

# I.E. IMPULSE



**IGO ETRICH CLUB AUSTRIA**

Vereinigung österreichischer Amateurflugzeugbauer



**Eine elegante Schönheit : Lancair 320**

**25**

**März 1997**

## Editorial

Liebe Freunde!

Ostern steht vor der Tür, für viele ist diese Zeit der Beginn der Flugsaison. Ich muß noch vorher eine 100er Kontrolle an meiner Cherry machen, 600 Stunden hat sie mir schon brav gedient und mir und meiner Familie und vielen Freunden zu manch schönen Erlebnissen verholfen. Leider wird in letzter Zeit immer öfter von Schwierigkeiten berichtet, die Amateurflugzeugbauer im Zusammenleben mit den konventionellen Fliegervereinen bekommen. Als ich meine Cherry fertiggebaut hatte, wurde mein Flieger teils etwas neidisch, teils bewundernd zur Kenntnis genommen, aber damit hatte es sich, keinen störte es. Mittlerweile gibt es auf unserem Flugplatz schon mehr Privathalter und Experimentals als Vereinsflieger und nun sehen die Vereine offensichtlich ihre "Felle davonschwimmen" und wollen keine weiteren Eigenbauflieger mehr aufnehmen. Ähnliches hört man schon von einigen anderen Flugplätzen.

Natürlich geht der Trend momentan zum selbstgebauten Kitflieger, dieser Tendenz werden sich die Vereine nicht verschließen können. Nach all den Erfahrungen, die ich bisher gemacht habe, glaube ich jedoch nicht, daß plötzlich viele eingesessene Piloten auf Flugzeug-Selbstbau umsteigen, nur weil der Betrieb derartiger Flieger dann billiger ist. Diese Art des Fliegens bleibt nach wie vor nur wenigen Enthusiasten vorbehalten, die Freude am schöpferischen Gestalten und an vielseitiger handwerklicher Betätigung haben. Erst in zweiter Linie kommt der Genuß einer schönen Flugreise mit dem selbstgebauten Flugzeug, die ist allerdings dann die Krönung jahrelanger Arbeit und Entbehrungen.

Ich wünsche Euch allen ein frohes Osterfest und eine erfolgreiche Flugsaison 1997!

Romeowhisky

P.S. : Diesem Heft liegt ein Zahlschein zur Überweisung des Mitgliedsbeitrags 1997 bei, er beträgt wieder S 500,- . Bitte so bald als möglich einzahlen.

---

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

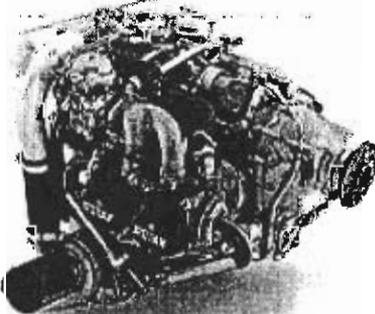
Vereinskassier:

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

Verlagspostamt Attnang Puchheim

**Inhaltsverzeichnis**

	Seite
Editorial .....	2
Inhaltsverzeichnis .....	3
Baubericht.....	4
OUV - Wintertagung.....	9
Notizen.....	12
Int. Veranstaltungskalender .....	13
Technische Mitteilung .....	16
Frauenecke .....	18
Story .....	19
Fliegerflohmarkt .....	23

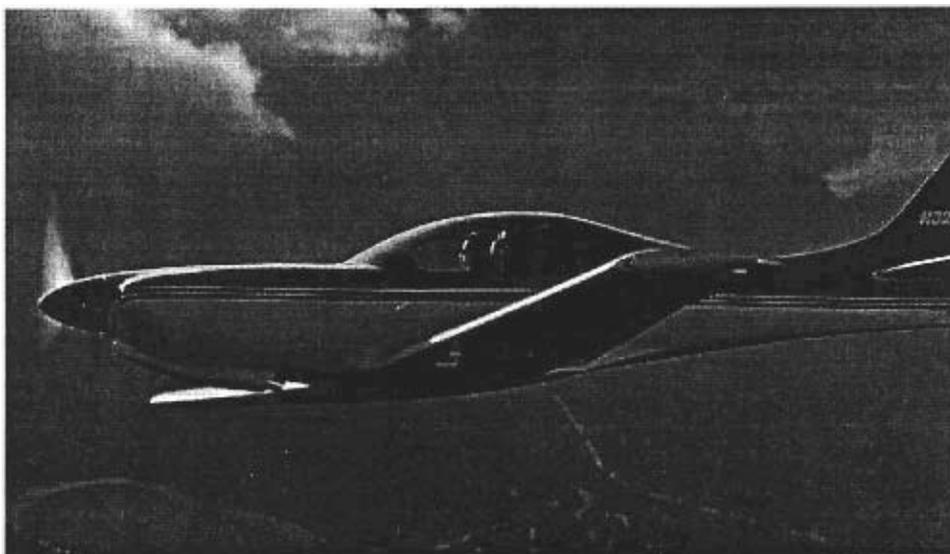
<b>HB</b> FLUGTECHNIK Ges.m.b.H	
 <b>ROTAX.</b> Motoren	
für UL, Experimental's	
4053 HAID Pf.74 Tel,07229 79104	

**ACHTUNG:** Sonderpreise für IGO-ETRICH-Mitglieder !!

## Baubericht

EIN TRAUM WURDE WAHR

von Harri Sodnikar



Das ist „Sie“,  
die Lancair 320  
MKII

Im Jahr 1988 sah ich sie zum ersten Mal. Sie war wunderschön, schnittig, tolle Kurven, rassig und doch sehr elegant. Ich verliebte mich in diese „Sie“. Doch wer ist diese „Sie“?? Diese „Sie“ heißt Lancair 320 MKII.

Konstruiert wurde die Lancair 320 von der Firma Neico Aviation, die sich damals noch in Santa Paula befand. Das erste Modell der Firma Neico war die Lancair 235. Aus dieser Lancair 235 wurde die Lancair 320 entwickelt.

Mittlerweile wird die Lancair 320 mit einem vergrößerten Rumpf und vergrößertem Leitwerk aus Kohle ausgeliefert.

Im Jahre 1988 gründete ich meine Familie und baute zu diesem Zeitpunkt gerade unser kleines Häuschen.

Wie Ihr sicher wißt, war es mir zu diesem Zeitpunkt rein finanziell nicht möglich, eine solche Anschaffung zu tätigen.

Doch immer wieder liebäugelte ich mit einer Lancair 320, indem ich mir immer wieder und immer wieder Prospekte und Videos anschaute.

Ich baute mir 1989 einen UL- Rotec Rally 2B, machte zusammen mit Ing. Dundler die Zulassung.

1990 kauft ich mir von Zeitweg einen UL-Pioneer Flightstar als Totalschaden. Wiederum baute ich ein Jahr, um diesen Flightstar auf den neuesten Stand der Technik zu bringen.

Wiederum machte ich mit Ing. Dundler die Erprobung und erlangte auch für dieses UL-Muster die Musterzulassung.

1991 verkaufte ich alle beide Ultralights und dadurch konnte ich mir den Kauf eines deutschen Doppeldecker- Ultralight Bausatzes namens Sunwheel ermöglichen.

Im Oktober 1992 holte ich mir meinen Doppeldecker- Bausatz aus Schwäbisch-Gmünd und fing auch sofort zu bauen an.

Da ich der erste österreichische Kunde war, bekam ich beim Kauf einen sehr guten Preis von der deutschen Herstellerfirma.

Im August 1993 war ich bis zur Lackierung damit fertig. Die Lackierungsarbeiten, aber auch sehr viel Finisharbeit, übernahm unser Schobersberger Ernst.

Abermals machte ich mit Ing. Dundler die ganze Erprobung und im Mai 1994 erlangte ich für dieses Modell die Musterzulassung.

Mit diesem UL- Doppeldecker flogen wir immerhin nach Italien -Elbe-Toscana und ein Jahr später zur Ostsee.

Im Mai 1996 rief mich ein Wiener Geschäftsmann an, der unbedingt diesen UL-Doppeldecker kaufen wollte. Dieses Geschäft kam auch zustande.

Es gab für mich jetzt nur noch eine Hürde zu überspringen. Wie Ihr sicherlich selbst wißt, genügt es nicht, wenn man nur selbst davon träumt, man braucht auf jeden Fall die Zustimmung der gesamten Familie. Doch meine Frau Maria hatte bereits den Bau des Doppeldeckers miterlebt und wußte, daß ich seit Jahren von einer Lancair 320 träumte.

Zu meinem Geburtstag im Mai gab sie mir grünes Licht und sagte, sie wolle mich beim Bau meiner großen Fliegerliebe, meiner Lancair 320, unterstützen. Dies war bis jetzt mein schönstes Geburtstagsgeschenk.

Nun wußte ich, daß ich mir meinen Traum, also meine „Sie“, meine Lancair 320MKII, erfüllen konnte.

Ende Mai 1996 telefonierte ich mit der Firma Neico- Aviation, die mittlerweile nach Redmond, Oregon übersiedelt war (dies seit 1992).

Ich teilte dieser Firma mit, daß ich mich für einen Lancair 320MKII Kit interessierte, daß ich im Juni 1996 zu ihnen ins Werk nach Redmond für eine Woche kommen möchte, daß ich mir dort alles anschauen möchte, daß mir ca. 134 Fragen (diese Fragen wurden von Ing. Winkler und mir erstellt) zu beantworten seien und daß ich mindestens 4-6 Stunden in Redmond mit einer Lancair 320 fliegen möchte.

Weiters fragte ich, ob es möglich wäre, mit dem Werkstestpiloten eine Gefahreineinweisung zu fliegen und ob die Firma Neico-Aviation auch einen deutschsprachigen Beschäftigten hätte, da ich ja nicht immer der Beste im Englischunterricht gewesen wäre.

Ich bekam eine Faxnachricht von der Firma Neico, wo drinnen stand, daß alle meine Wünsche und Forderungen erfüllt werden.

Also, am 24.06.1996 war es so weit. Mein Freund Herbert Heller und ich flogen von Linz Hörsching über Frankfurt und Detroit nach Seattle. Von dort mit einem Mietauto über Portland-Salem nach Redmond.

Bisher hatten wir nur einen deutschen UL-Hersteller kennengelernt. Rund um dessen Produktionsstätte glaubte man auf einer Müllhalde zu stehen und wenn man dann dessen Produktionsstätte von Innen ansah, glaubte man, sich in einer Wagenschmiede zu befinden. (Ich möchte diesen Hersteller nicht namentlich erwähnen).

Punkt 0800 Uhr, Montag früh, den 26.06.1996 fuhren wir die Auffahrt zum Lancair-Werk hinauf.

Alleine dies war schon ein Augenschmaus, nämlich rund um das Werk sah es wie in einem englischen Garten aus. Eine sehr gepflegte Gartenanlage, die Werksgebäude elegant und peinlichst gepflegt.

Als wir in der Rezeption standen, kam eine Angestellte namens Kathy zu uns und stellte uns Dieter vor. Dieter war also der „versprochene deutschsprachige Angestellte“. Doch erst später stellte sich heraus, daß dieser „Dieter“ noch eine ganz andere Werksfunktion hatte.

Sein vollständiger Name ist Dipl. Ing. Dieter KÖHLER. Er war es, der vor Jahren bei der Firma HOAG in Wiener-Neustadt der technische Direktor war, derjenige, der für die HOAG das Flugzeug KATANA konstruierte und entwickelte. Später war Dieter auch technischer Direktor in Canada bei der Firma Diamond Aircraft. Seit drei Jahren ist Dieter Köhler technischer Direktor bei Lancair-Neico-Aviation. Ihm obliegt der gesamte technische Bereich bei Lancair und er ist auch der Verantwortliche für die FAA-Zulassung der Lancair ES.

