

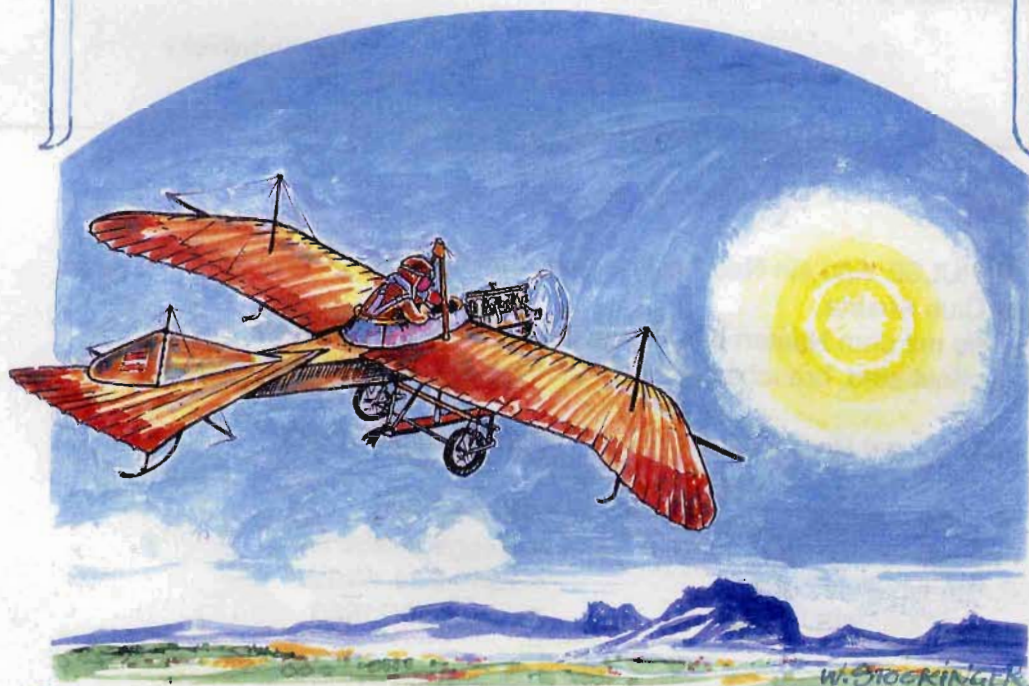
I.E. IMPULSE



IGO ETRICH CLUB AUSTRIA

Vereinigung österreichischer Amateurflugzeugbauer

10 years *Jahre* 10 années
**IGO ETRICH CLUB
AUSTRIA**



JUBILÄUMS • TREFFEN:

vom 22. - 24. August 1997
am Flugplatz Wels - Austria

JUBILEE • MEETING:

from 22nd to 24th August 1997
on Wels airport - Austria

Juli 1997

26

Editorial

Liebe Freunde!

Sommerzeit - Reisezeit. Wohl jeder von uns träumt davon, einmal mit seinem selbstgebauten Flugzeug eine große Reise zu machen und einige habens ja schon geschafft, sich diesen Traum zu verwirklichen. Auch ich habe jahrelang davon geträumt und irgendwann ist es dann tatsächlich Realität geworden, die erste große Reise mit meiner Cherry. Mittlerweile ist es für mich nichts Ungewöhnliches mehr, für ein Wochenende irgendwohin ins Ausland zu fliegen, sei es zu einem Fliegertreffen oder nur einfach um gute Freunde zu besuchen.

Heuer wollte ich jedoch nicht wie immer nur nach Stockholm rauf und am Sonntag wieder zurück. Nachdem sich durch den günstigen Fronleichnamstag ein verlängertes Wochenende abzeichnete, beschloß ich, mit meinem Sohn nach Norden zu fliegen, Richtung Nordkap. Wie es uns dabei ergangen ist könnt Ihr im Reisebericht lesen.

Die internationalen Amateurflugzeugbauertreffen sind meistens ein Anziehungspunkt für jeden Flugzeugbauer. Für uns Österreicher ist es natürlich primäres Ziel, einmal mit dem eigenen Flugzeug nach Wels zum IGO ETRICH - Treffen zu kommen. Also, im August ist es wieder soweit, auf nach Wels, egal ob mit oder ohne Flieger, noch dazu, wo der IGO ETRICH CLUB seinen zehnjährigen Geburtstag feiert. Die detaillierte Einladung zu dieser Veranstaltung findet Ihr im Blattinneren. Bitte also unbedingt das Wochenende 23./24. August für unsere Veranstaltung freihalten! Frauen und Kinder sind natürlich wie immer willkommen. Ebenfalls willkommen sind Helfer, die sich möglichst bereits am Freitag vor dem Treffen am Flugplatz Wels einfinden, um bei den Vorbereitungsarbeiten mitzuhelfen! So oder so freue ich mich auf jeden Fall, möglichst viele von Euch im August in Wels zu sehen!

Romeowhisky

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:

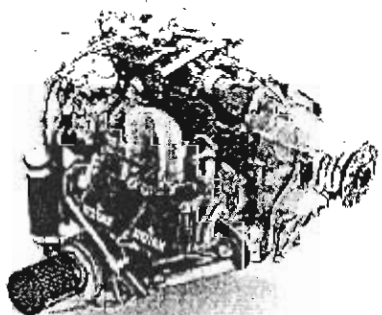
Hermann Eigner
Vornholz 45
A-4081 Hartkirchen
Tel.: 07273/8814

Verlagspostamt Attnang Puchheim

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Inhaltsverzeichnis	3
Einladung	4
Baubericht	6
Fliegergeschichten	10
Verkaufsanzeige	11
Neuheiten	12
Der Diesel lernt fliegen	16
Vereinsintern	17
Reisebericht	18
Fliegerflohmarkt	24

HB FLUGTECHNIK GmbH
 **ROTAX** Motoren
für UL, Experimental's
4053 HAID Pf.74 Tel.07229 79104



ACHTUNG: Sonderpreise für IGO-ETRICH-Mitglieder !!

Einladung

Einladung zum 13. Internationalen IGO ETRICH Treffen '97

**am Samstag, 23.8. und Sonntag, 24.8.1997
am Flugplatz Wels LOLW**

Veranstaltungsprogramm

Freitag, 22.8.1997

Nachmittag: Eintreffen der Teilnehmer

Samstag, 23.8.1997

8:00 - ca 14:00 Uhr Eintreffen der Teilnehmer

ab 10:00 Uhr Präsentation der Eigenbau-Flugzeuge

15:00 - 17:00 Uhr Vorführflüge

19:00 Aperitiv, anschließend gemütliches Beisammensein mit Abendessen und Preisverteilung im Kreis von Gleichgesinnten.

Sonntag, 24.8.1997

10:30 Uhr Feierliche Feldmesse mit Pater Pius Reindl.

Anschließend Verabschiedung der Teilnehmer und individuelle Abreise

Für die Übernachtung können wir Privatzimmer oder Hotel vermitteln, campieren am Flugplatz ist ebenfalls möglich.

Verankerungsgerät für das Flugzeug bitte selbst mitbringen!

Landegebühr für anfliegende Experimentals und Oldtimer ist frei!

Für aus dem Ausland anreisende Teilnehmer ist Zoll am Platz. Jeder mit dem Flugzeug anreisende Teilnehmer erhält ein kleines Gastgeschenk. Wie jedes Jahr werden besondere Leistungen wie weiteste Anreise, besonders schön gebaute Flugzeuge usw. durch eine Jury des I.E. Clubs prämiert.

Wir freuen uns auf ein Wiedersehen und herzliches GLÜCK AB - GUT LAND !

Baubericht

Pulsar - Der Traum vom selbstgebauten Flugzeug

von Robert Frauwallner

Jedes Flugzeug, das zur Serienproduktion und zum Verkauf zugelassen werden soll, muß eine sehr kostspielige Test- und Zulassungsprozedur durchlaufen. Hierzu kommen die strengen Produkthaftungsbestimmungen in den USA, die die Entwicklung neuer Kleinflugzeuge

noch die Möglichkeit, ein Flugzeug selbst zu bauen und zu fliegen. Wenn mehr als die Hälfte der erforderlichen Arbeiten selbst durchgeführt werden, können vereinfachte Zulassungsbestimmungen angewendet werden. So haben moderne Eigenbauflugzeuge oft Leistungsdaten, die diejenigen von Serienflugzeugen deutlich übertreffen.

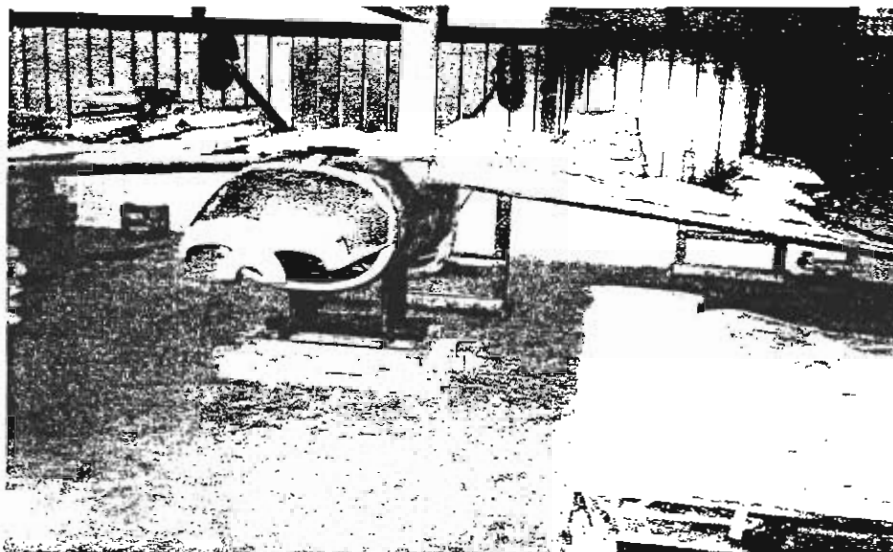
In der Praxis werden eine Vielzahl von Flugzeugen im Baukastensystem angeboten: Alle nötigen Teile inklusive Motor und Instrumente können von spezialisierten Herstellern als „Kit“ (Baukasten) erworben werden. Oft müssen „nur“ noch vorgefertigte

zeitweise fast zum Erliegen gebracht haben. Der Kreativität der Konstrukteure konnten diese rechtlichen Hindernisse aber keiner Abbruch tun. Als Ventil für die Verwirklichung neuer Ideen und Träume der flugbegeisterten Individualisten ergab sich

Teile zusammengefügt und montiert werden. Das „nur“ bedeutet aber oft einige tausend Stunden Arbeit! Weil die arbeitsintensiven Schritte in der Montage sich nicht im Preis niederschlagen, kann sich ein Flugbe-

geisterter seinen Traum vom eigenen Flugzeug aber auch für wesentlich weniger Geld verwirklichen.

