

Nr 54

Juni 2010

I.E. IMPULSE



IGO ETRICH CLUB AUSTRIA

Die Zeitschrift der Österreichischen Amateurflugzeugbauer



> Zum Nordkap mit dem Experimental

Editorial

Liebe Fliegerfreunde!

Es ist Sonntag, der 20. Juni, während ich diese Zeilen schreibe, es hat draußen kaum 12 Grad, Schnee bis auf 1300m und morgen ist Sommersonnenwende. Eigentlich wollten wir um diese Zeit schon zum Nordkap unterwegs sein, so hätte es zumindest unsere Planung im Winter vorgesehen, doch familiäre Umstände haben diese Planung umgeworfen und das kalte Wetter hat ein übriges dazu beigetragen. Ein früherer Reisebericht von Reinhold Sachan mit seinen Freunden zum Nordkap hat schon länger meine Sehnsucht geweckt, dieses Reiseziel ebenfalls zu verwirklichen. Ich habe daher diesen Artikel aus dem Jahr 2003 in diesem Heft als Reisebericht ausgewählt, er wird euch sicher auch gefallen. Ich habe jedenfalls die Hoffnung nicht aufgegeben, vielleicht geht es sich doch heuer noch aus bis zum Nordkap.

Die Cherry-Gemeinde veranstaltet schon seit einigen Jahren ein eigenes Cherry-Treffen, das jedes Jahr von einem anderen Land organisiert wird. Voriges Jahr waren wir in der Schweiz, dort wurde beschlossen, dass 2010 die Österreicher das Treffen veranstalten. Das wurde auch bereits im Frühjahr durchgeführt, leider ist durch den Unfall von Max ein Max-Brändli-Gedenktreffen daraus geworden, Bericht auf Seite 7.

Ebenfalls auf Seite 7 ein Nachruf zum Ableben der Schweizer Fliegerlegende Kurt Hübscher, den wir alle mit seinem Breezy kannten. Der uns sogar nach einem schweren Unfall und in hohem Alter wieder mit einem Motorsegler beim Igo Etrich Treffen in Wels besuchte.

Das heurige Igo Etrich Treffen findet wie in den letzten Jahren wieder in Krems statt, Einladung siehe Seite 5. Es werden alle Mitglieder ersucht, nach Möglichkeit diesen Termin wahrzunehmen. Teilnehmer, die bereits am Freitag anreisen, werden zu einem Heurigenbesuch bei einem typischen Wachauer Heurigenlokal eingeladen. Ich freue mich auf ein Wiedersehen mit oder ohne Eigenbauflugzeug!

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: rudi.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: Das Nordkap – Ziel vieler Experimentalfieger - Reinhold Sachan war dort

Verlagspostamt Wieselburg

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Editorial	2
Inhaltsverzeichnis.....	3
Termine	3
Einladung Igo Etrich Treffen 2010.....	4
Vereinsaktivitäten.....	5
Abschied von Kurt Hübscher.....	6
Cherry Treffen 2010 in Krems.....	6
Reisebericht.....	8
Frauenecke.....	14
Fliegerflohmarkt.....	15

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

10. – 13. Juni 2010 KZ Club Fly In Stauning, Dänemark

14.- 18.Juli 2010 RSA Fly In St. Yan, Frankreich

26. Juli – 1. August 2010 EAA Air Venture Oshkosh, USA

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)

Einladung Igo Etrich Treffen 2010

26. Internationales IGO ETRICH Treffen 2010

von Freitag 13. bis Sonntag 15. August 2010
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 13. August:

nachmittag: Anreise der Teilnehmer, Abends Heurigenbesuch

Samstag, 14. 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 Flugplatzrestaurants mit Preisverteilung.

Sonntag, 15. 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: 07416-54774 oder 0680-3144018 oder othmar.wolf@amateurflugzeugbau.at

Vereinsaktivitäten

Weiterbildungsveranstaltungen in LOLH

Die vor zwei Jahren ins Leben gerufenen Weiterbildungsveranstaltungen am Flugplatz Hofkirchen haben sich gut bewährt. Jeden ersten Samstag im Monat (außer in den Sommermonaten Juli und August) treffen wir uns im Lehrsaal oder in der Werkstätte zu einem bestimmten Thema, wobei wir immer kompetente Referenten zum Vortrag oder Workshop einladen. Besonders interessante Vorträge werden auf Video aufgenommen und auf DVD abgespeichert, diese können über die Redaktion bezogen werden. Auch auf unserer Homepage, unter der Rubrik Flugzeugbau-Technik, ist einiges aus diesem Themenkreis zu finden, genau wie auch der Veranstaltungsplan. Beginn ist jeweils 14 Uhr, die meisten Workshops dauern bis 18 Uhr,



manche Themen müssen sogar auf zwei Nachmittage verteilt werden. Die Kosten für die Veranstaltung werden vom Österreichischen AeroClub getragen, für die teilnehmenden Vereinsmitglieder sind die Veranstaltungen kostenlos. Die Teilnehmerzahl ist wegen der Saalgröße auf ca. 20 -22 Teilnehmer begrenzt, es wird daher gebeten, sich per Email oder telefonisch bei mir anzumelden:

othmar.wolf@gmx.at oder 0680-3144018.

Ab 18 Uhr bis meist spät abends gibt es dann unseren obligaten Stammtisch, der sich ja schon seit vielen Jahren etabliert hat,

früher in Wels, seit zwei Jahren nun in LOLH.

