

I.E. Impulse

Die Zeitschrift der österreichischen
Amateurflugzeugbauer



Inhaltsverzeichnis:

	Seite
Editorial.....	3
12-Zylinder-Motoren aus Niederösterreich	4
Das Militärluftfahrt-Museum.....	6
Kollision mit einem Raben	8
Einladung zur Jahreshauptversammlung	9
Treffen der Amateurbauer-Vereine in Salzburg.....	10
Frauenecke.....	11
Das Amt und die Zivilluftfahrt.....	12
Inserate	15

Bild auf der ersten Seite: Photo von Edith Zehentmayer

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: Walter Sölle
2191 Schrick
Tel. 0664 - 88 55 05 14
walter.soelle@gmail.com

Redaktion I.E. IMPULSE: Christoph Canaval
Würzenberg 35
5102 Anthering
+43 664 4414560
canaval@aon.at

Editorial



Liebe Flieger!

Wieder ist ein Jahr vorbei, ein fuer Euch persoendlich hoffentlich erfolgreiches Jahr 2023. In Anbetracht der gesamten politischen und wirtschaftlichen Situation, muessen wir fuer das Leben, das wir fuehren duerfen, sehr dankbar sein! Das soll natuerlich nicht bedeuten, dass wir Entwicklungen einfach zur Kenntnis nehmen, unsere Art zu leben bedingt, dass wir uns jederzeit auf demokratischer Basis ins Geschehen einbringen! Man koennte sich jetzt fragen, was das alles mit unserer Passion zu tun hat.

Ich bin der festen Ueberzeugung, dass dieser Freiheitsgrad, den wir als Flieger insgesamt, aber insbesondere als Selbstbauer haben, mit dem Freiheitsgrad unseres Gesellschaftssystems verknuepft ist. Bei meinen beruflich bedingten Besuchen in vielen unterschiedlichen Laendern war es mir immer wichtig, einen Vergleich zu haben.

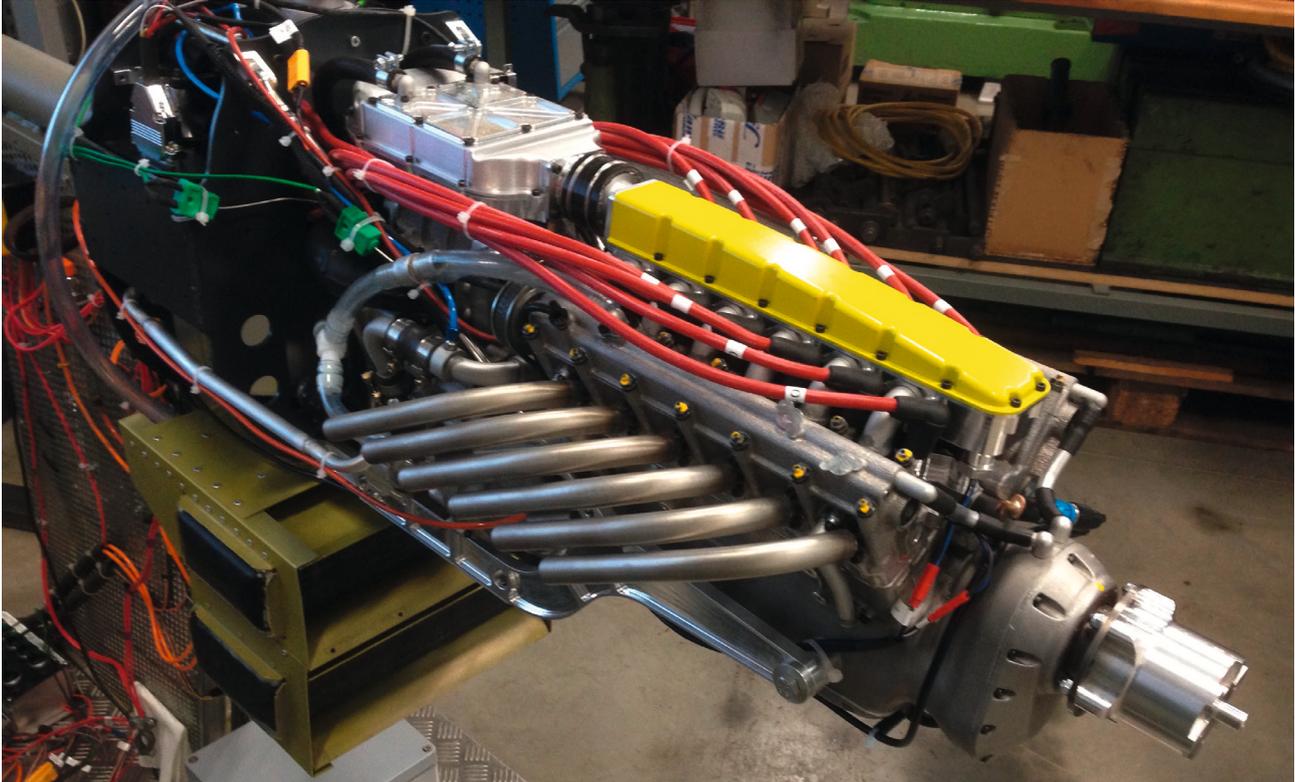
Ich moechte festhalten, dass wir alles dafuer tun muessen unsere Lebenssituation zu erhalten und gegebenenfalls zu verbessern. Das, was wir so gerne machen, ist nur in einem mit Freiheit und Wohlstand versehenen Land moeglich!

