

I.E. IMPULSE



IGO ETRICH CLUB AUSTRIA

Die Zeitschrift der Österreichischen Amateurflugzeugbauer



Editorial

Liebe Fliegerfreunde!

Die Flugsaison 2009 ist gelaufen und viele von uns haben wieder schöne Flüge erlebt und genossen. Zwei davon, Hermann Madrian und Hermann Eigner haben uns Ihre Erlebnisse in Form von Berichten auf Seite 8 und Seite 12 zur Verfügung gestellt.

Von Hans Haberhofer haben wir einen Baubericht über seine wunderschöne RV-9A OE-VIH erhalten, siehe Seite 6. Hans hat ja schon zuvor zwei Cherry's gebaut und ist nun der metallischen Zunft beigetreten. Kits von Vans Aircraft werden durch CAD Design und CNC Fertigung in unglaublicher Präzision hergestellt, davon konnte ich mich selbst beim Bau der RV-8 von Wolfgang Paungartner überzeugen. Auch die Flugleistungen sind überzeugend und nicht zuletzt deshalb erfreuen sich RV Typen zunehmender Beliebtheit bei Neuprojekten. Das konnte man auch bei unserem letzten Igo Etrich Treffen im August sehen, siehe Bericht auf Seite 4.

Wer in den letzten Ausgaben der IE IMPULSE die Frauenecke vermisst hat wird in dieser Ausgabe sicher wieder zufrieden gestellt sein, Heidi ist trotz Arbeitsüberlastung und Umfahrungskampf über sich hinausgewachsen, siehe Seite 15.

Unsere bereits bewährten Workshops werden auch im kommenden Jahr fortgesetzt, der Veranstaltungsplan ist in diesem Heft auf Seite 11 nachzulesen. Geändert wurde gegenüber den Vorjahren die Beginnzeit, die Veranstaltungen werden bereits um 14 Uhr angesetzt aus Rücksicht auf weiter angereiste Teilnehmer, die noch am selben Tag heimfahren wollen. Die Kosten für die Vortragenden werden in Zukunft vom ÖAEC übernommen, herzlichen Dank!

Zuletzt möchte ich Euch noch darüber informieren, dass in den letzten Wochen ein Filmteam im Auftrag des Salzburger TV Senders Servus TV Filmaufnahmen bei einigen Mitgliedern des Igo Etrich Clubs gedreht hat. Diese werden zu einer Dokumentation über den Amateurflugzeugbau in Österreich verarbeitet, die im Jänner 2010 gesendet werden soll. Nähere Infos gebe ich nach Bekanntwerden des Sendetermins per Email bekannt.

Die IE IMPULSE Redaktion wünscht Euch allen ein frohes Weihnachtsfest, Glück und Gesundheit im Neuen Jahr, erfolgreiche Stunden beim Flugzeugbau und wunderschöne Erlebnisse in der Luft!

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 : othmar.wolf@amateurflugzeugbau.at
Obmannstellvertreter:	Willi Lischak, 2540 Bad Vöslau, Tel.: 02252/71680 Email: lischak@tele2.at
2. Stellvertreter:	Rudolf Holzmann, 4800 Attnang P. Tel: 0664-2204455 Email: r.holzmann@aon.at
Schriftführer:	Daniel Bierbaumer, 3361 Aschbach, Tel.: 07476/76395 Email: office@bierbaumer.cc
Vereinskassier:	Hermann Eigner, 4081 Hartkirchen, Tel.: 0664-4417478 Email: hermann.eigner@philips.com
Redaktion I.E. IMPULSE:	Othmar Wolf , 3252 Petzenkirchen, Tel./ Fax : 07416/54774, Email: othmar.wolf@amateurflugzeugbau.at

Titelfoto: Igo Etrich Club Senior Rudi Aigner in seiner Bucker 131 OE-ABJ
Verlagspostamt Wieselburg

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Editorial	2
Inhaltsverzeichnis.....	3
Termine	3
Igo Etrich Treffen 2009.....	4
Baubericht Vans RV-9A	6
Erlebnisbericht	8
Fliegerfortbildung 2010.....	11
Reisebericht	12
Frauenecke	15
Fliegerflohmarkt.....	16

HB FLUGTECHNIK

jedes Service, Reparaturen,
Motorwechsel, Ersatzteile,
Tauschmotoren, Neumotoren,
Flugzeugbaumaterial und Zubehör

AUTHORISED DISTRIBUTOR
ROTAX[®]
AIRCRAFT ENGINES



SONDERPREISE FÜR I.E.-Mitglieder

Email: info@hb-flugtechnik.at

Termine

Jahreshauptversammlung des Igo Etrich Club Austria, voraussichtlich Ende März in Wels

8. – 11. April 2010: AERO Friedrichshafen

7. – 11. Juli 2010 RSA Fly In , St. Yan LFLN

13. – 15. August 2010 26. Internationales Igo Etrich Treffen 2010, Krems LOAG

20. – 22. August 2010 EAS Fly In , Mollis LSMF

27. – 29. August 2010 Tannkosh Fly In , Tannheim EDMT

3. - 5. September 2010 OUV Sommertreffen, Mengen EDTM (voraussichtlich)

Igo Etrich Treffen 2009

Rückblick auf unser Fliegertreffen im August: Diesmal meinte es der Wettergott gut mit uns: Das ganze Wochenende gab es Kaiserwetter, die anfliegenden Flugzeuge aus Österreich, der Schweiz, Deutschland und Holland konnten schon am Freitag bei blauem Himmel landen, den Heurigenbesuch in der Wachau genießen und bei einigen, oder auch mehreren, Achterln des guten Weins, den Abend ausklingen lassen.

Am Samstag landete dann das Gros der 46 Teilnehmer, jede Menge Cherrys aus Österreich, außerdem einige der rasanten RV's, auch Hans Haberhofer mit der neuen RV-9, oder Peter Kalcher mit der RV-8 mit der originellsten Bemalung, unser Freund, Franz Schöfman, immer für Überraschungen gut, diesmal nicht mit seinem Einmann-Hubi, sondern mit dem Tragschrauber (was sicher einige Zuseher und Fliegerkollegen mit Bedauern feststellten!)