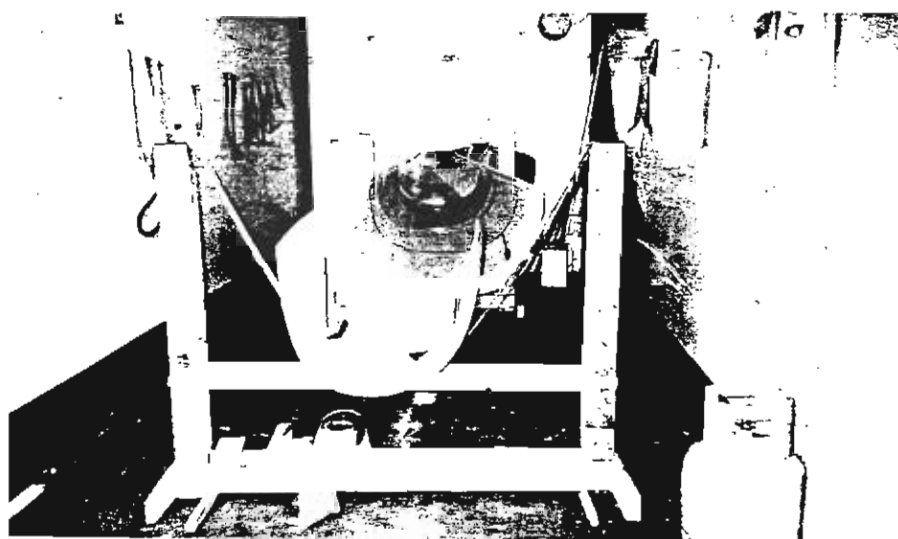
Fasziniert von der Idee, mir mein Traumflugzeug selbst zu bauen, habe ich gemeinsam mit meinem Freund Joachim Dauner, der im benachbarten Schweizerischen Grenzgebiet wohnt, je einen Bausatz für einen Pulsar bestellt und im Herbst 1995 erhalten.



Der Pulsar im Belastungstest

Der Pulsar ist ein beliebtes und ausgereiftes Flugzeug, das im kompletten Bausatz für ca. 29.000\$ zu haben ist.

Ich habe mich bereits im Frühjahr



1994 in „meinen Flieger“ verliebt. Nachdem ich einen Bericht in einer Fliegerzeitschrift gelesen hatte ließ mir der Gedanke keine Ruhe mehr. Nach einem Jahr habe ich mich dann zur Entscheidung durchgerungen und zusammen mit Joachim meinen Pulsar bestellt. Ausschlaggebend für mich war das Preis - Leistungsverhältnis. Seit ich den Baukasten bekommen habe, verbringe ich praktisch jede freie Minute mit dem Bau meines Flugzeugs. Da sich weder in meinem Heim noch in meiner Garage genug Platz für ein ganzes Flugzeug fand, habe ich in der Nähe des Fliegerheims der Segelflugguppe Bregenz zwei unbenutzte Container gemietet und zur Flugzeugwerkstatt umfunktioniert.

Der Zusammenbau des Pulsar ging sehr zügig voran. Das Flugwerk im Rohbau hatte etwa 600 Stunden in Anspruch genommen. Die Flügel erforderten den größten Arbeitsaufwand, etwa 300 Stunden, da ich einige Modifizierungen bei den Flügeln von den Schweizer Pulsarbauern übernommen habe. Wie sich in der Zwischenzeit herausgestellt hat, muß man für unsere Verhältnisse in Österreich und in der Schweiz einige Verstärkungen am Flugwerk anbringen. So mußten z.B. Die Querruder Umlenkungs- Haltepunkte verstärkt und alle Rippen laminiert werden. Zwischen Rippen und Beplankung und

Rippen und Holmen wurden zusätzliche Lamine angebracht. Die

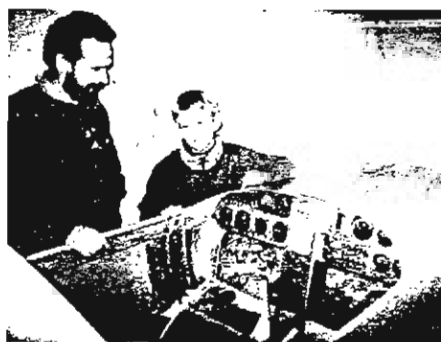
Fahrwerksbefestigungspunkte mußten mit je drei Lagen Atlasgewebe beidseitig verstärkt

werden. Auch war es sehr wichtig, jeweils die Luftfeuchtigkeit zu messen und die richtigen Temperaturen einzuhalten.

Endlich kam der Tag der Abnahme durch die Austro-Control. Ing. Rudhart war mit meiner Arbeit zufrieden. So konnte ich daran gehen, die untere Beplankung zu schließen und die Vorbereitungen für die Belastungsprobe zu

treffen. Dieser Test ist für jeden Flugzeugbauer der sicherste Nachweis für die Qualität seiner Arbeit und für die Festigkeit seines Flugzeugs.

Am 12.12.1996 war es dann soweit. Ing. Burger von der Austro-Control überwachte den Belastungstest. Würden die Flügel der Belastung von 1550kg standhalten? Zusammen mit Joachim Dauner und Peter Fenigbauer, die mich tatkräftig unterstützten, legten wir an genau festgelegten Punkten Zementsäcke auf die Flügel, Sack um Sack, bis zum Gewicht von 750 kg pro Flügel. Die Flügelenden waren mit Wagenhebern abgestützt. Nun kam der große Moment: die Wagenheber wurden



Das künftige Cockpit abgesenkt- die Flügel knarrten - die Flügelenden senkten und senkten sich- bis

sie frei in der Luft stehenblieben. Um 27 cm wurden sie dabei nach unten gebogen. In dieser Lage wurden dann so rasch wie möglich einige Vermessungen vorgenommen, die Gängigkeit der Querruder überprüft und anschließend durch anheben der Wagenheber die Flügel wieder entlastet. Bei der anschließenden genauen Kontrolle konnten weder Risse noch irgendeine Verformung festgestellt werden. Das Flugzeug hatte den Belastungstest bestanden Welche Erleichterung!

Auch das Höhenleitwerk, der Motorträger und das Fahrwerk bestanden die entsprechenden Belastungsproben. Nun konnte ich der Motor und die Instrumente einpassen. (Mitte Dezember 1996). Zur Zeit, Ende Februar 1997, bin ich am Kitten, Spachteln, Schleifen und Wieder Schleifen, und ich hoffe, daß im Frühsommer 1997 das Finish fertiggestellt sein wird. Dann können Motor und Instrumente eingebaut und verkabelt werden. Wenn alles klappt, müßte

der Pulsar in diesem Sommer fertiggestellt werden. und dann folgt nach vielen hundert Baustunden endlich der Erstflug.

Flugleistungen:

Höchstgeschwindigkeit:

$V_{NE} = 160 \text{ Mph} = \text{ca } 300 \text{ km/h}$

Manövriergeschwindigkeit:

$V_a = 95 \text{ Mph} = 176 \text{ km/h}$

Überziehgeschwindigkeit

$V_s = 46 \text{ Mph} = 85 \text{ km/h}$

Steiggeschwindigkeit

$V_y = 70 \text{ Mph} = 130 \text{ km/h}$

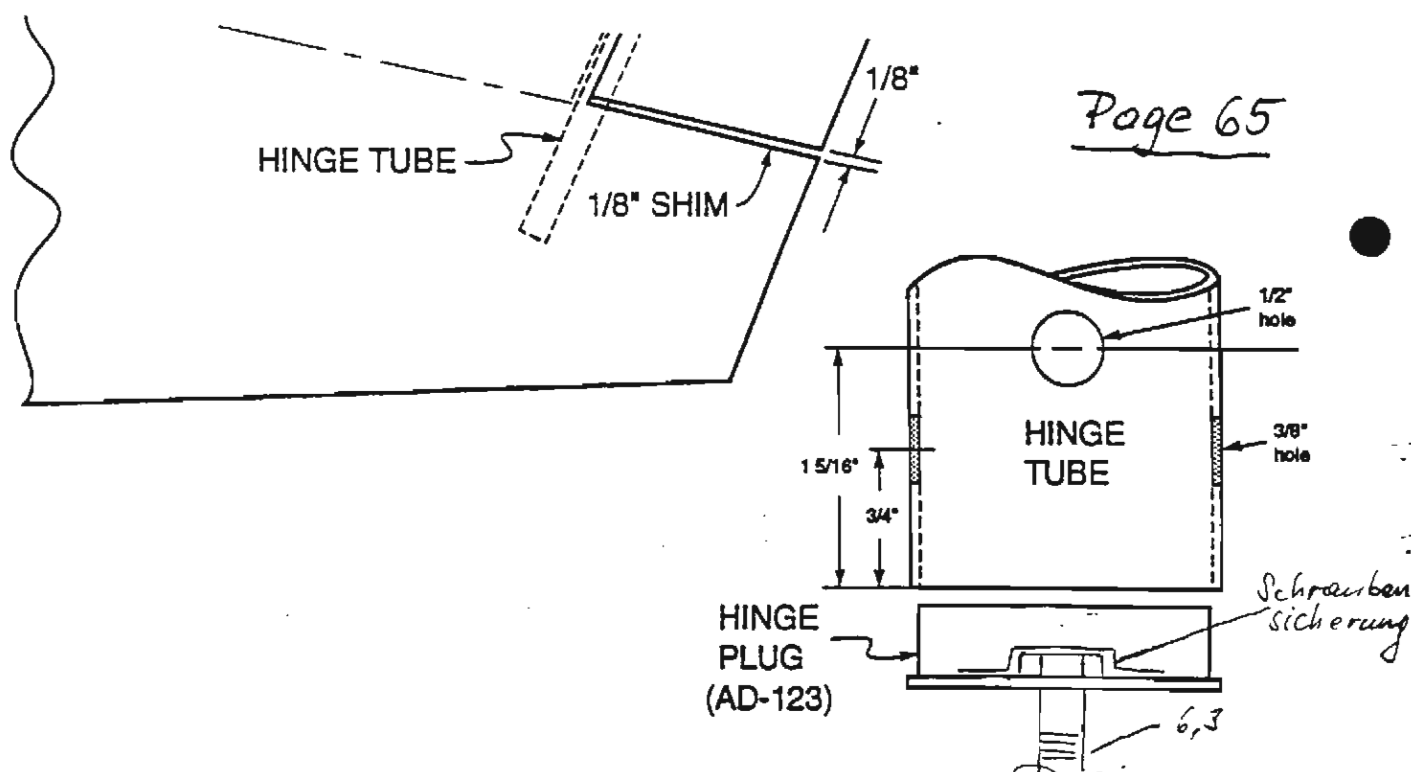
Steigleistung

ca. 10 m/s

Reichweite

1000 km mit 70 l Super bleifrei

Die Zeichnungen für die Änderungen, die in der Schweiz von allen Pulsarbauern gemacht werden müssen, drucken wir nachstehend für alle Pulsarbauer ab:



