Nr. 41 Juni 2003

I.E. IMPULSE

IGO ETRICH CLUB AUSTRIA

Die Zeitschrift der Österreichischen Amateurflugzeugbauer

> Messeneuheit: Der TOXO
Ein spanischer Glasair-Verschnitt mit Jabiru Motor.

Editorial

Liebe Freunde!

Die AERO 2003 ist wieder vorbei, wer dabei gewesen ist, wird wieder viel Interessantes und Neues gesehen haben. Allerdings nur im Bereich der UL und VLA Flugzeuge, die Allgemeine Luftfahrt mit ihren Cessna´s und den übrigen Urgestein- Flugzeugen dümpelte so lustlos dahin, das war jedenfalls mein Eindruck. Mein Bericht dazu auf Seite 22.

Unsere Übernahme der Bauüberwachung ist nun fast voll einsatzfähig, das heißt wir haben nun auch die lang umkämpfte Versicherung für unsere Bauberater mit einer akzeptablen Jahresprämie abgeschlossen. Bei der Jahreshauptversammlung am 16.März wurde bereits die erste Schulung abgehalten und zwar ein Seminar zum Thema „Wiegung und Schwerpunktermittlung". In nächster Zeit wird noch eine Einschulung der Bauberater notwendig sein, Hr. Ing. Winkler hat mir schon seine Mitarbeit zugesagt. Der Termin wird mit den Bauberatern vereinbart.

Ein weiterer Lehrgang für Erprobungspiloten und Erprobungsleiter wird von Heino Brditschka abgehalten und zwar am 6., 7. und 13., 14. Juni 2003 jeweils von 9:00 bis 17:00 Uhr. Detaillierte Infos bei HB: info@hb-flugtechnik.at.

Unser IGO ETRICH-Treffen findet wie immer am zweiten Augustwochenende statt. Bis dahin wird es keine IE-IMPULSE mehr geben, daher die Einladung auf Seite 4. Es wird diesmal zum gleichen Zeitpunkt auch das Hangarfest der Weissen Möwe abgehalten, das heißt die Abendveranstaltung findet diesmal im Hangar der WMW mit Musik und Unterhaltung statt. Ich denke, dass sowohl wir als auch die WMW von dieser Zusammenlegung profitieren werden. Für die Organisation und Vorbereitung ersuche ich Euch wieder um Mithilfe, letztes Jahr hat es ja ganz vorbildlich geklappt, ich hoffe dass es auch heuer wieder gelingen wird.

Die Schweizer EAS lädt am darauffolgenden Wochenende, d.h. am 16./17. August zu Ihrem Fly-in in Mollis ein. Die Veranstaltung wird von meinem Freund Martin Hauser organisiert, er möchte auch viele österreichische Besucher sehen und hat mir versprochen, dass es diesmal keine Unzulänglichkeiten wie in Lodrino geben wird.

Ich wünsche Euch allen eine erfolgreiche Flugsaison und Glück ab Gut Land!

Eurer Obmann Othmar Wolf

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
Homepage des Igo Etrich Club im Internet: http://members.pgv.at/ieclub

Obmann:	Othmar Wolf , 3252 Petzenkirchen, Tel./ Fax : 07416/54774, Email: ieclub@pgv.at
Obmannstellvertreter:	Willi Lischak, 2540 Bad Vöslau, Tel.: 02252/71680
2. Stellvertreter:	Rudolf Holzmann, 4800 Attnang P. Tel: 07674-62805, Email: rudolf.holzmann@utanet.at
Schriftführer:	Daniel Bierbaumer, 3340 Waidhofen/Y, Tel.: 07442/55234 Email: daniel.bierbaumer@utanet.at
Vereinskassier:	Hermann Eigner,4081 Hartkirchen, Tel.: 07273/8814, Email: hermann.eigner@philips.com
Redaktion I.E. IMPULSE:	Daniel Bierbaumer, 3340 Waidhofen/Y, Tel.: 07442/55234 Email: daniel.bierbaumer@utanet.at

Verlagspostamt Aschbach

Inhaltsverzeichnis

Seite

Editorial 2

Inhaltsverzeichnis 3

Termine 3

Einladung 4

Gletscherflug in Mauterndorf 6

Überlegungen zu Dieselflugzeugen 8

Einmal Oshkosh und zurück 10

Frauenecke 21

Messeneuheiten 22

Fliegerflohmarkt 23

Termine

6.-8. Juni 2003	EAA Schweden Fly In , Barkaby, S
12.-15. Juni 2003	KZ Rallye, Homebuilt Fly In, Stauning, DK
27. - 28. Juni	Airshow - Airpower 03 in Zeltweg, A mit internationaler Fachmesse für Luftfahrttechnologie
5./6. Juli 2003	Airshow in Allerheiligen/ Mürztal, A (Sonderlandeplatz)
18.-20.Juli 2003	RSA Franz. Homebuilt Fly In, Chambley, F
19. Juli 2003	Fly-In und Renegade – Treffen, Flugplatz Tannheim, D
29. Juli – 4. Aug. 2003	EAA AirVenture Fly-In and Display Oshkosh, USA
8. – 10. August 2003	**19. Internationales Igo Etrich Treffen der Amateurflugzeugbauer , Wels, A,**
15.-17. August 2003	EAS Homebuilt Fly In , Mollis, CH
5. – 7. September 2003	Oldtimertreffen Segel- und Motorflugzeuge auf der Hahnweide/D
5. – 7. September 2003	OUV Sommertreffen in Speyer, D
6./7. September 2003	UL – EXPO Ultraleicht-Flugzeugmesse in Zell/See, A

Einladung

Einladung zum
19. Int. IGO ETRICH Treffen 2003
von Freitag 8. bis Sonntag 10. August 2003
am Flugplatz Wels LOLW – OÖ
mit Hangarfest der Weissen Möwe Wels

Veranstaltungsprogramm:

Freitag 8. August:
nachmittag: Anreise der Teilnehmer

Samstag, 9. August:

8.00 - 14.00 Uhr:	Anreise der Teilnehmer
ab 10.00 Uhr:	Präsentation der Eigenbau - Flugzeuge
15.00 - 17.00 Uhr:	Vorführflüge der Teilnehmer, Kunstflugprogramm Bewertung der Flugzeuge durch eine Jury des I.E. Club.
19.00 Uhr:	Aperitiv, Gemütliches Beisammensein im Hangar mit Preisverteilung, Hangarfest der WMW mit Musik und Unterhaltungsprogramm.

Sonntag, 10. August:

ab 8.00 Uhr:	Gemeinsames Frühstück Verabschiedung der Teilnehmer und individuelle Abreise.

Für den Anflug gelten die normalen, veröffentlichten Anflugverfahren, siehe Beiblatt. Wir bitten, diese unbedingt einzuhalten, es ist mit erhöhtem Verkehrsaufkommen zu rechnen. Nach der Landung rollen Sie zur gekennzeichneten Abstellfläche und folgen Sie den Einweisern. Nach dem Abstellen bitte zuerst zur Anmeldung beim Wohnwagen kommen.
Für die Übernachtung können wir Privatzimmer oder Hotel vermitteln, campieren am Flugplatz ist ebenfalls möglich. Duschen und WC sind am Flugplatz vorhanden
Verankerungsgerät für das Flugzeug bitte selbst mitbringen !
Landegebühr für anfliegende Experimentals und Oldtimer ist frei !
Für aus dem Nicht - EU Ausland anfliegende Teilnehmer ist Zoll am Platz. Jeder mit dem Flugzeug anreisende Teilnehmer erhält ein kleines Gastgeschenk.
Wir freuen uns auf Ihren Besuch und wünschen Ihnen einen schönen Aufenthalt !

JEPPESEN 19 NOV 99 (19-1)

WELS
WELS
AUSTRIA

LOLW
ELEV 1043' / 318 m
N48 10.9
E014 02.3
1.3 NM NNE Wels

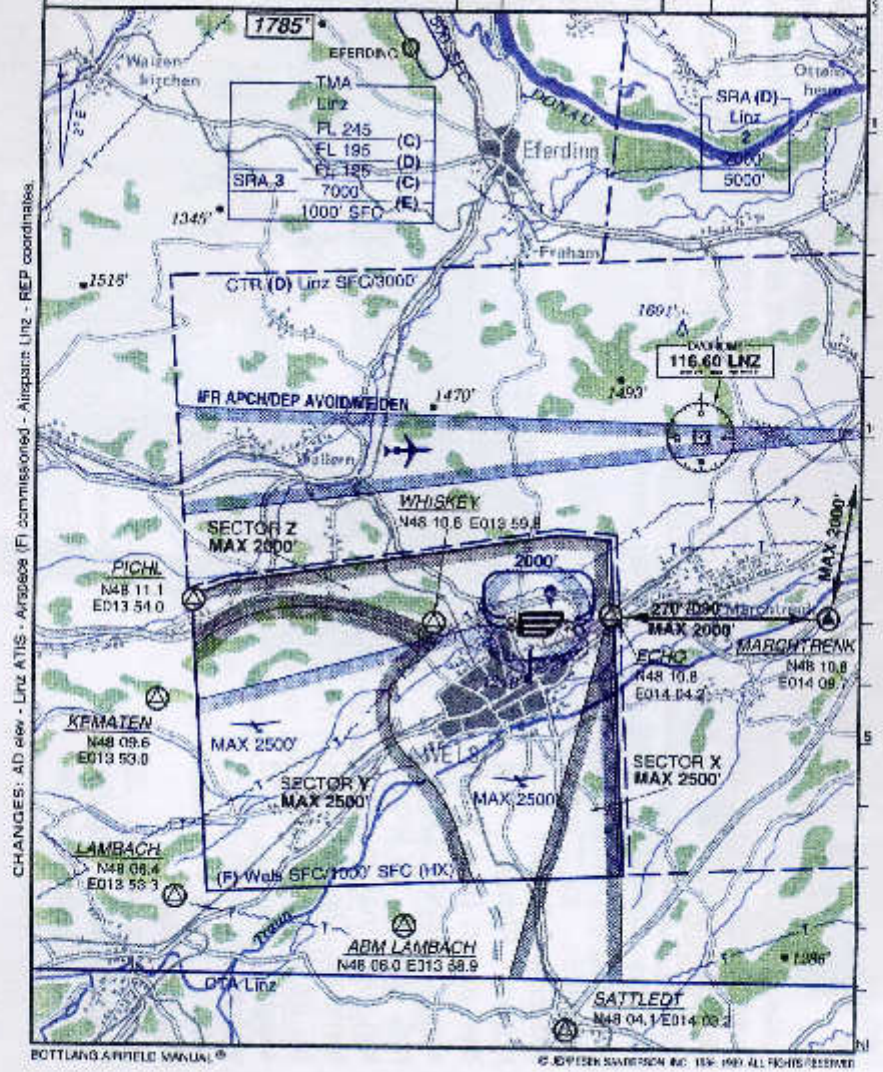
Linz SRA/TMA clearance: VHF
LINZ RADAR 129.62 119.75

Linz CTR clearance: VDF
LINZ TOWER/TURM 118.80

(AFIS) 25 NM/3000' AAL VDF
WELS AERODROME/FLUGPLATZ 119.70 (geren)

LINZ ATIS 128.12

RWY	ILS	RWY	ILS



CHANGES: AD elev - Linz ATIS - Airspace (F) commissioned - Airspace Linz - REP coordinates.

