

I.E. IMPULSE



IGO ETRICH CLUB AUSTRIA

Die Zeitschrift der Österreichischen Amateurflugzeugbauer



- > 26. Igo Etrich Treffen in Krems
- > 100 Jahre Überlandflug Wien - Horn - Wien
- > Wartung von Annex II Flugzeugen
- > Border Crossing mit Experimentals

Editorial

Liebe Fliegerfreunde!

Wieder ist ein Jahr vorbei mit seinen Höhen und Tiefen, politisch, wirtschaftlich und auch in unserem fliegerischen Bereich. Viele von uns hatten schöne Erlebnisse auf Flugreisen oder Höhepunkte beim Bau des eigenen Flugzeugs, aber auch Rückschläge waren zu verschmerzen. So wie der tragische Unfall unseres Cherry-Bauers Hans Rimpl, der am 3. Juli 2010 mit seiner wunderschön gebauten Cherry in Vilshofen kurz nach dem Start abgestürzt ist. Als Ursache hat sich mittlerweile mit großer Wahrscheinlichkeit ein gesundheitliches Problem herauskristallisiert. Ein technisches Versagen kann mit ziemlicher Sicherheit ausgeschlossen werden, so hat mir der untersuchende Beamte des deutsche BfU am Telefon berichtet. Das beruhigt zumindest die Cherry-Gemeinde, die ja mittlerweile eine der größten im Amateurbaubereich ist.

Diese Ausgabe der IE IMPULSE musste ein wenig kürzer als sonst üblich ausfallen, da einerseits keine Bau- oder Reiseberichte eingetroffen sind, die unsere Zeitung immer sehr bereichern. Andererseits bin ich durch eine angespannte Situation in meinem familiären Bereich etwas ins Hintertreffen geraten. Aus demselben Grund entfällt diesmal auch die Frauenecke, ich hoffe, dass wir bis zur nächsten Ausgabe wieder entspannter berichten können.

Zwei Artikel in diesem Heft beschäftigen sich mit historischen Ereignissen. Es ist ja ziemlich genau 100 Jahre her, dass sich der Motorflug auch in Europa und speziell in Österreich entwickelt hat und in dieser Zeit bereits einige Rekordflüge durchgeführt wurden. An vorderster Stelle standen dabei Flugzeuge, die von Igo Etrich, dem Namensgeber unseres Vereins, konstruiert und gebaut wurden. Die legendäre Etrich II „Taube“ zum Beispiel absolvierte 1910 ihren Jungfernflug. Um einen zuverlässigen Motor zu bekommen schaltete sich Ferdinand Porsche ein und stattete die „Taube“ mit einem leistungsstarken Austro-Daimler Motor aus. Mit diesem Triebwerk wurde die Etrich IV Taube geschaffen, mit der die Rekorde geflogen wurden.

Nun bleibt mir nur noch Euch und Euren Familien gesegnete Festtage zu wünschen, sowie viel Erfolg und alles Gute im Neuen Jahr 2011!

Euer Obmann Othmar Wolf

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

Homepage des Igo Etrich Club im Internet: <http://www.amateurflugzeugbau.at>

Obmann:	Othmar Wolf , 3252 Petzenkirchen, Tel./ Fax : 07416/54774, Email : othmar.wolf@amateurflugzeugbau.at
Obmannstellvertreter:	Willi Lischak, 2540 Bad Vöslau, Tel.: 02252/71680 Email: lischak@tele2.at
2. Stellvertreter:	Rudolf Holzmann, 4800 Attnang P. Tel: 0664-2204455 Email: rudi.holzmann@aon.at
Schriftführer:	Daniel Bierbaumer, 3361 Aschbach, Tel.: 07476/76395 Email: office@bierbaumer.cc
Vereinskassier:	Hermann Eigner, 4081 Hartkirchen, Tel.: 0664-4417478 Email: hermann.eigner@philips.com
Redaktion I.E. IMPULSE:	Othmar Wolf , 3252 Petzenkirchen, Tel./ Fax : 07416/54774, Email: othmar.wolf@amateurflugzeugbau.at

Titelfoto: Die Staudacher S-600, geflogen von Richard Steiner beim 26. Igo Etrich Treffen in Krems.
 Quellennachweis Umschlagfotos: Anton Wildberger www.wildbergair.com

Verlagspostamt Wieselburg

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Editorial	2
Inhaltsverzeichnis.....	3
Termine	3
26. Igo Etrich Treffen 2010 in LOAG	4
100 Jahre Überlandflug Wien-Horn-Wien.....	6
Zeitungsartikel aus dem Jahr 1911	9
Wartungsprobleme bei Annex II Flugzeugen	10
BORDER CROSSING OF AMATEUR BUILT AIRCRAFT	12
Fortbildung Veranstaltungsplan 2011.....	14
Fliegerflohmarkt.....	15

HB SERVICE CENTER



Motorwechsel
Motoren und Ersatzteile ab Lager

Wartung & Reparatur
alle Motorsegler, Segelflugzeuge,
Ultralights, Motorflugzeuge & Experimentals

Experimental-Bausätze

HB CAMO

Nachprüfungen nach EASA Part M/G

Segelflugzeuge und alle Luftfahrzeuge bis 1000kg
(ELA 1)

Flugplatz HB Hofkirchen
mit gemütlichem "Cockpit" Cafe

07225/20580 (Werft), 0664/5437300 (Heino Brditschka), www.hb-flugtechnik.at, info@hb-flugtechnik.at

Termine

13. – 16. April 2011 AERO Friedrichshafen

1./ 2. Juli 2011 Aipower Zeltweg

7. – 10. Juli 2011 RSA Fly In , St. Yan LFLN

8. – 10. Juli 2011 Scalaria Airchallenge 2011, Wolfgangsee

5. – 7. August 2011 voraussichtlich OUV Treffen

12. – 14. August 2010 27. Internationales Igo Etrich Treffen 2010 (Wels oder Krems)

26. -28. August 2011 Tannkosh Fly In , Tannheim EDMT

2. – 4. September Oldtimer Fly In, Hahnweide

26. Igo Etrich Treffen 2010 in LOAG

Dieses Jahr, zu unserem 26. Igo Etrich Treffen, wie immer am zweiten August-Wochenende, meinte es der Wettergott einmal gnädiger mit uns. In den letzten Jahren waren wir ja teilweise nicht von ihm verwöhnt worden.