In diesem Sinne wuensche ich Euch allen ein gutes und vor allem unfallfreies Jahr 2024 und bitte Euch zahlreich zur Jahreshauptversammlung am Samstag dem 16.3.2024 in Petzenkirchen zu kommen.

Glueck ab, gut Land!

Euer
Walter Soelle

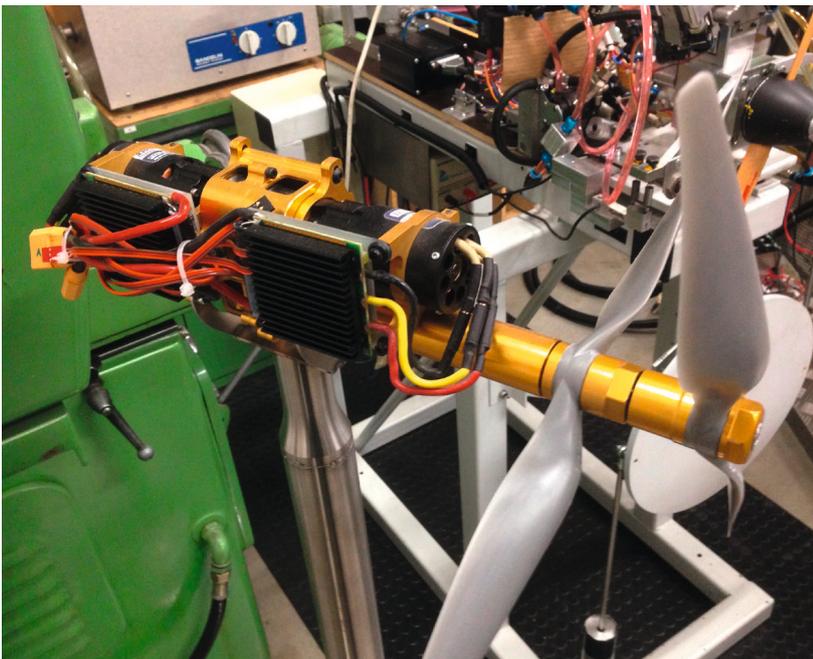
12-Zylinder-Motoren aus Niederösterreich



PACE 263 - Motor für große Flugmodelle

Wer braucht heute noch Zwölfzylindermotoren? Die meisten von uns hätten diese Frage mit „niemand“ beantwortet - bis wir vor Weihnachten die Produktionsstätte von „PACE Engines“ in Niederösterreich besuchten. In Sitzenberg-Reidling

auf halbem Weg zwischen Tulln und Herzogenburg konnten wir vor der Weihnachtsfeier das „Werk“, eine größere, teuer ausgerüstete Werkstätte unserer Mitglieder Heike Koch und Mario Lechner besichtigen. Dort werden gleichsam auf Bestellung Triebwerke hergestellt, die zumindest äußerlich ausschauen wie kleinere Versionen des im Krieg berühmten Rolls Royce Merlin.



*Antrieb für zwei gegenläufige Propeller. Gesamt-Motorleistung 2.200 W.
Die Mechanik wurde im Haus entwickelt, die Elektromotoren sind zugekauft.*

Die aufgeladene Version bringt es bei 20 kg auf 40 PS. Mehr als genug für große Flugzeugmodelle, aber auch für bemannte Fahrzeuge wie Karts oder Boote.

Eigentlich hatten die Diplom-Ingenieurin Heike und Mario, Dipl. Ing. (FH), über lange Zeit ihr Geld mit Ingenieur-Dienstleistungen vor allem im Automobilsektor verdient. Sie arbeiteten unter anderem an Elektromotoren, Getrieben und Batterien für Kraftfahrzeuge sowie an Verfahren zur Erhöhung

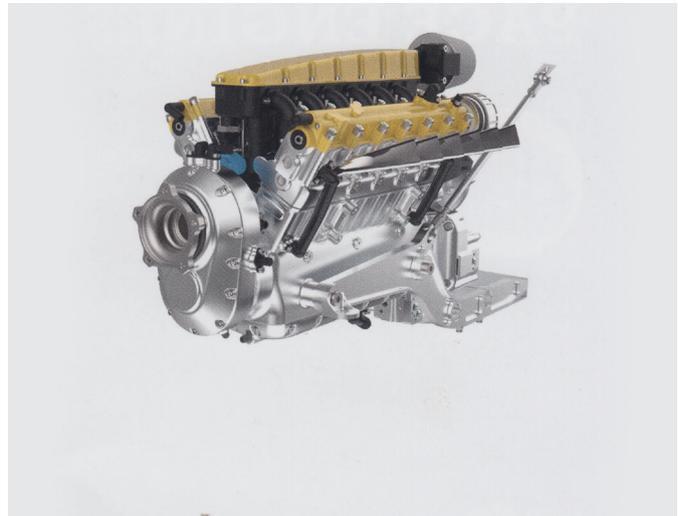
der funktionalen Sicherheit (um gefährliche Betriebszustände gar nicht erst entstehen zu lassen).

Irgendwann kamen sie auf die Idee, selbst zu produzieren. Und die Frage: Massenprodukt oder teure Kleinserien für eine Marktnische? war schnell beantwortet.

Mit den chinesischen Billigangeboten würden sie preislich nie mithalten können. Also keine Massenprodukte.

So gründeten die beiden die „Professional Aircraft Engines GmbH“ mit Sitz im Wirtschaftspark Niederösterreich-Zentral. In jahrelanger Konstruktions- und Entwicklungsarbeit entstand schließlich der „PACE 263 MK 2“ als Saugmotor mit 25 PS oder mit mechanischem Lader und 40 PS. Die Zahl 263 bezeichnet den Hubraum in ccm.

