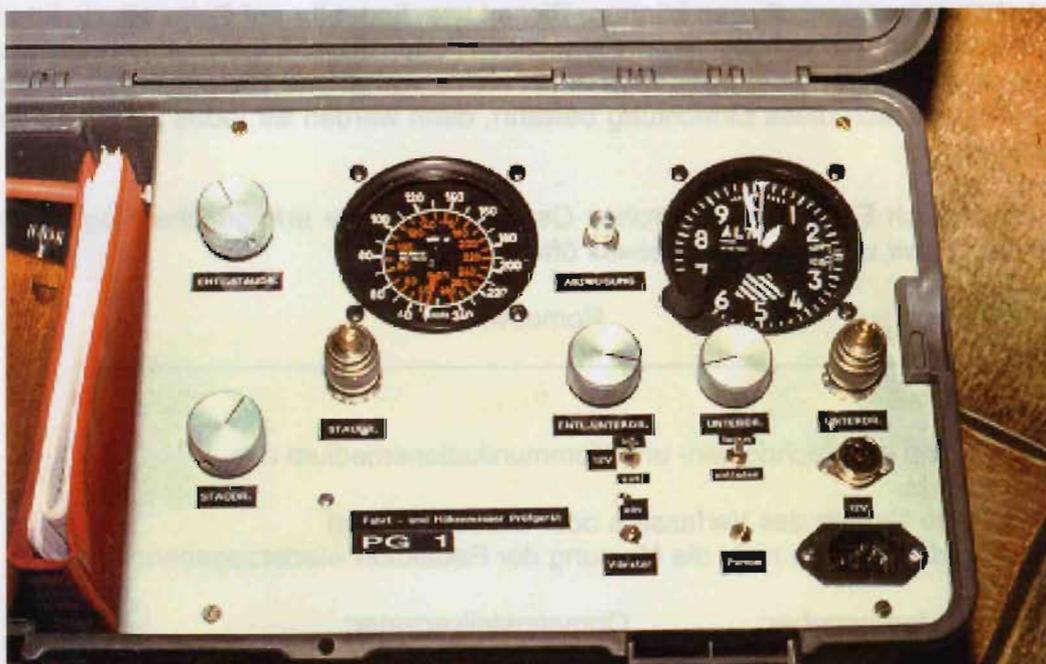


I.E. IMPULSE



IGO ETRICH CLUB AUSTRIA

Vereinigung österreichischer Amateurflugzeugbauer



Unser neues Instrumenten-Prüfgerät

28

März 1998

Editorial

Liebe Freunde!

Wieder hat sich die äußere Erscheinung der I.E.IMPULSE etwas geändert, diesmal haben wir das Vervielfältigungsverfahren einer professionellen Druck- und Kopieranstalt übergeben, so wie es bei der letzten Jahreshauptversammlung beschlossen wurde. Dadurch wird vor allem die Qualität der Fotos wesentlich verbessert. Das Digitalisieren der Fotos selbst hat ja auch bisher ganz gut funktioniert, doch vom Laserdruck zur Xerox-Kopie gab es immer wieder den großen Qualitätsverlust. Wenn ich diese Zeilen schreibe, weiß ich zwar auch noch nicht genau, wie diese Ausgabe endgültig aussehen wird, doch ich habe mir Muster angesehen, die haben gut ausgeschaut.

Die Saison steht wieder vor der Tür und damit auch wieder die Überlegungen, wo fliegen wir denn heuer überall hin, zumindest für diejenigen, die ihren Flieger schon fertig haben. Bei den größeren Treffen gibts meist eh keine großen Diskussionen, den Veranstaltungskalender findet Ihr auf Seite 15. Doch dazwischen sind oft so schöne Samstage oder Sonntage, wo man dann vor der Frage steht: "Wo fliegen wir denn heute hin?" Irgendein Ziel wird halt dann ausgewählt, wenn man Glück hat, trifft man dort einen Bekannten zum Fachsimpeln, sonst trinkt man einen kleinen Braunen und fliegt wieder heim. Um das dadurch höchstens zufällige Treffen von Bekannten wahrscheinlicher zu machen, haben wir uns gedacht, eine Liste von Flugplätzen herauszugeben, die man in solchen Fällen bevorzugt anfliegen könnte, damit wir uns öfter sehen und ein Stückchen mitsammen fliegen können. Diese Liste findet Ihr auf Seite 18, sie ist also als eine völlig zwanglose Aufstellung von Flugplätzen und zugehörigem Kalenderdatum zu verstehen, die man anfliegen soll, wenn man sonst nichts vorhat und Gleichgesinnte treffen will. Wir werden sehen, ob sich diese Einrichtung bewährt, dann werden wir jedes Jahr eine ähnliche Liste herausgeben.

Damit wünsche ich Euch allen ein frohes Osterfest und eine erfolgreiche Flugsaison 1998 und vielleicht sehen wir uns heuer doch etwas öfter!

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

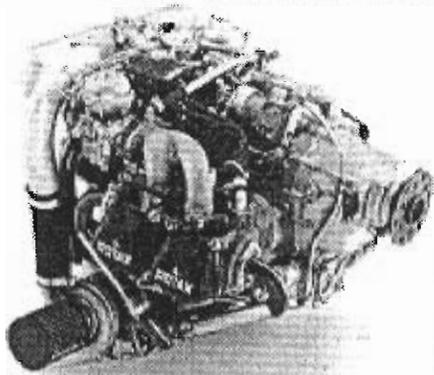
Seite	
Editorial.....	2
Inhaltsverzeichnis.....	3
Berichte.....	4
Technik.....	7
Neuheiten.....	8
Einladung.....	11
Engine Corner.....	12
Tips.....	13
Überlegungen zum Gebrauchtflugzeugkauf.....	14
Int. Veranstaltungskalender.....	16
Frauenecke.....	18
Wohin am Wochenende?.....	19
Story.....	20
Fliegerflohmarkt.....	22

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 !!

Berichte**Aircraft Spruce - oder wie alles begann!**

Es war einmal, vor langer, langer Zeit, als wir zufällig über einen Bericht von Selbstbau-Flugzeugen stießen. Diese schicksalshafte Mittagspause war lange genug, um dieses Projekt ins Leben zu rufen. "So ein Flieger, ja das wär doch was!", so dachten wir und drei Wochen später flogen wir bereits über den Atlantik, um "unsere" KR2-S zu begutachten (und auch gleich anzuzahlen....).

Zurück in Österreich erfuhren wir vom Igo Etrich Club, ein Besuch beim Rudi war schnell organisiert. Dort standen wir zum ersten Male vor einem selbstgebaute Flieger, gerade so wie unserer einer werden sollte! Die Euphorie war groß, sodaß selbst Rudi's warnenden Worten (Beziehung, Geld, Nerven...) wenig Bedeutung geschenkt wurde. Nach nunmehr fast fünf Baujahren scheint unser "2-Jahres-Projekt" doch fertig zu werden, vielleicht sogar in diesem Sommer (aber Pläne in dieser Richtung hatten wir schon viele!).

Neben vielen anderen Problemen, war die Materialbeschaffung immer wieder einer der "Hauptverzögerer": "wo gibt's das, wie funktioniert das, wo hast du dein Zeug her, Mindestabnahmen...".

Bei einem Besuch in Oshkosh stießen wir auf die Firma Aircraft Spruce & Speciality, den amerikanischen "Flieger-Forstinger". Dort gab es all die schönen Sachen nach denen wir immer so lange suchen mußten, alles unter einem Dach!

Nach vielen Bestellungen und problemlosen Lieferungen entstand die Idee, diesen Service auch in Österreich (und auf deutsch) anzubieten: **Der**

Propeller, die Aircraft Spruce Vertretung für den deutschsprachigen Raum, war geboren.

Die günstigen amerikanischen Preise wollen wir ohne Aufschlag weitergeben, durch die Möglichkeiten eines einfachen und schnellen Versandes direkt aus den USA verzichteten wir deshalb auf ein Lager in Wien. Auch die Verrechnung erfolgt aus diesen Gründen direkt. Was wir bieten, ist eine einfache Erreichbarkeit ohne Zeitdifferenz und Sprachproblemen. So stehen wir Euch täglich (meist auch an Wochenenden) von ca. 10 bis 20 Uhr zur Verfügung.

Übrigens: Zollfrei sind zivile Luftfahrzeuge, Teile die zum Bau, Instandsetzung, Umbau, Änderung oder Umrüstung ziviler LFZ verwendet werden, Bodengeräte zur Flugausbildung und Teile davon. Das Einzige das notwendig ist, um in den Genuß dieser Zollvergünstigung zu gelangen, ist ein sogenannter Zivilluftfahrt-Bescheid. Diesen gibt es auf schriftlichen Antrag mit Begründung einfach und gratis (auch das gibt's noch in Österreich!) beim Hauptzollamt Wien, Tarifabteilung, Schnirchgasse 9 1030 Wien (Tel.: 01-79590-0; Stand'97)

PS:

Und dieses Jahr kommen wir mit unserem eigenen Flieger nach Wels, und wenn es mit dem Anhänger sein muß.

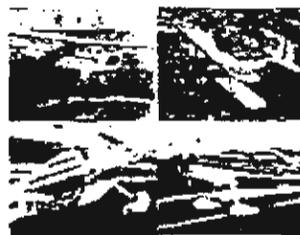
Christian Kogelmann & Robert Wanek, zusammen **"Der Propeller"**
Röttergasse 46/10, 1170 Wien, Tel.: 0664-1437360, Fax :0664-1481850
e-mail : propeller@ a1plus.at

AIRCRAFT SPRUCE & SPECIALTY CO.