Am Freitag reisten bereits einige Cherries an, sowie ein Schweizer Zodiac CH601 von Viktor Strausak, er kam via Ungarn nach Krems, da er auf dem Rückflug von einer Europa-Tour war. Ebenso unser Seniorpilot Rudi Aigner mit seiner blaugelben Bucker.

Abends gab es den allseits beliebten Heurigenbesuch bei Karl Baumgartner, der wie in den letzten Jahren eine mundende Heurigenjause und seinen selbst gekelterten Wein kredenzte. Dass er auch noch, dank Heidis vorausschauender Organisation, vier Gästezimmer für uns bereit hielt, war nach dem Genuss des Wachauer Jungweins eine angenehme Überraschung!

Samstag früh trudelten dann nach und nach die Teilnehmer und viele Freunde bei schönstem Flugwetter ein. Aus dem Ausland kamen Walter Baaz mit seiner Lancair Legacy, die bald von Interessenten umrundet wurde, sowie Wolfgang Spang mit seiner BMW-Cherry. Nick Müller kam aus Jesenwang mit seiner „brandneuen“ RV-7 im wahrsten Sinn des Wortes, die Maschine hatte nämlich gerade einen Brandanschlag mit glücklicherweise geringem Schaden überstanden. Ebenfalls aus Deutschland waren Detlev und Christiane Claren als Vertreter unseres Schwestervereins OUV allerdings mit dem Auto gekommen.

Es wurden Benzingespräche geführt, Erfahrungen ausgetauscht und von den schönsten Flugreisen erzählt. Manche holten sich Tipps und Anekdoten für die nächste Flugreise, bekam einen Guster auf eine neue Destination, auf ein neues Urlaubsziel.

Der Zweck eines solchen Treffens ist ja nicht nur Flugerfahrungen auszutauschen, sondern auch von Erfahrungen zu berichten und gerade bei einem Experimentalbauertreffen wird man auch auf kleine Schwachstellen, oder Mängel aufmerksam, die man durch Gespräche mit , Fliegerkollegen erfährt. Durch den eigenen Flugzeugbau, den eigenen Betrieb des Flugzeugs, ist man oft schon betriebsblind und es ist immer hilfreich, wenn auch andere Piloten und

Experimentalbauer sich dieses oder jenes Flugzeug anschauen.

Im Laufe des Nachmittags wurden auch Flugvorführungen gezeigt, so zum Beispiel ein Formationsflug der drei RV-8 von Klima, Dallinger und Kalcher, die ein wunderschönes Flugbild ergaben.

Besonders die Kunstflugvorführung des jungen Piloten Richard Steiner rief nicht nur bei den Zusehern des Flugplatzes Gneixendorf einige Begeisterung hervor! Man hat sicher selten in derartiger Präzision und in solcher Geschwindigkeit einen Piloten seine Kunstflugfiguren absolvieren sehen! Die Staudacher S600 donnerte über das Flugfeld und eine liebe Bekannte war trotz ihrer 73 Jahre derart aus dem Häuschen, weil „um Gottes Willen, der Flieger so knapp über dem Boden und soooo schnell mit den Rädern nach oben fliegt!“ Sogar ältere Damen waren also ob dieser Kunstflugleistung „fast“ sprachlos.

Abends gab es wie immer unser gemütliches Beisammensein, diesmal im Flughafenrestaurant „fly“, vom Wirt Herrn Fürst bestens bekocht und seinem Team bewirtet.

Es wurde auch unseres verunglückten Fliegerfreundes Hans Rimpl mit einer Gedenkminute gedacht. Solche Unfälle machen betroffen, nachdenklich und traurig.

Am Sonntag, zum Abflug, war das Wetter nicht besonders rosig, dunstig, es sah nach Regen aus, doch jeder musste oder wollte den Heimflug antreten. Es war aber dann doch fliegbare und jeder der Teilnehmer am diesjährigen Igo Etrich Treffen kam wohlbehalten zu Hause an. Detlef Claren und seine Christiane machten noch einen Abstecher in die schöne Wachau, es gab dort außer süffigem Wein auch herrlich saftige Pflirsche, die Christiane sehr mundeten.

Wir freuen uns auf das nächste Treffen am 12. – 14. August 2011, auf das Wiedersehen mit unseren Fliegerfreunden und auf hoffentlich wieder schöne und unterhaltsame Reiseberichte.

Dem Flugplatz Krems-Gneixendorf ein herzliches Dankeschön für die Bereitstellung der Infrastruktur und der Familie Fürst des Flugplatzrestaurants Fly ein großes Lob für die perfekte Bewirtung und die schmackhafte Küche!



Glasair II RG von Alois Zöhrer



Lancair 320 von Günter Dornstädter



Lancair Legacy von Walter Baaz



BMW-Cherry von Wolfgang Spang



BX-2 Cherry von Christian Parb



Zodiac CH601 von Viktor Strausak

100 Jahre Überlandflug Wien – Horn - Wien

Am 10. Oktober 1910 flog der österreichische Flugpionier Karl Illner mit einer Etrich-IV „Taube“ von Wien nach Horn und am selben Tag wieder zurück. Damit gewann er den „Großen Preis der Stadt Wien“. Diesen Preis von 20.000 Kronen hatte der Wiener Gemeinderat für die Bewältigung der etwa 80 km weiten Strecke von Wien nach Horn und retour innerhalb 24 Stunden, ausgesetzt.

Karl Illner war Werkmeister, Chefmonteur und Pilot von Igo Etrich, dem Konstrukteur der Etrich Taube. Illner stammte ebenso wie Etrich aus Ostböhmen, die beiden kannten sich bereits aus früheren Tagen in Böhmen.

