sowie das Vorhandensein fast aller notwendigen Werkzeuge sprachen für den Bauort Wieselburg, Garage Gutmann (Gottseidank, denn alleine hätte ich schon manchen Fehler begangen, der beim gemeinsamen Überlegen abgefangen wurde, bzw. fanden wir einen Weg, wenn ich mit einem Kopf voll Fragezeichen dastand).

Aber zurück:

Nach Rücksprache mit Ing. Winkler von der Austro-Control sollte ich möglichst genaue Unterlagen bringen (meine erste Anschaffung in diesem Projekt war ein Fax-Gerät, da sich der erste Schriftverkehr als ziemlich mühsam erwies). So faxte ich meine Anforderung an Stoddart Hamilton

und erhielt einen Engineering Report, der sehr genaue Berechnungen enthielt und den ich an Ing. Winkler weitergab. Kurz darauf erhielt ich die Baubewilligung von Austro-Control und konnte das Projekt starten.



Eine Helling für die Flügelmontage wird gebaut...

Ein FAX nach Amerika im Oktober 1996 war der Startschuß. Nachdem ich zu Weihnachten bereits um 22.000,- \$ leichter war, war bis April 97 tote Hose (abgesehen von ein paar Fax, die mich über den Stand meines Kits am laufenden hielten: geplant zum Einpacken / eingepackt / fertig zum Versenden). Den Transport übergab ich einem Fliegerfreund von Hans (Spedition Schneckenreither.) Die Kit-Kiste kam mit dem Schiff von Seattle nach Hamburg und von dort mit dem LKW nach Wieselburg, wo sie am 08.04.1997 eintraf.

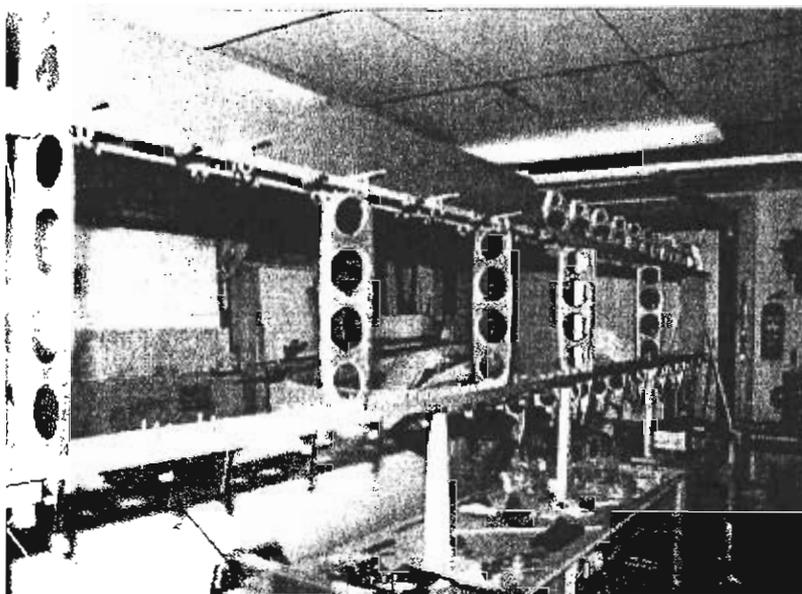
Ich hatte meinen Urlaub so eingeteilt, daß ich nach Empfang der Sendung noch 14 Tage frei hatte. Hans gab mir sofort Tips in Befehlsform: Die Kiste wird zerlegt und nicht zerschlagen - man kann alles Holz später noch brauchen! Kontrolliere den Kit auf Vollständigkeit und alle Teile auf deren Zustand!

Vom Nägelherausziehen beim Zerlegen der Kiste bekam ich durch Überanstrengung einen 'Tennisarm' (den bin ich noch immer nicht los, aber das ist eine andere Geschichte).

Der Kit war einwandfrei und ich war gierig, die Arbeit zu beginnen. Im Handbuch las ich, daß ein langer Tisch benötigt wird (ca. 5 m). Ich wollte daher gleich einen Tapezierertisch kaufen gehen, was mir einen Verweis von Hans einbrachte, da dies keinesfalls den Genauigkeitsanforderungen beim Flugzeugbau entspricht. Aha !!

Aus dreifach geleimten Doka-Platten und den Stehern aus Kistenholz wurde der Tisch gebaut und fest am Boden verschraubt.

Dann endlich der Start! Mit dem Seitenruder wird begonnen. Messen, einspannen, zusammenbauen, bohren, zerlegen, entgraten, entfetten,

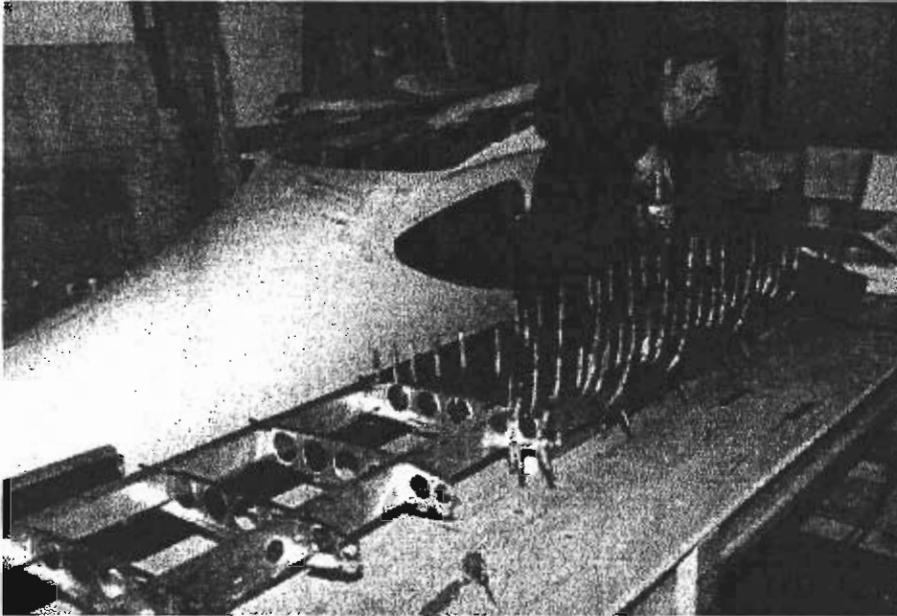


...und so sieht dann der Flügelbau aus.

korrosionsschützen, zusammenbauen, nieten und aus. Fertig! Jö, ist das einfach! Das läßt mich vergessen, daß durch diverse Optionen, die ich gleich mitbestellt habe und durch Transport und Zoll und dem steigenden Dollar mir bereits ca. 500 Tsd. ÖS entwischt sind (noch ohne Motor, Propeller und Avionik; oje!).