Der Marktführer für Flugzeug - und Pilotenbedarf, seit 1965

Verbundwerkstoffe
Flugzeugbauholz & Sperrholz
Metall-und Plastikwerkstoffe
Motoren und Bestandteile
Bespannungen
Instrumente
Bowdenzüge

AIRCRAFT SPRUCE
& SPECIALTY COMPANY



Avionik
Werkzeuge
Headsets & Intercoms
Ultralight-Teile
Elektrische Ausrüstungen
Pilot-Shop
Kraftstoff-Systeme

AIRCRAFT SPRUCE KATALOG

Alles was das Fliegerherz und Flugzeugherz begehrt. Das beste Flugzeug-und Pilotenbedarfs Nachschlagwerk derzeit. Unser 528 Seiten starker Katalog hat über 15.000 Produkte für das Flugzeug und den Piloten anzubieten. Diese unkomplizierte Art des Einkaufs spart Zeit und auch Geld.

Ihren 1997/98 Katalog können Sie direkt in den U.S.A. oder bei Aircraft Spruce Österreich für 200,-ATS, 30,-DEM od. 26,-SFR, inklusive Versand, bestellen

Aircraft Spruce Österreich
(Österreich-Deutschland-Schweiz)
Röttergasse 46/10 A-1170 Wien
Ph: +43/(0)664/1437360
Fax: +43/(0)664/1481850
e-mail: Propeller@a1plus.at



Aircraft Spruce U.S.A.
225 Airport Circle,
Corona, CA 91720 U.S.A.
Tel: +1-909-372-9555
Fax: +1-909-372-0555
e-mail: info@aircraft-spruce.com

SO EINFACH BESTELLEN SIE

Entweder bei Aircraft Spruce Österreich oder direkt in Los Angeles U.S.A. Alle Teile werden vom Lager in Los Angeles mit UPS oder DHL direkt geliefert.



Wer Wind sät, wird „STORM“ ernten

von Rudi Haas

So heißt es in einem alten Sprichwort. Und es ist tatsächlich so. Der Ganzmetalltiefdecker aus Italien macht Furore. Sein schnittiges Design, die saubere Bauweise, die Stabilität und Sicherheit und last but not least, die Bauzeit, tragen zu seiner immer größer werdenden Beliebtheit bei.

Unser erster STORM wird derzeit in Mähren gebaut. Fluzeugbauer Jiri werkt ganz alleine daran. Alle vom Werk vorgegebenen Bauzeiten stimmen mit der Realität überein. Man muß allerdings dazu sagen, daß Jiri schon insgesamt sieben Maschinen gebaut hat. Dies ist nun sein erstes Ganzmetallflugzeug. In seiner Werkstatt, in einer kleinen Fabrik in der Nähe von Austerlitz, werkt er vor sich hin und in maximal 500 Stunden ist der Vogel flügge. Der Jungfernflug ist für Ende Mai vorgesehen. Das ist nicht schlecht wenn man bedenkt, daß die tschechische Baubewilligung von der LAA in Prag, erst im Dezember des Vorjahres erteilt wurde.

Als ich am Wochenende in der Fabrik war, sah ich bereits den fertigen Rumpf und das Leitwerk. Unsere Kameraden Fritz Günther und Harald Katzenschläger, ebenfalls an einem STORM werkend, fahren alle paar Wochen hinüber um sich praktische Tips zu holen. Zu Hause haben sich die beiden eine Garage ganz vorbildlich für den Fluzeugbau adaptiert. Die Baugenehmigung bereitete keine weiteren Schwierigkeiten, da das dafür erforderliche Dokumentationsmaterial zahlreich vorhanden ist. Nach einigen bürokratischen Unklarheiten zwischen UL und Bauvorschriften nach JAR/VLA wurde die Baugenehmigung nach letzterer von Herrn Ing. Winkler erteilt.

Aufgrund hoher Steuern für Privatflugzeuge, konzentriert man sich in Italien hauptsächlich auf den UL. Da aber kaum jemand ernsthaft an den traditionellen "UL - Fetzenfliegern" interessiert ist, hat der STORM schon eine schöne Marktposition erreicht. Außerdem sind die Kosten für die Ausbildung und den Betrieb, ebenso wie in Deutschland, wesentlich günstiger. Nun ist der STORM in seiner Konstruktion aber als

"richtiges Flugzeug" ausgelegt und es fliegen auch in Italien einige Maschinen, die nach JAR/VLA zertifiziert sind. In Tschechien zum Beispiel, gibt es JAR/VLA-Flugzeuge noch gar nicht, nur UL's.

Für uns in Österreich hat dies wenig Bedeutung. Der PPL bleibt uns ohnehin nicht erspart und unseren JAR/VLA-Flieger warten wir selbst.

Der geräumige Ganzmetall-Tiefdecker ist, selbst für wenig erfahrene Piloten, leicht und sicher zu fliegen. Ein wichtiges Argument, wenn es einmal "dünn" wird. Und jeder von uns weiß, wie schnell das kommen kann. Trotz GPS und Streckenerfahrung. Auf das Wetter ist eben nicht immer Verlaß. Dann ist es gut, daß zumindest die Maschine keine allzu großen Anforderungen stellt, wenn man alle Hände voll zu tun hat.

Als wir im Dezember einen Bausatz im Werk abholten, konnten wir auch sehen, was dort noch so alles geboren wird. Da gibt es im zweiten Werk Teile für den Airbus zu sehen. Ebenso Rumpfteile für den neuen Aermacchi Strahltrainer. Versuchsanordnungen mit Wankelmotoren ebenso wie das Amphibium, den SEA-STORM. Viersitzig mit oben montiertem Motor in GFK-Bauweise. Eine interessante Konstruktion mit Einziehfahrwerk, sowohl zum Wassern als auch für Landungen auf normalen Flugplätzen einsetzbar.

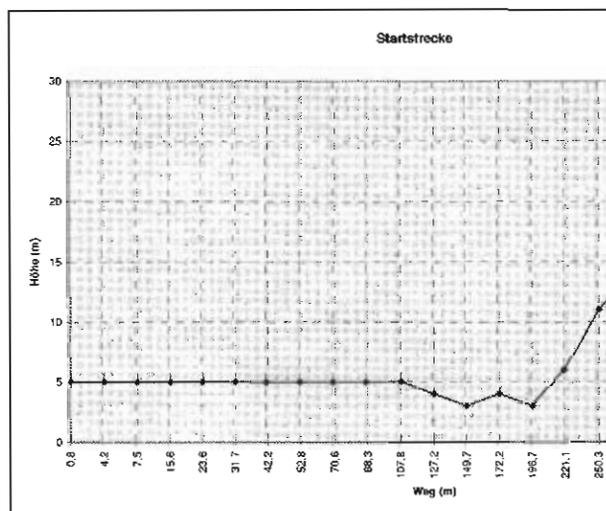
Giovanni Salsedo, Alleininhaber der Firma S.G. AVIATION und Fluzeugpionier mit Leib und Seele, zeigte mir damals, nicht ohne Stolz, seine neueste Schöpfung. Einen viersitzigen Storm mit 914er Rotax. Als ich ihn Mitte März anrief, sagte er mir, daß die Maschine bereits viersitzig in der Luft war und daß sie tadellos fliegt. Auf den Rücksitzen flogen aus Gewichtsgründen "sicherheits-halber" zwei Kinder mit etwa sechzig Kilogramm mit. Vertrauen kann man nicht kaufen, sage ich da nur. Nun muß man aber wissen, daß dies natürlich nicht der Erstflug war.

Über 80 STORMS fliegen schon, hauptsächlich in Europa und zur vollen Zufriedenheit ihrer stolzen Besitzer.

Technik

Neue Meß und Prüfgeräte

Endlich sind sie fertig und einsatzbereit, unsere neuen Errungenschaften: Der GPS - Barograph zum Erleichtern der Startstreckenmessung und das Prüfgerät für die Fluginstrumente. Wie schon in der letzten Ausgabe berichtet haben wir einen Winter GPS Barograph angeschafft, mit dessen Hilfe man verschiedene Messungen sehr genau, einfach und schnell erledigen kann. Das Gerät zeichnet in Sekundenabständen die Position, Höhe, Geschwindigkeit und Steiggeschwindigkeit auf, und mit Hilfe von mitgelieferten Kabeln und geeigneter Software kann man diese Daten in EXCEL - Tabellen übertragen, mit denen man wieder schöne Diagramme zeichnen kann. Ich habe bereits einige Probemessungen gemacht, das sieht dann so aus wie unten dargestellt zum Beispiel die Startstreckenmessung. Das Diagramm zeigt die Höhe über der



zurückgelegten Strecke. Die Rollstrecke liest man dort ab, wo die Maschine praktisch Höhe gewinnt. Die Startstrecke über das 15m Hindernis wird dort abgelesen, wo die Kurve die 20m Höhenlinie schneidet (da die Höhe der Startbahn auf +5m eingestellt war). Der Buckel in der Kurve nach unten während des Startlaufs ist wahrscheinlich auf die ruppige Piste in St. Georgen zurückzuführen, wo ich diese Aufnahme gemacht habe. Praktische Erfahrungen mit

dem Gerät werden wir in der kommenden Saison machen.

