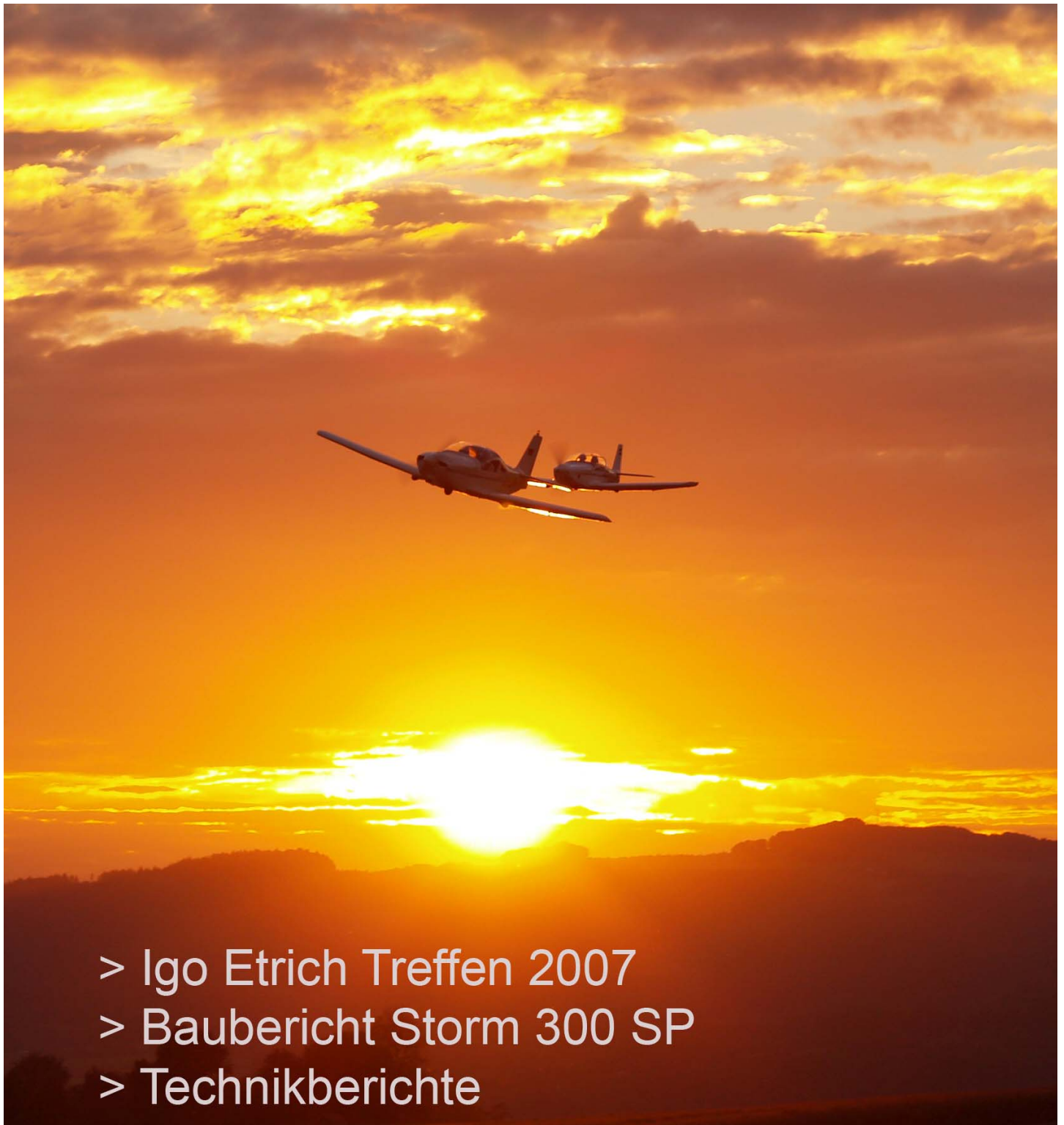


I.E. IMPULSE



IGO ETRICH CLUB AUSTRIA

Die Zeitschrift der Österreichischen Amateurflugzeugbauer



- > Igo Etrich Treffen 2007
- > Baubericht Storm 300 SP
- > Technikberichte

Editorial

Liebe Fliegerfreunde!

Es ist nun schon wieder ein halbes Jahr vergangen seit ich die letzte Ausgabe geschrieben habe und seitdem ist auch wieder allerhand geschehen. Unser Sommertreffen am neuen Standort Krems ist gut über die Bühne gegangen wenn man vom Wetter absieht, siehe Bericht auf Seite 4.

Die Lärmmessungen laufen nun gut nach anfänglichen Schwierigkeiten. Wir mussten uns neue Messgeräte kaufen, da die von der ACG geliehenen Geräte schon mehrere Male nicht richtig funktionierten und eine Reparatur sehr teuer gewesen wäre. Auch sind neue komfortablere Auswertungsprogramme entwickelt worden, die die Arbeit der Messmannschaft weitgehend erleichtern. Um die Vorbereitung zur Messung optimal abwickeln zu können, sind jedoch auch von den Kandidaten Vorarbeiten notwendig, siehe dazu den Beitrag von mir auf Seite 16.

Beiträge sind diesmal mehrere eingetroffen, allein Christoph Canaval hat einen Gutteil dieser Ausgabe mitgetragen, herzlichen Dank an alle.

Die Weihnachtsfeiertage stehen vor der Tür, wir wünschen allen Mitgliedern und allen Lesern ein besinnliches Fest und ein unfallfreies Neues Jahr 2008!

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	7
Baubericht	8
Der erste Flug.....	10
Motorentchnik.....	12
Innovatives Antriebskonzept.....	15
Technik.....	16
In eigener Sache	16
Frauenecke.....	17
Leserbrief.....	18
Fliegerflohmarkt.....	19

HB FLUGTECHNIK

**jedes Service, Reparaturen,
Motorwechsel, Ersatzteile,
Tauschmotoren, Neumotoren,
Flugzeugbaumaterial und Zubeh**

AUTHORISED DISTRIBUTOR
ROTAX
AIRCRAFT ENGINES



SONDERPREISE FÜR I.E.-Mitglieder

Email: info@hb-flugtechnik.at

Termine

März 2008 Jahreshauptversammlung des IECA in Wels

8. – 14. April 2008 Sun´n Fun Lakeland, USA

23. – 25. Mai 2008 RV Treffen in Damme, D

18. – 20. Juli 2008 Tannkosh 2008, Tannheim, D

28. Juli – 3. Aug. EAA Airventure 2008, Oshkosh, USA

8. – 10. Aug. 2008 24. Internationales Igo Etrich Treffen in Krems (voraussichtlich)

15. – 17. Aug. 2008 EAS Fly In , TAD Schweiz

IGO ETRICH Treffen 2007

Von Othmar Wolf

22 Jahre lang hat das Igo Etrich Treffen traditionellerweise am Flugplatz Wels stattgefunden. Dieses Jahr veranstalteten wir es einmal auf dem Flugplatz Krems, der sich aus verschiedenen Gründen anbot.

Erstens bin ich in Krems seit einigen Jahren Mitglied und habe dadurch einen guten Draht zum dortigen Vereinsvorstand und auch zu den Mitgliedern, zum zweiten ist man uns dort sowohl finanziell, als auch von den räumlichen Gegebenheiten sehr entgegengekommen. Auch die geografische Lage ist günstig und die Flugplatzinfrastruktur ist bestens geeignet und so stand diese Entscheidung bald fest. Christian Kitzmantel hatte auch zum selben Termin seine Freunde zu einem internationalen Glastar Treffen nach Krems eingeladen. So gesehen hätte das Treffen auch ein voller Erfolg werden können, wenn..., ja wenn das Wetter auch so gut mitgespielt hätte.

