

## Rundschreiben 01/2001

Unsere Kantine hat neue Mitarbeiter bekommen:

**Milano**  
**Grado**  
**Brio**



Die drei „Blechernen“ unterstützen in Zukunft Peter Janda bei der Kantinenbetreuung. Jeder von den drei'n kann selbstständig Ware und Wechselgeld ausgeben. Wo der Unterschied zum Peter liegt? Milano, Grado und Brio sind nicht so gutmütig wie Peter und rauchen keine Pfeife. Erbarmungslos gibt es Ware nur gegen Geld. Kein Anschreiben mehr möglich und auch kein Freibier mehr.



### Milano:

„naaa, kane Bock“ sondern ein „Futterautomat“. Gefüllt mit der gewohnten Mathesware und neuen Kleinigkeiten, wie Erdnüssen und Gummibärlis, steht er immer für Dich bereit. Soferne er richtig programmiert ist, frisst er 20er 10er, 5er, Schillinge und Fünzfingern. Ich kann Euch sagen, es ist eine Herausforderung eine speicherprogrammierbare Steuerung mit 5 Tasten zu bedienen.

Bitte beachte: ein besonders beliebtes Spiel ist es, ein leeres Fach zu öffnen. Dies ist dann der Moment, in dem man seinen 20er fallen hört (nein nicht in das Geldrückgabefach, sondern in die Kassa) und zur bitteren Erkenntnis gelangt, keine Ware bekommen zu haben.

### Brio:

macht Kaffee aus frischen Bohnen, mahlt den bereits zur Gewohnheit gewordenen Santora Kaffee frisch und mit genau der richtigen Wassertemperatur entsteht entweder:  
**kleiner Brauner** (das ist wirklich Kaffee)  
**großer Brauner** (momentan leider das falsche Schilderl, ist eine Melange oder ein Verlängerter)

**Cappuchino oder Coccochino** (Kaffee/ Kakao oder Kakao/ Kaffee Mischung)

### **Blutorangengetränk**

Der Renner momentan ist der **Kakao**, fast beliebter als Kaffee.....

Der Automat hat eine automatische Bechererkennung, sobald Du ein Kaffeehäferl unterstellst, kommt kein Becher. So ergeben sich dann auch die justierten Getränkemengen



Hier noch einige Bilder von der Automateninbetriebnahme



## **Grado:**

ist noch nicht geliefert, kommt in den nächsten Tagen. Wird Cola, Almdudler, ACE, Bier in den gewohnten Glasgebinden verkaufen. Neu Eistee und „Apfelsaft g’spritzt“ in der 0,5er PET Flasche.

Falls Ihr nur Geldscheine mithabt, kein Problem. Ein Wechselautomat kann 20,50,100 und 500 Schilling Scheine in 10er wechseln. Alle Geräte sind schon Euro tauglich und können in der Umstellungsphase beide Währungen gleichzeitig akzeptieren.

### **Aeroclubbeitrag:**

mit diesem Rundschreiben wird wieder der Aeroclubbeitragszahlschein mitverschickt. Der FSV Stockerau zahlt ab sofort keine Aeroclubbeiträge für seine Mitglieder mehr. Alle Mitglieder, Unterstützende und Stamm Mitglieder, die diesen Verein unterstützen wollen, bitte selbst einzahlen.

### **Betriebsleiterschulung in Stockerau:**

um den 20ten April herum wird es in LOAU einen Betriebs- und Einsatzleiterkurs geben. Genauer Termin wird noch verlautbart. Wir hoffen neben der ACG auch die Flugunfallkommission und einen Versicherungsvertreter als Vortragende zu bekommen. Feuerwehr und RK Korneuburg werden ihre jeweiligen Spezialgebiete vortragen.

### **Passagierunfallversicherungsschutz**

wurde für unsere Piloten (resp. deren Mitflieger) erhöht. ***Der Flugsportverein Stockerau hat mit Jahresbeginn die Paxunfallversicherung auf 1,1 Mio Schilling pro Passagiersitzplatz erhöht.*** Diese Versicherung ist jene Deckung, die dem Piloten im Crashfall hilft, Ansprüche seiner Passagiere abzudecken. Durch einen Wechsel des Versicherers ist diese deutliche Leistungserhöhung mit geringen Mehrkosten verbunden. Der Versicherungsbeitrag 2001 wird mit 500 Schilling in den nächsten Tagen abgebucht.