So weit so gut; weiter geht's mit der Höhenflosse; auch relativ einfach. Höhenruder: ich habe am falschen Platz gespart. Standard ist ein manueller Trimm mit Seilzügen. Als Option gibt es einen elektrischen Trimm mittels Servo, was das spätere Zerlegen zum Transport wesentlich vereinfacht. Also: Nachbestellen! Das Höhenruder wird

Inzwischen sind ca. 3000 Löcher in den Blechen, Holmen, Rippen und Versteifungen. Alles muß jetzt entgratet und gedimpelt (vorbereitet für Senknieten), entfettet, korrosionsgeschützt und wieder zusammengebaut, mit Clecos fixiert und fürs Nieten hergerichtet werden.



Der Bauherr beim Bohren der Nietenlöcher am Höhenruder. Beachte die eigenartige (durch Tennisarm bedingte) Stellung der rechten Hand!

später gebaut.

Eine zwischenzeitlich durchgeführte Prüfung des Fertiggestellten durch Ing. Winkler geht ohne Sensation vorbei. Nächste Kontrolle vor Schließen der Fläche.

Wir beginnen mit der linken Fläche. Ca. 100 Stunden später blüht und gedeiht mein Tennisarm. Ich kann teilweise kaum noch das Werkzeug halten. Aufspannen der Fläche; verbohren mit Rippen, fixieren mit Clecos. Fertig. Zerlegen. Neuerlich zusammenbauen unter Einbeziehung von Versteifungen. Fertig. Neuerlich zerlegen.

So hat diese Geschichte den Baufortschritt eingeholt.

Bisher aufgewendete Zeit: ca 300 Stunden

Angedachter Termin für Fertigstellung bzw. Erstflug: Frühjahr 1999

Zu diesem Zeitpunkt werde ich Euch nochmal über den weiteren Bauverlauf und den Zustand meines Tennisarms informieren. Bis dahin "Glück ab - Gut Land"

Erfahrungsbericht**Mein Leben als Fliegertochter und -frau**

von Martina Wolf

Alle meine Kindheitserinnerungen führen früher oder später auf das eine Thema hin: Fliegen.

Seit ich denken kann stand immer irgendein Flugobjekt im Familienmittelpunkt. Ganz früher waren es halt Papas bunte Modellflieger, die mich jedoch nicht sonderlich interessierten. Ganze Tage verbrachten wir Kinder auf diesen Mini-flugplätzen, deren einziges Unterscheidungsmerkmal zu einer normalen Wiese diese kleinen grünen Tischchen waren, auf denen die Männer immer Ihrer fliegenden Kisten anwarfen und allzu oft auch reparierten. Fotos aus dieser Zeit stellten immer einen Haufen kleiner schmutziger, manchmal warm eingepackten Kinder dar, die auf diesen Tischchen posierten.

Von dieser Zeit weiß ich nicht mehr allzu viel, außer daß mein Papa einmal von meiner Mami zu Weihnachten zwei Rudermaschinen geschenkt bekommen und sich fürchterlich gefreut hat.

Das nächste, an das ich mich erinnern kann, ist die Zeit auf den langen Landwiesen mitten in der Einöde, die wir auf Papa wartend zugebracht haben. Damals war er mit seinem Trike (= selbstgebauter motorisierter Drachenflieger) unterwegs. Wir fuhren immer auf irgendwelche einsame Wiesen, die Papa beim Autofahren oder irgendwann, wenn er wieder einmal in Gedanken war und keiner gewußt hat, woran er denkt, ausfindig gemacht hat. Manchmal hat er den Besitzer der Kleewiese gefragt ob er mit seinem Fetzenflieger da starten und landen darf, manchmal auch nicht. Dann hat er sein Fluggerät aufgebaut mit Mami's und unsrer Hilfe. (Ich durfte immer diese Stangen in die Löcher des Drachen stecken und befestigen!) Und dann war er weg - stundenlang - und wir warteten. Wir

vertrieben uns die Zeit mit ausgedachten Spielen, Nachlaufen und Verstecken. Manchmal war es kalt und wir hatten Thermoskannen mit warmen Tee mit (für Papa mit viel Rum, aber dem war trotz luftiger Höhe nie kalt).

Andere Kinder verbrachten ihre Kindheit auf Spielplätzen mit anderen Kindern, wir auf Flugplätzen, aber niemand konnte sich beschweren, daß wir zu wenig in der frischen Luft waren.

Wir waren längst nach Petzenkirchen gezogen, als Papa noch immer mit diesem „Himmelmoped“, wie es manche nannten, herumflog. Inzwischen kam ein neues „Hobby“ hinzu: Fallschirme ausprobieren. Papa hat nämlich den Sicherheitsstandard seinen Flugzeuges erhöht und sich einen Fallschirm gekauft! (Natürlich einen gebrauchten) Wir sind dann öfter auf einsame Landstraßen gefahren und haben den Fallschirm aufgehen lassen - wenn es funktioniert hat!