Baubegleitung durch den IECA

Im Igo Etrich Club wurde bereits vor 5 Jahren ein „Entwicklungs- und Herstellbetrieb“ gegründet, der von der Behörde autorisiert wurde, Baubegleitungen von Eigenbauflugzeugen in einem bestimmten Rahmen durchzuführen. Neue Bauprojekte werden seitdem mehrheitlich vom Igo Etrich Club betreut. Die Vorteile dieser Baubetreuung sind nicht nur finanzieller Art, und so werden in letzter Zeit immer häufiger auch bereits bestehende Bauprojekte zur Betreuung vom IECA übernommen. Die dazu notwendige Vorgangsweise hat Ing. Andreas Winkler genau definiert wie folgt:

- 1) In der bestehenden alten Baubewilligung ist ein ACG/Prüfer für die Bauaufsicht genannt.
- 2) Der Erbauer möchte für die laufende Bauaufsicht zum Igo Etrich Club wechseln und ersucht das mit Schreiben oder e-mail.
- 3) Es bestehen von Seiten der ACG keine grundsätzlichen Einwände, ausgenommen der Igo Etrich Club hat die Type nicht im Scope oder es handelt sich um ein neues Muster oder IFR oder es gibt Gründe warum die ACG auf die weitere Bauaufsicht Wert legt. Es macht auch keinen Sinn ein Projekt zu übergeben das schon fast fertig ist. Der Igo Etrich Club ist auch nicht verpflichtet die Bauaufsicht zu übernehmen (z.B. Erbauer ist kein Mitglied). Die Entscheidung liegt beim ACG Prüfer.
- 4) Die Übergabe soll geordnet erfolgen, das bedeutet, dass klar ist, bis wohin die ACG geprüft hat und ab wann der IGO Etrich Club übernimmt. Es sollen keine „Löcher“ entstehen. Idealerweise erfolgt die Übergabe bei einer gemeinsamen Bauaufsicht, das ist aber kein muss.
- 5) Die Zustimmung seitens der ACG erfolgt per e-mail oder Fax oder Schreiben. Im internen Akt wird ein Aktenvermerk durchgeführt. Da die eingeschränkte Musterprüfung sowieso die ACG durchführt ist das ausreichend.

Bei Fragen oder unklaren Punkten ist Ing. Winkler gerne bereit zu koordinieren.

Andreas.Winkler@austrocontrol.at

Abschied von Kurt Hübscher

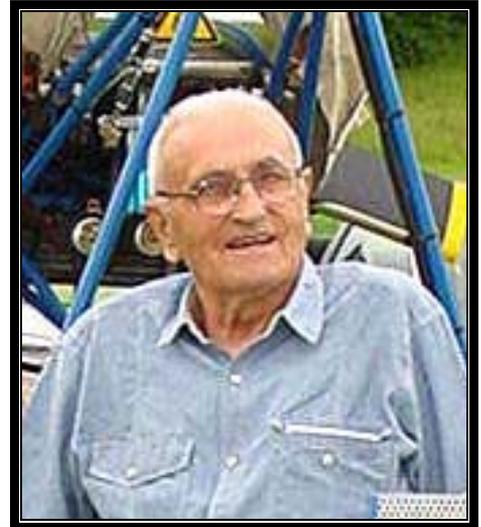
Wer kannte ihn nicht, die Fliegerlegende Kurt Hübscher aus Fahrwangen in der Schweiz mit seinem Breezy, dem luftigsten aller Flugzeuge? Zwei Tage vor seinem 95. Geburtstag- am 11. Jänner 2010 - hat er uns verlassen und seinen letzten Flug in die jenseitige Welt angetreten.

Schon früh hatte sich sein Sinn für die Fliegerei herausentwickelt. Im Alter von 18 Jahren baute er mit Freunden den Gleiter „Zögling“, und mit diesem Flugzeug lernte er auch ab Jänner 1935 das Fliegen.

Der zweite Weltkrieg hat dann seinem fliegerischen Streben ein vorläufiges Ende gesetzt. Nach dem Krieg, als das Fliegen wieder erlaubt war, erhob er sich schnell wieder in die Lüfte mit seiner Motorkrähe und später mit einer Auster. Doch ab 1972 galt seine fliegerische Leidenschaft dem Bau eines Breezy, eines offenen Hochdeckers mit Teilen aus einer Piper PA-12. Seit 1975 flog er damit von Flugtag zu Flugtag, wo er mit seinem eigenwilligen Flugzeug immer Aufsehen erregte und Interessierte nahm er gern zu einem Rundflug mit. Schulkinder von damals sind auf diese Weise begeisterte Flieger geworden. Unter ihnen sogar Flugkapitäne, die ihre ersten Flüge mit Kurt Hübscher auf der Breezy absolviert hatten.

Ein schwerer Unfall mit seinem Flugzeug hat ihn im August 1995 für den Rest seines Lebens schwer beschädigt. Doch der vom Fliegervirus unheilbar angesteckte Kurt bestand nach seiner Genesung eine vom Luftamt verordnete Überprüfung mit Bravour. In der Folge war er mit seinem Motorsegler wieder auf allen Flugplätzen in der Umgebung und auch wieder in Wels beim Igo Etrich Treffen anzutreffen. Sein Flugbuch weist am 20. September 2003 seinen letzten Flug als verantwortlicher Pilot von Schupfart nach Beromünster aus. Sein Passagier: ein angehender Swiss-Pilot.

Ein großer Idealist und Fliegerkamerad wird uns immer in Erinnerung bleiben.



Cherry Treffen 2010 in Krems

Am 22.-23.Mai lud unsere Cherrygemeinschaft zum Max Brändli Gedenktreffen in Krems-Gneixendorf ein.