## Oft geschrieben jetzt ist's soweit.



## OE-DTA, OE-ASK und OE-AHC fliegen mit dem neuen Sprit.

Der neue Benzin kurz vorgestellt:

**Name:** Mogas nach Önorm EN 228 oder sein Alias „AVGAS 82UL“

**Spezifikation:** Superbenzin 98 Oktan nach ÖNorm EN 228, mit spezieller Lieferspezifikation und der Farbe „Purpur“.

Dieser Kraftstoff ist derzeit nur in Stockerau erhältlich, was bedeutet, dass die drei Flugzeuge nur in Stockerau diesen Sprit tanken dürfen.

**Achtung:** die Benzinbezeichnung Mogas muß in Zukunft verifiziert werden. Mogase gibt's zwei. Das nach ÖNorm C1103 und das nach ÖNorm EN228. Beide Kraftstoffe sind zwar im Prinzip Strassentreibstoff, jedoch müssen beide Benzine einige Untersuchungen (Qualitätsgarantien) über sich ergehen lassen, um sich Mogas zu nennen. Daher, bitte keinen Strassentreibstoff tanken, auch bei fremden Flugplatztankstellen keinen Super oder Normalbenzin einfüllen. Nur und ausschließlich Mogas nach Önorm EN 228 ist zulässig.

Wer sich genauer für den Background interessiert: [www.fsv2000.at](http://www.fsv2000.at) ab etwa Mitte März ist der Beitrag online

Betreffend der Avgaspreise tut sich nun etwas am Markt. Anbieter aus Deutschland machen gute Preise, aber leider nur für ganze Tankzüge (~ 30 000 Liter). Wir verhandeln aber gerade mit der Shell, um auch für unsere 5000er Lieferungen einen besseren Preis zu erlangen.

Da fällt mir noch was ein: Michael, der Högler Michael hat für Mitte März einen softwaremäßigen Probelauf für unsere Tankstellensoftware angekündigt.

Auch der Franz arbeitet an der Tankstelle



## **Liebe Betriebsleiter, Achtung.**

Leider hat sich auf unseren Berechtigungskarten die Klauenhand breit gemacht. Unleserliche Unterschriften auf den Kartenrückseiten führen zu Missverständnissen.

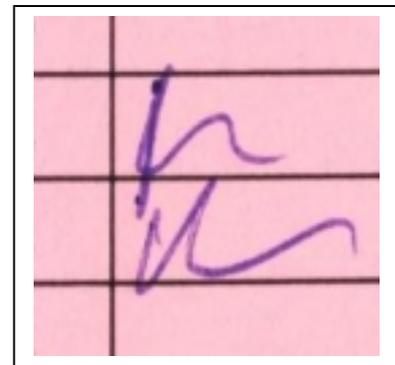
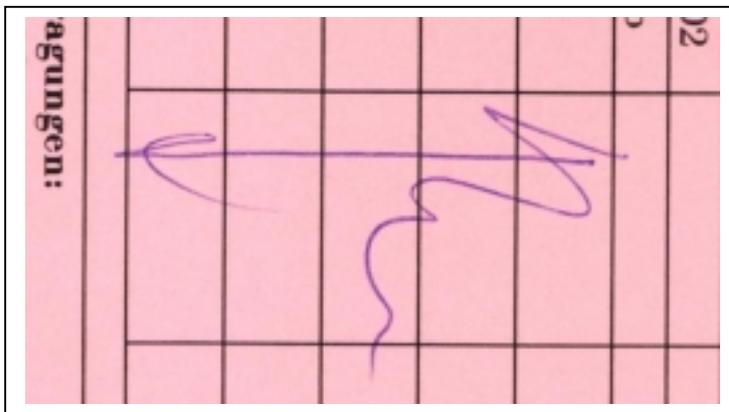
### ***Das Ersuchen an die Unterschriftsberechtigten:***

Das Kurzzeichen erkennbar zu halten.

### ***Tipp an den Betriebsleiter:***

Die einzige Möglichkeit, sobald man unsicher ist, besteht darin, die Unterschrift auf der Berechtigungskarte des vermuteten Einweisers (Kartenvorderseite, wo der Karteninhaber unterschreibt) mit dem Kürzel zu vergleichen, welches man vorgefunden hat.

Bei unklaren Eintragungen, hat der BL natürlich jederzeit das Recht und die Pflicht, Klarstellung zu verlangen und in der Zwischenzeit Flüge zu untersagen.