Hannes Mühlwanger, ein Gast aus der motorisierten Gleitschirmfliegerei besuchte uns mit einem Antriebsystem aus zwei Elektromotoren und Modellpropellern, leider konnte er das Gerät wegen zu viel Wind nicht im Flug vorführen.

Die Abstellfläche füllte sich, am Nachmittag mussten die Stellplätze schon nach unten verlegt werden. Kitfoxe trudelten ein, ein Highlight am Nachmittag der gleichmäßige Tandemflug der Pulsar "Charlys dream" und der Christian Eagle, von Herbert Schmaderer und seinem Sohn, nicht einfach bei den unterschiedlichen Flugzeugtypen und Geschwindigkeiten, ein herrliches Bild.

Dies ist nur ein kleiner Auszug der angereisten Flugzeuge. Am Abend versorgte uns der Flugplatzwirt wieder aufs Beste mit seinem Heurigenbüfett, es gab Ehrungen und eine kleine Anerkennung für die fertiggestellten Flugzeuge, jeder Amateurbauer weiss, wieviel Zeit in sein selbstgebautes Flugzeug investiert werden muss. An dieser Stelle sei auch wieder einmal all den geduldigen Fliegerfrauen gedankt, die ihre Männer mit dem geliebten Hobby teilen müssen! Zumindest so lange, bis der Flieger fertig ist und sie gemeinsam über den Horizont schweben☺

Der Samstag wurde wie üblich zum Fachsimpeln, Erfahrungen austauschen und

Reiseanregungen holen bis in die frühen Morgenstunden genutzt. So mancher nahm sich noch eine kleine „Wegzehrung“ in flüssiger Form bis zum Zelt mit, praktischerweise gleich im Rucksack mit Igo Etrich Emblem, den es heuer als Präsent für jeden mit seinem Flugzeug angereisten Piloten gab.

Dank der idealen Lage des Flugplatzes Krems/Gneixendorf, mitten in der Wachau, wird jedes Mal das Igo Etrich Treffen auch für Besichtigungen der Stadt Krems, des Stiftes Göttweig, einer Wanderung durch die Wachau oder den Besuch eines Heurigen genutzt. Appell an alle Fliegerfrauen: mitkommen! Es lohnt sich! Es gibt nicht nur Benzingspräche!

Hier sei auch nochmals unserer lieben Fliegerfreunde Max Brändli, dem Vater der Cherrys, und seines jungen Freundes Dani gedacht. Dieses Treffen war nicht das, was es immer war. Ohne Max ist es nicht mehr das Gleiche, der Anflug seiner HB-YBX war der Garant dafür, dass mit so einem kleinen Flugzeug fast jede Reise möglich ist! Ihr fehlt uns!

Das nächste Igo Etrich Treffen wird von 13.-15. August 2010 stattfinden, voraussichtlich wieder in Krems. Wir danken den Flugplatzbetreibern für die Gastfreundschaft und die Benutzung des Hangars für unser abendliches Fest und wir freuen uns wieder auf so eine zahlreiche Teilnahme wie in diesem Jahr!

In diesem Sinne wünsche ich allen Piloten, Copiloten und Flugzeugbauern eine friedvolle Weihnachtszeit, schöne Begegnungen im Kreise der Lieben, und natürlich schaffensfrohe Stunden in Keller und Werkstatt.

Uns allen eine gesegnete Weihnacht, ein gesundes neues Jahr und lauter gute Landungen!

Heidi Wolf



Baubericht Vans RV-9A

Mein Weg vom Holz- zum Blechflieger

Von Hans Haberhofer

Als Ende der 80-er Jahre der Gedanke in mir herumgeisterte, ein Flugzeug zu bauen, ging ich immer davon aus, dass es ein Blechflieger sein muss, da ich beruflich auch in der Metallbranche tätig war.



Dass es anders kam, dafür waren meine Fliegerfreunde Pepsch und Peinti verantwortlich. Und das war gut so, denn sonst hätte ich wahrscheinlich die tolle Konstruktion von Max Brändli und den Menschen, der dahinter stand, nicht kennen gelernt.

Da ich bei meiner ersten Cherry (OE-CHI, Erstflug 1994) nach anfänglichen Schwierigkeiten an der Holzarbeit großen Gefallen gefunden hatte, entstand in den Jahren 1999 – 2002 meine zweite Cherry OE-AHI.

Als im Jahr 2004 die ersten Entzugserscheinungen bzgl. Flugzeugbau auftraten, stieß ich auf die Konstruktion eines Kitherstellers namens „Van’s“ – zufällig ein Blechflieger. In dieser Zeit lernte ich Johannes Klement kennen, der ebenfalls einen Flieger bauen wollte. Kurzentschlossen besuchten wir die Firma Van’s Aircraft in Aurora/Oregon/USA. Dort hatten wir die Gelegenheit eine RV7A und eine RV9A zu fliegen. Nach genauer Prüfung der Typen bestellte Johannes eine RV7A und ich eine RV9A. Im November 2005 wurden die riesigen Holzkisten des Quick-Built-Kits geliefert. Heinz Klima sagte mir seine Unterstützung als Baubegleiter zu und führte im Jänner 2006 einen Workshop für uns

Neulinge durch, an dem auch Peter Kalcher, der bereits an seiner RV8 baute, Fritz Masser, Peter Tomaser teilnahmen. Über die diversen Hürden der englischen Baubeschreibungen halfen mir Johannes Klement, Gottfried Komaier und Sepp Leitgeb dankenswerterweise hinweg. Die dazugehörigen Zeichnungen sind ohnehin eindeutig. Da Van’s für seine gute Qualität der vorgearbeiteten Blechteile bekannt ist, ging es ans Primen, Bohren, Dimpeln und Nieten. Hier konnte ich auf die Hilfe von Peter Tomaser zurückgreifen, der beim Bau seiner „Storm“ Erfahrung im Nieten gesammelt hatte. Ein schwieriger Bauabschnitt war das Anfertigen der Tip-up-Haube.