Selbst gebaut haben wir hingegen (genau genommen Rudi und Hermann) das neue Meßgerät für die Überprüfung der Fluginstrumente, die ja bekanntlich alle 4 Jahre durchgeführt werden muß. Wir haben uns ein derartiges Gerät bei der Prüfstelle Graz, Hr. Ing Müller angesehen und schlicht gesagt nachgebaut. Nach einigen Problemen mit der Beschaffung geeigneter Bauteile ist es nun soweit, das Gerät ist einsatzbereit. Wir haben es auch schon Herrn Ing. Müller vorgeführt und er hat es für gut befunden. Ihm sei hier ausdrücklich gedankt für seine Bereitschaft, uns in jeder Beziehung Hilfe zu geben! Die nötigen Zustimmungen vom Verkehrsministerium müssen wir zwar erst einholen, doch dort ist man uns sehr positiv gesinnt und ich denke, daß es keine Schwierigkeiten geben wird. Das Gerät wird, um Beschädigungen durch Transport und Fehlbedienung zu vermeiden, in Wels stationiert und darf nur von besonders ausgewiesenen Personen bedient werden. Wer es inanspruch nehmen will, muß also mit dem Flieger nach Wels kommen, die Instrumente können in eingebautem Zustand geprüft werden. Es müssen nur passende Anschlüsse geschaffen werden. Damit wird gleichzeitig auch die Dichtheit des Statik- und Pitotsystems geprüft.

Das Titelfoto zeigt das fertige Gerät, es wurde in einem Kunststoffkoffer montiert wo auch die Zubehörteile Platz haben. Dazu gibt es natürlich auch ein entsprechendes Handbuch. Trotzdem können wir das Gerät nicht jedem selbst in die Hand geben, da eine etwaige Fehlbedienung höchstwahrscheinlich eine Beschädigung der empfindlichen Meßgeräte zur Folge hätte. Außerdem würde die Behörde eine derartige Vorgangsweise sicher nicht billigen.

Romeowhisky

Neuheiten

Von Fa. Limbach, Herrn D.I. Pierre Schmitt erreichte uns folgende Pressemitteilung betreffend einen neuen Motor aus dem Hause LIMBACH:

LIMBACH L -2400 EF Motor in P-230

Ein Flugmotor vom Typ LIMBACH L - 2400 EF wurde Ende August 1997 in ein französisches Experimental Flugzeug vom Typ Pottier P-230 eingebaut.

Der neue flüssigkeitsgekühlte LIMBACH Flugmotor L - 2400 EF hat eine max. Leistung von 100 PS / 74 kW bei 3.000 U/min und ist musterzugelassen gem. der JAR 22 / H.

Die Pottier P-230 ist ein dreisitziges Metallflugzeug, von dem derzeit etwa 14 Exemplare in Frankreich fliegen. Die P-230 ist eine vergrößerte P-220, etwa 32 Bausätze wurden davon ausgeliefert. Üblicherweise fliegen die P-230 mit Conti O 200 oder Lycoming O 235 Motoren.

Die P-230 mit dem L - 2400. EF Motor ist die erste Maschine dieses Typs in Deutschland, gebaut wurde sie von Herrn Wördemann aus Schloß Holte. Als Propeller wird ein elektrischer Dreiblatt - Verstellpropeller vom Typ Mühlbauer MTV 1 verwendet, der Schalldämpfer stammt von der Fa. Heggemann.

Der erste von LTB Korff mit dem L - 2400 EF umgerüstete Motorsegler Taifun hat inzwischen über 60 Flugstunden absolviert, weitere Umrüstungen sind geplant. In Kürze ist auch vom LTB Korff geplant, eine Grob G - 109 B mit diesem Motor umzurüsten.

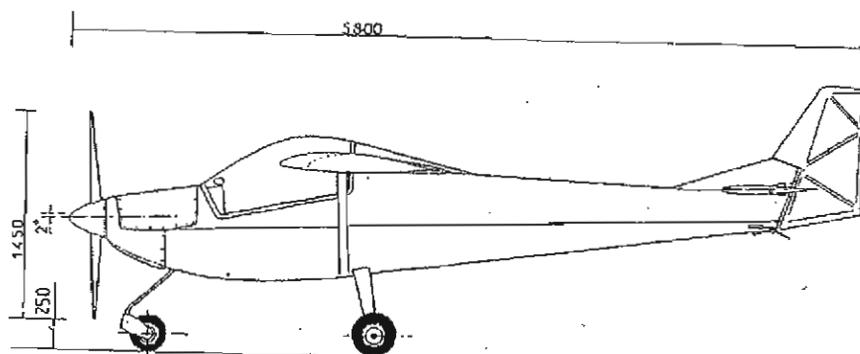
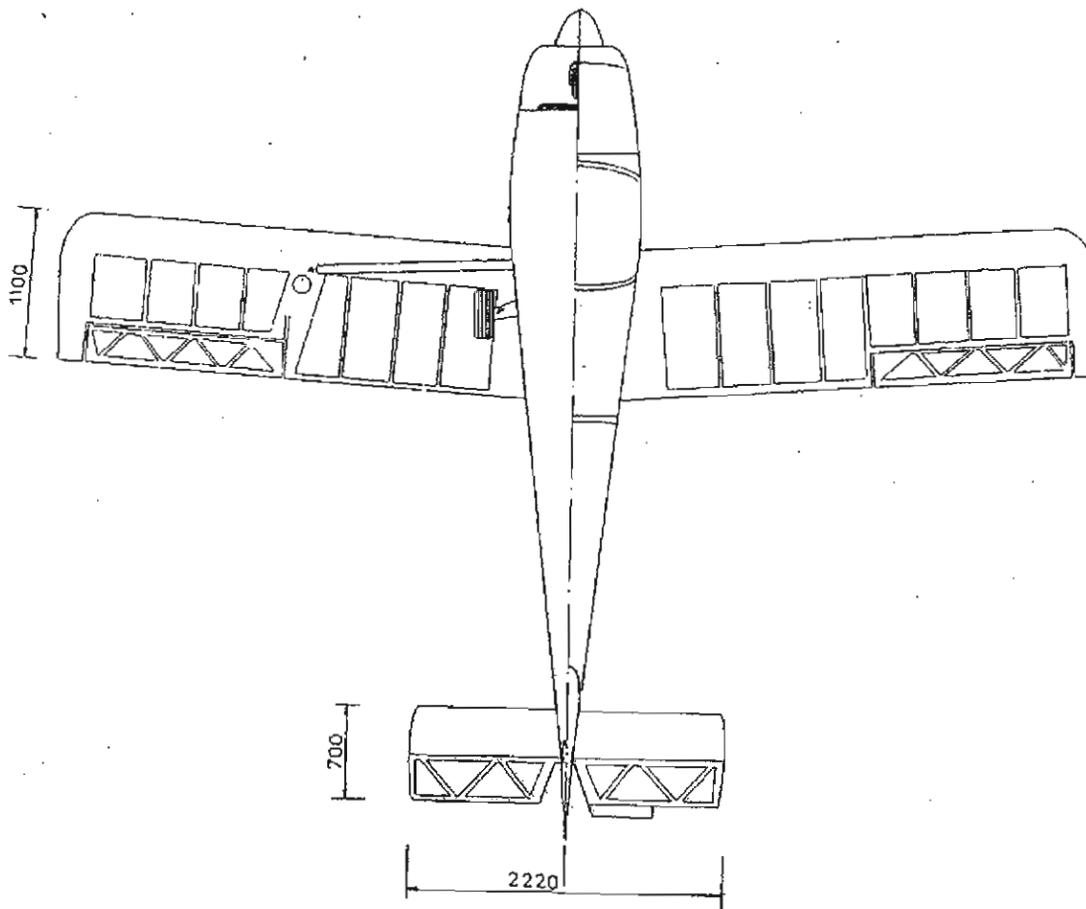
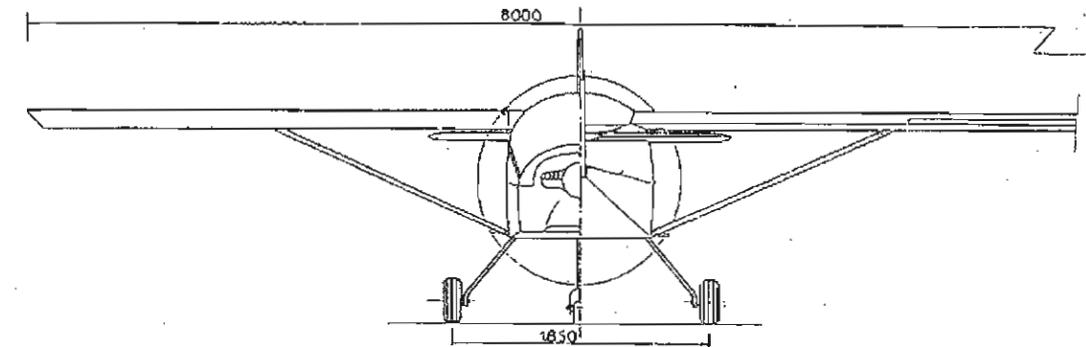
Die geplante TBO des neuen LIMBACH Motors liegt bei 2.000 Stunden.

