

I.E. IMPULSE

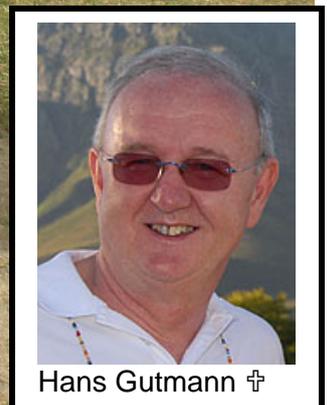


IGO ETRICH CLUB AUSTRIA

Die Zeitschrift der Österreichischen Amateurflugzeugbauer



- Igo Etrich Treffen 2011
- Bau einer Me109 G-6 in Österreich
- Baubericht DFS Habicht



Hans Gutmann †

Editorial

Liebe Fliegerfreunde!

Gerade zu Redaktionsschluss erreichte uns die Nachricht vom tödlichen Unfall von Hans Gutmann und zwei seiner Fliegerkollegen. Ein schöner Vereinsausflug nach Spanien sollte es werden, doch das Schicksal wollte es anders. An einem Berghang im italienischen Apennin, nahe Bobbio, stürzte die C175 in einen unwegsamen Berghang. Erste Vermutungen gehen von extremen Windverhältnissen und Turbulenzen aus, wie sein vorausfliegender Freund Karl Brandstetter geschildert hat. Einen Nachruf bringen wir auf Seite 14.

Ebenfalls mit einem traurigen Ereignis beschäftigt sich Heidi's Frauenecke auf Seite 15. Ich habe im letzten Editorial eine angespannte Situation im Familienbereich angedeutet. Nun hat sich die Situation insofern entspannt, als unsere Tochter leider im Februar von uns gegangen ist, nachdem sie wie eine Löwin gekämpft hat. Auch hier hat das Schicksal anders entschieden.

In dieser Ausgabe gibt es diesmal wieder Bauberichte. Eine Messerschmitt Me109 in Österreich original nachgebaut und ich weiss davon nichts, gibt es das? Ich bin den Hinweisen nachgegangen und habe einen Ausflug nach Friesach-Hirt gemacht. Was ich dort gefunden habe könnt Ihr auf Seite 7 nachlesen.

Ebenfalls ein interessantes neues Projekt stellt unser neues Mitglied Norbert Fischer aus Kammern bei Hadersdorf auf Seite 11 vor. Er hat allerdings bis jetzt wunderschöne Modelle und Modellmotoren gebaut, das stellt seine handwerklichen Fähigkeiten außer Frage. Und viele unserer Mitglieder, auch ich selbst, sind über die Modellfliegerei zum Amateurbau gekommen. Wie wünschen ihm viel Erfolg in unseren Reihen!

Ein Update zur Situation der grenzüberschreitenden Flüge mit Experimentals hat Hermann Eigner geliefert, siehe Seite 5.

Schließlich habe ich aus aktuellem Anlass einen Artikel aus dem Jahr 1998 „Überlegungen zum Gebrauchtflugzeugbau“ wieder ausgegraben, weil ich meine, dass nun viele Flugzeuge, die zur Anfangszeit der Amateurbauerei entstanden sind, nun bereits zum Verkauf angeboten werden. Besonders bei ausländischen Flugzeugen ist erfahrungsgemäß äußerste Vorsicht geboten! Siehe Seite 13.

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. 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
Schriftführerin:	Heidemarie Wolf, 3252 Petzenkirchen, Tel. 0664-4533063 email: atem-energie@gmx.net
Vereinskassier:	Hermann Eigner, 4081 Hartkirchen, Tel.: 0664-4417478 email: hermann.eigner@philips.com
Redaktion I.E. IMPULSE:	Othmar Wolf , 3252 Petzenkirchen, Tel : 07416/54774, email: othmar.wolf@amateurflugzeugbau.at

