

Nr. 44

Dezember 2004

# I.E. IMPULSE



IGO ETRICH CLUB AUSTRIA

Die Zeitschrift der Österreichischen Amateurflugzeugbauer



> Der Pischof Autoplan wieder flugbereit

> 20. IGO ETRICH Treffen 2004

> Glastar mit Eigenbau - Dieseltriebwerk

> Reiseberichte



## Editorial

Liebe Freunde!

Vor ziemlich genau einem Jahr ging die Meldung durch die Medien, dass ein Kärntner Pilot mit einem selbstgebauten Nachbau eines historischen Flugzeuges in Klagenfurt notlanden musste und die wertvolle Maschine dabei schwer beschädigt wurde, der Pilot aber glücklicherweise unverletzt blieb. Diese Maschine, es handelte sich um den Nachbau des „Pischof Autoplan“, wurde nun, genau ein Jahr nach dem Unfall, von Walter Krobath und seiner Crew neuerlich fertiggestellt und ist wieder flugbereit. Über die Geschichte und den Werdegang des Autoplan, siehe Artikel auf Seite 15.

Diesmal sind viele Reiseberichte eingegangen, ich konnte gar nicht alle in dieser Ausgabe unterbringen, werde sie aber in der nächsten Ausgabe veröffentlichen. Auf jeden Fall vielen Dank den fleißigen Schriftstellern!

Wie Ihr wißt, werden von dem österreichischen Flugzeughersteller Diamond die ersten serienmäßigen Flugzeuge mit Dieselmotor gebaut. Umso bemerkenswerter ist es, dass es auch österreichische Amateurflugzeugbauer gibt, die ihre Flugzeuge mit Dieselmotoren ausrüsten. Noch dazu sind diese Triebwerke von Ihren Besitzern selbst entwickelt worden. Eines von diesen Flugzeugen war heuer bei unserem Treffen in Wels zu sehen und ist mittlerweile zulassungsreif. Ein Bericht darüber ist auf Seite 6 nachzulesen.

Die Bauüberwachung über den Igo Etrich Club funktioniert derzeit sehr gut. Allerdings sind derzeit nur 4 Projekte in unserer Hand, es werden jedoch in Zukunft neue Projekte nach Möglichkeit gleich direkt von der ACG an uns verwiesen. Laut Auskunft der ACG wird es in nächster Zeit eine neue Gebührenordnung geben, die die Überwachung durch uns dann auch aus wirtschaftlichen Gründen sinnvoll machen wird.

Für die kommenden Feiertage wünsche ich Euch alles Gute, viel Erfolg im Neuen Jahr und eine unfallfreie Flugsaison 2005!

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://www.amateurflugzeugbau.at>

Obmann: Othmar Wolf, 3252 Petzenkirchen, Tel./ Fax : 07416/54774,

Email: [ieclub@pgv.at](mailto: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](mailto:rudolf.holzmann@utanet.at)

Schriftführer: Daniel Bierbaumer, 3361 Aschbach, Tel.: 07476/76395

Email: [daniel.bierbaumer@utanet.at](mailto:daniel.bierbaumer@utanet.at)

Vereinskassier: Hermann Eigner, 4081 Hartkirchen, Tel.: 07273/8814,

Email: [hermann.eigner@philips.com](mailto:hermann.eigner@philips.com)

Redaktion I.E. IMPULSE: Othmar Wolf, 3252 Petzenkirchen, Tel./ Fax : 07416/54774,

Email: [ieclub@pgv.at](mailto:ieclub@pgv.at)

Verlagspostamt Aschbach

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
Editorial.....	2
Inhaltsverzeichnis.....	3
Termine.....	3
20. IGO ETRICH Treffen 2004.....	4
Baubericht Glastar.....	6
Erlebnis Altiport.....	10
Vereinsintern.....	12
Technik.....	13
Historischer Flugzeugbau.....	14
Reiseberichte.....	17
Fliegerflohmarkt.....	23

## Termine

- 3. April 2005** Jahreshauptversammlung des Igo Etrich Club im Hotel Stadtkrug, Wels
- 12. - 18. April 2005** Sun'n Fun EAA Fly-in, Lakeland-Florida, USA
- 21. - 24. April 2005** AERO Friedrichshafen Internationale Fachmesse für Allgemeine Luftfahrt
- 26. Juli - 01. August 2005** Air Venture Fly-in, Oshkosh, USA
- 13. - 15. August 2005** 21. Internationales IGO ETRICH Treffen 2005 in Wels
- 02. - 04. September 2005** UL-Expo Zell/See, Österreichs größte UL-Messe für Kleinflugzeuge

## 20. IGO ETRICH Treffen 2004

Die Erfahrungen der letzten Jahre, wo schon über 100 Flugzeuge aus dem In- und Ausland unser Experimentalfliერთreffen besuchten, lehrten uns, dass wir diesmal ein großes, stabiles Festzelt für die Bewirtung unserer Gäste und für die Abendveranstaltung mieten mussten, da wir schon sehr unter Platzmangel litten.

Ebenso war diesmal für genügend sanitäre Anlagen und Duschen gesorgt.

Am Freitag, den 13. August, wurde mit tatkräftigster Hilfe der Vereinsmitglieder das Zelt aufgestellt, Absperrungen und Fahnenmasten aufgebaut. Ein kleineres Partyzelt sollte als Empfangszelt dienen, wo jeder mit dem Flugzeug anreisende Besucher eine Flasche Spezialwein als Geschenk erhalten sollte.



Hiermit soll allen Helfern herzlichst gedankt werden; es war eine Freude zu sehen, mit welchem Engagement und Tatkraft innerhalb kürzester Zeit alles vorbereitet war. Viele Hände machten der enormen Arbeit ein jähes Ende!!!

Das Wetter war am Freitag noch einigermaßen fliegbar und so kamen die ersten Flugzeuge bereits im Laufe des Nachmittags und wurden von den Einweisern auf die vorbereiteten Abstellflächen dirigiert.

Leider meinte es der Wettergott diesmal nicht besonders gut, denn am folgenden Samstagmorgen war der Himmel dicht, die Wolkenuntergrenzen erlaubten gerade noch die Landung einiger österreichischer Eigenbauflugzeuge, auch zwei deutsche Flugzeuge aus Friedrichshafen fanden den Weg nach Wels.

Im Laufe des Tages verschlechterte sich das Wetter jedoch zusehends und unsere Besucher mussten wegen des starken Regens und der Windböen ins Zelt flüchten, wo es wenigstens genug zu essen und zu trinken gab und bei Kaffee und Kuchen Flugerlebnisse und Bauprobleme diskutiert wurden.

Gegen Mittag gab es auch noch Sturmwarnung, alle Flugzeuge mussten sturmsicher verankert werden und das Festzelt blieb unbeschädigt, nur das Empfangszelt war den heftigen Windstößen nicht gewachsen und wurde schwer beschädigt.

Am späten Nachmittag rechnete niemand mehr mit weiteren anfliegenden Besuchern, obwohl es zeitweise aufklarte. Doch das Unwahrscheinliche geschah: plötzlich schwebten noch zwei kleine Flugzeuge ein, deutlich sichtbar das Schweizerkreuz am Seitenruder: Max Brändli, der Konstrukteur der bekannten BX2-Cherry und sein Bruder Werner, als Piloten, mit den Brüdern August und Ruedi als Copiloten, hatten es doch noch geschafft. Aus Grenchen kommend, bei denkbar schlechtem Wetter, hatten sie mehrmals ans Umkehren gedacht, doch sie sind nun seit über 10 Jahren unsere treuesten Fliegerfreunde bei unseren Treffen und irgendwie hatten sie doch immer wieder zwischen Regen und böigen Winden einen Weg gefunden. Wenn man bedenkt, dass der jüngste der vier Brüder 68 Jahre zählt und der älteste 80, dann muss diese fliegerische Leistung und ihr Enthusiasmus ganz besonders hervorgehoben und honoriert werden und bestätigt unsere guten nachbar- und freundschaftlichen Beziehungen.

Mit den beiden Schweizern hatten wir dann insgesamt 22 Besucherflugzeuge gezählt, trotz des schlechten Wetters. Vor allem waren wir sehr stolz auf das erste, mit selbstentwickeltem Dieselmotor betriebene österreichische Eigenbauflugzeug, eine Glastar.

Viele, auch ausländische Freunde, ließen es sich jedoch nicht nehmen, uns mit dem Auto zu besuchen und so war dann am Abend der Andrang bei der traditionellen Mostviertlerjause mit Speck, Radi und Most enorm wie immer. Wie jedes Jahr wurden wieder die zum ersten Mal angereisten Eigenbauflugzeuge prämiert, diesmal gab es wertvolle Bücher über die Geschichte der österreichischen Luftfahrt als Preise für die Fertigstellung des Eigenbauflugzeuges.

Am Sonntagmorgen, nach einem gemeinsamen Frühstück in der Möwenstube, flogen unsere Freunde bei Schönwetter nach einer durchgeführten, und mit Fliegerlatein gespickten Nacht nach Hause, mit dem beiderseitigen Versprechen, sich wieder zu grenzüberschreitenden Aus"Flügen" zu treffen.

Dank der auch am Sonntag helfenden Vereinskollegen war das grosse Zelt innerhalb einer Stunde wieder abgebaut, der Platz „stubenrein“ hergerichtet. Mit solch tatkräftiger Unterstützung wird es eine Freude sein das Treffen 2005 zu planen und auszurichten.

Ein Verein lebt und stirbt wirklich mit seinen Mitgliedern. Unser Igo Etrich Club hat wieder einmal bewiesen, dass trotz der weit verstreut wohnenden Mitglieder über ganz Österreich, eine fruchtbringende Zusammenarbeit mit Freude möglich ist.

In diesem Zusammenhang sei auch sehr herzlich dem Vorstand der WMW gedankt, der uns wieder das Flugplatzareal zur Verfügung gestellt hat. Ebenso dem Team rund um Oliver Hackenberg und den Wirten des Airtreff, Helmut und Andrea, für die Bewirtung.



*Die Preisverteilung abends im Osttrakt*

**Bitte vormerken: Jahreshauptversammlung des IEC am 3. April 2005, 10 Uhr, voraussichtlich im „Stadtkrug“ in Wels.**  
Einladungen werden rechtzeitig verschickt.

## Baubericht Glastar

### Sie fliegt und noch dazu mit einem Dieselmotor „Made in Austria“ !

#### 2. Teil des Abenteuerberichtes von Volker Illing und Paul Salzmann

Nachdem mein Fliegerfreund Paul Salzmann und ich am Lagerfeuer saßen und die Idee vom selbstgebauten Flugzeug beschlossen hatten, sind mittlerweile 7 Jahre vergangen.