Dieter und Kathy betreuten uns, wie versprochen, vorzüglich die ganzen fünf Tage, die Herbert und ich im Lancairwerk verbrachten. Es wurden uns alle Fragen genauestens beantwortet, es wurde uns der gesamte Werksbereich gezeigt, wir konnten auch Ihr Ersatzteillager besichtigen, wo uns die Augen herausfielen. Den jedes Teil, welches im Optionskatalog abgebildet ist, liegt dort mindestens zwanzigfach auf Lager.

Weiters konnten wir die Avionic-Abteilung bei Terry Flatebo besichtigen. Terry ist für die Instrumentenpanel-Fertigung zuständig. Terry fertigt auf Bestellung und nach

Wunsch Instrumenten-Panels für Kundschaften. Diese Arbeit, die Terry in seiner Werkstatt macht, ist einfach gesagt „High-Tech“. Nochdazu kommt, daß ein komplettes Instrumentenbrett relativ kostengünstig ist.

Am zweiten Besuchstag, wurde uns der Präsident und Firmeninhaber, Lanc Neibauer vorgestellt. Ebenso die Vizepräsidentin und Ehefrau von Lanc, nämlich Linda Neibauer. Lanc ist die sogenannte „graue Eminenz“ dieser Firma. Linda ist der Finanzminister der Firma Neico-Aviation. Zwei sehr nette Personen, von denen Seriosität und Geschäftssinn ausstrahlt wird. Dies ist meine persönliche Einschätzung der Geschäftsführenden der Firma Neico.

Neico-Aviation hat einige Empfangsdamen, die sich rührend um Besucher kümmern. Ebenfalls hat Neico einige technische Mitarbeiter, die ausschließlich technische Fragen von Lancair Kunden telefonisch beantworten.

Doch am dritten Tag fragte ich Dieter, wo eigentlich der versprochene Werkspilot sei. Dieter sagte mir nur, daß es in Redmond einen Herrn gäbe, der bereits 2 Stück Lancair 320 gebaut hätte und daß dieser DON, wie er ihn nannte, einmal wöchentlich in die Firma käme, um mit Kundschaften zu fliegen.

Dies war für mich nicht sehr befriedigend, aber ich wollte ja unbedingt einige Stunden mit einer 320'iger fliegen.

Am Nachmittag stellte mir Dieter dann endlich diesen sogenannten DON vor. DON war meiner Schätzung nach um die 50 Jahre, untersetzt, aber sehr kräftig wirkend.

Don fragte mich, was ich eigentlich fliegerisch mit der Lancair 320 machen möchte. Ich sagte ihm, daß ich eine ausführliche Gefahrenweisung und Landungen auf einer ca. 500 m langen Piste mit ihm absolvieren möchte. Don verzog sein Gesicht, als er das von der 500 m Piste hörte.

Man muß sich vorstellen, daß ich zu diesem Zeitpunkt, Don erst ungefähr 20 Minuten kannte und daß ich nicht wußte, wieviele Stunden er auf Lancair geflogen war.

Don sagte mir beim Einsteigen in die Maschine, daß man die Pedale nur fürs Rollen am Taxiway, beim Start und bei der Landung brauche. Dies ging mir nicht in den Kopf, doch später überzeugte er mich.

Don und ich rollten nun ungefähr 1500 Meter bis zu der 2800 Meter langen Runway in Redmond. Er gab Vollast und die Maschine beschleunigte ziemlich schnell auf 65 kts.

Bei 70 kts hob er die Maschine vom Boden weg und übergab mir die Lancair 320, indem er mich aufforderte, mit 110 kts auf 10.000 Fuß zu steigen. Steigrate war ständig zwischen 2000 ft/min und 2400 ft/min.

In 10.000 Fuß angekommen ging er auf 75% Power-Setting ( 2500 U/min und 24 HG). Die 320-iger flog nun ausgetrimmt mit der elektrischen Höhenruder- und Querrudertrimmung, freihändig, genau 200 kts. Dann nahm Don nur den Stick mit Daumen und Zeigefinger, gab kurz einen kleinen Ausschlag nach rechts und wieder zurück, legte seine Hände auf seine Oberschenkel. Seine Füße waren angezogen und nicht auf den Pedalen.

Die Maschine flog eine 360° Kurve, das Variometer stand ununterbrochen auf 0 Fuß und nach Erreichen der Ausgangsposition, war die Geschwindigkeit von 200 kts auf nur 180 kts zurückgegangen.

Dies verblüffte mich. Wenn man mit einer Lancair 320 einen Vollkreis fliegen würde, indem man in der Kurve mit dem Höhenruder stützt, würde man sofort in einen gewaltigen Steigflug übergehen.

Anschließend zeigte mir Don, alle Stall-Verhalten in verschiedenen Variationen. Dabei konnte ich feststellen, daß dieses Flugzeug sehr gutmütig ist.

Don flog mit mir ungefähr 20 Rollen und ich hatte das Gefühl, wie wenn ich in einem Jet sitzen würde. Wiederum 200 kts, leicht ziehen und nachlassen, Pedale frei, warten bis der Fahrtenmesser 170 kts anzeigt und dann mit zwei Finger den Stick nach rechts oder links, dann rollt die Lancair 320 relativ schnell um ihre Längsachse.

Redmond -Airport liegt 3000 ft hoch und Don machte mit mir einen Sinkflug von 10.000 ft auf 4000 ft mit genau 240 kts. Ich fragte ihn, ob dies normal sei eine so hohe Flugeschwindigkeit. Aber Don sagte einfach: „Alles OK“.

In Redmond-Oregon gibt es einige Canyons und so schnell konnte ich gar nicht schauen, flog Don mit mir in einem solchen. Da ich bis zu dem Zeitpunkt von Don noch nicht viel wußte, bekam ich leicht feuchte Handflächen.

Als er noch tiefer in diesen Canyon ( ca. 150 Meter breit und 150 Meter tief) mit mir sank und als der Canyon eine 120° Kurve machte, was mir jedoch unbekannt war und für mich den Eindruck erweckte, daß wir nun auf eine Felswand zuflogen, wurde ich, ehrlich gesagt, etwas unruhig und ich merkte, wie mein ganzer Körper zu rebellieren begann. Jedoch Don genoß meinen Zustand und rollte mit mir aus diesem Canyon heraus. Als wir anschließend in Redmond landeten und zur Firma rollten, standen schon Dieter mit Belegschaft zum Empfang bereit und lachten.

Denn wie sich herausstellte, ist DON ein bekannter Flieger namens DON GOETZ. Er ist der erfahrenste Testpilot von Lancair mit über 3000 Flugstunden, alleine auf Lancair-Modellen.

Selbst ist er im Besitz einer Lancair IV , mit welcher er etliche Luftrennen schon gewonnen hat.

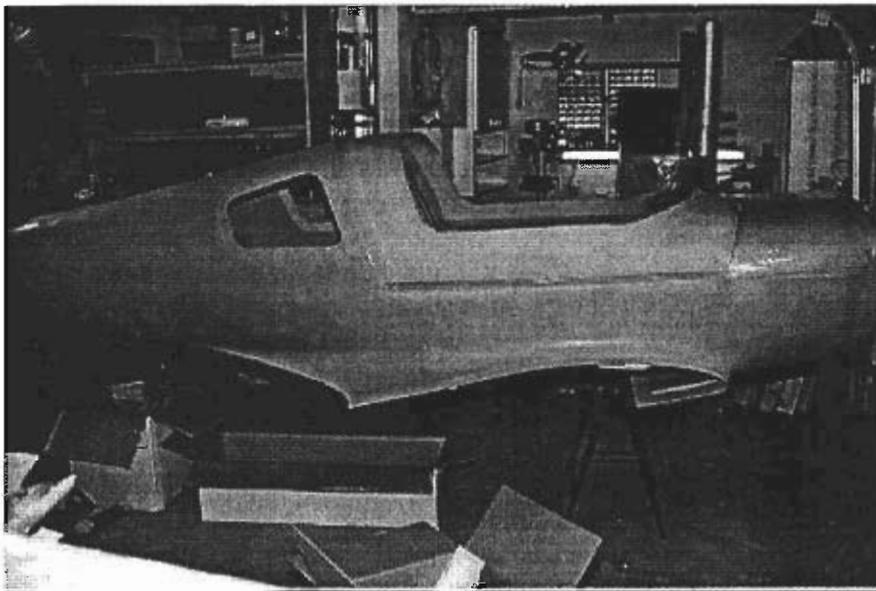
An den nächsten zwei Tagen flog ich mit Don einige Stunden. Diesmal komplett gelassen und ruhig, denn ich wußte ja, was dieser Don Goetz drauf hatte.

Er trainierte mich auf 500 Meter Runway Landungen und zeigte mir alle Variationen von Landungen.

An einigen Abenden gingen Herbert, Dieter und ich auf ein gemütliches Steak und einigen Bier. Ich lernte auch die Frau von Dieter und dessen beide Söhne kennen.

Mir wurde versprochen , daß meine Kit-Kiste am 21. Oktober von Redmond abgesendet wird. Ich konnte daher inclusive Frachtdauer damit rechnen, daß ich meine Lancair 320 Ende November bekommen würde. Ich bestellte und bezahlte.

Am fünften Besuchstag verabschiedeten Herbert und ich uns von der gesamten Belegschaft und traten wieder die Heimreise an.



Nach dem auspacken der Kisten füllt der vorgefertigte Rumpf der Lancair bereits einen Großteil meiner Werkstatt.

Nun wußte ich, daß ich mindestens fünf Monate warten mußte. Dies war eine verdammt lange Zeit. Doch es kam anders. Dieter schaffte es, daß ich um einen Monat früher meine Lancair bekam.

Am 14. November 1996, also 4 Wochen früher als versprochen, traf mein Kit um 0630 vor unserem Haus mit einem LKW der

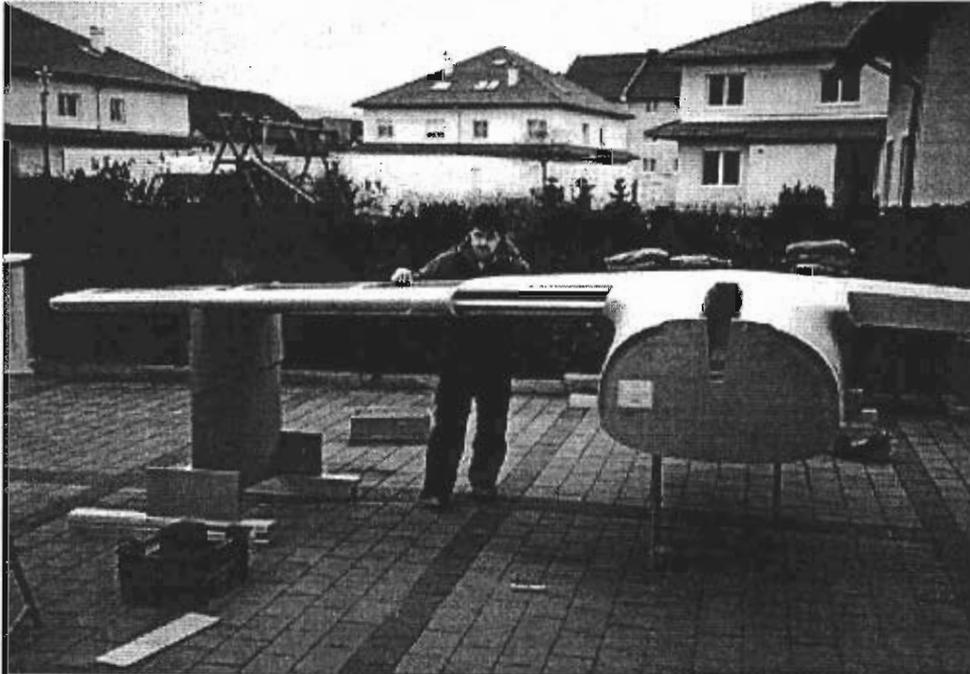
Firma Gartner ein. Wir hoben die Kiste, mit den Maßen

6,4m x 1,5m x 1,4m vom LKW in meine Garage, die ich mittlerweile zu einer Werkstatt umfunktioniert hatte. Um 0700 Uhr kam ein Zollbeamter aus Wels und machte eine Hausverzollung.