Angeboten wird aber auch eine Zweizylinder-Maschine mit 4,1 PS, der „PACE 44“, der sich besonders für Drohnen eignet. Und nach wie vor natürlich Ingenieur-Dienstleistungen von der Konstruktion über die Berechnung bis hin zur Prototypenfertigung hochpräziser Bauteile.



Hubraum: 263 ccm
Nenndrehzahl: 10.000 U/min
Propellerdrehzahl: 4.000/3.000 U/min
Leistung: 29,4 kW / 40 PS
Gewicht: Motor ohne Anbauteile 15,0 kg,
Gesamtpaket ca. 20 kg
Weitere Features:
Druckölmalschmierung,
Wasserkühlung, Multipoint-
Benzineinspritzung, mechanisch
aufgeladen, Elektrostarter optional



Modell einer Supermarine Spitfire

Das Militärluftfahrtmuseum in Zeltweg



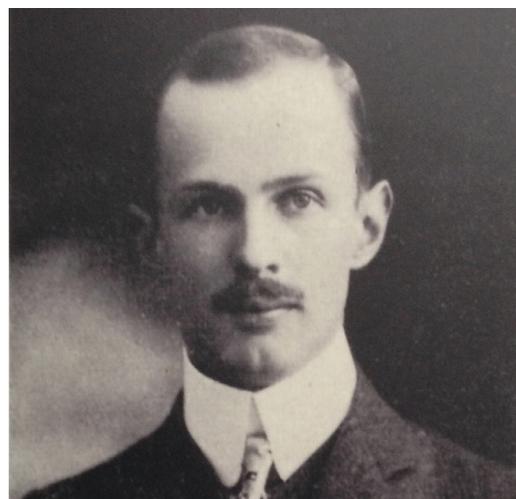
Fouga Magister

Was bekommt man heute noch für zwei Euro? Ein Bier nicht - aber eine Eintrittskarte ins Militärluftfahrtmuseum. (Menschen, die jünger sind als das durchschnittliche Igo Etrich Club-Mitglied zahlen drei Euro).

Für uns ist die Sammlung sehenswert und lehrreich. Chronologisch beginnt die Schau mit einem Exemplar der Yakovlev Yak-18, dem ersten Militärflugzeug der Zweiten Republik gefolgt von der Fouga CM 170 Magister über die de Havilland DH-115 Vampire, Saab J-29 F (fliegende Tonne), Agusta Bell 204 bis zur Saab 350 E Draken.

Entstanden ist das Museum aus einer Ausstellung anlässlich des 50-Jahr-Jubiläums der Luftstreitkräfte im Jahr 2005. Seit 2012 ist es Teil des Heeresgeschichtlichen Museums in Wien.

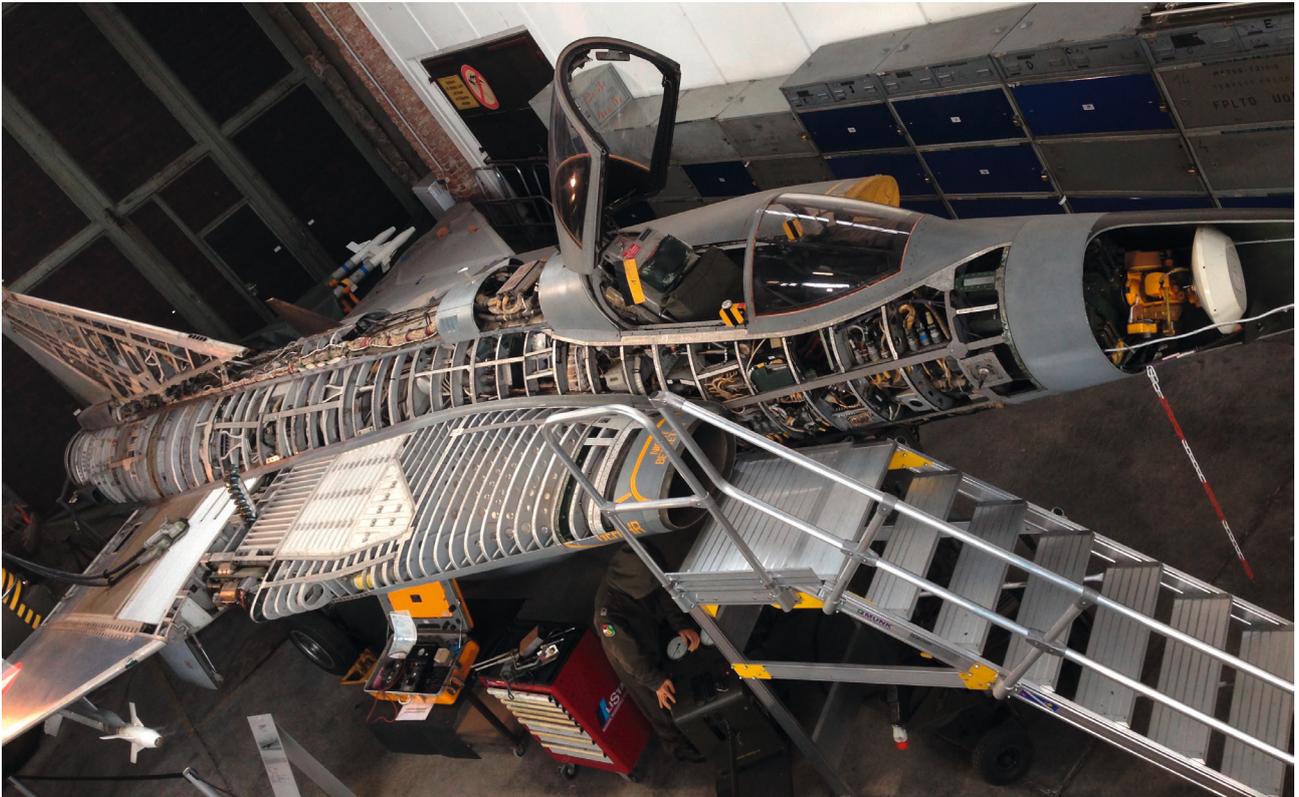
Das Museum ist von Dienstag bis Sonntag zwischen 9 und 17 Uhr geöffnet.