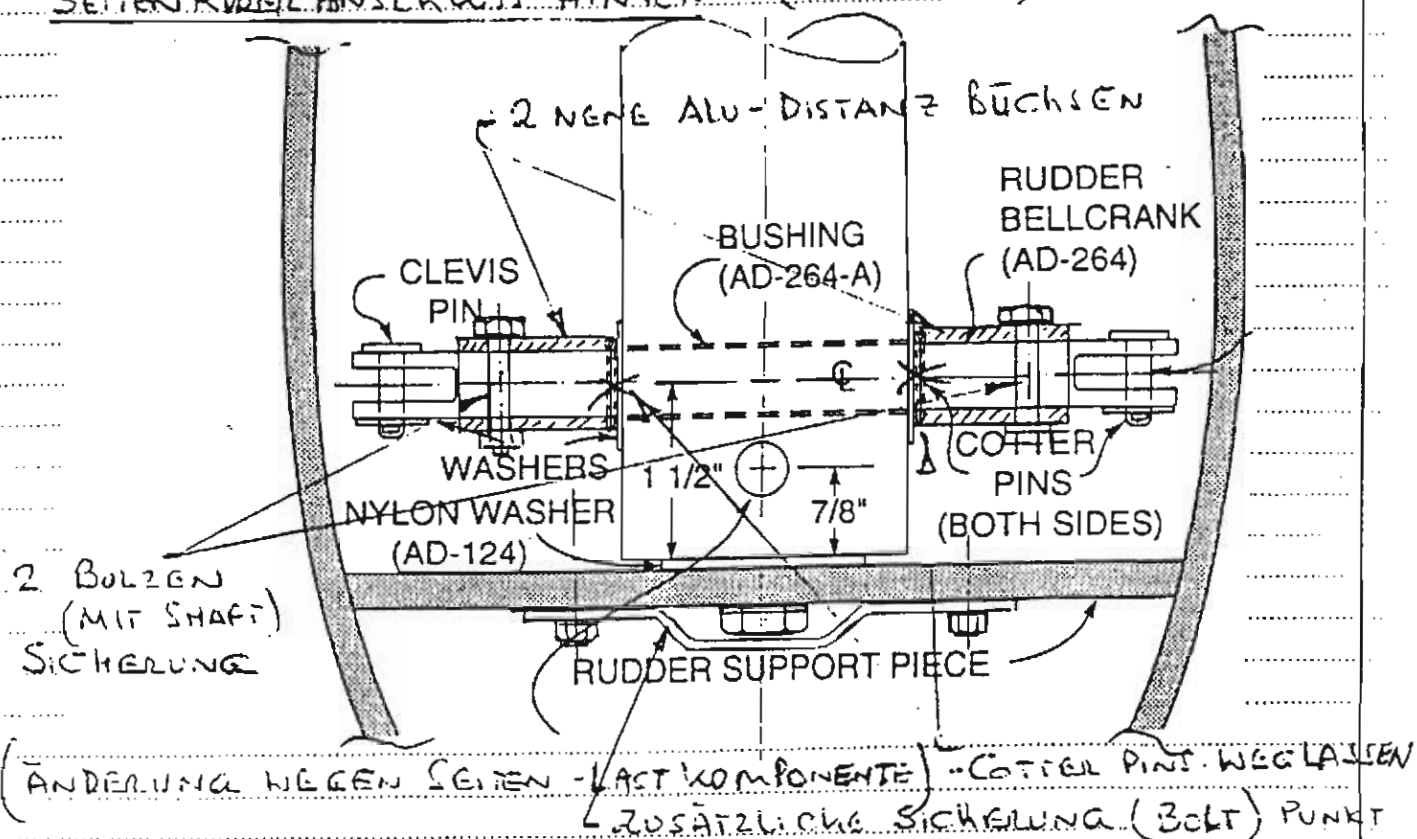
Beanstandungen und Bemerkungen - Objections et remarques

No

23

SEITENRUDDER ANSCHLUSS HINTEN (PUNKT 23)

24



26

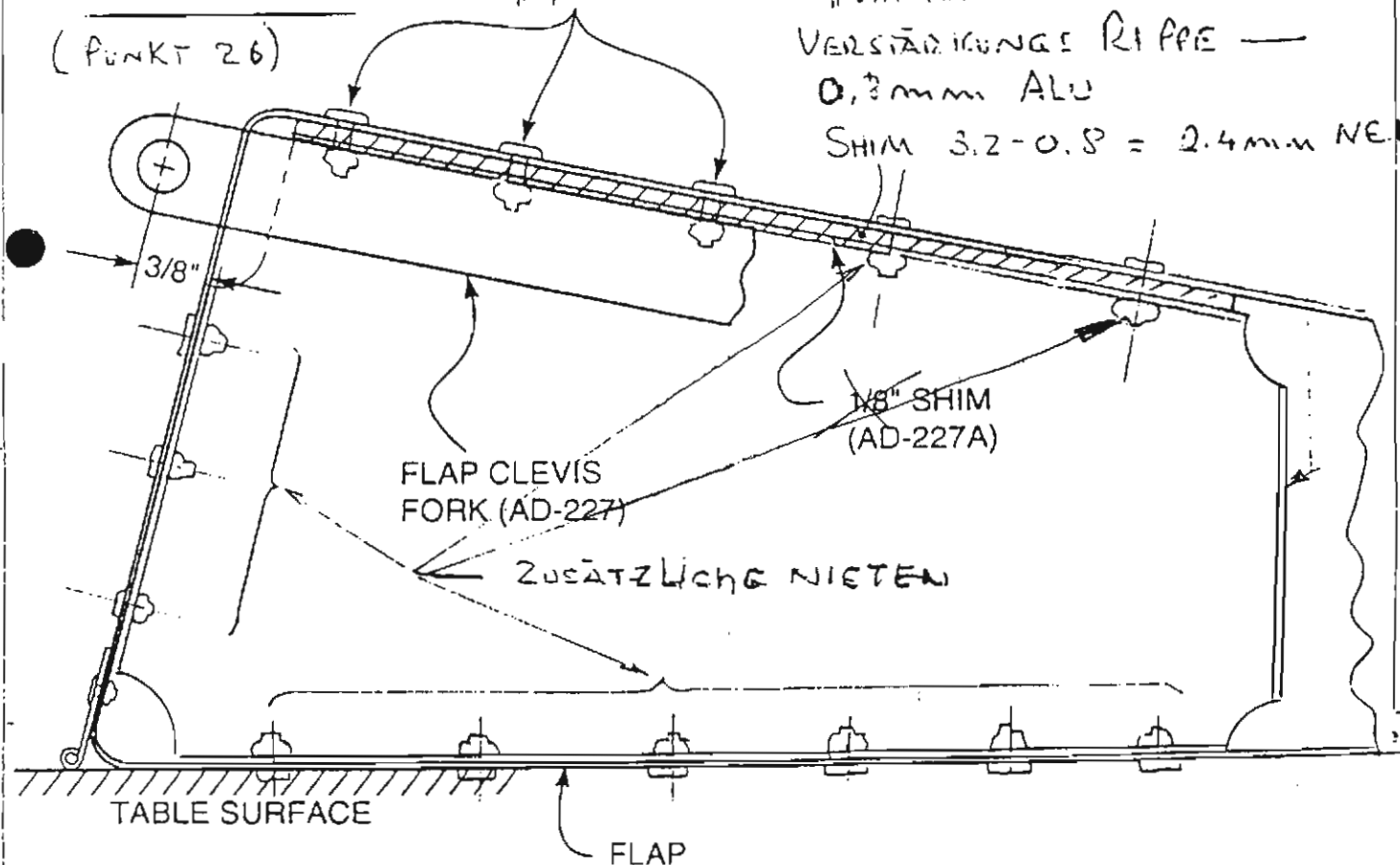
LANDEKLAPPE ;

1/8" x 3/8" stainless steel
pop rivetsVERSTÄRKUNGS RIPPE EINBAUEN
VIA HANDLOCH AUF DER UNTERSEITE

(PUNKT 26)

VERSTÄRKUNGS RIPPE —
0,3mm ALU

SHIM 3.2-0.8 = 2.4mm NEU



Fliegergeschichten

von Toni Zehner

So geht es auch !

(Doch leider nicht bei uns.)

Unser unvergessener Segelflugweltmeister Harro Wödl hat mir einmal folgende Geschichte erzählt:

Es war bei den Weltmeisterschaften in Argentinien, die österreichische Mannschaft mußte noch auf die Freigabe ihrer Maschinen durch den argentinischen Zoll warten und wo macht das ein Vollblutflieger - auf einem Flugplatz, hier war es ein Militärflugplatz. Harro plauderte mit einem Österreicher der in Argentinien lebte, als gerade vor einer startenden Rotte Düsenjäger ein kleines Maschinchen quer über die Rollbahn landete. Sofort sauste ein Jeep der Militärpolizei zu dem Flugverkehrsünder. Natürlich waren beide neugierig, was es dort zu hören gab und fuhren ebenfalls hin. Der Österreicher übersetzte dann folgenden Dialog:

MP "Zeigen Sie uns Ihren Flugschein !"

Pilot: "Ich habe keinen !"