Am Freitag, den 9. August, haben wir noch bei relativ schönem Wetter unser Empfangszelt aufgebaut, das wir uns extra aus Salzburg von Red Bull ausgeborgt hatten. Die Halle wurde ausgeräumt und der Wirt des Flugplatzrestaurants baute seine Gastronomie auf. Alles sah gut aus, auch die ersten Flugzeuge landeten bereits. So kam auch Max Brändli mit seinem jungen Freund Dani am späten Nachmittag direkt aus Grenchen angefliegen, Christian Kitzmantel als Glastar Leader und unser „alter“ Freund Peter Styrsky mit seiner Inge kam allerdings mit dem Auto aus München angereist. Auch hörten wir von einem Schweden, der sich mit einer Glastar bei schlechtestem Wetter durch Deutschland kämpfte.

Am Abend lud der Igo Etrich Club alle, die Lust hatten, zu einem zünftigen Heurigen ein, wir waren ja mitten in der Wachau, die durch ihre Weinkultur weltberühmt ist. Allein dieser Abend hat die frühe Anreise gelohnt, da waren sich alle Anwesenden einig.

Am nächsten Morgen blinzelte ich gleich durch den Vorhang, wir hatten diesmal ein Zimmer bezogen, oh Schreck, Regen und die Wolken hingen herunter als wären sie mit Blei beladen. Also erst einmal gut gefrühstückt, dann fuhren wir zum Flugplatz. Obwohl es dort auch nicht viel besser aussah, waren doch schon einige Gäste da, allerdings mit dem Auto!! Am frühen Nachmittag kam dann

Carl Lundström, der Schwede von gestern, er hatte es nicht mehr bei Tageslicht geschafft und musste eine Nachtlandung in Schwechat machen. Von Walter Prossinger hörten wir, dass er mit einer Katana von Salzburg bis St. Georgen geflogen war und dort auf besseres Wetter wartete. Gemeinsam mit Harry Katzengruber und Wolfgang Paungartner kam er dann etwas später doch durch. Von Vöslau kommend traf dann noch Herbert Schmaderer mit seiner Pulsar ein und schliesslich rollten noch unsere alten Freunde Jürgen und Tommy Böhm mit ihrer wunderschönen Jodel Ambassadeur herein.

Die üblichen Demoflüge mussten wegen des schlechten Wetters entfallen, klar dass niemand Lust hatte, seinen Flieger dem Regen auszusetzen, noch dazu, wo die Spatzen zu Fuss gingen!

Mit einer Ausnahme: Franz Schöffmann, der schon die letzten Jahre in Wels immer dabei war, hat uns auch diesmal wieder besucht. Der „Daniel Düsentrieb“ aus Stockerau baute im Hangar seine neueste Version des Einmann Hubschraubers auf, wie immer ständig umringt von Neugierigen. Als der Regen zeitweise etwas aufgehört hatte, schulterte er sein Fluggerät und trug es aufs Vorfeld. Mit einem externen Startermotor (um Gewicht zu sparen) startete er den Gokartmotor und nach kurzem Warmlaufen hob das Ding mit seinem Erfinder unter dem Staunen aller Anwesenden spielerisch ab und schwebte scheinbar schwerelos eine Weile hin und her. Alles applaudierte begeistert, als er sein Gerät auf den Schultern wieder in die Halle trug.

So nach und nach kamen im Laufe des Nachmittags, wie in den letzten Jahren schon wettermäßig gewohnt, viele unserer Mitglieder mit dem Auto, vom Burgenland bis Tirol, nach Krems, danke, dass ihr uns nicht im Stich gelassen habt! Es war dann auch der Hangar am Abend fast voll, sodass wir zum gemütlichen Teil übergehen konnten.

Der Obmann des USFC Krems, Otto Salzinger, begrüßte uns und unsere Gäste und fand dabei anerkennende Worte für unsere Sache. Man hat sich sehr gewundert, dass doch trotz schlechten Wetters so viele Leute gekommen waren, das spricht sehr für den Zusammenhalt in unserem Verein.

Die gewohnte Preisverteilung fiel diesmal sehr kurz aus, die Schweden bekamen natürlich einen Preis für die längste Anreise und ihrer Ausdauer dem Sauwetter zu trotzen!

Ehrenobmann und Gründer des Igo Etrich Club, Rudi Holzmann, hielt eine Rede zum 20.

Bestandsjubiläum des Igo Etrich Club. Er plädierte für den Zusammenhalt und die gegenseitige Unterstützung im Verein, würdigte auch die Leistung des derzeitigen Vorstandes und die gute Zusammenarbeit mit der ACG im Hinblick auf den „HERSTELLUNGSBETRIEB IGO ETRICH CLUB“.

Rudi wurde ein eigens angefertigter Glaspokal zum 20. Bestandsjubiläum des Igo Etrich Club überreicht mit einem herzlichen Dankeschön für die Leistungen und die grossen Verdienste um den Verein!

Am Sonntagmorgen schien dann das Wetter recht brauchbar zum Heimflug der Teilnehmer. Nach dem Frühstück im Flugplatzrestaurant verabschiedete sich einer nach dem anderen und wir wünschten allen einen guten Heimflug. Vor allem Max Brändli, er hatte beim Herflug etwas Probleme mit seinem Vergaser gehabt, wir haben ihm am Samstag noch mit Werkzeug zum Öffnen und Reinigen des Vergasers ausgeholfen. Prompt kam er kurz nach seinem Start wieder zurück, wir dachten schon, dass es größere Probleme mit seinem Flieger gäbe. Gottseidank war das nicht der Fall, bloss eine hartnäckige

Nebelbank westlich von Krems hatte ihn zur Umkehr gezwungen. Der Motor selbst lief wie ein „Oergeli“ sagte er und eine Stunde später hatte sich das Wetter gebessert und er konnte problemlos heimfliegen.

Petrus mangelndem Einsehen zum Trotz war es auch diesmal wieder ein gelungenes Treffen, denn am Abend war der Hangar wieder mit gemütlich plaudernden Piloten voll.

An dieser Stelle möchten wir uns auch recht herzlich beim Verein USFC Krems, besonders Obmann Otto Salzinger und seinen Vorstandsmitgliedern für die wohlwollende Unterstützung danken, ebenso Leopold Truschnigg für seine kompetente Präsenz am Turm.

Außerdem hat sich der Restaurantbetrieb Fürst ein großes Lob für die ausgezeichnete Küche und die bravouröse Meisterung der wetterbedingten Schwierigkeiten, verdient!! Alle Besucher waren von der Bewirtung höchst begeistert!.

Uns bleibt nur noch für das nächste Treffen an höherer Stelle um gutes Flugwetter zu bitten und darauf zu vertrauen, dass wir in Krems auch 2008 wieder zu Gast sein dürfen und uns zu freuen auf wiederum zahlreichen Besuch unserer Fliegerfreunde!

Die Teilnehmer und ihre Flugzeuge waren:



Hubert Keplinger , Jodel D95 OE-AAX



Gutmann/Brandstetter, Lancair ES N-442AS



Othmar Wolf, BX-2 Cherry OE-CRW



Christian Kitzmantel, Glaser OE-VCK



Leopold Beham, BX-2 Cherry OE-CLB



Walter Prossinger, Katana OE-CMC



Max Brändli, BX-2 Cherry HB-YBX



Jürgen Böhm, Jodel DR 1050 D-EMYZ



Harald Katzengruber, Storm OE-AKH



Herbert Schmaderer, Pulsar OE-CHS



Wolfgang Paungartner, RV8 OE-CWP



Carl Lundström, Glaser SE-XVG



Gerhard Hofstädtner, Glastar OE-VWG



Auch der Einmann-Hubschrauber von Franz Schöfmann zählt zum fliegenden Gerät

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.