Ein von der Firma Ghönert grundüberholter Lycoming O-320 dient als Antrieb für den MT-Propeller. Mein Sohn





Manfred und Andreas Hinze verlegten viele Meter an Kabeln und waren auch dafür verantwortlich, dass elektrisch alles perfekt funktionierte.

Danke an Hubert Keplinger, der wieder pünktlich mit seinen Waagen nach Weiz kam und Günther Dornstädter, der nach Punitz reiste um Startstrecke und Lärmmessung durchzuführen.

Beim Wort Glascockpit muss ich wohl etwas falsch verstanden haben, da bei meinem „Uhrenladen“ auch jeder einzelne „Wecker“ ein Glas vorm Ziffernblatt hat!

Lackiert wurde einmal mehr in einer benachbarten Opel-Werkstatt. Nach der Endmontage am Flugplatz Weiz, bei der mir Heinz Klima sehr behilflich war, fand Anfang April 2009 die Abnahme durch Hr. Ing. Knes von der ACG statt. Nach der Behebung einer kurzen Beanstandungsliste hatte ich Ende April bereits die Erprobungsbewilligung im Haus.

Motorstandläufe und Rollversuche waren bald erledigt, und so stand dem Erstflug am 06. Mai 2009 nichts mehr im Wege. Es ist auch beim dritten Flugzeug noch immer sehr spannend, wenn das Flugzeug beschleunigt,

den Boden unter den Rädern verliert und fliegt! Nach ca. 30 Minuten – alles im grünen Bereich – Lande-einteilung – Endanflug – aufsetzen – ausrollen – PERFEKT!

Nun hatte ich den ganzen Sommer vor mir, um das umfangreiche Erprobungsprogramm abzuarbeiten. Dies gelang mir auch ohne nennenswerte Probleme, sodass Anfang November 2009 Hr. Ing. Knes mein Flugzeug auf „Herz und Nieren“ testen konnte und damit sehr zufrieden war.

Die nächste Zeit werde ich jetzt nützen, um Flug- und Betriebshandbuch fertig zu stellen, wobei meine Enkelin Bianca geduldig alles in den Computer tippt, damit ich es anschließend von der ACG absegnen lassen kann.

So hoffe ich mit Beginn der Saison 2010 wieder ein zugelassenes Flugzeug zu haben.



Abschließend möchte ich allen danken, die zum Gelingen meiner RV9 beigetragen haben. Der größte Dank für Geduld, Verständnis und Ausdauer gebührt meiner Frau Irmgard, die ab jetzt hofft, wieder mehr Zeit in der Luft zu verbringen.



Erlebnisbericht

Das BD-5 Airshow Team auf der Airpower09

Von Hermann Madrian

Am 26. und 27.6.2009 fand das für uns bedeutendste fliegerische Ereignis des Jahres 2009 auf dem Fliegerhorst in Zeltweg, die Airpower09 ausgerichtet vom Österreichischen Bundesheer, dem Land Steiermark und Red Bull, statt.

Vom Oldtimer aus dem Anfänger der Fliegerei bis zu den neuesten Militärflugzeugen war alles da. Sowohl fliegerisch, als auch gesellschaftlich und nicht zuletzt organisatorisch war die Airpower09 eindrucksvoll.



Bild: Markus Zinner www.airtoair.at

Das BD-5 Airshow Team bestehend aus Hermann Madrian (Pilot), Robert Madrian (Ground Crew) und Markus Zinner (PR-Manager) hatte die Ehre mit der BD-5G OE-CBD im Block der Experimentalflugzeuge ein Kunstflugprogramm von 4 Minuten Dauer vorzuführen.

Nicht alle Tage wird man mit einer BD-5 zur Teilnahme an einer internationalen Airshow eingeladen, sodass ein Bericht über den Ablauf sicher von allgemeinem Interesse für die IAEC Mitglieder ist.

Die ursprüngliche Anreise am 24.6.2009 musste wegen Schlechtwetter ausfallen. Am 25.6.2009 war es dann soweit, Start um 1130 Uhr in LOWK und Ankunft über den Platz LOXZ in 4500 ft um 1200 Uhr. 150 m unter mir wurde gerade die E-3A, die AWACS Boeing 707 in einer weiten Schleife zur Landung auf der RWY 08L

geleitet. Danach konnte ich mein Flugprogramm zum Letzten mal vor der Airshow trainieren. Die Display Linien waren am Boden sehr gut markiert, sodaß ich die Figuren flüssig und gut positioniert abliefern konnte. Danach noch für 5 Minuten in die Warteschleife über dem Österreichring und eine weiche Landung auf der 26L direkt vor dem Zuschauerbereich - wenn das kein gutes Omen war. Am TWY H wartete schon ein Followme Car - eine Mercedes Limousine, welches mich direkt zur Parkposition auf die Ramp 4 leitete. Von Hauptmann Kraft, dem Verbindungsoffizier, wurde ich empfangen und umgehend erfolgte die Festlegung der nächsten organisatorischen Schritte: Akkreditierung, Unterkunft, Verpflegung, Hangarplatz, Einfahrtgenehmigung für das Support Car, Rauchölausgabe, Flugdarbietervertrag und Shuttle Service ins Hotel. Da die erste Überraschung, die Unterkunft war in Kapfenberg, das bedeutete Aufstehen um 0530 Uhr. Mein Flugprogramm war um ca. 0900 Uhr angesetzt und die Stauvermeidung war unumgänglich.

Inzwischen kam mein Sohn Robert mit dem Support Car an und wir konnten die BD-5 auftanken, Rauchöl einfüllen, die Cockpit Kamera einstellen und eine umfassende Überprüfung des Flugzeuges durchführen. Dann ab in den Hangar um am 26.6.2009 um 08:30 Uhr startbereit zu sein.

