

Nr 48

Juli 2007

I.E. IMPULSE



IGO ETRICH CLUB AUSTRIA

Die Zeitschrift der Österreichischen Amateurflugzeugbauer



- > Igo Etrich Treffen 2007
- > Mit der BX-2 zum Nordkap
- > Die Lärmmessung im Igo Etrich Club

Editorial

Liebe Fliegerfreunde!

Wir haben wieder einen Meilenstein geschafft, die Lärmmessung wurde nun definitiv von der ACG an den Igo Etrich Club übertragen. Das heißt, wir können ab sofort Anmeldungen zur Lärmmessung entgegennehmen, nähere Informationen siehe Bericht auf Seite 13. Bitte rechtzeitig anmelden, die Nachfrage nach Lärmmessungen ist heuer sehr groß, da auch viele UL Flugzeuge von uns zu messen sind!

Unser obligates Igo Etrich Treffen findet heuer, wie schon in der letzten Ausgabe angekündigt, **nicht in Wels, sondern in Krems, LOAG, statt**. Der Platz eignet sich nach dem Ausbau in den letzten Jahren sehr gut für unser Treffen, die Piste wurde auf 900m verlängert, eine neue Tankstelle errichtet, Hangars gebaut, das Abfertigungsgebäude umgebaut und das Restaurant völlig neu gestaltet. Der Vereinsvorstand ist uns sehr entgegengekommen, die Verköstigung der Gäste wird komplett vom Restaurantpächter übernommen. Es wird daher nicht mehr möglich sein, den Aufwand für die Bewirtung am Abend mit freiwilligen Spenden abzudecken. Ich denke, dass unsere Mitglieder und Gäste Verständnis haben werden, wenn wir diesmal einen fixen Unkostenbeitrag für das Abendessen einheben.

Die Vorbereitungen sind zum größten Teil erledigt, der Arbeitsaufwand am Freitag ist wesentlich geringer als in den letzten Jahren in Wels: Absperrungen errichten, Empfangszelt aufstellen, Heurigen garnituren aufstellen usw. Bitte alle, die die Möglichkeit haben und mithelfen können, bereits am Freitag Nachmittag nach Krems zu kommen.

Bauberichte sind diesmal keine eingetroffen, dafür sind die Cherrybauer wieder fleißig unterwegs gewesen, siehe Reisebericht von Herbert Scheich, der mit seinem Kollegen Martin Garscha eine Woche zum Nordkap unterwegs war. Was sie dabei erlebt haben ist auf Seite 9 nachzulesen.

Viel Vergnügen beim Lesen dieser IE IMPULSE!

Euer 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 , othmar.wolf@schule.at
Obmannstellvertreter:	Willi Lischak, 2540 Bad Vöslau, Tel.: 02252/71680 Email: lischak@tele2.at
2. Stellvertreter:	Rudolf Holzmann, 4800 Attnang P. Tel: 07674-62805, Email: rudolf.holzmann@utanet.at
Schriftführer:	Daniel Bierbaumer, 3361 Aschbach, Tel.: 07476/76395 Email: office@bierbaumer.cc
Vereinskassier:	Hermann Eigner, 4081 Hartkirchen, Tel.: 07273/8814, Email: hermann.eigner@philips.com
Redaktion I.E. IMPULSE:	Othmar Wolf , 3252 Petzenkirchen, Tel./ Fax : 07416/54774, Email: ieclub@pgv.at

Verlagspostamt Wieselburg

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Editorial.....	2
Inhaltsverzeichnis	3
Termine	3
IGO ETRICH Treffen 2007	4
Neue Flugzeuge im IECA	6
Reisebericht.....	9
Technik.....	12
Frauenecke.....	14
Fliegerflohmarkt.....	14

HB FLUGTECHNIK Ges.m.b.H

 **ROTAX.** Motoren

für UL, Experimental's

4053 HAID Pf.74 Tel,07229 79104



ACHTUNG: Sonderpreise für IGO-ETRICH-Mitglieder !!

Termine

20. – 22. 7. 2007 Tannkosh Fly In Tannheim EDMT www.tannkosh.de
- 10. – 12. 8. 2007 Internationales Igo Etrich Treffen in Krems LOAG, siehe S.4**
18. – 19. 8. 2007 Int. EAS Fly-In, Lausanne LSGL, Schweiz, www.experimental.ch
8. – 9. 9. 2007 CAP Fly In Ferrara LIPF www.federazioneicap.it

IGO ETRICH Treffen 2007

23. Internationales IGO ETRICH Treffen 2007 von Freitag 10. bis Sonntag 12. August 2007 am Flugplatz KREMS LOAG – NÖ



Flugplatz: Krems – Langenlois LOAG, Elev. 1022´, Piste 11/29, 742/900m x 18m Asphalt
Rdo (AFIS) : 122,70; Koordinaten N48 26,8 E015 38,1; Platzrunde N 2000´

Veranstaltungsprogramm:

Freitag 10. August:

nachmittag: Anreise der Teilnehmer

Samstag, 11. 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

19.00 Uhr: Aperitiv, gemütliches Beisammensein mit gemeinsamem Abendessen im Panoramasaal des USFC Krems mit Preisverteilung.