Glstar OE-VWG von Gerhard Hofstädtner, Pottendorf
Motor NSI Subaru EJ25-205, stationiert in Vöslau

Siehe auch Bericht auf Seite 15 zu diesem Flugzeug.

Baubericht

Vom Bau eines Storm 300 SP mit Hindernissen

Christoph Canaval

Es war am Tag der Nationalratswahl im Oktober 1999, als Rudi Haas mit dem Bausatz für meinen Flieger, einen Storm 300 SP, daherkam. Ein Autoanhänger voller Blech, zwei Holme, Räder, Kabinenhaube und Kleinteile. Wir lagerten alles in der Garage und als Rudi weg war, begann das Psychodrama auch schon. Der Blechhaufen bot einen so mickrigen Anblick in der riesigen Garage, dass mir beinahe die Tränen kamen. Und dafür hatte ich auch noch 300.000 Schilling bezahlt...

Einen Bauprüfer aus Salzburg zu bekommen, erwies sich als ausgesprochen schwierig und so teilte mir die ACG kurzerhand Ing. Müller aus Graz zu. Der kam tatsächlich nur wegen mir mit dem Auto angefahren, besichtigte den Bausatz und den Keller, wo ich die Teile zusammensetzen wollte und gab allem seinen Segen; eine Heizung im Keller schrieb er mir noch vor zu installieren. Wofür ich ihm nachträglich dankbar bin.

In wenigen Tagen hatte ich das Höhenruder fertig – das erste Stimmungshoch. Bei dem Tempo könnte der Flieger in einem Jahr in der Luft sein....Mit der Arbeit am ersten Flügel änderte sich das rasch wieder. Bevor ich noch richtig angefangen hatte, allein beim Meditieren über den Teilen bemerkte ich, daß mit der Anlenkung der Querruder etwas nicht stimmen konnte. Die Pläne halfen mir auch nicht weiter, denn sie waren in ihrer Ausführung reichlich schlicht geraten und beinhalteten auch keinerlei Maßangaben. Der ganze Flieger verdankt seine heutige Größe ausschließlich dem Zusammenfügen der zugeschnittenen Blechteile. Etwas mehr Überlappung und ich hätte heute ein kürzeres Flugzeug.

Harald Katzengruber und Peter Tomaser, die ersten beiden Storm-Besitzer konnten mir mit den Querrudern auch nicht helfen, denn mein Modell hat andere Querruder.

Von Rudi Haas erfuhr ich, daß irgendwo weit hinten in der tschechischen Republik einer meine Version des Storm fertig gebaut hätte. Also fuhren wir beide dorthin. Tatsächlich trafen wir einen jüngeren Tschechen, der kein Wort Deutsch oder Englisch konnte. Ich drückte ihm eine Querruder-Rippe und den zugehörigen

Blechwinkel mit dem Lager in die Hand und nach ein paar Augenblicken hatte er die Lösung. Die Lagerbohrung auf der Rippe war um etliche Zentimeter daneben. Das erklärte er mir auf tschechisch. Obwohl ich außer piwo kein tschechisches Wort kenne, habe ich alles verstanden, denn das Flugzeug ist fertig geworden und es fliegt auch. Nebenbei haben wir, Rudi und ich, Spitzenleistungen der tschechischen Küche genossen. Wo Rudi hinfährt, dort sind immer gute Lokale.

Während der immerhin fünfjährigen Bauphase haben sich die drei Tips der Kollegenschaft vom Igo Etrich Club als geradezu überlebenswichtig erwiesen: 1. Keine Verbesserungen an der Konstruktion anbringen – schon gar keine Verstärkungen! 2. Jeden Tag an der Maschine arbeiten und wenn es nur für Minuten ist! Nach einer wochenlangen Unterbrechung dauert es Tage, bis man wieder „drin“ ist. 3. Die Motorhaube erst nach der Flugerprobung lackieren!

Beim Seitenleitwerk wurde es richtig spannend. Beim Vorderteil des Rumpfes hatte ich noch leidlich brauchbare Planangaben. Je weiter nach hinten ich mit der Arbeit kam, umso spärlicher wurden die Angaben. Am Ende war praktisch gar nichts mehr da. Also Hilferuf an Peter. Er kam mit der tröstlichen Anweisung: „Du muaßt schau, daß di Blechwinkeln olle einikriagst.“ In der Tat, es ging darum, im Schwanz der Maschine über ein Dutzend unterschiedliche Blechwinkel derart zu vernieten, daß erstens keiner übrigbleibt und zweitens die Vernieteten der Konstruktion auch die angestrebte Festigkeit verleihen. Rudi besorgte schließlich Photos von einem anderen Tschechen und von Harald konnte ich auch schon ein bissl was abschauen und so entstand das Seitenleitwerk wie ein Puzzle.

Vor dem Kauf des Motors und der Instrumente bat ich meinen Bauprüfer um einen weiteren Besuch. Er kam, befand den Rohbau für in Ordnung und hinterließ die üblichen Auflagen (COM, NAV, Fahrt- und

Höhenmesser müssen zertifizierte Geräte sein, das Brandschott muss eine Edelstahl-Bepunktung haben) sowie eine Reihe von wertvollen Tips. Unter anderem empfahl er mir den Sattelhack-Propeller, dessen Testläufe er überwacht hatte. So nebenbei zerstörte er meinen Traum vom vollelektronischen Cockpit (das immerhin eine halbe Million Schilling gekostet hätte): Das Flugzeug sei eh schon experimental genug, da solle man sich nicht noch zum Grundlos zum Testpiloten für die neuesten Avionik-Geräte aufspielen. Hans Gutmann, den ich auch fragte, gab ihm recht. Jetzt fliege ich eben mit altvaterischen Zeigerinstrumenten.

Zum 50. Geburtstag hatte mir meine Frau eine Reise nach Oshkosh geschenkt. Ich fuhr mit leichtem Gepäck und kam völlig überladen mit Katalogen zurück. Aus denen hatte ich mir für mein Panel alles ausgesucht, was gut und teuer war...

Eines Tages, beim Probesitzen im Rumpf stellte ich fest, dass das Seitenruder verdächtig weich ging. Es wurde immer weicher, und nach einem Schnalzer ging es gar nicht mehr. Ein Steuerseil hatte sich aus der Quetschhülse gelöst. Wahrscheinlich hatte man mir schlechte Quetschhülsen verkauft. Bei der Fa. HB im oberösterreichischen Haid kaufte ich ein neues Seil und neue Hülsen. Und dann ersuchte ich Georg Passenbrunner, der mich bediente, vor meinen Augen so eine Hülse um ein Stück Seil zu quetschen. Er machte es und ich wurde plötzlich bleich. Ich hatte die Quetschzange ursprünglich um 90 Grad verdreht angesetzt. Das war der Fehler, die Hülsen waren schon in Ordnung. „900 Kilo hält das Seil“, versichert er mir beim Gehen, „und dann reißt es und zwar reißt das Seil und nicht die Hülse, die hält mehr aus“. Mir ist mein Fehler sowas von peinlich, daß ich Georg, den Sohn meiner Cousine und seit kurzem HTL-Schüler, ersuche, eine Seilschleife in der anstaltseigenen Materialprüfstelle unter Laborbedingungen zu zerreißen. Nach Monaten kommt er mit den Seilresten und einem fein gebundenen Projektbericht über die theatralische Zerreißung des Steuerseiles. Es hat 900 kg ausgehalten.