Jeder Pilot erhielt schon vor einiger Zeit eine 28 seitige Display Order in der alle Details für eine sichere Abwicklung des Flugbetriebs während der Airshow festgelegt sind. Weiters musste man ein 13 seitiges Questionnaire, die eigene Flugdarbietung betreffend ausfüllen, natürlich alles in englisch. Auf dieser Basis gab es dann das verpflichtende General Briefing von 1700 - 1800 Uhr. Dabei wurde auch das Final Schedule für den nächsten Tag ausgehändigt. Mein Callsign war AP103 und mein spätester Call In Zeitpunkt 0848 Uhr. Die Pozedur vom ersten Funkkontakt mit Zeltweg GND auf 121.6 Mhz bis zur Landefreigabe von Zeltweg TWR auf 135.375 Mhz wurde detailliert besprochen. Nicht zu

vergessen war die Vorbereitung für den Platzsprecher. Heinz Prüller machte die Ankündigung und Robert den Displaykommentar.



Beim Briefing

Die Platzsprecher waren nahezu im Display Center, auf dem neuen, noch nicht in Betrieb befindlichen Tower, plaziert. Zugang nur mit den üblichen Sicherheitsvorkehrungen und unter Begleitung des Verbindungsoffiziers eine halbe Stunde vor Beginn der Airshow.

Damit ging der erste Tag auf dem Fliegerhorst schön langsam zu Ende und der Shuttle Bus brachte uns in 3/4 Stunden Fahrzeit ins Hotel. Vor dem Einschlafen noch einmal alles durchgespielt und Gute Nacht.

Am 26.6.2009 Tagwache um 0515 Uhr und nur ein rudimentäres Frühstück. Der Bundesheerfahrer war pünktlich um 0600 Uhr zur Stelle. Vor Zeltweg staute es sich schon, wir waren aber doch um 0730 Uhr am Platz. Die BD-5 stand schon vor dem Hangar 3, vom PC7 Technikteam sorgsam behandelt. Rollfreigabe zur Ramp 4 einholen und Flugzeug an der zugewiesenen Stelle parken. Keine Pause möglich, da schon das täglich Briefing bevorstand. Der aktuelle Zeitplan wurde ausgehändigt, das Wetter detailliert erläutert und die wesentlichen Bedingungen für eine sichere Abwicklung der Flugprogramme in Erinnerung gerufen. Die Zeit verging wie im Fluge und ich hatte gerade einmal 5 Minuten Zeit bevor ich den Fallschirm anlegen musste. Ab ins Cockpit, sorgfältiger Cockpit Check, noch einmal alles durch den Kopf gehen lassen und Funkkontakt mit Zeltweg GND aufnehmen. Zeitplan wurde auf die Minute eingehalten, Rollfreigabe zum Haltepunkt 26L und Übergabe an Zeltweg TWR. 'Are you ready for immediate takeoff', affirmative, rolling t/o und in einer erweiterten Rechtsplatzrunde auf 2000 ft AGL. Ohne warten

'cleared to display'. Flugzeug genau über der Display Line 3 positionieren, die Linie war hervorragend zu erkennen und durch eine kleine Wolke den Abschwung einleiten - einfach herrlich. Das Programm wurde mit großem Genuss geflogen und nach 'display finished' eine enge Platzrunde mit Landung vor den Zuschauermassen. Erst beim Abrollen über den TWY H bemerkte ich die vielen Leute die klatschten und fotografierten. So quasi ein Bad in der Menge. Flugzeug einparken und für den nächsten Tag vorbereiten.

Die Pflicht war für den Tag damit vorbei und wir konnten uns ganz den wirklich eindrucksvollen Darbietungen der großen Kollegen widmen.

Am Abend noch der Empfang des Landeshauptmannes mit Musik und gutem Essen und Trinken - Herz was willst du mehr !

Um 2130 Uhr aber ab ins Hotel, der nächste Morgen mit Tagwache um 0515 Uhr kommt bestimmt.

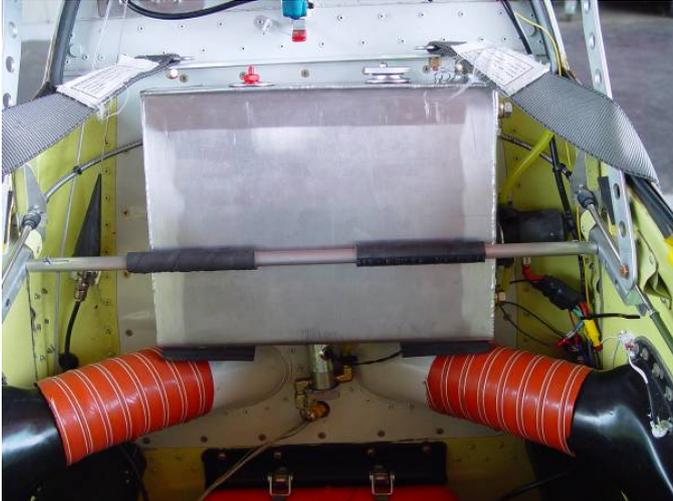
Die Vorbereitung

Eine gute Flugdarbietung kommt nicht von selbst. Sowohl das Flugzeug als auch der Pilot müssen sich in Topzustand befinden. Die Flugaufgabe muss vollkommen stressfrei jederzeit abrufbar sein.

Die Vorbereitungen begannen daher schon im Feber 2009 mit der Optimierung des Rauchsystems. Als Rauchöl wurde Fauth FC05 ausgewählt, es ist das Standardrauchöl in Europa. Der in der BD-5 eingebaute 2-Taktmotor hat im Vergleich zu einem normalen Flugmotor andere Abgastemperaturen. Das Labor von Fauth teilte mir mit, dass die Abgastemperatur in der Einspritzzone zwischen 250 und 350° C sein soll. Höhere Temperatur ist nicht unbedingt besser. Die Rauchentwicklung hängt auch von der Abgaszusammensetzung ab. Das bedeutete den optimalen Ort für die Einspritzdüse zu finden. Auch die Einspritzmenge pro Minute musste herausgefunden werden. Als Richtwert lagen 1,5l/min aus der Pitts 2B von Erik Esser vor. Eine geeignete Rauchölpumpe musste auch noch gefunden werden. Sie sollte nicht mehr al 3A ziehen. Bei Conrad Electronic konnte ich eine Zahnradpumpe aus einer Scheibenwaschanlage finden, die bei 2,5A 0,8l Rauchöl pro Minuten förderte. Das wurde alles in der Werkstätte bzw. am Motorprüfstand ausprobiert. Auch die Einspritzleitung vom Tank hinter der Rückenlehne

bis zum Einspritzort vor dem Nachschalldämpfer war kritisch, führte sie doch durch den Motorraum und ein Leck ist da nicht ratsam. Eine stahummantelte Teflonleitung mit 4mm Innendurchmesser war die richtige Lösung.