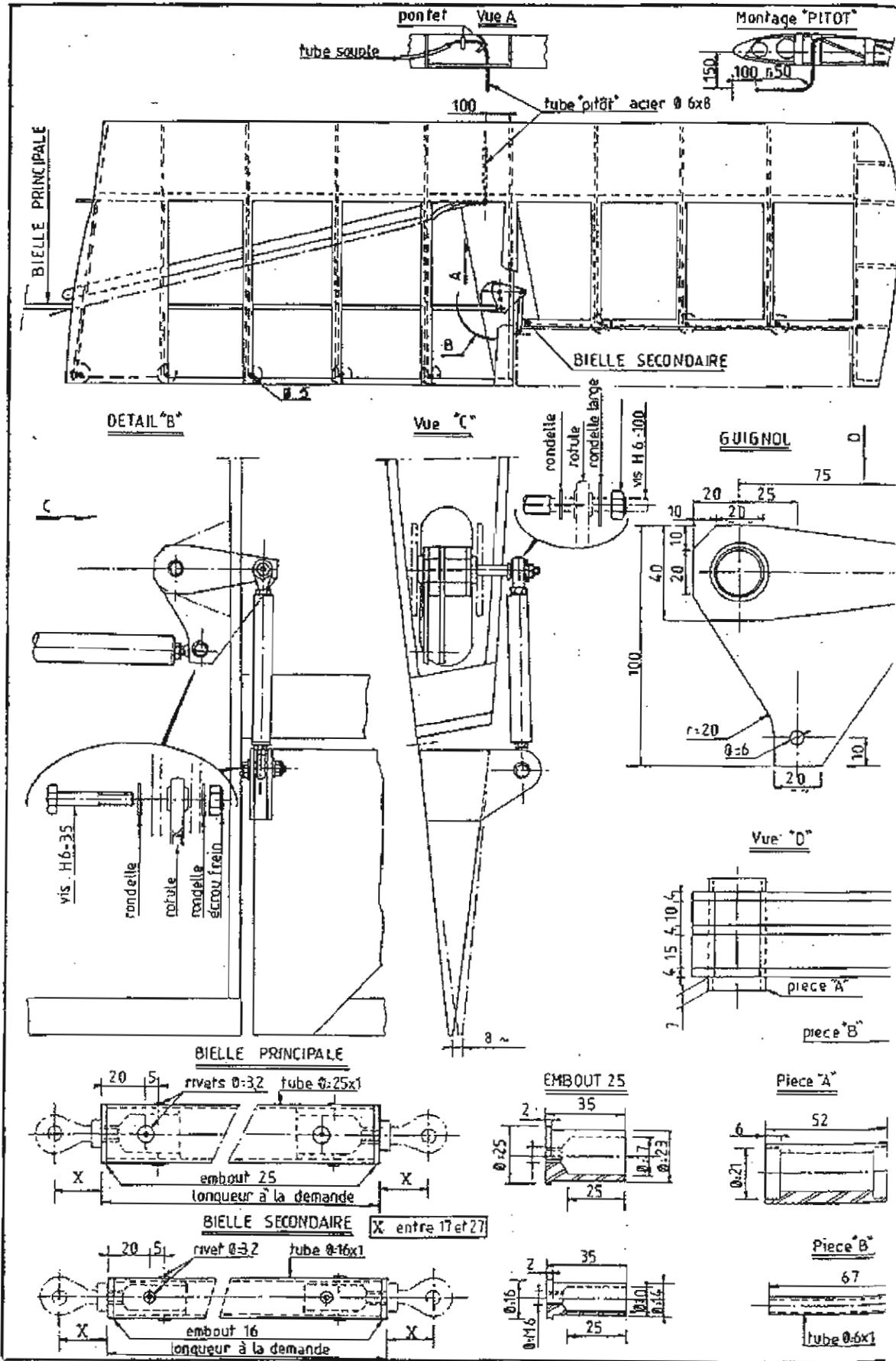
Für Rückfragen steht Herr Pierre Schmitt gerne zur Verfügung, auch für Flugzeuge, die nicht mit Limbach Motoren ausgerüstet sind, so vor allem auch für Pottier und Jodel Flugzeuge, die Menestrel HN 700 und 434 von Nicollier und andere. Er spricht fließend französisch und kann so ev. bei sprachlichen Problemen mit französischen Konstrukteuren helfen. Seine Adresse:

D.I. Pierre Schmitt
Kotthausener Straße 5
D 53639 Königswinter-Sassenberg
Tel.:0049-2244-920126
Fax.: 0049-2244-920130



Eine neue Konstruktion des bekannten französischen Konstrukteurs Pottier, die **P 130 S**, insofern eine bemerkenswerte Konstruktion, da bei dieser Holzbauweise sogar die Querruderumlenkhebel aus Sperrholz angefertigt werden. Siehe Ausschnitt aus der Konstruktionszeichnung nächste Seite. Bloß etwas französisch sollte man können.





Einladung**Motorflugunion Klosterneuburg**

A-3400 Klosterneuburg, Türkenschanzgasse 123

Tel.: 02243/34500 Fax DW 13

AUSTRIA/EUROPA

EINLADUNG zum

1. EUROPAFLUGTAG IN WIEN-ASPERN 1998

Sehr geehrte Damen und Herren!

Anlässlich des 1. Internationalen Europaflugtages am seit 21 Jahren gesperrten alten Wiener Flughafen in Wien-Aspern dürfen wir sie herzlichst einladen an diesem neuen Event, der in Zukunft alljährlich stattfinden wird, aktiv teilzunehmen.

Der am **20. - 21. Juni 1998** stattfindende Flugtag (Schlechtwetterersatztermin: 27. - 28. Juni) soll, neben den Publikumsveranstaltungen 1100-Mann-Festzelt, Vergnügungspark, Fachschau und Fachvorträge in einem Messezelt etc., eine Übersicht über alle derzeit in der General Aviation gebräuchlichen Flug- und Flugsportgeräte ermöglichen. Die Fach-Aussteller werden die Möglichkeit erhalten, ihr Fluggerät oder ihre Zubehörprodukte einem großen Kreis von Piloten aus ganz Europa zu präsentieren. Gleichzeitig beabsichtigen wir, eine Verkaufsmesse für Flugzeuge und Flugsportartikel zu veranstalten. Neue und gebrauchte Flugzeuge sollen angeboten werden.

Anfragen über die Veranstaltung richten Sie bei Interesse bitte möglichst rasch an **Dr. Karl Benes**, Tel. und Fax 0043/2247-4144 oder an uns. Für eine Ankündigung der Veranstaltung in Ihrem Bekanntenkreis wären wir sehr dankbar.

Ich verbleibe inzwischen mit kollegialem Fliegergruß, sowie



„Glück ab, gut land“.


GR Gustav Z. Holdosi
Präsident

Bankverbindung: OBERBANK Klosterneuburg, BLZ 15151 Kto Nr.: 04201003003

Engine Corner

Rotax 912, Öldruck beim ersten Start

ROTAX warnt, daß beim ersten Starten des Motors der Öldruck innerhalb der ersten 10 Sekunden aufgebaut sein muß, ansonsten die

Maschine sofort wieder abgestellt werden muß. Sollte das der Fall sein, so ist nach folgenden Schritten vorzugehen:

1. Entfernen Sie die obere Kerze jedes Zylinders.
2. Wechseln Sie den Ölfilter. Dies wird deswegen empfohlen, weil die Maschine werkseitig eingelaufen wird und sich vom Einlaufen herrührende Partikel im Ölfilter festsetzen können.
3. Demontieren Sie Ölleitungen und Ölkühler, prüfen Sie auf freien Durchgang und füllen Sie diese mit dem empfohlenen nichtsynthetischen Öl bevor Sie sie wieder einbauen.
4. Drehen Sie den Propeller mit ausgeschalteter Zündung mindestens 15 Umdrehungen per Hand durch, bis das Öldruckmanometer eine leichte Anzeige gibt. Bei dieser Gelegenheit sei gesagt, daß ein Flugzeugmotor niemals ohne Propeller gestartet werden darf, und schon gar nicht ein Getriebemotor wie der Rotax! Um das bekannte Klackern des Getriebes bei geringer Drehzahl zu vermeiden, sollte eine höhere Leerlaufdrehzahl eingestellt werden, mindestens 2000 U/min oder höher. Damit dreht der Propeller auch die üblichen 800 U/min.
5. Achten Sie auf Hindernisfreiheit des Propellers und drehen Sie bei eingeschaltetem Hauptschalter, aber auf Masse gelegter Zündung den Motor mit dem E-Starter einige Sekunden durch, bis Druck am Mano angezeigt wird.
6. Schrauben Sie die Zündkerzen wieder ein, stellen Sie das Flugzeug auf einem geeigneten Platz auf, verzurren Sie die Maschine und achten Sie darauf, wohin der Propellerstrahl bläst, wenn der Motor läuft. Nun starten Sie den Motor, Choke ist gezogen. Sobald er zündet, achten Sie auf den Öldruck. Wenn nicht innerhalb 10 Sekunden der Öldruck aufgebaut ist, schalten Sie sofort wieder aus. Checken Sie nochmals Ölstand und Durchgängigkeit aller Ölleitungen. Es soll schon vorgekommen sein, daß Leute die Ölschläuche am Ölbehälter montiert haben ohne die gelben Verschlußkappen abgenommen zu haben.... Wenn dann der Öldruck noch immer nicht kommt, rufen Sie den nächsten ROTAX Kundendienst an.

Nach 10 Stunden Laufzeit mit Einlauföl wechseln Sie das Öl auf Mobil 1. Nächster Ölwechsel und Filterwechsel nach 25 Stunden, dann alle 50 Stunden. Bei jedem fünften Ölwechsel nehmen Sie den Deckel des Öltanks ab und wischen Sie den Behälter innen mit einem nicht fuselnden Tuch aus, besonders sorgfältig auch den Boden des Behälters. Wenn Sie die Ölsorte wechseln, beginnen Sie wieder mit 10, 25 Stunden, dann erst wieder 50 Stunden Ölwechselintervalle.

