

	Lufttüchtigkeitshinweis Nr. 1
Abt. Flugtechnik	Betrieb von Flugzeugen mit Auto-Superbenzin (MOGAS)

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat den schon lange gehegten Wunsch der allgemeinen Luftfahrt, die Betriebskosten u. a. durch Verwendung von Autobenzin zu senken, mit Interesse verfolgt. Es wurden daher schon frühzeitig eingehende Untersuchungen angestellt, die anhand verschiedener Probeläufe und Testserien Aufschluß darüber geben sollten, unter welchen Umständen Kolben-Flugmotoren mit Superbenzin betrieben werden können.

Hiezu war es ferner erforderlich, die Auffassungen der Triebwerkshersteller und Werftbetriebe einerseits sowie die der Flugplatzbetriebsleiter und Treibstoff-Firmen andererseits einzubeziehen. Nicht zuletzt wurden auch die im Ausland gemachten Erfahrungen berücksichtigt, wonach der Mischbetrieb mit MOGAS weniger Probleme erwarten läßt, als dies etwa bei der seinerzeitigen Umstellung von AVGAS 80/87 auf AVGAS 100 LL der Fall war.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt kann somit bekanntgeben, daß mit sofortiger Wirkung der Betrieb von in Österreich zugelassenen Flugzeugen mit Auto-Superbenzin nach ÖNORM C 1103 (MOGAS) unter folgenden Voraussetzungen möglich ist:

1. Jeder Luftfahrzeughalter hat im Einzelfalle einen diesbezüglichen, formlosen Antrag an das Bundesamt für Zivilluftfahrt zu richten.
2. Die Zulassung wird nur für einmotorige Flugzeuge erteilt, deren Kolbenmotor ein Verdichtungsverhältnis von höchstens 8,5 : 1 aufweist, d. s. derzeit folgende in Österreich zugelassene Motoren:
 - Continental: A 65, A 75, C 75, C 85, C 90, E-185, O-200-A, -B und -C, O-300-D und -E, O-470 Serie ausgenommen -T und -U.
 - Lycoming: O-290-D, O-320-A, -B, -C, -D und -E, O-235-C und -L-2, O-360-A, -B, -C und -D, GO-480-A, -B und -D.
 - Walter Minor: 4-III und 6-III
 - WSK AJ-14RA
 - Argus AS 10
 - Siemens SH 14A
 - Flugmotoren auf VW-Basis
3. Die Betankung des Luftfahrzeuges darf nur über eine entsprechende Flugplatztankstelle mit Auto-Superbenzin erfolgen, wobei von jeder Lieferung, jedoch zumindest alle 6 Monate eine Probe zu ziehen ist und an der TU-Wien auf den Olefine-, Aromaten- und Alkoholgehalt zu prüfen ist.
4. Das Flugzeug muß mit einem Vergaser-Thermometer und einer Vergaser-Vorwärmung ausgerüstet sein, Kraftstoff-Leitungen sollten vom Auspuff oder sonstigen Wärmequellen mit genügendem Abstand verlegt, eventuell isoliert werden.
5. Im Cockpit ist ein Hinweisschild anzubringen, daß das Flugzeug auch mit Auto-Superbenzin nach ÖNORM C 1103 betrieben werden darf, und die max. zulässige Betriebshöhe mit 10.000 ft limitiert ist.
6. Bei den Tank - Füllöffnungen ist der Hinweis "AVGAS 100 LL" zu ergänzen mit "oder MOGAS".
7. Das zugehörige Flughandbuch ist zwecks Ergänzung der Vorflugkontrolle hinsichtlich Wasser-Checks vor dem 1. Flug jedes Tages, eines Take-Off-Power-Checks vor dem Start, Änderung der zulässigen Kraftstoff-Sorte und Höhenlimitierung mit 10.000 ft vorzulegen.
8. Im Bordbuch sind exakte Aufzeichnungen hinsichtlich Betriebsmittel-Aufnahme nach Art, Sorte und Menge zu führen.
9. Flüge nach IFR sind nicht zulässig.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt weist jedoch darauf hin, daß Garantieleistungen der Triebwerks- bzw. Flugzeughersteller bei der Verwendung von MOGAS unter Umständen entfallen könnten.