Titelfoto: In Österreich neu aufgebaute Me 109 G-6 von Michael Rinner

Verlagspostamt Wieselburg

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Editorial	2
Inhaltsverzeichnis.....	3
Termine	3
Einladung Igo Etrich Treffen 2011	4
Grenzüberschreitende Flüge.....	5
Ein außergewöhnlicher Flugzeugbau	7
Baubericht DFS Habicht.....	11
Überlegungen zum Gebrauchtflyzeugkauf	13
Ein Leben für die Fliegerei - Hans Gutmann †.....	14
Frauenecke	15
Fliegerflohmarkt.....	16

Termine

1./ 2. Juli 2011 Aipower Zeltweg

1. – 3. Juli 2011 RSA Fly In , Blois le Breuil LFOQ

8. – 10. Juli 2011 Scalaria Airchallenge 2011, Wolfgangsee

5. – 7. August 2011 OUV Sommertreffen in Offenburg EDTO

12. – 14. August 2011 27. Internationales Igo Etrich Treffen 2011 in Krems LOAG

19. – 21. August 2011 EAS Fly In, Yverdon-les-Bains LSGY, Schweiz

26. -28. August 2011 Tannkosh Fly In , Tannheim EDMT

2. – 4. September Oldtimer Fly In, Hahnweide

Einladung Igo Etrich Treffen 2011

27. Internationales IGO ETRICH Treffen 2011 von Freitag 12. bis Sonntag 14. August 2011 am Flugplatz Krems LOAG – NÖ



Flugplatz: Krems – Langenlois LOAG, Elev. 1022´ , Piste 11/29, 742/900m x 18m Asphalt

Veranstaltungsprogramm:

Freitag 12. August:

Nachmittag: Anreise der Teilnehmer, Abends Heurigenbesuch

Samstag, 13. 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, 14. 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 bitte zur gekennzeichneten Abstellfläche rollen und den Einweisern folgen. Nach dem Abstellen bitte zuerst zum Anmeldezelt kommen!

Für die Übernachtung können wir Privatzimmer oder Hotel vermitteln(zur besseren Organisation so bald als möglich oder vorab von Heidi, 0664-4533063, reservieren lassen), 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 Euren Besuch und wünschen Euch einen schönen Aufenthalt in der Weinmetropole Krems!

Information: 07416-54774 oder 0680-3144018 oder othmar.wolf@amateurflugzeugbau.at

Grenzüberschreitende Flüge

Noch einmal zum Thema Grenzüberschreitende Flüge mit Experimentalflugzeugen ein Auszug aus der aktuellen AIP Austria, Kapitel **GEN 1.5-3**

LUFTFAHRTHANDBUCH ÖSTERREICH
AIP AUSTRIA

GEN 1.5-3
24 OCT 2008

3. BETRIEB VON SELBSTBAU-LUFTFAHRZEUGEN

3.1. Voraussetzungen für den Ein- bzw. Ausflug nach/von Österreich sowie den Betrieb von ausländischen Selbstbau-Luftfahrzeugen in Österreich.

3.2. Ausländische Selbstbau-Luftfahrzeuge mit eingeschränkter Zulassung dürfen, soweit sie in ECAC-Mitgliedstaaten registriert sind, in Österreich unter den gleichen Bedingungen operieren wie vom Registerstaat im Lufttüchtigkeitszeugnis oder/und in den Betriebsunterlagen festgelegt.

Ergänzend dazu werden folgende allgemeine betriebliche Auflagen erteilt:

- die Borddokumente müssen bei allen Flügen verfügbar sein;
- für grenzüberschreitende Flüge ist vor dem Abflug ein Flugplan abzugeben (kein Flugplan ist erforderlich für Flüge ziviler Luftfahrzeuge nach Sichtflugregeln in die Bundesrepublik Deutschland);
- Die gemäß LFG vorgeschriebenen Versicherungen sind abzuschließen;
- Die zollrechtlichen Vorschriften sind einzuhalten;
- die österreichischen Luftverkehrsregeln sind zu beachten;
- es muß ein gültiges Lärmzulässigkeitszeugnis oder gleichwertiger Nachweis des Registerstaates vorliegen;
- UKW-Sende/Empfangsanlagen müssen mit 760 Kanälen im 25 KHZ-Abstand bestückt sein;
- ein betriebstüchtiger Notsender (ELT) muß eingebaut sein;
- Flüge dürfen nur bei Tag und unter Sichtflugregeln durchgeführt werden;
- das Überfliegen von Menschenansammlungen und dicht-verbautem Gebiet in niedriger Höhe ist verboten.