Nun konnte ich meine Lancair auspacken. Meine Werkstätte füllte sich zunehmend .

Um 1000 Uhr, des selben Tages kam auch gleich mein Bauprüfer Ing. Winkler Andreas. Er konnte gleich den Urzustand meines Flugzeug-Bausatzes begutachten und wie er

mir mitteilte, war er sehr positiv überzeugt, wie sorgfältig und sauber dieser Lancair-Bausatz gearbeitet und geliefert wurde.



So sieht es bereits wenige Wochen nach der Anlieferung des Kits aus.

Es wurde eine sehr genaue Teileliste mitgeliefert. Jene Teile (es waren nur wenige) die fehlten, waren auf der Teileliste unter backorder geführt und wurden mir selbstverständlich unaufgefordert eine Woche später per UPS unentgeltlich nachgereicht. Jedes Teil war genauestens beschriftet und verpackt.

Ich kann nur sagen, alles was mir in Redmond und bei Faxnachrichten von der Firma Neico-Aviation garantiert und versprochen wurde, hat diese Firma zu 110% eingehalten.

Zusätzlich muß ich heute sagen, hat sich während unseres Besuches in Redmond eine innige Freundschaft zwischen Dieter Köhler und mir entwickelt. Heute noch telefonieren wir wöchentlich und wie mir Dieter versprochen hat, kommt er mit seiner Familie im August auf Urlaub zu seinen Eltern nach Stuttgart, währenddessen er und seine

Familie einige Tage bei mir in Gmunden verbringen werden.

Auf Anfrage über Dieter an die Neico-Aviation, ob es möglich wäre, einen „Engineering Report“ für die Lancair 320 zu erhalten, wurde mir versprochen, das Möglichste zu tun.

Ich bin stolz darauf, daß ich einer der ersten Lancair-Kunde bin, dem die Firma Neico-Aviation einen „Engineering Report und Stress Analysis Report“ über die Lancair 320, ausgehändigt hat. Diesen werde ich sicherlich an Lancair-Freunde aushändigen.

Fazit: Ich kann dieser Firma mit Belegschaft nur das größte Lob aussprechen. Es ist, glaube ich, die beste Werbung für eine Experimental-Kit Firma, wenn der Kunde zufrieden ist und wenn er auch **nach** seiner Vertragsunterschrift mit technischer und fachlicher Betreuung rechnen kann.

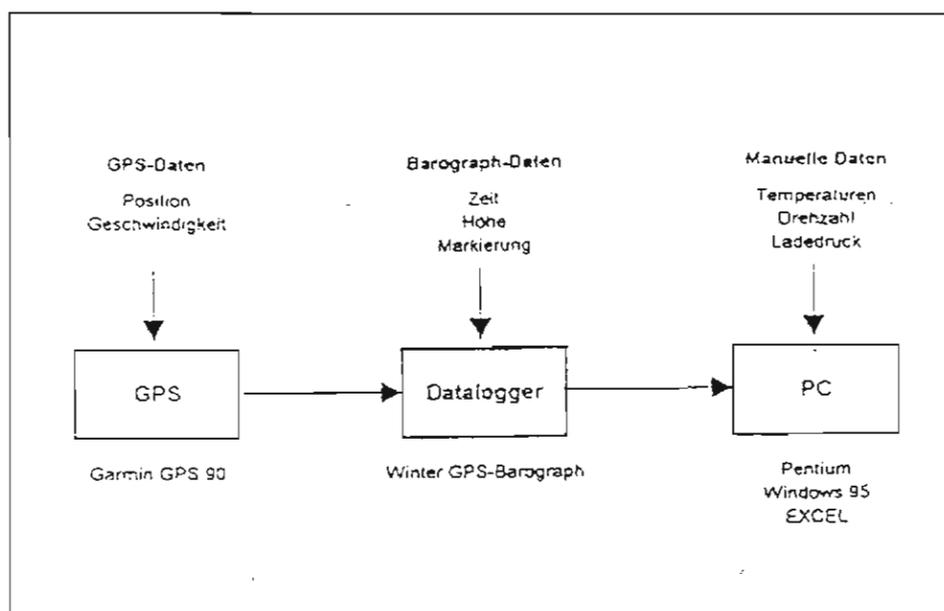
## OUV - Wintertagung

Wie schon in den letzten zwei Jahren sind wir auch heuer wieder mit einer Delegation (sprich Rudi Holzmann und mir) am 15. und 16. März in Darmstadt bei der diesjährigen Wintertagung unserer Schwestervereinigung OUV vertreten gewesen. Nicht nur um zu sehen, was es in Deutschland Neues gibt, sondern auch um alte Kontakte zu pflegen und neue zu knüpfen.

Am Programm standen neben einigen Bauberichten Vorträge über Flugerprobung Instrumenteneinbau sowie Geräte und Antenneneinbau.

Der für uns wohl interessanteste Vortrag wurde von Dr. Bernhard Hinz gehalten und zwar berichtete er über ein von ihm entwickeltes **Flugdatenerfassungs- und Auswertungssystem**. Dieses System benutzt er zur Flugleistungsmessung und zur Datenaufbereitung mit Hilfe eines PC. Da die Gerätekombination sehr einfach und darüberhinaus preisgünstig ist, werden wir versuchen, dieses System auch für unsere Leistungsmessungen anzuschaffen. Hier eine kurze Beschreibung der Anlage:

Das System besteht aus einem GPS (Garmin GPS 90), einem Datenlogger mit integrierter barometrischer Druckdose (Winter GPS - Barograph), sowie einem PC mit Windows 95 und MS-EXCEL Programm. Hierzu kommt noch ein digitales Außentemperatur-Meßgerät und ein Diktiergerät. Der Winter GPS Barograph ist weitgehend frei programmierbar und der Datenexport kann über ein Interface in das EXCEL-Programm erfolgen, wo die Meßdaten vielfältig verarbeitet und mit zusätzlichen Daten kombiniert werden können. Abb.1 zeigt die schematische Anordnung der Geräte und des Datenflusses. Das GPS liefert Position und Geschwindigkeit, der Barograph liefert Zeit und Höhe, und bei der Auswertung im PC können zusätzlich manuell aufgezeichnete Daten wie Außentemperatur, angezeigte Geschwindigkeit, Drehzahl, Ladedruck usw. ins Programm eingegeben werden. Diese Daten werden automatisch der Flughöhe bzw. dem entsprechenden Flugzustand zugeordnet. Weiters hat die Datenverarbeitung mit EXCEL den Vorteil, daß die gemessenen Flugleistungen automatisch auf Standardatmosphäre umgerechnet werden können.



Schematische Darstellung des Datenerfassungs- und Auswertungssystems

Abb.2 und 3 zeigen Start und Steigflug in Diagrammform, hier können mit Hilfe des EXCEL-Programms Daten beliebig miteinander kombiniert werden, z.B Höhe über der Zeit oder Höhe über dem Weg, Geschwindigkeit über Weg (Zeit) oder Beschleunigung über Weg (Zeit). Die bisher mühevoll mittels Photomethode ermittelte Startstrecke kann mit diesem System aus dem Diagramm Höhe über dem Weg schnell abgelesen wer-

den, indem man mit dem Bleistift bei 15m Höhe einen waagrechten Strich einzeichnet und unter dem Schnittpunkt mit der Kurve an der waagrechten Achse den zugehörigen Weg abliest. Abb. 4 zeigt die Ermittlung der auf Standardatmosphäre umgerechneten Steigrate. Ebenso lassen sich Gleitzahl, Landstrecke und Schwingungsverhalten schön graphisch darstellen.

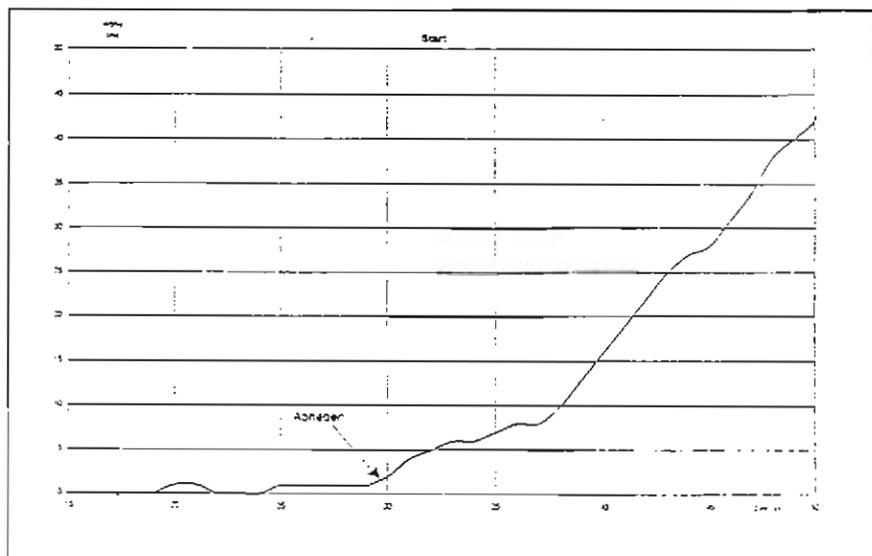


Abb.2: Darstellung eines Starts, die Höhe ist über der Zeit aufgetragen.

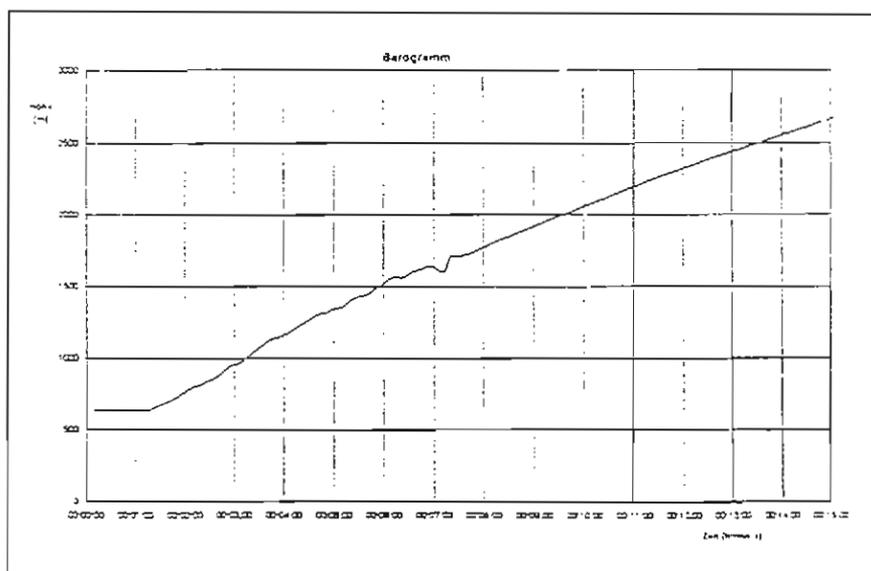
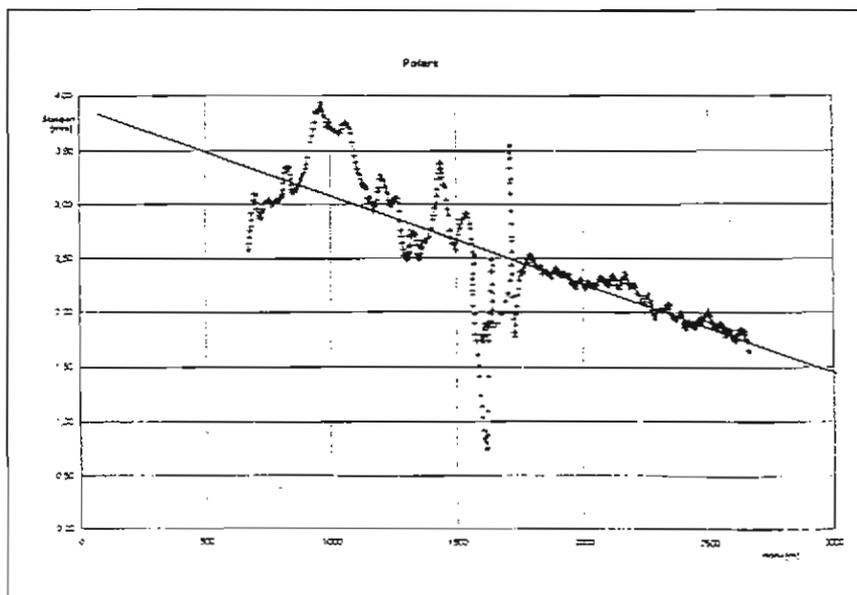


Abb.3: Darstellung eines Steigfluges mit  $v_y$ .