Vermeiden Sie ständigen Betrieb mit Avgas 100LL. Gelegentliche Verwendung von 100LL spielt keine Rolle, aber ständiger Betrieb führt zu Bleiablagerungen an gewissen Bauteilen, was zu einer Verringerung der Lebensdauer führt. Man

kann 100LL ruhig bei Überlandflügen tanken, zu Hause soll jedoch so bald wie möglich wieder 95 oktantes Super verwendet werden.

Vermeiden Sie auch bei Überlandflügen das Nachfüllen von legierten Flugmotoren-Ölen. Führen Sie immer einen Liter Mobil 1 im Flugzeug mit, sodaß Sie auch auswärts nicht in die Verlegenheit kommen, ein ungeeignetes Öl nachfüllen zu müssen. Warum sollte legiertes Flugmotorenöl vermieden werden? Weil diese Öle keine Additive haben, die die Getriebebeschmierung gewährleisten.

Rechtzeitige Ölwechsel und Verwendung geeigneter Kraftstoffe und Öle verlängern die Lebensdauer des Motors!

Tips

Cherrybauer Otto Tillman faxte uns folgende Beschreibung einer preiswerten Tank-Innenversiegelung für Kunststofftanks die für Superbenzin verwendet werden sollen.

Anleitung zur Benzintankversiegelung

1. Tank mechanisch von grobem Rost und Schmutz innen reinigen. (Sandstrahlen, mit scharfkantigem Splitt schütteln etc.)
2. Bei Blechtank: Tank mit handelsüblichem Entrostungsmittel füllen. (keinen Rostumwandler verwenden). Entrostungszeit ist dem jeweiligen Produkt zu entnehmen. Flugrost kann belassen werden (z.B. nach dem Verchromen). Tank muß fettfrei sein.
3. Tank spülen und gut austrocknen, eventuell mittels Heizkanone, Heizlüfter o. ä.
4. Versiegelung und Härter genau nach Gewichtsteilen auswiegen und mischen (Mischungsverhältnis: Versiegelung zu Härter = 100 : 25). Siehe auch Mischtablette. Dies kann mittels Brief- oder Küchenwaage erfolgen.
5. Die fertige Versiegelungsmasse in den Tank eingießen und den Tank damit ausschwenken.
6. Tank bei Normaltemperatur mit offenem Einfüllstutzen ca. 1,5 Stunden ablüften lassen. Die sich am Tankboden sammelnde Masse im Tank belassen und damit eine 2., 3. usw Schicht auftragen, bis die Versiegelungsmenge aufgebraucht ist (zwischen jeder Schicht 1,5 Stunden ablüften lassen). Bei gutem Tankzustand kann die restliche Menge nach der 4. Beschichtung aus dem Einfüllstutzen entleert werden. (liegt im eigenen Ermessen). Die vermischte Masse bleibt im Tank bei Raumtemperatur 8 Stunden flüssig.
7. Den so behandelten Tank bei Raumtemperatur 6 Tage auslüften lassen.
8. Der Aushärtprozess kann durch Aufwärmen des Tanks (Heizkanone, Heizlüfter, Trockenofen etc.) wesentlich beschleunigt werden. Tank jedoch öfters und in geringeren Abständen ausschwenken, da die Masse dünnflüssiger wird.
9. Verbrauchsmengen: Tankinhalt Masse Härter

bis 10 Liter	160 g	40 g
15 Liter	200 g	50 g
20 Liter	250 g	62,5 g
40 Liter	500 g	125 g

Die Beschichtung ist absolut benzinfest (auch bleifreies Super, Super Plus), elastisch und vibrationsfest. Nicht unter 20°C verarbeiten.

Das Produkt ist zu beziehen bei Hrn. Waldmann, Wien, Tel. 0222-5235105, (auch Postversand). Preis: 500 g für 40 Liter Tank kostet ATS 220,--
Nähere Infos bei Otto Tillmann, Tel.:02287-3907.

Überlegungen zum Gebrauchflugzeugkauf

Mit der wachsenden Anzahl der Selbstbauflugzeuge in Österreich und im benachbarten Ausland häufen sich auch immer mehr die Fälle, daß selbstgebaute Flugzeuge, aus welchen Gründen auch immer, weiterverkauft werden. Von der Behördenseite her ist das kein großes Problem, sogar die Wartung kann vom neuen Eigentümer gemacht werden, wenn er vom Erbauer entsprechend eingewiesen wurde und dieser die Einweisung schriftlich bestätigt.



Für den Käufer stellt sich jedoch meist die Frage nach dem Zustand des Objektes der Begierde, ist er doch meist in technischen Belangen des Flugzeugbaus eher unerfahren. (Sonst hätte er ja schon längst selbst ein Flugzeug gebaut). Dies hier soll als Anregung dienen, worauf beim Kauf eines Flugzeugs geachtet werden sollt, erhebt aber keineswegs den Anspruch auf Vollständigkeit.

Bevor man sich zum Flieger selbst begibt sollte zuerst ein Blick ins Flughandbuch und in die Wartungsunterlagen geworfen werden, dort können einem schon die Augen aufgehen. Ich habe einmal zufällig die Wartungsunterlagen eines mir bekannten UL-Piloten gesehen, worauf ich mir gedacht habe, wenn der seine Wartungen auch so sorgfältig macht wie die Aufzeichnungen, dann möchte ich lieber nicht mit dem Ding fliegen. (War aber kein I.E.Clubmitglied).

Als nächstes würde ich mit dem Handbuch in der Hand einen Rundgang um die Maschine machen. Und bitte nicht den Eigentümer wegen jeder Kleinigkeit in die Zange nehmen, sondern lieber aufmerksam einmal den äußeren Zustand der Maschine begutachten. wenn möglich mit Fotos vom Prototypen oder bekannten Nachbauten vergleichen, um zu sehen, ob die Maschine vom Originalzustand abweicht.

Bei Nachbauten nach Plänen kommen sehr oft größere Änderungen vor, bei Kitflugzeugen weniger. Wenn solche Änderungen auffallen, den Erbauer fragen, warum diese gemacht wurden und wie sie sich bewährt haben. Meist hat sich ja der Konstrukteur was dabei gedacht, warum er es gerade so und nicht anders wollte.

Die Lackierung kann ebenfalls ein Indiz für den Zustand der Maschine sein. Eine schöne Lackierung wird meist auf eine gute Arbeit des Erbauers hinweisen, kann aber auch eventuelle Baufehler überdecken. Auf keinen Fall sollte man sich durch eine hervorragende Lackierung davon abhalten lassen, auch das Innenleben zu inspizieren. Andererseits muß auch eine mäßigere Qualität der Lackierarbeit nicht unbedingt auf schlechte Bauausführung hinweisen, es könnte ja sein, daß der Erbauer selbst lackiert hat, und, wie ich aus eigener Erfahrung weiß, gelingt eine fehlerlose Lackierung wirklich nur Professionisten.

Nun sollte man Verkleidungen, Cowling etc. abnehmen und einen Blick ins Innenleben des Fliegers riskieren, ausgerüstet mit Taschenlampe und einem kleinen Spiegel. Hier wird sich ein weiteres Mosaiksteinchen ergeben, das ein Bild von der Sorgfalt und der Qualität der Werkstattarbeit des Erbauers gibt. Schließlich will man ja der Arbeitsqualität

seines Vorgängers sein Leben anvertrauen. Daher sollte man darauf bestehen, auch wirklich überall hineinsehen zu dürfen. Selbstverständlich auch die Motorinstallation begutachten, schauen auf die Verlegung der Schläuche und Kabel, Abnützungserscheinungen, Scheuerstellen, Korrosion usw.

Schließlich sollte man noch Bordbuch und Lebenslaufakte zur Hand nehmen. Sehr aufschlußreich sind einmal die Total - Flugstunden. Wenn die Maschine nur wenige Stunden geflogen wurde, aber doch schon einige Jährchen alt ist, so könnte man daraus schließen, daß der Erbauer seinem Werk doch nicht so recht getraut hat. Wenn der Verkauf schon kurz nach der Fertigstellung erfolgen soll, ist das ebenfalls verdächtig, doch es könnte aber auch sein, und solche Leute kenne ich genug, daß der Erbauer einfach mehr Freude am konstruktiven Schaffen hat, als am Fliegen und nach der Fertigstellung seines Meisterwerks schon wieder ein neues Projekt im Auge hat.

Am meisten vertrauenerweckend wären natürlich viele Eintragungen über weitere Strecken, was bedeutet, daß der Erbauer wirklich selbst Vertrauen in sein Werk hatte und dieses sich bewährt hat. Auch wenn es

dadurch schon Verschleißspuren davongetragen hat, würde ich letzteres einem blitzblanken, aber noch wenig geflogenen Eigenbauflugzeug vorziehen.

Selbstverständlich wird man die Bordbücher und Lebenslaufakte auch nach etwaigen größeren Instandsetzungen nach Unfällen oder sonstigen Schäden durchstöbern.

Allerdings muß man sich im Klaren sein, daß in einem Bordbuch bzw. Logbuch eines nicht musterzugelassenen Flugzeugs nicht alle Eintragungen so konsequent wie in einem Luftfahrttechnischen Betrieb gemacht werden, da ja hier der Erbauer selbst für solche Eintragungen verantwortlich ist.