Sonntag, 12. August:

ab 8.00 Uhr: Gemeinsames Frühstück

Verabschiedung der alten und neuen Freunde und individuelle Abreise.

Für den Anflug gelten die normalen, veröffentlichten Anflugverfahren, siehe Anflugblatt. 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 zum Anmeldezelt 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 ist frei !

Für aus dem Nicht - EU Ausland anfliegende Teilnehmer kann Zoll organisiert werden. Jeder mit dem Flugzeug anreisende Teilnehmer erhält ein kleines Gastgeschenk.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch und wünschen Ihnen einen schönen Aufenthalt in der Weinmetropole Krems!

Information: 0043-7416-54774 (auch Fax) oder 0043-664-4533063 oder ieclub@pgv.at

JEPPESSEN

14 DEC 01 **19-1**

KREMS

**LANGENLOIS
AUSTRIA**

LOAG

ELEV 1022' / 312 m

N48 26.8
E015 38.1

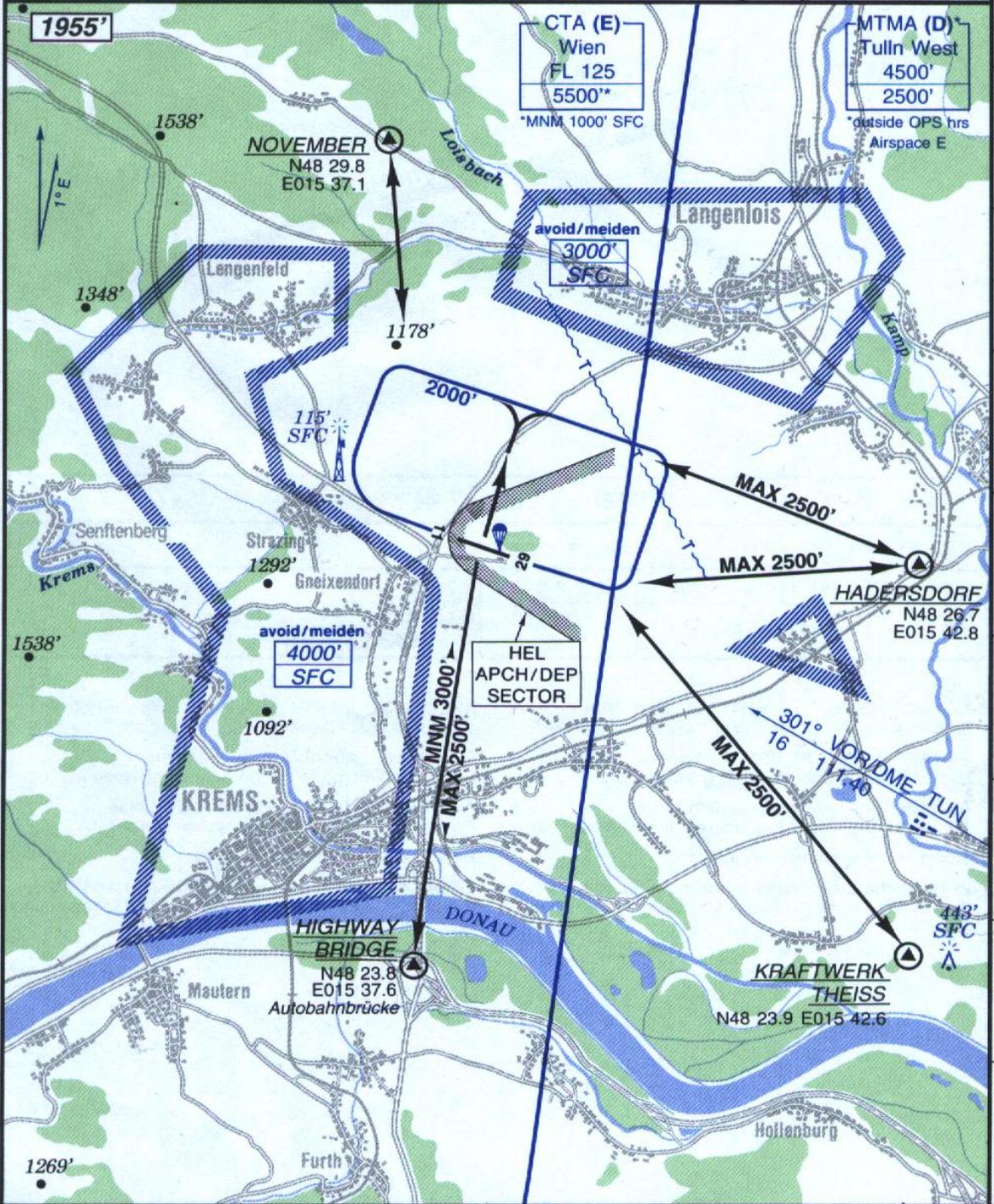
2.2 NM NE Krems

(AFIS)

KREMS FLUGPLATZ **122.70**

RWY	ILS	RWY	ILS

SCALE 1 : 100 000



CHANGES: Obstacle.