Die Kosten für die Anschaffung dieses Systems reduzieren sich eigentlich auf die Anschaffung des GPS-Barographen (ca. 1600,- DM), da GPS und PC mit EXCEL 7.0 im IE. Club vorhanden sind.

Wir werden uns um die Beschaffung dieses Gerätes kümmern und zusätzlich werden wir, wie in der Jahreshauptver-

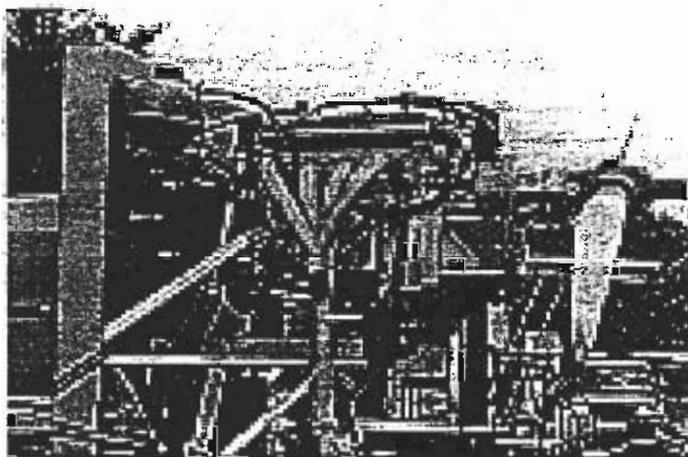
sammlung beschlossen, eine Neumann-Sonde zur Fahrtmesserkalibrierung entweder kaufen oder selbst bauen, wenn sich jemand findet, der die notwendigen Arbeiten macht. Damit wären wir dann einen großen Schritt weiter in Richtung Selbstständigkeit. Wir werden in dieser Sache am Ball bleiben und weiter berichten.



Die aus dem Steigflug ermittelte, auf Standardatmosphäre umgerechnete Steigrate

Ein weiterer interessanter Bericht war der von OUV Mitglied Hartmut Frommhold über einen von ihm zum Flugmotor umgebauten Automotor. Er verwendete einen 100 PS Daihatsu mit Benzineinspritzung und Katalysator mit eingebauter Lamdasonde. Diese im Automobilbau heute übliche Technik bietet im Flugzeug besondere Vorteile durch die elektronisch geregelte Benzineinspritzung, da über die Lamdasonde unabhängig von der Flughöhe ständig die Gemischaufbereitung optimal eingeregelt wird. Beste Kraftstoffausnutzung und damit sparsamster Verbrauch sind damit sichergestellt.

Um den wassergekühlten Vierzylinder Reihenmotor aber flugtauglich zu machen, mußte die Drehzahl durch ein Reduktionsgetriebe herabgesetzt werden. Dazu hat Herr Frommhold ein Stirnradgetriebe konstruiert und gebaut. Um den Achsabstand groß zu halten (damit die Propellerwelle etwa in Höhe des Zylinderkopfs zu liegen kommt) baute er es als Dreiwellegenriebe, also mit einem Zwischenrad, was das ganze Getriebe natürlich etwas größer und schwerer machte. Insgesamt soll der komplette Motor ohne Auspuffanlage und Propeller an die 100 kg haben.



Der von Hartmut Frommhold gebaute Daihatsu Getriebemotor mit einem Mühlbauer Verstellpropeller auf dem Prüfstand. Interessant das relativ große und schwere Getriebe im Vergleich zu einem Rotax 912 Motor. Das ist eben der Nachteil von stehenden Reihenmotoren daß die Kurbelwelle weit unten liegt und das kann man in einem Flieger nicht brauchen. Mit dem Getriebe kann man die Position der Propellerwelle nach oben versetzen.

Der letzte Vortrag am Sonntag schien noch sehr interessant zu werden und zwar gings um COM/NAV Geräte und Antenneneinbau. Leider mußte durch einige Zeitverzögerungen im Laufe des Vormittags der Beginn dieses Vortrags um fast eine halbe Stunde verschoben werden, sodaß wir gera-

de als der Vortrag interessant zu werden versprach zum Bahnhof fahren mußten um unseren Zug nicht zu versäumen.

Wir werden aber versuchen, uns den Inhalt des Referates von der OUV schriftlich zu beschaffen.

Romeowhisky

## Notizen

### Information für alle Nicht-Kitflugzeugbauer (oder Kitflugzeugbauer die Murks gebaut haben):

Der I.E. Club hat von Fa. Böhler einen Posten Flugzeugstahlbleche erworben, und zwar in den Stärken 1mm, 1,5mm, 2mm und 3mm. Die Bleche sind schweißbarer CrMo - Stahl, äquivalent US Norm 4130 steel. Die

Bleche sind bei Hans Rumpl in 3263 Randeegg 51gelagert und können dort jederzeit bezogen werden. Bei Bedarf bitte Kontakt mit ihm aufnehmen: Tel.: 07487/6489

### Mitteilung für alle Cherrybauer!

Viele Cherrybauer machen bereits das Bugradbein aus dem vollen Material, stoßen dabei aber auf die Schwierigkeit, die Welle auf 400 mm Länge hohl zu bohren. Hubert Keplinger hat die Möglichkeit, diese Bohrung

machen zu lassen, um S 200,- allerdings geht das nur mehr bis Ende Mai! Also, wer daran interessiert ist, rasch bei ihm melden : Tel.:0732-253514

### Jahreshauptversammlung 1996

Die Jahreshauptversammlung 1996 fand heuer am 26.1.1997 in Wels statt. Für alle, die (leider) nicht dabei waren ein kurzer Bericht:

Obmann Rudi Holzmann berichtete über aktuelle Aktivitäten des Vereins:

1) Es wurde ein Antrag an das Verkehrsministerium gestellt, daß der I. E. Club durch speziell auszubildende Mitglieder zunächst die **Jahresnachprüfungen** an Selbstbauflugzeugen, in weiterer Zukunft auch **Bauprüfungen** durchführen darf.

Die Antwort aus dem Ministerium, Herrn Ing. Dundler, war fürs erste durchaus positiv, es soll von uns ein Organisationshandbuch erstellt werden, danach wird man weiter sehen.

Zu diesem Zweck wurde gleich ein Ausschuß gebildet, der sich mit der Erstellung dieses Organisationsplans beschäftigen soll. Mitglieder des Ausschusses sind: W.Lischak, R. Holzmann, A. Glatzmeier, G. Fink, H. Eigner und O. Wolf.

2) Die Vierjahresfrist für Instrumentenüberprüfung wird laut Auskunft der ACG höchstwahrscheinlich bald fallen. Aus diesem Grund wird der Plan, ein Messgerät zur Prüfung von Fluginstrumenten fallengelassen. Stattdessen schlug der Obmann vor, eine Sonde zur Kalibrierung des Fahrtmessers zu kaufen, Preis wäre ca. ÖS15.000,-. Der Vorschlag wurde einstimmig angenommen.

3) Rudi Holzmann schlug vor daß wir uns zum 10-jährigen Bestehen des I.E. Clubs beim heurigen Treffen in Wels was Besonderes einfallen lassen : z.B. eine Feldmesse mit Flugzeugweihe, eine Diashow oder/und Videos über unsere Aktivitäten. Anregungen werden gerne entgegengenommen.

Es folgten zwei hochinteressante Re-



ferate von OUV- Fachgruppenreferent Peter Styrsky über die Lärmmessung nach Kapitel 10 und unserem Alfred Glatzmeier über notwendige rechnerische Nachweise für die Zulassung von Selbstbauflugzeugen. Schließlich fand der Lichtbilder und Videovortrag unseres Hans Gutmann über seinen Weltrundflug reges Interesse und allgemeinen Beifall.

Romeowhisky

## Veranstaltungskalender

### PFA & FAI-CIACA CALENDAR OF EVENTS - 1997 by David Wise

The list for 1997, updated to late January. It covers major displays, fly-ins and aircraft competitions in Europe, with a selection of events elsewhere in the world and a few gliding and ballooning events. I have not yet had confirmation of the national homebuilt fly-ins in Belgium or Denmark. A full up-date will be distributed at the FAI-CIACA meeting in April. If you can add anything, please let me know: David Wise, 166, Dumbreck Road, Eltham, London, SE9 1RF, England or e-mail to dave.wise@campus.bt.com. There is a big programme of minor fly-ins and competitions in the UK: I can supply details if anyone is planning to visit.

Several of these dates have been copied from second-hand sources. Many events are subject to special restrictions, both on the day and for several days before and after. Most require visiting pilots to obtain prior permission.. All are subject to alteration or cancellation at short notice.

#### ALWAYS CHECK BEFORE SETTING OUT

Feb 27-Mar 2	Augsburg	(D)	Fly and Fun air-sport show	
Mar 14-16	Titusville, Fl	(N)	Valiant AC Display	+1-407-268-8911/1941
Mar 21-23	Meza, Az	(N)	Phoenix 500 Races	+1-602-941-0061
Mar 27-30	Langkawi	(9M)	Malaysia 'Oshkosh East' Fly-in	+60-3238-5866
Mar 29-31	Hamilton	(ZK)	Warbirds Display	
Mar 29-31	Mangalore	(VH)	SAAA Australian Homebuilt fly-in & display	+61-39482-4716
Apr 4-13	Palermo, Buenos Aires	(LV)	Airshow	+54-1328-0478/+54-1777-5501
Apr 5	Leicester	(G)	Aerobatics - Icicle & Surprise trophies	+44-121-554-2117
Apr 5-6	Vienna-Aspern	(OE)	International Rally	
Apr 5-12	Livigno	(I)	World Para-ski Championships	
Apr 6	Henstridge	(G)	PFA Wessex Strut Fly-in	+44-1963-363630
Apr 6-12	Lakeland, Fl	(N)	<b>EAA Sun'n'fun Fly-in</b>	<b>+1-813-644-2431</b>
Apr 19	Conington	(G)	Aerobatics - Roy Legge Trophy	+44-1423-322563
Apr 23-27	Friedrichshaven	(D)	Aero 97 sport flying & GA Show	+49-7541-7080
Apr 25-28	Cowra, NSW	(VH)	AAAA Antique fly-in	+61-6342-3421
Apr 27	Sandown	(G)	Isle of Wight Fly-in	+44-1983-405125
Apr 27	Swansea	(G)	H'cap Race - Bill Entress Trophy	+44-116-279-3913
May 2-4	Jersey	(G)	Jersey Rally	+44-1534-43990
May 3-4	Popham	(G)	Microlight Trade Fair	+44-1256-397733
May 3-4	Bad Ragaz	(HB)	RSAS Spring Fly-in	+41-3736-1415/3841-1355
May 4	Welshpool	(G)	PFA Welsh Struts Fly-in	+44-1686-624387/+44-1938-555062
May 4	Dunkeswell	(G)	PFA Devon Strut Fly-in	+44-1404-891643
May 4	Old Warden	(G)	Shuttleworth Display	+44-1767-627288
May 4-5	Leicester	(G)	Barnstormers Display	+44-1933-663700
May 7-11	Bern	(HB)	HA & Gas Balloons - Swiss Championships	+41-61481-3222
May 10-11	North Weald	(G)	Fighter Meet Display	+44-181-866-9993
May 10-11	Welshpool	(G)	Aerobatics - McLean & Kernow Trophies	+44-1938-555062
May 10-11	Brno	(OK)	Military Display	
May 13-15	Stansted	(G)	European Business Aviation Show	+44-1279-758855
May 17	Old Warden	(G)	Shuttleworth Sunset Display	+44-1767-627288
May 17	Gothenburg-Säve	(SE)	International Fly-in	+46-3192-6060
May 17-18	La Ferte Alais	(F)	<b>Jean Salis Old-timer Display</b>	<b>+31-16457-5585/5289</b>
May 18	Carlisle	(G)	H'cap Race - Battle of Britain Trophy	+44-116-279-3913
May 22-24	Swansea	(G)	Aerobatics - South Wales Championships	+44-1792-204063
May 23-26	Glenforsa	(G)	Isle of Mull Fly-in	+44-1680-300402
May 24-25	Mildenhall	(G)	USAF Display	+44-1638-542995
May 24-25	Bad Windsheim	(D)	Fly-in	
May 24-25	Wels	(OE)	Parachute Competition	
May 25-26	Southend	(G)	Sea Front Display	+44-1702-355166
May 30-Jun 1	North Weald	(G)	Aerofair 97, Old-Timer Fly-in & AOPA Rally	+44-1992-524510