Bei HB habe ich neben dem Motor auch die Instrumente und die elektrischen Teile gekauft. Hätte ich das Zeug in Amerika bei Aircraft Spruce bestellt, wäre es um zehn Prozent billiger gewesen. Nachträglich bin ich froh, das nicht getan zu haben. Dinge, die nicht in Ordnung sind, schicke ich nach Haid und nicht nach Californien. Das hat während der Garantiezeit klaglos funktioniert und nachher auch noch. Im Übrigen bekam ich von Georg Passenbrunner jegliche Beratung. Alles zusammen haben wir sicher mehr als einen ganzen Arbeitstag vertelefoniert. Nicht einmal wurde ich abgewimmelt.

Die letzte Hürde betraf die Federbeine. Ein Rad ließ sich nicht anschrauben, weil die Löcher für die Schrauben ein paar mm daneben waren. Reparatur in einer feinmechanischen Werkstätte – abgelehnt. Neue Federbeine kommen nach Monaten aus Italien und erweisen sich als unbrauchbar, weil unterschiedlich gebogen. Schließlich gelingt es Othmar, das alte, verbohrte Federbein zu reparieren. Er hatte festgestellt, dass die vier Schraubenlöcher ohnehin gepasst hätten, nur die zentrale Bohrung für den Achsstummel war daneben. Die wurde dezentral aufgebohrt und mit einer Preßhülse wieder verkleinert.

Einige Zeit nach seinem letzten Besuch ist Ing. Müller unerwartet verstorben. Mein Fall ging an den Salzburger Bauprüfer Ing. Andreas Burger, der mich bei der ersten Visite mit einigen unerwarteten Auflagen schockierte. Nach kurzer Zeit ließ sich aber für jedes Problem eine tragbare Lösung finden. Irgendwann wurde ich nach Wien abgetreten, wieder zurückverwiesen, kurz, ich war für längere Zeit so etwas wie ein Akt auf Reisen. Das kümmerte mich nicht sonderlich, denn die wirklich wesentlichen Auflagen hatte bereits Ing. Müller erteilt und auch schriftlich dokumentiert.

Fünf Jahre hat mich der Bau gekostet. Ohne Hilfe meiner Familie, der halben Verwandtschaft und einiger Nachbarn wäre ich wohl nie fertig geworden.

Der erste Flug

Christoph Canaval

Während der langen Jahre, die man mit dem Bau eines Flugzeuges zubringt, fragt man sich in melancholischen Stunden unwillkürlich: Wird das auch halten? Sollte ich nicht besser eine dickere Schraube...

Bauen ist eine Sache. Sich dem fertigen Ding mit Haut und Haar auszuliefern, eine andere. Da wird es dann aufregend. Bis zum ersten Abheben kann man jeden Fehler an der Maschine ja noch ganz gemächlich beheben. Doch am Tag des ersten Fluges ist es damit vorbei. Da müssen sämtliche Fehler beseitigt sein. Und selbst wenn das Flugzeug perfekt sein sollte, so kommt am Schluss immer noch eine Schwachstelle hinzu, nämlich der Erprobungspilot.

Das ganze Vorhaben, das einmal als technische Herausforderung/Spielerei begonnen hat, wird plötzlich zu einer ernstesten Angelegenheit,



die das eigene Leben nicht mehr bloß bezüglich der Freizeitgestaltung betrifft. Mit dem ersten Flug naht eine psychische Ausnahmesituation.

Wieviel Mut, Verwegenheit oder Draufgängertum braucht es um sie zu bewältigen?

Ich habe mir vorher gesagt: Ich werde alle Hilfen benützen, die ich kriegen kann und wenn die Panik dann trotzdem kommt, dann wird halt ein anderer fliegen. Weit unten, im Unterbewußtsein habe ich mir den gewaltigen Papierkram vorgestellt, den die Obrigkeit unsereinem als letzte Hürde vor dem ersten Flug vorgeschrieben hat...wahrscheinlich würde ich nach monatelangem Schreiben, Dokumentieren und Einreichen in einen Zustand tiefster bürokratischer Frustration verfallen und dann völlig apathisch das Gas hineinschieben.

Es kam aber ganz anders. Im Frühling ersuchte ich meinen (ACG-)Bauprüfer um einen Termin für die Endabnahme im Sommer. Nach kurzer Zeit der Rückruf: Am ersten Juni sei die Maschine auf dem Salzburger Flughafen bereitzustellen.

Jetzt beginnt der Stress. Der Flieger wird tatsächlich fertig, am Tag vor dem großen Termin auf den Flughafen gebracht und mit Hilfe meiner Tochter und ihres Freundes zusammengebaut. Die verlangten Papiere bringe ich größtenteils zustande, sogar das Handbuch verfasse ich in der allerletzten Nacht – das heißt, ich nehme die Datei, die Harald mir vor langer Zeit einmal geschickt hat, trage die Daten meiner Maschine ein und lasse den Drucker rattern.

Die Beamten, die Ingenieure Burger und Winkler, prüfen zuerst die Papiere und dann die Maschine. Der Zusammenbau scheint ihr nicht gut getan zu haben, denn plötzlich streikt das Funkgerät – bei jedem Druck auf die Sendetaste reißt es die Benzindruck-Anzeigenadel, aber sonst niemanden, schon gar nicht den angefunkten Controller. Die Bremsen ziehen nach links und ein Pedal steht weiter heraus als das andere. Ich könnte im Apron versinken.

Die Bauprüfer inspizieren den Flieger nicht nur optisch, sondern handgreiflich. Sie zerren an Vergasern, Benzinleitungen und Landeklappen, notieren viel und reden wenig und haben nach zwei Stunden jeden Teil in der Hand gehabt. Dann wollen sie den Schlüssel und bevor ich noch protestieren kann, sitzen schon beide im Cockpit und lassen den Motor an. Erstmals höre ich den Motor meiner Maschine von außen. Nach zwanzig Minuten Herumrollen und Motortesten steigen sie aus und gratulieren mir zu dem gelungenen Flugzeug. Schließlich die allerletzte Frage: Was meine Frau zu dem Vorhaben sage. Die wollen das wirklich wissen.

Daraufhin zieht sich das Bauprüfergremium zur Beratung und Protokollierung zurück. Nach

einer oder zwei Stunden bekomme ich das Protokoll: eine handschriftliche A4-Seite mit rund zwanzig Punkten, die ich noch zu erledigen, zu reparieren oder nachzureichen habe. Funkgerät instandsetzen, static leak test machen, das Spiel der rechten Landklappe beseitigen, die Höhenruder-Stange von der Umschlingung durch das Seitenruder-Seil befreien etc. „...und dann fliegen`S!“ Ich habe die Liste abzuarbeiten, kontrolliert werde da nichts mehr.

Die ganze Amtshandlung war eigentlich eine Ermunterung, das Ding endlich in die Luft zu bringen. Offenbar traut die Behörde mir das zu. Diese offizielle Einstellung beflügelt mich irgendwie.

In einem Monat ist die Liste abgearbeitet und noch bevor es ernst wird, fange ich an Checklisten zu schreiben: Für den Erstflug, für die Kontrollen vorher, für den Erprobungsleiter. Vor dem Stress fällt einem noch alles Wichtige ein, mir zumindest. Ich brauche diese Zettel, selbst beim Einkaufen. Das Vorhandensein von Checklisten verhilft mir zu innerer Ausgeglichenheit. An ihnen kann ich mich festhalten, wenn ich plötzlich im Kopf verwurschtelt bin.

Weil das Wetter gerade ideal erscheint, vereinbare ich mit Mario Plainer, dem Erprobungsleiter, die Maschine in aller Herrgottsfrühe zu überprüfen. Sämtliche flugnotwendigen Schrauben werden nachgezogen, die Steuerung geprüft und Benzin und Öl kontrolliert. Alles nach dem Vieraugenprinzip und ohne Druck.

Bewaffnet mit einem guten Feldstecher und einem Handfunkgerät stellt Mario sich an die Piste. Ich schreibe auf den Flugplan „Jungfernflug“ und starte den Motor. Vor dem Wegrollen läuft Alfred, ein Vereinskollege vorbei

und schießt die letzten Photos der ungeflogenen Maschine.