BOTTLANG AIRFIELD MANUAL®

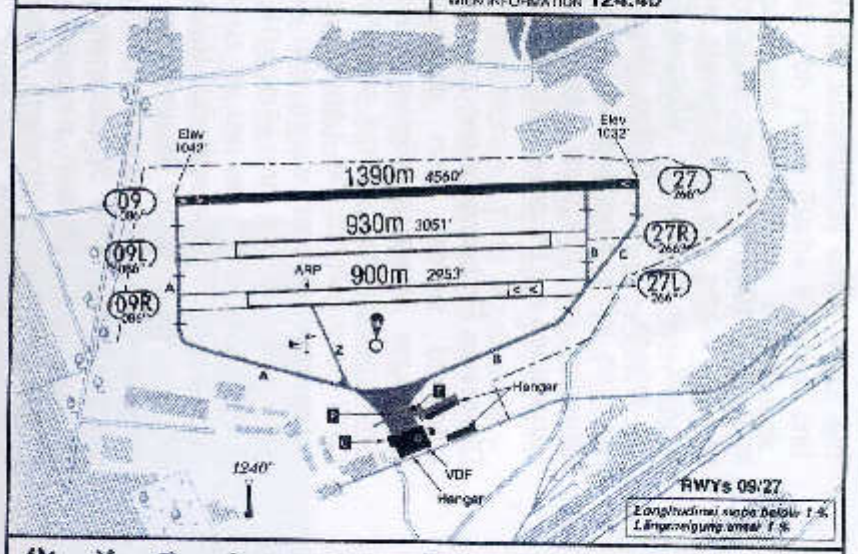
© JEPPESEN SANDERSON INC. 1994, 1999. ALL RIGHTS RESERVED

WELS
WELS
AUSTRIA

(19-2) 19 NOV 99 JEPPESEN

(PPR) (PPR)

(FIS)
WIEN INFORMATION 124.40



TAXI (O/R)

ASPH RWY 09/27: PAPI - THRL - RL - TWYL "A", "B", "C" - APRON - OBSTL

RWY No	Dimension (m) – Surface	TORA (m)	LDA (m)	Strength	Lights
09 27	1390 x 30 Asphalt	1319 1291	1291 1319	11t S/WL	
09L 27R	930 x 50 Grass	930	930	5.7t AUW	—
09R 27L	900 x 45 Grass	800 900	900 800	2t AUW	—

Caution: Avoid Linz IFR-ARR/DEP sector N of AD.

See also LINZ 10-1V.
SRA clearance by LINZ RADAR.
Contact WELS AERODROME in time prior to entering Sector and indicate REP, SQUAWK A 0067.

ARR 09: Sector **Y** MAX 2500' - REPs *LAMBACH* or/oder *ABM LAMBACH* or/oder *KEMATEN - WHISKEY*.
ARR 27: Sector **X** MAX 2500' - REPs *SATTLEDT - ECHO*, or/oder
Sector **Z** MAX 2000' - REPs *PICHL - ECHO*.
DEP 09: Turn prior to crossing the railroad/Kurvenflug vor Überflug der Bahnlinie via/über *ECHO* and/und Sector **X** or/oder **Z** MAX 2000'.
DEP 27: Turn after crossing the motorway junction Wels-West/Kurvenflug erst nach dem Überflug des Autobahnknotens Wels-West via/über *WHISKEY* and/und Sector **Y** MAX 2500'.
Deviations thereof only if absolutely necessary. Inform AERODROME without any delay.

NORDO ACFT PPR.
TKOF preferably RWY 27 for noise abatement.
Look out for gliders & parajumping.
Avoid residential areas near AD.

Vorsicht: Linz IFR-An-/Abflugsektor nördlich des Platzes meiden.
Siehe auch LINZ 10-1V.
SRA Freigabe durch LINZ RADAR.
WELS FLUGPLATZ frühzeitig vor dem Sektoreinflug rufen und den betreffenden REP melden, SQUAWK A 0067.

Abweichungen sind nur bei zwingender Notwendigkeit zulässig. FLUGPLATZ ist darüber sofort zu informieren.
NORDO LFZ PPR.
Start vorzugsweise RWY 27 zwecks Lärmminderung.
Auf Segelflüge & Fallschirmspringen achten.
Wohngebiete in Platznähe meiden.

Gletscherflug in Mauterndorf

Beim abendlichen Surfen im Internet an einem der langen Winterabende fand ich auf der Homepage des Sportfliegerclubs Lungau die Ankündigung eines Skiflug-Fly-In´s vom 17. – 19. Jänner 2003. Nachdem mich die Geschichten der schweizerischen und französischen Piloten auf Ihren Gebirgsflugplätzen immer fasziniert haben, nahm ich mir vor, wenn das Wetter schön wird, nach Mauterndorf zu fahren.
Als dann das Wochenende 18/19. Jänner vor der Tür stand , stellte sich nach kurzem Telefonat heraus, dass der Flugplatz infolge Schneemangels mit normalen Fahrwerken befliegbar war, ich konnte also sogar mit der Cherry hinfliegen. Leopold Beham liess sich auch begeisten und flog mit seiner Cherry ebenfalls mit. Am Aineck, einem Skigebiet in der Nähe des Katschberg hatten die Mauterndorfer eine Landepiste in 1600 Meter Seehöhe eingerichtet, und alle behördlichen Genehmigungen für einen Wochenendbetrieb eingeholt. Der Spass konnte also beginnen.
Im Anflug auf Mauterndorf, wir hatten noch auf unsere Companyfrequenz 123,45 gerastet, hörten wir schon den Funkverkehr des Aussenlandeplatzes Aineck. Also versuchten wir gleich den Platz zu finden, doch das erwies sich äusserst schwierig. Endlich hatten wir das Landefeld entdeckt, es war eine schmale, steile Schneise im Wald, zwischen Schilift und hohen Fichten, auf den ersten Blick kaum als Landefeld geeignet. Na gut, wir landeten erst mal in Mauterndorf. Die Graspiste, im Sommer immer etwas feucht und weich, war hart gefroren wie eine Asphaltpiste.
Insgesamt waren 20 Flugzeugen angeflogen, davon waren immerhin 10 mit Skiern ausgerüstet, die meisten Gäste aus der Schweiz, ein Franzose und ein Deutscher. Weitere Flugzeuge, die jedoch nur mit Skiern fliegen können, mussten leider abgewiesen werden, da die Situation am Flugplatz Mauterndorf keine Landungen auf Skiern erlaubt hätte.

Die ersten Probelandungen auf dem Aussenlandefeld wurden von dem erfahrenen Schweizer Gletscherpiloten Hans Fuchs (www.gletscherflug.ch) mit seiner Pa 18 HB-OPH durchgeführt. Die Landungen verliefen problemlos. Danach wagte sich auch gleich Karin Bosshard mit Ihrer Husky (HB-KEF) auf die Skipiste und - es war ja zu erwarten - auch bei ihr funktionierte alles tadellos.
Wieder am Flugplatz Mauterndorf angelangt begannen die Schweizer Freunde gleich damit, die Piloten des Sportfliegerclub Lungau in die Landetechniken einzuweisen. Nachdem alles prima funktionierte, hatten die Piloten schließlich „Blut gerochen", was dazu führte, dass am Samstag ein Flugbetrieb stattgefunden hatte, wie er im Lungau noch nie da gewesen ist. Alleine am Samstag wurden am Außenlandefeld 124 Starts und Landungen gezählt! Es befanden sich sodann 7 Ski-Flugzeuge zeitgleich am Aineck - viel mehr wäre aufgrund der Platzsituation nicht mehr möglich gewesen.

Blick über die Schulter von Hans Fuchs im Anflug auf das Aussenlandefeld Aineck

Auch ich hatte schliesslich einen Platz am Copilotensitz von Hans Fuchs ergattert und war gespannt auf den Anflug am Aineck. Nach 5 Minuten Flug hatten wir das Feld in Sicht, wieder der Eindruck dass die Landung dort etwas schwierig sein wird. Doch wider Erwarten war dann doch eine problemlose Landung zwischen Fichtenwipfeln und Liftseil möglich, im Ausrollen auf der steilen Piste musste Hans noch kräftig Gas geben um nicht zurückzurutschen. Eine Bodenmannschaft half dann sofort, den Flieger einzudrehen und zu sichern.

Der „Tower" bestand aus einem Tisch im Schnee mit ein paar Sesseln und einem Behälter mit heissem Tee für den Betriebsleiter und die ankommenden Piloten. Zeitweise war sehr hektischer Betrieb mit drei Flugzeugen im Anflug und ebenso vielen in Warteposition zum Abflug.

Am Abstellplatz ist was los

Ein einheimischer Pilot nahm mich schliesslich wieder mit nach unten. Der Start gestaltete sich ähnlich abenteuerlich wie die Landung: vor uns ein steil abfallender Hang gesäumt von Fichten seitlich und weiter unten der Skilift. Also mit Vollgas runter, bald lupft die Supercub und weit vor der Liftstation sind wir airborne und winken den Skifahrern zu. Nach der Landung genehmigte ich mir eine Stärkung mit Glühwein, ich hatte ja vor, erst am Sonntag wieder heimzufliegen. Leopold war inzwischen schon heimgeflogen, da der Wetterbericht für Sonntag Nebel im Donauraum vorhergesagt hatte.

Am Abend gabs dann noch eine gemütliches Beisammensein im Gasthaus Weitgasser. Bei dieser Gelegenheit wurde auch der erste österreichische Gebirgspilotenverein gegründet. Der Verein wird sich um Möglichkeiten zum Fliegen auf hochgelegenen Plätzen in Österreich bemühen.

Am nächsten Tag, Sonntag, wieder strahlend schönes Wetter zum heimfliegen, doch ein Anruf in Krems bestätigt, was wir gestern schon befürchtet hatten: dichter Nebel in Krems. Nachdem sich bis 13 Uhr die Suppe noch nicht gelichtet hatte flog ich los mit Ziel Mariazell, in der Hoffnung, dass sich der Nebel in Krems bis dahin doch noch lichten würde. Das war dann leider nicht der Fall, so musste ich in Mariazell runter und mich von meiner Frau mit dem Auto holen lassen.

Ende März soll der Landeplatz Aineck noch einmal aktiviert werden, vielleicht probier ich es noch einmal.