IGNAZ „IGO“ ETRICH

25.12.1879 Trautenau (Böhmen)– 04.02.1967 Salzburg

Gemeinsam mit seinem Vater untersuchte er die Flugfähigkeit von Tragflächenprofilen. 1903 entwickelte er einen Flugzeugflügel nach dem Vorbild des Flugsamens „Zanonia macrocarpa“. 1910 erfolgte der Erstflug der berühmten „Etrich Taube“. Die Überlegenheit dieses Flugzeuges zeigte sich bei den verschiedenen Flugveranstaltungen und Wettflügen. Seinem Werkspiloten Karl Illner gelang am 17. Mai 1910 der erste österreichische Überlandflug von Wiener Neustadt nach Wien und zurück. 1912 gründete er die Fliegerwerke im schlesischen Liebau. Nach dem Ersten Weltkrieg übersiedelte er nach Trautenau, Tschechoslowakei, und entwarf Sportflugzeuge. Nach Problemen mit den tschechischen Behörden gab er seine Arbeiten auf dem Gebiet der Luftfahrt auf und widmete sich ganz seinem Textilmaschinen-Betrieb.



Saab Draken



... wenn das Pleuel abreisst



Die „fliegende Tonne“

Kollision mit einem Raben



Vogelschlag

Bei einem tiefen Überflug über die Piste von Freistadt hatte Walter Prossinger im Herbst Kontakt mit einem Raben. Er war mit seiner Shark im Sinkflug mit rund 140 kts und sah drei Raben in einer Art Luftkampf. Einer konnte der herannahenden Maschine nicht mehr ausweichen und beschädigte die cowling - den Propeller aber nicht. Der Knall war vom Boden aus deutlich zu hören. Mitarbeiter des Flugplatzes boten dem Piloten von sich aus eine sofortige Landung an.

Vogelschläge ereignen sich überwiegend tagsüber, seltener in der Dämmerung oder bei Nacht. Im Winter zwischen November und Februar ist die Gefahr auch gering. Am meisten gefährdet sind Flugzeuge und Vögel in Höhen unter 1.000 ft, also bei Start und Landung.

Vögel weichen instinktiv nach unten aus, daher sollte man das Flugzeug nach oben ziehen - falls man den Vogel rechtzeitig bemerkt.

In Deutschland gibt es einen eigenen Verein, der sich um die Reduzierung dieser Gefahr kümmert („Deutscher Ausschuss zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr e. V. - DAVVL). Er hat die meisten deutschen Flugplätze als Mitglieder, aber auch die airports von Salzburg und Zürich.

Aus den Unfall-Meldungen, die dieser Verein sammelt, geht hervor, daß der Favorit unter den kollisionsgefährdeten Vögeln der Turmfalke ist (Farbe: Braun, Spannweite: 80 cm).



EINLADUNG ZUR

**Jahreshauptversammlung des IGO ETRICH CLUB AUSTRIA
am Samstag, den 16. März 2024**

**TAGUNGSORT: Gemeindezentrum
Bergmann-Platz 2
3252 Petzenkirchen**

Tagesordnung:

10:00 Uhr: Begrüßung durch Obmann Walter Sölle

Feststellen der Beschlussfähigkeit

Bericht des Obmanns über das Vereinsjahr 2023

Bericht über die Tätigkeit des Entwicklungs- und
Herstellbetriebs IECA

Vorschau auf die Aktivitäten 2024

Bericht des Kassiers und der Rechnungsprüfer über das Jahr 2023

Antrag auf Entlastung des Kassiers und des Vorstandes

Allfälliges

12:00 bis 13:45 Uhr: Gemeinsames Mittagessen

(Bitte um Anmeldung bei Heidi 0664 4533063 zwecks Platzreservierung !)

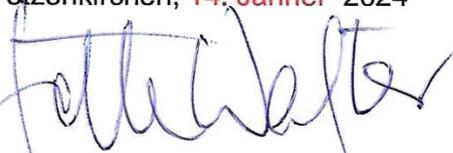
**14:00 Uhr Referat von Bernhard Rögner zum Thema „U-Space, UTM System
(Unmanned Aircraft Traffic Management) und Auswirkungen auf die Zivile Luftfahrt.
Derzeitiger Stand der Verhandlungen“**

Ca. 16:00 Uhr: Ende der Veranstaltung

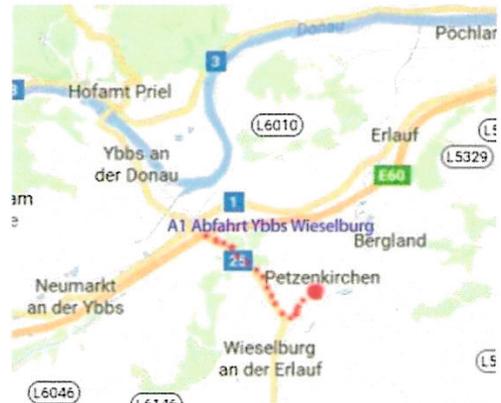
Schriftliche Anträge an die Generalversammlung müssen eine Woche vorher bei einem
Vorstandsmitglied eintreffen (Datum des Poststempels).