May 30-Jun 1	Gorizia	(OE)	Austrian Navigation Championships	
May 31-Jun 1	Old Sarum	(G)	Pre-1960 Fly-in	+44-1747-831865/+44-1722-322525
<b>May 31-Jun 1</b>	<b>Barkarby</b>	<b>(SE)</b>	<b>EAA Sweden homebuilt fly-in</b>	<b>+46-8752-7585</b>
Jun 1	Old Warden	(G)	Shuttleworth Display	+44-1767-627288
Jun 1	Cognac	(F)	French AF Display	+31-38035-6310
<b>Jun 6-8</b>	<b>Keiheuvel</b>	<b>(OO)</b>	<b>Old-timer &amp; Nipper Fly-in</b>	<b>+32-3233-8850/+49-221-172887</b>
Jun 6-8	Sion	(HB)	Display	+41-89230-6446/3783-94683
Jun 7	Cottesmore	(G)	RAF Display	+44-1572-812241
Jun 7	Galway	(EI)	H'cap Race - Claddagh Trophy	+44-116-279-3913
Jun 7-8	Falaise	(F)	Warbirds Display	+31-23120-2431
Jun 7-15	Syerston	(G)	Gliding - UK 15m Nationals	+44-1636-525300
Jun 8	Duxford	(G)	IWM Airfield 80th anniv display	+44-1223-835000
Jun 8	Kemble	(G)	Display	+44-1285-770055
Jun 8	Cosford	(G)	RAF Display	+44-1902-372393
Jun 9-14	Berlin	(D)	Berlin Airlift 50th Anniversary Event	
Jun 13-14	Wolfsberg	(OE)	Precision Flying Competition	
Jun 13-15	Alderney	(G)	Alderney FC Fly-in	+44-1481-822297
Jun 13-15	Finow	(D)	Flying Legends Display	+49-371-431980
Jun 14	Old Warden	(G)	Shuttleworth Evening Display	+44-1767-627288
Jun 14-15	Biggin Hill	(G)	Air Fair Display	+44-1959-575969
Jun 14-15	Waterford	(EI)	Waterford Fly-in	+353-51-75589
<b>Jun 15-22</b>	<b>Le Bourget</b>	<b>(F)</b>	<b>Paris Air Show</b>	<b>+33-15323-3333/14720-6109</b>
Jun 20-21	Breighton	(G)	Aerobatics - Tiger & Air Squadron Trophies	+44-1757-289065
<b>Jun 20-22</b>	<b>Seppe</b>	<b>(PH)</b>	<b>Dutch Old Timer &amp; homebuilt Fly-in</b>	<b>+31-165-545842</b>
Jun 21	Woodford	(G)	RAFA/BAe Display	+44-161-955-3016
Jun 21-22	Halle	(D)	Flying Legends Display	+49-371-431980
Jun 21-22	Bratislava	(OM)	Slovak AF Display	
Jun 22	Tatenhill	(G)	PFA West Midlands Strut Fly-in	+44-1889-271037
Jun 22-Jul 6	St Auban	(F)	Gliding World Championships	
Jun 26-Jul 5	St Johann	(OE)	Gliding - Tirol Championships	
<b>Jun 27-29</b>	<b>Koblenz</b>	<b>(D)</b>	<b>OUV German homebuilt fly-in</b>	
Jun 28-29	Waddington	(G)	RAF Display	+44-1522-720271
Jun 28-29	St Yan	(F)	ILPA Liaison Aircraft Fly-in	+44-1446-734995
Jun 28-Jul 2	Malta	(9H)	Malta Rally	+356-242860/312343
Jul 4	Ramstein	(D)	USAF Display	
<b>Jul 4-6</b>	<b>Cranfield</b>	<b>(G)</b>	<b>PFA International Rally &amp; Exhibition</b>	<b>+44-1273-461616</b>
Jul 5	Gilze-Rijen	(PH)	Neth AF Display	
Jul 5-6	Northrepps	(G)	Independence Day American Aircraft Fly-in	+44-1263-513015
Jul 5-6	Rothenburg	(D)	Display	+49-3589-1470
Jul 5-6	Furstenfeld	(OE)	Precision Flying Competition	
Jul 5-13	Enstone	(G)	Gliding - Open class Nationals	+44-1608-677461
Jul 6	Old Warden	(G)	Shuttleworth Display	+44-1767-627288
Jul 11-12	Little Snoring	(G)	Aeros - McAully & Newbold Trophies	+44-1328-878470
Jul 12-13	Duxford	(G)	Flying Legends Display	+44-1223-834973
Jul 12-13	Jurby	(G)	H'cap Race - Manx Air D'by & Schneider T'phy	+44-116-279-3913
Jul 13	Ashcroft, Cheshire	(G)	'Ashkosh' Charity Fly-in	+44-1270-528378
Jul 16-20	Dayton, Oh	(N)	US Air & Trade show	+1-513-898-5901
<b>Jul 18-20</b>	<b>Epinal-Mirecourt</b>	<b>(F)</b>	<b>RSA French National Homebuilt Fly-in</b>	<b>+33-14228-2554</b>
Jul 19	Old Warden	(G)	Shuttleworth Sunset Display	+44-1767-627288
Jul 19-20	Breighton	(G)	Bücker Fly-in & Biplane Aeros	+44-1757-289065/-1723-363982
Jul 19-20	Fairford	(G)	RAF IAT Display	+44-1285-713300
Jul 19-20	Raron	(HB)	Display	+41-2823-1778
Jul 19-Aug 2	Priedviza	(OM)	Gliding - Ladies European Championships	
Jul 26	Culdrose	(G)	RN-FAA Display	+44-1326-574121
Jul 26-27	Ostend	(OO)	Flanders Fly-in	+32-1625-6616/2701-4939
Jul 26-27	Barth	(D)	Flying Legends Display	+49-371-431980

Jul 27	Welshpool	(G)	H'cap Race - City Livery Trophy	+44-116-279-3913
Jul 27	Leopoldsbu	(OO)	AC Sanicole Display	+32-1134-2739
Juli 30-Aug 2	Sywell	(G)	Aerobatics - advanced & unlimited UK nationals	+44-1604-644917
<b>Jul 30-Aug 6</b>	<b>Oshkosh, Wi</b>	<b>(N)</b>	<b>EAA US National fly-in &amp; display</b>	<b>+1-414-426-4800</b>
Aug 1-3	Angers - Avrille	(F)	Aerobatics - Coupe d'Anjou for Stamps	
Aug 2-3	White Waltham	(G)	Air Fair Display	+44-1628-823272
Aug 2-4	Popham	(G)	Vintage & Classic Anglo-Irish Fly-in	+44-1256-397733
Aug 2-10	Nancy	(F)	European Precision Flying Championships	
Aug 3	Old Warden	(G)	Shuttleworth Military Pageant	+44-1767-627288
Aug 6	St Mawgan	(G)	RAF Display	+44-1637-8722+44-1
Aug 6-10	Abbotsford, BC	(C)	Airshow Canada Display	+1-604-852-4600
Aug 8-10	Ashton Court	(G)	Bristol Balloon Fiesta	+44-117-953-5884
Aug 8-10	Grenchen	(HB)	RSAS Swiss National Fly-in	+41-3736-1415/3841-1355
Aug 8-22	Musbach	(D)	European Junior Gliding Ch'ships	
<b>Aug 15-17</b>	<b>Schaffen-Diest</b>	<b>(OO)</b>	<b>Stampe &amp; Vintage Fly-in</b>	<b>+32-1331-1496/1333-5581</b>
Aug 15-24	Columbia, Mo	(N)	Balloons - US Nationals	+1-314-445-1445
Aug 16-17	Woburn Abbey	(G)	DH Moth Club Rally (PPR)	+44-1442-862077
Aug 16-24	Niederoblarn	(OE)	Glider Aeros - Austrian Championships	
Aug 17	Shobdon	(G)	H'cap Race - Grosvenor Trophy	+44-116-279-3913
Aug 19-24	Moscow - Zhukovsky	(RA)	Aero Salon	+7-95556-5265
Aug 22-23	Compton Abbas	(G)	Aerobatics - Don Henry Trophy	+44-1747-811767
Aug 23-24	North Coates	(G)	Bank Holiday Display	+44-1472-388850
<b>Aug 23-24</b>	<b>Wels</b>	<b>(OE)</b>	<b>Igo Etrich Club Austrian Homebuilt Fly-in</b>	<b>+43-7674-62805</b>
Aug 23-24	Dittingen	(HB)	Display	
Aug 24	Leicester	(G)	Display	+44-116-259-2360
Aug 29-30	Ried-Kirchheim	(OE)	Rally & Precision Flying Competition	
Aug 30-31	Birrfeld	(HB)	Display	+41-56444-8287
Sep 4-7	Prague	(OK)	Aero Salon Display	01244-681619/0042-22010-3674
Sep 5-7	Kirchheim-Teck	(D)	Old-timer Fly-in	+49-7021-3305
Sep 6	Wattisham	(G)	Army AC Open Day	+44-1449-728470
Sep 6-7	Leicester	(G)	H'cap Race - Stewards Trophy & Kings Cup	+44-116-279-3913
Sep 7	Duxford	(G)	IWM Display	+44-1223-835000
Sep 7	Old Warden	(G)	Shuttleworth Display	+44-1767-627288
Sep 11-13	Landsberg	(D)	Fly-in & Display	+49-8191-942778
Sep 12-21	<b>Anatalya &amp; others</b>	<b>(TC)</b>	<b>FAI World Air Games</b>	<b>+33-14954-3892</b>
Sep 12-17	Prague	(OK)	AeroSalon Display	+44-1244-681619/+42-22010-3674
Sep 13	Leuchars	(G)	RAF BoB Display	+44-1334-839000
Sep 13-14	Southport	(G)	Sea Front Display	+44-1519-342418
Sep 14	Biggin Hill	(G)	Battle of Britain Display	+44-1959-575969
Sep 17-20	Wickenby	(G)	Aerobatics - Standard & Intermediate UK Nat's	+44-1673-885345
Sep 18	Guernsey	(G)	RAF BoB Display	+44-1481-721558
Sep 18	Jersey	(G)	RAF BoB Display	+44-1534-44755
Sep 27-28	Luqa, Malta	(9H)	Malta Display	+353-444089
Sep 30-Oct 3	Redhill	(G)	Helitech helicopter trade-show	+44-181-949-9222
Oct 1-5	Kössen	(OE)	Austrian Balloon Championships	
Oct 4-5	North Weald	(G)	FlyPast Photo-day & Fly-in	+44-1992-524510
Oct 5	Old Warden	(G)	Shuttleworth Display	+44-1767-627288
Oct 8-12	Beijing	(B)	Aviation Expo China	+44-171-357-7150
Oct 12	Duxford	(G)	IWM Autumn Display	+44-1223-835000