Obwohl wir um gutes Flugwetter baten, damit auch unsere deutschen, holländischen und schweizerischen Freunde mit den Cherry's anreisen konnten, mussten wir uns mit einem Wechselbad aus zaghaftem Sonnenschein für ein paar Minuten und Regengüssen wie aus Kübeln, und das den Grossteil des Tages, zufrieden geben. Bis zum späten Nachmittag sind dann doch noch neun Cherrypiloten gelandet: die CRW, CLB und die EDMR hatten zwar den kürzesten, aber trotzdem schon am Vormittag abenteuerlichen Anflug, die holländische Cherry von Emiel Oomen kämpfte sich über 4 Stunden nach Gneixendorf, Hochachtung vor dieser Leistung, die CBH kam aus Wr .Neustadt, brachte auch kein schöneres Wetter mit, Christian Muigg konnte noch vom wenigsten Regen auf dem Anflug berichten. Spät abends trudelte dann noch Ernst Nerad mit der brandneuen OE-CEN ein, er erzählte von Hagelschauern an seinem Heimatflugplatz.

Einige treue Freunde kamen mit dem Auto, Hubert Keplinger mit Frau, auch die Breitensteins, deren Cherry noch nicht ganz fertig ist, sowie Wolfgang Spang kamen mit dem Auto aus Deutschland angereist und ganz besonders freute uns der Besuch von Werner und Roger Brändli, die die lange Anfahrt mit dem Auto nicht gescheut hatten.

Der Nachmittag verging wie im Flug mit Benzingesprächen und Erfahrungsaustausch, die Cherry's standen in Reih und Glied am Flugfeld und trotz der gleichen Baupläne gab es doch immer wieder eine Vielfalt der Ausführungen und Lackierungen zu bestaunen.



Auch wenn sich dieses Treffen am Anfang wie ein normales Fliegertreffen zeigte, so war doch ein gewisses Prickeln, ein Anflug von Wehmut, aber auch von wunderbaren Erinnerungen spürbar.

Nach dem Abendessen rückte die Cherryfamilie auf leise Weise irgendwie geistig und seelisch zusammen. Es wurde Max und Dani gedacht, der Lebenslauf von Max kurz

angesprochen und erzählt, sein Wirken und das Werden der Cherry, seine Bemühungen um den Zusammenhalt der Cherryfamilie und auch des Vereinslebens in Grenchen. Seine spitzbübischen Kommentare und Streiche, besonders, wenn er mit dem jungen Dani zusammen war, der ihm nicht nur in der Cherry ein Freund war.

Werner und Roger waren auch gekommen, um uns nicht nur den Verlust von zwei Freunden aufzuzeigen, an die wir schöne Erinnerungen hatten, deren Tod aber auch einen tiefen Schock in uns auslöste, sondern sie kamen ganz besonders aus einem Grund: Sie wollten uns die Bilder der letzten gemeinsamen Reise zeigen, mit wieviel Schönheit, Beschaulichkeit und kleinen, lustigen Begebenheiten diese Reise gesegnet war, welche wunderbare Flugeindrücke sie gemeinsam erlebt hatten und vor allem, wieviel Spaß sie dabei hatten! Unsere Cherryfamilie sollte sich nicht nur an die letzte schlimme Nachricht erinnern, sondern die Freude am Fliegen, die Freude am Leben in Erinnerung behalten, die Max und Dani bis zum Schluss gelebt haben.

Roger hat einen wunderbaren, berührenden und Lust aufs fliegen machenden Film zusammengestellt, mit Fotos unserer Freunde auf ihrer Skandinavienreise, ihren Flugrouten, ihren Späßen und Bildern, die für immer in Erinnerung bleiben werden und die Bilder, die in unseren Köpfen waren, verdrängt, und vielleicht auch gelöscht haben. Diese 50 Minuten ließen uns teilhaben am Leben von Freunden, mit denen wir die Freude und die Lust am Fliegen gemeinsam haben, die uns in unserer gemeinsamen Leidenschaft geprägt und vor allem verstanden haben.

50 Minuten Bilder, berührende Musik, ein Fliegerleben voll Erinnerungen.

Am Schluss: kein bewegen, kein Laut, kein atmen, nur fühlen, spüren, hineinhorchen, leises verabschieden.

Max und Dani, dort, wo ihr seid, wacht über uns.

Heidi Wolf



Reisebericht



Unser Flug zum Nordkap 2003

Schon vor längerer Zeit kam bei mir der Gedanke auf, mit meinem selbstgebaitem Flugzeug MCR01 F-PSHR den nördlichsten Punkt in Europa zu besuchen. Bei einer Zusammenkunft mit Fliegerkollegen im Jahr 2003 hatte ich über dieses Vorhaben gesprochen. Bei dieser Gelegenheit stellte sich heraus, dass auch einige in unserem Verein Lust hatten, bei diesem Unternehmen mitzumachen. Als Zeitpunkt wurde die Sommer Sonnenwende ins Auge gefasst.

Beim Studieren meiner Unterlagen wurde mir so richtig bewusst, wie weit es bei diesem Flug über unzählige Seen und unwegsames Gelände geht. Je näher es zur Sommer Sonnenwende kam, desto öfter hatten wir über unseren Flug zum Nordkap gesprochen. Zuerst waren wir nur zwei selbstgebaute Flugzeuge: der Kitfox von Reinhold Schinagl mit Martin Krenn, und meine MCR 01. Bei mir wird meine Frau Hilde mitfliegen, sie war ja auch beim Bau meines Flugzeuges in Frankreich immer mit dabei. Je öfter wir unsere Route planten, desto grösser wurde auch das Interesse bei anderen Fliegerkollegen. Es kam nun Helmut Fenböck dazu, er will mit der Clubmaschine, einer Cessna 172 mitfliegen. Da dieses Flugzeug eine 3-sitzige Maschine ist, suchte er noch einen oder zwei Mitflieger. Mit Georg Windbacher, der schon beim Fliegerball den Wunsch geäußert hatte mitzumachen, war schnell ein Mitflieger gefunden. Nun ging es sehr rasch. Martin Krenn, unser Profi am Computer, hatte über Internet schon alle auf der Strecke für uns geeigneten Flugplätze genau ausgesucht.