Um die Tagesordnungspunkte ordnungsgemäß abschließen zu können, bitten wir um
pünktliches Erscheinen!

Petzenkirchen, 14. Jänner 2024


Walter Sölle
Obmann


Heidemarie Wolf
Schriftführerin



EFLEVA-meeting in Salzburg

(European Federation of Light, Experimental and Vintage Aircraft)



Diese Föderation aus den Bereichen Light, Selbstbau- und historische Luftfahrzeuge wurde 2007 in Prag gegründet um gegen die damals drohende Abschaffung von Annex II gewappnet zu sein. Diese Gefahr besteht nicht mehr, aber es werden weiterhin die Interessen dieser Gruppen gegenüber der EASA vertreten (über EAS), um auch entsprechend gesehen zu werden.

Bis jetzt (2023) sind 16 Mitgliedsorganisationen (ca 15000 Mitglieder) beigetreten.

Oberstes Ziel ist, eine Harmonisierung auf europäischer Ebene bezüglich Bauvorschriften, Wartung, Nachprüfung, Lizenzverlängerung etc, sowie grenzüberschreitende Flüge zu erlangen. Erste Fortschritte wurden bereits erreicht. Es gelten aber noch immer die ECAC-recommendations von 1982, die noch nicht alle Länder umgesetzt haben.

Mehr über EFLEVA kann auf der Homepage nachgelesen werden <https://www.efleva.eu/>

Im Herbst des Vorjahres fand das jährliche Meeting in Salzburg statt (20. - 22. 10.). Als Rahmenprogramm haben wir eine Führung im Hangar 7 und einen Altstadtbesuch mit dinner veranstaltet.

2024 Work plan

- Strengthening exchanges of information among members
- Consolidate and keep up to date the databases
- The website should be the tool for communication with member organisations
- Eco-aviation: collect information and help to develop projects

Hermann Eigner

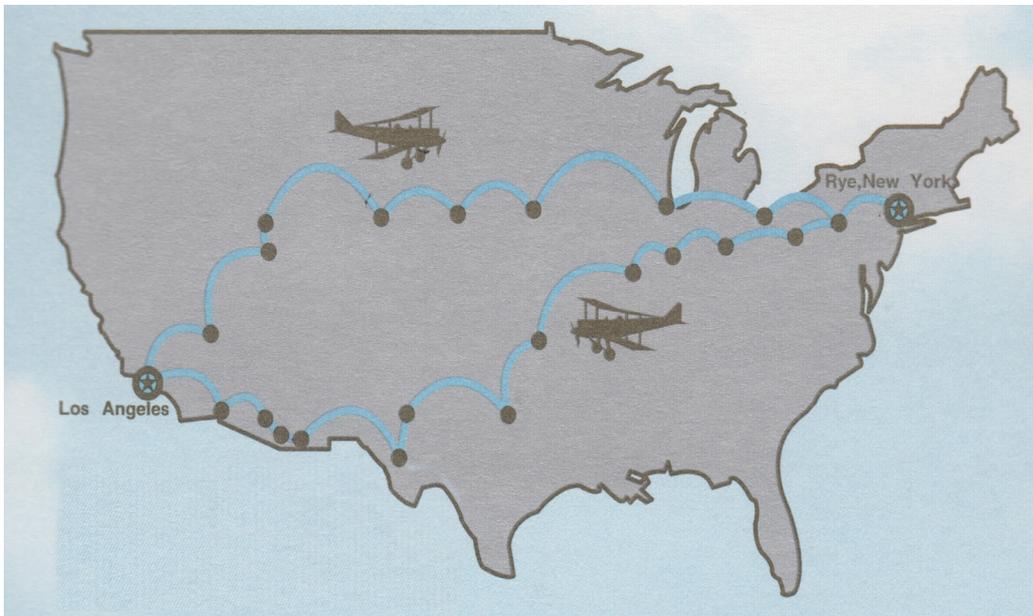
Frauenecke

Fliegen ist nicht nur eine Domäne der Männer

Nach einer längeren Schaffenspause gibt es wieder einmal eine Frauenecke und ein paar Gedankenspielereien.

Die Domäne „fliegen“ ist noch immer zum Großteil männlich besetzt, obwohl es schon vor ca. 100 Jahren berühmte Pilotinnen gab. Man denke z.B. an Hanna Reitsch, Elli Beinhorn, Beate Uhse, usw. Waren diese Frauen damals abenteuerlustiger? Draufgängerischer? Waren sie Ausnahmetalente?

dann wäre eine Heizung doch auch ganz fein. Und das meine ich jetzt geschlechterunabhängig. Das Alter des Piloten oder der Pilotin spielt auch eine kleine oder größere Rolle und nicht unwesentlich ist der Umstand, wie lange der selbstgebaute Traum schon geflogen wird. Die ersten Jahre sind es zwischen 100 und 200 Stunden, dann lässt der Enthusiasmus langsam nach, man muss ja nicht mehr bei jedem Wetter.....usw.