3.3. Betreiber von Selbstbau-Luftfahrzeugen, welche die oben angeführten Auflagen nicht erfüllen, können in begründeten Einzelfällen eine Ausnahmegewilligung bei der:

Austro Control GmbH
Schnirchgasse 11
1030 Wien
AUSTRIA

beantragen. Hiefür sind sachdienliche Nachweise beizulegen.

3. OPERATION OF HOME-BUILT AIRCRAFT

3.1. Requirements for entry, departure and operation of home-built aircraft to/from/within Austrian territory

3.2. Home-built aircraft of ECAC-member states are accepted to fly without any restrictions other than those stated in the flight manual and/or pertinent restricted certificate of airworthiness or "permit to fly".

Additionally, following general conditions have to be met:

- all flight documents must be available;
- for flights crossing the FIR-Boundary a flight plan has to be submitted prior departure (no flight plan is required for flights of civil aircraft in VFR to the Federal Republic of Germany);
- The insurances laid down according the aviation act must be concluded;
- The customs regulations must be complied with;
- pilots have to observe Austrian "Rules and Regulations - Rules of the Air";
- noise certificate from state of register or equivalent document must be available;
- only COM transceiver with 760 channels and 25 KHZ frequency band are permitted;
- a serviceable emergency transmitter must be installed;
- only flights during daylight in accordance with visual flight rules are permitted;
- flights at low altitude over crowds of people or densely populated areas are prohibited.

3.3. Operators of home-built aircraft, which do not fulfil above mentioned conditions may in reasonable individual cases state an application for exemptions to:

Austro Control GmbH
Schnirchgasse 11
1030 Wien
AUSTRIA

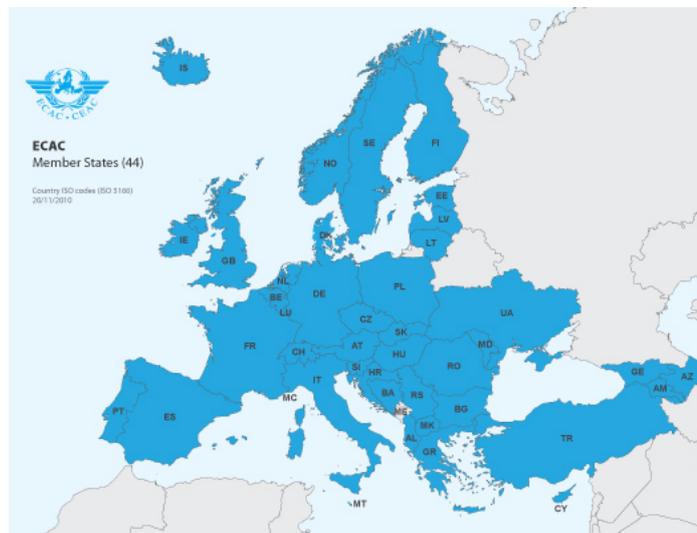
Applicants have to substantiate their position - pertinent records/ certificates are to be attached.

Das nachstehende Update der Situation bezüglich Grenzüberschreitung mit Experimentaflugzeugen wurde in der EFLEVA- Kommission erarbeitet, bei der wir ja seit Bestehen mitarbeiten (siehe homepage EFLEVA.eu)

Foreign overflight position in respect of ECAC Countries for Amateur build Aircraft operating on National Certificate of Airworthiness or Permit to Fly. (Pilots should check they have up to date information)

ECAC, the European Civil Aviation Conference, currently counts 44 Member States:-