Punkto Abschätzung des Preis - Leistungsverhältnisses können nur sehr vage Aussagen gemacht werden, da ja der Wert eines Selbstbauflugzeugs ein eher ideeller ist. Die vielen Arbeitsstunden und das Herzblut, das meist in so einer Maschine steckt, wird in der Praxis kaum ein Käufer zu bezahlen bereit sein. Eher richtet sich der Preis eines solchen Verkaufsobjektes meist nach der Finanzkraft des Käufers.

Romeowhisky

<p>STEINER Sigmund u. Aloisia g. Untergrabnerhof 8972 Ramsau a. D. 55 Tel.: 03687/81387 Seehöhe: 1100 m</p> <p>Zug: Schladming 10 km Bus: vorm Haus FW: Ramsau</p> <p>Entfernung vom: Ort: 1 km Arzt: 1km Gasthaus: Hausn. Bad: 1km Schilift 1km Langlaufloipe: beim Haus</p>		<p>Zimmer der Kategorie I, FP, Ferienwohnungen</p> <p>Ein herrliches Gebirgs Panorama vor der Haustür bieten wir Ihnen.</p> <p>Sämtliche Zimmer sind mit Balkon, Dusche und WC ausgestattet. In unserem gemütlichen Aufenthaltsraum werden Sie sich wohlfühlen.</p> <p>Hobbyraum., Garage, Balkon, Küchenbenützung, Liegewiese, Kinderspielplatz.</p> <p>Ferienwohnung: Urmütlich im alpenländlichen Stil sind unsere Appartements für 2 - 4 Personen eingerichtet. Wohn-Schlafrum, Schlafzimmer, Kochnische, Dusche, WC ,Balkon.</p> <p>Bergwandern, Schi- und Langlauf, Rodeln, Eislaufen, Eisstockschießen, Tennis, Minigolf, Frei- und Hallenbad.</p>	<p>Viehstand:</p> <p>Katze Kaninchen Geflügel Schafe Rinder</p> <p>Hautiere können mitgebracht werden.</p>
--	---	--	---

Beim Untergrabnerhof in der steirischen Ramsau können Amateurflugzeugbauer Skilaufen, Langlaufen, Bergsteigen, Wandern oder einfach nur fachsimpeln, der Hausherr ist Mitglied im I.E.CLUB.

Int. Veranstaltungskalender

Diese Liste ist wesentlich gekürzt gegenüber der Originalausgabe von David Wise. Die komplette Liste bzw. Updates findet Ihr im Internet auf der Homepage der PFA :

<http://www.pfa.org.uk/>.

Wichtigere Termine, vor allem die europäischen Amateurbauertreffen habe ich unterstrichen.

FAI CALENDAR OF EVENTS 1998 by David Wise ALWAYS CHECK BEFORE SETTING OUT

APRIL

5	Compton Abbas (G)	Spring Fly-in	01747-811767
12	Popham (G)	Jodel Club Fly-in	01256-397733
12-13	North Coates (G)	Easter Fly-in	01472-388850
12.	Popham (G)	Jodel Club Fly-in	+44-1256-397733
19	Henstridge (G)	PFA Wessex Strut Fly-in	01963-363630
18-19	Zeltweg (OE)	Rally Flying Championships	
19-25	Lakeland, FL (N)	EAA Sun 'n' fun Fly-in	001-941-644-2431
25	Compton Abbas (G)	FAA Officers Assoc Fly-in	0033-29990-6759

MAY

2-3	Duxford (G)	Spitfire 60th anniversary Display	01223-835000
3	Dunkeswell (G)	PFA Devon Strut Fly-in	01404-891643
3	Welshpool (G)	PFA Welsh Struts Fly-in	01686-624387
3	Old Warden (G)	Shuttleworth Spring Display	01767-627288
4	Popham (G)	Fly-in, Aero-Jumble & Classic Vehicle Rally	01256-397733
7-10	Münster (D)	Sport Aviation Show	0049-7544-5457
8-9	Ried-Kirchheim (OE)	Precision Flying Competition	
10	Popham (G)	Gardan & French Aircraft Fly-in	01256-397733
16	Old Warden (G)	Shuttleworth Sunset Display	01767-627288
16-17	White Waltham (G)	Vintage Fly-in & book-launch	01747-838165
18-24	Berlin (D)	ILA Berlin Air Show	0049-30-30380
21-24	Kassel-Calden (D)	Warbirds Display	0049-371-431980
3-24	Truro & Lands End (G)	PFA Cornwall Strut Fly-in	01579-320487
24-25	Brighton (G)	Vintage Piper Club Fly-in	01353-663450

JUNE

4-7	Wiener Neustadt (OE)	GA Show	
5-7	Barkarby (SE)	EAA Sweden Homebuilt Fly-in	0046-8752-7585
7	Old Warden (G)	Shuttleworth Flying Day	1767-627288
11-14	Stauning (OY)	KZ Club Danish vintage & homebuilt fly-in	0045-9736-9044
13	Finmere (G)	VAC Fly-in & Vintage vehicles	01280-860207
14	Fenland (G)	Vintage Piper Club Fly-in	01353-663450
19-21	Speyer (D)	OUV German Homebuilt Fly-in	0049-7571-62309
20	Old Warden (G)	Shuttleworth Evening Display	01767-627288
21	Tatenhill (G)	PFA West Midland Strut Fly-in	01889-271037
21	Popham (G)	PFA West London Strut Fly-in	0181-979-7559
21	Old Warden (G)	Stampe Club Fly-in & Cathy O'Brien Aeros	01767-627288
21	Compton Abbas (G)	Mid-summer Fly-in	01747-811767
20-21	Vienna-Aspern (OE)	Display	0043-2243-34500
24	Old Warden (G)	Shuttleworth Schools Day	01767-627288
25-28	St Gallen-Altenrhein (HB)	Bodensee Air Show	0041-79421-2701
27-28	Fribourg-Ecuvillens (HB)	Old-timer Fly-in	0041-26323-1525
27-28	Old Warden (G)	DH Moth Club Charity Flying Days	01767-627288

JULY

3-5	Cranfield (G)	PFA UK National Rally	01273-461616
4-5	Duxford (G)	Flying Legends Display	01223-834973
5	Old Warden (G)	Shuttleworth Summer Display	01767-627288
8-12	Arlington, Wa (N)	North-West USA EAA Fly-in	
11	Brooklands (G)	PFA West London Strut Fly-in (PPO)	0181-979-7559
12	Popham (G)	de Havilland & Biplane Fly-in	01256-397733
18	Belle Vue (G)	PFA Devon Strut Fly-in	01805-623113
18	Old Warden (G)	Shuttleworth Evening Display	01767-627288
20-Aug4	Oshkosh, Wi (N)	EAA US National Fly-in & Display	001-414-426-4800
24-26	Epinal-Mirecourt (F)	RSA French Homebuilt Fly-in	0033-14228-2554

AUGUST

1	Old Warden (G)	Bücker Festival	01279-506056
7-9	Interlaken (HB)	RSA Swiss Fly-in	0041-21887-8075
9	Popham (G)	Vintage Piper & Douglas Bader Foundation Fly-in	01256-397733
14-16	Ljungbyhed (SE)	EAA Sweden Thulin memorial Fly-in	0046-435-445476
14-16	Hoganas (SE)	EAA Sweden Vans RV & Homebuilt fly-in	0046-8760-1085
15-16	Breighton (G)	Jodel Fly-in	01757-289065
16	Old Warden (G)	Shuttleworth Vintage Transport Day	01767-627288
16	Compton Abbas (G)	August Fly-in	01747-811767
22	Farway Common (G)	PFA Devon Strut Fly-in	01395-597535
22-23	Bielefeld (D)	Vintage & Homebuilt Fly-in & Balloon meet	0049-521-49051
24-30	Neuchatel (HB)	Aviation Festival	0041-41370-2121
29	Old Warden (G)	Vintage Piper Club Fly-in	01353-663450
29-30	Schonhagen (D)	Warbirds Display	0049-371-431980
29-30	Frickal-Schupfart (HB)	Air Day	0041-62871-2223
29-30	Wels (OE)	Igo Etrich Club Austrian Homebuilt Fly-in	0043-7674-62805

SEPTEMBER

3-6	Birrfeld (HB)	Club Robin International Fly-in	
5-6	Niederöblarn (OE)	Precision Flying Competition	
6	Old Sarum (G)	PFA Solent Strut Fly-in	01489-783036
6	Duxford (G)	Duxford Display	01223-835000
6	Old Warden (G)	Shuttleworth Pageant	01767-627288
7-13	Farnborough (G)	SBAC Air Show	0171-839-3231
12-13	Lahr (D)	Yak Fly-in	0049-371-431980
13	Watchford Farm, Taunton (G)	PFA Devon Strut Fly-in	01823-601268
19	Old Warden (G)	Shuttleworth Flying Evening	1767-627288
19-20	Furstenfeld (OE)	Precision Flying Competition	
26-27	Bernay (F)	UK Jodel Club Mascaret Fly-out	01772-718559

OCTOBER

4	Old Warden (G)	Shuttleworth Autumn Display	01767-627288
11	Popham (G)	End of Season Fly-in	01256-397733

Frauenecke**Fliegen und Geselligkeit**

Von Heidi Wolf

Die Flugsaison hat nun wieder begonnen, die Flugzeuge werden gewartet, geputzt und betankt und alle warten nur mehr auf schönes, frühlingshaftes Flugwetter. Für die meisten Experimentalfieger war der Frühling zu lang, zu kalt oder zu neblig und jeder will schon warme und klare Höhenluft schnuppern. Und wem es nicht nur um's "endlich hoch hinaus" geht, stellt sich oft die Frage: Wohin? Mit wem? Wo ist was los?

