

cumulus

Vereinszeitschrift der Steirischen Flugsport-Union

Inhalt:

- Glosse des Vorstandes
- Ein letztes Glück ab,
Norbert

- Und Sie fliegt doch!!
- Ein Erlebnis für
Zigtausende.
- WAS IST 8.8

Wichtige Termine

Klubabend

27.11. 1998, 19 Uhr
beim Urlwirt

Adresse: Gasthof URL, Hauptstraße 85,
8141 Unterpremstätten

Weihnachtsfeier

19.12. 1998, 18 Uhr

Klubabend

22. 1. 1999, 19.00 Uhr
Thema: Wetterkunde

Jahreshauptversammlung

19. 2. 1999, 18.00 Uhr
Wahl des neuen Vorstandes

Klubabend

19. 3. 1999, 19.00 Uhr

Infos:

Air Cadett Exchange

Auch für 1999 gibt es im Zuge des Int.Air Cadett Exchanges die Möglichkeit für Jungpiloten, die USA oder ein anderes Partnerland dieser Veranstaltung sehr günstig und fliegerisch organisiert zu besuchen. Interessenten erhalten nähere Informationen beim Kulturwart.(Andreas Wolfsgruber, Tel.0 316 / 404-3949)

Interesse an einem Skitag?

Der Vorschlag eines Skitages unseres Vereines geistert für diesen Winter herum.

Wenn Du so einen Tag mit Fliegerfreunden und deren Angehörige auf einer Skipiste auch gut findest und das Programm mit Busanfahrt, Skirennen, Siegerehrung mit Hüttenabend und Busheimfahrt befürwortest, melde Dich bei Rudi (0 664 / 473 0 588) oder Michael (0 316 / 29 15 12). Wenn sich genügend Interessenten finden, gibt es nähere Infos zur Weihnachtsfeier. Startgeld, Busfahrt ab Graz und Tagesliftkarte bei ungefähr 30 Personen ca 350,- (ohne Liftkarte ca 180,-)

Strommer Franz macht im Winter eine Startleiterschulung.

**Bitte bei Ihm, wegen den genauen Terminen
anrufen. Tel. 0 34 62 / 43 90**



Glosse des Vorstandes

Die Flugsaison 1998 geht dem Ende zu, es ist Zeit zurückzublicken, sich auf das Winterprogramm vorzubereiten und Pläne für die nächste Flugsaison zu schmieden.

Der Rückblick auf die vergangenen Flugtage ist diesmal schmerzlich, zeigt doch der Absturz unseres Fliegerkameraden Norbert Zernig wie eng der Grenzbereich zwischen unserem schönen Fliegererlebnis und der

Katastrophe ist.

Es ist bei aller Euphorie notwendig ständig Aufmerksamkeit und Vorsicht anzuwenden und seine Flugvorhaben an das eigene Können und den Wetterkonditionen anzupassen.

Mit diesem Jahr endet die Funktionsperiode des derzeitigen Vereinsvorstandes.

Wir werden Euch im Februar Rechenschaft über die letzten drei Jahre

geben und mit der Bildung eines neuen Vorstandes und neu verteilten Kompetenzen, die Weichen über das Jahr 2000 hinaus stellen.

Wir freuen uns auf ein Beisammensein bei der Jahresabschlussfeier und auf unsere Treffen im Winter die wir in dieser Ausgabe des Cumulus ankündigen.

Der Vereinsvorstand

Wolfgang Bauer (Obmann)

Ein letztes Glück ab, Norbert

Am Samstag den 1. August startete unser, von allen geschätzter Fliegerkamerad, Norbert Zernig zu seinem letzten Flug. Er verunglückte wenige Minuten nach dem Start von der Lanzen in Turnau. Die Ursache? Eigentlich Nebensache. Wichtig ist uns seine Liebenswürdigkeit, seine Hilfsbereitschaft und seine Tugenden als wahrer Freund am Flugplatz zu ergründen, zu würdigen und dankbar zu sein, ihn in unserer Mitte gehabt zu haben.