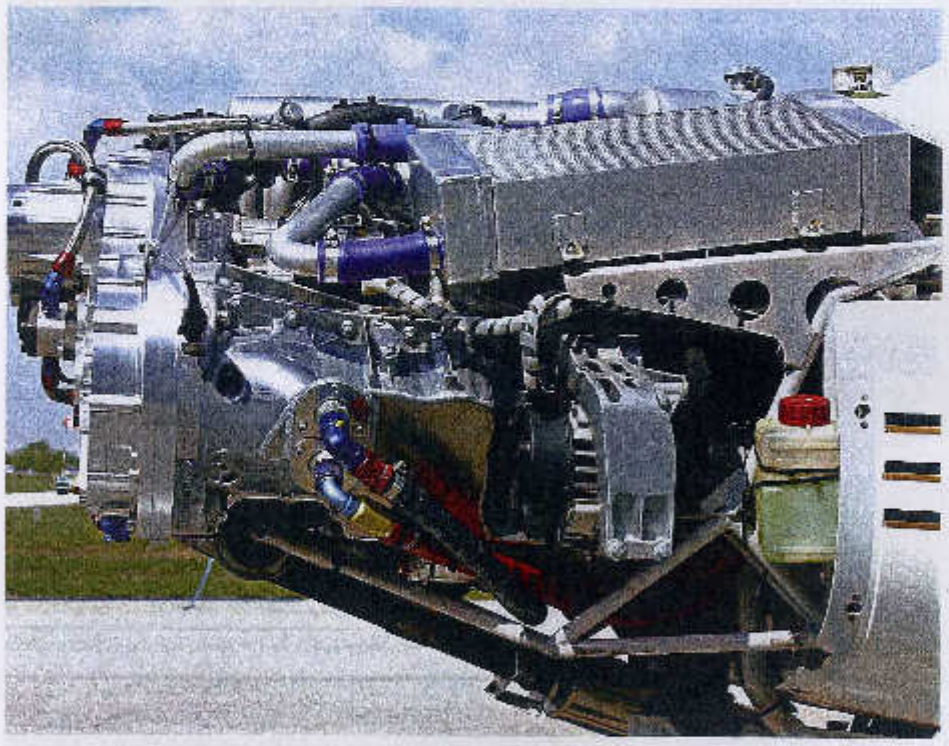
Romeowhisky

ING. H. BREITSCHKA HB FLUGTECHNIK GMBH
WARTUNGSBETRIEB
WARTUNG UND REPARATUR VON MOTORSEGLERN
UND SEGELFLUGZEUGEN

Überlegungen zu Dieselflugzeugen

Diamond Aircraft hat im vergangenen Herbst mit der DA 42 Twin Star nun schon das zweite, serienmässig produzierte, mit Dieselmotoren ausgerüstete Flugzeug vorgestellt. Wie mir von kompetenter Seite mitgeteilt wurde, ist es mit dieser Zweimot möglich (im Sparflug) mit immerhin noch 100 kt mit einem fuel flow von 14 l/h zu fliegen, aber mit beiden Motoren!

Dieselmotoren in Flugzeugen haben aber bei der momentanen Treibstoffversorgung von Flugplätzen nur Sinn, wenn sie mit Jet A1, also Kerosin betrieben werden können. Das wiederum ist aber nicht so einfach, da Dieselkraftstoff und Jet A1 doch grundlegend andere chemische und physikalische Eigenschaften haben.



Kerosin liegt bei der Destillation von Rohöl etwa in der Mitte zwischen den Fraktionen Benzin und Diesel, d. h. es ist leichter als Diesel, aber nicht so flüchtig wie Benzin. Der entscheidende Vorteil, abgesehen davon, dass es auf vielen Flugplätzen erhältlich ist, liegt darin, dass die Gefahr des Ausflockens von Komponenten, eine beim Diesel gefürchtete Eigenschaft, bei Kerosin erst bei viel tieferen Temperaturen auftritt. Auch aus der Sicht der Produktqualität ist es sehr viel sicherer, Jet A1 zu verwenden, da dieser Treibstoff eine viel strengere Handhabung, Kontrolle und Prüfung erfährt als Dieseltreibstoff.

Worin liegen nun die Probleme bei der Verwendung von Kerosin in Kolbentriebwerken?

Zwei Hauptprobleme gilt es zu bewältigen. Das eine ist die wesentlich geringere Schmierfähigkeit des Kerosins. KFZ-Dieselmotoren verwenden bekanntlich die relativ gute Schmierfähigkeit des Dieselkraftstoffs zum Schmieren von Kraftstoff- und Einspritzpumpen. Dies ist bei Verwendung von Kerosin nicht mehr möglich, es müssen andere Wege gegangen werden.

Das zweite und gravierendere Problem ist die Cetanzahl, die beim Kerosin wesentlich geringer ist als beim Dieselkraftstoff.

Was ist nun die Cetanzahl?

Beim Dieselmotor wird bekanntlich durch die hohe Verdichtung die angesaugten Luft so stark erhitzt, dass sich der eingespritzte Kraftstoff von selbst entzündet. Darin liegt die nun einsetzende Verbrennung so zu steuern, dass der Druck im Zylinder nicht zu schnell ansteigt, was sich als das bekannte typische „Nageln" des Diesels äußert, und in Zylindern und Lagern hohe mechanische Belastungen verursacht.

Der Verbrennungsvorgang im Zylinder verläuft prinzipiell in drei Phasen:

Erste Phase: Nach dem Einspritzen des Kraftstoffes entzündet sich dieser

nicht sofort, er ist ja noch flüssig und zwar in Form von feinsten Tröpfchen. Diese müssen erst verdampfen und sich mit der umgebenden Luft vermischen, bevor die Verbrennung stattfinden kann. Dieser sehr kurze Zeitraum wird „Zündverzug" genannt. Der Zündverzug ist eine spezifische Eigenart eines Kraftstoffes, die Bewertung erfolgt durch die sogenannte „Cetanzahl". Je höher die Cetanzahl, desto zündwilliger der Kraftstoff.

Zweite Phase: Nach dem Zündverzug tritt die Verbrennung des verdampften Treibstoffs ein. Ein großer vorhergehender Zündverzug hat nun die Folge, dass der größte Teil des Kraftstoffs in relativ kurzer Zeit verbrennt, was einen steilen Druckanstieg mit allen damit verbundenen Problemen zur Folge hat. Gewünscht sind hohe Cetanzahlen und daraus folgend ein geringer Zündverzug, da dann ein Teil des Kraftstoffs bereits zu brennen beginnt während der restliche Teil erst eingespritzt wird. Auf diese Weise wird die Verbrennungsphase verlängert und der Spitzendruck verringert.

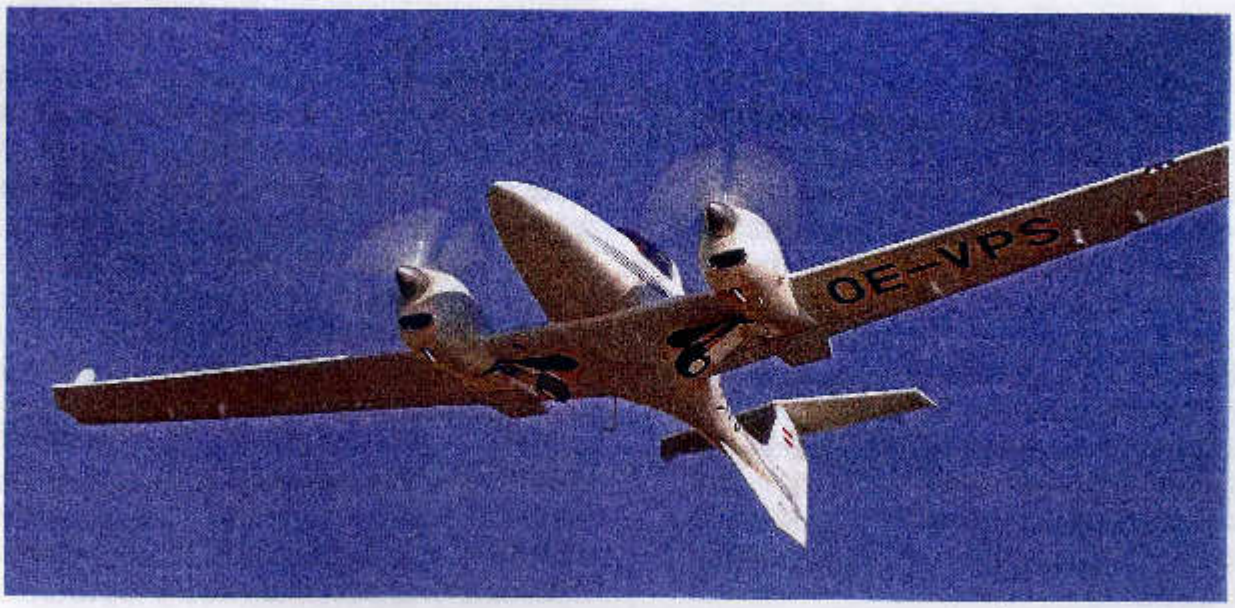
Ein geringer Zündverzug ist hauptsächlich eine Eigenschaft des Kraftstoffs, kann aber auch durch konstruktive Maßnahmen erreicht werden, z. B. wenn der Treibstoff auf die heiße Kolbenwand aufgespritzt wird (MAN-Verfahren) oder durch einen starken Luftwirbel in einer entsprechend geformten Kolbenmulde (Omega-Verfahren).

Dritte Phase: Ist der Zeitraum vom höchsten Druck bis zum Ende der Verbrennung. In dieser Phase sinkt der Druck im Verbrennungsraum und nur mehr der Kraftstoff verbrennt, der in Phase 2 nicht genug Sauerstoff gefunden hat.

Verwendet man also Kerosin, das nur etwa die halbe Cetanzahl von Dieselkraftstoff besitzt, in einem Dieselmotor, so sind unbedingt konstruktive Maßnahmen am Motor zu treffen um die Druckspitzen im Motor und damit Motorschäden oder zumindest das unangenehme Klopfen des Motors zu vermeiden.

Mit dem Thielert Centurion 1.7, der in den neuen Modellen von Diamond Aircraft Verwendung findet, hat man diese Probleme offensichtlich im Griff, die JAR 23 Zulassung der DA40 TDI für Jet A1 ist im Herbst 2002 erfolgt. Allerdings habe ich kürzlich bei einem Besuch in Wr. Neustadt kurz den Tankdeckel einer DA40 geöffnet und da roch es eindeutig nach Diesel !. Also, ich warte noch etwas ab

Romeowhisky



Einmal Oshkosh und zurück

Die Vorgeschichte

Nach meiner Weltumrundung 1996, besuchte mich der Australier Claude Meunier, der mit seiner Piper Aerostar ebenso wie ich , alleine um die Welt geflogen ist. Über das Internet kam ich mit ihm in Kontakt. Anläßlich eines Europaaufenthaltes hat er die Einladung angenommen, mich zu besuchen. Bei diesem Treffen erzählte ich ihm davon, dass ich seit längerer Zeit überlegte, wie man die Leute zusammenbringen könnte, die um die Welt geflogen sind. Claude ermutigte mich, diese Idee in die Tat umzusetzen.
Nachdem Claude abgereist war, überlegte ich wo und unter welchen Bedingungen ein solches Treffen stattfinden könnte. Das EAA Meeting in Oshkosh, das größte Treffen der Allgemeinen Luftfahrt schien mir der geeignete Platz dafür zu sein. Für jeden Piloten ist dies ein Ort, wo alles in der Fliegerei interessante, während einer Woche im Jahr zu bestaunen ist.
Ende Jänner 2000 schickte ich ein e-mail an die EAA, mit dem Vorschlag, ein Milleniumstreffen der Weltumrunder im Rahmen der EAA (Experimental Amateur Association) AirVenture 2000, duchzuführen. Umgehend kam die Antwort des EAA Präsidenten Tom POBERETZNY, mit der Zusicherung der Unterstützung für meine Idee.
Für mich war hiermit das Startsignal gegeben Einladungen zum Besuch des 1. Treffens in alle Welt zu verschicken.
Durch die Mithilfe von Claude Meunier/Australien und Margi Moss/Brasilien war es möglich in relativ kurzer Zeit eine große Anzahl „Earthrounders" zu erreichen und viele Zusagen zum Besuch dieser Veranstaltung zu erhalten.