Illner hatte bereits am 3. Oktober 1910 einen ersten Start versucht. Bedingt durch dichten Bodennebel verfehlte er jedoch bei Stockerau die Route und musste schließlich bei Krems notlanden, wobei das Flugzeug stark beschädigt wurde, der Pilot aber unverletzt blieb. Nach dreitägiger Reparatur konnte er schließlich nach Wien zurückfliegen und sich erneut zum Flug anmelden. Am Montag, den 10. Oktober 1910 riskierte er erneut den 80-Kilometer-Flug, zu dem er um 9 Uhr 14 Minuten abhob. Später beschrieb er den historischen Flug in der „Allgemeinen Automobil-Zeitung“ folgendermaßen:

„Sowohl beim Hinflug als auch beim Rückflug suchte ich möglichst hoch zu kommen, weil ich bei einem eventuellen Versagen des Motors und erzwungenem Gleitflug imstande bin, mir einen Landeplatz in weiterem Umkreis auszusuchen. Auch war ich durch das Terrain gezwungen, hoch zu fliegen, denn der Manhartsberg ist über 500 Meter hoch. Bei diesem Flug habe ich eine Höhe von mindestens 1000 Meter erreicht. So hoch bin ich bisher noch nicht geflogen und habe damit den bestehenden österreichischen Rekord auf des Doppelte hinaufgetrieben. Der Flug selbst war nicht sehr anstrengend, denn der Apparat fliegt selbst bei windigem Wetter ziemlich stabil. Das ist eine Folge der konstruktiven Bauweise der Flügel und zum Teil auch des nicht unbeträchtlichen Gewichtes. Der Apparat wiegt nämlich über 400 Kilogramm. Trotzdem hatte ich in Horn ein wenig das Gefühl der Abspannung, das vielleicht durch die Höhendifferenz hervorgerufen war. Als ich Horn unter mir hatte, befand ich mich noch in beträchtlicher Höhe. Ich ging in Schleifen zu Boden und erkannte leicht das Landungsfeld an dem dreieckigen Tuch, das in der Mitte der Wiese ausgespannt war. Die Landung war infolge der weichen Beschaffenheit der Wiese sehr sanft. Doch zeigte sich eine fatale Nebenerscheinung. Die Räder sanken beim Auslauf in den Wiesenboden ein und mein Apparat drohte sich aufzustellen. Ich legte mich mit dem Oberkörper stark nach rückwärts, wodurch ich das Gleichgewicht wieder herstellte.“



Karl Illner in seiner Etrich IV Taube – Foto: Wikipedia

Exakt 100 Jahre nach diesem geschichtsträchtigen Ereignis wurde vom Museumsverein Horn und dem Modellbauclub Horn eine Gedenkfeier mit kleiner Flugshow auf dem historischen Gelände veranstaltet. Inzwischen ist dort eine neue Sportanlage gebaut worden, wobei sich auch ein ca. 300m langer Wiesenstreifen zur Landung von Flugzeugen anbot. Der Igo Etrich Club wurde eingeladen, mit seinen Flugzeugen an der Feier teilzunehmen, wobei natürlich nur wenige

Flugzeuge geeignet sind, auf 300m Piste zu landen und wieder zu starten. Spontan entschloss sich Reinhold Schinagl mit seinem Kitfox nach Horn zu kommen. Die „Drei Musketiere aus Cherryhausen“, boten an, Überflüge mit ihren Cherries während der Feierlichkeit zu machen, so konnten vier Mitglieder des Igo Etrich Club die Feier mitgestalten.

Am 10. 10. 2010, genau um 10 Uhr 10 Minuten landete Reinhold Schinagl mit seinem Kitfox am Festgelände. Danach landeten noch zwei UL Flugzeuge und ein Tragschrauber, die mit der 300m Landestrecke kein Problem hatten.



Nach der Landung einer im Maßstab 1:5 originalgetreu nachgebauten Modell - Etrich-IV Taube um genau 10:28 Uhr, dem exakten Zeitpunkt der Landung vor hundert Jahren, gab es beim Denkmal, das 1911 zum einjährigen Jubiläum errichtet wurde, eine Kranzniederlegung und Ansprachen.

Hauptakteure der ganzen Veranstaltung waren natürlich die Modellflieger des Modellbauclub Horn, die mit zahlreichen schönen Modellen gekommen waren.



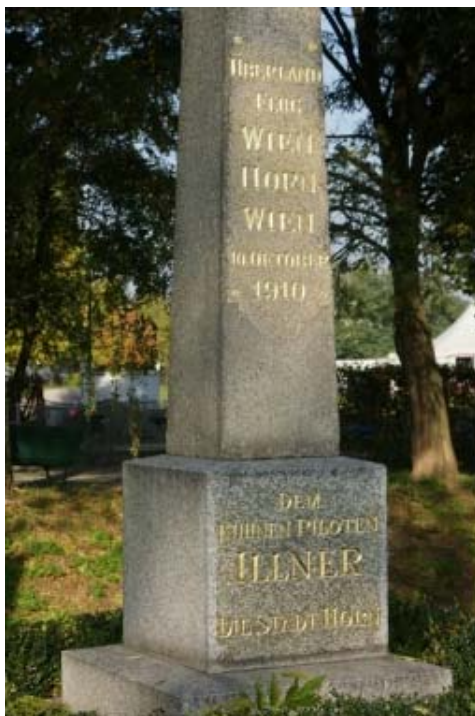
Zwischendurch wurde ein Bannerschlepp mit einer PA-18 von Dobersberg und ein Kunstflug mit der Extra 300 von Volker Fuchs gezeigt, dann folgten mehrere Überflüge der drei Cherries OE-CRW von Othmar Wolf, OE-CLB von Leopold Beham und D-ELMR von Herbert Scheich.