MP: "Wo haben Sie fliegen gelernt ?"

Pilot: "Ich habe es mir mit der Hilfe von Büchern selbst beigebracht !"

MP: "Wo ist die Zulassung Ihrer Maschine ?"

Pilot: "Ich habe keine !"

MP: "Wo haben Sie Ihre Maschine gekauft ?"

Pilot: "Die habe ich mir selbst nach amerikanischen Plänen gebaut !"

MP: "SIE DÜRFEN HIER NICHT MEHR FLIEGEN !!!"

Darauf lud der Pilot den Sporn auf seine Schulter, schleppte sein Flugzeug zur nebenliegenden Straße, warf den Motor an und weg war er.

Solange er nur von einer Hazienda zur anderen geflogen war, kümmerte sich kein Mensch darum.

Meine Geliebte.

Ich habe eine Geliebte, sie ist zwar schon nicht mehr ganz jung, aber immer noch bildschön. Diese Geliebte erlaubt mir sogar meine Frau (Wir sind ja eine moderne Familie). Sie ist eine echte Kärntnerin, eine derer von Oberlerchner-Seeboden. Bevor sie meine Geliebte wurde, stand sie mehreren verschiedenen Männern zur Verfügung. Seit acht Jahren ist sie nun bei mir und ich brauche sie nur mit meinem Freund Vinzenz teilen (so etwas soll in den besten Hausmeisterfamilien vorkommen). Ihr besonders schönes Aussehen wurde durch ein "face lifting", das ich in

siebenmonatiger Operation durchführte, 1990 erreicht. Ihr Name ist Job von Oberlerchner. In den I. E. IMPULSEN Nr.5 hatte ich einen Bericht von den Eingriffen gegeben.

Inzwischen sind wir 320 Stunden geflogen, die uns nach Slovenien, Schweiz, Frankreich, Deutschland und Tschechien brachten. Nach einem OUV-Treffen in Speyer widmete der Aerokurier in seinem Bericht über dieses Treffen einen kleinen Absatz meiner Job, was für mich einer Oscar-nominierung gleichkam. Meine geliebte Job entstammt einer Familie mit 23 Kindern, sie ist die

Jüngste. Im vergangenen Jahr lud eine Schwester, die in der Schweiz lebt, anlässlich ihres 30. Geburtstags die Familie nach Hausen am Albis ein. Von den noch lebenden ca. 15 Schwestern kamen noch sechs aus Deutschland und wir aus Österreich. Natürlich war auch der Vater Ing. Fritz Birkner anwesend. Es war eine sehr schöne Feier, die von den Schweizern hervorragend gestaltet wurde.

Dank meiner liebevollen Pflege geht es meiner Geliebten sehr gut. Vor einiger Zeit wurde von einem Doktor Lycoming aus Amerika eine Herzuntersuchung angeordnet, die von Oberarzt Dr. Müller aus Graz vorgenommen wurde. Dabei kamen Schäden an den Herzinnenwänden, die von einer wenig liebevollen Behandlung in der Jugend

herrührten, zutage. Es wurde eine teure Herztransplantation verordnet. Diese wurde mit einem Austauschherz aus Amerika in der Spezialklinik für Oldtimer in Trieben ausgeführt. Die vorgeschriebenen Gesundenuntersuchungen werden natürlich immer genau-estens gemacht, so mußten ihre schönen schlanken Beine von Spezialisten in Schwechat überprüft werden - alles OB.

Da ich schon ein älteres Semester bin, denke ich mit Wehmut an die Zeit, in der ich ihr nicht mehr den Rücken einreiben und liebevoll streicheln kann, wenn das NJET vom Arzt kommt. Daß sie dann einem Anderen angehören wird - oh das tut weh!



Toni's Geliebte

Verkaufsanzeige

Herr Joachim Mahrhold, Journalist und OUV - Mitglied aus Mainz, BRD, ersucht uns um Veröffentlichung folgender Verkaufsanzeige:

Zu verkaufen: D -EFVA „Silberkrähe“ - Experimental Spornradflugzeug FVA 18/3, z. Zt. einsitzig, flugfähig, 3. Gutachten steht noch aus, Motor Limbach 2000, Mühlbauer Propeller, Becker 3201, Cessna Flächentanks, Reisegeschwindigkeit 170 km/h, Standort Sobernheim (bei Bad Kreuznach), alles bestens dokumentiert; Preis VB 26.000,- DM; Infos bei Joachim Mahrhold, Tel.+ Fax: ++49/6131/227416

Neuheiten

Von Fa. Rudolf Haas, Langenrohr, Repräsentant der Fa. SG-AVIATION haben wir folgende Produktvorstellung des neuen Kitflugzeugs STORM erhalten. Herr Haas schreibt uns:

Ich war heuer mit einem Fliegerkollegen auf der Aero in Friedrichshafen. Dort traf ich den mir bislang unbekannten Flugzeugbauer Giovanni Salsedo. Da ich Italienisch spreche, kamen wir uns rasch näher. Giovanni, ein 52 jähriger Italiener aus Sabaudia, einer Stadt zwischen Rom und Neapel, war mir sofort sympathisch. So ergab es sich, daß wir ihn innerhalb kürzester Zeit in seinem Werk besuchten.



Was wir vorfanden war nicht das was ich erwartet hatte. Eine richtige Fabrik nämlich, keine Garage, wie sonst in der Branche sehr häufig.

Mehrere, einen sehr kompetenten Eindruck erweckende Angestellte bei der Arbeit. Ein freundliches, neues, helles Gebäude. Einige Maschinen auf der Helling. Giovanni führte uns durch sein Reich und dabei merkte ich sofort, daß ich es mit einem Wissenden zu tun hatte. Einige Details, wie Bolzen, Anschlüsse, Kugelgelenke und ähnliches wiesen auf

äußerste Sorgfalt im Umgang mit Material und Technik hin. Wir konnten sehen, wie gearbeitet wurde und ich bin seither überzeugt, daß es S.G.AVIATION mit jedem anderen führenden Flugzeughersteller in der Qualität aufnehmen, ja in manchen Fällen übertreffen kann. Man vergleiche nur die Blechverarbeitung etwa mit dem Marktführer Cessna. Da sind Welten dazwischen. Die Oberflächengüte ist etwa

mit der einer Pilatus P 4 vergleichbar. Vom Styling ganz zu schweigen. Etwas Eleganteres, einem Flugzeug und nicht einer Kaulquappe ähnelndes kann man sich gar nicht vorstellen. Aber man weiß, die Italiener sind eben die Kings in punkto Design. Die gestalten auch einen Klobürstenhalter so, daß er noch ästhetisch aussieht.

Die Festigkeits-Parameter gleichen einem militärischen Trainer, wie d.B. denen der Pilatus PC 7, des österr. Bundesheeres. Was die Flugleistungen mit dem 912er Rotax betrifft, kann man die einer Cessna 150 nur milde belächeln.

Ich habe heuer mein dreißigjähriges Fliegerjubiläum und weiß aus Erfahrung wovon ich spreche. Auch ich fliege unsere PA 18, auf der ich vor etwa 28 Jahren den PPL gemacht habe, noch gerne. Das ist eben alte Liebe und Nostalgie, aber nichts zum Reisen. Da wirts erst um die 200 km/h interessant. Und das kann der STORM. Nicht nur am Papier. Ich habe es selbst ausprobiert.

Das war an jenem sonnigen, heißen Frühlingstag im Mai, in Sabaudia. Wir fuhren nach der Werksbesichtigung zu Giovanni's kleinem Privatflugplatz. 550 m Piste, also etwas länger als Mariazell und breit genug. Eine Reihe kleiner Hangars

am Ende der Piste und eine Ultralight-Flugschule. Völlig ausreichend, um sich ins Vergnügen zu stürzen.

So warten wir denn auf den Testpiloten, der da mit einer STORM 280 kommen und uns herumflottern soll. In der Zwischenzeit herrscht reger Schulbetrieb mit einem, ebenfalls von S.G.AVIATION gebauten Fluggerät. Der Pilot eines „Fetzenfliegers“, wie wir die kleinen, zweitaktgetriebenen, aus Alurohren und Stoffbespannung bestehenden Aeroplane gerne bezeichnen, übt seine Hüpfmanöver und ist vor „Mittwoch“ kaum jemals am Boden.

Da hören wir das Geräusch eines Motorflugzeuges. Eine rote Maschine zieht einen Kreis über unseren Köpfen und setzt elegant zur Landung an. Dann rollt sie zur Abstellfläche und der Pilot springt aus dem Flugzeug. Rasch erfolgt die Vorstellung und ich lasse meinem Freund Stano den Vortritt. Nach etwa einer Viertelstunde bin ich dran.

Das erste was mir auffällt, ich habe genug Platz und sitze gut. Ein nicht unbedeutender Vorteil für lange Strecken. Die Belüftung an beiden Seiten der Haube ist sehr effektiv. Die nach vorne zu öffnende Kanzel hat den Vorteil, daß man sie auch während des Fluges ein Stück offen lassen kann, was bei den Sommertemperaturen in Italien sicher sehr angenehm ist. Wir starten und nach etwa 200 m sind wir in der Luft.

Trotz meines Schwergewichtes, der dadurch entstandenen Überladung und der heißen Luft steigt die Maschine ausgezeichnet. Wir fliegen in Richtung offenes Meer. Ein traumhaftes Panorama tut sich auf. Das endlos scheinende blaue Meer mit den der Küste vorgelagerten Inseln ist ein Bild, das ich noch lange in Erinnerung haben werde. Dann steigen wir auf 1000m und ich beginne mit den Tests. Stets kritisch von meinem Sicherheitspiloten beäugt. Maurizio heißt er und ist eher wortkarg. Ich beginne mit den obligaten Überziehübungen ohne Motor. Wie erwartet, reagiert die Maschine äußerst gutmütig und geht nach einem sanften Schütteln in einen Sinkflug über, um selbsttätig wieder Fahrt aufzuholen. Nach ein paar Steilkurven und Trimm-

Manövern weiß ich, daß man diesen Apparat beruhigt jedem Flugschüler anvertrauen kann.