Seine Zufriedenheit mit seinem Leben und seine angeborene Fröhlichkeit lassen gar nicht erahnen mit welchen Entbehrungen sich Norbert seine

Existenz aufbauen mußte. Er erarbeitete sich sein Studium selbst, er war (schon fast eigensinnig) zielstrebig und erreichte sowohl akademischen Titel, als auch berufliche Erfüllung in der Technik. Dies erreichte er allerdings, ohne auf Erlebnisse in und mit der Natur, zu verzichten – dies in jeder Phase seines Lebens.

So war es nur zu logisch, daß Norbert nach Beendigung seiner beruflichen Laufbahn zu einer der beeindruckendsten Natursportarten, zu einer seiner zahllosen Leidenschaften seiner Jugend, zurückfand. Dem Segelflug.

Auch wenn ihm diese Leidenschaft zum Verhängnis wurde, weiß jeder, der Norbert im Umgang mit jenen beseelten Maschinen sah, daß die Erfüllung in der

Ausübung dieses, unseres Sportes, für ihn mehr wog als alles Risiko.

Lieber Norbert, wir grüßen Dich und wissen, wann immer wir zu einem Flug starten, was uns immer verbinden wird -

Danke für Deine Freundschaft.

Lebens-Stationen:

- Geboren 11.4.1924 in Graz
- 1940 erste Flugerfahrung in Fohnsdorf mit Fluglehrer Mani Freyberger
- Nach Kriegsende Maschinenbau Studium in Graz 13 Jahre Versuchsingenieur bei Steyr Daimler Puch
- 24 Jahre Motorenentwickler bei Klöckner Humboldt Deutz AG in Köln
- 1993 Wiederaufnahme des Segelfluges in unserem Verein

Und Sie fliegt doch!!

Legenden leben Ewig – und sie fliegen doch!! - Unsere Ka8 im neuen Glanz.

Rumms der Schlag saß. Unsere Ka8 gegroundet. Angeblich wegen Flugfrosts und einem dadurch zu labil gewordenen Rahmen. Nach kurzem Überlegen, gab es kein Überlegen – Der Neuaufbau und die Renovierung begann.

Nach fast zweijähriger Bauzeit konnten wir (endlich) unsere Ka8 wieder in den Dienst stellen.

Ein paar nüchterne Zahlen zur Information:

Gesamtmaterialkosten	61 909.-
Prüfgebühren	7 500.-

Die Kosten erscheinen auf den ersten Blick etwas hoch, wir haben uns jedoch dazu entschieden, einmal und dann ordentlich!

Die Arbeitsleistung war, von uns vorher ziemlich unterschätzt, eine gewaltige.

Es wurden 600 Stunden geschabt, gekratzt, gebohrt, gedreht, bespannt, lackiert usw. und das erklärt, warum unsere Ka8 so lange nicht zur Verfügung stand. Zwischendurch galt es auch, kleine Motivationstiefs zu überwinden.

Für die geleisteten Stunden wurde im Durchschnitt 79.- vergütet, wobei einige Professionisten mit 150.- und 200.- zu Buche schlugen.

Insgesamt haben 18 Personen mitgearbeitet. Ich möchte mich hier bei allen Helfern für den Idealismus und Einsatz herzlich bedanken.

Die Philosophie hinter dem Design:

Was braucht so ein durchschnittlicher

Peter Pan zum Fliegen? Ein bißchen

Feenstaub, einen blauen Himmel und...

jawohl, einen wunderbaren Gedanken.

Voila alles bei einander und somit wird die

Ka8 auch der Beginn so mancher Karriere

weiterhin im Flugwesen.

T.R



Ein Erlebnis für Zigtausende.