Bereits 1911 gab es anlässlich des ersten Jahrestages eine Feier, bei der auch der Gedenkstein enthüllt wurde. Am 10. und 11. Oktober 1931 lud die österreichische Fluggesellschaft anlässlich der 20-jährigen Wiederkehr der Gedenksteinerrichtung zu einer Feier. Zu dieser Feier landete auch ein Flugzeug auf der Wiese. Es handelte sich dabei um den 1929 als Prototyp gebauten Doppeldecker „Bauer-BZ.II“ mit dem Kennzeichen A-127. Das Flugzeug hatte eine Spannweite von 11m, eine Länge von 7,60m und eine Höhe von 3m. Bei dieser Gedenkfeier damals war auch Karl Illner anwesend.

Im Jahr 1935 – zum 25-Jahr-Jubiläum - kam der Flugpionier Karl Illner abermals nach Horn. Es war dies Illners letzter Besuch in Horn, da er am 6. August 1935 in Wien starb. Am 10. August 1935 wurde Karl Illner am Grinzinger Friedhof in Wien begraben.

Im Jahr 1980, zum 70. Jahrestag des Illner Fluges landete der Fieseler-Storch OE-AKA am Stadtrand von Horn. An Bord war der Sohn des Flugpionieres, Ing. Hans Illner. Die OE-AKA fliegt bekanntlich noch immer und ist ein gern gesehener Gast auf zahlreichen Flugtagen im In- und Ausland.



Die Stadt Horn würdigte die Fliegerische Leistung Karl Illners mit einem Denkmal an der Stelle der damaligen Landung.

Interessant ist auch die Schilderung Illners von seinem Rückflug nach Wien. Um 13 Uhr 50 Minuten hob die Etrich-Taube zum Retourflug nach Wien ab, wobei Illner Mühe hatte, das Flugzeug wegen des weichen Bodens und des relativ kurzen Anlaufs über die Baumkronen zu fliegen. In Richtung Maissau sah er schwere Gewitterwolken und kehrte nochmals nach Horn um. So kamen viele Horner in den Genuss, eine weitere Landung beobachten zu können. Erst um 16 Uhr 6 Minuten erfolgte der Start zum endgültigen Flug zurück nach Wien, welchen Illner so beschrieb:

„Der Rückflug ging das zweitemal ebenso glatt vonstatten wie der Flug nach Horn. Ich ging nach dem Abflug auf 1000 Meter Höhe, um glatt über den Manhartsberg zu kommen. Als ich diesen überflog, sah ich meine Begleitautomobile. Stockerau sah ich, als ich Maissau passierte, und den Leopoldsberg erkannte ich ebenso wie die Burg Kreuzenstein, lange bevor ich dort war. Ich ließ den Apparat langsam abfallen, je mehr ich mich Wien näherte. Und dann lag Wien vor mir, von grauen Nebel überzogen. Es begann schon Abend zu werden und ich sah die ersten Lichter aufflammen. Meine nächsten Bemühungen waren darauf ausgerichtet, das Gebäude des Gaswerkes zu sichten, denn das war mein Orientierungspunkt. Nach einigen Schwierigkeiten gelang es, ich näherte mich der Simmeringer Heide und ging langsam in einigen Schleifen zu Boden. Es war 5 Uhr 16 Minuten, als ich landete.“

Zeitungsartikel aus dem Jahr 1911

Den untenstehenden Zeitungsartikel der „Reichenberger Zeitung“ stellte uns Heinrich Brditschka sen. zur Verfügung. Die Familie Brditschka stammt ja bekanntlich aus Gablonz, der engeren Umgebung von Etrichs Heimat. Reichenberg, das heutige Liberec, liegt in Ostböhmen, ganz in der Nähe von Trautenau (heute Trutnov), wo Igo Etrich seine Etrich Taube entwickelte. Das Gebiet lag damals in der Donaumonarchie Österreich Ungarn, daher konnte dieser Flug als österreichischer Höhenrekord bezeichnet werden. Der Jeschken (heute Jested) war schon damals der Hausberg von Reichenberg, ein beliebtes Ausflugsziel, heute steht ein 100m hoher Fernsehturm auf seinem Gipfel.

Der vollständige Zeitungsartikel, gut lesbar nur in Originalgröße, kann bei Interesse in Kopie von der Redaktion der IE IMPULSE oder von Heinrich Brditschka sen. bezogen werden.

Reichenberg, Dienstag, den 6. Juni 1911.

Ein glänzender Schauflug mit dem Etrich-Monoplan in Reichenberg. — Ein neuer österreichischer Höhenrekord. (500 Meter über dem 1010 Meter hohen Jeschken.)

Reichenberg, 5. Juni.

Ein jahraufendallender Sehnsuchtsstraum, er in dem herrlichen Märchen-Mythos Österreichs seine Verkörperung gefunden, ist der Erfüllung nahe — dieses stolze Gefühl einer neuen Entwicklungsstufe der Menschheit ist gestern, am Pfingstsonntag, Tausenden und Abertausenden unserer Völker zum persönlichen, unergreiflichen Erlebnis geworden. Österreichs Aviation, die in dem Deutschböhmen Igo Etrich und in dem kühnen Piloten Oberleutnant Bier zwei ihrer bedeutendsten Vertreter besitzt, feierte gestern in unserer Heimat einen glänzenden Triumph. Die jubelnde Begeisterung, die das über alle Maßen herrliche Schauspiel in unzähligen Herzen erweckte, ist nicht verkungen von gestern auf heute, sie wird weiterleben in der Erinnerung jedes einzelnen von uns als eine Stunde erhöhten Lebens- und Glückes.

Von herrlichstem Wetter begünstigt, nahm der von der „Reichenberger Zeitung“ für die breiten Schichten des Volkes veranstaltete Preisflug des Etrich-Monoplans einen geradezu glänzenden Verlauf. Der Fremdenauström, den Reichenberg am gestrigen Pfingstsonntage zu verzehnen hatte, war wohl der bedeutendste, der jemals an einem Tage nach unserer Stadt geleitet wurde. Die am Pfingstsonntage anlässlich des Schaufluges eingelegten Sonderzüge waren gleich dem Fahrplanmäßigen Pilzen voll besetzt. Aus allen Teilen der Umgebung strömten die Menschen herbei und das Ratten der Automobile, das Ruten und Schnarren der Kutschen nahmen kein Ende. Schon in den Vormittagsstunden waren die Straßen der Stadt überfüllt. Die Gast- und Unterkunftslokale in der Stadt waren kaum in der Lage, die Masse der Menschen aufzunehmen und ihren Bedürfnissen zu entsprechen.