In der Zwischenzeit hatte Reinhold Schinagl einen Freund aus Deutschland, Peter Schneider, der auch einen Kitfox gebaut hat, eingeladen mit uns mit zu fliegen. Er war sofort

dabei. Nun waren wir vier Flugzeuge, die dieses Unternehmen in Angriff nahmen. Zwei Tage vor unserem Aufbruch in den Norden kam noch Thomas Pretterhofer dazu, in der 172er war ja noch Platz. So konnten diese Kosten durch drei geteilt werden.

Als Abflugtermin hatten wir nun Sonntag den 22.06.2003 fixiert. Ich startete mit meiner MCR um 07:34 in LOGK. Wie sich später herausstellte, hatten wir mit diesem Zeitpunkt Riesenglück mit dem Wetter. Beim Flug nach Norden hatten wir fast immer Rückenwind und schönes Wetter.

Den ersten Tankstopp und das Zusammentreffen mit unserem deutschen Freund Peter Schneider hatten wir in Bayreuth EDQD geplant. Mit meiner MCR bewältigte ich diese Strecke in einer Stunde und 52 Minuten. Nach der Begrüßung unseres Freundes, auftanken unserer Flugzeuge und einer Stärkung im Flughafen-Restaurant ging es an die zweite Teilstrecke dieses Tages, nach Rügen.. Der Flugplatz Güttnin EDCG ist erst seit einiger Zeit sehr schön neu umgebaut bzw. ausgebaut worden. Wie fast immer war auch diesmal wieder mein Flugzeug als erstes am Ziel. So



Am Flugplatz Güttnin auf der Insel Rügen

beschlossen Hilde und ich noch eine Runde um diese schöne Insel zu fliegen.

Vorbei an dem bekannten kilometerlangen KdF-Gebäude in Prora aus der NS Zeit. Auch flogen wir diesmal niedriger am Kreidefelsen und dem alten Kastell vorbei, bevor wir in Güttnin zur Landung kamen.

Der Leiter der Flugschule in Rügen besorgte uns per Telefon rasch ein Großraumtaxi, welches uns in eine in der Nähe gelegene Pension mit Zoo und Schwimmbad brachte.

Der zweite Tag begann mit dem Flug übers Meer nach Schweden. Aus Südwest zog schlechteres Wetter auf. Über dem Meer war die Sicht ziemlich schlecht. Ich stieg auf 5500 Fuß um etwas höher zu fliegen, für den Fall dass der Motor streiken sollte. Auch die Schwimmwesten hatten wir angezogen, um für den Ernstfall gerüstet zu sein. Der Überflug ist jedoch für alle problemlos verlaufen, außer dass die Sicht nach vorne für alle sehr schlecht war. Wir hatten großes Glück noch vor Eintreffen der Front das Meer zu überfliegen. Doch in Schweden angekommen wurde das Wetter wieder besser. Wir hatten das schlechtere Wetter bereits überholt. Ab nun mussten wir auf Anweisung von Malmö Control wieder etwas tiefer fliegen, da hier sehr viele größere Flugzeuge in der Luft waren.

Die weitere Route führte über Hässelholm,



Ein norwegischer Fjord mit Gletscher

Anderstrom – Falköping nach Karlskoga ESKK zum ersten Tankstopp und Essen. Es war Montag und sehr wenig Betrieb auf diesem Platz, obwohl es ein größerer Flugplatz war. Karlskoga war zwar 24 Std. PPR, da wir jedoch vorher nicht angerufen hatten, war der Turm nicht besetzt. Wir waren trotzdem gelandet und gleich darauf kam auch schon ein freundlicher Schwede, der den Turm öffnete und unsere Flugpläne schloss. Da das Restaurant am

Flugplatz ebenfalls nicht offen hatte, entschlossen wir uns einige Kilometer in die Ortschaft zu marschieren, zu einer Pizzeria. Die



Stausee in Lycksele um Mitternacht

Pizzas waren sehr gut, eine nahmen wir für den Flugplatzleiter mit, worauf wir alle keine Landegebühr bezahlen mussten.

Nach ca. 3 Stunden ging es wieder weiter entlang des großen Vänern Sees bei herrlichem Wetter. Die weitere Strecke führte uns von Karlskoga – Ludvika – Ljusdal – Sollefteå nach LYCKSELE ESNL. Kurz vor dem Flugplatz gibt es einen hohen Sendemast der nicht zu übersehen war. Der Sender störte jedoch den Funk, sodass wir erst sehr spät Funkkontakt bekamen. Lycksele in Mittelschweden ist ein großer Flugplatz ganz nahe an der Stadt. Auch hier wurden wir sofort sehr freundlich aufgenommen. Der Betriebsleiter hatte uns sofort zwei Taxis gerufen und uns Zimmer im Lapplandhotel bestellt. Die Flugzeit von Karlskoga nach Lycksele betrug mit meiner MCR 2 Std. und 29 Min. Nach einer kurzen Erfrischung im Zimmer gingen wir zu Fuß in die Stadt. Hier ging die Sonne bereits nicht mehr unter und so übersahen wir die Zeit, wir waren bis nach Mitternacht unterwegs. In dieser Stadt stellten wir fest, dass um diese Zeit fast nur mehr Mädchen, keine Burschen unterwegs waren. Zur Sommersonnenwende wird im Norden immer kräftig gefeiert, einige umgeworfene Blumentröge waren noch Zeuge dieser Feierlichkeiten vor einigen Tagen.

Die Strecke des nächsten Tages führte über Alvsbyn-Pajala – kurz über Finnland nach Norwegen zum Flugplatz Alta ENAT. Je weiter wir nach Norden kamen, desto weniger Straßen und Flugplätze oder Außenlandemöglichkeiten gab es hier. Da ich mich bei der Navigation sehr auf mein GPS verließ, fiel es mir nicht so auf, dass in diesen nördlichen Breitengraden der

Kompass bereits eine Missweisung von 6-7 Grad aufweist. Beim Anflug auf Alta bekam ich plötzlich die Anweisung „Hold Position“. Eine Turboprop.- Maschine war gerade über mir im Anflug. Erst nachdem diese Maschine im kurzen Endanflug war, erhielt auch ich die Landeerlaubnis.