Neue Flugzeuge im IECA

Unter dieser Rubrik werden neu fertiggestellte, bzw. fertig zugelassene Flugzeuge des Igo Etrich Club Austria vorgestellt. Damit wir auch am letzten Stand sind, bitten wir alle, die Flugzeuge entweder zu bauen beginnen, fertig stellen oder die Zulassung erhalten haben, dies der Redaktion der IE IMPULSE zu melden. Wenn möglich bitte auch ein Foto beilegen. Gleichzeitig kann ich dann unsere Mitgliederliste wieder auf den letzten Stand bringen.



Lancair 320 OE-VEG von Günther Dornstädter, Traun
Motor Lycoming O-320 , Erstflug am 3. Juli 2007, stationiert in Wels



Bücker T 131 OE-VAT von Andreas Pfeifer, Wien
Motor LOM M332, stationiert in Wels



BX-2 Cherry OE-VRM von Christian Muigg, Innsbruck
Motor Rotax 912S, Propeller Sattelhack 3 Blatt, stationiert in Kufstein



BX-2 Cherry OE-VPE von Christian Parb, Wilhelmsburg
Motor Rotax 912



HB-207 Alfa OE-VHP von Hans Pichler, Mondsee
Motor Rotax 914, stationiert in Wels



Zodiac CH 601 OE-VIP von Oliver Hörzing, Ebensee
Motor Rotax 912S, stationiert in Gmunden



Lancair 235 OE-CWS von Wolfgang Streitwieser, Oberndorf
Motor Lycoming O-235, stationiert in Ried-Kirchheim.

<p>STEINER Sigmund u. Aloisia Vlg. Untergrabnerhof 8972 Ramsau a. D. 55 Tel.: 03687/81387 Seehöhe: 1100 m</p> <p>Zug: Schladming 10 km Bus: vorm Haus FW: Ramsau</p> <p>Entfernung vom: Ort: 1 km Arzt: 1km Gasthaus: Hausn. Bad: 1km Schilift: 1km Langlaufloipe: beim Haus</p>		<p>Zimmer der Kategorie I, FP, Ferienwohnungen</p> <p>Ein herrliches Gebirgs Panorama 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: Urigemütlich im alpenländlichen Stil sind unsere Appartements für 2 - 4 Personen eingerichtet. Wohn-Schlafraum, Schlafzimmer, Kochnische, Dusche, WC ,Balkon. Bergwandern, Ski- und Langlauf, Rodeln, Eislaufen, Eisstockschießen, Tennis, Minigolf, Frei- und Hallenbad.</p>	<p>Viehstand:</p> <p>Katze Kaninchen Geflügel Schafe Rinder</p> <p>Haustiere können mitgebracht werden.</p>
---	---	---	---

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

Reisebericht

Von Herbert Scheich

Mit einer BX2 zum Nordkap! Fünf Tage Atlantic und Ostsee!

Dienstag 18.7.2006 um 15:40 LT: Start vom privaten Flugfeld „Bergland“ in der Nähe von Wieselburg/NÖ. Wetter: CAVOK; FC: CAVOK zumindest bis N63°

An diesem Spätnachmittag schafften wir (Herbert Scheich und Martin E. Garscha) es noch bis Lübeck (EDHL, Landezeit 20:01 LT) nach einer Gesamtflugzeit von 3 Std. 51 Minuten mit einem Tank-Stop-Over in Jena (EDBJ).

Gleich gegenüber dem Flughafengebäude fanden wir eine ansprechende Kneipe („Zum Bruchpiloten“) wo wir den kulinarischen Freuden Norddeutschlands (Hering...) frönen konnten. Gleich hinter dem Haus im Garten dieser Lokalität durften wir auch unser Zelt aufschlagen.