Ja, 7 Jahre in einer „Fliegerehe“ mit Hö-



*Löcher bohren mit selbstgebauter Vorrichtung*

hen und Tiefen ,mit viel Spaß am „Basteln“ und auch mit einigen kleinen Pausen. Na ja , wer selbst einmal ein Flugzeug mit einem Freund gebaut hat, der weiß, was ich meine. Das Wichtigste ist, dass wir uns auch heute noch gut verstehen und Freunde sind, auch wenn zwischendurch die Diskussionen über Flaps, Clecos, Verstellpropeller, Dieselmotor, usw. manchmal die Gefühle zum Brodeln gebracht haben.

Aber in Summe sind wir ein gutes Team und wir hatten viel Freude, unseren Traum zu realisieren.

Aber nun zu den technischen Details :

Die ersten 2 Jahre unserer Arbeit haben wir im Haus vom Paul gearbeitet, besser gesagt, eigentlich im Keller verbracht. Dort wurden wir liebevoll von unseren Frauen die „Kellerhörnchen“ genannt und wir haben fleißig gebohrt und genietet .

Unsere erste Arbeit war das Seitenruder und wir haben gelernt Hilfsvorrichtungen zu konstruieren (eine von Pauls Lieblingsbeschäftigungen), tausende Löcher mit unserer Luftbohrmaschine für die Nieten zu bohren (war meine Lieblingsbeschäftigung) und dann die Teile mit Clecos zu fixieren . Nach dem Entgraten und Reinigen wurden die Teile mit Primer gespritzt und dann genietet.

Das Zusammennieten von Flugzeugteilen war für uns eine ganz neue unbekanntete Arbeit.

Die meisten Nieten waren mit dem Drucklufthammer zu schlagen und natürlich mit einem schweren Metallstück zum Gegenhalten – davon hatten wir am Ende eine ganze Menge - in allen nur möglichen Variationen produziert.

Dann gab es noch das Nieten mit der Zange überall dort, wo man von 2 Seiten dazukommt und dann noch einige Hohlنieten, die mit der Zange durchgezogen wurden.

Aus der Sicht von heute war das eine sehr schöne Arbeit und in dieser Zeit haben wir auch unser gut beschriebenes Handbuch schätzen gelernt. Nachdem wir im Keller alle Ruder und auch die Tragflächen gefertigt hatten, haben wir noch die Tragflächen und den Cage (Stahlrohrgerüst ) miteinander verbunden und die Winkel der Tragflächen zum Rumpf eingestellt. Nach dieser Arbeit war dann der Keller zu klein geworden.

Aber manchmal hat man auch Glück. Wir haben jedenfalls ganz in unserer Nähe eine alte Fassbinderwerkstatt gefunden, wo für unser Flugzeug mehr als genug Platz war. Zusätzlich gab es noch einen sehr freundlichen Vermieter, der uns auch in der dazugehörigen neuen Werkstätte werkeln liess (und auch Führungen für Besucher in der Flugzeugwerkstätte hielt).

Ja, und dort ging dann die Arbeit mit Harz, Beschleuniger und Härter los, aus dem der Rumpf zu fertigen war. Wenn wir ehrlich sind, dann ist diese Arbeit auch technologisch inte-

ressant, aber so richtig war das nicht unser Element. Nachdem wir dann so an die 10 kg Harz verarbeitet hatten, sah unser Werk schon wie ein Flugzeug aus.

In dieser Bauphase haben wir auch oft über die mögliche Motorisierung nachgedacht und alle verschiedenen Möglichkeiten durchdiskutiert. Als Ergebnis stand fest, wir bauen einen Experimentalmotor ein, denn die Standardvariante mit dem Lycoming O-320 stand uns immer noch offen.

Unser Anforderungsprofil an den Motor war:  
günstiger Verbrauch, hohe Dauer-



*Die Glostar im Rohbau*

leistung, passende Gewichtsklasse für unsere Glostar, Leistung größer als 140 PS und ein ausfallsicheres Steuerungskonzept.

Nach Prüfung aller Varianten mit Diesel- und Benzinautomotoren kamen wir zur Erkenntnis, dass für uns kein Automotor zum Umbau geeignet war.

Unser Fliegerfreund Wolfgang Feichtner baute ebenfalls eine Glostar und hatte die Idee einen Steyr-M1 Dieselmotor (Marine-Innenbordmotor) als Flugmotor umzubauen. Dieser Motor war bekanntlich in Österreich von Prof. List mitentwickelt und vom Motorenwerk Steyr gebaut worden. Und warum haben wir uns damals gerade für diesen Dieselmotor entschieden?

1. günstiger Verbrauch durch Direkteinspritzung (Pumpedüse)
2. Kerosintauglichkeit des Motors
3. es gibt von der Motorherstellerfirma eine Baubegleitung unseres Projektes und der technische Leiter der Steyr Motorenwerke wohnt in unserem Heimatort Aschbach (und ist inzwischen ein guter Freund von uns geworden!)

4. der Motor hat seinen Haupteinsatzbereich als Marinemotor mit hohen Dauerleistungen, welche durch den Monoblock (keine Zylinderkopfdichtung) ermöglicht werden.

5. sehr ruhiger Motorlauf (Verbrennungsverlauf) durch Doppelnadelhub-Pumpendüsen

6. der Motor hat eine moderne elektronische Kennfeldsteuerung und zusätzlich eine zweite unabhängige rein mechanische Notebene zur Motorsteuerung (mit Seilzug, läuft auch bei totalem Stromausfall wie ein typischer Flugmotor weiter)

7. das Motorgewicht war für unsere Glostar akzeptabel und möglich

Nachdem durch Wolfgang das Propeller-Getriebe (1:1,6552) mit Zahnriemenuntersetzung ausgelegt und aufgebaut war und er aus beruflichen Gründen keine Zeit mehr hatte, wurde das Projekt von uns weitergeführt. In Summe brauchten wir noch fast eineinhalb Jahre um den Motor für den Einbau in unser Flugzeug vorzubereiten.

Auf dem Motorprüfstand haben wir die Einbaubedingungen im Flugzeug so gut wie nur möglich nachgestellt und dann eine Menge von Testläufen mit dem 3-Blatt Verstell-Propeller durchgeführt, die Auswertung der gesamten Motor Datenwerte aus dem Motorrechner erfolgte direkt über eine Datenschnittstelle mit dem Laptop.

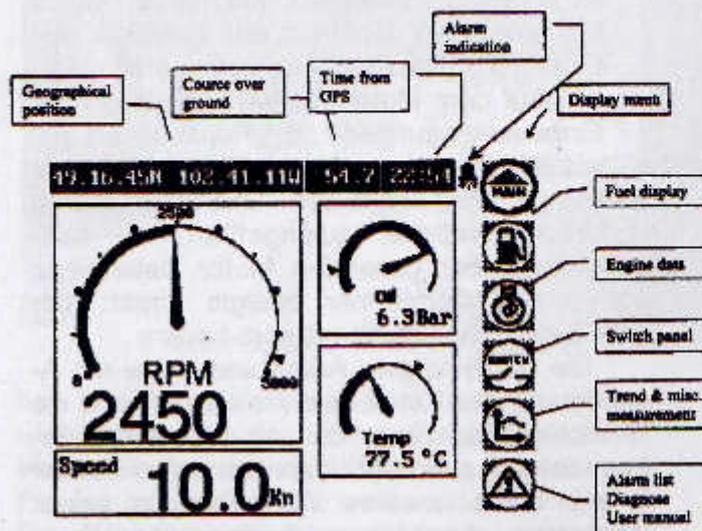
Die aufwendigste Arbeit war dabei die Adaptierung des Kühlwasserkreislaufes und die Gewichtsreduzierung, die wir bei einem befreundeten Landmaschinenmechanikermeister in der Nähe unseres Wohnortes in seiner Werkstätte durchführen durften. Die vielen erforderlichen Probeläufe mussten wir wegen des großen Lärmes außerhalb der Werkstattöffnungszeiten absolvieren. Am Ende konnten wir mit einer Stunde Vollgas ohne Probleme auf dem Prüfstand fahren --- der Turbolader glühte dabei in die Dunkelheit hinein und die Nachbarhühner fanden keinen Schlaf bei diesem Lärm. Unser Bauprüfer der Austro Control, Herr Ing. Andreas Winkler, war von den Ergebnissen unserer Testläufe ebenfalls sehr angetan. Nach nunmehr fast 5 Jahren Bauzeit konnten wir endlich den Motor in unsere Glostar einbauen.

Es war eine sehr umfangreiche Arbeit nötig, um unser Flugzeug diesen speziellen Motorbedingungen anzupassen. Und dann kam der Tag der Wahrheit - unsere erste Schwer-

punktbestimmung. Das Resultat lässt sich am besten mit unserem Zustand in der folgenden Nacht beschreiben – ernüchternd!

Nachdem wir die Batterien (2,2 kW-Starter!) unter das Seitenruder positioniert hatten, waren wir mit Schwerpunkt und Gesamtgewicht innerhalb der geforderten Werte. Diesen Erfolg haben wir so ausgiebig gefeiert, bis unser eigener Schwerpunkt außerhalb der Toleranz lag und wir uns gegenseitig stützen mußten um unverletzt nach Hause zu kommen. In den folgenden Monaten haben wir dann unser Flugzeug mit Hilfe unseres „Zaubertrankes“ (selbstgepresster Most – wir wohnen mitten im Herzen des Mostviertels) fertig zusammengebaut und schön herausgeputzt.

Ein besonderes „Gustostückerl“ ist noch der Motorüberwachungs-Bildschirm (Touch screen mit 120x98mm) mit integriertem GPS, auf den alle Motordaten wie Drehzahl, Öldruck, Wasser/Ladeluft-Temp, Ladedruck,



Batteriespannung, Verbrauch, Tankinhalt, Motorleistung in %, Geschwindigkeit über Grund und Kurs, Betriebsstunden dargestellt und zusätzlich noch die voraussichtliche Reichweite errechnet wird. Das Alarm-Management und die Motordiagnose mit Trendaufzeichnung läuft ebenfalls über den hochauflösenden Flüssigkristall-Bildschirm, der selbst bei direktem Sonnenlicht sehr gut lesbar ist. Die Bedienung und Eingabe erfolgt durch das Berühren des interaktiven Bildschirms, die Bedienoberflächen sind sehr übersichtlich in 6 Hauptseiten gegliedert, die Verbindung mit dem Motorrechner erfolgt über eine CAN-Bus-Verbindung.