## **Platzrundenunsitten:**

Ich weiss schon, dass manchmal das fliegerische Fell juckt. Aber die Platzrunde 3 Minuten vor ECET, welche mit 3 Flugzeugen noch belegt, ist der falsche Kratzbaum (für's Fell). Fliegerische Selbstbestätigung durch tiefe Überflüge und waghalsige Bodenakrobatik ist bei uns unerwünscht. Die persönlichen Konsequenzen muß ja eh jeder selbst tragen (illegales Unterschreiten der Mindestflughöhe, möglicherweise ein Unfall). Zu bedenken ist aber, dass junge Pilotenkollegen (ich meine hiermit jung an Flugstunden) sich ein Vorbild nehmen können. Ein für Ihn schlechtes Vorbild, so meine ich. Die Koordination von Fahrt, Position, Quer- und Längsneigung des Flugzeuges in Bezug zur Piste bei einem Überflug ist für erfahrene Piloten sicherlich kein Problem. Weniger erfahrene Fliegerkollegen sind da schon gefordert.

Jetzt weiss ich natürlich, dass alle 100 Stunden Piloten sagen werden, na bitte, wo soll denn da das Problem liegen. Mein Anliegen, denkt's über dieses Satzerl noch einmal nach, dann, wenn 500 oder 600 Stunden in Eurem Flugbuch stehen.

## **Pink Boogie 3**

Die Vorbereitungen laufen bereits. Auch heuer soll der lechzende Flieger wieder nach Stockerau kommen und Fallschirmspringer absetzen. Termin 30/31 März und der 01 April. Helfer für das Fest sind gesucht (eh kloar, wie immer). Bitte melden bei J.Bartosch oder W.Gockert oder aber einfach am Flugplatz in die Helferliste am schwarzen Brett eintragen.

## ***SEGELFLUG***

Die Saison ist praktisch schon eröffnet, die ersten 3-Meterbärte wurden im Bereich von Stockerau schon gesichtet! Viele Vorbereitungsarbeiten an den Segelflugzeugen sind an den letzten beiden Samstagen erledigt worden.

Im Clubastir und im Jeansastir sind die neuen (endlich gelieferten) E-Varios bereits eingebaut, zwei Fallschirme wurden gekauft, die neuen Bezüge für die Flieger sind beinahe fertig, es fehlen nur mehr die Schleppkupplungen, deren Überprüfung notwendig war. Sie sollten in den nächsten Tagen am Platz eintreffen.

Übrigens, es sollte heuer mit den Segelfliegern mehr geflogen werden....

### **Jahresrückblick 2000** (in Kurzform)

#### **Zu unseren Flugzeugen:**

D-EMYP flog ca. 74 Stunden bei ca. 2 Monaten Stillstand (Werft im Juli und Klappenschaden im August bzw. September)

OE-9231 kam bei 263 Starts auf 170 Stunden,

OE-9280 erreichte bei 1430 Starts ca. 250 Stunden, obwohl der Falke etwa zweieinhalb Monate wegen Reparaturen ausfiel

OE-9054 brachte es bei 1081 Starts auf 230 Stunden

OE-5578 flog 156 Starts und 90 Stunden,

OE-5226 schaffte bei 44 Starts 60 Stunden,

OE-5382 nur 22 Starts mit 37 Stunden,

OE-0731: die Ka8 war bei 33 Starts 46 Stunden in der Luft und

OE-0583 entkam auch dieses Jahr der Werkstättenluft nicht und es wird noch länger dauern...

#### **Zu unseren Piloten:**

In unseren Reihen gibt's auch einige Flugzeugbesitzer und es ist vielleicht ganz interessant, wieviel sie ihre Geräte ausgenutzt haben:

Fritz Janach brachte es diesmal „nur“ auf ca 50 Stunden und 1100 gewertete Streckenkilometer, wobei er davon etwa die halbe Zeit in seiner DG-100 OE-5658 saß und die andere Hälfte mit Flugzeugen seines Klagenfurter Zweitvereins flog.

Rudi Frenslch flog seine OE-5411 etwa 65 Stunden und schaffte um die 1500 Streckenkilometer, aber mit der Wertbarkeit traten einige Probleme auf... (siehe frühere Aussendungen).

Franz Havlicek betrieb seinen L-Spatz OE-0362 etwa 38 Stunden. Dazu muß aber gesagt werden, daß er im Juli an einem Oldtimertreffen in Tibenham/England teilnahm und damit sicher den weitestgereisten noch existierenden zugelassenen österreichischen L-Spatz besitzt. Franz besuchte dort auch einen Flugplatz in der Nähe von Loch Ness. Daß der L-Spatz dort mit Nessie verwechselt wurde, darf als Gerücht angesehen werden.

Von Erich Schüssler (Mitbesitzer der OE-5411) und von Erich Edie Dietrich (L-Spatz) habe ich leider keine Informationen .