Als Co-Pilotin macht es mir großen Spaß zu fliegen (Gott sei Dank jetzt auch schon um des Fliegens willen, und nicht nur von einem Ort zum anderen!) und seit ich "rechter Pilot" sein darf, sowieso und überhaupt. Trotzdem ist es immer lustig und kurzweilig, auf eine selbstgemachte Schokoladentorte zu Ratko nach Punitz zu fliegen, auf einen guten Salat nach Niederöblarn oder eine Schafkäsejause nach Seitenstetten. Und in Freistadt gibt es einen guten Fliegertoast.

Wenn man dann Freunde oder Bekannte trifft, die auch zufällig den gleichen Zielort hatten, kann's fachsimpeln, plaudern oder Fliegerlatein losgehen. Es macht Spaß, mit Menschen gleicher Interessen zusammenzusein, einen geselligen Nachmittag zu verbringen und gleichzeitig seine Fluglust zu befriedigen.

Da ich mit Othmar ziemlich oft in der Luft bin (an jedem "fliegfähigen" Wochenende), würde ich mir wünschen, öfter so eine illustre Fliegerrunde irgendwo zu treffen. An den in-und ausländischen Fliegertreffen sieht man zwar auch immer Freunde und nette Bekannte, doch man fliegt ja nicht jedes Mal ein ganzes Wochenende fort. Meistens sind's ja 2-3 Stunden-Lustflüge.

In dieser Ausgabe der I.E.Impulse ist nun ein zwangloser Vorschlag für Lustflieger, die auch ab und zu Freunde treffen und quatschen wollen. (Danke Reinhold für die Idee!) Wäre doch toll, seine Flugbegeisterung auszutoben oder einen wunderschönen Alpenflug zu genießen und anschließend bei Kaffee und Kuchen, oder auch etwas Deftigem, über seine Flugerlebnisse zu berichten.

Und da die Flieger sowieso ein geselliges Völkchen sind (siehe unsere Treffen im In-und Ausland), finde ich diese Anregungen super und hoffe, daß sich eine Menge Interessierte finden.

Natürlich wäre es für mich als Fliegerfrau wünschenswert, wenn sich auch mehr Co-Pilotinnen in die Luft begeben würden. Doch leider blieben alle meine diesbezüglichen Aufforderungsversuche ungehört oder unbeantwortet. Entweder geben die Experimentalfieger die I.E.Impulse nicht an ihre Frauen zum Lesen weiter, oder die Damen der Piloten haben mit fliegen wirklich nichts am Hut. Schade! Denn ich kann fliegen nur weiterempfehlen!

Auf jeden Fall werden Othmar und ich heuer sicher einige der vorgeschlagenen Plätze anfliegen, einfach um zu sehen, ob die Idee Anklang findet, um Freunde zu treffen und weil geteilte Fliegerfreude sowieso doppelte Fliegerfreude ist.

Uns allen wünsche ich viel Spaß in der kommenden Flugsaison und lauter gute Landungen!

Wohin am Wochenende?

Unter dieser Rubrik werden wir zu Beginn jeder Saison eine Liste von Flugzielen und zugehörigem Datum abdrucken mit dem Zweck, daß diejenigen, die am Wochenende fliegen wollen, aber nicht wissen wohin (soll öfter vorkommen als man glaubt) zur Lösung dieses Problems diese Liste zur Hand nehmen. Als angenehmer Nebeneffekt trifft man dann wahrscheinlich dort auch noch bekannte Gesichter, so diese auch auf dieselbe Idee gekommen sind . . . Jedenfalls probieren wir es heuer aus, wir werden sehen, ob es auch so klappt, frei nach dem Motto:

Wir sind alle Flieger, Fliegen ist geil, also laßt uns miteinander was unternehmen!

Und sollte das Wetter schlecht sein, nix riskieren und lieber daheim im Fliegerstüberl ein Bier trinken!

Flugziele 1998

Datum (Samstag)	Zielflugplatz	Datum (Sonntag)	Zielflugplatz
4. April	Fürstenfeld (LOGF)	5. April	Schärding (LOLS)
11. April	Stockerau (LOAU)	12. April	St.Johann/T (LOIJ)
18. April	Wr. Neustadt (LOAN)	19. April	Gmunden (LOLU)
25. April	Freistadt (LOLF)	26. April	Ried (LOLK)
2. Mai	Wolfsberg (LOKW)	3. Mai	Krems (LOAG)
9. Mai	Lanzen (LOGL)	10. Mai	Zell am See (LOWZ)
16. Mai	St. Georgen (LOLG)	17. Mai	Vöslau (LOAV)
23. Mai	Weiz (LOGW)	24. Mai	Trieben (LOGI)
30. Mai	Dobersberg (LOAB)	31. Mai	Wels (LOLW)
6. Juni	Mariazell (LOGM)	7. Juni	Punitz (LOGG)
13. Juni	St.Johann/T (LOIJ)	14. Juni	Seitenstetten (LOLT)
20. Juni	Ried (LOLK)	21. Juni	Niederöblarn (LOGO)
27. Juni	Friesach (LOKH)	28. Juni	Lienz (LOKL)
4. Juli	Pinkafeld (LOGP)	5. Juli	Graz (LOWG)
11. Juli	Wolfsberg (LOKW)	12. Juli	Wr. Neustadt (LOAN)
18. Juli	Weiz (LOGW)	19. Juli	Feldkirchen (LOKF)
25. Juli	Schärding (LOLS)	26. Juli	Kapfenberg (LOGK)
1. August	Spitzerberg (LOAS)	2. August	Nötsch (LOKN)
8. August	Gmunden (LOLU)	9. August	Lanzen (LOGL)
15. August	Hohenems (LOIH)	16. August	Timmersdorf (LOGT)
22. August	Mauterndorf (LOSM)	23. August	Dobersberg (LOAB)
29. August	Wels (LOLW)	30. August	Wels (LOLW)
5. September	St. Georgen (LOLG)	6. September	Klagenfurt (LOWK)
12. September	Seitenstetten (LOLT)	13. September	Pinkafeld (LOGP)
19. September	Reutte (LOIR)	20. September	Mariazell (LOGM)
26. September	Spitzerberg (LOAS)	27. September	Krems (LOAG)
3. Oktober	Friesach (LOKH)	4. Oktober	Stockerau (LOAU)
10. Oktober	Scharnstein (LOLC)	11. Oktober	Fürstenfeld (LOGF)
17. Oktober	Punitz (LOGG)	18. Oktober	Niederöblarn (LOGO)
24. Oktober	Timmersdorf (LOGT)	25. Oktober	Innsbruck (LOWI)

Story

Bittgebete

von Richard Bach

„Passen Sie lieber auf, was Sie sich erbitten“, hat irgendwann einmal jemand gesagt, „weil Sie es dann auch bekommen.“

Ich dachte an diesen Satz, als ich mit einer Fokker D-7 durch die große Luftkampf-szene in dem Film 'Von Richthofen and Brown' kurvte, in dem ich eine kleine Rolle hatte. Die Szene hatte ordentlich und sicher ausgesehen, als wir sie an der Tafel im Besprechungszimmer aufgezeichnet hatten. Aber jetzt, in der Luft, war die Sache unheimlich - vierzehn nachgebaute Jagdflugzeuge in einem kleinen Würfel Luft zusammengepreßt, jedes hinter einem anderen her; einige verloren die Position und tauchten blindlings zwischen den anderen weg; bunt blitzte das Sonnenlicht von den in allen Farben bemalten Maschinen, kurz und laut knallte der Motor einer Pfalz, als das Flugzeug unter mir und der Sicht entzogen in Flammen aufging; um mich herum Rauchspuren und der schwere Geruch von Feuerwerk im Wind.

An diesem Vormittag passierte keinem etwas, aber ich zitterte noch ein bißchen, als ich an den Spruch dachte, man soll aufpassen, was man sich erbittet. Denn in dem ersten Artikel, den ich, zwölf Jahre vorher, für ein Magazin geschrieben hatte, hatte ich den Wunsch geäußert, daß jene von uns, die das Fliegen in Maschinen mit geschlossenem Cockpit gelernt haben, die Chance bekämen, sich ein Flugzeug mit offener Kabine zu mieten, nur so zum Spaß, „...und eine alte Fokker D-7 mit 150 modernen PS in der Nase zu fliegen“. Und jetzt, in diesem Augenblick hatte ich einen Helm und eine Schutzbrille auf, trug einen Fliegerschal und war Pilot eines geb-blau-weißgrünen Flugzeugs, auf dessen Rumpf ein authentisches *Fok. D VII* gepinselt war. Als die Filmarbeit abgeschlossen war, hatte ich vierzig, nicht weniger als vierzig Flugstunden in alten Flugzeugen vom Typ Fokker, Pfalz, und SE-5 hinter mir - meine Gebete waren vollständig erhört worden, daß ich eine ganze Weile fliegen konnte, wie es mir wirklich am Herzen lag.

Ein paar Jahre nach meiner Bitte um die Fokker nahm mich bei einem Fly-in in Merced Chris Cagle in seiner J-3C Cub mit. Cagle

hatte schätzungsweise in dieser Cub allein tausend Stunden hinter sich, und als wir durch den Nachmittag flogen, zeigte er mir, wie man mit dem Ding in der Luft stehenbleibt, Loopings und Rollen vollführt. Ich erinnere mich, wie ich durch die offene Tür den prallen Reifen sah, der wie eine große Doughnut aussah, und tief darunter die Erde, und wie ich dachte, was für ein tolles kleines Flugzeug und bei Gott, eines Tages werde ich mir auch eine Cub zulegen! Heute besitze ich eine und sie hat große, pralle Reifen wie Doughnuts, und die Türen lassen sich im Flug öffnen, und ich schaue hinunter und erinnere mich. Siehe da, es ist wieder einmal so gekommen: Mein Bittgebet war in Erfüllung gegangen.