Der Flug verläuft weniger aufregend als der erste Alleinflug. Nach dem Abheben fühle ich mich entschädigt für fünf Jahre Mühe und Phasen bitterer Frustration. Sie steigt ungewöhnlich rasch und nach wenigen Augenblicken habe ich die ersehnten ersten tausend Fuß über Grund, die Höhe, aus der man mit stehendem Propeller ohne Probleme umkehren und landen könnte. Er bleibt aber nicht stehen. Das Flugzeug reagiert sensibel, aber nicht giftig, zieht nicht nach links oder rechts – nur die Trimmung ist weit daneben. Der Eindruck ist überwältigend, so leicht fliegt der Storm. Wie mir nachher klar wird, ist das auch kein Wunder, denn die Maschine ist relativ leicht, bis auf Mini-Notfunkgerät, Papier und Kugelschreiber absolut leer, der Tank nicht einmal halbvoll und ich bin allein. Mit dieser Fuhre spielt sich der Rotax geradezu. Über Wals ziehe ich zwei 8-Schleifen, kein Funkruf von Mario, das bedeutet, er hat keine Rauchfahne und keine davonfliegenden Teile bemerkt. Kaum zehn Minuten hat der Flug gedauert. Nachher fühle ich mich wie Lindbergh in Paris.

Verwegenheit war nicht notwendig. Die Hilfen des Igo Etrich Club, der beiden Storm-Erbauer und –Flieger Peter Tomaser und Harald Katzengruber, der Bauprüfer Müller, Burger und Winkler, des Erprobungsleiters Mario Plainer und meiner Frau Veronika, die hin und wieder an meinem Verstand gezweifelt haben muss, wenn sie mich wieder einmal beim „Denken“ erwischte hat – diese Hilfen waren ausreichend.

Technische Daten SG Aviation Storm 300 SP:

Bausatz (mit fertig vernietem Holm)

Ganzmetall-Tiefdecker (6062 T6, Pop-Nieten) mit starrem 3-Bein-Fahrwerk, Fowler-Klappen und Pendel-Höhenruder

Spannweite: 7,9 m

Leergewicht 365,2 kg

MTOW 620 kg

Motor: Rotax 912 S, 100 PS

Propeller: SVH Sattelhack 3-Blatt Constant speed, 163 cm Durchmesser

Tank: 86,8 Liter (hinter den Sitzen)

Ausrüstung: Kabinen-Heizung, Vergaservorwärmung,

Instrumente: Funk, Transponder, Höhenmesser und Fahrtmesser,

GPS: Garmin 196, ELT

Bauzeit: 2000 bis 2005

Motorentechnik

Der Westermayer Motor oder Alte Liebe rostet nicht

Von Othmar Wolf

Anlässlich eines belanglosen Gespräches beim Stammtisch in Wels mit einem Fliegerfreund erwähnte dieser beiläufig, dass er im Besitz eines abgelaufenen Westermayer-motors sei und dieser ihm eigentlich in seiner Werkstatt im Weg sei, er würde ihn gern loshaben. Da habe ich gleich die Ohren gespitzt, in meinem Hirn haben ein paar Relais bzw. Ganglienzellen zu rattern begonnen: Westermayermotor - das war doch der Motor den unser leider schon verstorbene Clubkollege Oskar Westermayer (der mit den Tragschraubern) in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts entwickelt hat, der erste Flugmotor mit wassergekühlten Zylinderköpfen!

Ich musste nicht lang verhandeln, wir wurden handelseins und ein paar Tage später lag das gute Stück in meiner Werkstatt. Typenbezeichnung laut Typenschild „Westermayer W5/33“, Werk Nr.12. Ich bin selbst im Jahr 1989 oder 1990 bei Oskar Westermayer in Poysbrunn gewesen, wollte damals seinen Motorprüfstand anschauen, den er hinter seiner Werkstatt aufgebaut hatte. Bei der Gelegenheit hat er mir einiges aus der Entstehungsgeschichte seines damals revolutionären Motorkonzepts erzählt. Auf einem uralten Reissbrett hatte er gerade die Werkstattzeichnung seines neuen Motorgehäuses eingespannt gehabt, als Maschinenbauer und langjähriger Konstrukteur hat mich das natürlich interessiert, wie ein einfacher Landmaschinenmechaniker ohne jede Ingenierausbildung eine hochkomplexe Maschine aufs Reissbrett zaubert, alle Achtung!

Die ersten Motoren hat er aus dem Continental O-200 umgebaut, Kurbelgehäuse, der gesamte Kurbeltrieb waren Original Conti, nur die Zylinder und Zylinderköpfe wurden von ihm selbst hergestellt und angepasst. Später ging er noch weiter und entwickelte auch ein verbessertes Kurbelgehäuse mit eigenem Geräteträger und Ölwanne. Vom Conti sind nur mehr die Kernteile des Kurbeltriebs geblieben :

Kurbelwelle, Nockenwelle, Pleuel, Ventile und Ventiltfedern. Diese letzte Entwicklung war eben der Typ W5/33 der jetzt in ziemlich vergammeltem Zustand vor mir lag, jedoch zweifellos ein Stück österreichische Luftfahrtgeschichte.

Für mich stand von Anfang fest, dass ich den Motor wieder zum Leben erwecken wollte.



Der Motor nach der Übernahme: Vergaser, Generator und Anlasserzahnkranz fehlen, sonst ist alles da.

Dazu fehlte mir jedoch etwas äusserst wichtiges: Papiere: Herstellungs- und Instandhaltungsnachweise, Ersatzteillisten, Manual, Motorlogbuch usw. Von meinem Freund wusste ich ja, dass er den Motor vom ESV St. Pölten bekommen hatte, auch den Namen des Kontaktmanns wusste er noch. Also rief ich dort an und – Bingo – der Mann sagte mir , dass er alle Papiere von dem alten Westermayer schon lange im Auto herumliegen hat und er die alten Sachen eigentlich eigentlich schon wegschmeißen wollte. Wenn ich sie haben will, sollte ich bald kommen sonst sind sie weg. Klar dass ich nächsten Tag dort war und das Packerl Papiere in Empfang genommen habe, auch den zugehörigen Ölkühler drückte er mir in die Hand und wünschte mir viel Glück.

Daheim studierte ich alles, das wichtigste fürs erste waren die Ersatzteillisten, denn dass ich ohne Ersatzteile nicht auskommen würde



Der wassergekühlte Zylinderkopf, das eigentliche Kernstück der Idee von Oskar Westermayer

war von Anfang an klar. Und diese Teile waren sicherlich nicht einfach bei Aircraft Spruce zu bestellen, soviel war auch klar. Beim Studieren dieser Listen sah ich gleich, dass der alte Oskar viele Teile aus seiner Landmaschinenwerkstatt hergenommen hatte, viele Fabrikate waren Marke Ford, Perkins, Marelli, Bosch usw. aber gottseidank bei jedem Teil eine Part-Nr. angeführt.

Also begann ich erst einmal den Motor mit Kaltreiniger zu putzen und in seine Einzelteile zu zerlegen. Die erste Hürde war bald da: die Zylinderköpfe waren mit Stehbolzen und M10 Muttern verschraubt, ähnlich wie bei der alten Stanglpuch. Nur dass der Westermayer'sche Kopf ungleich komplexer aufgebaut ist und daher sehr wenig Platz für die Zylinderkopfmutter zur Verfügung stand. Der Effekt war, dass die Muttern äußerst schwer zugänglich waren, mit einem normalen Schraubenschlüssel oder Nuss nicht erreichbar. Der erste Versuch mit einem speziell zurechtgeschliffenen Schlüssel schlug fehl, der Schlüssel gebrochen bevor die Mutter einen Mucks gemacht hatte. Also einen zweiten Schlüssel aus besten Chromvanadiumstahl zurechtgeschliffen und diesmal klappte es, ich konnte die Köpfe und Zylinder abmontieren. Die Laufbahnen sahen gut aus, verchromte Aluzylinder von Mahle. Die Kolben weniger, bei allen Kolben steckten die ersten zwei Kolbenringe fest, aber sonst brauchbar.