**STEINER Sigmund u. Aloisia**  
 vlg. Untergrabenhof  
 8972 Ramsau a. D. 55  
 ☎ 03687/81387  
 Seehöhe: 1100 m

Zug: Schladming 10 km  
 Bus: vorm Haus  
 FVV: Ramsau

Entfernung vom:  
 Ort: 1 km Arzt: 1 km  
 Gasthaus: Hausn. Bed: 1 km  
 Schlift: 1 km  
 Langlaufloipe: beim Haus



#### Zimmer der Kategorie: I, FP, Ferienwohnung

Ein herrliches Gebirgspeanorama 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:**  
 Katzen  
 Kaninchen  
 Geflügel  
 Schafe  
 FINDER

Haustiere können mitgebracht werden

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

**Technische Mitteilung**

Von Fa. Limbach erreichte uns folgendes Fax, das für einige interessant sein dürfte:

**Allgemeine Kurzinformation  
über LIMBACH Flugmotoren:**

- Wußten Sie, daß der Name "LIMBACH Flugmotoren" seit 28 Jahren mit der Luftfahrt verbunden ist?
- Nahezu 5.000 LIMBACH Flugmotoren stehen weltweit im Dienst.
- In über 22 Ländern stehen LIMBACH SERVICE STATIONEN für Kunden zur Verfügung. Das Netz wird weiter ausgebaut.
- Wußten Sie, daß der L 2400 EB1D Motor, der in der Stemme S 10 eingebaut ist, für eine maximale Leistung von 94 PS/69 KW bei 3.400 U/m zugelassen ist? Über 75 S-10 wurden bereits ausgeliefert.
- Die RF 5 aus spanischer Lizenzproduktion ist nach JAR 22 zugelassen. Die Serienproduktion mit dem L 2000 EO1 Motor läuft.
- Die Fournier RF 5, aber auch die einsitzige RF 7, können als Experimental-Flugzeuge gebaut werden. Nachbauten gibt es schon, auch von dem Motorsegler RF 9 mit L 2000 EO 1 Motor. Die neue MF 47 fliegt ebenfalls mit einem L 2400 EB.
- Ein amerikanisches Werbebluffschrift der Fa. American Blimp Co. ist mit LIMBACH L 2000 EO Motor nach FAR 23 zugelassen. Dieser Luftschiffstyp wird auch von VIRGIN LIGHTSHIP eingesetzt. 14 Luftschiffe mit LIMBACH Flugmotoren fliegen bereits.
- Der Polnische Motorsegler SZD - 45 Ogar kann mit LIMBACH L 2000 EO Motor umgerüstet werden, wodurch die Leistungen erheblich verbessert werden.
- Wußten sie, daß es einen LIMBACH L 2400 DE3X Motor mit Magnetdoppelzündung und einer max. Leistung von 90 PS gibt? Auch einen Motor aus der L 2000er Serie gibt es mit Magnetdoppelzündung. (L 2000 DA 2)
- Die Musterzulassung des L 1800 EA Motor mit einer max. Leistung von 64 PS/3.400 U/m bzw. 59 PS bei 3.000 U/m ist beantragt. Der L 1800 EA ist als Ersatz des SL 1700 EA vorgesehen, z.B. für die SF 25 B oder C; Er ist sogar leichter als der SL 1700 EA. Die Einbaumaße sind identisch.
- Die TBO der Motoren der L 2.400 EB 1 Serie ist inzwischen von 900 auf 1.400 Stunden erhöht worden. Eine Erhöhung auf 1.600 Stunden ist geplant.
- Die Grob G - 109 A + B können mit dem L 2400 EB 1 Motor umgerüstet werden. Die Musterzulassungen liegen vor. Die Motorsegler erfüllen den erhöhten Schallschutz.
- Auf Wunsch erhalten Sie gerne weitere Informationen über die verschiedenen Flugzeuge, die mit LIMBACH Flugmotoren ausgerüstet sind sowie technische Unterlagen, die für Sie von Interesse sein könnten.

Limbach Flugmotoren GmbH & Co. KG  
Königsweiser Straße 5  
D-53629 Königswinter-Sassberg

# LIMBACH Flugmotoren

Aircraft-Engines  
the world over

Limbach Postfach 3167 D 53629 Königswinter Germany

## LIMBACH Flugmotoren für Experimental und JAR - VLA Flugzeuge

Immer mehr Experimental-Flugzeuge wie die KR II, die Pottier P-180 und P-220, die Jodel D-18, die Soneral II, die Menestrel I und II, die Cherry BX II. oder Dragonfly usw. werden mit LIMBACH Flugmotoren ausgerüstet.

Wir senden Ihnen gerne ein Verzeichnis mit Anschriften zu.

Auch UL-Flugzeuge wie der Kiebitz oder Maschinen von RANS können alternativ mit LIMBACH Flugmotoren ausgerüstet werden (vorwiegend Motoren der L 2000 EA Serie).

Eine Umrüstung der Dimona H-36 mit dem L 2400 EB 1 Motor ist geplant, sobald die ergänzende Musterzulassung vorliegt. Vorteilhaft bei diesem Umbau sind neben besseren Leistungen vor allem aber die TBO von 1.400 Stunden. Eine erste Maschine mit diesem Motor fliegt bereits seit vielen Monaten, eine zweite wurde von LTB Korff umgerüstet.

Auch Flugzeuge der neuen JAR / VLA - Very Light Aircraft Kategorie - können gut mit verschiedenen LIMBACH Motoren ausgerüstet werden.

Die ergänzende Musterzulassung der L-1700 und L-2000 Motore nach der JAR 22 H liegt vor.

Ein zweisitziges Metall-UL-Flugzeug aus Italien, entworfen von dem bekannten italienischen Flugzeugkonstrukteur Prof. Luigi Pascale und gebaut von der Fa. TECNAM in Neapel, fliegt seit Januar 1994 mit dem L 2000 EO 2 Motor. Das Abfluggewicht der Maschine beträgt 450 kg. Die Reisegeschwindigkeit bei 75 % Leistung beträgt 174 km/h. Mehrere Maschinen sind bereits mit LIMBACH Flugmotoren ausgeliefert worden. Eine spätere Variante nach JAR / VLA ist geplant.

Der zweisitzige Motorsegler in Metallbauweise der Firma AEROTECHNIK in Tschechien L 13 VIVAT, ausgerüstet mit dem L 2000 EO 1 und dem Verstellpropeller MTV 1, ist ab sofort auch mit einem festen Zweibeinfahrwerk erhältlich. (Super Vivat L 13 SDL). Beide Varianten sind in Deutschland musterzugelassen.

Lehrgänge für Wartungsarbeiten an unseren Motoren: als Kunde können Sie gerne an einem Wartungslehrgang für unsere Flugmotoren teilnehmen. Es finden jährlich drei bis fünf solcher Lehrgänge statt. Bitte melden Sie sich rechtzeitig an, die Plätze sind im Sinne der Effizienz limitiert. Informationen über Termine und Anmeldung erhalten Sie über unser Sekretariat.

Der Rumänische Motorsegler IS 28 M2G mit dem Limbach L 2000 EO1 Motor hat das Lärmzeugnis (Blauer Engel) erhalten.

MOTOREN FÜR MOTORSEGLER UND LICHTFLUGZEUGE - INDUSTRIEMOTOREN FÜR VIELFACHNUTZUNGSZWECKE

Tel. 022441521-0  
Fax 0224415201-0  
Prozesskaut. 0224415201-50  
Bahnstation  
Königswinter  
1213 0224415201-50

Postgare: Köln 0512 370 10 50 2 176 85 805  
Banken/Bankers:  
Volksbank Bonn Rhein-Sieg AG (BLZ 38040100) 3025 249 014  
Deutsche Bank Bonn (BLZ 25120510) 0 69 40 412

Ansprechort Königswinter HRB-Nr. 1184  
Personlich bei oder Geschäftsleiter  
Limbach GmbH  
Ansprechort Königswinter HRB-Nr. 1184

LIMBACH-FLUGMOTOREN

16-DEZ-1996 11:22

## Frauenecke

### Vereinsleben von Heidi Wolf

Jeder Flugplatz hat seinen Verein, und jeder Verein lebt und stirbt mit seinen Mitgliedern. Auf den meisten Flugplätzen, und mittlerweile kenne ich durch Othmars Fliegerleidenschaft eine ganze Menge, sieht das Vereinsleben eher trist aus. Es gibt meistens ein paar unermüdliche und enthusiastische Flieger, die das "Vereinsleben" ausmachen. Doch der große Rest nützt zwar die angebotenen Annehmlichkeiten, nimmt jedoch nur am Rande am Vereinsleben Anteil.

Was macht ein "Vereinsleben" aus? Was bedeutet überhaupt das Wort "Verein"? Im Verein ver-einen sich ein paar oder mehrere Gleichgesinnte oder Gleich-Interessierte, zwecks gemeinsamer Freizeitgestaltung. Ein Ver-ein ist schnell gegründet, auch ein Vereinslokal für diverse Zusammenkünfte und Treffen gefunden. Doch was das Vereinsleben betrifft, wird es etwas komplizierter

Denn für ein angenehmes, lustiges und gern genossenes Vereinsleben ist jedes einzelne Mitglied verantwortlich. Und wie überall, wo Menschen verschiedener Charaktere zusammen sind, gibt es manchmal zwischenmenschliche Probleme.

Dem einen paßt dies nicht, dem anderen das nicht, der hätte es gern so, der andere wieder so. Doch jedem Menschen recht getan, ist eine Kunst, die niemand kann!

Viele von uns, oder vielleicht (hoffentlich) nur einige, haben am Arbeitsplatz, im Beruf Kollegen oder Mitarbeiter, mit denen man "eben nicht kann". Und man muß gerade trotzdem! Deshalb ist besonders wichtig für jeden von uns, seine Freizeit mit Menschen zu verbringen, mit denen man gerne zusammen ist, wo man Spaß hat, wo es kein Muß ist. Und eines verbindet, ver-eint, Piloten und Pilotinnen ganz gewiß: Sich in der Luft über die Dinge zu erheben, den Alltag mit seinen Problemen und Herausforderungen unter sich zu lassen. Sich seine persönlichen Schwierigkeiten und Belastungen mal aus der Vogelperspektive zu betrachten, wo sie gleich viel kleiner erscheinen oder auch mal ganz verschwinden. Solange wir da oben schweben, sind wir Eins (ver-eint) mit uns selbst, mit dem Element Luft oder mit dem ganzen Univer-

sum. Doch irgendwann landen wir, und am Boden ver-einen wir uns wieder mit anderen Menschen, anderen Charakteren, anderen Temperamenten. Die Glückseligkeit des vorangegangenen Fluges hält solange an, bis wir uns über leere Flaschen, schmutziges Kaffeegeschirr oder dumme Bemerkungen ärgern. Das Vereins-Leben hat uns wieder! Doch wie gesagt, für ein lustiges und angenehmes Vereinsleben ist jedes einzelne Mitglied verantwortlich. Anstatt zu meckern, was uns nicht paßt, sollten wir einfach anfangen, das zu ändern. Und zwar bei uns selbst! Und danach im Ver-ein mit den anderen.