Immer wieder habe ich es beobachtet, in meinem eigenen Leben und im Leben von Leuten, die ich kenne. Ich habe versucht, jemanden zu finden, der nicht bekommen hat, was er sich von Herzen gewünscht hat, aber bisher war die Suche vergeblich. Ich bin davon überzeugt, daß alles, was wir in unseren Gedanken wegpacken, eines Tages offen vor uns liegt, als lebendige Erfahrung.

In New York lernte ich ein Mädchen kennen, das in einer vollgepferchten Mietskaserne wohnte, umgeben von altem Beton und bröckeligen Ziegelmauern, von Frustration und Angst, Überfällen und Straßenkriminalität. Ich wunderte mich laut, warum sie nicht wegziehe, aufs Land gehe, nach Ohio oder Wyoming, wo sie einmal in ihrem Leben frei atmen und das Gras berühren könnte.

„Das könnte ich nicht“, sagte sie. „Ich weiß nicht wie es dort ist.“ Und dann sagte sie etwas sehr Ehrliches und Einsichtsvolles: „Wahrscheinlich ist meine Angst vor dem, was ich nicht kenne, größer als mein Haß auf das Leben, wie ich es jetzt führe . . .“

Lieber die Straßenkriminalität, lieber den Dreck, die Zustände in der U-Bahn und das Menschengewimmel, so lautete Ihr Bittgebet, lieber all das, als das Unbekannte. Und ihr Gebet wird erhört: Sie lernt nichts mehr kennen, was sie nicht schon kennt.

Plötzlich fiel es mir wie Schuppen von den Augen. Die Welt ist so, wie sie ist, weil wir sie so wollen. Nur wenn unser Wollen sich ändert, verändert sich auch die Welt. Worum

wir in unseren Gebeten auch bitten - wir bekommen es.

Man braucht doch nur die Augen aufzumachen. Tagtäglich bieten sich uns die Schritte an, die zur Erfüllung unserer Gebete führen. Wir brauchen nur loszugehen, um sie zu tun, einen um den anderen. Die Schritte, die mich zu meiner Fokker führten, waren zahlreich. Vor Jahren half ich einem Mann mit seiner Zeitschrift und lernte ihn dabei kennen. Ihm bedeuteten alte Flugzeuge und Geschäftsabschlüsse und Filme alles, und er nützte die Chance, einer Filmfirma ein Geschwader von Jagdflugzeugen abzukaufen. Als er davon erzählte, sagte ich, ich stünde zur Verfügung, falls er einmal für eine der Maschinen einen Piloten brauchte; das heißt, ich tat einen Schritt der sich anbot. Ein Jahr später brauchte er zwei amerikanische Piloten zur Ergänzung der Gruppe, die in Irland die Fokkers flog. Als er mich anrief, war ich bereit, den Weg zu beenden, den ich mit jenem ersten Bittgebet um eine Fokker begonnen hatte.

Als ich vor ein paar Jahren im Sommer im Mittleren Westen "barnstorming" - Schau- und Rundflüge - machte, sagte von Zeit zu Zeit ein Fluggast zu mir: " Sie haben ein herrliches Leben, Sie können weiterziehen, wohin Sie wollen, wann Sie wollen . . . ich wollt, ich könnte das auch!" In diesem sehnsüchtigen Ton.

"Dann kommen Sie doch mit" pflegte ich darauf zu sagen. "Sie können Karten verkaufen, die Leute hinter den Tragflächen halten, die Passagiere auf dem Vordersitz anschnallen. Vielleicht machen wir genug Geld zum Leben, vielleicht machen wir Pleite, aber Sie sind eingeladen." Ich konnte es mir leisten, so zu reden, erstens weil ich einen Kartenverkäufer immer gebrauchen konnte, und zweitens, weil ich die Antwort im Voraus kannte.

Darauf zuerst Schweigen, dann "Danke sehr, aber ich hab ja meinen Job. Wenn mein Job nicht wäre, würd ich . . ." Das bedeutete nichts anderes, als daß die Sehnsucht, die da jeder aussprach, gar keine echte Sehnsucht war. Jeder hatte in seinen Gebeten mehr um seinen Job gebeten als um ein ungebundenes Leben, so wie das Mädchen in New York um seine elende Mietskaserne statt um das frische Gras in Wyoming oder sonst etwas Unbekanntes.

Beim Fliegen geht mir das manchmal durch den Kopf. Wir bekommen immer, was wir erbitten, ob es einem gefällt oder nicht. Ausflüchte helfen nichts. Mit jedem Tag verwandeln sich unsere Gebete mehr in Wirklichkeit; wir sind das, was wir am meisten sein wollen. Mir kommt das alles sehr gerecht vor, ich kann durchaus nicht sagen, daß ich etwas daran auszusetzen hätte, wie die Welt beschaffen ist.

<p>ING. H. BRDITSCHKA HB FLUGTECHNIK GMBH</p> <p>WARTUNGSBETRIEB</p> <p>WARTUNG UND REPARATUR VON MOTORSEGLERN UND SEGELFLUGZEUGEN IN GFK- HOLZ- UND GEMISCHTBAUWEISE</p> <p>NEULACKIERUNGEN UND GRUNDÜBERHOLUNGEN</p> <p>INSTANDSETZUNG VON MOTORSEGLERMOTOREN</p> <p>NACHPRÜFUNGEN K. ZLLV §40(1) Z1 u. Z2</p>
--

Fliegerflohmarkt

Privatinserate für Vereinsmitglieder kostenlos, für Nichtmitglieder S 200,- pro Einschaltung.

Gewerbliche Inserate gegen Spende. Dauerinserate erscheinen bis auf Widerruf.
Andere je nach Auftrag, für Mitglieder 3 mal.

Zu verkaufen:
D – EFVA "Silberkrähe" –
Experimental Spornradflugzeug
FVA 18/3. Z Zt. Einsitzig,
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.

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 und
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

Wolfgang Streitwieser verkauft
einen Propeller ϕ 1500mm für
VW 2000 -2400 ccm. Neue
Tel.Nr: 06272/4767

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

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

Achtung Cherrybauer!

Otto Tillmann verkauft einen
Holm für die Cherry, fertig
verleimt, jedoch noch nicht
gewickelt, abgenommen, aus
Planer - Fertigung um S17400,-
Tel.:02287-3907

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

Der Fliegerclub "Weisse Möwe
Wels", hat im Fliegerbuch:
"LUSTIGES; ERNSTES;
FASTVERGESSENES"
von G. Seidl Histörchen rund
um die Wiedererlangung der
Luftöheit gesammelt. Die
Zeichnungen stammen von Willi
Stockinger. Verkauft wirds um
S 220,- bei Hrn. Schrögenauer,
W.M.Wels.
Tel.: 07242/26499

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

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

Verkaufe Neuwertiges GPS
GARMIN 95 XL
Tel.: 03143-4347 Fr. Falland

Verkaufe Turn u. Bank, ϕ 80
mm, Vakuum, nur ein Jahr in
Betrieb. Preis: ATS 3500,-
Hans Haberhofer, Tel.: 03177-
2703

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.

Tel.: 03615/3622

Fax: 03615/3621

AIRCRAFT SERVICE



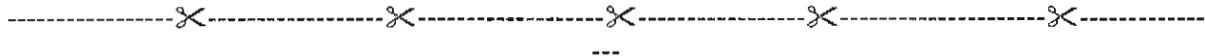
AIRCRAFT SERVICE GES.M.B.H.
FLUGPLATZ TRIEBEN
A-8784 TRIEBEN
TEL. 0 36 15 / 36 22 · FAX 36 21

GERHARD MOIK

Verkaufe **LONG-EZ**: nahezu fertig (Zelle war in der BRD bereits zugelassen, 60 h geflogen), Motor O-320, noch 700 h offen. L-Akt vorhanden, alles bestens dokumentiert, OE - Experimental-Zulassung bereits mit ACG besprochen. Preis VS
 Helmut Hoffer,
 Tel.: 07472-23470

BAUSATZFLUGZEUG ALFA	
HB-207	
ENTWICKLUNGSBETRIEB	
A-4063 HAD- Ansfelden, Österreich Dr.-Adolf-Schärf-Str. 42, Postfach 74 Telefon: 07229 / 79 1 04 oder 79 1 17 Telefax: 07229 / 79 1 04-15 o. 79 1 17-15	Werksflugplatz: HB-Hofkirchen 4491 Hofkirchen, Klebach 2 Telefon: 07225 / 332

ACHTUNG: Sonderpreise für IGO-ETRICH-Mitglieder !!



Änderungsmitteilung

Name: Vorname:

Folgende Daten zu meiner Person bzw. meinem Projekt haben sich in letzter Zeit geändert und ich ersuche, sie in der Mitgliederliste des I.E. CLUBS zu korrigieren:

Straße, Hausnr.

PLZ..... Wohnort:.....

Tel.:..... Fax:.....

Projekt:..... Kennung:

Status:.....

Bitte senden an: Othmar Wolf, Dürnbachgasse 2, 3252 Petzenkirchen, oder per Fax: 07416-54774.



Impressionen vom I.E.Treffen 1997