In Petzenkirchen war Papa dann immer lange in der Werkstatt Propeller machen. Ich glaube damals hat es schon begonnen, daß diese nach frischem Lack stinkenden Dinger dann immer irgendwo in der Küche, im Wohnzimmer oder sonstwo herumgelegen sind. Nachdem er die Propeller in der Badewanne dann feingeschliffen hat, hat er sie noch lackiert und geschimpft, wenn wir auf dem frisch lackierten Propeller angekommen sind. Wenn seine Lieblinge dann fertig waren mußte ich immer für diverse Fotos posieren, mit einem von diesen Propellern in der Hand, die meist größer waren als ich selbst. Heut noch sieht man in den Fotoalben serienweise Fotos, wo ich meist nur mit einer Unterhose und einem Leiberl bekleidet mit verbissenem Gesicht - ich

fand das abscheulich - verschiedene Propeller halte, die mir zu schwer wurden.

Die letzte Epoche meines Lebens als Fliegertochter bekam ich meinen Vater nicht sehr oft zu sehen. Meistens war er



aber nicht wie vielleicht andere Väter in der Arbeit, sondern im Keller. Ich kann mich noch erinnern wie er - manchmal tut er das heute noch - mitten im Sommer mit einem Hemd und einem Pullover bekleidet vom Keller heraufgekommen ist und gefragt hat, ob wir nicht besser einheizen sollten. Fast jeden Tag ist er mit irgendeinem komischen Trum heraufgekommen und hat es ganz hingerissen Mami gezeigt. Die hat natürlich nicht gewußt, was sie mit diesem Ding anfangen soll. Und weil sie nicht in Begeisterungstürme ausgebrochen ist, war Papa dann beleidigt und ist wieder in seine Werkstatt hinuntergegangen.

Irgendwann ist dann in der Kronenzeitung ein Bild und ein Artikel von meinem Papa mit seinem neuen Flugzeug gewesen und ich hab gewußt, was er so

lange im Keller gemacht hat. Und ich war auch stolz auf ihn!

Als ich noch ganz klein war, war mir das mehr oder weniger egal, daß wir immer auf irgendeinem Flugplatz waren. Wenn wir wieder daheim waren und ich meine frierenden Füße wärmen konnte, war wieder alles in Ordnung. Später dann in der Zeit, als ich meinen Vater nicht sehr oft zu Gesicht bekam, dachte ich mir manchmal: „Wenn ich später mal heirate krieg ich sicher nicht so einen Mann!“

Und siehe da, als ich meinen Freund Daniel kennenlernte, wußte er nur, daß es Flieger gab und schaute sich lieber die Eisenbahnen an. Ich selbst war es dann, die ihm von unserem Flugzeug erzählt hat und ihn in Schwerstarbeit dazu überredet hat, doch einmal mitzufiegen. Lange Zeit später hat er mir dann einmal erzählt, daß er damals fast in die Hosen gemacht hat vor lauter Angst, als es soweit war, daß er zum ersten Mal mit Papas Cherry mitfliegen sollte. Aber dieser Tag sollte unser beider Leben verändern. Mit einem Gesicht wie zu Weihnachten ist er damals ausgestiegen und seitdem ist er nicht mehr zu bremsen. Ab diesem Zeitpunkt war eine halbe Stunde im Keller bei meinem Papa Pflicht jedes Mal, wenn er mich besuchen kam. Heute noch geht er immer durch den Keller ins Haus, schließlich möchte der Flieger auch begrüßt werden!

Tja, und heute bin ich auch im Begriff eine Fliegerfrau zu werden. Die Cherry-Pläne sind schon gekauft und werden jeden Tag studiert und mir wird vorgeschwärmt, wie schön das sein wird, wenn wir unseren Flieger haben, mit dem wir dann überall hinfliegen können!

Der Unterschied ist nur, daß ich heute nichts mehr dagegen habe, eine Fliegertochter und bald auch -frau zu sein. Ich bin oft mitgeflogen und es macht mir selbst Spaß. Ich freue mich selbst schon auf unsere Cherry mit den blauen Sitzen, den roten Gurten und den drei verschlungenen Linien auf der Seite!

Erfahrungsbericht

Erfahrungen eines Geigers beim Bau einer Europa

Von Walter Stöffelmayr

Als ich vor drei Jahren das erste Mal zum IGO ETRICH treffen nach Wels kam, reifte mein Wunsch, selbst ein Flugzeug zu bauen zur Gewißheit. Jahre zuvor hatte mich schon die Idee beschäftigt, selbst ein Flugzeug zu fertigen. Hans Haberhofer und Hans Peintinger, beide Kollegen vom Flugsportclub Weiz, arbeiteten bereits an ihren Cherrys, und mir wurde bald klar,



daß meine Qualifikation nicht ausreichen würde, eine Cherry tatsächlich bauen zu können. Als Geiger in einem Symphonischen Orchester war ich niemals hinter einer Drehbank gestanden, hatte von GfK keine Ahnung, und Holzbau war auch nicht meine Stärke. Josef Sattelhack, damals schon mit seiner Quickie unterwegs, brachte mich auf die Idee, den amerikanischen Experimental – Markt zu studieren. So interessierten mich verschiedene Flugzeuge, die ich teils aus Kostengründen, teils aus anderen (Weiz hat nur 480 m Gras) wieder verwarf. Beim besagten IE – Treffen lernte ich Günther Weinhart kennen, Vertreter des englischen Kitflugzeuges EUROPA, der

einen Stand mit Bauteilen des Bausatzes der EUROPA ausgestellt hatte.

Daraufhin entschied ich mich spontan, dieses Flugzeug zu bauen und noch vor Weihnachten traf Kit eins bei mir zu Hause ein. Doch nun wurde es schwierig. Meine Englischkenntnisse ließen mich vergessen, diese Sprache jemals überhaupt gelernt zu haben. Übersetzungsversuche der Bauanleitung

mittels Wörterbuch wurden so chaotisch, daß ich nicht wußte, sollte ich lachen oder weinen.

Aber irgendwie schaffte ich es doch, und so stand dem eigentlichen Baubeginn nichts mehr im Wege. Ich hatte vorher noch nie mit Epoxyharz und

Glasgewebe gearbeitet, und so gilt es hier Josef Sattelhack für seine fachgerechte Untewweisung in der GfK Technik noch einmal herzlich zu danken.