Am 12. August 2003 war es dann soweit. Unsere Glaser stand vor der alten Fassbindelei im Garten und wir haben zum ersten Mal den Motor gestartet. Es war einfach phantastisch! Der Sound im Flugzeug, dem das typische Dieselgeräusch im Start und Reisedrehzahlbereich völlig fehlt, klingt eher wie eine Turbine und auch sonst gab es keine Probleme.

Das haben wir dann im Garten mit Familie, Freunden und Bekannten würdig gefeiert.

Und am nächsten Tag wurde die lange Reise (8 km) von Aschbach zum Flugplatz Seitenstetten mit einem Traktor als Zugmaschine durchgeführt, die sehr abenteuerlich war. Volker musste im Cockpit mitfahren, weil wegen der angelegten Tragflächen der Schwerpunkt so weit nach hinten gerutscht war und beim Anfahren des Traktors das Flugzeug sich immer aufgestellt hat und damit unlenkbar war. Paul ist mit dem VW-Bus vorgefahren und hat in den engen unübersichtlichen Kurven vorher die Straße gesperrt. Gott sei Dank sind wir keiner Polizei begegnet, sonst wäre unser Bericht jetzt zu Ende!

Der Rest ist schnell erzählt. Es gab einige Rollversuche und natürlich auch die Abnahme für den Erstflug durch unseren Bauprüfer. An einem Abend haben wir gemeinsam mit unseren Frauen festgelegt, wer von uns beiden den Erstflug macht. Paul hatte dazu ein altes deutsches 5-Mark Stück mitgebracht (und ich glaube er hat zu Hause schon fleißig das Hochwerfen geübt). Unsere Frauen haben dann gemeinsam das Geldstück geworfen und Zahl hat gewonnen—das war Volker! Der Tag der Wahrheit kam dann am 19.10.2003. Ge-

nau um 08h 29 schwebte unsere **Diesel-Glastar** zum ersten Mal in der Luft. Die ersten 3-5 Minuten waren für mich extrem auf-



*Der Transport zum Flugplatz*

regend, das ist wohl so, wenn man so etwas zum ersten Mal macht. Da ziehen in Gedan-

#### Erfolgene technische Daten :

Startstrecke über 15 m Hindernis 302 m, Vy 69 kt, Steigrate 4,5 m/sek, Vne 162 kt Reisegeschwindigkeit: 110 kt mit 2050 Upm am Propeller und 18-20 l Diesel pro Stunde  
 Flugzeugdaten: Spannweite 10,67m, Länge 6,90m, Höhe 2,77m, Tragfläche 12,77m<sup>2</sup>, Steigung 9,6 , Max. Abfluggewicht 890 kg.

Das Flugzeug zeichnet sich durch eine extrem gute Eigenstabilität in allen Fluglagen aus. Wir können zu zweit fliegen, volltanken (120 l Diesel ausfliegbar ) und 10 kg Gepäck zuladen.

#### Propeller:

3 Blatt Propeller MTV 18-D/183-17 elektrisch verstellbar

#### Motor:

Type STEYR Marine Dieselmotor  
 144VTI  
 4-Takt, 4-Zylinder in Reihe, 150 PS /  
 3900 Upm, Hubraum 2150cm<sup>3</sup>

Info's zum Steyr-Dieselmotor :  
<http://www.steyr-motors.com> ( dann  
 Application/ Spec../ Plane Glastar )

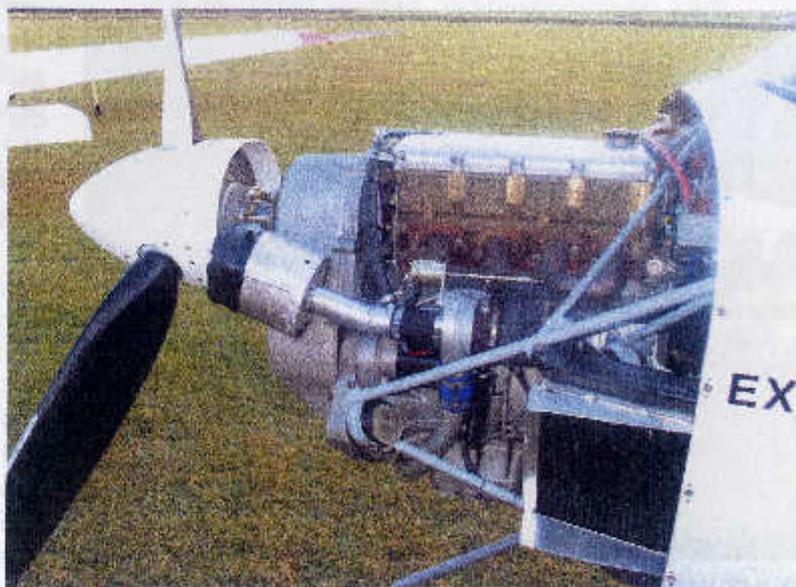
Gesamte Bauzeit: 6 Jahre

ken viele Details im Kopf vorbei, immer mit der Frage, wird alles OK sein?

Es war ein erfolgreicher Erstflug und auch die erste Landung war sehr gut.

**Damit war der erste Dieselmotor „made in Austria“ in der Luft!**

Seit dem Erstflug ist mittlerweile fast ein Jahr vergangen und wir haben das gesamte Erprobungsprogramm mit guten Ergebnissen abgeflogen. Wir hatten auch noch Glück mit dem Wetter und Dank der Unterstützung von Othmar Wolf , Hubert Keplinger und Peter Styrsky konnten wir auch die Startstreckenvermessung und das Lärmgutachten noch in diesem Jahr durchführen. Nun werden wir jetzt im Winter das Handbuch und den Wartungsplan fertig schreiben. Im Frühjahr 2005 steht dann die Endabnahme mit Herrn Winkler an und dann freuen wir uns auf viele schöne Flüge mit unserer OE-CPV.



## Erlebnis Altiport

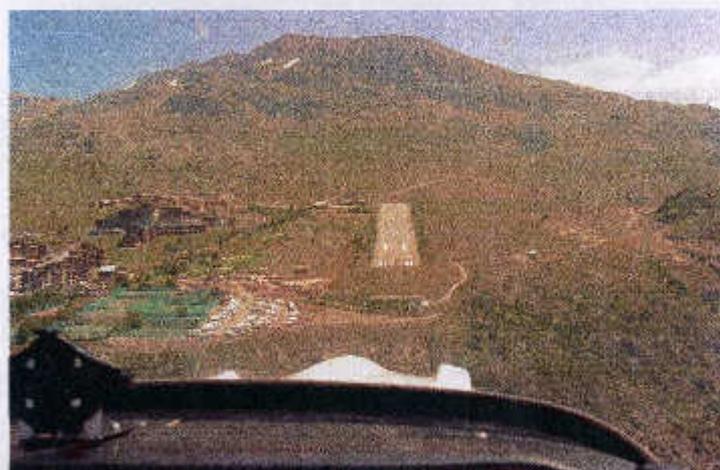
### Fliegen in Frankreich von Othmar Wolf

„Leben wie Gott in Frankreich“ heißt es in einem Sprichwort und was das in der Fliegerei bedeutet konnten wir heuer am eigenen Leib erfahren. Schon lange hatten wir vor, unseren Sohn, der seit einigen Jahren in Frankreich lebt, zu besuchen. Natürlich mit dem Flieger, denn mit dem Zug oder Auto wären es ca. 13 Stunden Fahrzeit pro Strecke. Also planten wir für die Woche vom 18. bis 24. Juli eine Reise nach Lyon und hofften auf schönes Wetter. Sonntag war es dann soweit, das Wetter war wirklich strahlend schön, nur der Westwind brachte meine Treibstoffkalkulation etwas durcheinander. Bis zum Zielflugplatz in einem Flug wäre nur ohne Reserve möglich, daher planten wir einen Tankstop in Leutkirch.

Unterwegs rasteten wir wie gewohnt unsere Companyfrequenz 123.45 und kurze Zeit später hörten wir schon eine bekannte Stimme im Headset, nämlich Poldi Beham, der sich gerade mit unserem Freund Hubert Keplinger im Smalltalk unterhielt. Die beiden waren auf dem Heimflug vom Flugtag in Tannheim, den wir heuer ausfallen lassen mussten wegen unserer Reisevorbereitungen. Wetter Richtung Westen ist problemlos konnten sie uns berichten. So blieb es dann auch bis zu unserem Zielflugplatz Villefranche, ein Flugplatz in der Größe wie Krems mit 930m Hartbahn, nord-

westlich von Lyon gelegen. Das Anflugverfahren hatte ich schon vorher studiert, die Frequenz gerastet, Funkverkehr auf französisch war zu hören, also im Anflug wie gewohnt eine Meldung auf Englisch abgesetzt. Keine Antwort, also noch einmal etwas deutlicher sprechen, vielleicht haben sie dich nicht verstanden. Wieder Funkstille, so probierten wir es noch ein paar Mal ohne Erfolg.

Also was machen? Nachdem wir wussten, dass uns unser Sohn unten erwartet, kam ein Ausweichen auf einen anderen Platz nicht in Frage. Inzwischen hatten wir



*Der Anflug auf den Altiport sieht eigentlich nicht ungewöhnlich aus*



*Geschafft, auf dem Abstellplatz von Alpe d'Huez*

die Piste schon in Sicht, also schnell die Entscheidung ob Piste 36 oder 18, nach dem Windsack passt die 18.

Also Blindmeldungen abgesetzt, Luftraum beobachtet und rein auf die 18. Nach dem Abstellen am Apron kam uns schon Christian entgegen, den wir ersuchten, den Betriebsleiter zu fragen, warum uns am Funk niemand geantwortet hat. Die Antwort war kurz und einfach: Es sei hier nicht üblich, dass der Betriebsleiter Anweisungen gibt, es werden von allen Flugzeugen nur Blindmeldungen abgesetzt, so wie wir es eh richtig gemacht haben. Na ja, so

was sollte man einmal bei uns in Österreich probieren.