Der Amerika-Flug von Amelia Earhart 1928

Wollten sie den Männern beweisen, dass sie auch alles tun können, was die taten? Und noch mehr? Oder hatten sie einfach Spaß am Fliegen, der sogenannten Freiheit über den Wolken? Ich denke, gerade Elli Beinhorn war besessen von der Fliegerei, so sehr, dass sie schon in ganz jungen Jahren im Jahr 1932 alleine die Welt umrundete, unglaublich.

Tatsache ist, dass diese Frauen damals sehr, sehr wagemutig waren, man denke alleine nur an die Unterschiede der Flugzeuginstrumentierung anno dazumal und heute. Oder an die Flüge in offenen Maschinen, bei jeder Witterung, auch im Winter.

Unsere Generation hat es da schon ein bisschen bequemer, im Doppeldecker im Winter muss ja nicht unbedingt sein und wenn schon ein Selbstbauflugzeug,

8 Stunden Flug an einem Tag von St. Georgen nach Stockholm und am nächsten Tag retour war ein MUSS, jahrelang, man könnte ja etwas versäumen. Heute denke ich da nur an mein Sitzfleisch und dass es fast unmöglich ist, bei Hin- und Rückflug schönes Flugwetter zu haben. Umso mehr Respekt benötigen mir die damaligen Flugpionierinnen ab, mit welcher Vehemenz sie ihre

Ziele und Träume verfolgt und verwirklicht haben.

Im Endeffekt sind wir Freude- und Spaßflieger, egal, ob Mann oder Frau, egal ob Pilotin oder Co Pilotin. Wir lassen uns vielleicht gerne und immer wieder von solchen Ausnahmetalenten inspirieren, sind fasziniert von ihren Geschichten, ihrem Mut, ihren Erlebnissen und ihrem Können. Vielleicht benötigen sie uns auch Bewunderung ab, für das, was sie getan und erreicht haben, wofür sie gelebt und auch gekämpft haben.

Mögen sie uns weiterhin Inspiration sein, an das zu glauben, was uns wichtig ist und den Mut, die Kraft und die Ausdauer zu haben, das zu vollenden, was wir begonnen haben.

Heidi Wolf

Das Amt und die Zivilluftfahrt

In einem Rechtsstaat muß natürlich für jede gefährliche Tätigkeit eine zuständige Stelle da sein, die das reglementiert. In unserem Fall ist das die „Austro Control, österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt GmbH“, kurz Austro Control. Früher war es das Bundesamt für Zivilluftfahrt. Der historisch überkommene und von keinem Insultationspsychologen geprüfte Name brachte es mit sich, daß Flieger, aber auch Bedienstete gern vom „Bundesamt gegen Zivilluftfahrt“ sprachen. In den 90er Jahren hat man es in eine staatseigene Kapitalgesellschaft verwandelt und umbenannt.

Für uns Amateurflugzeugbauer ist diese mit Behördenaufgaben betraute GmbH eigentlich alles: Hebamme, Erzieherin, Polizistin, Psychotherapeut und letztlich auch so etwas wie Nachlaßverwalterin. Unser Verhältnis zu diesem „Amt“, als das es von den Rechtsunterworfenen ja immer noch empfunden wird, ist ein besonderes. Die Beziehung zu einzelnen Mitarbeitern der Austro Control ist auch zwangsläufig viel enger als die Beziehung des gemeinen Steuerzahlers zu seinem Finanzamt.

Kontrolle, aber auch Beratung

Der Bau eines Flugzeuges wird ja nicht nur beaufsichtigt, sondern zuerst einmal vorab genehmigt oder eben nicht. Das geschieht nach eingehender und persönlicher Kontrolle von Bausatz, Einzelteilen, Werkstatt und Bauwerber (auch der kann ungeeignet sein). Enden tut das Verfahren mit dem Überprüfungsflug eines Mitarbeiters, der nach der vorgeschriebenen Erprobung der fertigen Maschine deren Flugtauglichkeit bestätigt. Bis es soweit ist, hat jeder von uns mehrmals längeren und intensiven Kontakt mit meist dem gleichen Mitarbeiter gehabt.

Und der verläuft keineswegs immer reibungslos. Immerhin sind es Laien, die in unserem Staat ein Flugzeug bauen dürfen. Dazu gehören allerdings handwerkliches Geschick, mechanisches Verständnis, der Wille, dazuzulernen und ein gar nicht so geringes Minimum an bürokratischem Eifer, den die Dokumentation und der Behördenverkehr eben erfordern. Selten entspricht ein Bauwerber allen Ansprüchen im notwendigen Ausmaß. Der hat dann halt einiges dazuzulernen.

Der Kontakt bedeutet nicht nur Kontrolle des Baufortschritts sondern ebenso Beratung. Die ist meist notwendig, denn es werden in der Luftfahrt wie überall auch Zubehörteile oder Instrumente angeboten, die sich (noch) nicht bewährt haben und das womöglich auch nicht mehr tun werden.

Andererseits haben wir (die Flieger und das Amt) es miteinander leichter als viele andere. Es ist eher unüblich, daß ein Selbstbau-Werber dem Austro Control-Mitarbeiter droht: „Sie hören von meinem Anwalt!“ Ganz einfach deswegen, weil Flugsicherheit ein Ziel ist, das man anstreben soll, aber nicht auf dem Klagsweg erstreiten kann.

Wir haben es miteinander leichter, weil es in der Luftfahrt immer um Fragen der Sicherheit geht. Die lassen sich meist lösen, aber nur auf der Basis von Erfahrungen, Fakten und nachvollziehbaren Berechnungen. Allfällige behördliche Schikanen könnten ohne weiteres irgendwann unfallkausal werden. Deswegen vermeidet sie unsere Behörde. Letztlich läuft es darauf hinaus, daß in der Luftfahrt beide Teile (Flieger wie Beamte) am gleichen Strang ziehen (müssen). Es müssen auch beide ein fundamentales Verständnis der Materie besitzen.