Nachdem wir die Seitenflosse gemeinsam gebaut hatten, lag es nun an mir, den Rest des Flugzeuges zu bauen. Im ersten Baujahr entstanden Seiten- und Höhenleitwerk und die Tragflächen. Günther Weinhart gab mir telefonische Hilfe, wenn ich wo nicht weiterkonnte und meine Clubkollegen halfen mir durch „Werksspionage“ Fehler zu erkennen und zu vermeiden. Die skeptischen Blicke meiner Frau ließen sich durch Schließen meiner Werkstatt vermeiden.

Der Rumpf bedeutete ein weiteres Jahr Arbeit. Ing. Helmut Müller,

mein Bauprüfer von der Austro Control unterstützte mich tatkräftig und kompetent, sodaß der Termin des Erstfluges immer näher rückte. Am 3. September 1997 war es dann soweit, Günther Weinhart flog die erste Platzrunde in Weiz. Als ich danach selbst das erste Mal abheben konnte und mein kleines Flugzeug einige Kreise am Himmel ziehen ließ, hatte ich es geschafft! Zweieinhalb Jahre Arbeit lagen nun von Erfolg gekrönt hinter mir.

Zum Flugzeug selbst gibt es folgendes zu sagen:

Die EUROPA ist sicher ein Experimental – Flugzeug mit Zukunft. Es kann praktisch von jedem interessierten Laien, sofern er nicht zwei Linke (oder Rechte) hat, gebaut werden. Der Bausatz ist gut ausgeführt und es gibt jetzt auch eine deutsche Baubeschreibung. Seit Oktober ist der Tragflächenbau durch vorgefertigte Halbschalen wesentlich vereinfacht worden. Die Flugleistungen sind ausgezeichnet. Das Flugzeug liegt sehr gut und Dank der exzellenten Trimmung sehr präzise in der Luft. Die Reiseleistung ist durchaus ansprechend, sie liegt bei ca. 120 kt. Maßgeblich dafür ist der am Boden einzustellende Warp Drive Dreiblattpropeller. Hier wünsche ich mir noch vom Christkind einen Verstellpropeller Modell Sattelhack.

Eine andere Sache ist das Fahrwerk. Wer wenig Erfahrung mit Spornradflugzeugen hat, sollte sich lieber mit der Dreibein – Version anfreunden. Meine EUROPA jedenfalls erfordert speziell bei Seitenwind blitzschnelles Reagieren, was aber für Flieger mit etwas Erfahrung kein Problem darstellen dürfte.

Die Tatsache, daß die Originalversion mit Mono – Gear mit 26,5 Grad Klappen starten und landen soll, haben mich veranlaßt, nach Beratung mit Ing. Müller die Klappen unabhängig vom Fahrwerk elektrisch zu fahren. Ähnlich wie bei der Dreibeinversion starte ich nun mit 10 Grad Klappen und die Landung erfolgt mit 30 Grad. Das Ergebnis im Vergleich ist folgendes:

Kürzere Startrollstrecke, weniger Seitenwindempfindlichkeit, tolle Landeeigenschaften. Der Flieger setzt sich mit 30 Grad Klappen so richtig hin. Meine Stützräder lassen sich allerdings nicht mehr umklappen, ich habe sie starr gemacht. Der Preis dafür, etwas geringere Reise dürfte sich in Grenzen halten. Mehr als 2-5 km/h werden es sicher nicht sein.

Über Freude, Perspektiven, Sinn und vielleicht auch Unsinn gilt es zu einem späteren Zeitpunkt zu berichten, spätestens aber dann, wenn die ersten „weiter weg“ Flüge im Bordbuch stehen.



Die EUROPA, auf dem ersten Blick erkenntlich durch das wuchtige einziehbare Haupttrad unter dem Rumpf.

Frauenecke

Was kommt nach dem Tod?

Von Heidi Wolf

Manche Menschen meinen es zu wissen, manche glauben oder vermuten etwas, andere verdrängen das Thema. Die Kirche will uns den Glauben an ein ewiges, paradiesisches Leben vermitteln. New Age und Esoterik-Anhänger glauben an ein wieder-geboren-werden der Seele in ein neues Leben, ob mit oder ohne Körper, manche glauben an das große Nichts. Wenn der Körper stirbt, fällt auch die Seele in die große schwarze Finsternis, falls es überhaupt eine Seele gibt. Jeder hat so seine Vorstellungen über das Leben oder Nicht-Leben danach.

Doch eines ist fast allen gemein: Fast jeden überkommt ein dumpfes Gefühl von Ungewißheit, Endgültigkeit, Angst. Was hat das Leben für einen Sinn, wenn doch von einer Minute zur anderen alles aus sein kann? Wofür sich abrackern, jeden Tag die gleiche Arbeit, finanzielle Probleme, Probleme mit den Kindern, dem Chef, der Gesundheit, ein immerwährendes Raufen ums Überleben? Wozu dies alles, wo doch mit einem Schlag, von heute auf morgen alles aus ist? Was hält unseren inneren Motor am laufen? Liegt unserem ganzen Leben hier, der Suche nach dem Sinn des Lebens, nicht doch eine innere, tiefe, verborgene Weisheit zugrunde? Ein Wissen um Dinge, die nicht so offensichtlich und überschaubar sind? Gibt es doch eine Seele, die mehr weiß, als unser Körper mit seinem rationalen Verstand ergründen kann?

Was ist die Kraft in uns, die uns immer neu anfangen, neu hoffen, neu leben läßt, sei der Rückschlag, das Schicksal auch noch so hart und unerbittlich zu uns

gewesen. Wer oder was entzündet immer wieder diesen Funken Hoffnung in uns, wenn Einsamkeit oder Trauer am meisten von uns Besitz ergreifen? Sterben wir nicht jedes Mal ein bißchen mit, wenn wir einen geliebten Menschen oder etwas verlieren, das wir besonders geliebt haben? Ist nicht jeder Verlust ein kleiner Tod, wo wir uns selbst nicht mehr spüren können, gefühllos vor Schmerz sind?