Bereits zwei Stunden vor der angelegten Zeit des Schaufluges begann der Anmarsch nach dem Flugplatz. Ein unübersehbarer Menschenstrom, unterstützt von unzähligen Automobilen und



Wagen, die namentlich von Reichsdeutschen besetzt waren, ergoß sich durch die Straßen, die zum Flugfelde, der Rennbahn des Reichenberger Reitklubs, in Paulsdorf, führen; in der Friedländerstraße, die zum meist benutzt wurde, war das Gedränge oft lebensgefährlich. Der Flugplatz, der in weitem Kreise von der Gendarmerie abgesperrt worden war, war lange vor Beginn des Fluges vom Publikum dicht besetzt. Soldaten des 94. Infanterie-Regimentes hatten in einem losen Kordon vor dem Publikum aus Sicherheitsgründen Aufstellung genommen; sie hatten keinen Anlaß einzugreifen; denn die nach diesen Tausenden zählenden Zuschauer-menge bewahrte musterhafte Ruhe und Disziplin. Auch der reservierte Platz, auf welchem die Liebenauer Stadtkapelle konzertherte und Mitglieder des Reichenberger Turnvereines die Ordnung aufrecht hielten, war ziemlich gut besetzt. Alle Gesellschaftskreise waren erschienen. Noch niemals bildete der Rennplatz des Reichenberger Reitklubs den Rahmen für ein gleich wundervolles, farben- und lebensfrohes Bild wie am gestrigen Pfingstsonntage. Auf die zahlreichen Fremden unter den Besuchern, die gegenüber der einheimischen Bevölkerung stark überwiegen, übte namentlich das herrliche Landschaftsbild, das von dem Flug-

platz aus übersehen werden konnte, eine mächtige Wirkung; im Südwesten die ebel geschnungene Linie des Jeschkenkommes, übertrag von dem stumpfen Koppenkegel und ostwärts, über die Türme und Dächer der Stadt hinweg, der weite Blick auf die kahlen Höhen des Riesengebirges.

Der gefühnte Gangar, ein liches, nicht übermäßig großes Leinwandzelt, der den Etrich-Monoplan barg, war jederzeit dicht umlagert. Der Erfinder des erfolgreichen Flugapparates, der heute unter allen Systemen den ersten Rang behauptet, Ingenieur Igo Etrich, und der liebenswürdige Pilot, Oberleutnant Bier, waren Gegenstand allgemeiner Aufmerksamkeit. Die frische und natürliche Art, die gewinnende Herzlichkeit, mit der der erfolgreiche Pilot auf hunderte von Fragen antwortete, gewannen ihm in Wäld alle Herzen. Auch der Großindustrielle Herr Ignaz Etrich und dessen Gemahlin, die Eltern des Ingenieurs Igo Etrich, waren am Flugplatz anwesend.

Bald nach 4 Uhr, welche Stunde für den Aufstieg angelegt worden war, wurde der Etrich-Monoplan aus dem Gangar gezogen und unter allgemeiner Aufmerksamkeit auf die sorgfältig abgesperrte Flugbahn und war an das

äußerste Ende in der Richtung gegen Gablonz zu, bugliert. Der gräßliche, elegante Bau des Monoplans, der mit seinen schön geschwungenen Flügeln lebhaft an einen phantastischen Riesenvogel erinnert, erregte allgemeines Interesse. Die Spannweite des Apparates beträgt 14 Meter, die Länge 10 Meter. Das ganze Flugzeug wiegt ein 800 Kilogramm, wobei auf den 800 Kilogramm, vierzylinderigen Daimler-Motor 150 Kilogramm entfallen. Der Motor treibt die zweiflügelige Schraube, welche 2 Meter lang ist und 1600 Touren in der Minute macht. Bei voller Tourenzahl fliegt der Apparat mit einer Schnelligkeit von 95 Kilometern in der Stunde.

Mit großer Ruhe, vom Publikum mit Aufmerksamkeit verfolgt, vollzogen sich die Vorbereitungen zum Aufstiege. Die Monteure überprüften nochmals den

Motor. Unter atemloser Spannung begab der Pilot den Hühre auf. Bald darauf wurde der Motor durch das An-drehen des Propellers angekurbelt und kein Surren und Knattern erfüllte die Luft. Der Riesenvogel, auf den aller Augen gerichtet waren, war zum Leben erwacht. Man sah, wie die Bedienungsmannschaft sich der Kraft des Motors entgegenstemmte. Einige Minuten geseigerter Erwartung verstrichen, dann erhob der Pilot den Arm, das Zeichen zur Freigabe des Fahrzeuges, und pfeilschnell sauste der Monoplan auf der ebenen Fläche dahin.

Raum 70 bis 80 Meter von der Aufstiegsstelle erhob sich der Apparat mit wunderbarer Ruhe und Stabilität in die Luft.

Brausender, hümischer Jubel setzte ein, jung und alt wurden von glühender Begeisterung ergriffen, als das Aufstiegsfahrzeug im majestätischen Fluge mit einigen herrlichen Kurven in mehreren hundert Metern Höhe den Flugplatz umkreiste. Immer wieder erneuerten sich die Stürme des Beifalles, in der die Klänge der Volkshymne, die die Kapelle spielte, untergingen. Immer höher flog das Aufstiegsfahrzeug, immer weiter und mächtiger wurden die Kreise, die es umgab. Das Flugzeug und bald hatte es die

Wartungsprobleme bei Annex II Flugzeugen

Von Ing Andreas Winkler, Austro Control Prüfer, erhielten wir folgendes Schreiben betreffend Wartung unserer Flugzeuge. Das Problem der Wartung von Selbstbauflugzeugen nach einem Verkauf an 2. oder 3. Personen ist bei der Fortbildungsveranstaltung am 2. Oktober angesprochen worden.