Dieser Streckenabschnitt war der längste unserer Reise mit einer Flugzeit von 2 Stunden und 48 Minuten. Auch hier hatten wir beste Wetterbedingungen und leichten Rückenwind. Nach dem Auftanken und einer kurzen Jausenzeit gab es hier keinen längeren



Am Ziel: das Nordkap, ein kahler Felsen im Meer

Aufenthalt. Wir wollten jetzt das gute Wetter nützen und gleich weiterfliegen zum Nordkap. Nach der Aufgabe des Flugplanes flogen wir um 17:38 Lokalzeit weiter, südlich vorbei an Hammerfest und über einige Fjorde und höhere Berge, welche noch mit Schnee bedeckt waren, in Richtung Honningsvåg zum Nordkap, eine sehr schöne Flugstrecke. Am Nordkap, noch ca. 15 NM nördlich von hier, war ein leichter Hochnebel aufgezogen. Über Honningsvåg waren jedoch noch genug große Löcher um nach unten durchzukommen. Ich entschloss mich gleich unter die Hochnebeldecke zu fliegen. So konnte ich in einigen Metern Höhe über die Station am Kap hinwegfliegen. Es waren zu dieser Zeit schon sehr viele Busse und Leute am Kap versammelt.

Nach einer Runde zum obligaten Fotoshooting flogen wir zurück zum Flugplatz Honningsvåg. Kurz danach waren auch die anderen Flugzeuge gut und ohne besondere Schwierigkeit hier angekommen. Wir wurden sehr freundlich empfangen. Die Flugzeuge wurden nun gut verzurrt abgestellt. Zwei Taxis brachten uns zu einem Hotel. Jetzt waren wir in Eile, wir hatten festgestellt, dass in wenigen Minuten der letzte Bus zum Nordkap abfährt. Wir wollten unbedingt diese Station mit Museum und Restaurant besichtigen und auch

betreten um auch den nördlichsten Zipfel Europas mit der Mitternachtssonne vom festen Boden aus zu genießen. Mit Mühe und etwas Glück hatten wir auch diese Hürde genommen. Wir fuhren also nun nochmals mit dem Bus die ca. 30 km zurück zum Kap. Hier hatten wir genug Zeit uns alles genau anzusehen, und nochmals vom Festland aus Fotos zu machen.

Der Eintritt in diese Station ist zwar nicht sehr billig, doch zu den gesamten Kosten dieser Reise erträglich und es hat sich gelohnt, es sich anzusehen. Um 1:15 Uhr fuhren wir zurück ins Hotel. Als wir ins Bett kamen war es bereits 3 Uhr in der Früh und die Sonne stand schon wieder hoch über dem Horizont.

Nur mit dicken Vorhängen und Rollos kann man hier zu dieser Jahreszeit die Nacht vortäuschen. Am nächsten Tag, Mittwoch 25.6.2003, sind wir etwas später aufgestanden. Die große Spannung hatte sich etwas gelegt, unser Ziel, das Nordkap hatten wir früher als geplant erreicht. Ab nun nahmen wir wieder Kurs in südlicher Richtung auf.

Auch heute war das Wetter in Ordnung. Am Morgen war über dem Kap noch etwas Nebel, doch nach Süden war herrliches Flugwetter. Wir entschlossen uns entlang der Fjorde und Inseln zu fliegen.

Unser Weg führte südlich von Hammerfest vorbei, über Tundra, schneebedeckte Berge, tiefe Fjorde und schöne Gletscher - nach Tromsø ENTC. Hier hatte Reinhold einen Bekannten, der auch einen Kitfox gebaut hat. Zuerst Auftanken unserer Flugzeuge, dann die Begrüßung des norwegischen Fox-Besitzers Torgei Mortensen. Es gab hier sogar zwei Kitfoxe, stundenlangen Gedanken- und Erfahrungsaustausch über den Foxbau und die



Landeanflug auf Tromsø

Foxfliegerei. Endlich gelang es uns mit dem Taxi unser vorbestelltes Hotel zu erreichen. Hier ist es



Die Kristallkathedrale in Tromsø

um diese Jahreszeit schwierig Zimmer ohne Vorbestellung für acht Personen zu finden. Daher war hier auch das Hotel das teuerste unserer Reise. Nach einem guten Büffet welches im Zimmerpreis enthalten war gingen wir noch eine Runde in Tromsø spazieren. Wir besichtigten den Hafen, eine große Brücke über den Fjord und die bekannte Kristallkathedrale.

Im Hotel nützten wir noch den Internet Anschluss um für morgen die Flugvorbereitung zu machen. Man merkt nie wie spät es wirklich ist, wenn die Sonne so hoch steht. Für morgen (heute) wird schlechteres Wetter vorhergesagt. Eigentlich wollten wir in Norwegen weiter nach Bodö fliegen wo ein nettes Luftfahrtmuseum auf uns gewartet hätte. Am Morgen mussten wir feststellen, dass eine Hochnebeldecke nach oben dicht gemacht hatte. Nach einer genauen Wetterinformation am Flugplatz stellten wir jedoch fest, dass sich am südlichen Ende des Fjordes der Hochnebel auflöst und es in Richtung Schweden doch bestes Flugwetter gibt. So planten wir über Schweden weiter nach Süden zu fliegen. Nun war Eile geboten, damit nicht das Loch am Ende des Fjordes vielleicht wieder dicht macht. Da wir bereits wie immer am Vortag getankt hatten waren wir rasch in der Luft. Es war genau wie die Wettervorhersage es prophezeit hatte.