Am folgenden Tag wollten wir eine Planung für die nächsten Tage machen, dabei erwähnte Chris, der ein ambitionierter Radfahrer ist, dass kommenden Mittwoch eine Etappe der Tour de France auf die Alpe d'Huez, ein bekanntes Skizentrum in den französischen Alpen führe und dass er sich dieses Spektakel gern ansehen würde. Alpe d'Huez, das sagte mir auch was, das ist doch ein bekannter Altiport, mit einer ganz kurzen ansteigenden Piste hoch oben in den Bergen. Nach kurzer Suche im Internet hatte ich das Objekt meiner Begierde gefunden: den Altiport Henri Giraud, auf 6000ft etwas abseits von Alpe d'Huez gelegen, 450m Hartpiste mit 16% Steigung. Wir beschlossen also gleich am nächsten Tag mit dem Auto hinaufzufahren.

Der Rummel auf den Zufahrtstrassen war bereits enorm, die Fahrt über die eigentliche 15 km lange Bergstrecke dauerte fast eine Stunde, da die Fans bereits Tage davor die Plätze entlang der Straße belegen und dementsprechend viel Gedränge herrschte.

Endlich oben angelangt fanden wir auch bald den Flugplatz. Wie erwartet, eine ganz kurze Piste, steil abfallend und unten flach auslaufend wie eine Skischanze.

Wir befragten einen jungen Mann, der dort Gästeflüge mit einem bereitstehenden Trike machte, über das Anflugverfahren. Anfliegen dürfte man hier eigentlich nur mit eigener Einweisung, sagte er uns, aber um 40€ würde er mit mir 3 Platzrunden machen. Gesagt getan, eine luftige Sache in so einem Trike. Die Sache mit dem Anflug schien gar nicht so schlimm, man braucht sich nur den Flugplatz St. Georgen um 16% bergauf vorstellen. Und beim Ausschweben schön ziehen, da der Boden schnell ansteigt.

Ich wusste genug. Da musste ich hin mit meiner Cherry. Auf 400 m Pisten bin ich schon öfter gelandet und nach dieser „Einweisung“ fühlte ich mich auch dieser Anforderung gewachsen. Am Donnerstag, also einen Tag nach der Tour, die wir uns im Fernsehen anschauten (bekanntlich hat diese Etappe der Amerikaner Armstrong gewonnen), war das Wetter schön genug

und wir, d.h. Chris und ich, machten uns auf den Weg.

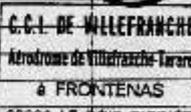
Ein Anflugblatt hatte ich mir aus dem Internet besorgt und mit Fotoapparaten bewaffnet starteten wir von Villefranche. Die Funkverfahren kannte ich ja nun bereits. Nach einer Stunde Flugzeit hatten wir Grenoble hinter uns und befanden uns in 6000 ft in einem engen Tal in den französischen Alpen, auf der Suche nach einem kleinen Dorf, das wie ein Schwalbennest auf einem Berghang klebt.

Bald hatten wir es gefunden und auch die Piste daneben, wo wir hinwollten. Also den Anflug genauso wie es mir der Trikeflieger gezeigt hatte: zuerst den Platz überfliegen, dann schräg abfliegen und in den Endanflug kurven, ja nicht zu tief, denn dort geht's steil bergab. Der Anflug war dann auch eher unspektakulär. Nur hatte ich übersehen, dass wir etwas Rückenwind hatten und dadurch ziemlich spät zum Aufsetzen kamen, was unsere Bremsen sehr strapazierte. Wie schon gewohnt war am Funk wieder keine Antwort gekommen, also kletterten wir die steile Treppe zum Turm hinauf. Der freundliche Betriebsleiter drückte mir einen riesigen Stempel ins Flugbuch. Die Frage nach der Landegebühr beantwortete er nur mit einem lässigen Schulterzucken: Das Landen hier oben kostet nichts! Er erzählte uns noch, was am Vortag hier los war. Alle prominenten Radfahrer samt Begleitern waren von Hubschraubern hier abgeholt worden, dementsprechend voll war der kleine Abstellplatz gewesen.

Wir gönnten uns also noch einen Kaffee mit Kuchen bevor wir den „Absprung“ auf der Piste wagten. Währenddessen kam

Flugziel als		Deyon Flugzeit		Dienstleistungen			Besichtigungsstempel und U-Handwritten notes
normaler oder Pilot	sonstige Pilot	bei Nacht	nach IFR	Montagearbeiten und für Piloten Regel 101 bis Regel 103 (siehe Anhang der Flugregeln)	Art und Zweck des Fluges (siehe Anhang der Flugregeln)	Verbleibende Stunden Dienstleistungen	
12.12.04							
103							
142							
204							
223							
58							
126							
57							
343							
53							
26							
28.12.04							





Der Stempel im Flugbuch füllt fast eine halbe Seite

noch eine französische Jodel, die gleich wieder wegflög, so konnten wir den Start beobachten. Natürlich bergab in der Gegenrichtung, die Jodel flog bereits bei der halben Piste.

Tatsächlich ist einem doch etwas mulmig zumute, wenn man an der Schwelle steht und vor sich nur 50m Piste, die dann ins Nichts nach unten verschwindet. Unser Start war aber dann ebenso problemlos: mit Vollgas runter die 16%, die Fahrt ist schnell im weißen Bereich und wir flogen bereits wieder in 6000ft heimwärts. Doch zuvor kletterten wir noch auf 11000 ft um die Skifahrer auf einem Gletscherskigebiet zu beobachten, die dort mitten im Sommer vollen Betrieb hatten.

Nach einer schönen Woche hatten wir den Heimflug nach Österreich für Samstag

geplant. Da am Vortag noch eine Kaltfront mit schwere Gewittern durchgezogen war, schienen die Voraussetzungen am Samstag mit relativ tiefen Untergrenzen, aber aufgelockerter Bewölkung fraglich. Wir beschlossen jedoch es zu versuchen. Aber bereits vor der schweizerischen Grenze war infolge aufliegender Bewölkung ein Weiterfliegen unmöglich und wir flogen zurück, um eine weitere Nacht in Lyon zu verbringen. Tags darauf war das Wetter jedoch wieder einwandfrei und wir konnten einen wunderschönen Flug über die Schweizer Alpen genießen.

Nach einem Tankstop in Wels und einem gemütlichen Mittagessen im Airrest landeten wir wieder in Krems

## Vereinsintern

### Kleine Änderungen an Eigenbauflugzeugen

Gerade bei unseren Eigenbauflugzeugen kommt es manchmal vor, dass nach erfolgter Zulassung doch noch irgendwelche Kleinigkeiten geändert werden müssen, sei es in der Ausrüstung, dass z.B. ein zusätzliches Instrument eingebaut wird oder im Triebwerksbereich Änderungen sinnvoll erscheinen.

Solche Änderungen werden von der Zulassungsbehörde als „kleine Änderungen“ bezeichnet und definieren eben Änderungen, die die Flugleistungen und die Stabilität des Luftfahrzeugs nicht beeinflussen.

Es wird an dieser Stelle aufmerksam gemacht, dass **auch solche Änderungen genehmigt werden müssen**. Derzeit wird diese Genehmigung noch von der Austro Control durchgeführt, es ist uns jedoch in Aussicht gestellt worden, dass wir in Zukunft kleine Änderungen durch unseren „Entwicklungs und Herstellbetrieb“ genehmigen dürfen. Dazu muss aber die Funktion unserer Bauüberwachung gewährleistet sein, also wieder ein Grund mehr, Euer Projekt durch den Igo Etrich Club überwachen zu lassen!

### In eigener Sache

Von einigen „guten“ Kameraden des I.E. Clubs wird behauptet, ich hätte im Falle einer Fahrtmessernachprüfung eine Fehlmessung durchgeführt.

Dazu folgende Erklärung: Um in Zukunft nicht nur knoten- und meilengeeichte Fahrtmesser nachprüfen zu können, wurde von einer anerkannten Instrumen-

tenfirma eine zusätzliche Skala in Kilometerreichung am vereinseigenen Prüfgerät angebracht.

Nachdem ein in km/h geeichter Fahrtmesser von mir zweimal nachgeprüft und außer der Toleranz befunden wurde, wurde dieser in der Zivilwerft Linz nachgeprüft und in Ordnung befunden.

Dadurch aufmerksam geworden, fuhr ich mit dem Prüfgerät des I.E. Clubs ebenfalls nach Linz zur Hubschrauberwerft und ließ dieses speziell die Kilometereichung betreffend nachprüfen.

Dabei stellte sich heraus, daß die von der obigen Firma zusätzlich angebrachte Skala bis zum Wert 100 km/h eine zu große Ablage hat. Wenn dann, wie beim Prüfling, noch eine vielleicht sonst zu vernachlässigende Ablage in die gleiche Richtung dazu kommt, ergibt das dann einen Wert, der sicher außerhalb der Toleranz ist. Wie man sieht, war das

nicht eine von mir verursachte Fehlmessung, sondern ein von der einer Fremdfirma verursachter Fehler an der Skala. Es wird daher in Zukunft, wenn schon Fahrtmesser in km/h Eichung verwendet werden müssen, auf Knoten oder Meilen umgerechnet werden.

Ich hoffe, dass ich mit dieser Erklärung auch die wohlmeinenden Kameraden zufriedengestellt habe.