Um 8:26 LT des nächsten Tages (Mittwoch, 19.7.2006) erhielten wir die Startfreigabe nach Sindal (EKSJ). Die Flugzeit dorthin betrug 2 Std. 3 Minuten. Sindal ist der nördlichste Flugplatz Dänemarks und war damit für einen Tankstopp vor dem Flug übers Meer bestens geeignet. Die Schwimmwesten wurden angelegt und die Flugzeit übers offene Meer mit 50 Minuten berechnet. Der weitere Weg führte uns über Südnorwegen direkt nach Haugesund (ENHD, Landezeit 13:39 LT, Flugzeit 1:47). Der Flughafen liegt zwischen Stavanger und Bergen und wird wie auch Lübeck von der

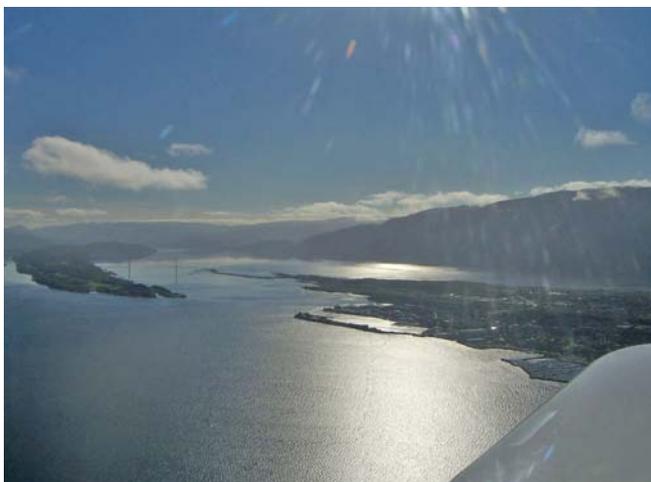


Ryanair angeflogen. In Haugesund kauften wir gleich eine Weekly Season Card für Norwegen um NOK 861,- (1 = ca. NOK 7,9 bzw. eine Norwegische Krone NOK = ca.12 Cent oder 1,75 öS) wodurch auch diese erste Landung und alle weiteren in Norwegen bezahlt waren. Nach der Betankung und neuerlicher Flugplanabgabe ging's bei herrlichem Wetter weiter nach Kristiansund (ENKB, Landezeit 17:45 LT, Flugzeit 2:17, Hinweis: Nicht zu verwechseln mit Kristiansand!).





Der Flug an der Westküste Norwegens zeichnete sich durch unbeschreibliche Eindrücke tiefer Fjorde, grüner Berge und weißer Gletscher aus. Unser Tag endete in



Stokka (ENST, Landezeit 21:30 LT, Flugzeit 1:59) bei Sandnessjøen in der Nähe der Stadt Mo i Rana. Die Gesamtflugzeit dieses ersten vollen Tages kam damit auf 8 Stunden und 6 Minuten.

Gleich neben dem Flughafen befand sich ein Campingplatz mit Hütten, wo wir die Nacht um ca. NOK 700,- (für beide) in



ordentlichen Betten verbringen konnten.

Donnerstag, 20.7.2006 um 8:27 LT „Clear for Take Off“ in Stokka. Unser Ziel für diesen Tag war Hammerfest. Der erste Leg führte uns nach Bodø (ENBO, Landezeit 9:21 LT, Flugzeit 0:54) zum Tanken, da es in Stokka keinen Treibstoff für uns gegeben hatte. In Bodø endet die Nordlandbahn und legen die Fähren zu den Lofoten ab. Es ist damit der wichtigste Verkehrsknotenpunkt des Nordens.

Neuer Flugplan: Bodø – Tromsø. Tromsø ist die nördlichste Universitätsstadt der Welt und hat dementsprechend auch eine nette Infrastruktur anzubieten. Bei diesem Flug endete langsam das Glück mit dem Wetter. Temperatur und Taupunkt lagen dicht bei einander und Regen begleitete den Landeanflug in Tromsø (ENTC, Landezeit 12:55 LT, Flugzeit 1:40). Diese Bedingungen führten am Taxiway zu Motorstillstand wegen Vergaservereisung.

Bei der Abgabe unseres nächsten Flugplanes wurden wir mehrfach auf das Wetter in Hammerfest hingewiesen. Sie informierten uns auch darüber, dass der Platz (Länge 882m Asphalt mit anschließender Steilklippe zum Meer, Höhe 260', Pistenrichtungen 05 / 23) wegen der vorherrschenden Wind- und Wetterbedingungen eventuell gesperrt werden könnte. Auf Grund der möglichen Ausweichplätze (Alta und Hasvik) und der zu erwartenden großen Resttreibstoffmenge entschieden wir uns aber trotzdem zu starten.

Das Wetter war sehr bescheiden! Wolkenuntergrenze bei manchmal nur 300 Fuß, teilweise Regen und starkem Wind der die See rau werden ließ. Die Landung in Hammerfest stellte sich dann auch wirklich als besondere Herausforderung dar, denn die Wolkenuntergrenze lag nur etwa 100 Fuß über der Piste und unsere aktuelle Flughöhe, als wir uns übers Meer näherten war etwa 50 Fuß unterhalb des Platzes.