Im Zuge eines Vortrages beim Igo Etrich Club wurde mir klar, dass Änderungen des Wartungspersonals und der Wartungsanforderungen Annex II, National erforderlich sind.

Mit Umsetzung der EASA Regelungen in der Instandhaltung ergeben sich zunehmend Probleme bei der Instandhaltung von Annex II Luftfahrzeugen.

Weiters gibt es auch schon Änderungen im Part M, die für ELA 1 Luftfahrzeuge angewendet werden, zumindest eine Gleichstellung wäre anzustreben.

Eine Änderung ist erforderlich.

Problem:

Wartungsbetriebe:

Die Masse der Luftfahrzeuge sind EASA Typen, daher streben die Betriebe eine EU Bewilligung nach Part M an. Im Rahmen dieser Bewilligung ist eine Instandhaltung von Annex II Luftfahrzeugen nicht möglich. Die mögliche zusätzliche nationale Bewilligung wird oft nicht erhalten.

Wartung im Ausland

Durch die Öffnung Europas wird es auch leichter Annex II Luftfahrzeuge im Ausland zu betreiben. Gem ZLLV ist für die Wartung im Ausland eine Bewilligung erforderlich.

Nachprüfungsübertragungen an ausländische Wartungsunternehmen oder CAMO's existieren derzeit nicht und ist für Unternehmen aufgrund der geringen Stückzahlen auch nicht wirtschaftlich.

Wartscheine

Es erfolgt die Umstellung auf EASA Part 66 Lizenzen. Diese Lizenz berechtigt nicht zur Instandhaltung von Annex II Luftfahrzeugen. Ein Wart hat daher, wenn er Annex II Luftfahrzeuge warten möchte, einen nationalen Wartschein zu erhalten. Aus Kostengründen erfolgt das nur sehr beschränkt.

Zusätzlich haben Wartscheine Typeneintragungen und erst nach umfangreicher Einzeleintragung erfolgt eine Gruppenberechtigung. Die Eintragung von Einzelstücken ist nicht sinnvoll.

Es wird daher in absehbarer Zeit nicht ausreichend Wartungspersonal für Annex II Lfz geben.

Instandhaltungsverfahren

Instandhaltung an mustergeprüften Luftfahrzeugen hat entsprechend den Bestimmungen des Wartungshandbuches zu erfolgen. Aufgrund der steigenden Qualitätsanforderungen der Qualitätssysteme werden die Warte angehalten sich strikte daran zu halten. Liegen keine detaillierten Instandhaltungsvorschriften auf kann die Instandhaltung nicht erfolgen.

Im Gegensatz dazu handelt es sich bei Annex II (Experimental, Replika, Amateurbau) um Einzelstücke oder sehr alte Baumuster(Historic). Die Instandhaltungsunterlagen beschränken sich auf Checklisten und den Lebenslaufakt.

Das ausgebildete Part 66 Wartungspersonal sieht sich daher oft nicht in der Lage Wartungen durchzuführen.

Warte der "älteren Generation" die mit diesem System einer Verantwortung des Wartes für den Inhalt der Wartungstätigkeit vertraut sind werden immer weniger.

Amateurbau:

Der Amateurbauer als Hersteller selbst ist berechtigt zur Instandhaltung.

Vielfach verliert der Erbauer aber das Interesse oder das Luftfahrzeug muss aus Altersgründen des Erbauers verkauft werden. Dann ist die Instandhaltung nur mehr durch Warte, Betriebe oder eingeschränkt im Rahmen der Pilot Owner Maintenance möglich.

Bei Verkauf erfolgen durch den neuen Eigentümer oft Umbauten in größerem Maß. Auch wenn detaillierte Kenntnisse des Luftfahrzeuges vorhanden sind und generelle praktische Fähigkeiten zur Wartung nachgewiesen wurden ist es für den neuen Eigentümer nicht möglich ohne Wartschein uneingeschränkt zu warten.

Historic:

Hier gibt es zwar einen Paragraphen in der ZLLV der es ermöglicht mit Wartschein ohne Typeneintragung Instandhaltung durchzuführen, in der Praxis aber recht umständlich, da es wieder eine Wartscheineintragung bedarf. Eine praktikablere Eintragung wäre die namentliche Nennung im Instandhaltungsprogramm oder eine generelle Lösung.

Replika/Ex Military/Experimental:

Replika und Ex Military sowie Experimental sind jedenfalls besondere Luftfahrzeuge, im wesentlichen Einzelstücke. Möglicherweise benötigt jedes einzelne Stück eigene Regeln, die letztlich nur im Rahmen eines IHP festgelegt werden könnten.

Ultraleicht:

UL besitzen derzeit, so wie Segelflugzeuge, keine Wartscheinplicht. Unter Anwendung eines SMS Systems stellt sich die Frage ob nicht auch für alle anderen unter 2000kg das gleiche Risikopotential besteht. Sachkundiges Personal ist ausreichend.

Lösungsvorschläge:

Vorschlag 1

Generelle Freigabe der Instandhaltung an Annex II unter 2000kg an sachkundige Personen. Gleich wie UL

Vorschlag 2

Freigabe der Instandhaltung an Annex II unter 2000kg an sachkundige Personen, die Personen sind im Instandhaltungsprogramm zu nennen.

Vorschlag 3

Freigabe der Instandhaltung an Annex II unter 2000kg an sachkundige Personen, die Personen sind im Instandhaltungsprogramm zu nennen.

Voraussetzung ist der Nachweis der Sachkunde, die Prüfung erfolgt im Rahmen der Genehmigung des IHP.

Voraussetzungen der Sachkunde werden mit LTH festgelegt.

Vorschlag 4

Schaffung eines generellen Annex II Wartscheines mit lebberen Bedingungen, der Kostenfaktor und der ACG Aufwand wäre mit zu betrachten.