Der Verein wurde doch gegründet, um gemeinsam Spaß zu haben, die Gemeinschaft zu fördern, sich gegenseitig zu unterstützen und auch um gemeinsam etwas zu erleben. Freude, die man teilt ist doppelte Freude!

Ich persönlich würde mir vom I.E. Club mehr Vereinsaktivitäten wünschen nicht nur das große Treffen in Wels. Vor allem mehr Eingebundensein von Frauen und Familien. Beim Treffen im August werden oft Verbindungen geknüpft und interessante Gespräche geführt, die leider bis zum nächsten Jahr keine Fortsetzungen finden, aus Mangel an Gelegenheit.

Daher bei dieser Gelegenheit mein Aufruf an ALLE! ( besonders die Frauen ).Bei Interesse an mehr Aktivitäten, Treffen oder dergleichen mich bitte zu kontaktieren. Außerdem würde ich mir auch mehr Beiträge für die Frauenecke in den I.E. IMPULSEN wünschen. Fliegen ist keine reine Männerdomäne und Erlebnisse und Anekdoten gibt es als Frau eines Experimentalfliegers genug. Es muß auch nicht unbedingt Fliegen das Thema sein.

Ein Verein lebt von und mit seinen Mitgliedern. Nicht nur finanziell! Im Frühjahr ist überall Großreinemachen, Osterputz. Räumen wir auch gleich alten Vereins-Mist aus, Urteile und Vorurteile weg, freuen wir uns auf eine neue, unfallfreie Flugsaison, mit einer Menge Spaß und Freude am Fliegen und am Vereinsleben!

## Story

Die folgende Geschichte habe ich wieder in „Glück des Fliegens“ von Richard Bach, dem Flieger und Schriftsteller gefunden. Sie handelt davon, wie man zu einem eigenen Flugzeug kommt. Ersetzt man die Worte „kaufen“

durch „bauen“ und die Flugzeugtypen wie „Cub“ und „Luscombe“ durch Typen wie z.B. „Cherry“ und „Kitfox“, so paßt die Geschichte ganz gut für die Amateurflugzeugbauerei.

### Warum Sie ein Flugzeug brauchen.....und wie man dazu kommt.

Sollten Sie selber Flugzeuge fliegen, haben Sie es vermutlich immer einmal wieder, in langen Abständen, gefühlt, wenn Sie zufällig einen besonders denkwürdigen Flug erlebten oder in einem Gewitter in einem willkommenen Hafen Zuflucht fanden oder einen Freund trafen, den Sie sonst nicht getroffen hätten und der irgend etwas übers Fliegen wußte, was für Sie wichtig war. Wenn Ihnen derartiges so oft passiert ist wie einigen anderen, dann könnten Sie zu denen gehören, die gewissermaßen an einen Ruf des Himmels glauben, an einen Geist des Fliegens, der manche Menschen ruft, wie die freie, wilde Natur, die die einen ruft, und die See die anderen.

Sollten Sie noch nicht fliegen, haben Sie diesen Geist vielleicht gespürt, wenn Sie plötzlich gemerkt haben, daß Sie als einziger auf der Straße zu einem Flugzeug hinaufschauen, daß Sie als einziger langsamer fahren, wenn Sie an einem Flugplatz vorbeifahren, oder manchmal sogar anhalten, um die kleinen, metallenen Vögel zu beobachten, die zur Erde herabschweben oder sich wieder in die dünne Luft schwingen.

Hier folgt eine grobe Skizze der meisten Leute, die fliegen, und wenn Sie gerne an einem Flugplatz anhalten und Flugzeugen zuschauen, dann trifft diese Skizze auch auf Sie zu.

Leute, die fliegen, fühlen sich nicht wohl in Ihrer Haut, wenn sie sich blind darauf verlassen müssen, daß sie von sorglosen anderen Leuten dorthin gebracht werden, wohin sie wollen. Bahnen, Omnibusse, Linienmaschinen sind unzuverlässig, haben manchmal Verspätung, und dann sitzt man fest, wo man gar nicht sein will. Autos können nur fahren, wo es Straßen gibt, und die Straßen sind mit Verkehrsschildern gesäumt. Leute, die fliegen, möchten jede Ma-

schine, die sich vorwärtsbewegt, selbst in die Hand nehmen, möchten selbst den Kurs bestimmen, dem sie folgt.

Leute, die fliegen, haben ein gewisses Bedürfnis nach dem Anblick einer Erde, die nicht von Menschen wimmelt. Sie wollen sie so sehen, mit einem einzigen umfassenden Blick, wollen sich damit vergewissern, daß es noch eine freie Natur gibt, die nicht mit einem Ziergartenzaun umgeben ist.

Leute, die fliegen, schätzen es, daß am Himmel keine Ausflüchte gelten, daß in der Luft nicht Reden zählt, sondern Wissen und Handeln. Jeder von ihnen hat einen zweiten Menschen in sich, der ihm kühl zusieht, wie er handelt und fliegt, der bemerkt, wenn man glücklich ist und wie man sich dann verhält. Dieser innere Mensch läßt sich nicht täuschen oder beschwindeln, und der Flieger ist von stiller Dankbarkeit erfüllt, daß sein innerer Beobachter ihn doch zumeist als einen annehmbaren, beherrschten Menschen beurteilt.

Leute, die fliegen, haben die Ahnung, daß eine Zukunft voller Abenteuer auf sie wartet. Sie sind nicht auf die verschwommene Erinnerung an längst vergangene Abenteuer angewiesen, an die einzigen Augenblicke, da sie wirklich gelebt haben.

Bei anderen Gemeinsamkeiten handelt es sich um Kleinigkeiten; Leute, die fliegen, messen ihre Wochenendausflüge nicht in zehn oder zwanzig sondern in Hunderten von Kilometern; sie benutzen manchmal ihr Flugzeug, weil es ihnen geschäftlich nützlich ist; sie finden Weitblick in der Luft, wenn sie eine beengende Woche hinter sich haben. Die immer vorhandene Grundgemeinsamkeit zwischen Leuten, die fliegen, besteht darin, daß jeder von ihnen den Weg des Fliegens gewählt hat, daß es jedem Bedürfnis ist, in seinem eigenem Leben die Herrschaft über



Raum und Zeit zu demonstrieren. Wenn dies auch für sie gilt, dann ist ihr Wunsch, eines fernen Tages ein Flugzeug zu besitzen, keine müßige Träumerei, sondern er entspringt einem Grundbedürfnis ihrer Natur, das sie, wie manche Flieger sagen, nur zum Schaden ihres Menschseins mißachten können.

Doch es gibt noch ein anderes Wesen in uns, das es nicht gut mit uns meint, das unser Verderben will. Es ist die Stimme, die spricht: „Wirf Dich vor den Zug, spring von der Brücke, nur so aus Neugier, spring doch...“ Zu jenen, die zum Fliegen geboren sind, spricht diese Stimme anders: „Schlage Dir das Fliegen aus dem Kopf. Du kannst Dir doch unmöglich ein Flugzeug leisten. Denk doch praktisch. Bleiben wir auf der Erde. Und was weißt Du denn schon von Flugzeugen?“

Es ist ein seltsames übervorsichtiges Wesen. Und es stimmt ja - neunzig Prozent der Leute, die heute Sportmaschinen besitzen, können sie sich eigentlich nicht leisten. Sie brauchen das Geld für Heim und Familie, fürs Sparkonto, Geldanlage und Versicherungen. Aber jeder von ihnen ist eines Tages zu dem Schluß gekommen, daß für ihn ein Flugzeug wichtiger ist als jede andere Sache, die Geld kostet. Für sie alle gehört das Fliegen zu Heim und Familie, es ist zugleich Sparkonto, Geldanlage und Versicherung.

Der kritischste Punkt beim Kauf eines Flugzeuges ist der Augenblick, in dem der Entschluß gefaßt wird, daß es nichts Wichtigeres gibt, als ein Flugzeug zu finden. Alles andere ist nur unvermeidliche Konsequenz. Weder Zeit noch Geld noch die Geographie

können einen hindern, denn der Kauf eines Flugzeuges ist fast ausschließlich ein geistiger Prozeß, unheimlich für den Betroffenen wie für den Beobachter. Wenn der Entschluß einmal gefaßt ist, werden Sie feststellen: Je mehr sich Ihre Gedanken mit dem Flugzeug beschäftigen, desto mehr tritt es auch in Ihr Leben ein. Ja, eigentlich findet Ihr Flugzeug Sie, nicht umgekehrt.

Sobald Ihnen klar ist, daß Sie es brauchen, läuft der Prozeß rasch und automatisch ab.

Was für eine Maschine? Neu oder alt? Hoch- oder Tiefdecker? Zwei- oder Viersitzer? Kompliziert oder einfach? Stoffbespannung oder Metall? Bug- oder Spornrad? Robust oder zierlich? Schnell oder langsam? Wenn sie diese Fragen beantwortet haben, spüren sie schon die ersten Vibrationen ihres Flugzeuges um sich herum. Es hat sich aus dem Wunsch, der am Anfang stand, in Bücher und Fachzeitschriften mit Artikeln über verschiedene Flugzeugtypen verwandelt, hat sich verwandelt in ausgeschnittene Annoncen und das berühmte gelbe Fachblatt „Trade - A - Plane“ aus Crosswill, Tennessee, mit seinen Listen von Tausenden von Flugzeugen, die in allen Gegenden des Landes zum Verkauf oder Tausch angeboten werden.

Wenn Sie Ihre Wahl getroffen haben, ob es eine schlichte 800 - Dollar - Taylorcraft sein soll oder eine 30.000 - Dollar - Beechcraft, voll gestopft mit Funkgräten und Instrumenten, dann erscheint Ihre Maschine häufig als Miniaturnachbildung ehe sie plötzlich in voller Größe vor Ihnen steht.

Ein Flieger, den ich kannte, beschloß, sich eine Maschine zuzulegen, obwohl er nicht einmal zehn Dollar auf der Bank hatte. Er nahm sich vor, eines Tages Besitzer einer klassischen kleinen Piper Cub, Baujahr 1946, zu sein: - einfaches Leichtflugzeug, zweisitziger Hochdecker mit Tuchbespannung und Spornrad. Die Preise für eine Cub lagen zwischen 800 und 2.200 Dollar. Er beschäftigte sich in Gedanken oft mit dieser Maschine, sah sie oft und liebevoll im Geist vor sich. Er gab 98 Cent für ein Bastelmodell des Flugzeugs aus (mit Steuer kam es auf ein Dollar ein Cent), das er an zwei Abenden zusammenbaute und an einem Bindfaden von der Decke hängen ließ. So war es in Miniaturgestalt in sein Leben eingetreten

und drehte sich mit jedem Lufthauch bald hierhin, bald dorthin.

Er studierte „Trade - A - Plane“, er verbrachte seine Wochenenden auf Flugplätzen, er unterhielt sich mit Mechanikern und Piloten über Cubs, er schaute Cubs an und er berührte sie. Das Bastelmodell dreht sich in der Luft.

Dann geschah etwas Seltsames.

Ein Freund von ihm erwähnte, daß seine Firma ihm 500 Dollar gegeben hatte, um ein Flugzeug für geschäftliche Zwecke zu mieten. Der Flieger kannte von seinen Wochenendausflügen eine Cub, die für 1.000 Dollar zu haben war, borgte sich von einem Bekannten 500 Dollar legt sie mit den 500 seines Freundes zusammen, kaufte die Cub und lieh sie seinem Freund für den Auftrag. Der Auftrag wurde erledigt, die Schuld schließlich abbezahlt und heute ist er Besitzer einer ausgewachsenen Piper Cub, Baujahr 1946, in der er fliegen kann, und außerdem einer kleinen Cub, die noch immer von seiner Zimmerdecke baumelt.