Eine Halterung für die sehr kleine Video Kamera wurde angefertigt werden. Die Video Aufnahmen waren zur Analyse des Trainings sehr nützlich.



Smoke Tank und Pumpe

dem Looping heraus mit 180 mph in eine halbe, umgekehrte Cuban-Acht und danach eine langsame Fassrolle. Schnelle Rolle rechts und links herum, eine langsame Rolle, eine Steuerwechselkurve zum Fotografieren für das Publikum und einen Überflug in geringer Höhe mit maximaler Geschwindigkeit - Gesamtdauer 4 Minuten.

Soweit so gut, doch auch der Pilot hatte noch Mängel. Ab April 2009 wurde daher bei jedem Flugwetter trainiert. Das war nicht so einfach, durch die geringe Flughöhe gab es durch die Anrainer am Flughafen in Klagenfurt bald Beschwerden, nicht wegen dem Lärm sondern sie fühlten sich gefährdet. Ich konnte jedoch auch in LJSG (Slovenj Gradec) und in LOXZ (Zeltweg) trainieren, hatte also einen Heimvorteil. Eine Woche vor der Airpower09 war alles unter Dach und Fach und ich sah gelassen dem Ereignis entgegen.

Ohne die kritische Beobachtung der Trainingsflüge durch Horst Malliga und Armin Kunschitz hätte ich die gezeigte Qualität nicht erreicht - Herzlichen Dank !



Bild: Michael Schmidt www.jdf-events.at

Das Flugprogramm ist publikumswirksam und für die BD-5 ausgelegt. Die BD-5 ist schnell und schaut wegen der geringen Abmessungen noch schneller aus. Bei nur 50 PS war die Ausgangshöhe als Energielieferant zu ermitteln. Die Einleitung des Flugprogrammes erfolgte mit einem Abschwung. Dabei wurden 300m Höhe aufgeben und 190 mph erreicht. Die Eintrittsbedingungen für den Looping waren optimal. Aus

Nicht zu vergessen die Arbeiten von meinem Sohn Robert Madrian, der, gemeinsam mit Heinz Prüller, den Displaykommentar durchführte. Auch da musste ein Drehbuch ausgearbeitet und die Durchführung im Rahmen der Trainingsflüge geprobt werden.

Jede Menge Schriftverkehr mit dem Airpower Büro zur flugtechnischen und logistischen Vorbereitung waren auch erforderlich.

Der Aufwand war erheblich, ich habe zwischen Feber und Juni 2009 praktisch nichts anderes gemacht.

Das ich zur Airpower09 eingeladen wurde ist Markus Zinner www.airtoair.at zu verdanken. Er hat eine Infomappe zusammengestellt und dem Display Director präsentiert - Vielen Dank !

Alles in allem war es eine Reise wert.

Fliegerfortbildung 2010

Workshops im Rahmen des IECA-Stammtisches 2010

Ort und Zeit der Veranstaltungen:

Flugplatz Hofkirchen (A-4491 Hofkirchen i.Tr, Kiebach2 Tel.: 07225 7332)

danach IECA Stammtisch, jeden ersten Samstag im Monat ab 18:00 Uhr.

Die Fortbildungsveranstaltungen beginnen jeweils um **14:00 Uhr**

Der Kostenbeitrag für die Vortragenden (EUR 200,- pro Vortrag) wird vom ÖAEC übernommen

Die Teilnahme an den Schulungsveranstaltungen ist die Anmeldung gebunden.

Anmeldung bis spätestens 14 Tage vor der Veranstaltung unter othmar.wolf@gmx.at

Quartiermöglichkeiten am Flugplatz/in Flugplatznähe: (Bitte Quartier selbst bestellen)

Rosa Maria SEIMAIR: A-4492, Hofkirchen, Krottental 18, Tel.: 0664 9178789

Flugplatz Hofkirchen – Cockpitcafe: Eva WÜRLEITNER, Tel.: 07225 7332, Mob.: 0650 4715900

9. Jänner 2010

Beginn: 14:00 Uhr

DI. Johann BAYERL

Betrieb und Wartung von ROTAX Motoren

DI. Bayerl ist Entwicklungsingenieur bei Rotax und maßgeblich an der Entwicklung des 912/914 beteiligt.

Im Anschluss an das Abendessen Rückblende zum FAI - ROUND THE WORLD 2009, von Hans Gutmann

6. Februar 2010

Beginn: 14:00 Uhr

Leo BRAUNSHOFER

Die Wartung von ROTAX Motoren in der Praxis

Durchführung von praktischen Wartungsarbeiten am Rotax 912/914, Service Manual, Werkzeuge usw.

6. März 2010

Beginn: 14:00 Uhr

Leo BRAUNSHOFER

Die Reparatur von ROTAX Motoren in der Praxis

Hinweise zur praktischen Durchführung von bestimmten Reparaturarbeiten am Rotax 912/914

10. April 2010

Beginn: 14:00 Uhr

Johann LIXL

Zündung und Bordelektrik

Elektrische Systeme von Flugmotoren verstehen und warten.

8. Mai 2010

Beginn: 14:00 Uhr

Andreas SCHLÖGL

Die GFK-Reparatur

Die praktische Durchführung von Ausbesserungsarbeiten und Reparaturen an GfK Flugzeugen

5. Juni 2010

Beginn: 14:00 Uhr

Johann LIXL

Kraftstoff- und Hydrauliksysteme

Die Eigenheiten von Kraftstoffsystemen sowie Hydrauliksystemen in Flugzeugen

4. September 2010

Beginn: 14:00 Uhr

D.I. Ulrich EICHNER

Lastannahmen für Leichtflugzeuge, v-n Diagramm

Die grundlegenden Annahmen zur Berechnung und Konstruktion von Leichtflugzeugen

2. Oktober 2010

Beginn: 13:00 Uhr

Ing. Andreas WINKLER

Das Eigenbauflugzeug aus der Sicht der Behörde

Schulung für Baubegleiter

6. November 2010

Beginn: 14:00 Uhr

Johann LIXL

Die Wartung von konventionellen Flugmotoren

4. Dezember 2010

Beginn: 14:00 Uhr

Ing. Heino Brditschka

Nachprüfung und Qualitätssicherung für Eigenbauflugzeuge

Ing. Bernhard Rögner

L-Akt, Betriebszeiten, Revisionslisten, Service Bulletins etc.