Dank Gerald Hobigers Organisation konnten einige Stockerauer Segelflieger Kunstflüge mit dem FOX aus Tulln durchführen bzw. genießen. Wir bedanken uns herzlich dafür und es ist zu hoffen, daß so eine Aktion vielleicht wieder einmal stattfinden könnte. Übrigens wurde ein Teil der Kosten großzügig vom FSV 2000 übernommen – vielen Dank! Näheres über diese Kunstflugtage findet sich auf der Vereinsseite im Internet.

Günter Mayer und Fritz Janach taten sich den Aufwand an, an einer Sportzeugenschulung in Graz teilzunehmen, die beiden sind also derzeit die einzigen, die im Verein für einreichbare Flüge unterschreiben dürfen.

Einen absoluten Rekord muß ich noch melden: Dem Duo Frenslch /Seiger gelang mit unserm Falken OE-9054 am 23. Sept. 2000 ein Flug mit 67259 Stunden. Sie erhielten dafür unangefochten den Wanderpokal für außerordentliche Bordbuchleistungen. Wir gratulieren!

# Danke

Von den Segelfliegern wurden auch im Jahr 2000 eine Menge Arbeitsstunden gesammelt. Vielen Dank dafür und hoffentlich bleibt dieser Sammeltrieb erhalten!  
Aber trotzdem muß mehr segelgefliegen werden...

Besonderer Dank muß unserem Walter Schmidhuber und seinen Mannen ausgesprochen werden, die unentwegt die drei Motorsegler warten. Neben einigen besonderen Arbeiten (wie Motoraus- und – einbau) waren immerhin ca. 15 „normale“ Wartungen auszuführen!

Die drei Jungfluglehrer haben sich bereits bestens eingearbeitet, Christian Vohryzka, Rudi Frenslisch und Erich Schüssler haben einen Großteil der Flugschülerbetreuung übernommen und fliegen, fliegen und fliegen....

Aber jetzt noch zu den  
Vorhaben 2001

**Erstens** muß mehr segelgefliegen werden!

## *Fluglager*

In der Karwoche findet (schon fast traditionell) am Platz (LOAU) unser Schulungs- und Übungsfluglager statt.

Da wird hoffentlich viel geflogen!

Von 5. – 18. Juni wird – genügende Beteiligung vorausgesetzt – ein Fluglager in Nötsch abgehalten. Fritz Janach hat bereits in Nötsch einiges vereinbart, Details müssen noch besprochen werden.

Vorraussichtlich werden der Twin, ein (ev. 2) Astir(e) und bei Bedarf die Kaß und ein Motorsegler mitgenommen. Interessenten bitte bei Rudi Frenslisch oder bei mir melden.

Und dort wird ganz einfach viel geflogen!

## *Schleppflugzeug*

Wie schon im Vorjahr angedeutet, wird die Gefahr immer größer, daß die ACG Schleppflüge mit der Morane einschränkt bzw. nicht mehr erlaubt. Als Alternative kommt praktisch nur das Schleppen mit Motorseglern in Frage. Für unseren Verein käme als sinnvollste Variante ein Schleppfalke in Frage. Um zu klären, ob damit unser Twin bei ungünstigsten Bedingungen rausgeschleppt werden könnte (Testpiloten werden noch gesucht, Mindestpilotengewichte noch definiert), versuchen wir, von der Fa. Scheibe im Sommer einmal einen Vorführungsfieger zu bekommen. Weiters versuchen wir, von der Generalversammlung die Genehmigung zu erhalten, einen Schleppmotorsegler zu erstehen, wenn sich zufällig eine günstige Gelegenheit ergibt. Natürlich soll die Morane weiter eingesetzt werden, so lange sie geflogen werden darf und wir sie uns leisten können (oder weiß irgendwer einen potentiellen Käufer – das wäre eine Lösung)

## *Versicherung*

Da die Motorseglerwarte ehrenamtlich arbeiten und quasi mit ihrem hoffentlich großen Vermögen für eventuelle Fehler haften, versuchen wir, eine brauchbare Wartversicherung zu finden.

### **Hinweis**

Nicht vergessen möchte ich auf unseren monatlichen **Segelfliegerabend: jeder 1. Donnerstag um 1930 Uhr local.**

Weiters möchte ich auch daran erinnern, daß an den restlichen **Donnerstagen ab ca. 18 Uhr** und sonst natürlich auch nach Vereinbarung gearbeitet wird .

### **Zum Schluß**

**ALLES GUTE** für die kommende **SAISON** und viele **SPITZENFLUGERLEBNISSE!**