Vereinsgründer und Ehrenobmann  
Rudi Holzmann

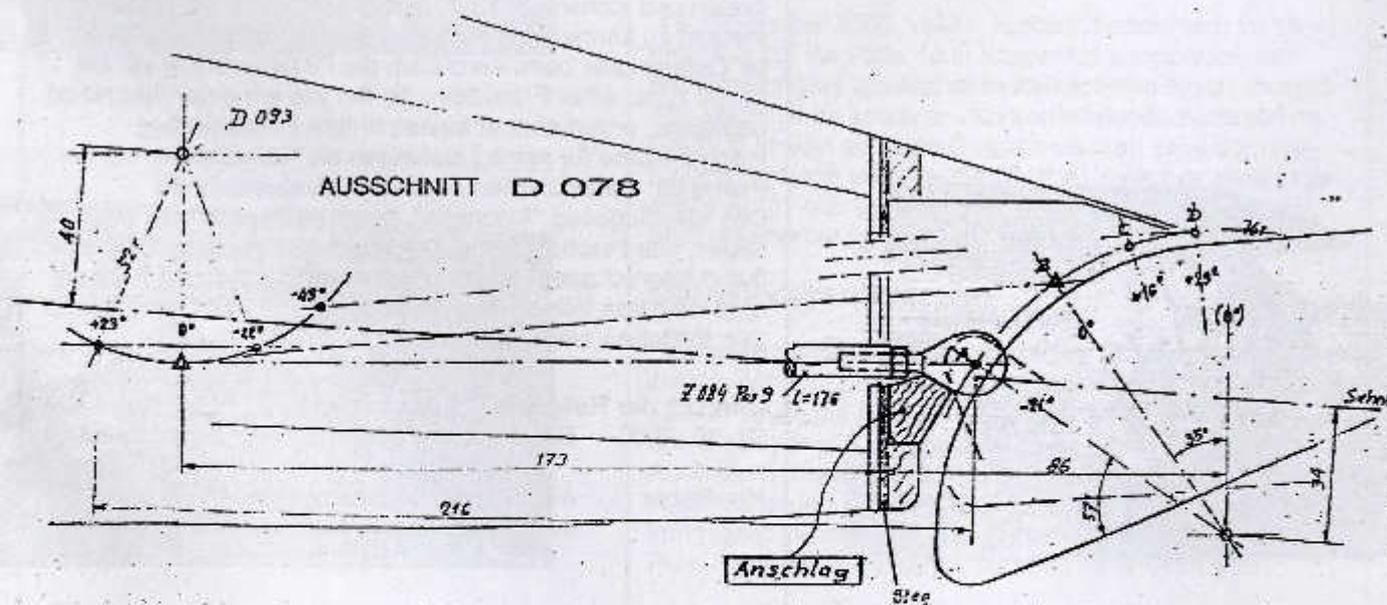
## Technik

### An die Betreiber und Erbauer der CHERRY BX – 2: Modifikation Querruder – Antrieb

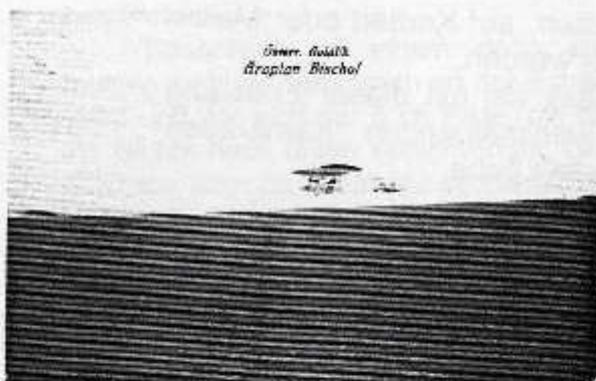
Als zusätzliche Sicherheit wird der QR - Ausschlag nach oben mit einem Antriebshebel - Anschlag begrenzt. Er besteht aus einem profilierten Hartholzklötzchen von ca. 30mm Länge und wird nach Zeichnung eingeleimt. Dabei werden die Ruderausschläge etwa 10 % reduziert. Die neuen Winkelgrade sind auf  $\pm 2^\circ$  genau nach neuem AFM - Blatt S. 10 ( Mai 2004) einzuhalten. Die QR - Anschläge unter dem Sitz ( s. Z 075, ganz links) sind durch Einleimen von Beilagen auf gleichzeitiges Anschlagen zu verdicken. Merklliche Veränderungen im Flugverhalten ergeben sich nicht.

Es ist im Interesse des Eigentümers diese einfache Vorsichtsmaßnahme durchzuführen. Die neuen Winkelwerte sind im AFM nachzutragen unter der Bezeichnung D 78 mod. Mai 2004.

4. Juni 2004 Max Brändli



## Historischer Flugzeugbau



### Die Rekonstruktion einer Flugzeug Legende

von Mini Kohlweis und DI Helmut Malnig

Es ist ein unbeschreibliches Gefühl, in einem Fluggerät zu sitzen, das Geschichte schrieb. Die Tragflächen erinnern an die Schwingen eines Vogels. Das Cockpit hat keine Abdeckung. Nichts liegt zwischen dir und dem Horizont. Das war es, was Walter Krobath, der Initiator und Eigentümer wieder zum Leben erwecken wollte.

Die Rekonstruktion des Eindecker-Flugzeugs „Pischof Auto-plan“ ist eine Hommage an die Pionierleistungen der Luftfahrt.

Selbst Seine Majestät Kaiser Franz Joseph I. und Thronfolger Franz Ferdinand zeigten sich anlässlich der ersten Aviatische Leistungsschau am 19. September 1910 in Wr. Neustadt beeindruckt.

Heute überbrückt der Mensch komfortabel im Flugzeug hoch über den Wolken schnell und mit einer gewissen statistischen Sicherheit große Entfernungen. So soll es auch bleiben und sogar noch besser werden! Aber wir entfernen uns immer mehr von den Ursprüngen – jenen der Eroberung des Luftmeeres – und auch vom Verständnis dafür. Damals war der Flug ein Abenteuer und Wagnis. Der Autoplan (auch Flugdrache, Monoplan usw. genant) war kaum instrumentiert und wurde ursprünglich 1909 bei Werner & Pfeiderer in Wien gebaut und ab 14. Februar 1911 bis 15. Mai 1914 in den Österreichischen - Ungarischen – Autoplan - Werke Ges.m.b.H. (Wien, Budapest, Paris).

#### Der Himmelsstürmer.

Ing. Alfred Ritter von Pischof (Wien 1882 – Issy 1922) ist einer der großen Luftfahrtpioniere Österreichs. Mit 27 Jahren konstruierte und baute er jenes Flugzeug, das ihn berühmt machen sollte – den „Autoplan“. Es galt als eines der innovativsten und sichersten Fluggeräte seiner Zeit. Um es selbst steuern zu können, legte Pischof am 24. April 1910 als zweiter Österreicher beim Aero-Club die Pilotenprüfung ab. Mit seiner Frau, einer Französin, die ihn wie ein guter Freund oft begleitete, unternahm er seinen dritten Passagierflug. Pischof wurde für seine Leistungen als Konstrukteur mit der Palme der französischen Akademie ausgezeichnet. Das Kleinflugzeug „Avionette“, heute würde man Ultralight sagen, war Pischofs letzte Konstruktion. Bei einem Probeflug (Motorschaden) stürzte Pischof am 12. August 1922 auf dem Weg von Villacoublay nach Orly nahe Paris ab und zog sich tödliche Verletzungen zu.

#### Chronik der Rekonstruktion.

02. 10. 2000 Entscheidung den Autoplan nachzubauen.

November Aufstellung des Teams: Ing. Alfred Glatzmeier - Statik und Erprobungsleiter,



Anton Ott-Flugzeugbauer, Erich Krobath – Schlossermeister, Michael Eder – Tischler, Johannes Steinbach – Tischler, DI Othmar Wolf – Propellerbau, Walter Schmidhuber – Mechanikermeister, Ludwig Braunstingl – Mechanikermeister, Barbara Spannocchi – PR, Peter Priessnig – Modellanfertigung, Othmar Kenzian – Karosseriespengler, Karl-Franz Holzmann - Autoplanwart, Kapt. Josef Ecker – Erprobungspilot, Ing. Johann Gutmann – Erprobungspilot, Ing. Andreas Winkler – Bauprüfung/ACG.

26. 02. 2001 Baubeginn. Tragflächen, Rumpf und Beschlüge.  
 01. 12. 2001 Fertigstellung des Rohbaus ohne Motor und Technik.  
 16. 09. 2002 Roll-Out Vega-Payer-Weyprecht-Kaserne  
 13. 12. 2002 Erprobungsbewilligung. ACG  
 30. 03. 2003 Erstflug. Kapt. Josef Ecker  
 weitere Flüge: Ing. Johann Gutmann und Walter Krobath

### Der Pischhof – Krobath Monoplan

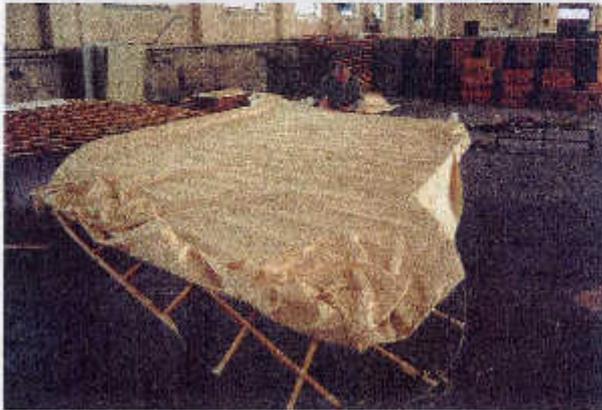
Der Nachbau wurde in genauer, liebevoller (das ist nicht unbedingt ein technisches Wort!) Handarbeit von heute seltenen Fachkräften in über 8000 Arbeitsstunden nach den Originalmaßen durchgeführt. Bis Ende März 2003 hatte das Flugzeug Rollversuche und kurze „Sprünge“ erfolgreich absolviert. Zur Erlangung der vereinfachten Zulassung für das Eigenbauflugzeug, das als „Experimental“ eingestuft ist, waren viele Modifikationen erforderlich. Diese wirkten sich in einer Verdoppelung des Leergewichtes aus, die eine erhöhte Motorleistung erforderte. Bis November 2003 wurde am bzw. östlich von Klagenfurter Airport eine Flugzeit von ca. 10 Stunden mit über 150 Starts erreicht. Die längsten Flüge davon 30 min.

### Eine präzise Notlandung

16. November 2003. Walter Krobath befand sich im Landeanflug auf die Piste 10 in Klagenfurt als plötzlich der Sicherheitssplint am Antriebskettenschloss brach. In rund 130 Meter Höhe lenkte er den antriebslosen Autoplan im Gleitflug in eine schmale Gasse zwischen zwei Stromleitungen hindurch und landete (parkte) zwischen zwei abgestellten Autos ein. Der Autoplan war erheblich beschädigt, aber reparierbar, der Pilot unverletzt.

### Der Wiederaufbau

Fertigstellung aller Reparaturarbeiten und Modifikationen am 16. November 2004. Durch konsequentes Gewichtsparen sowie die Nachbearbeitung von Metallteilen konnte das Eigengewicht um 5% auf 807 kg reduziert werden. Auch die Schwerpunktlage wurde dadurch verbessert. Auch die neue Luftschaube von Othmar Wolf ist im Wirkungsgrad verbessert worden, sodass bei nur 970 Prop./Upm ein Standschub von 340 kg erreicht wird.



### Besonderheiten des Pischof Autoplan

Alfred Ritter von Pischof führte als Erster Elemente aus dem Automobilbau im Flugzeugbau ein. Die war vor allem die Kupplung zwischen Motor und Antriebswelle, die den Motorantrieb flexibel gestaltete und ein unkompliziertes Warmlaufen erlaubte, d.h. man konnte auf eine „Festhaltenmannschaft“ verzichten.