Und doch erwacht in uns immer wieder aufs neue Lebenskraft, der Wille zu leben. In unserem körperlichen Hiersein sterben wir viele kleine Tode, immer dann, wenn wir Liebgewonnenes verlieren. Und wir erleben unzählige Geburten: wiedergewonnenen Lebensmut, neue Beziehungen, neue Freunde, neue Familienangehörige.

Der immerwährende Kreislauf von Tod und Leben. Warum also wirklich Angst vor dem Tod haben? Wenn wir den Tod als Erneuerung betrachten, verliert er viel von seinem Schrecken. Und solange wir Erinnerungen und Gedanken an geliebte Menschen haben, sind sie auch nicht wirklich gestorben. Sie haben nur aufgehört sterblich zu sein.

Der griechische Philosoph Sokrates glaubte an das ewige Leben. Er meinte, der Tod sei eine Auswanderung, ein Ortswechsel und wir würden uns alle an ein und demselben Ort wiederfinden. Vielleicht läßt dieses unbewußte Wissen unsere seelischen Wunden heilen, uns immer wieder neu hoffen und uns Sinn hinter der Sinnlosigkeit finden.

Ich wünsche uns allen eine lichtvolle Geburt in ein freudvolles Leben!

P.S. Voraussichtlich Ende Jänner oder Anfang Februar wird die Jahreshauptversammlung des I.E. Club in Wels stattfinden. Für die Männer vereinsinterne Besprechungen, Erfahrungsaustausch und gemütliches Beisammensein.

Ich würde gerne das gleiche für uns Frauen anregen, während unsere Piloten ihre Versammlung abhalten.

Gesprächsthemen gibt es sicher genug und ich möchte auch mehr Kontakt zu den Fliegerfrauen pflegen. Wir sehen uns zwar manchmal auf diversen Treffen im In- und Ausland, doch das ist auch immer nur eine Handvoll Frauen.

Ich bin auf jeden Fall dabei. Also, wer Lust und Laune hat, ist herzlich eingeladen, zu kommen.

CIACA – Meeting in Paris

Von Hermann Eigner

Die „CIACA Commission“ wurde vor 20 Jahren gegründet und setzt sich aus Delegierten der nationalen Aeroclubs (weltweit) zusammen. Einmal jährlich im April findet in Paris ein Meeting statt, das den Austausch von Erfahrungen und Ideen ermöglicht, sowie weiteren internationalen Aktivitäten dient.

CIACA = Commission Internationale Des Amateur Constructeur d' Aeronefs
(Technische Kommission für
Amateurflugzeugbau – Teilorganisation
der FAI, Sitz in Paris)

FAI = Federation Aeronautique
International
(Dachorganisation der nationalen
Aeroclubs)

Ich habe vor zwei Jahren von Rudi Holzmann die Aufgabe des Delegierten übernommen, der dies über Jahre ausübte. Durch Teilnahme an zwei Meetings konnte ich feststellen, daß in manchen Ländern doch ein gewisser Druck auf die Behörden notwendig ist, um den Amateurbau zu liberalisieren. Das Ziel ist, eine Harmonisierung zwischen den einzelnen Staaten zu erreichen. Dies soll auch die gegenseitige Anerkennung der nationalen Vorschriften forcieren und somit grenzüberschreitende Flüge mit Amateurbauflugzeugen erleichtern.

Im Anschluß ist eine Aufstellung der derzeit erforderlichen Bedingungen für den Einflug mit einem Experimentalflugzeug in die jeweiligen Staaten abgedruckt.

Für Interessenten an weiteren Details über Aufgaben und Zweck der

CIACA können Kopien diverser Infos In der IE Impulse Redaktion, sowie bei mir selbst angefordert werden sowie diverse Informationschriften über Elektro- und Solarflugzeuge..

Beim letzten Meeting im April 97 wurde diskutiert, daß auf dem Gebiet des „virtuellen“ Fluges immer mehr Aktivitäten zu beobachten sind und auch darauf ein Augenmerk zu richten ist. (z.B. simulierter Bau eines Flugzeuges am Computer, virtuelle Flugerlebnisse auf Geräten, die ein sehr wirklichkeitsnahes Fluggefühl vermitteln). In Holland finden bereits jährliche Meetings von „virtuellen Piloten“ statt.

Wem solche Aktivitäten oder Personen in Österreich bekannt sind, bitte Info an mich senden. Ebenso soll ich Informationen über Elektro- und Solarflug in Österreich einholen, bin für jede Info dankbar.

Im September fanden die „1st World Air Games „ in der Türkei statt. Diese Veranstaltung kann mit der Olympiade verglichen werden, jedoch mit verschiedenen Disziplinen der Luftfahrt. Von der Anzahl der aktiven Teilnehmer (einige Tausend) noch umfangreicher.

Österreich bewirbt sich für die „2nd World Air Games „ im Jahr 2001 als Veranstaltungsland. Der IE Club wurde schon eingeladen, über eine Teilnahme nachzudenken (Disziplin Amateurbau) und wir werden die Einladung annehmen. Anregungen werden gerne entgegengenommen.

Die folgende Auflistung der Regulierung der Einreise mit Amateurbauflugzeugen wurde von der niederländischen Amateurbauervereinigung NVAV zusammengestellt.