Der Tower wies uns an, den rechten Gegenanflug (right-hand downwind runway 23) zu melden, was aber auf Grund der Sichtverhältnisse nicht möglich gewesen wäre. So wählten wir den (linken) Gegenanflug über die Stadt, dicht unter den

Wolken. Bei seitliche Windböen bis 20 kt im Endanflug war die Maschine nur schwer auf Kurs zu halten. Sobald die Räder aber den Boden berührt hatten gaben wir ihn nicht mehr her. Es war ein wunderbares Gefühl dem Tower die Landezeit zurückzubeten (ENHF, Landezeit 15:41 LT, Flugzeit 1:11). In der nördlichsten Stadt angekommen wollten wir diese auch besichtigen. Die ersten außergewöhnlichen Eindrücke begegneten uns in Form von grasenden Rentieren, welche wir von unserem Hotelzimmerfenster aus beobachten konnten. Wir verbrachten in Hammerfest einen angenehmen Abend bei gutem Essen und starkem Bier. Eine Bemerkung dazu, das Preisniveau der Gastronomie in Nordnorwegen liegt bei etwa 350% des österreichischen.



den Weg in die Lüfte und passierten nach einer guten halben Stunde das Nordkap (eindeutig in VMC!).

Wir flogen weiter den Porsangenfjord hinein nach Lakselv, Banak Airport (ENNA, Landezeit 13:32 LT, Flugzeit 1:18). Nach einem Kaffee im Tower, mehrmaligem Wettercheck und Flugplanabgabe flogen wir ein Stück über Finnland und weiter nach Luleå (ESPA, Landezeit 17:50 LT, Flugzeit 2:32), die nördlichste Universitätsstadt Schwedens. Dort erstanden wir eine Weekly Seasons Card für Schweden um SKR 450,- (1 = ca. 10 SKR), welche aber nicht für alle Flughäfen gültig ist.

Bei hervorragendem Wetter und mit vollem Tank starteten wir diesmal ohne Flugplan nach Örnköldvik. Nachdem dieser Platz aber überraschender weise wegen „spezial traffic“ reserviert war und die umliegenden Flughäfen wie Sundsvall oder Hudiksvall wegen Freitagabend (=Wochenende) auch geschlossen hatten, mussten wir zurück nach Umeå (ESNU, Landezeit 21:55 LT, Flugzeit 2:16). Das Wochenende in Schweden wird anscheinend sehr ausgiebig eingehalten, denn auch am Samstag haben nur die größten Airports geöffnet.

Am Samstag 22.7.2006 flogen wir von Umeå auf direktem Kurs über die Ostsee nach Stockholm Bromma (ESSB, Landezeit 15:03 LT, Flugzeit 2:25, davon ca. 2 Stunden über offener See).

Der Zwischenstopp mit Betankung und telefonischer Flugplanabgabe gleich vom



Der Vormittag des nächsten Tages (Freitag, 21.7.2006) war geprägt vom ständigen Wechsel der Sichtbedingungen (VMC / IMC). Nach mehrmaligem Anlauf fanden wir um 12:40 LT dann aber doch



Apron aus dauerte nur mehr etwa eine Stunde. Weiter ging's bei anhaltend gutem Wetter nach Malmö Sturup (ESMS, Landezeit 18:40 LT, Flugzeit 2:29).

Gleich neben dem Airport fanden wir ein preisgünstiges Crewhotel und da kein Bus mehr in die Stadt fuhr, verbrachten wir den Abend eben dort am Swimmingpool.

5. und letzter Tag, Sonntag der 23.7.2006. Flug nach Hause via Dresden (EDDC, Landezeit 13:09 LT, Flugzeit 2:29).

Dresden ist ein empfehlenswerter International Airport, welcher sich



offensichtlich auch über kleinere Flugzeuge freut. So gibt es an Wochenenden 50% ermäßigte Landegebühren für Flugzeuge unter 2000kg und außerdem eine sehr angenehme Infrastruktur und Betreuung.

Nach weiteren 105 Minuten Flugzeit landeten wir wieder wohlbehalten am Flugfeld „Bergland“.

Fazit:

Die Landschaft Norwegens stundenlang vom Flugzeug aus betrachten zu können, lohnt alle Strapazen.

Als echte fliegerische Herausforderung stellte sich die Landung in Hammerfest heraus.

Die Gesamtflugzeit von 28 Stunden und 27 Minuten und insgesamt 16 Landungen, davon 13 auf Airports mit ausschließlich englischem Funksprechverkehr hatte für uns auch einen ausgezeichneten Trainingseffekt. Auch für die Beurteilung und das Erkennen von Wettersituationen war diese Reise sehr wertvoll.

Zu guter Letzt übertrifft aber die psychische Herausforderung, sich derartig auf die Technik verlassen zu müssen alle anderen angeführten Punkte, denn in Nordnorwegen über dem Meer ist keine realistische Notlandemöglichkeit vorhanden.