Die Steirische Flugsport Union-Segelflugschule auf der Airshow in Graz

“Wenn, schon einmal was Positives aus der Sicht der Bevölkerung am Flugplatz Thalerhof abgeht, wollen wir aber zumindest am Boden dabei sein“, lautete unser Vereinredo als wir erstmals von der geplante Air-Show hörten. Mit mehr oder weniger Unterstützung durch Vize - AeroClub Präsident Robert Haas, der an der Show-Organisation beteiligt war,

gelang es uns einen Ausstellungsplatz zu ergattern und reichten unsere KA8, KA13, Stemme und DGs unter die ausgestellten Flugzeuge.

Ein Erlebnis der eigenen Art war der Wechsel von unserer West zur Ost - wann kommt unser ehrwürdiger Traktor schon dazu die Concrete Graz

International zu kreuzen, und wann erlebt die Concrete schon so eine Menagerie an Flugzeugen. Allein für's Kreuzen der Piste mit Traktor und den drei Flugzeugen, nebst zwei Motorseglern brauchten wir ca 5 Minuten. Ein schelmischer Gedanke, daß einmal die Motorflieger wegen uns Start-Landeverbot hatten.

Um die Performance der Diamond Aircraft - Schlepp-Dimona zu demonstrieren, beteiligten wir uns sogar mit einem Doppelschlepp. An der Show selbst. Rudi Weiß und Luis Fahrleitner demonstrierten am Schleppseil von Martin Richters Firmen-Dimona, was konzentrierter Segelflug-Schlepp heißt. Gut, daß am dritten tag Schluß war, wer weiß ob das Trio, nach noch mehr

Aufritten nicht als Air Show Piloten gen Westen gezogen wären.

Da unser Ziel aber nicht war, möglichst viele Vereinsmitglieder als Mannschaft gratis zur Show zu bringen, sondern unser Angebot und unseren Verein möglichst vielen Interessenten zu präsentieren, organisierten wir für die drei Veranstaltungstage ein Gewinnspiel. Aus über 400, an unserem weiß bezelten Stand, abgegebenen Gewinnscheinen wurden schließlich 3 Gewinner eines Gratis -Segelflugstarts gezogen. Wir nutzen die Gelegenheit den drei Gewinnern:

Gernot Gölles. 8052 Graz

Karl Manninger, 8141 Unterpremstätten

Armin Sengwein, 8524 Bad Gams zu gratulieren und uns bei der Mannschaft, VIC, Michi Ri, Alex S, Rudi, Luis, Ingrid, Gerrit, Andreas, Michael so wie allen an der Veranstaltung beteiligten Vereinsmitgliedern zu bedanken. Wir haben als Ergebnis an die 300 interessante Adressen, denen wir in Zukunft ebenfalls den Cumulus zusenden werden, gewonnen. Vielleicht kommt aus dieser Riege das eine oder andere Neumitglied. Wir würden uns auf jeden Fall freuen, jeden Interessierten bei uns am Platz begrüßen zu dürfen.

WAS IST 8.8

8.8 das ist nicht der 8. August, es ist auch nicht das Produktionsdatum der Schraube. Es ist auch nicht der Durchmesser, sondern die FESTIGKEIT! Es soll hier nur grob für den „Hausgebrauch“ dieses Thema behandelt werden.

Allgemeines: Je nach Anwendung benötigt man verschiedene Festigkeiten von Schrauben.

Schrauben besitzen am Kopf Zahlen, die die Festigkeit angeben.

Jene Schrauben, die keine Zahlen darauf haben (Ausnahme: Sonderschrauben), sind für Anwendungen, wo keine Festigkeitsanforderungen gestellt werden. Häufig ist auch noch der Herstellername am Kopf ersichtlich, zB.: BUNDU.... Fa. Brevillier und Urban.

• Die Zahl vor dem Punkt multipliziert mit 10 gibt die Mindestzugfestigkeit in

kp/mm² an, d.h. jene Mindestzugfestigkeit, die ein Stab mit 1 mm² Querschnitt erträgt.