Als nächstes wollte ich die Ölwanne demontieren. Da keine Zusammen-

stellungszeichnung vorhanden war, musste ich erst eine Weile überlegen um dahinterzukommen, dass die zweiteilige Wanne von innen ans Gussgehäuse geschraubt war. Zuerst musste der Wannenunterteil mit ca. 60 M5 Schraubchen gelöst werden um die inneren Befestigungsschrauben erreichen zu können.

Schließlich hatte ich alles zerlegt und die Prüfung aller Teile konnte beginnen. Zu besorgende Ersatzteile waren vor allem die Kolbenringe und die komplette Wasserpumpe, die durch das lange Stehen total korrodiert war und beim Ausbauen der Pumpenwelle hatte ich auch noch die Lager und Dichtringe beschädigt, also alles neu, ich hatte ja die Partnummern.

Mein erster Besuch von Ersatzteillieferanten führte mich auf Empfehlung meines Freundes Edi Hochenbichler zu Fa. Bentza nach St. Pölten. Herr Bentza selbst nahm sich meines Problems mit den Kolbenringen an und griff erst einmal stirnrunzelnd zur Schiebelehre. Die Zylinderbohrung sei ein hierzulande gänzlich unübliches Maß meinte er. (Eh klar, der alte Oskar hat das Bohrungsmaß mit 103 mm vom US - Conti übernommen). Aber er wird sein Möglichstes versuchen meinte er, er wird mich anrufen. Zwei Wochen später war ich im Besitz passender Kolbenringe und um gute 200 Euro ärmer.

Für die Wasserpumpe Marke Perkins besuchte ich die örtliche Landmaschinenfirma, bewaffnet mit der Ersatzteilliste. Schließlich wohne ich in der Landtechnikmetropole des



Der Geräteträger fertig lackiert und die neue Wasserpumpenwelle bereits eingebaut

Mostviertels, da kann das doch kein Problem sein. „Fir was fir an Traktor brauchns des“ war die erste Frage des Ersatzteilverkäufers. „Flugzeigersatzteile haum ma net“ war die Antwort auf mein Begehren. Als ich ihm schließlich die Sache mit den verschiedenen Teilen in einem selbstgebauten Flugzeugmotor erklärt hatte, raffte er sich doch auf und griff zum Telefon um in einem Zentrallager nach der begehrten Wasserpumpe zu fragen. OK, nächsten Tag könne ich sie holen.

Voll Neugierde fuhr ich nächsten Tag gleich wieder hin, wohlweislich aber die alte Pumpe mitnehmend. Und das war gut so, denn die gelieferte Pumpe sah wohl ähnlich aus, nach

betreibt, die Pumpe beschaffen zu wollen, sein Vater habe da gute Quellen. „Mei Papa besorgt ois“. Ich gab ihm also die Partnummern sowie die wichtigsten Anschlussmaße der Pumpe. Schon eine Woche später kam der Schüler freudestrahlend mit einem Packerl in der Hand zu mir mit schönen Grüßen von seinem Vater. Hoherfreut fuhr ich nach Hause und probierte die Pumpe – passt, das Vaterland ist gerettet!

Mit neuer Energie ging ich nun daran, die Gussteile sauber bis aufs blanke Metall zu reinigen und mit neuem Glanz zu versehen – sprich mit Washprimer und Metallic-Lack zu lackieren. Kurbelwelle und Nockenwelle wurden rißgeprüft und maßkontrolliert, alles in Ordnung.



Der Motorblock des Westerner W5/33, fertig zur Endmontage

genaueren Messungen passte sie jedoch nicht wirklich. „Tuad ma lad, oba de oide Pumpn gibt's worscheinlich nimma“. Na ja, jetzt hatte ich also ein echtes Problem. Etwas frustriert lag der zerlegte Westermayer nun eine Weile in einer Ecke meiner Werkstatt.

Ein paar Wochen später in unserer Schule, ich unterrichte ja dort unter anderem auch das Fach Verbrennungskraftmaschinen. So nebenbei erzähle ich meinen Schülern öfter von der Fliegerei, speziell bei den Motoren gibt's da viel aus der Praxis zu berichten. So kam auch die Rede auf meinen Westermayer mit dem Wasserpumpenproblem. Prompt meldete sich einer meiner Schüler und bot mir an, da sein Vater eine grosse Landmaschinenwerkstätte

In den nächsten Wochen werden die Zylinderköpfe überholt, Ventilsitze nachgefräst und Ventile eingeschliffen. Die Ventilführungen habe ich schon vermessen, sind in bestem Zustand. Sogar die Auslaßventilführungen, das Sorgenkind jedes Contimotors sind nach 1500 Betriebsstunden noch innerhalb der Toleranz.

Über den kommenden Winter wird nun der Motor Stück für Stück wieder aufgebaut. Im Frühjahr möchte ich den Motor dann auf einem Prüfstand laufen lassen. Einen passenden Prüfstand hat mir unser Kollege mit dem Steyr-M1 in der Glastar, Paul Salzmann aus Aschbach, bereits zugesagt, so sollte eigentlich alles klappen.

Danach brauche ich eigentlich nur mehr einen Flieger für den Westermayer, so eine Piper PA 18 oder J3C mit Motorschaden würde mir gut passen. Meine Email steht vorne im Impressum.

Technische Daten des Westermayer W5/33:

Bauart: Vierzylinder Boxermotor mit luftgeköhlten Zylindern und wassergeköhlten Zylinderköpfen.
 Bohrung : 103 mm
 Hub : 98,4 mm
 Hubraum: 3280 cm³ (200 cu.inch)
 Nennleistung : 74 kW/100 PS
 Nenndrehzahl: 2750 U/min
 Gewicht trocken : ca. 105 kg

Innovatives Antriebskonzept

Die Glastar OE-VWG (OE-CWG)

Erbauer: Gerhard Hofstädtner und Wolfgang Zeitler (Pottendorf, NÖ)

Bauzeit: 2001 bis 2006

Motor: NSI Subaru EJ25-205HP

Propeller: NSI CAP 200

Die OE-VWG ist die vierte fliegende Glastar in Österreich. Der Erstflug verlief völlig problemlos, alle Systeme arbeiteten von Beginn an perfekt und die Glastar flog „straight & level“. Derzeit sind 30 Stunden der vorgeschriebenen 50 Testflugstunden abgeflogen und die bisher erfliegenen Performancedaten sind sehr vielversprechend. Zum Beispiel sind in 8000ft bei 45% - 75% Leistung 115 bis 135 kt TAS mit 4 – 6 GAL Benzinverbrauch zu erwarten. Dieser Subaru-Motor kann mit Auto-Normalbenzin (ab 87 Oktan), Auto-Super, Mogas oder Avgas betrieben werden. Je nach Verfügbarkeit auf unseren Flugplätzen tanken wir vorwiegend Auto-Super mit 95 Oktan.

Das Besondere an unserer Glastar ist das sehr leistungsstarke Subaru Engine Package mit der robusten A40 PSRU Transmission (2,12:1) und dem 74inch CAP 200 Propeller mit elektrischer Pitchverstellung. Hier eine kurze Systembeschreibung dieses NSI Subaru Packages:

Dual independant Battery system (2 Odyssey PC925 Batterien garantieren mind. 1,5 Stunden Flugzeit nach Alternator Ausfall)

Dual Full Authority Digital Engine Control Unit (ECU System A & B), mit dazwischen geschaltetem Digital Interface Module (DIM) für volle Redundanz im Fluge.