Technik

Die Lärmmessung im IECA von Othmar Wolf

Ein weiterer Schritt Richtung Selbstständigkeit ist gelungen. Wie bereits in der letzten Ausgabe der IE IMPULSE angekündigt, haben wir uns bemüht, die Lärmmessung an unseren Flugzeugen im Rahmen unseres „Entwicklungs und Herstellbetriebes“ selbst durchführen zu können. Bisher mussten wir ja immer die Hilfe unseres deutschen Schwestervereins OUV in Anspruch nehmen, um zu vernünftigen Kosten ein Lärmzeugnis zu bekommen.

An dieser Stelle ein aufrichtiges Dankeschön an Peter und Inge Styrsky, die sich immer ohne viel Aufhebens bereit erklärt haben, zu uns nach Wels zur Lärmmessung zu kommen, sobald wir drei Kandidaten beisammen hatten.

Begünstigt wurde die Übernahme der Lärmmessung durch den IECA durch die Tatsache, dass es auch bei den UL Fliegern einen dringenden Bedarf gibt, Lärmmessungen an ihren Leichtflugzeugen durchzuführen. Wir hatten dadurch auch die Unterstützung des Österreichischen Aero Clubs, Hans Gutmann hat hier gemeinsam mit dem OeAeC-Referenten der UL Flieger, Dr. Peter Metzger, gute Arbeit geleistet, auch ihnen herzlichen Dank.

Auch seitens der ACG sind schon seit längerem Bestrebungen spürbar, mehr von ihren Tätigkeiten in der Überwachung des Amateurflugzeugbaus in unsere Verantwortung zu übergeben. Bei Gesprächen mit den Verantwortlichen der ACG stellte sich bald heraus, dass

das Messequipment der ACG schon seit Jahren nicht mehr benützt wird und auch nicht mehr kalibriert wurde. Man ist uns daher soweit entgegengekommen, uns dieses Equipment kostenlos zur Verfügung zu stellen, nur für die laufende Instandhaltung und Kalibrierung der Geräte müssen wir sorgen. Danke den Herren Ing. Jagritsch, Ing. Lippitsch und Ing. Steinmetz von der ACG für Ihr Engagement in dieser Angelegenheit!

Damit war also auch das Problem der hohen Kosten für die Anschaffung der Messgeräte behoben. Von unserer Seite musste noch ein Verantwortlicher für diese Tätigkeit gefunden werden. Lobenswerterweise hat sich wieder Günther Dornstädter bereit erklärt diesen Part zu übernehmen. Zusätzlich haben wir noch Hans Ebner, er ist der Schwager von Bernhard Rögner, in den IECA aufgenommen, auch er wird in Zukunft Lärmmessungen durchführen.

Nun wurde nur noch ein Termin mit den Verantwortlichen der ACG vereinbart zur Einweisung in das Messverfahren an Hand einer praktischen Durchführung einer Lärmmessung an einem unserer Flugzeuge. Leider war ausgerechnet an diesem Tag nach der langen Schönwetterperiode im Frühjahr der erste Tag mit Schlechtwetter und starkem Wind, an ein halbwegs brauchbares Messen nicht zu denken. Die ACG Leute hatten schon am Vortag in Ansicht der Wettervorhersage abgesagt, wir sollten uns jedoch selbst mit den Messgeräten so gut es geht vertraut machen, speziell das fotografische Verfahren zur Flughöhenbestimmung des zu messenden Flugzeugs muss geübt werden. Wir trafen uns also ungeachtet des schlechten Wetters in der Früh in Wels. Es brauchte ohnehin eine Weile, bis wir die Geräte samt Handbücher studiert hatten. Am Nachmittag hatte es dann zu regnen aufgehört und als auch der Wind nachgelassen hatte, startete Hans Gutmann die Cessna 150 der WMW (die Kandidaten waren ja längst wieder nach Hause gefahren), Günther und Hans Ebner hatten inzwischen die Meßstation aufgebaut und versuchten verzweifelt, die 150er auf ein Polaroidfoto zu kriegen, doch die Mamiya Kamera konnte erst nach mehmaligem Durchlesen des Handbuchs soweit gebracht werden, dass sie zuverlässige Bilder lieferte. Auch das präzise Überfliegen der Meßstelle musste geübt werden, ein genaues Einweisen über Funk hat sich gut bewährt.

Es wurde ein zweiter Termin am 1. Juni 2007 für die Einweisung vereinbart. Das Wetter war gut, vier Kandidaten standen bereit, die Messgeräte waren aufgebaut, doch die Herren von der ACG ließen auf sich warten. Ein Anruf aufs Handy ergab, wir sollten einstweilen anfangen, die Herren kommen etwas später. Also ging es los, der erste Kandidat, Christoph Canaval mit mir als Beobachter startete seinen Storm und nach nur sieben Überflügen hatten wir sechs brauchbare Fotos und dazugehörige Lärmmesswerte. In gleicher Weise wurde auch mit der Bucker von Andreas Pfeifer verfahren, der Pilot Sepp Ecker flog wie gewohnt präzise und so hatten wir auch diese Maschine im Kasten.