Vorschlag 5

Die Inhaber einer Part 66 Lizenz können ohne weitere Eintragung alle Annex II Typen Instandhalten.

Das Problem und die Lösungen werden voraussichtlich im Rahmen einer Arbeitsgruppe, an der auch der IECA teilnehmen wird, diskutiert und ein Vorschlag an den Regulator BmVIT gesendet.

BORDER CROSSING OF AMATEUR BUILT AIRCRAFT**GUEST RULES OF EUROPEAN COUNTRIES**

update June 1999 by Ton van der Kooij, NVAV secretary

Introduction.

As Amateur built or restored aircraft usually fly on a restricted Certificate of Airworthiness or special permit, border crossings for such aircraft may be subject to special rules. To allow border crossings, FAI / CIACA has requested ECAC to issue a recommendation on this subject. This has resulted in ECAC recommendation nr. INT.S/11-1 which most member Countries have implemented in their National regulations. Restrictions and special rules are summarized per country.

General requirements.

Some rules apply to all border crossings, or are common for Amateur built/restored aircraft in all countries. These are:

- Flight tests program (mandatory or not) completed.
- Flight plan accepted.
- Radio (even if not mandatory) is considered a requirement.
- Insurance minimum cover varies per country.
- Operational requirements vary per country.
- IFR flight only permitted in some countries.

For Ultralight aircraft, regulations may be different. Information available is included.

AUSTRIA.

ECAC recommendation implemented. Day VFR only. No flying over densely populated area. Insurance minimum cover AtS 40 mill. Radio and ELT required. Noise certificate or equivalent required. Exemptions may be applied for.

BELGIUM.

Homebuilt aircraft registered in ECAC countries are accepted, provided the aircraft is only temporarily operated in Belgium. Day VFR only, no commercial use. Insurance minimum cover 5 Mill. BFr.

CZECHIA.

Without problems to international airports.
For other airports permission / customs to be arranged.

DENMARK.

Homebuilt from ECAC member states are accepted. MTOM max 2730 kg. Not over densely populated areas and camp sites. Insurance minimum cover 60 mio DKK. IFR possible. ULV not accepted.

FINLAND.

No commercial flights, no basic training. Insurance minimum cover Euro 50.505. IFR only permitted if permitted in country of registration.

FRANCE.

Homebuilts from Netherlands Belgium and Germany are accepted. From other countries permit is issued on request. For National Fly-In special rules apply. IFR and night VFR permitted, provided engine and avionics are certified and maintained.

1 Seat: max.160 hp or less than 3.5 liter.

2-4 seat: max 200 hp or less than 7.5 liter

GERMANY.

Insurance mandatory No IFR, Not above built-up areas at low altitude.

GREECE.

No information.

IRELAND.

No IFR, not above built-up areas. No commercial use.

ITALY.

ECAC recommendation not implemented, and formal permission from CAA 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.

LUXEMBURG.

Special permission is required. (Most pilots fly around)

NETHERLANDS.

ECAC recommendation implemented. No IFR. Insurance not mandatory.

NORWAY.

ECAC recommendation implemented. Insurance mandatory.

POLAND.

Flightplan required. No IFR. No commercial use.

PORTUGAL.

We (NAE at Fai/Ciaca meeting 96) 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.

ECAC recommendation not implemented. Permission required from CAA. Insurance minimum cover 5 Mill. Pts

SWEDEN.

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. IFR is allowed.

UNITED KINGDOM.

No IFR, not above built-up areas. No commercial use. 4 hrs notice to customs required from EU countries. Separate antiterrorist 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.

SWITZERLAND.

IFR. is allowed. No warbirds or industrial prototypes. Insurance minimum cover SFr 3 Mill.

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

Fortbildung Veranstaltungsplan 2011

Ort und Zeit der Veranstaltungen:

Flugplatz Hofkirchen (A-4491 Hofkirchen i.Tr, Kiebach 2 Tel.: 07225 7332) danach IECA Stammtisch, jeden ersten Samstag im Monat ab 18:00 Uhr. Die Fortbildungsveranstaltungen beginnen jeweils um 14:00 Uhr. Der Kostenbeitrag pro Veranstaltung beträgt € 10,-/Person und beinhalten die Kosten für den Vortragenden, Kopien, Übungsmaterial. Für Mitglieder des Österreichischen Aero-Clubs ist die Teilnahme kostenlos.

In der Anwesenheitsliste die ÖAEC-Mitgliedsnummer zu vermerken. (Nummer der FAI-Sportlizenz)

Wegen des begrenzten Platzangebotes ist die gesicherte Teilnahme an den Schulungsveranstaltungen an eine Anmeldung gebunden.

Anmeldung bitte unter othmar.wolf@gmx.at, oder telefonisch an Othmar Wolf Tel.:0680-3144018.

Quartiermöglichkeiten am Flugplatz/in Flugplatznähe: (Bitte Quartier selbst bestellen)

Rosa Maria SEIMAIR: A-4492, Hofkirchen, Krottental 18, Tel.: 0664 9178789

Flugplatz Hofkirchen – Cockpitcafe: Eva WÜRLEITNER, Tel.: 07225 7332, Mob.: 0650 4715900

8. Jänner 2011 Beginn: 14:00 Uhr D.I.Othmar WOLF

WORKSHOP - Metallflugzeugbau

US-Maßeinheiten und Normen, Blechbearbeitung, bohren, dimpeln, nieten in der Praxis

5. Februar 2011 Beginn: 14:00 Uhr Johann LIXL

LYCOMING und CONTINENTAL Motoren

Instandhaltung, Ersatzteile, Kleinmaterial, Dicht,- Schmier,- Konservierungs,- Reinigungsmittel

5. März 2011 Beginn: 14:00 Uhr Johann LIXL

WORKSHOP - LYCOMING und CONTINENTAL Motoren

Slick/Bendix Zündsysteme, Fehler und Wartung an Generatoren und Reglern, Kompressionsprüfung

2. April 2011 Beginn: 14:00 Uhr Johann LIXL

LYCOMING und CONTINENTAL Motoren

Betrieb, Wirtschaftlichkeit, Standlauf, Leistungsbestimmung, Instandhaltungsaufzeichnungen

7. Mai 2011 Beginn: 14:00 Uhr Johann LIXL

Verstellpropeller und Governor

Abstimmung, Instandhaltung und Betrieb.