Was mich an den Flugzeug überzeugt, ist die Symbiose aus Design und technischer Raffinesse, Verarbeitungsqualität, Flugleistungen und nicht zu vergessen der Preis. Das heißt natürlich nicht, daß ich bei der Maschine, die wir jetzt bauen, nicht einiges verändern werde. Wir ändern so z.B. die Position des Schalters für die elektr. Trimmung und verlegen sie in den Knüppel. Der Knüppel selbst wird so gekröpft, daß er die Männlichkeit nicht mehr treffen kann. Ein unter Umständen wichtiges Detail.

Aber das sind Kleinigkeiten. Im Großen und Ganzen ist die Maschine wirklich hervorragend durchdacht und gebaut. Schließlich fliegen von diesem Typ weltweit schon über 50 Stück und über 100 Bausätze sind verkauft. Die von allen so gefürchtete deutsche Musterzulassung gibt es selbstverständlich schon. Es sagt schon sehr viel aus, wenn mich der Bauprüfer der Austro Control nach einer deutschen Musterzulassung fragt, und nach Bejahen diese Frage mit einem hörbaren Aufatmen meint, daß dies ein Verfahren in Österreich natürlich enorm beschleunigt.

Was den Bausatz für den Storm 280 betrifft, kann man nur sagen, daß dies mit einem amerikanischen Kit wenig zu tun hat. Hier gibt es keine Rolle Blech mit einer Blechschere, einen Bauplan und „good luck“, sondern effektiv vorgearbeitetes Material. Die Bleche sind alle motagefertig zugeschnitten. Die Nietlöcher sind am richtigen Platz vorgestanzt. Die hydraulischen Doppelscheibenbremsen an den Rädern sind vormontiert, usw. Man spricht von einer Bauzeit von 400 Stunden. Dies erscheint realistisch, wenn man sieht, wie der Bausatz vorgearbeitet ist.

Es gibt aber auch einen halb vorgefertigten Kit, der natürlich etwas teurer, dafür aber wesentlich schneller fertig ist. Er ist jenen Interessenten anzuraten, welche noch nie ein Flugzeug gebaut haben, und nicht Jahre in der Garage verbringen wollen.

Einige für Flieger interessante Details sollte man noch nennen. Es gibt beim Storm 280 die Möglichkeit, das Flugzeug

von einem Bug- auf ein Spornradfahrwerk umzubauen. Die bekannten Vorteile des Bugradfahrwerkes, wie bessere Stabilität bei Landungen mit Seitenwind, bessere Sicht beim Rollen, leichter zu landen, besonders für Anfänger, bringen aber mit sich, daß das Flugzeug aufgrund des Luftwiderstandes des Bugrades um etwa 12-15 km/h langsamer wird.

Man kann deshalb je nach Wunsch, ganz einfach das Hauptfahrwerk an dem in der Zelle vorbereiteten Platz weiter vorne anbringen und die Maschine mit einem Spornrad versehen. Dies hat nicht nur den Vorteil der schon erwähnten Erhöhung der Reisegeschwindigkeit um etwa 5-8%, sondern bringt auch mehr Sicherheit auf schlechten oder schlecht kontrollierten Pisten, z.B. im östlichen Ausland.

Man kann Hansalandungen durchführen und ist so bei später Sichtung eines eventuellen Hindernisses auf der Landerollstrecke in der Lage, die Maschine noch darüberzuheben, was beim Bugradfahrwerk nicht mehr möglich ist. Denn wenn da die Maschine sitzt, dann sitzt sie und würde eine längere Startrollstrecke benötigen um wieder zu

fliegen. Anzumerken wäre noch der sportliche Touch des Spornradfahrwerkes, etwa in Anlehnung an die Extra 300 o.ä. Aber das ist Geschmacksache. Wissen muß man, daß ein Spornradfahrwerk höheres fliegerisches Können abverlangt und für den Schulbetrieb nur bedingt geeignet ist.

Last, but not least ist der Preis für einen Ganzmetall-Tiefdecker dieser Kategorie mit einer Festigkeit von annähernd +6 -3g eine kleine Sensation. Für den Selbstbauer aufgrund der vorbereiteten gestanzten und gepreßten Teile, wie Spanten, etc. ein Zuckerl. Keine bis zur völligen Erschöpfung reichende endlose Polyesterschleiferei. Man sieht bald einen Erfolg und die Baufortschritte erfolgen schnell und übersichtlich. Kein großer Aufwand an Werkzeug und Ausrüstung. Fast kein Schmutz und Staub. Keine unüberwindlichen Probleme bei der Zulassung, da ja eine deutsche Musterzulassung vorliegt. Und das allerwichtigste, der Selbstbau ist wie leider so oft kein Lebenswerk, sondern der Tag des „rollout“ ist kalkulier- und absehbar.



Technische Daten:

	<i>STORM 280SI</i>	<i>STORM 320E</i>	<i>STORM 400TI</i>
DIMENSIONEN			
Sitzig	2	2	3
Spannweite	8,60m	8,60m	8,60m
Länge	6,55m	6,55m	6,70m
Höhe	2,15m	2,15m	2,15m
Flügelfläche	11,06qm	11,06qm	11,06qm
GEWICHTE			
Leergewicht	280 kg	320 kg	400 kg
MTOW	450 kg	520 kg	720 kg
TRIEBWERK			
Type	Rotax 912	O-200	O 235-N2C
Leistung	80 PS	100 PS	116 PS
Prop-fest	GT 166-42	Mc Cauley	-
Verstellprop	-	-	Hartzell
Tankinhalt	60 lt	90 lt	90 lt
LEISTUNGEN			
VNE	155 kts	155 kts	155 kts
Max. Geschwindigk.	140 kts	148 kts	150 kts
Steigrate	1000 ft/min	1200 ft/min	1100 ft/min
Stallgeschw.	34 kts	40 kts	50 kts
Dienstgipfelhöhe	13 000 ft	14 000 ft	13 000 ft
Reichweite	600 NM	620 NM	453 NM
Startstrecke	120 m	140 m	210 m
Landestrecke	150 m	189 m	240 m
Lastvielfache	W = 450 kg Cat. UL +5,7g -3g	W = 520 kg Cat. Exp. +4,9g -2,6g	W = 720 kg Cat Exp. +3,8g-1,9g
Preis für den Basic Kit STORM 280			Lit. 33.335.000,- (excl.)

Für weitere Information kontaktiert bitte:

Rudolf Haas

Feldstraße 17, Postf.1

3442 Langenrohr

Tel.: 02272/7313

Fax: 02272/7271

Der Diesel lernt fliegen

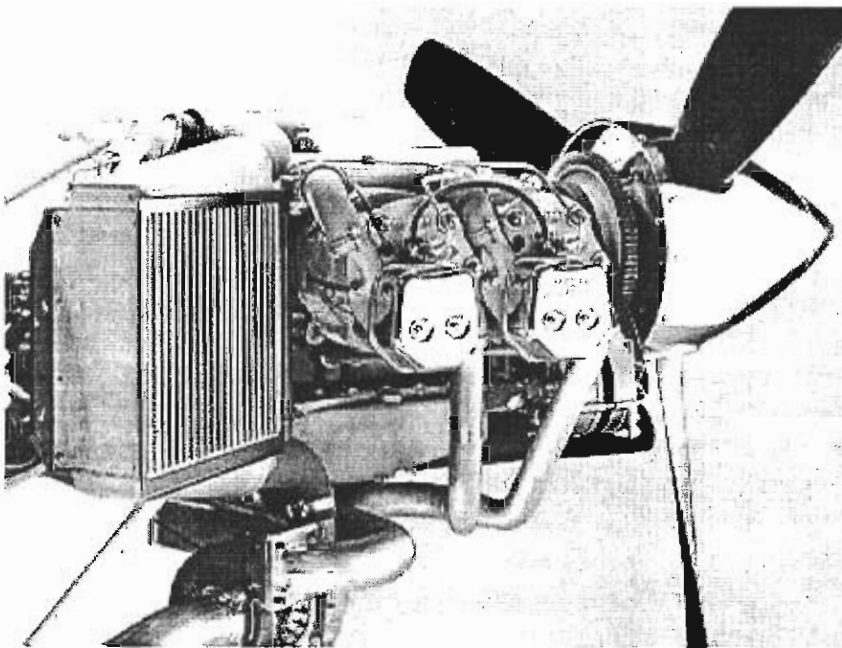
Der Morane Renault MR250

Eine sensationelle Neuentwicklung haben Socata und Renault in Paris vorgestellt: ein neues Kolbentriebwerk für Flugzeuge das nach dem Dieselp Prinzip arbeitet. In den deutschen Fliegerzeitschriften wurde schon einiges berichtet. In der ersten

Juliwoche wurde der Prototyp bei der deutschen Socata-Vertretung in Siegerland vorgestellt, I.E. IMPULSE war dort, wir haben uns das Wunderding angesehen.

Der Hersteller beschreibt den Motor folgendermaßen:

- * Vierzylinder Boxer mit Direkteinspritzung
- * Hubraum: 5,9 l
- * Kühlung durch Luft und Öl
- * Betrieben mit Kerosin Jet A1
- * Verfügbare Leistungsvarianten: 180PS - 200PS - 250PS - 300PS
- * Turbolader für die Modelle 250 und 300 PS
- * Propellerdrehzahl: 2000 Upm
- * Motorbedienung durch einen einzigen Hebel
- * 300 PS - Triebwerk ist kunstflugtauglich
- * Leistung in 25000ft 70% der Nennleistung
- * Grundüberholung des Motors bei 3000h
- * Kostensenkung der direkten Flugstundenkosten zwischen 30 und 40% gegenüber vergleichbaren herkömmlichen Triebwerken.



250 und 300 PS mit einem Untersetzungsgetriebe arbeiten, wodurch die höheren Leistungen bei ansonsten gleichem Triebwerk resultieren. Allerdings müssen die Prospekte noch etwas überarbeitet werden, denn die dort angegebene Getriebeübersetzung von 3,2 kann unmöglich stimmen, was uns auch der deutsche Socata Vertreter bestätigte.

In einem weiteren Prospekt fanden wir noch die Angaben, daß die Versionen

Auch die angegebene TBO von 3000 Std ist derzeit nur ein angestrebter Wert, die ersten Motoren werden wohl auch mit ein paar 100

Stunden anfangen müssen. Gewichts und Preisangaben konnten wir noch keine erhalten, die Franzosen halten sich mit Detailinformationen noch sehr zurück.

Nun aber zu dem was wir tatsächlich gesehen und erfahren haben.