Dual independant Ignition und Injection System A & B

Dual low pressure fuel pumps

Dual high pressure fuel pumps

Dual redundant master electrical system

Dual alternator drive belts,

und noch einige weitere technische Features.

NSI wurde 2005 von der Firma MAXWELL PROPULSION SYSTEMS (MPS) übernommen und hat das NSI Package weiter entwickelt und auch einige Verbesserungen vorgenommen.

Weitere Info's dazu unter www.maxwellpropulsion.com



NSI Subaru EJ25-205 mit A40 PSRU



Instrument Panel mit NSI Engine Control

Technik**Die Lärmmessung im IECA** von Othmar Wolf

In der letzten Ausgabe der IE IMPULSE habe ich schon euphorisch von der Übernahme der Lärmmessungen für Eigenbau- und UL Flugzeuge berichtet. Wie das Leben so spielt ist es aber mit unseren Lärmmessungen nicht ganz so glatt gegangen.

Das defekte Mikrofon , von dem ich letztes mal berichtet habe, haben wir dann einen Monat später wieder bekommen und so konnten wir unseren ersten richtigen Messtermin festlegen. Die Messungen klappten auch recht gut, nur waren die ACG Leute mit den eingesandten Auswertungen nicht ganz zufrieden, Detailarbeit halt. Bei weiteren Messungen stellte sich aber bald heraus, dass das Mikrofon wieder zu „spinnen“ begann, sprich es musste fast nach jedem Messflug nachkalibriert werden.

Günter Dornstädter hat es daher wieder zu Fa. Brüel&Kjaer zur Reparatur geschickt. Dort bekamen wir zur Auskunft, dass das Mikro unreparierbar sei, und boten uns gleich ein neues um EUR 1100,-- an. Wir haben uns daraufhin gleich ein Angebot für einen kompletten, ZLZV-gerechten Schallpegelmesser legen lassen und diesen auch nach kurzer Beratung mit unserem Vereinskassier bestellt. Seit Ende Oktober sind wir nun im Besitz des neuen Gerätes. Es ist weit handlicher und leichter, einfacher zu bedienen und erfüllt die Anforderungen der ZLZV. Parallel dazu wurde von mir ein neues Auswerteprogramm als EXCEL Sheet mit integriertem Protokollformular entworfen, das schließlich auch den Segen von DI Lippitsch erhielt.

Wir sind nun gerade dabei, auch ein einfacheres Höhenmessverfahren mittels GPS Logger zu entwickeln. Mit diesem Gerät könnte die Messung der tatsächlichen Höhe über dem Mikrofon einfacher abgewickelt werden können, sodass das aufwendige fotografieren und auswerten durch ausmessen der Fotos entfallen kann. Wir sind überzeugt, dass ein derartiges Verfahren genauer ist als das Fotoverfahren, es muss aber auf jeden Fall von der ACG anerkannt werden. Hermann Madrian hat uns ja in seinem Referat bei der letzten Jahreshauptversammlung schon berichtet, dass diese Methode bei seiner Startreckenmessung funktioniert hat und anerkannt worden ist.

Nochmals zur Erinnerung:

Unbedingt notwendig für die Durchführung der Lärmmessung sind die bereits erfolgte Startreckenmessung 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 guenter.dornstaedter@vpn.at

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

In eigener Sache

Man sollte es nicht für möglich halten, aber auch im Igo Etrich Club gibt es die sogenannte Gerüchteküche und da bin auch ich in den Kochtopf geraten. Hat doch tatsächlich jemand behauptet, ich hätte auf Grund einer schweren Krankheit das Fliegen aufgegeben.

Nein meine Herren, ich fühle mich bei bester Gesundheit und nach medizinischer Untersuchung wäre eine Verlängerung meines PPL ohne weiteres möglich gewesen. Nur waren es andere Gründe, die mich bewogen haben, das Fliegen aufzugeben.

Lustig ist es auch wenn man weiss, wer diese Behauptungen aufgestellt hat. Schön von euch dass ihr euch um mich sorgt, aber mir geht es gut.

Euer Ehrenobmann Rudi Holzmann

Frauenecke

Die Macht der Gedanken

Ist uns diese Situation nicht vertraut? Wir steigen mit einem Tablett voller Gläser die Treppe hinab und denken noch "hoffentlich stolpere ich jetzt nicht!" und ein paar Sekunden später verhaspeln wir uns am Teppich, oder sonstwo, und schon ist es passiert. Manchmal geht's gerade noch gut, manchmal nicht.

Warum ist das so???? Können wir hellsehen, oder lenken doch unsere Gedanken unsere Taten und Lebenssituationen?

Auch in der Bibel können wir nachlesen: "Was du befürchtest tritt ein:" Gott sei es gedankt, dass nur ein geringer Prozentsatz von dem eintritt, was wir BEFÜRCHTEN☺, denn ein Grossteil der Menschheit BEFÜRCHTET, statt dass wir unsere Gedanken auf das Positive lenken!

Warum ist es für manche von uns so schwierig die gute Seite hinter den Dingen zu sehen? Wir klammern uns an „Kindheitserinnerungen, die uns geprägt haben, schlechte Erfahrungen,“ usw. usf. Auch wenn diese Ereignisse und Geschehnisse ihre Berechtigung haben, sollte es uns doch möglich sein, diese Erfahrungen ins Gegenteil zu kehren und die daraus resultierenden Lernerfahrungen zu erkennen und für uns zu nützen.

Es ist schlicht und einfach eine Tatsache: "Unsere Gedanken lenken unsere Taten, mit unseren Gedanken erschaffen wir uns unsere Realität!"

Jeder Experimentalfliegerbauer hat sich vor der Erschaffung seines Traumes ein Bild vom Ergebnis gemacht, es sogar fotografiert, ein Bild in seiner Wohnung, seinem Haus aufgehängt. Und genauso funktioniert es mit allen Bildern, die in unserem Kopf entstehen, oder mit jedem Gedanken, den wir denken oder träumen.

Das Universum ist so konditioniert, dass jeder Gedanke, den wir aussenden, irgendwann Wirklichkeit werden muss und wird. Gerade deshalb ist die Kontrolle unserer Gedanken lebenswichtig für uns. Alles, und wirklich alles, was wir aussenden, kommt irgendwann zu uns zurück. Mit unseren Gedanken erschaffen wir unsere eigene Realität. Wir können uns natürlich auf unliebsame Ereignisse, wie z.B. streitsüchtige Nachbarn, verhinderte Paketlieferungen, aufsässige Schüler, böartige Kollegen, usw. herausreden, und es wird auch einiges davon nicht unmittelbar mit uns zu tun haben.

Doch im Endeffekt, und bei objektiver Betrachtung, werden wir zu der Erkenntnis gelangen, dass wir „dort und da, und damals und vielleicht doch irgendwann“ ein Samenkorn für die jetzt eingetretenen Ereignisse gesät haben. Wir können mit unserem Schicksal hadern und dies als gegeben hinnehmen, oder wir können aus diesen Erfahrungen lernen, das Bestmögliche herausholen und beim nächsten Mal schon unsere Gedanken in die „richtige“ Richtung lenken!

Es sollte uns bewusst sein, dass WIR die Gestalter unserer Realität sind, dass Wir unsere Lebenssituation formen, dass Wir verantwortlich für unser Leben sind! Das, was wir gestern gesät haben, das ernten wir heute. Und was wir heute säen, werden wir morgen ernten!

Vertraute und bekannte Worte, nur, handeln wir auch bewusst danach????