Am südlichen Ende des langen Fjordes, welchen wir in niedriger Höhe entlang flogen war ein schönes Wolkenfenster, durch welches man sehr schnell über den Hochnebel steigen konnte. Über den Wolken hatte man beste Sicht Richtung Schweden. Im Westen entlang der Norwegischen Küste sah man bereits eine starke Staubewölkung. Wir waren dem schlechten Wetter gerade noch entflohen. Nach kurzem Flug erreichten wir wieder die Grenze zu Schweden. Die weitere Route führte uns über Kiruna nach Arvidsjaur ESNX . Hier hätte das Herz eines jeden Streckensegelfliegers höher geschlagen, denn es standen, soweit das Auge reichte, ein Cumulus neben dem anderen, dazwischen reinste und klare Luftmasse. Die besten Bedingungen zum Fliegen von großen Strecken, da auch der Tag sehr lange ist. Der einzige Wermutstropfen: es gibt sehr wenige Außenlandemöglichkeiten, wenige Straßen, dafür sehr viele Seen und noch mehr Wald, eher wenige Wiesen und noch weniger Flugplätze. Meine Flugzeit von Tromsø nach Arvidsjaur betrug genau 2 Stunden. Hier in Schweden hatten wir wieder bestes Flugwetter.

Nach einer kurzen Erholungspause und einer Jause am Rande der Abstellfläche in Arvidsjaur ging es diesmal ohne Flugplan weiter Richtung Süden, vorbei an Lykseele, fast die gleiche Strecke wie vor drei Tagen, entlang schöner Seen. Am späteren Nachmittag hatte es nun einige Überentwicklungen gegeben. Diese waren jedoch nur lokal, so dass man sie leicht umfliegen konnte. Ein bisschen Regen war zum Waschen des Flugzeuges eher von Vorteil.

Den nächsten Zielflugplatz Borlänge erreichte ich mit meiner MCR in 2 Std 37 Minuten. Es war wieder ein sehr schöner und angenehmer Flug. In Borlänge wollten Reinhold und Martin unbedingt einmal das Zelt auspacken. Da dies auf diesem



Im Norden von Norwegen

großen Flugplatz schlecht möglich war, wollten die beiden nach dem Auftanken weiter auf einen kleineren Platz in der Nähe ausweichen. Nach einigen hin und her lernten die beiden einen Schweden kennen. Dieser war mit zwei deutschen Freunden zu einem Rundflug hierher gekommen. Er

organisierte uns rasch ein Taxi, das uns zu einem Campingplatz brachte. Dort bekamen wir eine Hütte in der wir acht Personen bestens



Am Flugplatz Vaxjo mit Schwimmwesten

untergebracht waren. Hier hatten wir wenigstens unsere Schlafsäcke einmal auspacken können. Das Taxi brachte uns gleich nach der Besichtigung der Hütte weiter in die nahe Stadt zu einem urigen Speiselokal. Der Koch war sehr erfreut, dass er eine größere Gruppe hungriger Leute bekochen konnte. Er bereitete uns eine gute Fischspezialität zu. Zum Trinken bekamen wir sogar eine Halbe Bier wie daheim. Hier ist dies normal nicht möglich, denn es gibt maximal 0,3 l Gläser oder sogar nur 0,2. Der Koch konnte ganz gut deutsch, so konnten wir uns bestens mit ihm unterhalten.

Nach dem guten Essen kam er noch mit einer Flasche angesetztem Schnaps und lud uns alle auf ein Gläschen davon ein. Wir übersahen bei diesem fröhlichen Beisammensitzen, wie so oft, die Zeit und so war es bereits 24 Uhr, als wir das Taxi bestellten, das uns zum Campingplatz zurück brachte. Am nächsten Morgen organisierte der Besitzer des Platzes für uns ein ausgiebiges Frühstück. Ein schöner Raum stand für solche Anlässe zur Verfügung. Wir zogen es jedoch vor im Freien auf der schönen Terrasse zu sitzen.

Wie bestellt schien die Sonne bereits wieder kräftig vom Himmel. Der Campingplatz liegt an einem Fluss mit vielen Booten, er wird von einem aufgelassenen Bauernhof betrieben. Die Scheune ist zu einem Festsaal mit Bühne und Tanzfläche umgebaut. Jede Woche gibt es live Musik für die Gäste vom Campingplatz.

Nun war es bereits Freitag. Mit dem Großtaxi ging es wieder zurück zum Flugplatz zur nächsten Strecke- Südschweden. Diese Route führte uns an vielen Seen vorbei, am Flugplatz Arioger und den großen Vättern- See nach Vaxjo ESMX. Beim Flugplatz Jönköping

machten Martin und Reinhold einen angemeldeten Überflug mit Rauch aus seiner Rauchanlage. Dies entlockte dem Betriebsleiter ein SEHR BEINDRUCKEND in deutsch.

In Vaxjo verbrauchten wir unsere letzte Notration an Müsliriegeln und Getränken, und genossen einen kleinen Imbiss im Restaurant am Flughafen. Flugpläne aufgegeben, die Schwimmwesten angezogen, und los ging es nun wieder über das Meer zurück nach Deutschland.

Dies war der letzte Abschnitt unseres Fluges in Schweden, wir flogen vorbei an Kristianstad - Malmö hinaus aufs Meer. Zuvor ersuchte ich um eine Freigabe auf 5500 Fuß, damit ich nicht im Keller das Meer überfliegen musste. Es wurde mir sofort genehmigt. Nach ca. 40 Min. Flugzeit erreichte ich bereits den Grenzübergangspunkt von Schweden nach Deutschland.