Es war selbstverständlich für mich, zu diesem Treffen mit meiner GLASAIR-IIS-RG anzureisen. Alfred Schneckenreither dessen LANCAIR ES auch in Wels stationiert ist, war unter der Voraussetzung, einen passenden Co-Pilot zu finden, bereit diesen Trip mitzumachen. Unser Vereinskollege der Weissen Möwe Wels, Helmut Anzengruber, mußte nicht lange überredet werden, bei dieser Reise mitzumachen.

Die Vorbereitung:

In den Monaten vor unserer Reise waren wir mit den Vorbereitungen beschäftigt. In beiden Flugzeugen mußten Zusatztanks installiert werden. Bei mir kein sehr großes Problem, da ich ja meinen Tank bereits um die Welt verwendet hatte. Alfred mußte einen Tank anfertigen und von der ACG zulassen.
Ein Bericht in der Flugsportzeitung, wonach die Isländischen Behörden die Zusatztanks und deren Zulassung überprüften, veranlaßte mich den Versuch zu starten meinen bereits erprobten Tank, für den Flug nach Oshkosh und zurück, zeitweilig zu zertifizieren.
Nach meiner Meinung konnte diese kurzzeitige Zulassung kein besonderes Problem sein. Völlig falsch - wie sich bald darauf herausstellte. Nachdem ich eine Beschreibung mit Verwendung, Einbau, Wiegung und Schwerpunktberechnung an die ACG geschickt hatte wurden noch einiges mehr an Papier verlangt, das ich liefern konnte. Als der Wunsch nach einer Nachwiegung in Wiener Neustadt kam habe ich meinen Antrag mit dem Vermerk zurückgezogen, dass ich wieder mit meinem nichtzugelassenem Tank fliegen würde.

Mit dem Kauf eines selbstaufblasbaren Schlauchbootes für zwei Personen (Gewicht nur 3kg) und dem Kauf des Kartenmaterials war für mich die Flugvorbereitung abgeschlossen.

Mit Alfred Schneckenreither wurde vereinbart daß wir uns am 19.7.2000 in Reklavik treffen. Er wollte bereits zwei Tage früher mit Zwischenstopps in England und Schottland nach Reklavik abfliegen.

Nach Rejklavik:

Am 19.7. ist es endlich soweit. Beim Rollen zum Startpunkt tippe ich in mein GARMIN 100 GOTO „BIRK". Im Display erscheint als Distanz 1.502,3NM. Am Rollhalt der Piste 27 bekomme ich die Startinformation „Wind 280 mit 7 Knoten, Start nach eigenem Ermessen. Mein Flugplan ist aufgegeben, meine Glasair, wie vor vier Jahren wieder bis zum „Stehkragen" mit Sprit befüllt (nahezu 500Liter). Der Schwerpunkt liegt wie schon gehabt hinter dem zulässigen hinteren Bereich.

Mit etwas feuchten Händen gab ich Vollgas. Wie schon erwartet übersteuert mein Flieger nach dem Abheben gewaltig. Mit Steuerkurs 317 steige ich wegen der geschlossenen Bewölkung auf FL 65 knapp unter die Wolkendecke. Ich beabsichtige mit möglichst direktem Steuerkurs (geradeaus) nach Island zu kommen. Nach Erreichen meiner Flughöhe kann ich am GPS eine voraussichtliche Flugzeit von 10 Stunden und 17 Minuten ablesen. Meine Groundspeed beträgt nur 152 Knoten der ermittelte Gegenwind beträgt 13 Knoten.

Entlang der Deutschen Grenze zu Tschechien überfliege ich auf meinem Direktkurs nach Rejklavik Gebiete mit sehr spärlicher Luftraumstruktur. In den ersten Stunden meines Fluges bin ich damit beschäftigt Benzin vom Zusatztank in den Rumpftank der Glasair umzupumpen. Etwa alle 15 – 20 Minuten wird damit der schwanzlastige Schwerpunkt etwas nach vorne verschoben.

Von Bremen Information bekomme ich die Information, dass ich wegen eines Militärgebietes mit einer Höhenänderung zu rechnen habe. Für diese Höhenänderung werde zur Frequenz von Nordholz Military geschickt. Der freundliche Militärcontroller läßt mich aber in meiner Höhe weiterfliegen. Er erkundigt sich nur sehr eingehend über den Flugzeugtyp der die Reichweite Österreich Island bewältigen kann.

Beim Passieren der Deutsch-Holländischen Grenze werde ich im Funk zu Dutch-Cotrol weitergegeben. Ich bekomme die Anweisung wegen einiger aktiven Militärischen Beschränkungsgebieten auf Flugfläche 110 zu steigen. Ich bin nicht sehr erfreut darüber, weil der Gegenwind im norddeutschen Raum auf 35-40 Knoten angewachsen war. Nach Erreichen der zugewiesenen Flugfläche zeigt das GPS als Groundspeed magere 110 Knoten. Ich habe also 63 Knoten Gegenwind. Die Kalkulation der Flugzeit bis Rejklavik ergibt eine Gesamtflugzeit von 12 Stunden und 28 Minuten wenn der Wind so bleibt. Ich habe jetzt den oberen Teil meines Zusatztankes fertig umgepumpt. Der Schwerpunkt liegt im Normalbereich. Jetzt fliegt „Gonzales" der Autopilot meinen kleinen Flieger. Die Luft ist sehr ruhig unter mir sind vereinzelte Cumuli zu sehen. Langsam wird der starke Gegenwind weniger. Querab von Edinbourgh stelle ich eine Gegenwindkomponente von 35 Knoten fest. In der Gegend der Orkneys (am Nordzipfel von Schottland) bläst der Gegenwind nur mehr mit 20 Knoten, allerdings kann ich das Meer nicht mehr sehen. Unmerklich ist die Bewölkung unter mir immer dichter geworden. Über mir habe ich einen strahlend blauen Himmel und unter mir die grellweiße Oberseite der tiefen Stratusbewölkung.

7 Stunden Flugzeit bis jetzt und ich habe seit meinem Start um 05:25UTC noch keine Kursänderung gemacht. Über Funk werde ich aufgefordert für den weiteren VFR Flug zum Koordinatenpunkt N 60 00 00, W 10 00 00 zu fliegen oder auf direktem Kurs IFR zu joinen. Ich entscheide mich den direkten Kurs beizubehalten und IFR zu joinen.

Ein teurer Fehler, den ich 2 Monate nach meiner Heimkehr bereue denn dann bekam ich die teure Rechnung. Für die IFR-Streckengebühr Schottland – Island – Ka-

nada, und Kanada – Island – Norwegen habe ich insgesamt über ATS 5.000,- (fast € 400,--) zu bezahlen.
Der Flug verläuft weiterhin sehr ruhig. Meinen position report setze ich an Ozeanic Control über eine Lufthansa Maschine ab. Nach etwas über 10 Stunden Flugzeit kommt die Küste Islands in Sicht. Noch immer liegt eine geschlossene tiefe Stratusschicht unter mir. Beim Ersten Funkkontakt mit Rejklvik Control erkundige ich mich nach dem Platzwetter. Die Untergrenze der Bewölkung liegt bei 400 Fuß, darunter beträgt die Sicht 5 km. Ich werde vom Radarcotnroller auf das ILS gesetzt und fliege dem Leitstrahl entlang zu Piste 20. Bei 500 ft über Grund bekomme ich Erdsicht. Kurz vor dem Aufsetzten wird's noch einmal spannend. Ein Fahrzeug quert die Piste. Mich stört das querende Fahrzeug wenig, ich habe bereits meinen Aufsetzpunkt hinter dem Auto eingeplant aber ich bekomme die aufgeregte Anweisung „go around, go around" also mache ich noch eine Platzrunde im Tiefflug über Rejklvik. 11 Stunden und 4 Minuten nach dem Start in Wels erreiche ich um 16:29UTC mein Tagesziel.
Nach der Landung rolle ich zur Parkposition, wo mich bereits Alfred und Helmut bei ihrer geparkten Lancair erwarten. Die beiden sind bereits seit vorgestern in Rejklavik.
Sigurdur Bjarnarsson, ein Isländer der auch eine Glasair baut, hat Zeit gefunden mich bei meiner Ankunft zu begrüßen. Ich bin mit ihm seit einigen Jahren über Internet bekannt. Alfred und Helmut haben bereits herausgefunden, dass das Loftleidir Hotel, direkt neben dem Flugplatz gelegen, leider voll ist. Sigurdur erklärt sich bereit uns in eine nahe gelegene Herberge zu bringen. In der Unterkunft bekommen wir ein ganz in weiß gehaltenes 10-Bett-Zimmer, Dusche und WC befinden sich am Gang. Der Preis ist mit 60US$ pro Person sehr üppig..
Den Abend verbringen wir in einem netten aber sehr teuren Restaurant. Die Kosten des Abends übernimmt überraschend Sigurdur (5 Personen Essen und Trinken ohne Besonderheiten ergeben nahezu öS 5.000,-- oder € 370,--). Alle Preise in Island betragen etwa das 3-4fache der in Österreich üblichen.
Der nächste Morgen – Regen. Nach dem Frühstück geht's zum Flugplatz. Wetterinformation nicht sehr erbaulich. Eine Kaltfront hat in der Nacht Island erreicht, bis kurz vor die Kanadische Küste ist mit Gewittern zu rechnen. Für heute streichen wir unser Vorhaben weiterzufliegen.
Gestern spätabends sind noch zwei Deutsche Bonanzas eingetroffen. Mit den beiden „earthrounder" Flugzeugen ist hier in Rejklavik zum Weiterflug ein Treffen vereinbart. Eine Bonanza wird von Jürgen Timm pilotiert. Sein Co-Pilot ist Bill Finlen der auf Einladung von Jürgen aus Australien nach Husedon in Norddeutschland gekommen ist, um den Flug von dort aus nach Oshkosh mitzumachen. Die zweite Bonanza wird von einer Propellerturbine angetrieben und gehört Horst Ellenberger. Sein Copilot ist der bekannte Rekordflieger Dieter Schmidt.
Horst hatte während einer Weltumrundung mit insgesamt 3 Bonanzas einen totalen Motorausfall und mußte bei Nacht im Pazifik notwassern. Er konnte danach gerade das Schlauchboot zu Wasser bringen als das Flugzeug wegsackte. Trotzdem seine Position genau bekannt war und seine beiden Freunde nach der Landung die Such- und Rettungsaktion gewaltig beschleunigten, dauerte es noch 43 Stunden bis zur Rettung.
Eine dritte Bonanza mit Peter Wölfel sollte auch hier sein. Wie ich höre versucht Peter, im Alleinflug über Spitzbergen und den Nordpol mit seiner Bonanza nach Oshkosh zu kommen.
Jürgen und Bill entschließen sich wegen dem schlechten Wetter einen Ruhetag einzulegen. Horst und Dieter wollen versuchen über das Eiskap nach Sondreströmfjord an der Westküste kommen wo schon schönes Wetter herrscht. Drei Stunden nach dem Start kommen die beiden aber zurück. Das Wetter war an der Küste Grönlands zu schlecht, außerdem gab es

im Flug mit einem Magnetventil Schwierigkeiten.
Am 21.7. morgens finden wir uns alle wieder am Flugplatz ein. Das Wetter ist noch immer schlecht. Ceiling 200 Fuß Tops bei FL 100, 0-Grad Grenze bei FL 80. Wir entscheiden uns zu fliegen, nun wird es hektisch. Es wird betankt und Flugplan gemacht. Bill Finlen, der Australier entwässert die riesigen wingtipp-Tanks. Er stösst mit dem Enwässerungsgefäß zu stark in das Ventil und es bleibt stecken. 10, 15 Liter Avgas ergießen sich aus den Tanks auf das Vorfeld bis er einsieht, dass das Ventil auf schnellem Wege nicht zu reparieren ist. Er hält den Finger auf die Drainöffnung. Jetzt eine brennende Zigarette und wir hätten ein wunderschönes Feuerwerk.