Ausgestellt war die 250 PS Version, also mit Turbolader und Untersetzungsgetriebe. Auf den ersten Blick überraschend, denn man sieht vom Getriebe überhaupt nichts. Erst bei näherem hinsehen kann man ahnen, daß sich in dem etwas längeren Motorgehäuse ein geschickt integriertes zweistufiges Zahnrad-getriebe verbirgt. Zweistufig deshalb, damit Kurbel- und Propellerwelle wieder auf gleicher Achse liegen. Dadurch ist die äußere Form wieder gleich wie bei Conti und Lycoming Motoren und das Triebwerk kann wahrscheinlich ohne allzugroße Änderungen gegen einen dieser alten Typen ausgetauscht werden.

Vom technischen her machte der Motor einen sehr guten Eindruck, präziser Leichtmetallguß, sauberer verarbeitet, als Maschinenbauer war ich begeistert. Die Zylinder und Zylinderköpfe sind beide normal luftgekühlt und mit Bolzen verschraubt, wie beim alten VW, jedoch mit einzelnen Zylinderköpfen. Das heißt, es gibt wieder eine Zylinderkopfdichtung (die eventuell undicht werden kann). Die Angabe „Kühlung mit Luft und Öl“ erwies sich als etwas irreführend, es ist nur ein normaler, aber ziemlich großer Ölkühler vorhanden. Weiters war noch der riesige Ladeluftkühler auffällig, der die durch den

Turbokompressor aufgeheizte Luft wieder abkühlt und so für bessere Füllung der Zylinder sorgt. Für diese technischen Feinheiten sind natürlich eine Menge Rohrleitungen nötig, die aber sehr sauber und durchdacht verlegt sind.

Dieser technische Aufwand wird vermutlich auch einiges an Gewicht mit sich bringen, leider konnten wir keine auch nur näherungsweise Gewichtsangaben erhalten. Auch war es nicht möglich, vom 180er nähere Details zu bekommen, denn gerade dieser Typ kann für größere Experimentals wie Glasair, Lacair o.ä. verwendet werden.

Bezüglich Terminen für Abschluß der Zulassung bzw Auslieferung der ersten Motoren konnten wir in Erfahrung bringen, daß die Motoren bisher nur Probelaufe am Prüfstand absolviert haben. Es solle aber noch in diesem Sommer die Flugerprobung beginnen und März bis Nov 1998 die Zertifizierung abgeschlossen sein. Die ersten 250er sollen schon im Juli 1998 lieferbar sein, der 180er Typ erst April 1999.

Wenn alles so klappt, wie es die Franzosen geplant haben, wird das Triebwerk sicher eine richtungsweisende Wende im Flugzeugbau der Allgemeinen Luftfahrt ergeben. Bis dahin sollte man aber noch etwas warten bis die Erprobung abgeschlossen ist und genauere Ergebnisse und Daten vorliegen.

Romeowhisky

Vereinsintern

Vor einem Jahr erschien an dieser Stelle der I.E. IMPULSE eine Mitteilung an alle Vereinsmitglieder, die Startstrecken- bzw. Lärmmessungen gemacht haben, betreffend einem Vereinszuschuß von ÖS 1500,- für beide Messungen. Eigenartigerweise haben nur ganz wenige von diesem Angebot Gebrauch gemacht. Ich habe ein Antragsformular für diesen

Zuschuß entworfen, das bei mir oder unserem Kassier, Hermann Eigner angefordert werden kann. Nach Einsendung des ausgefüllten Formulars an den Kassier wird der Zuschuß auf das anzugebende Konto überwiesen

Romeowhisky

Reisebericht

Mit der Cherry zur Mitternachtssonne

von Othmar Wolf

Eigentlich wollte ich ja nur am ersten Juniwochenende mit meiner Frau Heidi zum EAA Treffen nach Barkaby (Stockholm) fliegen, reine Routinesache, schließlich war ich schon zweimal mit meinem Schwiegervater dort. Das Schwedentreffen ist jedesmal eine interessante Sache: eine Menge Flugzeuge, gutes Essen, freundliche Leute, schöne Landschaften und wenn Zeit bleibt interessante Stadtbesichtigung in Stockholm.

Das wollte ich auch heuer mit Heidi erleben. Wie das Leben so spielt hat sich allerdings alles anders ergeben. Erstens bekam ich durch den davorliegenden Feiertag am Donnerstag und zwei schulfreie Tage am Freitag und Samstag plötzlich insgesamt fünf arbeitsfreie Tage (Montag ist mein freier Tag), sodaß wir unsere Reise etwas großzügiger planen konnten. Wenn das Wetter die ganzen Fünf Tage „fliegbar“ ist, könnten wir sogar das Nordkap schaffen, überlegte ich. Also besorgte ich zumindest Kartenmaterial und einen neuen Tripkit von Skandinavien, den kann ich immer brauchen.

Kurz vor Reisebeginn passierte jedoch unserer Tochter ein Mißgeschick beim Turnen - Bänderriß mit Operation, Gipsbein und eine Menge Komplikationen im Haushalt. Heidi wollte und konnte unter diesen Umständen nicht mitfliegen. Dafür war jedoch Christian, mein Ältester, sofort bereit in die Bresche zu springen. Er hat sich ja schon oft als vorzüglicher Copilot erwiesen, kann mit der Cherry schon sehr gut umgehen und spricht perfekt Englisch, also war das Vaterland gerettet.

Von der üblichen Cherry Crew waren auch noch Hans Brandstätter und Hans Haberhofer mit von der Partie und im letzten Augenblick entschied sich auch Poldi Beham mit seiner Jodel Bebe mitzumachen, also waren wir vier Maschinen. Die Wettervorhersage war

ganz gut, also starteten wir am Donnerstag den 29. Mai 1997 zuersteinmal nach Wels, dort wollten wir die beiden Hansen treffen. Das klappte auch ganz gut, nur Hans Haberhofer hatte etwas Verspätung, da er von Weiz über die Berge Wetterprobleme hatte und übers Wiener Becken fliegen mußte.

Zoll erledigt, Flugplan nach Lübeck aufgegeben, Flieger vollgetankt und los gings. Eine Gruppe von Welser Fliegern begleitete uns anfangs noch ein Stück, die machten einen Vereinsausflug nach Vilshofen. Poldi war bereits direkt von St. Georgen unterwegs nach Lübeck er hatte ja einen etwas langsameren Flieger. Wir drei Cherrys flogen im Verband, mit 50 bis 100 m Abstand, schalteten wie üblich auf unsere Companyfrequenz 123.45, sodaß wir halbwegs ungestört quatschen konnten. So in der Gegend um Jena meldete sich dann schon Poldi am Funk, er hatte natürlich dieselbe Frequenz geschaltet und auch dieselbe GPS Route geplant und so sahen wir bald die kleine rotweiße Jodel unter uns.

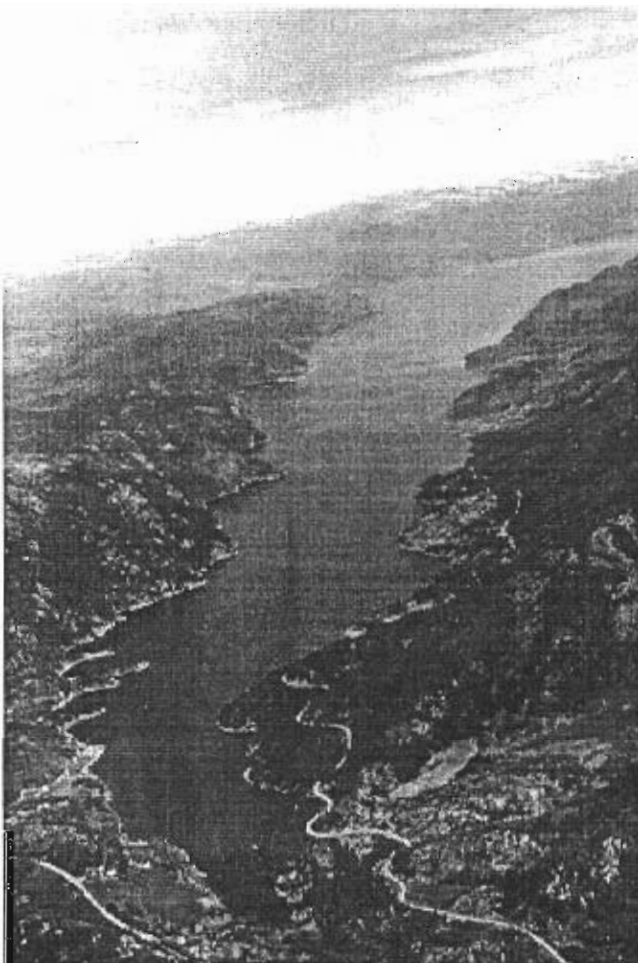
Nach der Landung in Lübeck waren wir gerade zur Tankstelle gerollt, da schwebte sie schon zur Landung an, viel Zeit haben wir ihm gar nicht abgenommen.

Für einen Weiterflug sah das Wetter momentan nicht recht gut aus, aber morgen sollte es besser werden. Also beschlossen wir, hier zu übernachten. Zum Abstellen der Flugzeuge wies man uns einen Abstellplatz im Gras am Ende des Flugplatzes an.

Wir starteten also unsere Flieger an, und rollten zum angegebenen Platz, mit meiner Cherry durfte Chris allein taxeln. Ich ging die kurze Strecke zu Fuß und sah von der Ferne nur zuerst Brandstätter, dann Chris hintereinander zu ihren Plätzen rollen, dann Haberhofer. Doch der stockte mittendrin und kletterte aus seinem

Flieger. Was war geschehen? Als ich näherkam, sah ich die Bescherung: an seinem neuen Verstellpropeller war eine Blattspitze aufgerissen. Erst jetzt sahen wir in dem tiefen Gras zwei massive Winkeleisen 30cm aus dem Boden ragen. Da es mittlerweile zu regnen begonnen hatte, hatte keiner der drei das Hindernis gesehen, bloß die ersten zwei hatten Glück gehabt....