4. Juni 2011 Beginn: 14:00 Uhr Leo BRAUNSHOFER

WORKSHOP - ROTAX Wartung

Zylinderkopfpreparatur-Ventile, Checklisten, Qualitätssicherung, Eintrag in Lebenslaufakt

3. September 2011 Beginn: 14:00 Uhr Leo BRAUNSHOFER

WORKSHOP - ROTAX Wartung

Zündsystem und Vergaser – Wartung, Checklisten, Qualitätssicherung, Eintrag in Lebenslaufakt

1. Oktober 2011 Beginn: 14:00 Uhr Ing. Andreas Winkler

Flugzeugeigenbau und Instandhaltung aus der Sicht der Behörde

Schulung für Baubegleiter, aktuelle Themen und anschliessende Diskussion

5. November 2011 Beginn: 14:00 Uhr Dornstädter, Keplinger, Gutmann

Lärmmessung, Instrumentenprüfung, Startstreckenmessung, Wiegung, Kleine Änderung

3. Dezember 2011 Beginn: 14:00 Uhr Ing. Heino Brditschka

Führung des L-Aktes zur problemlosen Jahresnachprüfung

Anschliessend Weihnachtsfeier des Igo Etrich Club

Fliegerflohmarkt

Privatinserate für Vereinsmitglieder kostenlos, für Nichtmitglieder EUR 7,- pro Einschaltung.
Gewerbliche Inserate gegen Spende. Dauerinserate erscheinen bis auf Widerruf.
.Andere je nach Auftrag, für Mitglieder 3 mal.

Der "Fliegerstammtisch" wird nunmehr am Flugplatz Hofkirchen abgehalten, Termin wie früher erster Samstag im Monat (ausgenommen Feiertage, da wird er um eine Woche später verschoben). Wir treffen uns immer um ca 18 Uhr im Cockpitcafe in Hofkirchen am Flugplatz zum Erfahrungsaustausch, Benzingsprache führen und einfach nur plaudern.

Hubert Keplinger kommt mit den elektronischen Waagen des I.E. Club gegen Spesenersatz auch zu Nichtmitgliedern. Unkostenbeitrag pro Flugzeug: EUR 50,-
Tel.:0732/253514

Vereinsjacken aus blauem Fleece, mit Aufdruck "Igo Etrich Club Austria" und in allen Größen sind ab sofort um 20,-€ bei Heidi Wolf erhältlich! Auch beim Stammtisch in Hofkirchen sind sie bei Heidi oder Othmar zu beziehen. Sie sind angenehm zu tragen, sehr warm und äußerst praktisch und leicht. Ebenso sind noch immer weiße, kurzärmelige BW-Hemden mit dem Igo Etrich Logo in allen Größen ebenfalls um 20,-€ vorrätig.

CrMo Bleche in den Stärken 2mm, 1,5mm und 1,0mm können bei Edi Hochenbichler bezogen werden. Tel.Nr.: 0664-4105060

Verkaufe meine Pulsar OE-ARE
Motor Rotax 912, Fahrtmesser, Höhenmesser, Vario, künstlicher Horizont, Turn und



Bank, XPDR, ELT, Becker Flugfunk - Motorüberwachung Standard

Elektrischer Verstellpropeller GSC, Interieur taubenblau
Preis auf Anfrage
robert.frauwallner1@aon.at
oder Tel.: 0676-5625510

Flugmotor Aeromaxx GB 420 mit Getriebe und Propeller zu verkaufen:

4 Zyl. Boxer Hubraum 1998 ccm Leistung 118 PS bei U/min 5000

Kennfeldgesteuerte Einspritz- und Zündanlage, Schrägverzahntes Getriebe i=2,46 mit hohler Propellerwelle, Gewicht 74 kg

MT Propeller MTV-6-D 3Blatt Durchmesser 184 cm

Der Motor hat ca. 40h lt.

Flughandbuch.

Preis VB 10000.- Euro

robert.frauwallner1@aon.at
oder Tel.: 0676-5625510



Zu verkaufen:
Elektrostarter für Conti C90-8, Experimental, basierend auf Honda CRX Starter, incl. Zahnkranz und Anbauhalterung

Infos bei Alois Steiner, 0699 - 88455011 oder
alois@team-steiner.de

Verkaufe:

-CH 200 Zenith, 75% fertig, gebaut mit ENAC Inspector
-WARP DRIVE 72 LW STD, 1822 mm ϕ ., HPL2 neu : 300 €
-Spinner UHS 9", GfK, für 2 Blatt Prop, neu: 100 €
-2 Ballonreifen 20x7.00-8,7psi, Nylon, 2 PR, neu: 150 €
- GT Propeller, für O-200A, 182x103 cm, Esche, 2 Std. gelaufen.

Bei Interesse Fotos verfügbar.

Kontakt:

Mario Pozzini, 6710 Nenzing

Tel: 05525-63058

Email: macripo@aon.at

Verkaufe PULSAR XP Projekt, rohbaufertig bis auf Cockpit und Motorraum.

Infos: konrad.fruhwirth@aon.at

Verkaufe:

2Stk. Sennheiser aktiv

Headset HMEC 450, Preis 1000 EUR;

1 Garmin 296 inkl. Zubehör dt. Handbuch 750 EUR;

1 Hoffmann Propeller (Neu), Typ HO14HM 175-120, für Conti C90/O-200, 300 EUR

Kontakt: Peter Tomaser

Tel.: 03113-2752

*Frohe Festtage und ein erfolgreiches und
unfallfreies Neues Jahr 2011 wünscht der
Vorstand des Igo Etrich Club und die Redaktion
der IE IMPULSE*