Hans Gutmann bei seiner Weltumrundung in San Francisco

500ft pro Minute auf Flugfläche 60. Es ist anstrengend, den Flieger auf Kurs und Höhe zu halten. Immer wieder versucht er wegzudrehen oder sich aufzubäumen.
Meine Reisegeschwindigkeit beträgt 155 Knoten. Also habe ich nicht allzuviel Gegenwind.
Im Funk höre ich Alfred und Helmut. Sie sind hinter mir gestartet und steigen auf FL70. Wegen dem angesagten Gegenwind haben die beiden ihren Flugplan nach Narsassuaq (ein Flugplatz am Südzipfel von Grönland) gemacht, Ausweichflugplatz ist Goose Bay. Kurz nach der Lancair kommt auch Jürgen Timm mit Bill Fenlen mit der Bonanza. Die beiden steigen auf FL80. Zum Schluß startet Horst Ellenberger und Dieter Schmidt mit der Turbinen Bonanza. Die beiden haben das schnellste Flugzeug auch noch mit Enteisung, sie steigen auf FL120.
Horst berichtet, dass er bei FL 100 aus den Wolken gekommen ist, bei FL 80 hat sein Flieger begonnen Eis aufzubauen. Also war unsere Entscheidung, unter der Vereisungshöhe zu bleiben richtig.

Nach Kanada:

Mein Flugplan nach Goose Bay in Kanada beginnt zu laufen. Vor mir liegen gute 8 Stunden Flugzeit. Ich mache mich startbereit. Leider bekomme das Ende der Entwässerungsaktion nicht mehr mit. Mit Hilfe der Werft wird der Schaden kurz nach meinem Start behoben.
Ich sitze wieder im vollbeladenen Flugzeug und erhalte die Freigabe via NDB (am Südzipfel von Grönland) nach Goose Bay (Labrador/Kanada). Im Bewußtsein kurz nach dem Start mit vollbeladenem Flugzeug in die Wolken zu verschwinden bekomme ich etwas Herzklopfen. Um 09:44UTC gebe ich Vollgas. Mein Flieger beschleunigt wiederwillig. Ich halte ihn bis 90 Knoten auf der Bahn. In flachem Winkel drehe ich nach dem Abheben auf Abflugkurs. Bevor ich in die Wolken eintauche, habe ich auf 130 Knoten beschleunigt. Es ist relativ ruhig. Langsam steige ich mit

Etwa 3 Stunden nach dem Start komme ich in Schönwetter. Sky clear. Endlose Sicht – Wasser soweit das Auge reicht. Eine halbe Stunde Später kommt am Horizont die Küstenlinie Grönlands in Sicht. Alfred und Helmut verabschieden sich. Die Beiden zweigen jetzt rechts ab um ein kurzes Stück der Südwestküste Grönlands nach Narsassuaq zu folgen um dort nachzutanken. Beim Anblick der lebensfeindlichen Gletscher und Schneebedeckten Gipfel am Südende von Grönlands ist es fast unglaublich, dass hier ganz in der Nähe ständig Menschen leben.
Halbzeit auf der Strecke nach Kanada. Nach 4 Stunden und 20 Minuten überfliege ich das NDB OZN 372KHz (Prins Christian Sund). Vor mir wolkenloser Himmel und türkisfarbenes Meer. Auf der Meeresoberfläche sind vereinzelt Eisschollen zu sehen. Je näher ich der Küste Grönlands komme, desto größer werden sie, einige erreichen Eisberggröße.
Manchmal glaube ich Schiffe zu erkennen. Beim Näherkommen entpuppen sich daraus aber riesige Eisberge.

8 Stunden 10 Minuten nach dem Start passiere ich die Küste von Kanada. Ich beginne nach Erhalt der Freigabe einen langsamen Sinkflug nach Goose Bay. Mit 180 Knoten indicated airspeed (165 Knoten GPS-groundspeed) bringe ich die letzten Meilen landeinwärts hinter mich. Um 18:32UTC, 8Stunden und 46 Minuten nach dem Start setze ich in CYYR (Goose Bay) auf.
Am Flughafen herrscht von Sonnenauf- bis Sonnenuntergang ständig Militärflugbetrieb. Staffelweise starten und landen hier europäische Militärflugzeuge, um über den Kandischen Weiten Luftkampf zu trainieren.
Zwei Stunden nach meiner Landung kommen auch Alfred und Helmut mit der Lancair. Sie berichten von einem wunderschönen Anflug nach Narsassuaq. Mit einem Flughafenfahrzeug werden wir zu einem Privatquartier gebracht.
Am nächsten Morgen verabschieden wir uns von unseren Deutschen Freunden, wir werden sie wieder in Oskosh treffen.

Den St. Lorenz-Strom aufwärts:

Wir geben unseren Flugplan nach CNE2 (Orillia) auf. Alfred hat vor bei der dortigen Seaplane Base seinen Wasserflugschein zu verlängern. Wir starten um 08:39UTC in einen wolkenlosen Morgen über die endlosen dichtbewaldeten Weiten Westkanadas. Wir folgen ein Stück dem St.Lorenz Strom. Im Tagesverlauf geht es vorbei an einigen Gewittern. Manchmal fliegen wir über der Bewölkung dann sind wir unter den Wolken. 6Stunden und 27Minuten nach dem Start setze ich auf der „rumpeligen" Piste von Orilla auf. Gleich hinter mir landet Alfred und Helmut.
Neben dem Abstellplatz sehe ich im kleinen Hangar vier Leute die an zerlegten Flugzeugen arbeiten. Nachdem ich mich vorgestellt habe und erzähle, dass wir am Weg von Europa nach Oshkosh sind, frage ich ob mir irgendwer beim schließen unseres Fluplanes behilflich sein kann. Alle Vier stellen daraufhin ihre Arbeit ein und im Nu entsteht eine sehr angeregte Unterhaltung über das Woher und Wohin. Einer der vier, Mr. Ron Newburg entpuppt sich als Inhaber der Firma Niagara Air Parts, der Zulieferfirma des Motorenherstellers Continental. Er schließt über Handy unseren Flugplan und bietet uns an, uns zuerst in ein Motel zu bringen und dann mit zu ihm nach Hause zu kommen. Am Weg zum Motel machen wir einen technischen Halt in einem Bierschuppen mit „table dance". Bei reichlich Bier und gewaltiger Lautstärke aus den Boxen erleben wir table dance á la Orilla. Für mich kommt es noch stärker als ich bei einer Verlosung den Hauptpreis mit einer „Privatvorstellung" im Separeé bekomme.
In ausgezeichneter Stimmung kommen wir nach diesem „Abstecher" zum Motel und dann zum Seebungalow von Patricia uns Ron Newberg. 20 Meter vom Wohnzimmer entfernt schwimmt eine Piper Cup auf Flo-

ats vertäut am Ufer. Wir werden eingeladen mit dieser Cup auf einem Rundflug mitzufliegen. Nacheinander erleben wir die fliegerische Freiheit Kanadas. Von oben zeigt mit Ron eine außergewöhnliche Seaplane Base. Ein Privatmann, der eine Landwirtschaft betreibt hat, weil er keinen Seezugang hat, einfach einen „See" ausgebaggert. Die Dimensionen: 8 Meter breit und 200 Meter lang, 1 Meter Wassertiefe, der Wasserspiegel liegt etwa 1 Meter unter dem Landniveau. Er hat damit seinen „Splash in"-Landeplatz direkt neben seiner Graspiste vor dem Wohnhaus.
Am nächste Tag besuchen wir diese Farm mit künstlichem Wasserlandeplatz. Der Besitzer zeigt uns seinen Schuppen. Wir sind erstaunt über die vielen ruinierten Flugzeuge, die er in seinem Schuppen lagert. Er erzählt uns, dass Landungen von fremden Piloten in seiner „Pfütze" manchmal mit einem crash enden. Es ist fast unglaublich, dass in diesem schmalen Wasserstreifen der noch dazu von vereinzelten Bäumen gesäumt ist, überhaupt jemand heil hinunterkommt und dann auch wieder herausstarten kann!
Am Abend sind wir bei Patricia und Ron zum Grill eingeladen. Ein schöner Tag geht mit ausgezeichneten Steaks und viel Bier zu Ende.
Der nächste Tag vergeht auf der Seaplane base bei der Alfred seine Scheinverlängerung für Wasserflugzeuge macht.
Am 25. Juli geht's weiter Richtung Oshkosh. Einreise in die Vereinigten Staaten. Den Flugplan gebe ich nach Detroit per Handy kurz vor dem Start auf. Alfred möchte einen Zwischenstop in Toronto einlegen um einen Freund zu treffen. Die Flieger werden aufgetankt und wir starten in den wolkenlosen Himmel.