Ein anderer nahm eine Cessna 140 ins Visier. Eine besonders hübsche 140 stand auf einem Flugplatz in der Nähe, aber er hatte die 3.000 Dollar nicht, die sie wert war, und selbst zu diesem Preis wollte der Eigentümer sie nicht verkaufen. Aber dieser Mann war derart auf eine Cessna 140 versessen, hatte solches Gefallen an der Persönlichkeit dieser bestimmten Maschine, daß er den Besitzer fragte, ob er sie polieren dürfe, nur um ihr nahe zu sein. Der Eigentümer lachte und kaufte ihm eine Dose Polierwachs.

Nun ist es keine leichte Arbeit, ein Ganzmetallflugzeug zu polieren, aber eine frisch polierte, glänzende Cessna ist wirklich ein hübscher Anblick. So war es nur recht und billig, daß der Besitzer dem Polierer als Bezahlung für seine Mühe anbot, ihn auf einem Flug mitzunehmen. Sie wurden Bekannte, dann Freunde, und heute gehört ihnen die polierte Cessna gemeinsam.

Jeder, der heute ein Leichtflugzeug besitzt, hat irgendwann den gleichen Weg zurückgelegt: Entschluß, Studium von Zeitschriften, Suche, Entdeckung, und schließlich kam es dazu, daß er entweder Allein- oder Miteigentümer der Maschine wurde, die er heute fliegt.

Scharf aufpassen, raten die Flugzeugbesitzer, immer aufpassen nach Zufallsmög-

lichkeiten, die einem über den Weg laufen. Im Zufall zeigt sich ein Hauch dieses seltenen, unsichtbaren Geistes, der den Fliegerhimmel beherrscht und Sie vielleicht Zeit Ihres Lebens ganz leise gerufen hat.

Eine Pilotin, die von den Terminschwierigkeiten beim Mieten eines Flugzeuges die Nase voll hatte, beschloß, sich eine eigene Maschine zuzulegen. Sie kam zu dem Entschluß, daß für sie ein Flugzeug wichtig genug sei, um Ihre Ersparnisse dafür auszugeben, daß das Fliegen einen höheren Stellenwert in Ihrem Leben habe als Geld, das auf der Bank liegt. Sie sah sich Dutzende von Maschinen an, in Zeitschriften und auf Flugplätzen, fand aber nirgends genau den Typ, der ihr vorschwebte, wenn sie ihn auch auf eine Maschine einengte, die ganz aus Metall war und zwei Sitzplätze hatte. Doch nichts entsprach ihr, sie fühlte sich zu keinem Flugzeug hingezogen, das sie bei ihrer Suche gesehen hatte.

Dann an einem Sonnabend, als sie gerade von einem Flugplatz wegfahren wollte, schwebte eine Luscombe Silvaire zur Landung herab und rollte zu einem Platz neben dem Restaurant. Diese Maschine gefiel ihr, sie hatte irgendetwas an sich, das zu ihr zu passen schien. Zwar war nichts von einem Zettel zu sehen, auf dem sie zum Kauf angeboten wurde, aber sie fragte trotzdem den Besitzer, ob er zufällig daran denke, sein Flugzeug zu verkaufen.

„Wenn sie mich fragen“, sagte er, „ich sehe mich tatsächlich ein bißchen nach etwas Größerem um. Die Luscombe ist eine prima Maschine, aber sie hat nur für zwei Leute Platz. Ja, ich könnte mir überlegen, ob ich sie verkaufe...“

Die Pilotin flog das weiße Flugzeug, fand noch mehr Gefallen daran, als sie feststellte, wie es sich in der Luft verhielt, und wußte, daß dies die Maschine war, nach der sie gesucht hatte. Die beiden mußten einiges arrangieren, sich darauf einigen, daß der bisherige Besitzer die Maschine benutzen konnte, bis er seinen Viersitzer gefunden hatte, aber die Luscombe gehörte ihr.

Überlegen Sie mal. Wäre sie nicht genau zu dieser Zeit genau an diesem Tag auf genau diesen Flugplatz gekommen, sodaß sie, schon im Aufbruch, genau bei diesem Endanflug sah, hätte sie sie versäumt. Hätte der Wind aus der Gegenrichtung geweht, hätte sie sie nicht landen sehen. Wäre der

Besitzer an diesem Tag zwei Minuten später gestartet, um auf dem Flugplatz eine Tasse Kaffee zu trinken, sie hätte die Luscombe nicht gesehen.

Aber alles hat sich so gefügt. Die Kette merkwürdiger Zufälle, in denen sich der Geist zeigt, der uns ruft und uns dorthin führt, wo die wahre Erkenntnis ist, fügte sich zusammen, und heute fliegt unsere Pilotin eine scheeweisse Luscombe Silvaire, die sie braucht und die sie liebt.

„Meine Arbeit nimmt mir die ganze Woche weg“, sagt sie, „mein Flugzeug gleicht es am Wochenende wieder aus.“

Spitzen Sie, wenn Sie Ihr Flugzeug suchen, bei folgenden Worten die Ohren: „Ach das ist doch keine Maschine für Sie. Diese Art Flugzeug finden Sie in der Gegend hier überhaupt nicht.“ Diese Worte bedeuten, daß Sie schon sehr nahe dran sind. Ich hörte sie über die Fairchild 24, eine Woche bevor ich meine Fairchild 24 fand. Ich hörte sie Jahre später wieder, als ich die Fairchild gegen einen Doppeldecker vertauschen wollte und kurz danach tatsächlich auch vertauschte. Vergessen Sie nicht „...nicht die geringste Aussicht“ heißt „...Sie stehen ja praktisch davor“

Der ganze Kniff bei der Sache besteht darin, daß Sie die Augen offenhalten und es im übrigen diesem alten unheimlichen Geist des Fliegerhimmels überlassen, die Dinge so einzurichten, daß Sie, wenn Sie selbst nicht aufpassen, gegen einen Flügel eines Flugzeuges rennen, das Ihnen als Besitz zudedacht ist. Der Geist läßt sich nicht unterdrücken. Wenn Sie noch nicht fliegen gelernt haben, Ihnen aber am Fliegen mehr als an allem anderem liegt, dann werden Sie es auch lernen. Gleichgültig, wer Sie sind, wie alt Sie sind, oder wo Sie leben, wenn es wirklich Ihr Wunsch ist, dann werden Sie fliegen. Es hört sich unheimlich an, aber es funktioniert.

Es funktioniert selbst dann, wenn es einen langen Umweg braucht. Zum Beispiel lernt heute fast jeder neue Pilot auf modernen Maschinen mit Bugrad fliegen, die so gebaut sind, daß sie sowohl am Boden als auch in der Luft einfach zu bedienen sind. Infolgedessen sind die älteren Flugzeuge mit Spornrad in den Ruf ungebärdiger, unberechenbarer Dämonen geraten, die für Start und Landung das Können eines Genies verlangen, die sich überschlagen und als

Trümmerhaufen landen, wenn der Pilot auch nur einen Moment unachtsam wird. Und doch kommt es häufig vor, daß Piloten mit moderner Ausbildung sich Maschinen mit Spornrad kaufen, aus dem einfachen Grund, weil sie viel billiger sind und viel mehr Leistung bringen, als Flugzeuge mit Bugrad. Der Geist des Fliegerhimmels hat sie mit Dämonen zusammengeführt, Auge in Auge.

Nicht sehr nett von ihm, seinen eigenen ausgewählten Kindern Steine in den Weg zu legen. Aber der Geist murmelt etwas davon, daß Ängste dazu da seien, daß man sie überwindet. Und so steht der Pilot, weil er ein Flugzeug braucht, weil er unbedingt ein Flugzeug haben muß, um auf dem Weg der Erkenntnis weiterzuschreiten, als Besitzer einer Spornradmaschine da, über die er fürchterliche Gruselgeschichten gehört hat.

Er nähert sich seinem Flugzeug mit dem ganzen Enthusiasmus, mit dem ein Reitschüler sich Old Dynamite in seinem Stall nähert. Aber wie der Reiter schön langsam Gedanken und Verhalten seines Pferdes kennenlernt, entdeckt, daß es Angst vor umherfliegenden Papierfetzen und eine Vorliebe für Karotten hat, daß man manchmal nachlässiger sein kann und dann wieder sehr aufmerksam sein muß, wenn man auf dem Hengst sitzt, so entdeckt auch der Pilot, daß ein Flugzeug mit Spornrad, wenn es richtig behandelt wird, aufregender und lustiger zu fliegen ist als jede Maschine mit Bugrad. Wenn man den begeisterten Blick eines Flugschülers sieht, der feststellt, daß er mit seiner 'lahmen Kiste' umgehen kann, dann bekommt man eine Ahnung, was der Geist des Fliegerhimmels von Anfang an beabsichtigt hatte.

Wenn Sie diesen Ruf vom Himmel hören, wie es vielen Tausenden Menschen geschieht, ob sie fliegen oder nicht, ob sie ihm folgen oder nicht, dann brauchen Sie ein Flugzeug, um eine echtere Selbstverwirklichung zu finden, als Sie sie jemals gefunden haben. Wenn Sie dies wissen und Ihr Bestes tun, um fliegen zu lernen und sich Ihr Flugzeug zu verschaffen, und wenn Sie darauf vertrauen, daß dieser verrückte Geist für die seltsamen, unmöglichen, unheimlichen Zufälle sorgt, wie er es bei jedem getan hat, der heute fliegt, dann ist Ihnen die Erfüllung im Fliegen, die Sie brauchen, gewiß.

## Fliegerflohmarkt

Privatinserte für Vereinsmitglieder kostenlos, für Nichtmitglieder S 50,- pro Einschaltung.  
Gewerbliche Inserate gegen Spende. Dauerinserte erscheinen bis auf Widerruf  
.Andere je nach Auftrag, für Mitglieder 3 mal.

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

Wolfgang Streitwieser ver-kauft 2 Headsets Telex a S 500.-, sowie einen Propeller  $\phi$ 1500mm für VW 2000 - 2400 ccm. Weiters ein Ma-nifold Pressure Instrument originalverpackt, um S1000,-  
Neue Tel.Nr: (Fa): 06272/4398

Ing Rüdiger Kunz beant-wortet Flugzeugbau-fragen in den I.E.Impulsen.  
Ing. Kunz verkauft auch einen König 3-Zylindermotor. Direktantrieb mit Auspuff, Starter, Benzinpumpe, Drehzahlmesser, Bj. 1988, neuwertig, nicht gelaufen.  
Tel.: 02252/785803

Josef Sattelhack verkauft Teile seine Quickie Q2, OE-CSK, Bj. 1986, z. B Motor Revmaster 2100 (VW), um S25.00,-  
Tel.: 03172/2789

Größnitzer Adi am Flugplatz Zell/See sucht Flugzeuge zum Wiederaufrüsten.  
Tel.: 06542/6120

Hubert Keplinger kommt mit den elektronischen Waagen des I.E. Club gegen Spe-

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

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

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

### Achtung Cherrybauer!

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

Johann Haindl verkauft sei-ne KR-1, 60 % fertig.  
(Motor ist verkauft)

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

Der Fliegerclub „Weisse Möwe Wels“, hat im Flieger-buch: „LUSTIGES; ERNST-ES; FASTVERGESSENES“

von G. Seidl Histörchen rund um die Wiedererlangung der Lufthoheit gesammelt. Die Zeichnungen stammen von Willi Stockinger. Verkauft wirts um S 220,- bei Hr. Schrögenauer, W.M.Wels.  
Tel.: 07242/26499

Lämmerer Albert (Schibi) und Gerhard Moik sind auf Oldtimer spezialisiert. Alle wieder fliegenden Saab Safir sind durch ihre Hände ge-gangen.  
Sie bieten auch uns ihre Hilfe an.

### AIRCRAFT SERVICE



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

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

Einen Bauplan für einen Curtiss P-6E Doppeldecker, Einsitzer mit Kurbeltret-antrieb, Spannweite 1,4 Meter, Kinderspielplatzzuge-lassen, gibt es bei Hr. Winkler, Tel.: 0222/70106-621