Sein Flugzeug wies eine sehr günstige, also tiefe Schwerpunktage auf und hatte durch die besondere kastenförmige Ausbildung des Heckteiles – ähnlich wie bei Voisin – eine hervorragende natürliche Längsstabilität. Der Flügel war vom Typ Etrich. Die Stellflächen wirkten groß genug, um bei diesen Geschwindigkeit eine gute Manövrierbarkeit zu erzeugen, sodass sich dieser Monoplan hervorragend als Sportflugzeug bewährte.

Der für heutige Verhältnisse eher ungewöhnliche Druckpropeller (pusher type) hinter der Flügelkante war damals bei vielen Flugzeugtypen, insbesondere die Doppeldeckern wie z.B. auch bei Farman, vertreten. Er gestattete auch einen unbehinderten Rundblick nach vorne.

### Eine Würdigung

Alfred Ritter von Pischof begann im Frühjahr 1906 mit der Konstruktion kleiner Modelle. Nach dem Abschluss seiner Studien im Juli 1907 ging er selbst daran ein Motorflugzeug zu bauen, welches im Dezember 1907 längen bis zu 400 Meter flog (erster Motorflug eines Österreicherers). Er war ein genialer und unternehmender Konstrukteur, der das Wissen aus dem Automobilbau auf die Flugzeugkonstruktion, die noch in den Kinderschuhen steckte, anwandte. Sein Interesse galt auch dem Leicht- bzw. Kleinflugzeug, dessen Zukunft er voraussah. Wie die meisten Pioniere jener Zeit scheute er den persönlichen Einsatz nie, wenn es galt, aus der Flugpraxis neue Ideen / Verbesserungen zu schöpfen.

Walter Krobath ist Hobbypilot, der mit seinem historischen Nachbau in vorbildlicher Weise einen Beitrag zur Dokumentation der Pioniertaten österreichischer Ingenieure und Flugzeugbauer geleistet hat.

Dr. Otto von Habsburg, Präsident von Paneuropa International, Sohn des letzten österreichischen Kaiser und König von Ungarn, anerkennt die Leistungen des Initiators: „Er trägt viel zu unserer Tradition bei“.

### Fliegen wie zu Kaisers Zeiten

Manche Menschen haben außergewöhnliche Träume und Wünsche. Für sie besteht die Möglichkeit in der legendären Flugmaschine einmal mitzufiegen.

Weitere Informationen zum Autoplan – Projekt:

[www.aviationpower.com](http://www.aviationpower.com)

[info@aviationpower.com](mailto:info@aviationpower.com)

Telefon 0463 / 47185

## Reiseberichte

## Wir fliegen zu den Korsen

Von Susi Brandstätter

In der dritten Juliwoche ist es wieder so weit. Unsere Cherry BX-2 wird für eine Reise nach Korsika vorbereitet. Da die heurige Wettersituation sehr spannend war, erwartete ich nicht gerade bestes Flugwetter. Samstag Vormittag fahren wir zum Flugplatz Wr. Neustadt, ziehen unsere Cherry aus dem Anhänger, stecken die Flügel an, tanken noch und bereiten die erste Flugetappe nach Portoroz vor. Unser Flugplan wird in Wien zum ersten Mal durch das Wörtchen „EXPERIMENTAL“ missgedeutet, da angenommen wurde, dass es sich dabei um einen Ultraleicht Flieger handle, und diese Type braucht eine extra Überfluggenehmigung durch Slowenien. Nachdem dieses Missverständnis ausgeräumt war, hält uns nichts mehr zurück! (Übrigens beim nächsten Flugplan lassen wir einfach das Wort „Experimental“ weg!) Das Abheben von der Piste in die Luft ist für mich jedes Mal ein besonderer Moment. Bald werden Häuser und Straßen zur Spielfigurengröße und die Route führt uns über Graz –Radly- normale VFR Route

organisierte Flugplatz überhaupt. Kaum ist unser Flugzeug festgebunden und der Zoll erledigt, erwarten uns schon die obligatorischen Begrüßungsstamperl, das Zimmer ist bereits reserviert und das flugplatzeigene Taxi steht auch schon für uns bereit! Ein nachahmenswertes Beispiel für viele andere Flugplätze!

Nach einem wunderbaren Zwischenstopp geht es am nächsten Tag weiter nach CALVI in Korsika. Das Flugplatztaxi holt uns pünktlich um 8 Uhr ab. Hans tankt noch den Flieger voll und da bekommen wir gleich die Auswirkungen unseres neuen EU Nachbarn zu spüren: Der Benzin ist genauso teuer wie bei uns zu Hause. Keine Spur mehr vom Billigtanken! Eine Stunde später haben wir wieder die Erde unter uns und die beinahe Freiheit (eingeschränkt durch den lästigen Funk in Italien!) vor uns! Wir fliegen entlang der Küste – für mich das Schönste beim Fliegen überhaupt – vorbei an den Urlaubsorten Caorle über Lignano nach Venedig.

Bunte Sonnenschirme, schön gereiht nach verschiedenen Farben, leuchten uns von langen ausgedehnten Stränden entgegen. Bei Chioggia schwenken wir ins Landesinnere, unter uns die Poebene. Eine fruchtbare Ebene mit großen Städten dehnt sich vor uns aus. Nach ca. einer halben Stunde steigt die Landschaft auf 4.500 ft an und wir überqueren die Berge des nördlichen Apennin. Danach breitet sich die schönste Landschaft Italiens, nämlich die Toskana, aus. Ich muss mir aber eingestehen, dass mir die Landschaft vom „Landweg“ her besser gefällt, als von der Luft aus. Florenz lassen wir links liegen und schon bald erreichen wir die Westküste Italiens, die Insel Elba bereits im Blickfeld. Ein Stückchen fliegen wir über das Meer, bald erreichen wir die Insel Elba und folgen der Küste mit ihren wunderschönen Buchten. Jetzt können wir auch die Konturen unserer Zielinsel Korsikas erkennen.



Der Hafen von Portoroz

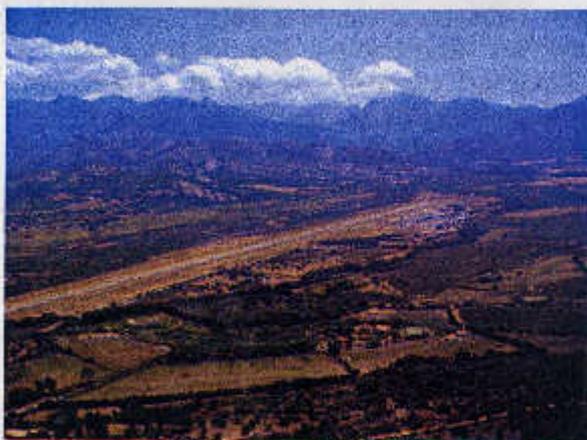
nach Istrien. Mit dem Wetter haben wir Glück. Da es nur vereinzelt Gewitter gibt, und diese sich nicht auf unserer Route blicken lassen, wird es ein wunderschöner ruhiger Flug. Nach knapp 2 Stunden landen wir in Portoroz, für uns der freundlichste und best

Einen kurzen Meerflug weiter, und Bastia an der Ostküste von Korsika ist unter uns. Der erste Eindruck der Insel ist gewaltig. Hinter dem Strand erheben sich massive Berge, die von einem Wolkenband umgeben sind. Bis zu 2700 Meter erheben sie sich aus dem Meer heraus. Gut 2/3 der Insel sind gebirgig und auch großteils bewaldet. Die Küste wird auf der Westseite steiler, zwischendurch laden wunderschöne Sandbuchten zum Baden ein. Nach einem dreistündigen kurz-



weiligen und landschaftlich abwechslungsreichen Flug landen wir auf unserem Zielflughafen in CALVI.

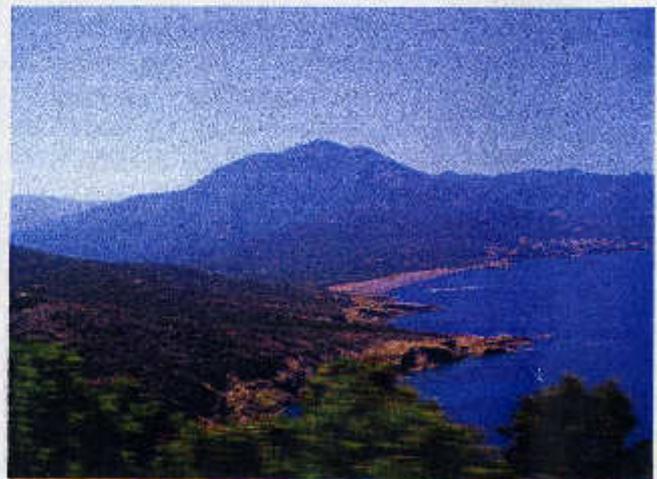
Wir tanken gleich unseren Flieger voll. Die Erfahrung zeigt uns immer wieder, dass es besser ist gleich bei der Ankunft zu tanken, so vermeidet man unliebsame Überraschungen beim Wegfliegen! Der Zoll verläuft problemlos. Man kann zu Fuß zur Passkontrolle gehen. Eine Extratür führt uns



*Anflug auf CALVI*

in das bunte Treiben eines kleinen, aber feinen Flughafens. Von hier aus organisieren wir gleich unser Hotel mitten in der Altstadt,

und für drei Tage mieten wir uns einen kleinen Renault. Hier auf der Insel ist es ratsam ein kleineres Auto zu mieten, wie wir bald herausfinden werden! Am Airport haben wir noch keine Kommunikationsschwierigkeiten, da hier alle gut Englisch sprechen. Weder Hans noch ich sind der französischen Sprache mächtig, und es passiert uns öfter, dass eben nur französisch gesprochen wurde. Aber mit Zeichensprache



und entsprechendem Hindeuten auf die Speisekarte kann man sich auch ganz gut verständigen. Ein Reiseführer mit den wichtigsten Wörtern ist ganz nützlich und gut einsetzbar.

Mit unserem Auto sind wir jetzt an Land mobil und fahren die Küstenstraße von Cap Corse (= der „Finger Korsikas“) entlang. Der Cap Corse wird häufig als Korsika miniature bezeichnet, als eine Art Zusammenschritt der vielfältigen Landschaften der Insel auf engem Raum. Die Westküste des Caps ist steil und zerklüftet. Wir fahren auf enger Straße dem Küstenverlauf folgend mit grandiosem Ausblick aufs blaue Meer ohne allzu große Höhenunterschiede an den Felsen entlang. Eine Kurve folgt der anderen, wir sind erleichtert, dass wir rechts herum, an der Innenseite der Straße fahren, und unser Auto klein und wendig ist! Buchten laden zum Baden ein, kleine Orte zum Flanieren. Die Ostseite fällt sanfter zum Meer, die Täler sind weiter. Die „Umrundung des Fingers“ von Korsikas ist ein beeindruckendes Erlebnis, für uns die spektakulärste Küstenstraße die wir je gefahren sind!