Nach diesem Schock fuhren wir erst mal mit dem Taxi in die Stadt um die Lage in gemütlicherer Umgebung zu besprechen. Die beiden Cherrypiloten beschlossen; da sie beide allein unterwegs waren, in Brandstätters Flieger morgen zurückzufliegen, um einen neuen Propeller von Weiz zu holen. Am Abend könnten sie wieder zurück sein und die



Reise fortsetzen. Poldi wollte eigentlich nur mehr ein bißchen in Schweden herumfliegen (am Nordkap war er ja schon)

Also blieben Chris und ich allein über, Richtung Polarkreis. Die Zeit war knapp, also flogen wir nächsten Morgen,

Freitag den 30. Mai ab Richtung Norwegen, Flugplan nach Bergen. Zuerst ging's über Dänemark, an der Westküste entlang in 4000 Fuß. In Esbjerg mußten wir durch eine TMA, also meldeten wir uns brav und man wies uns einen Transpondercode zu. Darauf hatte ich schon gewartet, hat mir doch das Christkind einen Transponder gebracht, den ich nun endlich in der Praxis testen konnte. Doch zu meiner Enttäuschung meldete der Controller „no reply“, offenbar funktionierte der Transponder nicht.

Also hieß es wie früher Standort reporten, was zwar mittels GPS kein Problem ist, aber doch lästig, wenn man es dauernd machen muß. Gottseidank war aber während der ganzen Reise offenbar nicht viel VFR - Verkehr, da wir nur wenige Positionreports machen mußten.

Nach einer guten Stunde hatten wir Dänemark hinter uns und überquerten die Ostsee. Nach einer Viertelstunde über Wasser tauchte am Horizont bereits die Norwegische Küste auf, wir flogen Kurs auf Kristiansand. Der dänische Controller gab uns weiter an Kjevik Tower. Ich meldete mich und eine freundliche weibliche Stimme antwortete, währenddessen rätselte ich, was für eine Station das wohl sei. Erst nach einer Weile suchen in der Karte merkte ich, daß Kjevik bloß der Name des Flugplatzes Kristiansand ist.

Nun flogen wir die Küste entlang, über wunderschöne Inseln und immer wieder tief in das Land einschneidende Fjorde. Rechts von uns im Landesinneren türmten sich schneebedeckte Berge auf, wie zu Hause in den Alpen, wenn man aber über die linke Fläche hinunterschaute, nur grünblaues Meer. Wir konnten uns beide momentan gar nicht sattsehen. Im Süden ist das Land hier noch etwas dichter besiedelt, weiter nördlich konnten wir dann schon die Häuser mitzählen, die wir unter uns sahen.

Die freundlichen Controller gaben uns immer an die nächste Station weiter, sodaß wir kaum Probleme hatten. So landeten wir gegen Mittag in Flesland (das ist der Platzname von Bergen). Im Anflug merkten wir schon am regen Funkverkehr,

daß der Platz sehr stark frequentiert ist., jedoch nur von Passagierflugzeugen. Nach der Landung sahen wir, daß wir das einzige einmotorige Flugzeug am Apron waren.

Man brachte uns mit einem Kleinbus zum Abfertigungsgebäude wo uns ein Beamter der Security empfing, dem wir genau erklären mußten woher wir kämen, wohin und was wir hier wollen. Ich versuchte ihm zu erklären, daß wir hier nur zum Tanken und Zoll erledigen gelandet sind und gleich wieder weiter wollten. Daraufhin schickte er uns seine Kollegin vom Zoll, bei der dieselbe Fragerie wieder begann. Sie wollte sogar wissen wozu wir überhaupt nach Norwegen gekommen waren, offensichtlich vermutete sie irgenwelchen Schmuggel. Wahrscheinlich habe ich mich auch mißverständlich ausgedrückt, jedenfalls wollte sie unbedingt unser Gepäck sehen.

Daraufhin versuchte Chris ihr die Sache zu erklären, er kann, wie schon gesagt, recht gut Englisch und nach einem Gespräch mit ihrem Kollegen ließ sie uns passieren. Nun war sie auch etwas freundlicher und als wir ihr sagten, daß wir zur Mitternachtssonne hinauf wollten, erzählte sie uns, daß es heuer einen sehr strengen Winter mit viel Schnee gegeben hätte, und in Tromsø angeblich noch immer ein Meter Schnee. läge.

Trotzdem kauften wir erst einmal eine Weekly Season Card, (damit braucht

man auf den staatlichen Flugplätzen keine Landegebühr mehr zahlen) und gaben einen Flugplan nach Bodö auf. Bodö liegt bereits nördlich des Polarkreises und von dort könnten wir am nächsten Tag das Nordkap umrunden und dann nach Schweden weiterfliegen, dann könnten wir Samstag Abend in Stockholm sein. Die Großwetterlage sah auch beruhigend gut aus, ein mächtiges Hoch mit Zentrum über der Nordsee bescherte ganz Skandinavien schönsten Wetter. Allerdings, so sagte man uns und am Satellitenbild konnte man es auch schön sehen, schiebt sich ganz im Norden Norwegens ein Wolkenband zur Küste, also weiter nördlich wirds doch etwas schlechter, aber noch fliegbar.

Wir flogen also los nach Norden, wieder über zerklüftete Fjorde, wilde Inseln mit manchmal ein paar Häusern drauf, steilabfallende Küsten ohne jede Landemöglichkeit. Wenn sich doch einmal ein größerer grüner Fleck zeigte, versuchte ich ihn so lange als möglich im Auge zu behalten, man weiß ja nie....Wir haben selbstverständlich immer die Schwimmwesten umgehängt, trotzdem würde ich im Falle eines Falles die Cherry doch lieber in irgendeinem Acker auf dem Bauch landen als im Wasser. Aber wie gesagt, die Äcker sind dort sehr selten.

Eine weitere Tücke dieser Gegend ist nicht zu unterschätzen. Fliegt man sehr tief die Küste entlang, so muß man unbedingt auf freihängende Kabel und Drahtseile achten. Die meisten sind in der ICAO Karte eingezeichnet doch es sind die meisten nicht durch bunte Kugeln gekennzeichnet wie bei uns. Als wir die erste dieser Leitungen überflogen, waren wir zwar an die dreitausend Fuß hoch und deshalb umso mehr überrascht, daß in dieser Höhe so einfach Kabel ohne jede Markierung herumhängen. Also wirklich aufpassen wer einmal in diese Gegend kommen sollte.

Ansonsten war der Flug nach Bodö problemlos, nur das Wetter verschlechterte sich, wie vorausgesagt doch etwas. Immerhin kamen wir noch in



Unsere brave Cherry beim Tanken in Bodö

2000 Fuß an, nur die Sonne hatte sich unterwegs unter eine Schichtbewölkung verzogen.

Der Flugplatz von Bodö Flugzeug- und menschenleer, unsere Cherry stand mutterseelenallein auf dem riesigen Platz. Ein freundlicher Platzwart dirigierte uns auf eine Abstellfläche und fuhr uns in ein Hotel in der Stadt. Vorher mußte er aber länger telefonieren um ein Zimmer zu finden, denn die meisten Hotels waren ausgebucht, da momentan irgendein Kongreß in Bodö tagte. Und in das teuerste Hotel am Platz wollten wir auch nicht unbedingt. Schließlich wurde er im Grand Hotel fündig. Als er uns dann dort absetzte, war das Haus doch nicht so toll wie es der Name versprach, und wir bezogen ein ganz preiswertes Zimmer.

Mittlerweile war es halb elf abends und wir wollten uns noch ein wenig die Stadt ansehen. Bodö ist eine typische norwegische Hafenstadt, wir versuchten, etwas zum Essen zu kriegen, womöglich was Bodenständiges, Fisch oder so. Nachdem wir schon den halben Ortskern abgeklappert hatten fanden wir endlich ein Restaurant, doch welche Enttäuschung, es war geschlossen. Daraufhin sprach Chris in unserer Verzweiflung einen jungen Mann an, ob er uns einen Tip geben könnte. Es stellte sich heraus daß er auch kein Eingeborener war und deshalb seinerseits wieder eine Gruppe junger Leute fragen mußte. Offensichtlich ist es in Norwegen nicht so wie bei uns, daß die Leute viel und gern in ein Gasthaus gehen, deswegen gibts auch nicht viele Restaurants und Gasthäuser dort.

Schließlich erbot er sich, uns zu einem Restaurant zu begleiten, das einzige außer einer Pizzeria und einem MacDonalds. Unterwegs erzählte er uns, daß er hier am Flugplatz als F16 Pilot einige Monate stationiert ist. Christian konnte es zuerst gar nicht glauben, der sah ja gar nicht älter aus als er selbst. So konnten wir sogar noch etwas fachsimpeln, wir mußten ihm alles erzählen, wie wir mit unserem kleinen Flieger so weit hergefliegen sind. Das konnte er wieder gar nicht glauben.

Jedenfalls kamen wir doch noch zu einem feinen Abendessen und um ein Uhr nachts machten wir uns wieder auf den Weg ins Hotel. Allerdings war es taghell wie bei uns am Abend, wir befanden uns ja am 67. Breitengrad, also nördlich des Polarkreises. Bloß sehen konnten wir die Mitternachtssonne nicht, weil es bewölkt war. Also vertrösteten wir uns auf morgen und gingen schlafen. Gottseidank hatten sie dort ganz dicke Vorhänge, sodaß man das Zimmer auch wirklich abdunkeln konnte.

Nächsten Morgen war mein erster Blick aus dem Fenster, o Schreck, die Straße naß und es nieselte leicht, tiefhängende Wolken. Nach dem Frühstück gingen wir zu Fuß zum Flugplatz zurück und konnten uns dabei die typischen Norwegerhäuser ansehen. Fast alle aus Holz und bunt gestrichen, im Gegensatz zu den Schweden, die ihre Häuser in dem typischen rostbraunen Farbton streichen mit weißen Faschen.

Unser erster Weg war natürlich ins Metbüro, dort saß ein freundlicher Norweger, der uns genau erklärte warum es hier in Bodö so schlecht ist und im ganzen übrigen Skandinavien schön. „Das ist das typische Bodöwetter heute“ erklärte er uns. Na super. Aber nach seinem Gefühl wird der Wind bis Mittag drehen und dann wird das Wetter besser.

Einigermaßen ermutigt erfuhren wir noch den Weg zu einem Flugzeugmuseum, zwanzig Minuten Fußmarsch, sehr sehenswert. Nach einer halben Stunde marschieren und studieren der norwegischen Wörter auf den Reklameschildern sahen wir in der Ferne bereits den Turm des Museums. Als wir dann endlich näher kamen, wunderten wir uns noch über den riesigen leeren Parkplatz, doch als wir dann vor der verschlossenen Museumstür standen wunderte uns nichts mehr.