Border crossing of Amateur built aircraft.
Regulations in various European countries
update nov.96

- Austria** AIC nr. A 13/94 dd 2 dec. 94
Aircraft from ECAC member states are accepted.
Flightplan required.
Day VFR only. No flying over densely populated area
Insurance mandatory.
Radio and ELT required.
Noise certificate or equivalent required.
Exemptions may be applied for.
- Belgium** Ciaca report 96.
Formally, a special permission is required.
Homebuilt aircraft registered in ECAC countries are informally welcome, provided the aircraft is only temporary operated in Belgium.
Day VFR only, no commercial use.
Third party insurance legal minimum
5000 000 BF
- Czechia** Ciaca report 96.
Without problems to international airports.
For other airports asking pass/customs in advance required.
- Denmark** DCAA letter ref.72-0101/0112-1 dd 30.11.95 to NVAV.
Flight Permit Validation from DCAA required.
No commercial flights. No IFR.
Radio required.
Insurance minimum cover 60 mio DKK.
- Finland** Ilmailulaitos, letters to NVAV dd 27.11.95 and 04.12.95.
Flightplan required.
Test flights completed.
No commercial flights, no basic training.
Insurance minimum cover FIM 5000 000
IFR only permitted if permitted in country of registration.

France Direction Generale Aviation Civile.
ref. 954842/SFACT/N.AG dd 27.11.95 to NVAV.
Homebuilt accepted, ~~but not kit-built.~~ *kon.*
Flightplan required.
IFR and night VFR permitted, provided engine
and avionics are certified and maintained
certified.
1 Seat: max.160 hp or les than 3.5 liter.
2-4 seat: max 200 hp or less than 7.5 liter

Germany LBA letter 11 1-602.21.1/95 dd 22.11.95 to
NVAV.
Fligtplan required.
No IFR, Not above built-up areas at low
altitude.

Greece No information.

Ireland IAA letter dd 11.12.95 to NVAV.
Flightplan required.
No IFR, not above built-up areas.
No commercial use.

Italy Report to Ciaca 96.
ECAC rec.not implemented, and formally,
permission is required for Experimental C.of
A. aircraft to enter Italy. This is not
always checked, and you may be lucky not to
have any problems. This is unlikely to happen
in Sicily and Sardinia.
Insurance minimum cover 375 Mlire.
CAP Fly-In Milano invitation states that
Custom clearance is required for non EU
countries only.

Luxemburg Serv.Aer. letter hk-10039 dd 23.11.95 to
NVAV.
Special permission required.

Netherlands ECAC rec. INT.S/11-1 implemented 1983.
RTL section 1004.i
Flightplan required.
No IFR.

Poland GICA Letter GLC-E3/6/96 dd 03.01 96 to NVAV.
Flightplan required.
No IFR.
No commercial use.

Portugal
Ciaca Report 96.
We (NAE) dont have acknowledge of special requirements for foreigners visiting us. Never the less, we, nationals have some limitations even to travel within the National Territory.

Spain
Ciaca report 96.
Border crossing not generally allowed. Special permission required.

Sweden
Ciaca report 96.
The Swedisch AIP has an issue that a homebuilt aircraft of any ECAC country with flight testing completed and flying under a C of A or equal airworthiness declaration approved by the authority in the country of registry may be operated temporarily in Sweden under same limitations without any further approval. Owners of Swedish registered homebuilts have experienced no difficulty in using that ECAC issue in a reciprocal way.
Insurance recommended, but not mandatory.

United Kingdom
CAA letter 9/97/11/5 dd 15.11.95 to NVAV
ECAC rec.INT.S11-1 implemented in 84.
Flightplan required.
No IFR, not above built-up areas.
No commercial use.
Recommend: Contact the CAA prior to flight!
Ciaca report 96.
4 hrs notice to customs required from EU countries.
Separate anti-terrorist restrictions on flights between mainland and Ireland, Channel islands and Isle of Man.
Insurance not mandatory.
Noise limitations not applicable.
Radio not mandatory, also for channel crossing.

Zwitserland
BAZL letter 216.06-NVAV/hy dd 14.11.95 to NVAV.
Flightplan required.
~~No IFR.~~
No warbirds or industrial prototypes.
Insurance mandatory.

Vereinsintern

Auf mehrfachen Wunsch veranstalten wir für alle in letzter Zeit neu gewonnenen Mitglieder wieder ein Flugzeugbauseminar. Das heißt natürlich nicht, daß „alte Hasen“ nicht mitmachen dürfen. Nachdem der Umgang mit faserverstärkten Kunststoffen für die meisten Flugzeugbau-Anfänger wenig bekannt ist, haben wir folgendes Thema gewählt:

Faserverstärkte Kunststoffe im Flugzeugbau und Lackierung von Flugzeugen

Das Seminar wird aus einem theoretischen Teil am Vormittag mit Referaten über beide Themen bestehen, am Nachmittag wird ein praktischer Teil mit Arbeiten an Übungsstücken abgehalten.

Referenten: Othmar Wolf – Gfk
Ernst Schobesberger – Lackierung

Termin: Montag, 5. Jänner 1998 (ist ein Feiertag zwischen zwei Feiertagen)

Beginn: 9.00 Uhr

Ort: Flugplatz Wels, Lehrsaal

Bitte unbedingt um schriftliche oder telefonische Anmeldung bei:
Othmar Wolf, Dürnbachgasse 2, 3252 Petzenkirchen, Tel.+Fax:07416-54774 (auch Anrufbeantworter)

Das Seminar ist für alle I.E.Clubmitglieder kostenlos.

Wichtige Mitteilung zum Thema Lärmmessung:

Aus gegebenem Anlaß möchte ich nocheinmal in Erinnerung rufen, welche Verfahrensmodalitäten bei der Lärmmessung zu beachten sind, damit das Ergebnis der Messung auch wirklich brauchbar ist.

Wie Ihr wißt, gibt es schon seit einiger Zeit die Möglichkeit, die sehr kostspielige Lärmmessung durch unsere deutsche Schwestervereinigung OUV durchführen zu lassen, wodurch die Messung um einiges billiger wird. Es muß jedoch jeder, der diese Messung durch die OUV machen läßt, selbst für die dafür notwendigen Daten seines Flugzeuges sorgen, bzw. sich selbst vergewissern, daß diese Werte auch richtig ermittelt worden sind.