Am nächsten Tag genießen wir den Strand in Calvi. Von der Altstadt und vom Hafen weg zieht sich ein ca. 5 km lange Bucht mit

wunderschönem Sandstrand. Ein Tag zum Entspannen.

Am letzten Tag fahren wir in die Berge zum Fort Dominal de Bonifatu. Die Straße windet sich in einem engen Tal auf ca 800 m hinauf. Hier beginnt ein wunderbares Naturreservat mit vielen verschiedenen Wanderrouten. Unsere Route führt uns zum nächsten Berggashaus, um uns von der „anstrengenden“ Auffahrt auszurasten!

Am nächsten Tag treten wir leider wieder unsere Heimreise an. Autorückgabe am Flugplatz verläuft reibungslos. Auch das Handling verläuft unkompliziert, die Lande- und Abstellgebühren sind direkt bei der Information zu entrichten. (sind überraschend billig!) Passkontrolle ist auch schnell erledigt und zu Fuß gehen wir wieder zum C-Office den Flugplan aufgeben. Mit einem uralten FAX ist auch dieser schnell aufgegeben. Einziges Handicap: wir wollen bei der Rückreise Venedig besuchen, leider ist der Platz wegen Umbau gesperrt, so

ändern wir den Flugplan auf Portoroz. Hier verbringen wir die letzten beiden Tage mit Faulenzen und gutem Essen. Freitag treten wir die Rückreise an. Traumhaftes Wetter und ruhiger Flug erleichtern uns den Abschied.

Wieder einmal durften Hans und ich eine Woche wunderschöner Eindrücke und Erfahrungen erleben. Ich bin dankbar, dass wir auf diese Weise unseren individuellen Urlaub erleben können. Bis jetzt haben wir immer gute Erfahrungen gemacht, auch vor Sprachproblemen darf man nicht zurückschrecken, irgendwie kann man sich immer verständigen! Ich danke dem lieben Gott, dass wir wieder gesund nach Hause gekommen sind und ich danke meinem Hans, dass er wieder so sicher und souverän die Cherry pilotiert hat! Eines habe ich mir allerdings schon vorgenommen: ich werde dieses Jahr einen Französischkurs belegen, da es doch lustiger ist, sich mit den Einheimischen verständigen zu können!

## Eine Flugreise zu Hitlers geheimstem Armeehauptquartier, der Wolfschanze

Von Reinhold Sachan

Mit Christoph hatte ich schon einige Flüge gemacht. Er ist in Polen geboren und schon seit einiger Zeit hier in Österreich mit Regina verheiratet, welche über fünf Ecken mit mir verwandt ist..

Er hatte das Angebot für den Flugplatz in Ketrzyn EPKE, ein Privatflugplatz, einen Bericht



Die Masurische Seenplatte

zu schreiben, um diesen schönen und sehr interessanten Flugplatz für die deutschen und österreichischen Fliegerkameraden bekannter zu machen. So kam er auf die Idee, ich könnte mit ihm diese Flugreise unternehmen, da meine MCR 01 sehr gut für Reiseflüge geeignet ist und ich immer für Neues leicht zu begeistern bin. Die Masurische Seenplatte wollte ich ohnehin schon einmal besuchen. Da ich heuer schon ein sehr vielseitiges Programm hatte, war es gar nicht so einfach einen Termin für diese Flugreise einzuplanen.

Am Freitag den 23. Juli 2004, war es soweit. Das Wetter für dieses Wochenende sollte gut werden, sodass dieser Reise nichts mehr im Wege stand. Ich flog am Vormittag nach Bad Vöslau um hier Christoph Barszczewski abzuholen. Er musste am Vormittag noch arbeiten. Nachdem ich den Zoll verständigt, den Flugplan aufgegeben und noch ein wenig nachgetankt hatte, ging es zu Mittag weiter nach Krakow. Der Flug

führte uns über MIKOV, den Grenzmeldepunkt, weiter über die Tschechei nordöstlich zum tschechischen Überflug nach Krakow EPKK.

Kurz vor der Grenze zu Polen wurde das Wetter jedoch schlechter, die Wolkenuntergrenze sank bis zu den vor uns liegenden niedrigen Bergen ab. Bei einem Wolkenloch stellte ich fest, dass die Wolken nur sehr dünn waren. Ich entschloss mich durch dieses Loch über die Wolken zu steigen, was nach der Freigabe durch den Kontroller ein leichtes für uns und unser Flugzeug war. Laut Wetterberatung sollte



*Krakow EPKK*

es in Richtung Norden wieder auflockern. Leider stellte es sich heraus, dass in den nächsten 20 Minuten kein Loch für einen Abstieg zu finden war. Als wir bereits mit Krakow Radar Kontakt hatten und wir uns schon einen Weiterflug nach Warschau überlegt hatten, Benzin hatten wir genug, entdeckte ich ein kleines Loch mit Bodensicht. Sofort meldeten wir dies Krakow Radar und ganz schnell waren wir wieder sehr erleichtert unterhalb der Wolken. Die Sicht war horizontal nicht besonders gut. Über Krakow war kurz zuvor ein Regenschauer niedergegangen. Mit Hilfe unseres GPS und der Hilfe von Krakow Radar hatten wir jedoch kein Problem den Flugplatz zu erreichen.

Nach diesen aufregenden Minuten konnten wir nun unseren Flieger abstellen, den Zoll erledigen, nachtanken und im Flughafenrestaurant eine Stärkung für den Weiterflug zu uns nehmen.

Den Weiterflug setzten wir nach einer ausführlichen Wetterberatung und Abgabe des Flugplanes am späteren Nachmittag nach Ketrzyn fort. Da ab Krakow das Land immer flacher wurde, war der Flug in Richtung Norden zu der Masurischen Seenplatte ohne besondere

Schwierigkeit. Es ging westlich vorbei an Warschau über des VOR WAR und über den Flugplatz EPSY nach Ketrzyn EPKE. Am Flugplatz wurden wir bereits von der Gattin von Stanislaw erwartet. Christoph hatte von Krakow aus seinen Fliegerfreund angerufen und ihm die Ankunftszeit bekannt gegeben.

Es ist ein weitläufiger ehemaliger Militärflugplatz. Heute hat er zwei Graspisten, leider nicht so gepflegt wie in Kapfenberg. Als ich vor dem Hangar stand, war meine MCR 01 grün vom langen Gras. Meine kleinen Räder der MCR 01 hatten Mühe über diesen rauhen Vorplatz zur Tankstelle und zurück zum Hangar zu kommen.

Die große Gastfreundschaft und freundliche Aufnahme hatte diese Schwierigkeiten jedoch bei weitem wettgemacht. Wir wurden gleich nach unserer Ankunft mit dem Auto abgeholt und es ging rasch zu unserer ersten Besichtigung, der Wolfschanze. Ich hatte bis zu diesem Zeitpunkt gar nicht gewusst, dass diese hier soweit im Norden von Polen ist. Die Wolfschanze wurde von Hitler als geheimes Armeehauptquartier für den Angriff auf Russland und der Ostfront gebaut. Auf der Anlage welche in einem dichten Wald mit einer Eisenbahnlinie

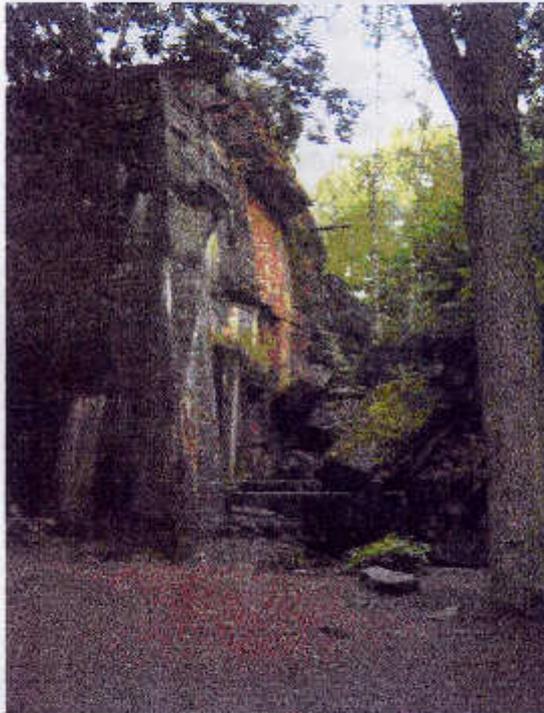


*Ketrzyn EPKE*

errichtet wurde, waren über 50 Bunker und im Gesamten über 80 Gebäude bestens getarnt. Nach der Aussichtslosigkeit, den Krieg noch zu gewinnen, verübte Oberst von Stauffenberg am 20. Juli 1944 hier in einem dieser Bunker ein Attentat auf Hitler. Dieses Attentat missglückte und Stauffenberg wur-

de am nächsten Tag mit einigen anderen Offizieren in Berlin standrechtlich erschossen.

Die Bunker wurden kurz vor dem Einmarsch der Russen von innen mit sehr großen Mengen an Sprengstoff von den Deutschen selbst gesprengt. Die Mauern waren aus 2 mal 2 Metern Beton mit einer Zwischenschicht von 50 cm zur



*Wolfschanze: Hitlers Bunker*

Dämpfung für den Fall eines Bombenangriffes. Es fiel jedoch nie eine Bombe auf diese Gelände. Es war so geheim und getarnt, dass es niemand fand oder kannte.

Heute gibt es hier Führungen in verschiedenen Sprachen. Man kann sich auch unter [www.wolfschanze.home.pl](http://www.wolfschanze.home.pl) informieren.