Anschließend die Weihnachtsfeier des Igo Etrich Club

Reisebericht

Barcelona 2009

Von Hermann Eigner

Manche zieht es ans Nordkap, mich eher in den Süden. Da gibt es genug anfliegbare Ziele, aber bei einem IEC-Stammtisch im Winter kam ich im Gespräch mit Wolfgang Streitwieser auf Barcelona. Er schwärmte von einer zurückliegenden, verlängerten Wochenendreise und ich sprach von einem Firmenkollegen aus der Gegend von Barcelona, den ich bei einer Schulung in den USA kennenlernte und auch mal besuchen wollte. Somit war es beschlossene Sache, dass wir im August nach unserem IE-Treffen, jeweils mit Partnerin, losfliegen.

„Fly Niki“ machts für 29 Euro, das ist eindeutig zu billig und nicht so aufregend. Außerdem musste Wolfgangs Lancair auch mal so richtig auf Strecke!

Das IE-Treffen war am 9. August gelaufen, am Montag darauf war wegen schlechtem Wetter der Flug unmöglich, da von Westen her eine Kaltfront durchzog. Ich hatte schon Hotel und Leihwagen reserviert. Beim Anruf am Flugplatz Sabadell (LELL, 20km nordwestlich von Barcelona) teilte man mir mit, dass dieser ohnehin geschlossen sei, da durch Blitzschlag im Tower die Funkanlage zerstört wurde. Ein Ausweichen nach Girona (Verkehrsflughafen 80km nördlich) wäre nicht möglich gewesen, da diese auch keinen Slot freigaben. Also weiteres Hoffen, dass sich neben dem Wetter- auch die technischen Probleme lösen.

Am Dienstag wieder ausgiebiges Studium des Wetters, das leider noch nicht so gut aussah. Man glaubt immer, je öfter man reinschaut, desto besser wird es – das hat sich leider gar nicht bestätigt. Nach anfänglicher Besserung zeigten sich nachmittags am Wetterradar über dem Süddeutschen Raum wieder orange Punkte, die allmählich zu großen, zusammenhängenden

Flecken verschmolzen. Somit war auch der Dienstag abgehakt. Dafür positive Antwort aus Sabadell - der Notbetrieb wurde wieder aufgenommen, Anfliegende mit Flugplan werden angenommen.

Mittwoch ist endlich der große Tag. Die Wolkenuntergrenzen sind zwar noch grenzwertig, aber Richtung Westen ist Besserung in Sicht. Die Flugstrecke wurde so gewählt, dass wir großteils außerhalb kontrollierter Lufträume unterwegs sind. Es ist doch lustiger, auf ‚Quatschfrequenz‘ die Freude zu teilen, als sich dauernd auf Controller zu konzentrieren. Die Route führte von Wels (Wolfgang von Ried) übers Allgäu, nördlich Zürich, Genfersee, nach Annemasse (LFLI) – das ist genau die Hälfte der Flugstrecke. Kurz nach Salzburg Kontrollzone hörte ich schon Wolfgang am Funk, der 15 min nach mir in Ried startete – in Grenchen hat er mich dann überholt. Ich flog mit Gegenwind ca. 3h10, Wolfgangs Lancair ist ca. 15kts schneller, somit war er nach meiner Landung schon am Tanken. Nach 2Std Snackpause ging es nördlich der französischen Alpen vorbei an Grenoble, Rhonetal gekreuzt, durch das

Beschränkungsgebiet LFR55 nach Freigabe von ‚Orange Approach‘, dann westlich von Montpellier bei Sete an die Küste. Runter auf 800ft und unter der Kontrollzone Bezier entlang der Küste Richtung Südwesten.

Spürbarer Gegenwind ließ uns bei 33Grad

länger auf die Strände hinunterleichen, als geplant. Die Pyrenäen waren schon aus 100km Entfernung zu sehen. Klarer Horizont über dem Mittelmeer und zeitweise plötzliche Turbulenzen machten den Flug kurzweilig.

Der Lycoming O-235 brummte zuverlässig, schluckt dabei 22-23 l/h, das entspricht etwa



10lit/100km. Modernere Motoren sind zwar sparsamer, dafür gibt's keine Kotzgeräusche beim Abstellen – das ist doch ein paar Liter wert!

Nach passieren der Spanischen Grenze begannen die schönen Strände der Costa Brava mit angrenzenden Steilküsten, ein traumhafter Anblick – Fliegerherz, was willst du mehr!

Landung in Sabadell, schnell ein Taxi zur Leihwagenübernahme ins Hertz Stadtbüro, eine halbe Stunde vor Büroschluss. Das Timing hat wieder mal gepasst! Dann ca. eine Stunde Fahrt nach Lloret de Mar, wo wir ein wenig baden und relaxen wollen. Es war schöner als erwartet. Die schön angelegten Wege vom Strand entlang der Steilküste luden nach dem Frühstück zu einer Erkundungstour ein, dann baden im kristallklaren Wasser.

Abends dann noch ein Abstecher ins Hafengebiet von Barcelona, gemütliches Abendessen, hinterher noch auf den Touristentrampelpfaden entlang der Rambla.

Morgens noch ein paar Runden baden, wir mussten ja unsere wertvollen Minuten nützen.