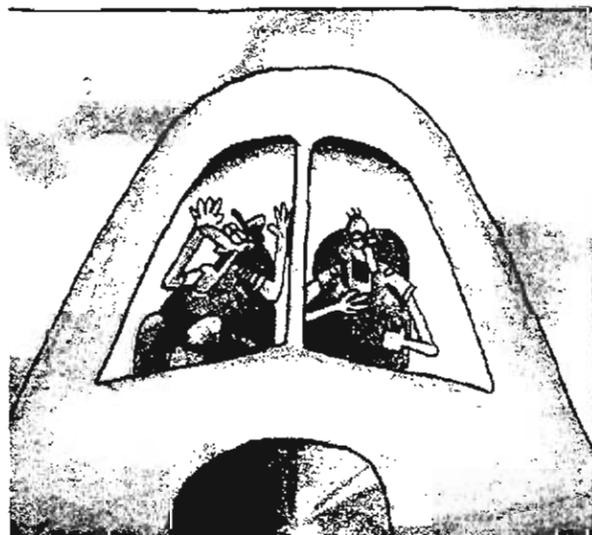
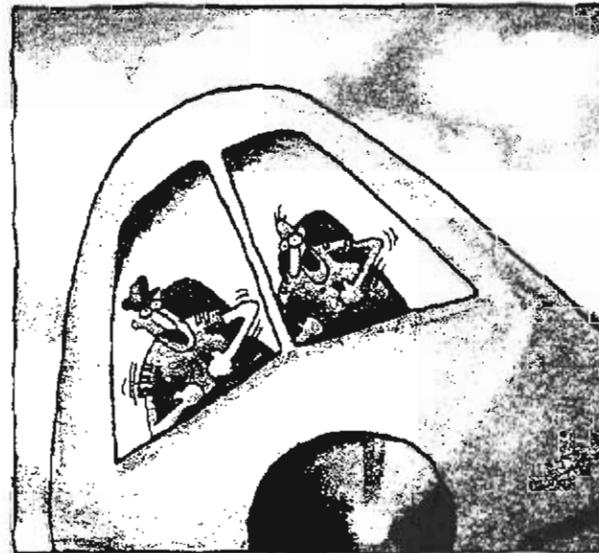
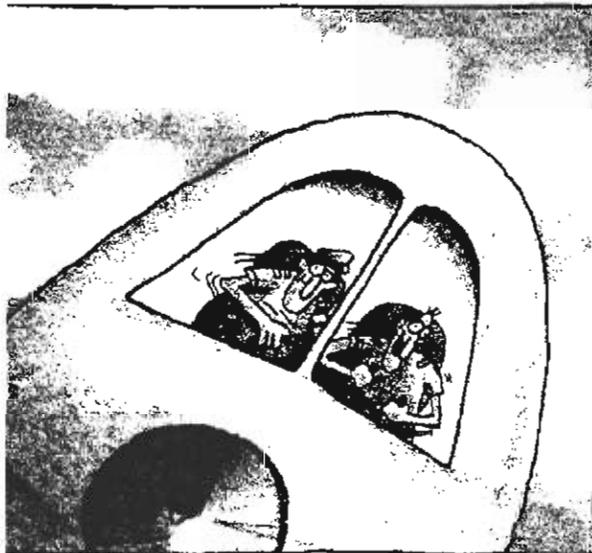
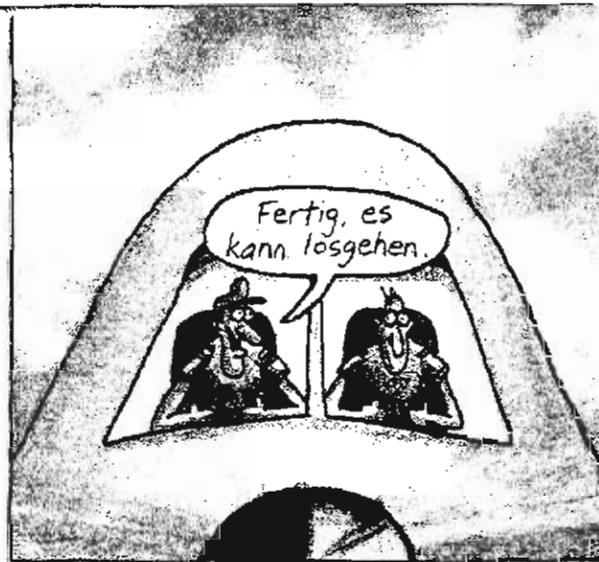
Im Konkreten sind es folgende Daten, die zur Lärmmessung unbedingt benötigt werden:

1. Die **Startrollstrecke** sowie die **Startstrecke über ein 15m hohes Hindernis**, die Werte müssen auf Standardbedingungen korrigiert sein. Diese Werte messen wir schon seit längerer Zeit selber mit einer bewährten Mannschaft. Das nötige Equipment ist vorhanden und auch ein Computerprogramm zur automatischen Auswertung und Korrektur der Daten, und diese sind auch von der ACG anerkannt.
2. Die **Steiggeschwindigkeit für bestes Steigen (v_y)** und die zugehörige **Steigrate R/C**, ebenfalls wieder auf Standardbedingungen korrigiert. Diese Messung muß von jedem Erprobungspiloten selbst durchgeführt werden, es gibt für diesen Zweck ein eigenes Messblatt, das jeder zur Erprobungsbewilligung von der ACG erhält. Es darf jedoch nicht übersehen werden, daß der damit gemessene Wert erst standardisiert werden muß. Für diese Arbeit gibt es wieder ein Computerprogramm in der I.E.Impulse Redaktion, für solche Sachen ist ja der Computer angeschafft worden.

Wer also in Zukunft die Messung mit der OUV machen will, bitte sich vorher mit mir in Verbindung zu setzen, damit auch wirklich alle Daten korrekt sind, sonst kann es passieren, daß die Messung unbrauchbar ist, die 550,-DM müssen aber trotzdem bezahlt werden.