Inzwischen waren Ing. Lippitsch und Ing. Steinmetz eingetroffen und hatten auch den noch fehlenden Kalibrator für das empfindliche Messmikrofon mitgebracht. Es musste als nächstes das Mikrofon kalibriert werden. Leider ist bei dieser Aktion etwas daneben gegangen, das Mikro war ab diesem Zeitpunkt defekt und die Messungen mussten abgebrochen werden. Sehr zum Leidwesen von Christian Kitzmantel, der schon zum zweiten Mal unverrichteter Dinge heimfahren musste.

Wir haben jedoch das Verfahren gemeinsam mit den Prüfern anhand der bereits vorhandenen Verfahrensanweisung „im Trockenen“ durchgespielt, es wurden noch einige Änderungen in der Verfahrensanweisung vereinbart und wir dürfen das nächst Mal alleine messen.

Aufgrund bisher gemachter Erfahrungen folgende **Hinweise für zukünftige Lärmesskandidaten**: Zur perfekten Vorbereitung der Lärmmessung ist es erforderlich, gewisse Daten des Flugzeugs zu kennen. **Wir haben daher ein Anmeldeformular vorbereitet, das jeder Kandidat mindestens 2 Tage vor der Messung ausgefüllt an den Messverantwortlichen (Dornstädter oder Ebner) senden muss, also bei Bedarf anfordern unter ieclub@pgv.at oder quenter.dornstaedter@vpn.at**

Wichtig: Unbedingt notwendig für die Durchführung der Lärmmessung sind die bereits erfolgte Startstreckenmessung D_{15} , die Ermittlung der Geschwindigkeit des besten Steigens V_y und die auf Standardbedingungen reduzierte Steigrate R/C . Ohne diese Werte kann keine Messung gemacht werden!

Termine für Lärmmessungen bitte mit den Messverantwortlichen vereinbaren:

Günther Dornstädter: 07229-61313 oder quenter.dornstaedter@vpn.at

Hans Ebner: 0699-10061169 oder hans.ebner@linzag.net

Frauenecke

von Heidi Wolf

In einem gesunden Körper wohnt ein gesunder Geist...

und beide können ein Flugzeug, ob selbst gebaut oder nicht, sicherer, konzentrierter und mit mehr Spass am Fliegen durch die Lüfte bewegen.

Beim Flugzeug ist ganz logisch und klar, dass in regelmässigen Abständen und nach diversen Flugstunden, eine Wartung von Zelle, Motor, Fahrwerk und auch Instrumenten notwendig sind, um sicher und heil an seinen Bestimmungsort zu gelangen. Ich erlebe auch immer wieder selbst, dass entweder ein Gummi am Fahrwerk brüchig wird, Kerzen erneuert werden müssen, oder irgendwo ein unbeachtetes, kleines, aber doch enorm wichtiges Drähtchen sich gelöst hat, oder Schrauben und Muttern locker werden. Für verantwortungsvolle Piloten eine Selbstverständlichkeit, vor und nach jedem Flug zu kontrollieren, zu erneuern oder erneut zu befestigen, schliesslich vertraut man sein Leben einem technischen Gerät an, das auch nach längerer Zeit Verschleisserscheinungen zeigt.

Was für unsere Flugzeuge „lebensnotwendig“ ist, ist für unseren Körper, der nicht so einfach mit Ersatzteilen zu erneuern ist, noch lange keine Selbstverständlichkeit.

Wir muten unserem Körper Dinge zu, die wir uns bei unseren Flugzeugen mehrmals überlegen würden, hängt ja doch unser Leben davon ab.

Um den Motor am Laufen zu halten, brauchen wir qualitativ gutes Avgas oder Mogas.

Welche Art von Treibstoff schütten wir in unseren Körper? Obst und Gemüse aus unserem Garten, oder vom Bauern?

Welche Art von „Öl“ geben wir unserem Motor, damit er rund, leise und weich läuft? Wenn die Ölleitungen am Motor verstopft sind, oder das Gewebe der Benzinleitungen weich wird, dann wird geputzt, gereinigt, durchgeblasen, oder am besten gleich neue Teflonschläuche angebracht!

Wie schauts mit unseren „Versorgungsschläuchen“ in unserem Inneren, im Herzen aus? Auch da wird schon oft in jungen Jahren Teflon verwendet. Warum putzen wir da nicht einmal ordentlich mit einer Entschlackungskur, einer Saftkur oder einfach nur Abendessen-fasten durch, damit wir nicht doch noch Teflonschläuche brauchen?