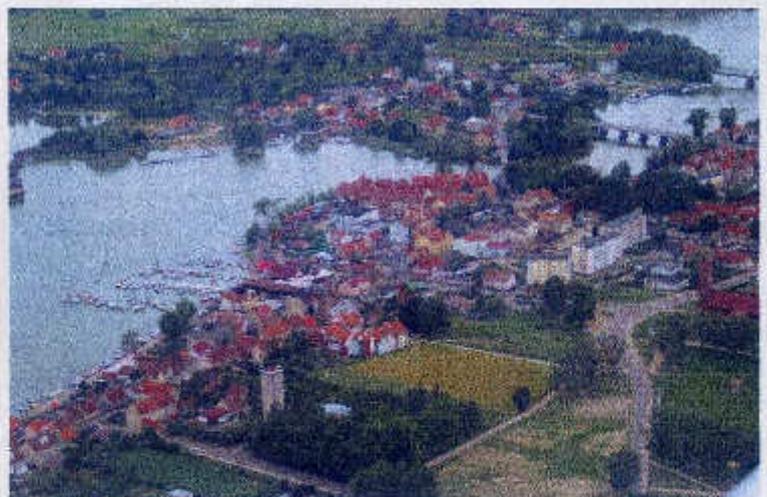
Email: [kontakt@wolfschanze.home.pl](mailto:kontakt@wolfschanze.home.pl)

Nach dieser interessanten Besichtigung der Reste dieser gewaltigen Anlagen wurden wir zu einem polnischen Abendessen im anschließenden Hotel eingeladen. Wir mussten jedoch in ein anderes schönes Lokal ausweichen. Heute waren hier noch sehr viele Ehrengäste, die an der gestrigen Gedächtnisfeierlichkeiten zur Enthüllung eines Denkmals an Oberst Stauffenberg in diesem Hotel

untergebracht waren. Daher war es völlig überfüllt. Am Vortag wurde der 60. Jahrestag des Attentats an Hitler durch Oberst von Stauffenberg gedacht. Dieser Gedenkstein war auch heute noch mit sehr vielen Blumen geschmückt. Bei einer Besichtigung am Abend sollte man sich jedoch vor den vielen Gelsen in dieser Landschaft schützen.

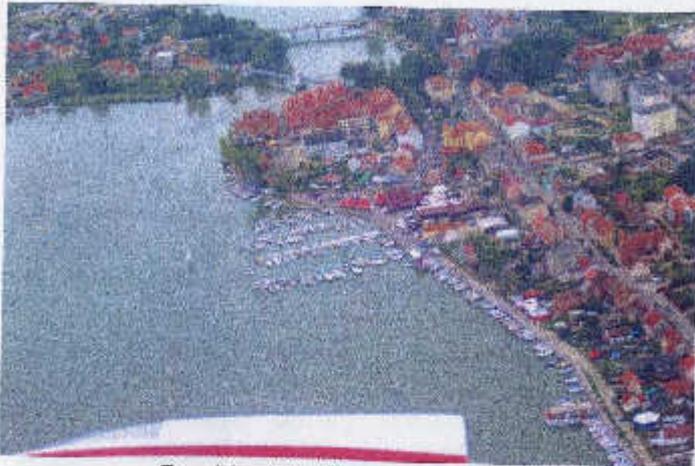
Nach dem Abendessen und einem guten Bier ging es in unser nobles Quartier ganz in der Nähe des Flugplatzes. Dieser Flugplatz wird ständig durch zwei oder drei Personen bewacht, da hier auch der Grenzschutz untergebracht ist. Am Anwesen unserer Unterkunft ist auch das Gestüt von Stanislaus Tolwinski. Dieses ganze Gelände soll in ein schönes Erlebnishotel mit Reitstall und schönen Wanderwegen durch den Schlosspark ausgebaut werden. In diesem schönen Seengebiet gibt es sehr viele Möglichkeiten, um einige erlebnisreiche Tage zu verbringen.

An jedem See gibt es auch die Möglichkeit sich eine Segeljacht zu mieten. Auch am Flugplatz kann man sich ein Auto mieten. In Zukunft werden auch Fahrräder und Motorräder angeschafft. Eine Wilga und drei Antonov's stehen für Rund- oder Einweisungsflüge zur Verfügung. Die Wilga wird auch als Schleppflugzeug für Segelflieger genutzt. In naher Zukunft werden noch einige Segelflugzeuge, zu dem jetzt zur Verfügung stehenden Doppelsitzer, dazukommen.



*Gizyeka aus der Luft*

Am Samstag morgen ging es dann durch diese schöne naturbelassene Landschaft, vorbei an schönen Seen zu einem polnischen Frühs-



*Der Yachthafen von Gizyeka*

tück in einem Restaurant am Jachthafen in Gizyeka. Die Polen essen zum Frühstück sehr kräftig, so ähnlich wie wir zur Jause. Später fuhrten wir zu Polens größter Marienwallfahrtskirche, Heiligenlinde, nach Swieta Lipka.

Diese hat auch eine sehr schöne und stimmungsvolle Orgel. In dieser Gegend gibt es auch sehr viel und schönen Bernstein. Da Hilde nicht mitkommen konnte, bekam ich den Auftrag, etwas aus dieser Region mitzubringen. Ich bin sicher, das Mitgebrachte wird auch Hilde gut gefallen.

Als wir am Abend nach Hause kamen, sahen wir in einem nahen Burghof noch einige Jugendliche, welche einen interessanten Fackeltanz vorführten. Leider wussten wir von diesem Spektakel nichts und so sahen wir nur mehr den Schluss. Es war ein erlebnisreicher Tag.

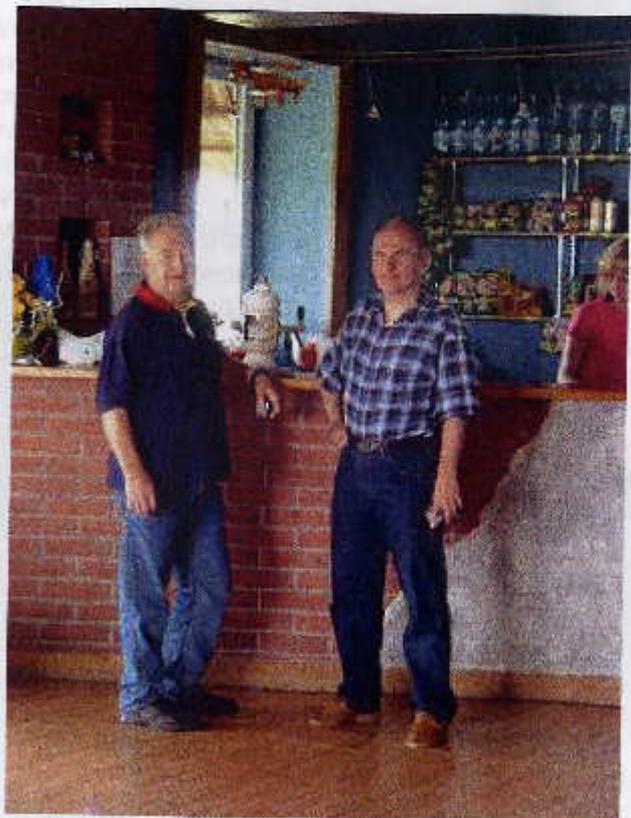
Wir konnten uns ein sehr gutes Bild von dieser schönen Landschaft und den Leuten mit nach Hause nehmen.

Morgen, Sonntag müssen wir leider schon nach Hause fliegen. Das Wetter sollte gut sein und so konnten wir ruhig schlafen und einem

gemütlichen Rückflug entgegensehen. Am Morgen war die Wolkenuntergrenze noch etwas tief, doch im Laufe des Tages wird sie sich noch etwas heben und nach Süden hin auch die Wolken abnehmen. So war es dann auch. In Krakow machten wir wieder eine Zwischenlandung und den Zoll, ohne große Formalitäten. So ging am Nachmittag eine schöne erlebnisreiche Flugreise zu Ende.

Zu meinem Erstaunen möchte ich feststellen, dass der Funk und die Bürokratie bei dieser Reise einfacher und angenehmer waren als ich es erwartet hatte. Der Rückflug von Ketrzyn EPKE bis Kapfenberg mit Zwischenlandungen in Krakow und Bad Vöslau dauerte nur 4:04 Std.

Nochmals ein herzlicher Dank an unseren Fliegerfreund Stanislav und seiner Frau für die besonders freundliche Aufnahme und gute Reiseführung in der Landschaft rund um die Masurischen Seen.



*Fliegerstüberl und Büro  
in Ketrzyn EPKE*

## 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, Benzingsprache führen und einfach nur plaudern.

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

### Clubhemden mit I.E.

**Club** - Emblem auf der Brusttasche, in verschiedenen Größen. Die Hemden sind kurzärmelig, weiß, reine Baumwolle und problemlos zu waschen. Stückpreis EUR 20,-, ebenso gestickte **Aufnäher** für Kappen, Lederjacken, usw. Stückpreis Euro 5,- und **Aufkleber**, Euro 1,- 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 Spe-

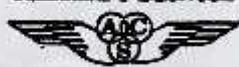
senersatz auch zu Nichtmitgliedern. Unkostenbeitrag pro Flugzeug S 500,-  
Tel.: 0732/253514

Flugplatz Gasthaus "Zum **Fluglotsen**" an der nord-westlichen 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 Hrn Ing. Winkler,  
Tel.: 0222/70106/621

Lämmerer Albert (Schiß) 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, oder 0664-4125407

Habe noch einige Tafeln 2mm Okume Sperrholz lagernd, für BX 2 Cherry bestens geeignet Preis: EUR 11,-/m<sup>2</sup>.  
Wolfgang Hiess, 02772-54445

Crossover - Auspuffanlage 4 in 1 mit Schalldämpfer für Lycoming O-320 / 360 zu verkaufen. Ebenso div. Rotax Zubehörteile wie Öltank, Ansaugbox, Zusatzlichtmaschine für Rotax 912 u. a.  
Othmar Wolf, 07415-54774 oder [ieclub@pgv.at](mailto:ieclub@pgv.at)

Verkaufe Limbach L2400 E1B mit Mühlbauer Verstellprop (elektr.), abgelaufen, mit Papieren. Preis Verhandlungssache.  
Peter Kalcher, 03332-61955

Zu Verkaufen:  
BX-2 Cherry OE-CST  
Bj.: 1994, TT 300 Std. s/n  
Motor O-200 A, 100 HP  
Mags: 1Std SOH, JNP 4-2004  
Verstellprop, Einziehfahrwerk  
Elektr. Trimmung, Alcantara  
Sitze, COM: KY 97 A,  
Transponder: KX 76 A  
Preis EUR 39.300,-  
Wolfgang Streitwieser  
Tel.: 0664-4330241

Verkaufe neuen Rotax 912 A, 80 PS, inkl. Wasserkühler, Magnetschalter, Ölbehälter und Auspuffanlage von Dimona. Preis VS.  
Hans Peintinger  
Tel.: 0664-5482652

# Impressionen vom IGO ETRICH Treffen 2004



# Impressionen vom IGO ETRICH Treffen 2004