Ein kurzes Dankeschön bei Malmö Control. Nun mussten wir bereits auf Berlin Info umschalten. Hatte ich anfangs des öfteren etwas Probleme mit dem englischen Funkverkehr, so hatte ich jetzt nach einer Woche bereits das gleiche im deutschen. Ständig waren im deutschen Funkverkehr englische Wörter mit dabei. Nachdem Rügen passiert war, landete die MCR 01 nach einer Flugzeit von 1 Std.14 Min.



Reinhold mit seinem Kitfox OE-CRN in Erfurt

sicher und bei bestem Wetter in Peenemünde EDCP. Georg, Hilde und ich waren bereits voriges Jahr mit einigen Flugzeugen hier gewesen. Da dieser Flugplatz für uns kein Neuland mehr war, organisierten wir sofort unseren alten Wirt, zur Zwiebel. Dieser kam gleich mit zwei Autos zum Flugplatz um uns abzuholen. Er war sehr erfreut, dass wir so rasch wieder mit acht Personen bei ihm logierten. Da hier alles so gut klappte, bestellten wir bei ihm gleich ein kräftiges Abendessen, eine Fischplatte mit einem anständigen Krügerl Bier! Am nächsten

Morgen war Museumsbesuch angesagt. Georg, Hilde und ich besuchten das Titanic und Einsteinmuseum, die andere Gruppe das Raketen und U-Bootsmuseum, welches wir bereits kannten. Am Nachmittag ging es mit einem Taxi zurück zum Flugplatz. Hier standen einige alte Flugzeuge die wir noch besichtigten. Da auch heute bestes Flugwetter herrschte flogen wir ohne Flugplan weiter über die Seenplatte nach Erfurt EDDE.

In Peenemünde verabschiedete sich Peter wieder von uns, er flog weiter zu einem Freund nach Hamburg. Ich landete nach 1 Std. 50 Min. in Erfurt. Nach dem Auftanken ging es in ein nicht weit von der Altstadt entferntes Hotel. Nach dem Beziehen unserer Zimmer fuhren wir gleich mit der Straßenbahn ins Zentrum von Erfurt. In dieser schönen Altstadt fanden wir ein gutes Lokal zum Abendessen, unser Hotelbesitzer hatte es uns empfohlen. Danach machten wir einen ausgiebigen Spaziergang durch die belebte Altstadt. Zum Unterschied vom Norden war hier eine Menge los. Die jungen Leute saßen überall herum, Musik spielte auf einem Platz und einige junge Leute tanzten wie bei einem Turnier sehr gut zu diesen Rythmen. So ging auch dieser Samstag sehr erlebnisreich zu Ende. Mit der letzten Straßenbahn ging es zurück zu unserem Hotel. Am Sonntagmorgen, heute hatten wir weniger Eile, staunten wir über das üppige Frühstücksbuffet und labten uns kräftig. Am Flughafen angekommen schauten wir uns noch das Flugwetter bei der Wetterberatung an. Auch heute sollte es keine besonderen Einschränkungen vom Wetter her



Wieder zu Hause in Kapfenberg

geben. So gab ich in mein GPS nur den direkten Kurs nach Kapfenberg LOGK ein. Dieser gerade Kurs verlief ein wenig über Tschechien, ich blieb beim Fliegen jedoch mit einigen Korrekturen ständig auf deutschem Gebiet. Der weitere Kurs führte genau über Linz, über den Hochschwab, bei Sicht auf Kapfenberg, meldete ich mich bei Wien Information ab. Nun machte ich noch einen kurzen Besuch zu Hause, in St. Lorenzen fand gerade das Wirtsleutefest statt. Nach einem kurzen Überflug landeten wir nach 2 Std. und 18 Min. gut und ohne besondere Vorkommnisse auf unserem Heimatflugplatz in Kapfenberg. Auch hier wurden wir mit Staunen über unsere rasche Rückkehr mit Hallo empfangen. Meine gesamte Flugzeit betrug 26 Stunden und 1 Minute, wobei ich mit meiner MCR 01 490 Liter auf dieser doch sehr langen Strecke von ca. 6000 km verbraucht hatte. Das sind umgerechnet auf 100 km ca. 7.9 Liter.

Ganz besonders möchte ich mich noch bei allen Fliegerkameraden für das freundschaftliche Verhalten recht herzlich bedanken. Auch ein Dank an unseren Wettergott, dass dieser Flug so unproblematisch funktionieren konnte. Ein besonderer Dank an Martin, der täglich eine gute Wetterberatung per Internet eingeholt hatte.

Danke an meine Frau Hilde, die sich in jeder Situation sehr unkompliziert und gelassen verhalten hatte. Ich bin überzeugt es werden sicher noch einige solche Flüge von uns Kapfenberger Fliegern unternommen werden.

Diese acht Tage sind wie im Flug vergangen. Ich wünsche allen weiterhin schöne Flüge und eine weiche Landung, wie wir es am letzten Tag unsere Reise des öfteren von unseren deutschen Freunden gehört hatten

Flugplätze der Nordkap Reise

1. Tag 22.6 2003 Bayreuth EDQD - Güttingen EDCG
2. Tag 23.6 2003 Karlskoga ESKK - Lücksele ESNL
3. Tag 24.6.2003 Alta ENTC - Honingsvåg ENHV
4. Tag 25.6 2003 Tromsø ENTC
5. Tag 26.6 2003 Arvidsjaur ESNY - Borlänge ESSD
6. Tag 27.6 2003 Vaxjö ESMX - Peenemünde EDCP
7. Tag 28.6 2003 Erfurt EDDE
8. Tag 29.6 2003 Kapfenberg LOGK

Frauenecke

Von Heidi Wolf

Bewusstsein = Bewusst SEIN!

Ist uns wirklich bewusst, dass wir uns mit unserem Bewusstsein, mit unseren Gedanken unsere eigene Welt, unsere eigene Realität, erschaffen?