Mittags Checkout, Fahrt nach Sabadell, Rückgabe Leihwagen, Taxifahrt ins Zentrum Barcelona um unsere Sightseeingtour im Schnellverfahren durchzuziehen. Die offenen Stockbusse sind wirklich eine ideale Möglichkeit, die Stadt kennen zu lernen. Diese fahren die Highlights an und man kann aussteigen, um mit einem späteren Bus weiterzufahren, oder man genießt einfach alles vom Bus aus. Mangels Zeit sind wir meist sitzen geblieben und ließen uns über die beigegebenen Kopfhörer die Tour erklären. Nur den Aussichtsberg beim Hafen haben wir erklommen, da konnten wir bei den letzten Sonnenstrahlen noch das herrliche Panorama der Stadt genießen.

Den Firmenkollegen konnte ich leider nicht



mehr treffen, da wir zwei von den sechs geplanten Tagen verloren hatten.



Er hätte uns ursprünglich auf sein Segelboot eingeladen. Wolfgang musste am Samstag wieder zurück, um am Sonntag seine Firma wieder anzuwerfen, da es nach dem Betriebsurlaub wieder zügig losgehen sollte. Außerdem wurde das Wetter wieder schlechter. Aber wie es so schön heißt – der Weg ist das Ziel!



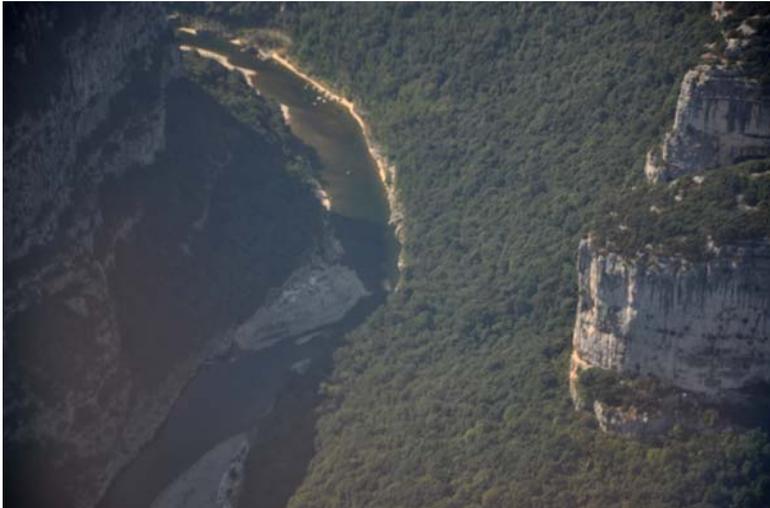
Samstag morgens ein fast langweilig, wolkenloses Satellitenbild auf der gesamten Strecke.

Start um 8h 15 lokal, Flug entlang der schönen Küste, vorbei an den Pyrenäen, Seenebel über dem Meer.

Dann die Überraschung: An der französischen Küste, Nähe Perpignan Nebel auch über die Küste, der sich gerade gehoben hatte. Da für VFR-Flieger Erdsicht doch ganz gut ist, schlüpfen wir drunter. In Ameisenkniehöhe geht's dann weiter. Manchmal schien es dunkler zu werden, aber nach ca. 50km wurde es wieder allmählich

besser und bei Sete ist es wieder wolkenlos.

Bei Anruf von Orange Approach wurde die automatische Information aktiviert und LFR55



als ‚nicht aktiv‘ gemeldet. Im Beschränkungsgebiet überflogen wir den Nationalpark „Gorges l' Ardeche“, einem eindrucksvollen Canon, nicht zu verwechseln mit der Verdonschlucht nördlich von Cannes (Europäischer „Grand Canon“).

Südlich von Valence kreuzen wir das Rhonetal, dann wieder Grenoble, Chambéry, Annecy zum Tankstopp nach Annemasse. Während des Tankens Ausfall der Tankstelle. Ein Tiptank ist voll, einer leer – nicht günstig beim Start und auch nicht für die Reichweite. Nach 1,5 Stunden Wartezeit noch immer keine Hoffnung

auf weiteres Lebenselixier für meinen Motor. Aufgabe eines Flugplanes nach Friedrichshafen für einen weiteren Tankstopp. Kurz vor Abflug nochmals zur Tankstelle – jetzt gibt es Avgas! Flugplanänderung, Abflug bei sengender Hitze, was sich an der Startstrecke deutlich zeigte, aber die Piste hat ja 1300m. Der weitere Heimflug war unspektakulär, vorbei an bekannten Städten wie Lausanne, Neuchatel, Grenchen, dann wieder Alpennordrand.

Fazit der Reise: Es war keine Weltumrundung, auch keine große fliegerische Leistung, aber es war eine schöne Reise, die eines der wesentlichen Ziele meines Amateurflugzeugbaues wieder voll erfüllte.



Frauenecke

Von Heidi Wolf

KRISE – gut oder schlecht??

Ganz egal, ob man Fernseher oder Radio aufdreht, mit Freunden, Familie oder Nachbarn diskutiert, immer und überall ist von „Krise“ die Rede. Gemeint ist fast immer die Wirtschaftskrise oder Finanzkrise. „Beziehungskrisen“ oder „Sinnkrisen“ sind angesichts der zunehmenden finanziellen Sorgen und Nöte aus dem Blickfeld gerückt.

„Krise“, lt. Wikipedia: „eine problematische, mit einem Wendepunkt verknüpfte Entscheidungssituation, auch Zuspitzung“!

Wie kommen wir angesichts dieser Erklärung auf die Idee, dass Krise etwas Schlechtes sein könnte? Wenn wir bereits in der Krise stecken, dann beinhaltet diese doch schon die Aussicht auf einen Wendepunkt, eine Änderung, es ist nur mehr Durchhaltevermögen gefordert, und eine Entscheidung!

Unsere ganz persönlichen Krisen sind nichts anderes als die Summe kleinerer oder größerer kritischer Situationen oder Unzufriedenheiten, die wir nicht beachtet haben. Wir hatten zuviel mit anderem zu tun, keine Zeit um auf Verkühlungen oder ein bisschen Husten einzugehen, keine Zeit, um dem Partner zuzuhören, keine Zeit, um statt in der Werkstatt zu werken mit den Kindern Probleme oder Problemchen zu besprechen, keine Zeit, um in uns selbst zu hören und die ersten leisen Warnglocken der psychischen oder auch physischen Belastung zu hören.