Einreise in die USA:

Der Flug verläuft bei schönstem Wetter von Orillia nach Detroit. Die Einreiseformalitäten in die Vereinigten Staaten von Amerika laufen unkompliziert ab.
Die letzte Etappe zu meinem Flugziel OSHKOSH bricht an. Vor dem Start bereite ich lege ich mir das Anflugverfahren zur „EAA Air Venture 2000" bereit. Das „Procedere" sieht vor, vom Süden her entlang der Eisenbahnstrecke Chikago-Geen Bay, nach Norden zu folgen. Querab des Lake ist eine Signallichtreihe aufgebaut, bis zu der man in jedem Fall fliegen kann. Bekommt man beim Überfliegen dieser Signallichter die Freigabe zum Weiterflug, dann fliegt man in die Platzrunde ein und erwartet die Landefreigabe mit der Pistenrichtung. Wird die Freigabe zum Weiterflug beim Passieren der Signallichter nicht erteilt, muß man zu einem neuen Anflug eine runde um den Lake ziehen und neuerlich entlang der Bahnlinie die Signallichtreihe anfliegen. Der gesamte Anflug inklusive Rollen am Boden bis zur Abstellfläche erfolgt nur in Hörbereitschaft. Die Anweisungen die man über Funk erhält lauten etwa wie folgt: „white Glasair cleared do circuit 18". (Weisse Glasair frei zum Anflug zur Platzrunde 18) Freigaben sind durch Wackeln der Tragflächen um die Längsachse zu bestätigen. Das ganze Verfahren ist für Flugzeuge über 100 Knoten in 2300ft über Grund zu fliegen, die langsameren Flugzeuge fliegen den gleichen Anflug in 1700ft über Grund. Die Piste 18/36 wird bis zur Längenmitte für Landungen verwendet, ab der Pistenmitte erfolgen die Starts der abfliegenden Flugzeuge.
Nach der Landung beim Abrollen von der Piste gibt man der Bodencrew durch Vorzeigen einer vorbereiteten Papiertafel den gewünschten Parkplatz bekannt. Ich zeige ein Blatt Papier mit der Aufschrift „EARTHROUNDER" und werde daraufhin zum Abstellplatz im Zentrum dieses gewaltigen Fliegertreffens gleich neben dem Tower dirigiert.

Oshkosh:

Das Mekka aller Flugbegeisterten, wird von der EAA (Experimental Aircraft Assotiation) organisiert.
Während einer Woche landen und starten am Standort des EAA-Museums ca. 15.000 Flugzeuge. Etwa 1 Million Besucher werden alljährlich bei die größten Schau der Zivilluftfahrt gezählt. Am Flugfeld sind rund um die Uhr Shuttlebusse unterwegs um die großen Distanzen zwischen den Parkplatzflächen der Flugzeuge zu überwinden. Es sind nicht nur Eigenbauflugzeuge vertreten, es ist die gesamte Zivilluftfahrtindustrie sowie große Teile der Militärluftfahrt vertreten. Gezeigt wird alles was fliegt, einmal geflogen ist oder wahrscheinlich einmal fliegen wird. In verschiedenen Zelten gibt Vorträge zu Themen der Fliegerei. In anderen Zelten werden Herstellungstechniken beim Flugzeugbau gezeigt. Jeder Interessierte bekommt erschöpfende Auskunft über alle Bereiche der Luftfahrt. Flugzeugbauer können so manches Schnäppchen an unzähligen Verkaufsständen und Buden ergattern.

Die Teilnehmer in Oshkosh 2000

Für mich ist dies der vierte Besuch in Oshkosh, und wieder bin ich nur im Stande einen kleinen Teil der Informationsmöglichkeit zu nutzen. Man sollte sich zu Hause einen Plan zurechtlegen, um gezielt die Informationsquellen aufzusuchen die man braucht.

Von der EAA wurde für die „Earthrounders" ein eigener Abstellbereich ganz im Zentrum des Geschehens eingerichtet.
Zu meiner großen Freude kommen zu unserem Gründungstreffen 52 Weltumrunder, 12 davon mit dem eigenen Flugzeug. Größen wie Dick Rutan, Steve Fossett, John Johanson, sowie der erste Pilot der solo in einem Eigenbauflugzeug 1972 um die Erde flog, sind dabei.

Aus Deutschland:	Horst Ellenberger mit Dieter Schmitt,	Bonanza
	Jürgen Timm mit dem Australier Bill Finlen,	Bonanza
	Peter Wölfel	Bonanza
Europa, (von Deutschland aus am Weg nach China)		
Aus Brasilien:	Margie&Gerard Moss	Saratoga
Aus Mexico:		Mooney
Aus Australien:	John Johanson	RV4
Aus USA:	Mike Melvill	LongEez
	Dick Rutan	LongEez
	Steve Fossett	Cessna X
Aus Österreich:	Hans Gutmann	GlasairIIS-RG

Beim offiziellen Empfang überreicht mir der Präsident der EAA Tom Poberetzny eine Gedenktafel zur Gründung der „earthrounders". Am Abend werden wir vor Publikum im „Theater in the woods" via TV vorgestellt. Jeder der Anwesenden erzählt kurz über seine Erdumrundung. Bei dieser Gelegenheit spreche ich die Einladung an die Weltumrunder aus, anläßlich des Bestandsjubiläums 100 Jahre Österreichischer Aero-Club zum nächsten Weltumrundertreffen im Sommer 2001 nach Wien zu kommen.

(Es kommen 23 Weltumrunder aus aller Welt zum 2. Treffen nach Wien bei dem die nächste Einladung erfolgt. Claude Meunier lädt ein Ende August 2003 nach Perth/Australien zu kommen).

Die Tage „verfliegen". Am 31. Juli ist geplant den Heimflug anzutreten. Am Abend des 30. Juli hole ich mir Wetterinformationen für den folgenden Tag ein, erledige die Abflugformalitäten und gebe den Flugplan ab

Der Rückflug:

Mit Alfred und Helmut ist vereinbart, von Oshkosh nach Sept Isles zu fliegen. Die beiden haben wegen der moderaten Wettervorhersage einen IFR-Flugplan aufgegeben. Auch Horst Ellenberger mit Dieter Schmitt und Jürgen Timm mit Bill Finlen wollen mit IFR-Flugplan nach Sept Isles fliegen.

Ich habe gestern einen VFR Flugplan aufgegeben.

Das Wetter beim Start um 0645 Lokalzeit schaut in Richtung Westen nicht schlecht aus. In meiner Flugrichtung allerdings kommen mir schon vor dem Start Bedenken ob das VFR zu schaffen ist. Die Bodencrew an der Startstelle teilt entsprechend der Aufschrift auf einem Papierblatt, das ich nach außen halte, die Startreihenfolge ein. Immer ein Flieger ostwärts, ein Flieger nordwärts und einer nach Westen. Alles ohne am Funk auch nur ein Wort zu sagen. Die Frequenz wird nur für Mitteilungen vom Tower an die Piloten verwendet. Nach dem Abheben von der Piste 36 drehe ich rechts Kurs 90°. Die Bewölkung beträgt 8/8 in ca. 1200ft. Über dem Boden. Ich passiere den Lake Winnipago im Tiefflug. Am anderen Ufer bin bereits nur mehr 300-500ft über dem Boden. Die Sicht ist dramatisch schlechter geworden und es beginnt zu regnen. Plötzlich taucht kurz vor mir ein Sendemast auf der in die Bewölkung hineinragt. Ich weiche sehr aprupt in Richtung Süden aus und beschließe nicht mehr weiter in dieser Höhe weiterzufliegen. Vollgas und ab in die Wolken. Ich steige in IMC bei strömendem Regen sehr rasch auf 3.000ft bis die Reisefluggeschwindigkeit in Höhe umgewandelt ist. Jetzt geht es mit 120 Knoten und ca. 1000ft/min. steigen weiter. Ich habe noch keine Zeit gefunden, bei der Flugverkehrskontrolle mein Vorhaben anzuzeigen. Der Transponder blinkt auf Mode C und eingestelltem VFR-Code 1200. Kontakt mit der Flugverkehrskontrolle nehme ich auf als ich in ca. 11.000ft. aus den Wolken komme. Jetzt ist wieder alles im grünen Bereich. Über mir sky clear unter mir die dicke Wolkensuppe, die mir vor kurzem fast einen Zusammenstoß mit einem der zahlreich vorhandenen Sendemasten verursacht hätte.

Nach 6 Stunden 13 Minuten setzt auf der Piste von Sept Isles auf. Kurz darauf landen Alfred und Helmut mit der Lancair. Auch die beiden Deutschen Bonanzas kommen kurz danach. Wir Österreicher wollen heute noch nach Goose Bay, Horst Ellenberger mit Dieter Schmitt und Jürgen Timm mit Bill Finlen beabsichtigen den Flug nach Hause weiter nördlich über das Eiscap von Grönland zu machen. Nach Herzlicher Verabschiedung heben wir im Verband von Sept Isles ab. Wunderbares Wetter über der Tundra. Im Tiefflug bringen wir in 1 Stunde 46 Minuten die Distanz nach CYYR hinter uns. Bei der Landung in Goose erleben wir einen grandiosen Sonnenuntergang. Die Wetterberatung sagt für morgen gutes Wetter nach Island, also

schnell schlafen und morgen bald aus den Federn.
Ein klarer Morgen empfängt uns am Flugplatz. Die Kampfjets sind schon seit dem Morgengrauen zu hören. Kampftraining für Militärpiloten ist über Europa kaum mehr möglich. Die kanadischen Weiten bilden für die Europäischen Jetpiloten einen uneingeschränkter Übungsraum.
Wir betanken unsere Flugzeuge machen den Flugplan und verlassen kurz hintereinander um 1313 GMT kanadischen Boden. Auch Alfred und Helmut mit der Lancair wollen heute direkten Kurs fliegen. Nur wenn der Wind absolut nicht stimmen sollte wollen die beiden wieder nach Narsassuaq zum auftanken.
Bereits im Steigflug stellen wir Rückenwind fest. Bis zur Küste von Grönland steigert sich der Rückenwind auf fast 20 Knoten. Ab Grönland wird er dann wieder schwächer. Wir hätten neben Narsassuaq noch einen zweiten Ausweichflugplatz, nämlich Kulusuk an der Ostküste Grönlands, den wir aber nicht benötigen. Kurz nach dem Überfliegen der Südspitze Grönlands, überzieht sich das türkisfarbige Meer mit einer tiefliegenden Wolkenschichte. Die Sicht ist aber weiterhin uneingeschränkt und in 9.000ft. Höhe haben ich einen sehr ruhigen Flug. Etwa 100 Meilen vor der Küste Islands bekomme ich Kontakt mit Rejklavik Control. Ich ersuche um Sinkflugfreigabe und bekomme auch sofort die Anweisung das RK NDB in 3.000ft. zu erreichen. Die Landerichtung wird in BIRK 19 sein. Es herrscht geschlossene Bewölkung mit Untergrenzen von 600 ft., die Sicht darunter ist aber größer als 10km und der Wind steht auf der Bahn mit 15 Knoten.
Über das GF NDB fädle ich auf das ILS19 ein. In 2.500ft. verschwinde ich in den Wolken um bekomme in etwa 500ft. Erdsicht. Um 20:47 Uhr GMT, nach 7 Stunden und 40 Minuten Flugzeit bin ich wieder in Europa. Alfred und Helmut sind kurz vor mir gelandet und erwarten mich am Vorfeld. Wir bestellen für morgen früh eine Wetterberatung zum Weiterflug nach Västeras in Schweden, wo wir unseren Freunden der österreichischen Motorflugnationalmannschft bei der Präzisionsflugweltmeisterschaft einen kurzen Besuch abstatten wollen.
Am 2. August kommen wir gegen 09:00 Uhr zum Flugplatz. Die bestellte Wetterinformation liegt bereits vor. Das Wetter für den Flug nach Schweden sieht gut aus. Zwar liegt wie sehr häufig eine tiefe Wolkenschichte über Island aber nach dem Verlassen der Insel sollten wir in gutes Wetter kommen. Auch über Norwegen und Schweden sollten wir bis auf einige örtliche Gewitter keine Wetterprobleme bekommen. Also Flieger betanken, Flugplan aufgeben und um 11:57 GMT hebe ich von der Piste 19 in Rejklavik ab, um kurz danach in den Wolken zu verschwinden. Die Nullgradgrenze liegt bei 7.000ft. also steige ich gemächlich vorläufig auf 5.000ft. In einer wolkenarmen Schichte fliege ich entlang der Südküste Islands zum VOR Ingo und weiter Richtung Norwegen. Alfred und Helmut, die vor mir gestartet sind, berichten, dass das Wetter nach dem Verlassen der Ostküste Islands besser wird. Tatsächlich kurz danach löst sich die Bewölkung über mir auf und ich kann auf meine geplante Reiseflughöhe von 9.000ft. in den wolkenlosen Himmel steigen. Jeweils beim Passieren von 5 östlichen Längengraden ist eine Positionsmeldung bei Ozeanic Control fällig. Die Position wird entsprechend der GPS-Anzeige in Längen und Breitengraden mit Punkt der nächsten Meldung und der voraussichtlichen Überflugszeit gemeldet. 4 ¾ Stunden nach dem Start in Island kommt die Küstenlinie von Norwegen in Sicht. Nach Passieren der Küstenlinie steige ich wegen der Bewölkung auf 13.000ft. Weiter im Landesinneren türmen sich vereinzelte Gewittertürme, die sicher auf 20-25.000ft. hinaufreichen. So hoch kann ich nicht steigen und ich beginne einen Zick-Zackkurs zu fliegen um diese Wolkentürme zu umfliegen. Ich fliege etwa 3 Minuten hinter Alfred und Helmut. In der Ferne sehe ich ein Wolkenloch zwischen zwei Gewittertürmen. Da dieser Durchschlupf ungefähr auf Kurs liegt beschließe ich dort durchzufliegen. Im Funk frage ich nach der Position der Lancair.