• Beide Zahlen miteinander multipliziert, ergibt die Mindeststreckgrenze, d.h., jene max. Belastung in kp/mm², wobei schon geringfügige dauerhafte Verformung (Streckung) auftritt.

• Die zulässige max. Zugbeanspruchung erhält man, indem man die beiden, miteinander multiplizierten Zahlen durch eine Sicherheitszahl dividiert. Diese Sicherheitszahl kann, (um sicher zu gehen), mit 4 angenommen werden.

Beispiel:

Schraube: Festigkeit: 8.8
 Durchmesser: M8

Wie hoch darf diese Schraube belastet werden?

Mindestzugfestigkeit: 80 kp / mm²

Streckgrenze 8*8 = 64 kp / mm²

zul. Zugbeanspruchung:

64/4 = 16 kp / mm²

Nun benötigt man nur noch den Schraubenquerschnitt (für das Beispiel M8), mit dem die zul. Zugbeanspruchung multipliziert wird. Überschlägig kann der Schraubenquerschnitt berechnet werden:

Schraube M8:

Außen dm: 8mm

Kern dm: 0,8 x 8 = 6,4 mm

(Querschnitt) Fläche :

$d_p / 4 = 6,4 \times p / 4 = 32 \text{ mm}^2$

$16 \times 32 = 512 \text{ kp}$

Die Schraube der Festigkeit 8.8 mit dem Nenn dm 8mm darf mit 512 kp belastet werden. Es versteht sich von selbst, daß die Mutterqualität nicht unter der Schraubenqualität liegen darf. Muttern haben auf der Stirnseite nur eine Qualitätskennzahl (ohne Punkt) eingeschlagen (zB.: 8).

Für alle Standardanwendungsfälle sollte die Qualität (Festigkeit) 8.8 gewählt werden.

Fluchverkehr...



oder von hinterm Hangar,
Quellen werden
nur auf Anfrage verraten...

Home sweet home – Stelle sich der geneigte Segelflieger einmal vor wie das mit seinem Schivergnügen so aussieht. Jahrzehnte wird dem erdverbundenen Gleiten auf einer Schiwiese gefront bis da die Snowboarder kommen und ebenfalls diese Piste bevölkern.

Der Betreiber der Piste und der Liftanlage stellt fest, daß es eigentlich nichts zum Feststellen gibt, beschließt aber harsch und rasch zu reagieren (wor-auf?). Die dynamische Betriebsleitung legt gravitatisch fest. »Aufgrund der Vorkommnisse, (ein Snowboarder ist einem Schifahrer auf die Schi gestiegen, ein Schifahrer hat im Suff etwas von A...- Snowboarder gesagt und der

Altersunterschied der Ausübenden ist auch auffällig) wird der Betrieb nun wie folgt geregelt:

Am Montag, Dienstag und Mittwoch dürfen die Snowboarder den Hang und den Lift benutzen, den Rest der Woche steht die Anlage den Schifahrern zur Verfügung.« Snowboarder und Schifahrer sind selber schuld daran, daß es beide gibt.

Kann man sich nicht vorstellen, gell.

Warum nicht?

1. Weil so eine Liftgesellschaft nicht dumm ist und weiß, daß sich die Einnahmen halbieren. Und sich sicher niemand mehr eine Wochenkarte kaufen wird.

2. Weil sich wahrscheinlich beide Gruppen ein neues Betätigungsfeld suchen.

Wenn das die Liftgesellschaft trotzdem tut, muß man sich überlegen, ob sie überhaupt Schisportler will. Daher ein Wunsch ans Christkind für 1999 – eine klare Aussage der Liftgesellschaft, eine klare Position der Schisportler.

In diesem Sinne – aus für heuer.

Ein Brief der aus der Ferne kam.

Nun ist die Flugsaison auch für die Kunstflieger mehrheitlich vorbei und ich finde Zeit zusammenzufassen.