Jeder Gedanke, den ich ausschicke, ist reines Bewusstsein, ist reine Energie. Und er kommt auch in Form von reiner Energie wieder zu mir zurück. Wir sind oft erstaunt, verärgert, verletzt oder auch geschockt und erschüttert, welche Lebensumstände zu uns kommen, wir vergessen dabei nur allzu leicht, dass wir vieles, das im Moment zu uns kommt, als Gedanken ins Universum geschickt haben. Andersrum funktioniert es natürlich genauso. Jeder liebevolle Gedanke, den ich entlasse, kommt als reine und liebevolle Energie zu mir zurück!

Energie geht niemals verloren, sie wird nur umgewandelt, ändert ihr Bewusst-sein.
Wie im Außen, so im Innen!

Gerade in der jetzt spürbaren Veränderung im Außen, in unserer Umwelt, im Universum, passieren Veränderungen schneller, komplexer. Das Gleiche gilt für Veränderung in uns selbst, in unserem SELBST!

Alte Muster und Verhaltensweisen werden schneller transformiert, verändert, aufgelöst. Sie sind Erinnerungen, die in jeder unserer Körperzellen gespeichert sind und durch unser Bewusstwerden transformiert werden können.

Vor allem ist eines der wunderbarsten Erkenntnisse der neuen, der Wassermann-Zeit:

Es darf leicht gehen! Es muss nicht mehr alles Leid, alles an destruktiven Erinnerungen, gespeicherten Mustern durchlaufen werden. Es darf sich leicht verändern, transformieren, auflösen, die Zeit des Leides ist vorbei! Ein Verhaltensmuster vieler von uns "Das Leben ist ein Kampf", ist überholt, die Matrix des reinen Bewusstseins schon verändert. In dieser neuen Zeit darf alles leicht gehen!

Wenn sich dieses Bewusstsein, diese Erkenntnis in unserem Bewusstsein verankern und sich Raum nehmen kann, dann ist wirklich alles leicht. Lern- und Lebensprozesse werden schneller und leichter durchlaufen, unsere Energie, unsere Schwingung erhöht sich und damit die Energie im ganzen Universum. Wir können noch so viele Meditationen und Heilungsrituale in gut gemeinter Absicht an der Erde, oder an kaputten Bohrlöchern vollbringen, die sicher alle ihre Berechtigung haben. Solange wir nicht an uns selbst in Liebe und Leichtigkeit arbeiten, uns selbst heilen, wird sich im Außen nichts verändern. Die Erde ist heil, wir müssen uns selbst heilen!

Dies gelingt ganz einfach: lieben wir uns selbst, lieben wir unser Leben, unser Sein, verändern wir unser Mangelbewusstsein in ein Denken in Fülle und Leichtigkeit, in das Bewusstsein, dass das Leben ein Spiel ist, wo es Spass, Freude und Lachen gibt!

Lassen wir alte Erinnerungen, alte Verletzungen los und entscheiden wir uns ganz bewusst für ein Leben in Liebe und Freude!

Löschen wir alte und längst überholte Erinnerungen, indem wir sie uns noch einmal ansehen und dann in Liebe verabschieden, unser Bewusstsein, unsere Matrix verändern!

Buchtipps, nicht nur für laue Sommernächte:

„Der Mensch im Gleichgewicht“, von Martin Weber, ISBN 978-3-85068-833-8

„Quantenheilung“, von Dr. Frank Kinslow, ISBN 978-3-86731-039-0, beide überall im Fachhandel und auch bei Amazon erhältlich.

Ein besonderes Zuckerl: www.matrixresonanz.at, Erfahrungsberichte und auch Sitzungen bei Heidi☺

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

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.

CrMo Bleche in den Stärken 2mm, 1,5mm und 1,0mm können bei Edi Hochenbichler bezogen werden.
Tel.Nr.: 0664-4105060

Verkaufe meine Pulsar OE-ARE Motor Rotax 912, Fahrmesser, Höhenmesser, Vario, künstlicher Horizont, Turn und Bank, XPDR,



ELT, Becker Flugfunk - Motorüberwachung Standard

Elektrischer Verstellpropeller GSC, Interieur taubenblau
Preis auf Anfrage
robert.frauwallner1@aon.at
oder Tel.: 0676-5625510

Flugmotor Aeromaxx GB 420 mit Getriebe und Propeller zu verkaufen:

4 Zyl. Boxer Hubraum 1998 ccm Leistung 118 PS bei U/min 5000
Kennfeldgesteuerte Einspritz- und Zündanlage, Schrägverzahntes Getriebe i=2,46 mit hohler Propellerwelle, Gewicht 74 kg
MT Propeller MTV-6-D 3Blatt Durchmesser 184 cm
Der Motor hat ca. 40h lt. Flughandbuch.
Preis VB 10000,- Euro
robert.frauwallner1@aon.at
oder Tel.: 0676-5625510



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

Individuelle Anfertigung von Sitz-

HANNES SCHIEFER
POLSTERMOEBELWERKSTATT
POLSTERERMEISTER & RAUMGESTALTER

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

Verkaufe:

-CH 200 Zenith, 75% fertig, gebaut mit ENAC Inspector
-WARP DRIVE 72 LW STD, 1822 mm φ., HPL2 neu : 300 €
-Spinner UHS 9", GfK, für 2 Blatt Prop, neu: 100 €
-2 Ballonreifen 20x7.00-8,7psi, Nylon, 2 PR, neu: 150 €
- GT Propeller, für O-200A, 182x103 cm, Esche, 2 Std. gelaufen.
Bei Interesse Fotos verfügbar.
Kontakt:
Mario Pozzini, 6710 Nenzing
Tel: 05525-63058
Email: macripo@aon.at

Verkaufe PULSAR XP Projekt, rohbaufertig bis auf Cockpit und Motorraum.
Infos: konrad.fruhwirth@aon.at