Alfred erzählt mir, dass er kurz vor einer Wolkenlücke zwischen zwei Gewittertürmen fliegt. Kurz kann ich sein Flugzeug dann in der Ferne beim Einflug in dieses Wolkenloch sehen. Einige Minuten später biege ich auch um die scharf begrenzte Wolkenwand des linken Gewitterturmes um die Lücke zum rechten Turm zu durchfliegen. Es wird dunkel und im Wolkenschatten der beiden Wolkenungetüme beginnt es zu schneien. Ich denke mir, wenn Alfred auch hier durchgeflogen ist, wird es wohl nicht so schlimm werden. Was ich nicht weiß ist, dass Alfred und Helmut kurz nach dem Einflug in dieses schwarze Loch kehrt gemacht haben und nördlich um diese Wolkenformation herumgeflogen sind. Es beginnt zu graupeln. Es ist stockfinster geworden und kaum habe ich die Instrumentenbeleuchtung aufgedreht, zucken Blitze um mich herum. Ein Höllentanz beginnt. Die Turbulenz läßt alles was sich in der Kabine nicht fest verzurrt ist herumfliegen. Ich habe Mühe, den Flieger in der Luft zu halten. Geschwindigkeit reduzieren ist das Erste was ich in so einem Fall mache, ich versuche zu sinken, aber immer wieder reißen mich gewaltige Luftströmungen nach oben. Der Flieger setzt Eis an. Die Frontscheibe ist schon zu und es prasselt der Graupelniederschlag an das Flugzeug. Es dauert dieser Tanz nur einige Minuten, mir erscheint es aber ewig. So blitzartig das Geschehen begonnen hat, so schnell ist es auch wieder vorbei. Ich befinde mich wieder in ruhiger Luft. Um mich herum ist es zwar noch immer stockdunkel, aber jetzt habe ich endlich Zeit in der Kabine aufzuräumen und Funkkontakt mit Alfred aufzunehmen. Ich erzähle ihm von meinen Erlebnissen worauf ich im Kopfhörer seine Mitteilung vernehme, dass er um dieses Gewitter herumgeflogen ist, und er in der Annahme war ich hätte dasselbe getan.
Langsam wird es wieder etwas heller. In 6.000ft. beginnt das Eis vom Flieger wieder abzuschmelzen. Es ist heute das erste Mal, dass ich an meinem Flugzeug so starken Eisansatz hatte. Ich schätze die Eisdicke war ca. 1,5cm, von sehr verändertem Flugverhalten war aber abgesehen von einer Abnahme der Reisegeschwindigkeit um etwa 20Knoten nichts zu bemerken.
Um 18:55 Uhr nach 6 Stunden und 58 Minuten lande ich in Västeras. Das Flughafengebäude ist verlassen. Von einer Reinigungsdame erhalten wir die Information, dass die Weltmeisterschaft am anderen Ende des Flugplatzes stattfindet. Nach 20 Minuten Fußmarsch querfeldein über den Flugplatz erreichen wir den Wettbewerbsort und können unsere Freunde der österreichischen Nationalmannschaft begrüßen. Unser Nachtlager können wir in den Quartieren der Österreicher aufschlagen.
Am nächsten Tag findet der Ziellandewettbewerb im Rahmen der Weltmeisterschaft statt. Bis zum Mittag sind wir Beobachter des Wettbewerbsgeschehens. Dann machen wir uns auf den Weg zurück zu unseren Flugzeugen. Wir planen nicht direkt nach Wels zurückzufliegen, sondern noch einen Zwischenstopp bei meinen Fliegerfreunden in Damme zu machen.
Die Wetterprognose für diese Strecke sieht nicht sehr rosig aus. Hier in Västeras herrscht gutes Flugwetter. 100 Meilen weiter südlich soll aber quer über Skandinavien ein Schlechtwettergebiet mit sehr tiefen Wolkenuntergrenzen liegen. Wir beschließen aber trotzdem VFR zu fliegen, weil ja unsere Flugzeuge keine IFR-Zulassung haben.
Wie vorhergesagt erreichen wir das Schlechtwettergebiet nach etwa ½ stündiger Flugzeit. In engem Verband, Alfred und Helmut hinter mir, versuche ich Erdsicht zu halten. Zu diesem Zweck sinke ich zum Teil bis in Bodennähe. Mein GPS zeigt mir ständig den Kurs nach Damme. Ich fliege jetzt nicht mehr meinen geplanten Flugweg, sondern mehr oder weniger in Richtung meines Flugzieles. Dabei muß ich zum Teil 90Grad Kursabweichungen in Kauf nehmen. In kurzer Zeit habe ich durch diese ständige Kurven wegen zu dichter und tiefer Bewölkung meine exakte Navigation verloren. Alfred ist ständig in Sichtweite hinter mir. Ich weiß zwar, dass wir uns in der Nähe des Flughafens von

Jonköping befinden, hoffe aber, außerhalb der Kontrollzone zu bleiben. Das blinkende Licht der Markeranzeige erschreckt mich bei dieser anstrengenden Tiefffliegerei. Ich bin unerlaubt in die Kontrollzone eingeflogen. Ich drehe nach links um auf schnellstem Wege die Kontrollzone wieder zu verlassen. Kurz darauf wird das Wetter wieder besser und wir können die VFR-Mindestflughöhe wieder übersteigen. Jetzt kommen wir auch wieder in Funkkontakt mit Stockholm Control, die uns die ganze Zeit über die Transponderaussendung verfolgt haben. Jetzt gibt es „Kekse mit Stahlkanten". Ich höre im Funk die Androhung eines „violation reports" und habe nichts außer einer Entschuldigung was ich dagegen sagen könnte. Gott sei Dank, hat die Lady am Funk ihre Drohung nicht wahrgemacht uns bei den österreichischen Behörden anzuzeigen. Für mich wieder eine Lehre in Zukunft lieber umzudrehen, als ohne vernünftige Navigation ins schlechte Wetter einzufliegen. Der Rest des Fluges nach Damme verläuft etwas zerknirscht aber ohne weitere Probleme.

In Damme werden wir von meinem Fliegerfreund und dessen Frau Malis in Empfang genommen. Wir sind eingeladen in den Gästezimmern die Nacht zu verbringen. Bis wir ins Bett kommen wird es feuchtfröhlich sehr spät.

Am nächsten Morgen steht für uns ein lukullisches Frühstück bereit. Die Gastfreundschaft unserer Freunde aus Damme ist grandios.

Um 10:36 Uhr heben wir zur letzten Etappe unserer Reise ab. Nach 2 Stunden und 20 Minuten ist unser Ausflug nach Oshkosh beendet. Nach insgesamt 59 Stunden und 11 Minuten Flugzeit haben wir in 14 Tagen eine erlebnisreiche Reise hinter uns gebracht und viele Fliegerfreundschaften geschlossen.

Ich freue mich schon sehr auf kommende Flugerlebnisse.

STEINER Siegmund u. Aloisia
Vlg. Untergrabnerhof
8972 Ramsau a. D. 55
Tel.: 03687/81387
Seehöhe: 1100 m

Zug: Schladming 10 km
Bus: vorm Haus
FW: Ramsau

Entfernung vom:
Ort: 1 km Arzt: 1km
Gasthaus: Hausn. Bad: 1km
Schilift 1km
Langlaufloipe: beim Haus

Zimmer der Kategorie I, FP, Ferienwohnungen

Ein herrliches Gebirgspanorama vor der Haustür bieten wir Ihnen.
Sämtliche Zimmer sind mit Balkon, Dusche und WC ausgestattet. In unserem gemütlichen Aufenthaltsraum werden Sie sich wohlfühlen.
Hobbyraum., Garage, Balkon, Küchenbenützung, Liegewiese, Kinderspielplatz.
Ferienwohnung: Urgemütlich im alpenländlichen Stil sind unsere Appartements für 2 - 4 Personen eingerichtet. Wohn-Schlafraum, Schlafzimmer, Kochnische, Dusche, WC ,Balkon.
Bergwandern, Schi- und Langlauf, Rodeln, Eislaufen, Eisstockschießen, Tennis, Minigolf, Frei- und Hallenbad.

Viehstand:

Katze
Kaninchen
Geflügel
Schafe
Rinder

Haustiere können mitgebracht werden.

Beim Untergrabnerhof in der steirischen Ramsau können Amateurflugzeugbauer Skilaufen, Langlaufen, Bergsteigen, Wandern oder einfach nur fachsimpeln, der Hausherr ist Mitglied im I.E.CLUB.

Frauenecke

„Über den Wolken, muss die Freiheit wohl grenzenlos sein....."