Romeowhisky

Cartoon

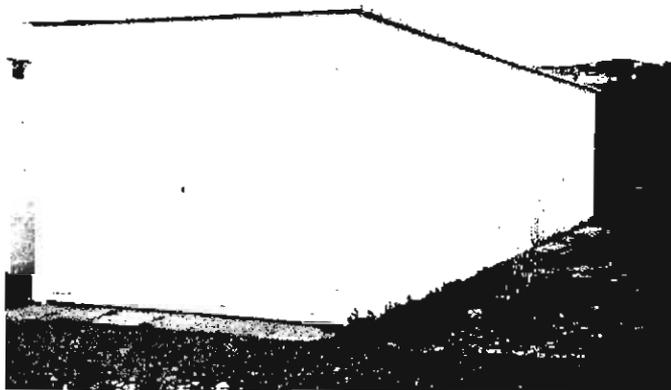


Fliegerflohmarkt

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.

Herr Joachim Mahrhold, Journalist und OUV – Mitglied aus Mainz.BRD, ersucht uns um Veröffentlichung folgender Verkaufsanzeige:

Zu verkaufen: D – EFVA „Silberkrähe“ – Experimental Spornradflugzeug FVA 18/3. Z Zt. Einzig, flugfähig, 3. Gutachten steht noch aus, Motor Limbach 2000, Mühlbauer Propeller, Becker 3201, Cessna Flächentanks, Reisegeschwindigkeit 170 km/h, Standort Sobernheim (bei Bad Kreuznach), alles bestens dokumentiert; Preis VB 26.000,- DM; Infos bei Joachim Mahrhold, Tel.+Fax: ++49/6131/227416.



Hangar für zwei abgerüstete Flugzeuge zu verkaufen:

Leicht demontierbar, aus Stahlhohlprofilen mit Trapezblechverkleidung, Holzfußboden, von beiden Schmalseiten befahrbar. Derzeit sind zwei Cherrys darin hangariert. Zu besichtigen in LOGW (Weiz).

Preis: ATS 30.000,-

Information: Hans Haberhofer, Tel. 03177-2703

Der „Fliegerstammtisch“ in Wels hat sich seit einiger Zeit fix etabliert und zwar jeden ersten Samstag im Monat (ausgenommen Feiertage, da wird er um eine Woche später verschoben). Wir treffen uns immer um ca 18 Uhr in der Möwenstube am Flugplatz zum Erfahrungsaustausch, Benzingespräche führen oder einfach nur plaudern.

Chrom Molybdän – Flugzeugbleche für Beschläge, Fahrwerksteile, ständig in den Stärken 1mm – 1,5mm – 2mm – und 3mm bei Hans Rimpl in Randegg lagernd und preisgünstig zu beziehen
Tel.:07487-6489

Wir haben wieder Clubhemden mit I.E. Club

– Emblem auf der Brusttasche angeschafft, in verschiedenen Größen. Die Hemden sind kurzärmelig, weiß, reine Baumwolle und sind problemlos zu waschen, wir haben sie schon ausprobiert. Das Emblem sieht sehr dezent und schick aus. Stückpreis S 270,-, zu beziehen bei Heidi Wolf,
Tel.: 07416-54774

BAUSATZFLUGZEUG
HB-207

ALFA



ENTWICKLUNGSBETRIEB

49001 HADEN, Brückweg, Osterode
Postfach 44, Postfach 44
Telefon: 05273 121 45 oder 29 1 12
Telefax: 05273 129 1 64 15 o. 29 1 12 15

Werkzeugstätte H. Haberhofer
4867 Weiz, (Ober-, K. BACH 2)
Telefon: 03776 1332

ACHTUNG: Sonderpreise für IGD-FTRICH-Mitglieder !!

Verkaufe:

1 Fahrtmesser 200 kt, neu
ATS 1.500,-
1Fahrtmesser 180 kt, neu, mit
Prüfschein ATS 1.900,-
Leopold Beham
Tel.: 07489-8853

Wolfgang Streitwieser
verkauft 2 Headsets Telex a S
500.-, sowie einen Propeller
φ1500mm 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

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

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

Achtung Cherrybauer!

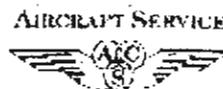
Otto Tillmann verkauft einen
Holm für die Cherry, fertig
verleimt, jedoch noch nicht
gewickelt, abgenommen, aus
Planer - Fertigung um
S17400,- Außerdem hätte er
die Rumpfhelling sowie
Vorrichtung für Rumpfbau-
und Sitzschale zum
Weitergeben! 02287-3907

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

Der Fliegerclub „Weisse
Möwe Wels“, hat im
Fliegerbuch: „LUSTIGES;
ERNST-
ES; FASTVERGESSENES“
von G. Seidl Histörchen rund
um die Wiedererlangung der
Lufthoheit gesammelt. Die
Zeichnungen stammen von
Willi Stockinger. Verkauft
wirds um S 220,- bei Hrn.
Schrögenauer, W.M.Wels.
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 GEM.B.H.
FLUGPLATZ PUNITZ
A-7531 PUNITZ
Tel. 03327/82772 FAX 03327
GERHARD MOIK

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

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

Gelegenheit:

Verkaufe meine **Emeraude CP 301 E**, nach Rollschaden Propeller beschädigt, Motor shock load. Das Flugzeug ist Bj. 1981, TT 613 h, Motor Conti O-200, 613 h seit GÜ, ELT, COM 760 Kanal Dittel, GPS, neuer FM, neue Schläuche. Flächen, Rumpf sowie Bespannung sehr guter Zustand. Preis ATS 60.000,-
Fritz Lackmeier, Tel.:05572-27525

Zu verkaufen:

Cherry BX-2 HB-YDS, (ex Alain Borgeaud, Liz.Nr.3) Einziehfahrwerk, schnell demontierbare Flächen, Motor Conti C-90-8, COM, XPDR, GPS, Stereointercom mit ext. Anschluß für CD-Player, mit zweitem Propeller und Transportanhänger. Preis: SFr.:50.000,-
Martin Hauser, Tägerwilen (CH)
Tel.: 0041-71-6691083