In der Landwirtschaft (um ein Gegenbeispiel zu nennen) ist das nicht unbedingt genauso. Da werden von dem Ämtern in Brüssel, Wien oder Salzburg durchaus Vorschriften erlassen, die geeignet sind, kleinen Bauern das Überleben immer schwerer zu machen. Wenn von denen einige sterben, freuen sich vielleicht ein paar Agrarkonzerne über freigewordene Flächen, aber die Täter an den Schreibtischen braucht das nicht zu kümmern.

Die Baubegleitung macht heute der Igo Etrich Club

Es ist aber nicht nur die Austro Control mit der Wahrnehmung staatlicher Aufgaben betraut, sondern sie hat auch unseren Verein, den Igo Etrich Club mit Aufgaben betraut.

Detailprüfungen, die die Behörde früher selbstverständlich vorgenommen hat, kann sie mit dem heutigen Personalstand gar nicht mehr machen.

Dafür ist nunmehr der Igo Etrich Club in seiner Eigenschaft als Herstell- und Entwicklungsbetrieb zuständig. Es geht dabei in erster Linie um die Baubegleitung. Die Übertragung dieser Aufgaben an den Club war das Ergebnis eines längeren mühseligen „Zusammenraufens“ von Andreas Winkler von der Austro Control und Othmar Wolf vom Club.

Hohe Qualität selbstgebauter Flugzeuge

Die Zusammenarbeit hat sich bewährt und das wird von Ing. Winkler auch anerkannt. Heute haben wir in Österreich über 100 registrierte Selbstbau-Flugzeuge, eine Anzahl, die für das kleine Land „gar nicht so schlecht“ ist. Und die Qualität der Maschinen beurteilt er mit „sehr gut“ - auch und gerade im Vergleich zu Deutschland oder der Schweiz.

Begonnen hat die ganze Geschichte mit Rudi Holzmanns KR2 als erstem Selbstbauflugzeug Österreichs nach dem Krieg (ganz am Anfang der abendländischen Luftfahrt hatte es natürlich nur Selbstbauflugzeuge gegeben). Die Zulassung der ersten Maschinen erfolgte zwar durch die Behörde, aber noch ohne rechtliche Grundlage. Als „Pioniere“ im Bundesamt fungierten die damals jungen Ingenieure Josef Eisnecker, Josef Dundler und Helmut Müller - Namen, die jedem von uns, der seine Maschine in die Luft gebracht hat, geläufig sind.

Inwiefern arbeitet die Austro Control als Psychotherapeut für unsereinen? Gar nicht so selten. Denn es kommt immer wieder vor, daß ein Projekt fertig wird und der Erbauer den Erstflug aus immer nichtigeren Gründen hinausschiebt. Da sind dann Einfühlungsvermögen sowie Autorität des Bauprüfers notwendig um dem Erbauer zu klarzumachen, daß die Behörde Pilot und Maschine die ersten Flüge zutraut.

Selbstgebaute Flugzeuge pflegen den Erbauer zu überleben, meist werden sie vom greisen Erbauer eines Tages verkauft. Und da beginnen dann die Probleme einer Behörde, die früher an solche Fälle auch nicht gedacht hatte. Welche Fähigkeiten muß ein Käufer mitbringen, welche Schulung braucht er, um die Wartung übernehmen zu können? Diese Fragen müssen in naher Zukunft gelöst werden.

So wichtig die Austro Control für den Club ist - der Club ist für die Behörde auch nicht gerade nebensächlich. Denn er hat den Österreichischen Aero Club hinter sich und beide sind auch für den Gesetzgeber zumindest keine vernachlässigbare Größe. Sie können bei den Politikern manchmal mehr erreichen als eine von vielen weisungsgebundenen Behörden.

Uns gegenüber tritt die Behörde aber nicht nur als oberstes Aufsichtsorgan auf, das die notwendige Qualität beim Bau eines Flugzeuges sicherstellt. Als Piloten haben wir es auch mit den Fluglotsen, ebenfalls Angestellte der Austro Control, zu tun. Wir kennen sie vom Funk und sie uns in vielen Fällen auch.

Früher hatten diese Damen und Herren noch ein Gesicht, man konnte sie persönlich treffen, sogar am Turm besuchen, es gab einen Schalter beim AIS, einen für die Wetterberatung und an praktisch allen Flughäfen entweder ein Restaurant mit Blick auf die Piste oder zumindest ein Fliegerstüberl. Da konnten wir einander kennenlernen, nach Flug und Dienstschluß mitsammen Bier trinken und Schmäh führen.

Im täglichen Flugbetrieb beschränkt sich die Kommunikation ja immer nur auf die ewig gleichen notwendigen knappen Kommandos. Doch hinter den stereotypen Worten verbirgt sich ein Wust an unausgesprochenen Gedanken, die man zumindest einmal ausformulieren soll.

Was die Floskeln am Funk wirklich bedeuten

Allein die Floskel „in Radar contact“ bedeutet für einen Piloten in bestimmten streß-Situationen: „Endlich, sie hat mich am Radar, weiß daß ich es bin, sieht Flugrichtung und Höhe und wir bleiben in Kontakt bis es heißt: You may leave the frequency. Luftfahrzeuge auf Kollisionskurs krieg ich - wenn möglich - gemeldet; ich kann mich daher ganz dem Wetter, dem luftkranken Passagier oder sonstigen streß-Faktoren widmen. Super.“ Oft folgt ein Seufzer der Erleichterung. „In Radar contact“ fliegt es sich als hätte man Ballast abgeworfen.