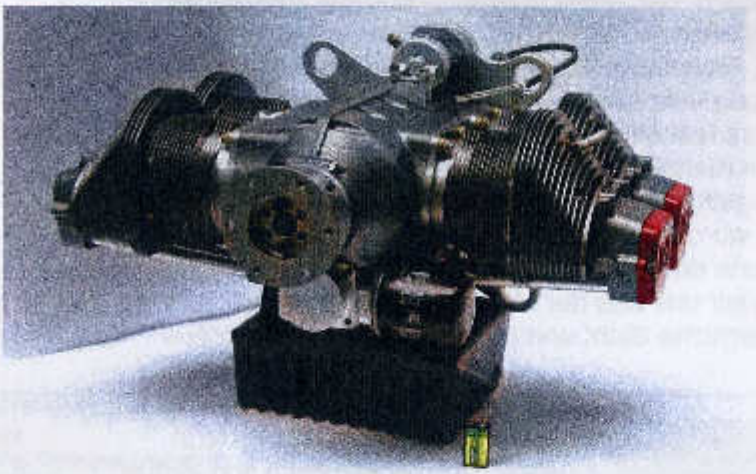
von Heidemarie Wolf

Dunstiges, trübes Februarwetter, grantelnde, verschnupfte Stimmung rings um mich, ich will da raus, ins Blaue, die kurz aufblitzenden Sonnenstrahlen durch den Dunst lassen Bläue und Wärme darüber ahnen.
Ein kurzer Anruf am Flugplatz Krems: "Fliegen kein Problem, gute Sicht, Dunst nur in den Niederungen." Wir setzen uns ins Auto, tanken am Flugplatz unsere Maschine voll zu einem Rundflug, einem Lustflug, dorthin, wo es schön und warm ist.
Kaum sind wir aus dem Platzbereich, steigen wir höher, Stift Göttweig liegt bereits unter uns, wir lassen Dunst; Nebel und trübe Gedanken, rote Schnupfennasen hinter uns. Es ist mein erster Flug nach dem Winter, ich geniesse die Sicht über das graue Land unter uns, die bereits wärmenden Sonnenstrahlen auf meiner Haut und den Blick auf die herrlich weissen, sauberen Berge vor uns. Die Luft ist ruhig und klar, sie trägt uns sicher wie auf Wattebäuschchen, wir kreisen über dem Ötscher, Schifahrer und Bergsteiger winken uns zu, wir gleiten weiter Richtung Dachstein, majestätisch erhebt sich sein Gipfel vor uns, sonnenbeschienener Zuckerguss, unberührt, so scheint es.
Immer wieder werde ich still und ehrfürchtig, vor so viel Unberührtheit der Natur, vergessen sind meine kleinen Zankereien mit den Kindern, der Ärger über eine dumme Bemerkung eines Kollegen. Ich bin dankbar dies hier erleben zu dürfen, den kleinen Sorgen des Alltags auf diese zauberhafte Weise zu entfliehen. Es ist auch nicht nötig mit meinem Piloten zu reden, ich bin ja nur „Co-Pilot". Er ist genauso verzaubert wie ich, und leise, schauend, geniessend. Dass „Luft keine Balken hat" muss fast ein Irrtum sein, so ruhig ist unser Flug.
Die schwäche werdende Wärme der Sonne mahnt uns langsam umzukehren, wir fliegen über dem Grimming, den Hausberg der Segelflieger in Niederöblarn. Langsam kriechen die Schatten unter die Felskanten, jetzt haben wir die Sonne im Rücken, unter uns das Almtal, der Almsee ist noch zugefroren, links von uns der Traunstein mit seiner markanten Felsspitze, ein roter Punkt vor uns, ein Ballon, den wir uns aus der Nähe ansehen müssen, winkende Leute im Korb, die ebenso wie wir die herrliche Sicht und das Gefühl der Freiheit hier oben geniessen.

Nach einem wunderschönen Flug landen wir sicher auf der Piste in Gneixendorf, willkommen von einem freundlichen Betriebsleiter am Tower.
Die Erde hat uns wieder, vielleicht ein bisschen verändert, manche Sorgen und Problemchen sind nicht mehr so wichtig, wenn man sie aus der Distanz betrachtet. Die Welt manchmal von oben zu sehen, bringt uns sicher eine andere Denk- und Sichtweise, oft sind wir viel zu festgefahren in unseren Ansichten und Meinungen.
Zum Glück ist es jedem möglich, die Freiheit des Fliegens zu erleben, gut ausgebildete Piloten lassen gern Abenteuerlustige die Luft über den Wolken schnuppern und wer einmal dort oben gewesen ist, der möchte immer wieder hin.

Messeneuheiten

Die Aero 2003 ist vorbei, einige Gedanken die mir heuer während des Messebesuchs durch den Kopf gegangen sind.
Die Allgemeine Luftfahrt steckt in einer Krise, das ist bekannt, doch auf der Aereo konnte man das hautnah erleben. Die Messestände von Cessna, Lycoming etc. ziemlich leer, nur gelangweilte , zeitunglesende Verkäufer. Einzig am Stand von Diamond Aircraft war lebhafter Betrieb, der Stand voll mit verschiedenen Maschinen und überall interessierte Leute, dass man kaum an die Flugzeuge rankonnte. Der Rotaxmotor war allerdings nicht mehr zu sehen, dafür wieder eine mit dem überarbeiteten Mid-West Wankeltriebwerk ausgerüstete Katana. Offensichtlich gibt es Probleme zwischen DAIR und Rotax die nicht so leicht zu lösen sind, schade.
Auch an den Ständen der UL und VLA Klasse Flugzeugen gab es Diskussionen pro und contra Rotax. Vor allem der Konkurrent Jabiru mit dem hervorragend gearbeiteten Sechszylindertriebwerk macht dem 912S zu schaffen. „Warum wollen Sie Rotax?" hat mir ein Verkäufer offen gesagt: „Jabiru ist billiger, leichter und unkomplizierter im Aufbau." Eigentlich hat er recht.
2800 U/min. Er hat nur einen Haken: Es gibt Ihn noch nicht zu kaufen, das Ding ist noch ein Erlkönig, also erst einmal warten bis zur nächsten Aero (www.masquito.be).
Auch eine Menge wunderschöner Kit-Flieger waren zu sehen, neben den schon bekannten wie Fascination , Impulse und Dynamic hatte eine spanische Firma eine verkleinerte Glasair entwickelt, den „Toxo". Eine reine Augenweide sowohl was die äussere Linienführung betrifft, als auch die Innenaustattung und natürlich auch Gewichte und Flugleistungen. Triebwerk: natürlich wieder Jabiru 3300. Schade dass es kein Einziehfahrwerk hatte, vielleicht kommt das noch.



Was gab es bei den Dieseltriebwerken neues? Der Stand von Thielert war natürlich immer umringt von Interessenten, es gab nicht nur den schon bekannten Centurion 1,7 sondern auch ein neues V-8 Zylindertriebwerk mit 300PS, eine technischer Leckerbissen ersten Ranges.
SMA hatte zwar einen Stand auf der Aero, aber außer einem ausgestellten Motor und einem der deutschen Sprache nicht mächtigen Verkäufer war nicht viel zu machen dort.
Im Freigelände konnte man den auf der letzten Aero schon aufgefallenen DAIR100, einen englischen Gegenkolben-Dieselmotor mit 4 Kolben, 2 Zylindern und 2 Kurbelwellen in einen Wild Thing eingebaut sehen. Die englische Firma hat jedoch die Rechte an dem Motor an den deutsche Luftfahrtbetrieb Korff verkauft, man wird sehen wie es weitergeht.
Eine Fa. Diesel-Air GmbH aus Dessau/BRD hatte ebenfalls einen Prototypen eines Gegenkolben-Dieselmotors auf einem Prüfstand ausgestellt. Für Interessierte wurde das Triebwerk sogar gestartet und mit einem Höllenlärm (ohne Schalldämpfer) kurze Zeit laufengelassen. Ich denke, auf diesem Gebiet wird sich noch einiges tun.
Das auffälligste Ding bei den Segelfliegern war der ETA. Ein Flugzeug mit 30 Metern Spannweite und einer Gleitzahl von über 70. Der 64 PS starke Klappantrieb sorgt für Eigenstartfähigkeit (Rollstrecke etwa 250 Meter) und lässt den Flieger dann mit etwa 2,5 m/s steigen.

Fliegerflohmarkt

Privatinserate für Vereinsmitglieder kostenlos, für Nichtmitglieder € 7,-- pro Einschaltung. Gewerbliche Inserate gegen Spende. Dauerinserate erscheinen bis auf Widerruf .Andere je nach Auftrag, für Mitglieder 3 mal.

Der "Fliegerstammtisch" in Wels hat sich seit einiger Zeit fix etabliert und zwar jeden ersten Samstag im Monat (ausgenommen Feiertage, da wird er um eine Woche später verschoben). Wir treffen uns immer um ca 18 Uhr in der Möwenstube am Flugplatz zum Erfahrungsaustausch, Benzingespräche führen und einfach nur plaudern.

Chrom Molybdän – Flugzeugbleche für Beschläge, Fahrwerksteile, ständig in den Stärken 1mm – 1,5mm – 2mm – und 3mm bei Hans Rumpl in Randegg lagernd und preisgünstig zu beziehen
Tel.:07487-6489

Wir haben wieder Clubhemden mit I.E. Club – Emblem auf der Brusttasche angeschafft , in verschiedenen Größen. Die Hemden sind kurzärmlig, weiß, reine Baumwolle und sind problemlos zu waschen, wir haben sie schon ausprobiert. Das Emblem sieht sehr dezent und schick aus. Stückpreis S 270,--, zu beziehen bei Heidi Wolf,
Tel.: 07416-54774

Ing Rüdiger Kunz beantwortet Flugzeugbau-fragen 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

Hubert Keplinger kommt mit den elektronischen Waagen des I.E. Club gegen Spesenersatz auch zu Nichtmitgliedern. Unkostenbeitrag pro Flugzeug S 500,-
Tel.:0732/253514

Suche (leihweise) Unterlagen, Photos, Zeichnungen zum Segelflugzeug Gumpert "Schwalbe" aus der zweiten Hälfte der 30er Jahre.
Peter F. Selinger,
Landschreiberstrasse 21,
D-70619 Stuttgart,
Tel +49-711-4790848,
Fax +49-711-474636, eMail: Peter.F.Selinger@t-online.de

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, Kinderspielplatzzugelassen, gibt es bei Hm Ing. Winkler,
Tel.: 0222/70106/621

Verkaufe wegen Zeitmangel mein **KR2-Projekt** zum Materialpreis! Die Zelle ist rohbaufertig, HR ist vergrößert. EZFW, Kabinenhaube, Motorträger und Cowling sind Originalteile, Steuerseile, gepr. Alutanks u. Klappenantrieb sind eingebaut, Rumpf u. HR gespachtelt. Motor (Revmaster 2100D m. 2 Verg.), Prop, Instrumente u. jede Menge Kleinmaterial vorhanden. Preisvorstellung ATS 120.000,-
Karl Reiter, 07672/262693 od. 0676/4226440

-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.
Tel.:03615/3622
Fax: 03615/3621

AIRCRAFT SERVICE

AIRCRAFT SERVICE GES.M.B.H.
FLUGPLATZ TRIEBEN
A-8784 TRIEBEN
TEL. 0 36 15 / 36 22 - FAX 36 21
GERHARD MOIK

Verkaufe Conti A-65 komplett mit Propeller und Auspuffanlage mit ca. 400 Stunden s.GÜ, aber wegen LTA 96 zum Grundüberholen fällig,
Josef Wolf, Tel.: 02165-65300

Ein absolut sehenswerter Flieger:
Der neue Storm von Harald Katzengruber