Vieles in unserem Leben wäre viel, viel leichter, wenn uns dies jede Minute unseres Lebens bewusst wäre und wir danach handeln würden.

Im Nachhinein wird uns dies oft klar und Gott sei Dank haben wir jeden Tag eine neue Chance, die Samen für den nächsten Tag neu zu säen.

In diesem Sinne wünsche ich uns allen ein friedvolles, besinnliches und vor allem harmonisches Weihnachtsfest mit den Menschen, die uns wichtig sind und die wir lieben.

Und sollte noch ein Weihnachtsgeschenk für einen uns wichtigen(ich??!) Menschen fehlen, dann meine Empfehlung: "The secret – das Geheimnis" von Rhonda Byrne, als Buch ISBN978-3-442-33790-3 oder auch als DVD erhältlich, für mich auch eines der besten Dinge, die wir unseren Kindern außer unserer Zuneigung und unserem Verständnis mitgeben können auf ihrem Weg!

Leserbrief

Liebe Heidi !

Liest sich ja schön, was Du da schreibst. Von wegen gesunder Geist im gesunden Körper. Wird schon stimmen. Womit ich aber nicht einverstanden bin, ist Deine Vorstellung, die Flieger würden ihre Motoren mehr verwöhnen als ihre eigenen Körper. Markenöl und erlesenes Avgas für unsereinen – Raubbau und Fusel für die Menschenkörper, die Tempel der Seele.

Ich beispielsweise wurde seinerzeit angeschafft, weil mein Vorgänger mit seinen 65 PS die wohl überladene Cherry in die schwüle Sommerhitze einfach nicht derhoben hat. Er gab sein letztes, doch der Pilot wollte noch mehr. Dafür büßte er mit einer Kurbelwellenverstauchung und zu guter Letzt wurde er einfach verstoßen.

Also kam ich zum Zuge. Meine 90 PS werden für das Vögelchen wohl reichen. Jahrelang haben sie auch gereicht. Überallhin habe ich Euch gezerrt, ganz Europa haben wir von oben gesehen. Alle möglichen Propeller habe ich angetrieben, nicht nur gute, nein, es waren auch krumme Hölzer darunter. Weißt Du noch, wie uns der Spinner davongeflogen ist? Andere hätten allein davon das lebenslange Zipperlein davongetragen, aber mir hat das nichts ausgemacht.

Bis im verwichenen Herbst Deinen Göttergatten der Hafer stach. Ob 90 PS nicht vielleicht doch ein bissl zuwenig...das bringt heute ja schon bald jede Motorsäge...auf der Straße bist mit 90 PS der ewige Loser...wieviel hat der Eurofighter?...und überhaupt: der Poldi fliegt mit der gleichen Cherry schneller. Kurzerhand entfernte er mir alle vier gesunden(!) Kolben und ersetzte sie mit neuen, angeblich besseren. Jedenfalls sind sie höher als die alten. Mehr Verdichtung, höherer Blutdruck und natürlich spürbar mehr Leistung, was denn sonst.

Als wäre ich ein Olympia-Sportler. Bei denen nennt man das Doping. Und es ist zu recht verboten. Die meisten gedopten Sportler rennen tatsächlich ein paar mal schneller als sie eigentlich können und bald darauf verbleichen sie an genau jenem Kolbenreiber, den ihnen jeder beliebige Landarzt ziemlich präzise hätte voraussagen können.

Wir haben diesbezüglich mehr Erfahrung und auch eine leidvollere Geschichte. Unsereinen dopt man auch nicht, den „frisiert“ man. Klingt irgendwie harmloser, kommt am Ende aber auf das Gleiche hinaus. Ich habe Kollegen, die sind für eine Lebensdauer von vier Stunden ausgelegt, besser gesagt, hinfrisiert. Sobald der depperte Schuhmacher am Stockerl steht und den Kopf mit Champagner wäscht, ist die Pflicht des Motors erfüllt. Er kann sterben, der Nachfolger wartet schon.

So geht's jetzt mir. Nach all den Flügen, die ich Euch nicht im Stich gelassen habe. Mein Versagen hätte nämlich nicht nur mich selbst, sondern auch Euch beide gekillt. Wenn hingegen von Euren Körpern einer kaputtgeht, dann lebt zumindest der andere noch weiter. Von mir ganz zu schweigen. Ist schon recht, wenn man seinen Körper pflegt, er ist nun einmal der Tempel der Seele. Allerdings ist ein Körper immer nur für eine Seele zuständig. Ich hingegen muss meistens zwei Seelen behüten. Wenn man mir auch eine zugesteht, sind es sogar drei. So schauts aus.

Gottseidank hat Dein Göttergatte meine Doping-Qualen bemerkt. Andere hätten meine inneren Blutungen und die Fieberschübe auf das Wetter geschoben. Aber er hat schon gespürt, was los ist. Irgendwie gibt's da doch eine Verbindung zwischen mir und seiner Seele. Wenn ich ihn beim letzten Blutsturz über Mariazell recht verstanden habe, krieg ich meine alten Kolben wieder.

Das ist der Vorteil, den wir Euch voraus haben: Wir können im Lauf unseres Lebens immer wieder mit neuen Teilen versehen, ja sogar obduziert werden – und laufen nachher immer noch. Wenn man Dir aber einmal ein paar falsche Teile hineintransplantiert hat, kann man nachher nicht so einfach sagen: U je, tu ma lieber doch wieder die alten hinein.

Für uns sind solche Operationen aber nichts Außergewöhnliches. Wir müssen sie erdulden und tun das auch. Deswegen ärgert es mich, wenn Du uns als verwöhnte Pinkel hinstellst.

Herzlichst

Dein Conti (alias Christoph Canaval)

Fliegerflohmarkt

Privatinserate für Vereinsmitglieder kostenlos, für Nichtmitglieder EUR 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
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

Lämmerer Albert (Schibi) und Gerhard Moik sind auf Oldtimer spezialisiert. Alle wieder fliegenden Saab Safir sind durch ihre Hände gegangen. Sie bieten auch uns ihre Hilfe an.



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 EUR 100,-
(incl.CD) und Long Ez-Gemini
EUR 150,-
Christian Fülle
Tel.: 0662-633173

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 EUR 26.800,-.
Eventuell ist auch ein Motor Lycoming O-235 mit 2400h (Grundüberholung notwendig) um EUR 1.200 abzugeben. Zu besichtigen in Linz/Hörsching bei Matthäus Katzinger, Tel.: 0664/3416750 oder Tel.:07249/42424 oder email mattheus.katzinger@aon.at

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

Zu verkaufen:
3 Stk. Startrelais (Aircraft Spruce), 1 Lichtmaschine für Lycoming O-235, 250 Std. TT
1 Stk VDO Amperemeter 60A
1 Stk. Westach EGT in Grad Celsius, neu Preis VS
Wolfgang Streitwieser
0664-4330241
tischlerei.streitwieser@sbg.at

Verkaufe ein Garmin 196 mit Zubehör. Preis EUR 400,- Peter Tomaser, Tel 0650-9481004

Verkaufe umständehalber **BX-2 Cherry Projekt**: Leitwerk, Rumpf mit Einziehfahrwerk rohbaufertig, Flächen noch offen, CNC-gefertigte Beschlagteile zu 95% vorhanden, Kabinenhaubenrohlinge vorhanden. Preis VB EUR 18.000,- Edi Hochenbichler Tel.: 0664-4105060

HB FLUGTECHNIK SUCHT FLUGZEUGWART / WERKSTATTLEITER

Motorsegler, VLA, UL alle Bauweisen
wenn möglich mit Wartschein Kl. I

Info: Ing. Heino Brditschka 0664/543 73 00

Bewerbungen: Email:

heino.brditschka@liwest.at

Impressionen Krems 2007