Die schlechte Nachricht zuerst: Meine Cobra wurde wieder mal vor dem Hangar stehend von einem anderen, der in den Hangar landen wollte, schwer beschädigt, das Ende Juni, als ich erstmals im Schweizer dezentralen NSFW in der Gruppenklasse in Führung war. Schaden ÖS 100.000,-. In der Zwischenzeit habe mich natürlich einige überholt, am Ende bin ich 6. geworden, hab noch mit einem B4 einen 300er anhängen können.

Die besseren Nachrichten kommen für mich aus dem Ausland, dem besseren Rest der Welt: An der Akro-EM in Polen konnte ich mich nach einem sehr, sehr tief bewerteten 1. Flug (21.) Stück um Stück nach vorne arbeiten und wurde am Ende 12. und 9. in der Kür. Dies mit nur 25

effektiven Trainingsstarts, einen Platz hinter dem neuen Deutschen Meister Bohlig (6. an der letzten WM), der 300 Starts gemacht hat und mich erstmals überholte (Budget DM150.000,-). Die ersten 10 Plätze waren Ost-Teilnehmern reserviert. Mit Gewalt (und trotz geflogener Nuller, die gewertet wurden!) ist Makula wieder gekrönt worden, nach meiner Meinung wäre er höchstens 7. geworden, dafür die Russen vorne. Ich hätte unter den ersten 10 noch folgende Leute gesehen: Eilers, hat leider bei einem Programm die falsche Richtung erwischt, Wertung i.O., Göst mit der Lo100, wurde zu tief gewertet, ist wunderschön geflogen, Katona, Bohlig und mich. Dafür gehörten Makula, Michalowski und Brzakalik (komischerweise alles Polen) weiter nach hinten. Im nächsten Jahr gibt es hoffentlich mehr westliche Punkterichter, denn dann ist WM in der Steiermark angesagt.

Ich habe in dieser Saison noch zwei Akro-Wettbewerbe mitgeflogen: die englische Meisterschaft, nicht wie im vorigen Jahr

mit der durchschnittlich 77% auf SZD 59 (damals erstmals in England jemand über 70% der theoretischen Höchstwertung), sondern heuer mit Swift mit 81% und 640 Punkten Vorsprung. Das ließ das Herz höher schlagen.

Schließlich war ich noch in Niederöblarn zum dortigen Akrowettbewerb, zwar mein schlechtestes Ergebnis seit Jahren mit zwei Nullern, ich habe auch keinen einzigen Durchgang gewonnen, aber mit Einteilung der Kräfte hat es für den Gesamtsieg doch gereicht. Ich habe gesagt, ich sei schlecht geflogen, jemand hat dazu gemeint. »Aber offensichtlich nicht schlecht genug.« Dafür hat es vier Durchgangssieger gegeben, für diese Leute auch motivierend. Bis zur Akro-WM 1999 in Niederöblarn, zu der Ihr alle als Schlachtenbummler herzlich eingeladen seid.

Euer Dietmar Poll

Heiße Internet Links:

Flugsportzeitschrift

<http://www.noet.at/flugsportzeitung/>

internationale Organisationen und Institutionen:

FAI (Fédération Aéronautique Internationale), Homepage

<http://www.fai.org/>

FAI, Sporting Code

http://www.fai.org/sporting_code/index.html

Europe Airsports

http://www.fai.org/fai_members/europe_airsports/

ICAO (Internationale Zivilluftfahrtorganisation)

<http://www.cam.org/~icao/index.html>

FAA (US-Luftfahrtbehörde)

<http://www.faa.gov>

NASA (Homepage)

<http://www.nasa.gov>

IAOPA – International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations

<http://www.iaopa.org>

IAC (International Aerobatic Club, USA)

http://acro.harvard.edu/IAC/iac_homepg.html

World Aerobatics

<http://www.worldaerobatics.com/>

EGU – European Gliding Union

<http://altern.org/egu/>

habt ihr Neue Links, bitte an: solis@datawest.co.at senden danke.