Und auf einmal ist sie da. Sie überfällt uns aus heiterem Himmel, wie wir meinen, völlig unvorbereitet und mit einem Schlag, die Krise! Wenn sie da ist, wissen wir auf einmal die kleinen Anzeichen zu deuten, erkennen die Hinweise, im Nachhinein, wenn wir schon mitten drinnen sind, dann wissen wir!

„Lernet die Hinweise zu beachten!“, schreibt der große Anthroposoph Rudolf Steiner, oder auch die Bibel „Wehret den Anfängen!“ Wenn wir jederzeit offenen Auges und offenen Herzens durchs Leben gingen, bewusst im Hier und Jetzt, würde uns manche Krise erspart bleiben, denn wir würden im Vorhinein die Anzeichen erkennen!

Die Sinnkrise hätte ihren Sinn verloren, die Beziehungskrise hätte keine Chance, weil wir in enger Beziehung zu unserem Partner stünden, die Finanzkrise würde ad absurdum geführt, weil wir auf der Hut wären, unsere psychischen Krisen wären nicht notwendig, weil wir die Anzeichen für Überlastung schon frühzeitig erkennen würden, usw. usf.

Doch einen großen, positiven Aspekt hat eine Krise: Man schaut genau auf das, was man verschleiern wollte, oder verschleiert hat, worauf man keinesfalls schauen wollte, was nicht im Bewusstsein war! „Die Leichen schwimmen aus dem Keller nach oben.“

Und wie wir nun wissen, jede Krise verlangt eine Entscheidung, und sei es nur, ob wir darin stecken bleiben wollen oder uns wie Münchhausen am eigenen Zopf wieder herausziehen! Oder auch die Entscheidung, ob wir Hilfe annehmen oder nicht. Oder auch die Entscheidung sich allem zu stellen und aufzuarbeiten. Entscheidungen fordert eine Krise immer!

In der Medizin wird von „Heilkrisen“ gesprochen: Meine Meinung: heilend sind Krisen immer! In einer Krise wird das Oberste zuunterst gekehrt, und umgekehrt, kein Stein bleibt auf dem anderen. Eine Krise beinhaltet immer Neubeginn, Neuorientierung, auf Neues zugehen, zuzulassen.

So gesehen können wir dankbar sein, dass wir da und dort eine Krise haben. Die Krise macht Neugier, Mut und Lust auf Neues, es wird mit altem Schrott aufgeräumt, der Leichenkeller wird durchgeputzt, unsere Lebensmotoren neu geschmiert und aufgemotzt und „alte“ Beziehungskisten durchgelüftet!

Und wir lernen aus diesen Erfahrungen. Wir lernen die Hinweise zu beachten, zumindest hin und wieder oder immer öfter. Wir gehen achtsamer durchs Leben, wir achten mehr auf uns selbst!

In diesem Sinne: frohen Weihnachtsputz, gesegnete Wege für uns alle!

Fliegerflohmarkt

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

Der "Fliegerstammtisch" wird nunmehr am Flugplatz Hofkirchen abgehalten, Termin wie früher erster Samstag im Monat (ausgenommen Feiertage, da wird er um eine Woche später verschoben). Wir treffen uns immer um ca 18 Uhr im Cockpitcafe in Hofkirchen am Flugplatz zum Erfahrungsaustausch, Benzingsprache führen und einfach nur plaudern.

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

Fahrtmesser Collins, neu ,40-240mph, 40-200kt € 80,-
Accelerometer +12/-5g (3 ¼ ") € 100,-
Starter f Lycoming 12V € 90,-
Starter f Lycoming 24V/geared € 110,-
Auspuffanlage f Lyc.O-235 mit Topf u Wärmetauscher € 350,-
Staudruckschalter 25-130 mbar, neu € 20,-
Motorträger f Lyc O-235 (aus PIPER) € 90,-
Email: hermann.eigner@philips.com
Tel: 0664/4417478

Zu verkaufen:
1 Höhenmesser bis 20000Fuß, hPa Fenster, non TSO, 3 Zeiger. Letzte Prüfung 9.8. 2008 mit Protokoll,
Einbaudurchmesser 3 1/8 Zoll, Instrument ist voll in Ordnung

Elektrostarter für Conti C90-8 oder O 200, Experimental, basierend auf Honda CRX Starter, incl. Zahnkranz und Anbauhalterung

Infos bei Alois Steiner, 0699 - 88455011 oder
alois@team-steiner.de

Vereinsjacken aus blauem Fleece, mit Aufdruck "Igo Etrich Club Austria" und in allen Größen sind ab sofort um 20,-€ bei Heidi Wolf erhältlich! Auch beim Stammtisch in Hofkirchen sind sie bei Heidi oder Othmar zu beziehen. Sie sind angenehm zu tragen, sehr warm und äußerst praktisch und leicht.

Ebenso sind noch immer weiße, kurzärmelige BW-Hemden mit dem Igo Etrich Logo in allen Größen ebenfalls um 20,-€ vorrätig.

Individuelle Anfertigung von Sitzpolstern für Flugzeuge durch Polsterermeister
Hannes Schiefer, 5102 Anthering, Tel.: 0664-9194828
Verarbeitet auf Wunsch auch Magneteinlagen im Sitzpolster zur Abschirmung von E-Smog, (Transponder).

 HANNES SCHIEFER
POLSTERMOEBELWERKSTATT
POLSTERERMEISTER & RAUMGESTALTER

Achtung Projektverkauf:
Fast fertige Europa (Ex Walter Prossinger) zu verkaufen, nähere Infos: R.Klink@gmx.com



Extrem leichter Halon-Feuerlöscher RT A 400, Aircraft Spruce P/N 13-07650, Gewicht 0,53 kg, Listenpreis \$ 104,50 könnte bei Abnahme von 20 Stk. von Fa. Oschinsky direkt ab Werk günstig beschafft werden. Bei Interesse Kontakt: 0680-3144018 oder othmar.wolf@gmx.at



Urlaub in den Tiroler Bergen

www.sonnleitn.cc

Tel +43 5352 625250
(nähe Flugplatz LOIJ)