Also machten wir kehrt. Als wir zum Flugplatz zurückkamen kannten wir schon einige norwegische Vokabeln bloß vom logischen Überlegen her(z.B. Bilutleie = Autovermietung, ist doch logisch, oder?).

Inzwischen war es natürlich Zeit für den nächsten Besuch im Metbüro. Ja, wir sollten uns noch zwei-drei Stunden

gedulden, dann dreht der Wind und es wird besser. Ein Blick aus dem Fenster ließ mich bereits jetzt schon am Wahrheitsgehalt dieser Aussagen zweifeln. Sicherheitshalber machten wir uns jedoch Gedanken für den Fall, daß doch nicht. Wieder zurück ins Hotel?

Während wir diese Überlegungen wälzten, gab uns wieder ein freundlicher Norweger den Tip, doch einmal beim Aeroclub vorbeizuschauen, die hätten gleich hier am Flugplatz ein kleines Häuschen, vielleicht könnten wir dort sogar übernachten wenns noch einmal sein muß.

Dort angekommen, standen wir natürlich wieder vor verschlossener Tür, wer fliegt denn schon bei so einem Sauwetter. Im Hangar daneben brannte jedoch Licht und dort fanden wir einen Mechaniker, der an einem Hubschrauber arbeitete. Wir fragten ihn, ob er über den Aeroclub Bescheid wisse. Da stellte sich heraus, daß er selbst hier Mitglied ist und wir gerne im Heim übernachten können und gab uns gleich den Schlüssel. Wenn er morgen früh nicht hier ist sollen wir ihm den Schlüssel ins Postfach werfen. So einfach ist das.

Überflüssig zu sagen, daß das Wetter tatsächlich immer schlechter wurde und wir also im Aeroclub (= Flyklubb) übernachten mußten. An ein Weiterfliegen zum Nordkap war nach dem verlorenen Tag nicht mehr zu denken. Nachdem ich

am Dienstag wieder arbeiten mußte war es höchst notwendig, daß wir am Sonntag von hier wegkommen. Ärgerlich an der Situation war ja nur das eine, daß es in ganz Mittel- und Nordeuropa durch das erwähnte Hoch überall schön war, nur an der Nordküste Norwegens diese Staubewölkung.

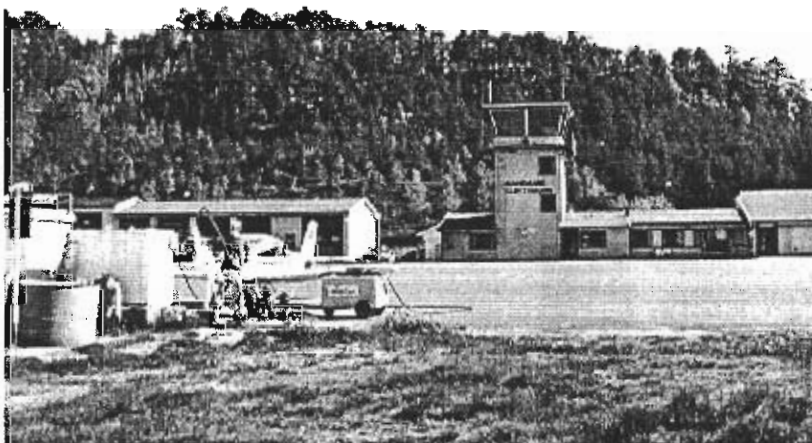
Sonntagmorgen wurde ich schon um 6 Uhr wach, gleich der erste Blick aus dem Fenster. Gottseidank regnet es nicht mehr und die Basis vielleicht tausend Fuß. Erleichtert schlief ich noch ein bißchen ein, doch dann aufstehen, Frühstück machen, packen, Schlüssel ins Postfach von Lars Lundberg (den Namen habe ich mir gemerkt), und ab ins Metbüro.

Dort wurde uns eröffnet, daß zwar der erste Teil Richtung Süden fliegbar ist in 1000 Fuß, jedoch in der Gegend von Örland die Basis um die 500 Fuß liegt und sie würden uns noch abraten jetzt zu fliegen. Nachdem ich die Forcasts genau studiert hatte, gaben wir jedoch den Flugplan nach Bergen auf, immerhin hatten wir bis zu der kritischen Stelle ca drei Stunden zu fliegen und die Forcasts versprachen weitere Besserung.

Nach dem Start in Bodö nahmen wir erst einmal in 1000 Fuß Kurs Richtung Süden, wie erhofft konnten wir bald auf 1500 und 2000 Fuß steigen. Tatsächlich kamen wir dann noch in ein Gebiet, wo unter uns noch eine aufgelockerte Bewölkung lag, jedoch der Wolkenschirm

über uns bereits so dünn war, daß wir kurz darauf mit ein paar Sekunden Vollgas durchstechen konnten. Die nächste halbe Stunde noch on Top, dann waren auch die letzten Wolkenreste verschwunden und wir hatten wieder herrlichstes Wetter.

Eine Stunde vor Bergen war unser Spritvorrat wohl durch den Gegenwind bedrohlich geschrumpft, mit fast null Reserve hätten wir es knapp geschafft. Das wollten wir nicht riskieren



Am Flugplatz Sandane

und so flogen unseren Ausweichflugplatz Florö an. Dort teilte man uns jedoch mit, daß sie kein Avgas hätten, nur Jet A1. Der gute Mann gab uns aber gleich den Tip, doch nach Sandane zu fliegen, der Platz läge eine halbe Stunde landeinwärts in einem schönen Fjord, die hätten Avgas.

Das machten wir dann auch und wir haben es nicht bereut. Der Flug von Florö nach Sandane war das schönste Teilstück unserer ganzen Reise. Zuerst in ein wunderschönes Tal mit herrlichen Wasserfällen, dann einfädeln in einen engen Fjord, links und rechts von uns steile Felswände, am Ufer ein bißchen Wald, dann tauchte vor uns eine Landzunge auf, auf der quer eine 700m lange Asphaltpiste lag. Am Flugplatz war gerade tote Hose, nichts rührte sich, ein paar Männer saßen in der Sonne und genossen den schönen Tag. Es sind die

Ötscher ist höher, trotzdem hat man den Eindruck von Zehntausendern in unseren Alpen.

Nach zwei Stunden Genußflug landeten wir in Kristiansand, am Süzipfel von Norwegen. Zum Übernachten fanden wir ein schnuckeliges Plätzchen gleich neben dem Flugplatz, direkt in einer Meeresbucht und schlugen unser Zelt am Sandstrand auf. Müde, aber glücklich rollten wir uns in unsere Schlafsäcke.

Nächsten Morgen, Montag, weckte uns die Sonne und das Gekreische der Möwen. Wir packten unsere Siebensachen in den Flieger, gingen noch schmählicher Meteo anrufen (wir wußten ja sowieso schon, daß es überall in Deutschland und Österreich schön ist) und verließen dieses freundliche Land, nicht ohne noch einmal einen Blick zurück zu werfen.



Am Flug in die norwegischen Berge

ersten richtig warmen Tage heuer, sagten sie. Wir tankten unsere Cherry auf und setzten uns auch ein bißchen dazu. Unser Zeitplan hieß heute noch nach Kristiansand und morgen nach Hause. So konnten wir uns leicht ein Stündchen Pause gönnen.

Da wir nun schon im Landesinneren waren, beschlossen wir, nicht mehr an die Küste zurück, sondern gleich direkt übers Gebirge nach Süden zu fliegen. Die Berge sind ja nicht besonders hoch, unser

Der Flug über Dänemark erwies sich als ziemlich fad, nur über Esbjerg warnte uns eine Kontrollerin ja nicht zu nahe an eine Restricted-Area heranzufiegen, da diese aktiv sei. Tatsächlich sahen wir bald darauf die bösen Buben rechts von uns ziemlich wild herumturnen, aber offensichtlich halten sie sich sehr genau an ihre Area.

Bald landeten wir wieder in Lübeck, wo wir nach der Cherry von Hans Haberhofer suchten. Nachdem sie nicht mehr da war, konnten wir annehmen, daß auch sein

Abenteuer gut ausgegangen und er wieder zu Hause war. Der Rest der Reise war nur mehr Routine und wir landeten um sechs Uhr abends wieder in St. Georgen.

Nächstes Jahr werde ich es noch einmal mit meiner Frau versuchen, aber nur mehr mit einem großzügigeren Zeitplan, sodaß auch Schlechtwettertage überbrückt werden können. Und vor allem, damit wir ein wenig mehr von Land und Leuten kennenlernen.

Fliegerflohmarkt

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

Wolfgang Streitwieser verkauft 2 Headsets Telex a S 500,-, sowie einen Propeller ϕ 1500mm für VW 2000 -2400 ccm. Weiters ein Manifold Pressure Instrument originalverpackt, um S1000,- Neue Tel.Nr: (Fa): 06272/4398

Ing Rüdiger Kunz beantwortet Flugzeugbaufragen 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 Spesenersatz auch zu Nichtmitgliedern. Unkostenbeitrag pro Flugzeug S 500,- Tel.:0732/253514

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

Verkaufe UL - Motor Typ Rotax 503, 45 PS, mit 22 Betriebsstunden, incl. Drehzahlmesser. 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 Vorrichtung für Rumpfbau- und Sitzschale zum Weitergeben! 02287-3907

Johann Haindl verkauft seine 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 Fliegerbuch: „LUSTIGES; ERNSTES; FASTVERGESSENES“ von G. Seidl Histörchen rund um die Wiedererlangung der Lufthoheit gesammelt. Die Zeichnungen stammen von

Willi Stockinger. Verkauft wirds 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 gegangen. Sie bieten auch uns ihre Hilfe an.

AIRCRAFT SERVICE



AIRCRAFT SERVICE GES.M.B.H.
FLUGPLATZ TRIEBEN
A-8734 TRIEBEN
TEL 03635 43622 FAX 3521
GERHARD MOIK

Flugplatz Gasthaus „Zum Fluglotsen“ an der nordwestlichen Ecke am Flugplatz Punitz feiert einen Ruhetag 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 Kurbeltretantrieb, Spannweite 1,4 Meter, Kinderspielplatzzugehören, gibt es bei Hr. Winkler, Tel.: 0222/70106-621