

Autopilot SP 3 der „Queen Air“

Es hat sich gezeigt, daß die Scherbolzen des Autopiloten SP 3 an den Rudern leicht zu zerbrechen sind.

Um unnötige Kosten (je Bolzen ca. 100,- DM) und unnötige Reparaturzeiten (je bis zu 4 Arbeitsstunden) beim Ersatz dieser Scherbolzen zu vermeiden, werden alle „Queen-Air“-Piloten gebeten:

1. Den Autopiloten spätestens ab mäßiger Turbulenz aususchalten (die Turbulenzstufen sind: leicht, mäßig, schwer);
2. keine Demonstrationen mehr durchführen, bei denen der Autopilot von Hand übersteuert wird.

Neue Flugkarte der Schweiz

Das Schweizer Luftamt hat die 5. Auflage einer 1:500.000-Karte der Schweiz herausgebracht. Darin sind Berge mit Schattendargestellt, was zusammen mit der Reliefbemalung eine bessere Geländeerkenntnis ermöglicht. Preis der Karte (ICAO 2253B) ist 9,50 sfr. (Zu beziehen bei AVIA, 8031 Steinebach/W., Amselweg 6.)

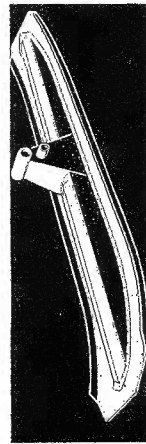
Neue Amphibium-Schwimmer

für die Cessna 206 und Helio Courier hat die Pee Kay Aircraft Corp. auf den Markt gebracht. Sie sind aus Metall und größer als die üblichen Schwimmer. Sie enthalten Abteile für Gepäck, Jagd- und Fischfangausrüstung oder zusätzlichen Treibstoff in Gummitanks.

Flugzeug-Skier aus Finnland

Die Wihuri-Yhtymä lentohuolto hat einen Dural-Skier angeboten, der sehr leicht

Neuer Flugzeugski aus Finnland



zu montieren ist. Das Modell A-1500 LH, d. h. mit hydraulischer Dämpfung, hat folgende Daten: Länge 2,12 m, Breite 59,5 cm, Höhe 15 cm, Gewicht 67,3 kg, Tragfähigkeit 2750 kg.

Hochskydrolfeste Lacke von Wiederhold

Die Anforderungen, die an die Lackierung von Flugzeugen gestellt werden, steigen ständig. Neben vielen anderen neuen Eigenschaften, die moderne Flugzeug-Lacke besitzen müssen, tritt in letzter Zeit insbesondere die sog. Skydrolfestigkeit in den Vordergrund.

Skydrol ist ein unbrennbares Hydrauliköl (Phosphatester). Auf herkömmliche Flugzeuglacke wirkt Skydrol wie ein Abbeizmittel, die Anstriche quellen stark und heben ab. Besonders gefährdete Stellen sind Leckstellen im Leitungssystem.

Die Lackfabriken Hermann Wiederhold, Hilden/Rhd., haben ein hochskydrolfestes Anstrichsystem entwickelt, das sich in der Praxis bereits hervorragend bewährt hat. Nach dem Auftrag eines bestimmten Wash-Primers folgt bei Innenlackierungen WIEDOFLUGAT-PUR Grundfarbe 53623 (nach Kenn-Nr. 5008 der LN 9368 der Normstelle Luftfahrt), bei Außenlackierungen zusätzlich eine Lackierung mit WIEDOFLUGAT-PUR Lackfarbe hochglänzend N 53624 (nach Kenn-Nr. 5106 der LN 9368 der Normstelle Luftfahrt). Bei Außenlackierungen kann auch die Lackfarbe direkt auf den Wash-Primer aufgetragen werden. WIEDOFLUGAT-PUR-Lackfarbe besitzt gute Verarbeitungseigenschaften, sehr gute Glanzhaltung, Wetterbeständigkeit und Reinigungsfähigkeit. Die Skydrol-Beständigkeit des Gesamtaufbaus für innen und außen ist hervorragend. Sie entspricht der englischen Vorschrift DTD 5580. Im Prüftest besitzt der Aufbau auch nach 24 Stunden Einwirkung von Skydrol bei 120° C noch hervorragende Festigkeit.

merhin wurden die vier Beamten am Sonntag nachmittag unersetzt in den Dienst gerufen. Bis am Morgen alle Formalitäten erledigt waren, nutzten wir die Zeit zum driften und letzten Ölwechsel auf dieser Reise. Gegen Mittag kamen wir in Madrid an. Madrid-Barajas war der größte Flughafen, den wir auf dieser Reise anfliegen. Wir versuchten so schnell wie möglich mit dem Bus in die Stadt zu kommen, um noch etwas von Madrid zu sehen. Nahe am Prado, den wir am Nachmittag besichtigten, fanden wir eine gute Pension. Am Morgen, dem letzten Tag unserer Reise, waren um 7.00 Uhr nur 6 Grad C; nach vor drei Tagen hatten wir um diese Zeit 30 Grad C. Nach Zwischenlandungen in Barcelona und Lyon landeten wir am Abend in München. Das Wetter war gut und wir stellten fest, daß landschaftlich das Stück zwischen Bodensee und München mit dem frischen Grün, den sauberen und bunten Ortschaften, den Wäldern und Seen, eigentlich auf der ganzen Strecke von ca. 18.000 km keine Konkurrenz hat. Das Flugzeug und wir hatten alles gut überstanden. Außer zwei leicht zu behebbenen Fehlern im Radiokompaß gab es keine technischen Schwierigkeiten. Trotz der hohen Preise – wir zahlten einmal für Übernachtung und Frühstück 30 US-Dollar – hatten wir sogar noch überraschend viele Reiseschecks mit zurückgebracht. Die Gesamt-Flugzeit betrug 94 Stunden und 25 Minuten. Da wir uns nach jeder Landung beim Fliegen abwechselten, entstand nur eine Differenz von 45 Minuten der Flugzeiten jedes einzelnen. Von unserer sorgfältig zusammengestellten Notverpflegung hatten wir nichts gebraucht. Nach unserem Impfaß wurden wir nur einmal gefragt. Ein Carnet de Passage für das Flugzeug wurde bei keiner einzigen Abfertigung verlangt. Die Landengebühren auf den etwa 50 verschiedenen Flugplätzen waren sehr unterschiedlich; manchmal brauchten wir überhaupt nichts zu zahlen, einige Male aber kostete es 20,- DM. Beim Betrachten unserer einzigen hundert Dias ist es erstaunlich, was man doch alles in etwa einem Monat mit 100 PS und 630 kg Gewicht erleben kann.

Flughafengebäude in Kayes/Rep. Mali – laut Reiseleiter heißeste Stadt Afrikas

schen Spanien und Großbritannien nicht möglich. Nach unseren Unterlagen sollte Córdoba Zoll haben, was sich jedoch nach der Landung als falsch herausstellte. Wir wurden stundenlang von der Sicherheitspolizei festgehalten und ausgefragt. Anschließend wurde das Flugzeug plomberiert, nachdem wir alles Notwendige zur Übernachtung herausnehmen durften. Wir wurden in ein Hotel gebracht, wo uns die Beamten noch zu einem Drink einluden. Es war ihnen sehr peinlich, daß wir uns so genau überprüfen mußten und wir entschuldigend uns für den Irrtum, wofür man auch Verständnis hatte. Im-

Wüstenflugplatz Port Etienne/Mauretanien – bei einer Zwischenlandung auf dem Rückflug