Warum meckern wir bei diversen Fly Ins, dass wir so weit zum Zelt zu gehen haben, statt dass wir uns mit unseren Arterien und Blutgefässen freuen, dass sie nach dem langen Flug durch den kleinen Spaziergang, bei dem man übrigens alle 5 Schritte einen lieben Freund und Kollegen zum „Fliegerlatein“ trifft, und sowieso Angst hat, ein Flugzeug zu übersehen, besser durchblutet werden und somit mehr Sauerstoff in unsere meist doch recht übersäuerten Körperzellen transportiert wird.

Auch unsere Muskeln und Sehnen „sehnen“ sich nach Bewegung, müssen sie doch den Strapazen des geselligen und vor allem langen Beisammenseins am Abend genauso gewachsen sein, wie dem stundenlangen Heimflug am Morgen danach!

Und das Wichtigste: Waschen wir unsere Körperzellen mit mindestens 2 Liter Leitungswasser am Tag durch, befreien wir sie von altem und neuem Dreck, so wie wir unser Flugzeug nach „Gebrauch“ waschen?

Wir haben nur diesen einen Körper, und wir achten auf ihn weniger als auf unsere Flugzeuge! Akzeptieren wir seine Verschleisserscheinungen, doch seien wir uns auch bewusst, dass er bei liebevoller Wartung ein würdevoller Tempel unserer Seele ist!

Dieser Ausgabe der IE Impulse liegt eine Kostprobe zum „Durchputzen“ bei ☺

Fliegerflohmarkt

Privatinserte für Vereinsmitglieder kostenlos, für Nichtmitglieder 7,- pro Einschaltung.
Gewerbliche Inserate gegen Spende. Dauerinserte 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
Beschlüge, 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 EUR 5,- und **Aufkleber**, EUR 1,- zu beziehen bei Heidi Wolf, Tel.:06644533063, 07416-54774

Hubert Keplinger kommt mit den elektronischen Waagen des I.E. Club gegen Spesenersatz auch zu Nichtmitgliedern. Unkostenbeitrag pro Flugzeug: EUR 50,- Tel.:0732/253514

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

Lämmner 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



Habe noch einige Tafeln 2mm Okume Sperrholz lagernd, für BX 2 Cherry bestens geeignet
Preis: EUR 11,-/m².
Wolfgang Hiess, 02772-54445

Zu verkaufen:
1 Continental Flugmotor IO- 550 N/13 B mit 310PS
Der Motor hat 63,3 Stunden, ist zertifiziert und muss überholt werden.
VB 10 000.-
Email robert.frauwallner@bregenznet.at
Tel.: Nr.: 06765 625510

Zu verkaufen:
Turn Coordinator 2",
elektrisch 12 – 14 V
Zu kaufen gesucht:
Kurskreisel elektrisch 12 V
Erwin Pucher, Tel. u. Fax:
03177-2064

Baupläne zu verkaufen:
Midget Mustang 100,-
(incl.CD) und Long Ez-Gemini 150,-
Christian Fürle
Tel.: 0662-633173

Achtung Projektverkauf !
Jodel D117 , 2-sitzig,
Werksnummer 824, Bj.1958
Tragflächen überholt, neu bespannt mit Ceconite, lackiert (weiß-rot), Steuerseile neu
Seitenruder: überholt, neu bespannt
Höhenleitwerk: überholt, neu bespannt,
Brandspant erneuert, vorne und hinten zum Teil neu aufgebaut.
Motor: Rotax 912, 533 Std.
Propeller: Elektr. Mühlbauer
Verstellpropeller
Typ MTV-1-A/170-08
Preis VS
Rückfragen an Walter Promitzer
Tel.: 0664-6199204 oder
03178-3207 oder email:
promitzer.fam@aon.at

Projektverkauf:
Verkaufe Bausatz Lancair 235 – Hochleistungs Kitflugzeug mit vorgefertigten GfK/ CfK Teilen, 80% fertig: Rumpf, Flächen und sämtliche Teile außer Cowling sind geschliffen und weiss grundiert. Extras wie Forward Hinge Canopy, Doppelsteuer, verstellbare Pedale links, hydr. Fahrwerkdeckelverriegelung, Dynafocal Motorträger. Belastungstest ist durchgeführt. Reiseleistung mit Lycoming O-235 ca. 150kt bei 75% Leistung. Endurance 7h (200l Tank). Ohne Motor und Instrumente Preis 26.800,-.
Eventuell ist auch ein Motor Lycoming O-235 mit 2400h (Grundüberholung notwendig) um 1.200 abzugeben.
Zu besichtigen in Linz/Hörsching bei Matthäus Katzinger, Tel.: 0664/3416750 oder Tel.:07249/42424 oder email matthaus.katzinger@aon.at

Verkaufe **Filser X2-Autopilot** neu, noch in Garantie
Hermann Eigner,
Tel 0664-4417478, Email:
hermann.eigner@philips.com

Der Flugplatz Krems Langenlois LOAG