In der Gegenrichtung läuft die Kommunikation ebenso: abgekürzt und dennoch oft vielsagend. Wenn du auf einem gerade stark frequentierten internationalen Flughafen am Rollhalt gefragt wirst „ready for immediate take off?“ und prompt die Startfreigabe bekommst, dann will die Dame am Turm neben der vorgeschriebenen Bestätigung vor allem eines - und das möglichst bald - hören: wie der Motor deiner Maschine aufheult.

Aus dem Funkgerät hört sie bloß die Wiederholung der Startfreigabe, aber tatsächlich hat Deine Botschaft geheißen: „Ich habe verstanden, ich werde die Reihe der auf den Start wartenden airliner keine Sekunde aufhalten und ich werde auch so schnell wie möglich weg sein.“

Und: Den „immediate take off“ kriegt nicht jeder. Vor allem nicht, wenn er fremd ist, umständlich und womöglich mehrfach rückfragen muß. So einer steht gut auch am Boden bis die Wirbelschleppen des letzten Airliners verduftet sind.

Die weitaus überwiegende Zahl der Flüge denkst du instinktiv, du hättest an Turm oder Radarschirm Helfer oder Helferinnen. So mag ihr Job ausschauen.

Tatsächlich tragen sie genau die gleiche Verantwortung wie Piloten von Verkehrsmaschinen. Diese wie jene dürfen bestimmte Fehler einfach nicht machen.

Und dabei liegt noch ein gravierender Unterschied zwischen Pilot und Contoller: Wenn es in einem Flugzeug gefährlich wird, besteht die Gefahr

automatisch immer auch für den Piloten. Er muß sich nicht extra zu irgendwelchen Sonderleistungen animieren um da wieder herauszukommen. Er ist automatisch angespannt und aufmerksam.

Die Fluglotsen hingegen müssen in der Lage sein, an einem trüben, verkehrsarmen, bleischweren Nachmittag trotz Langeweile dauernd voll konzentriert zu arbeiten. Der Mensch kann das zwar lernen, aber es zehrt an den Nerven.

Gelegentlich wollen wir die Arbeit dieser Behörde würdigen und das auch laut sagen.

Christoph Canaval

Season Opener 2024

Die wichtigsten Informationen zum Start der neuen Flugsaison live in Wien und Zell am See sowie im Live-Stream.

Auch dieses Jahr dreht sich alles um das Thema Flugsicherheit: Lessons learned, Assistenzsysteme, das neue Rufzeichen „RADIO“, Updates zur Ausbildung, zu digitalen Borddokumenten sowie zu VFR-Verfahren und Flugplanaufgabe und das Neuste aus dem Tower und der Meteorologie – sind nur einige der Themen, die wir für Sie zusammengestellt haben, damit Sie bestmöglich vorbereitet in die Flugsaison 2024 starten können.

Wie im Vorjahr, werden wir alle Vorträge wieder streamen und online zur Verfügung stellen.

Wien:

Wann: Samstag, 16. März 2024

Wo: Austro Tower, Schnirchgasse 17, 1030 Wien

Zell am See:

Wann: Freitag, 22. März 2024

Wo: Congress Center, Brucker Bundesstraße 1a, 5700 Zell am See

Inserate:

Suche:

Mühlbauer Propeller Type MTV-11-C/183-59 gebraucht, auch beschädigt

Hans Haberhofer
0664 - 47 533 89



Verkaufe:

Flugzeug samt Anhänger:

MCR 01 Club
Rotax 912 S
hydraulisch verstellbarer Dreiblatt-Propeller
2-Achs-Autopilot
Rauchanlage
inkl.geschlossenem Anhänger
Preis: 40.000,- Euro

Reinhold Sachan
Hauptstraße 16
8642 St. Lorenzen im Mürztal
reinhold.sachan@gmx.at
0676 - 83 79 72 00





Rudi Holzmann mit dem ersten selbstgebauten Flugzeug - vor 10 Jahren

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

Der „**Fliegerstammtisch**“ wird jeden ersten Samstag im Monat am Flugplatz Hofkirchen abgehalten. Fällt der erste Samstag im Monat auf einen Feiertag, dann findet der Fliegerstammtisch eine Woche später statt. Wir treffen uns um ca. 18 Uhr im Cockpitcafe zum Plaudern, Benzingespräche führen und Erfahrungsaustausch.

Auch alle Workshops und Schulungen des IEC werden am Flugplatz Hofkirchen abgehalten (im Seminarraum).

Hans Brandstätter kommt mit den **elektronischen Waagen** des IEC gegen Spesenersatz auch zu Nichtmitgliedern.

Unkostenbeitrag pro Flugzeug: 50,- Euro.
johann.brandstaetter17@gmail.com
+43 664 22 77 564

Vereinsjacken aus blauem Fleece, mit Aufdruck „Igo Etrich Club Austria“ in allen Größen sind um 20,- Euro bei Heidi Wolf erhältlich. Sie sind angenehm zu tragen, sehr warm und äußerst praktisch und vor allem leicht.

Auch beim Stammtisch in Hofkirchen sind sie bei Heidi oder Otmar zu beziehen.

Österreichische Post AG – Info.Mail Entgelt bezahlt

Verlagspostamt Wieselburg.

Unzustellbare Exemplare an: Othmar Wolf, 3252 Petzenkirchen, Dürnbachgasse 2