Albania, Armenia, Austria, Azerbaijan, Belgium, Bosnia and Herzegovina, Bulgaria, Croatia, Cyprus, Czech Republic, Denmark, Estonia, Finland, France, Georgia, Germany, Greece, Hungary, Iceland, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Luxembourg, Malta, Moldova, Monaco, Montenegro, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, San Marino, Serbia, Slovakia, Slovenia, Spain, Sweden, Switzerland, The former Yugoslav Republic of Macedonia, Turkey, Ukraine and United Kingdom



ECAC Recommendation INT.S/11-1

(dated 1980) reads as follows:

that Member States accept home-built aircraft with a certificate of airworthiness or a "permit to fly" issued by another Member State, to fly in their country without any restrictions other than those stated in the certificate of airworthiness or "permit to fly".

Nations which have fully implemented:- Full and free movement, no time restriction, no charge, no notification.

Austria

Denmark

Finland

France: Implemented for specified countries. Others require permission.

Germany

Ireland

Italy:

Luxembourg

Monaco: French rules apply

Netherlands

Norway

Sweden

Switzerland

United Kingdom: Implemented with time limitation (and notice)

Nations not implemented as require application:-

Belgium: Application fee (only country to charge)

Czech Republic:

Hungary

Portugal

Spain

Green Bold means position confirmed with documentary evidence 2009/10.

Orange Bold means advised by EFLEVA member organisation or known recent application

Blue Bold means information from LAA review 2002 & updates

Countries where information is to be gathered:-

Albania

Armenia,

Azerbaijan

Bosnia and -
Herzegovina

Bulgaria

Croatia

Cyprus

Estonia

Georgia

Greece

Hungary

Iceland

Latvia

Lithuania

Malta,

Moldova

Montenegro

Poland

Romania

San Marino

Serbia

Slovakia

Slovenia

The former Yugoslav -
Republic of Macedonia

Turkey

Ukraine

June 9, 2011

Ein außergewöhnlicher Flugzeugbau

Me 109 Projekt in Österreich

Reportage von Othmar Wolf

Anlässlich eines Besuches am Flugplatz Krems sprach ich mit einem Freund über das Thema Oldtimerflugzeuge. Dabei kamen wir auch auf Warbirds zu sprechen, ich erzählte, dass ich eben ein interessantes Buch über die Messerschmitt Me109 gelesen habe. Daraufhin zog mein Gegenüber sein Handy aus der Tasche und zeigte mir Bilder, die er kürzlich aufgenommen hatte und die offensichtlich Details einer 109 bzw. eines DB 605 zeigten. „Wo hast du das fotografiert?“ war natürlich sofort meine Frage. „Bei mir daheim in Kärnten ganz in der Nähe“ war die Antwort. Er erzählte mir von einem Kärntner Flugzeugliebhaber, der sich vor ca. 5 Jahren entschlossen hatte, eine richtige Me109 zu bauen und nun bereits, wie aus den Bildern ersichtlich war, zumindest den Rumpfröhbau mit eingebautem Motor fertig hat.

Ich war perplex, das gibt's doch nicht, bei uns in Österreich hat einer eine Me109 in Arbeit! Genauere Informationen konnte ich momentan nicht bekommen, aber Namen und Telefonnummer des Erbauers konnte er mir geben. Auch eine Homepageadresse gab es von diesem Projekt: www.me-109.at

Daheim angekommen suchte ich natürlich sofort im Internet nach mehr Informationen auf der angegebenen Seite. Was ich dort fand war erstaunlich: da baut ein Team von 3-4 Leuten offensichtlich mit sehr viel Neuteilen tatsächlich eine 1:1 Me109. Aus dem Text konnte ich nur entnehmen, dass dieses Projekt in der Nähe von Althofen entsteht.

Also rief ich Herrn Rinner endlich an, ob ich mir sein Flugzeug ansehen konnte, das musste ich einfach sehen und angreifen! Er sagte mir auch in typischem kärntnerischen Dialekt zu, dass ich nächsten Tag schon kommen könne.

Gesagt, getan, das Wetter war schön, also die Cherry gesattelt und auf nach Friesach, dem nächsten Flugplatz von Althofen. Ich wurde dort schon von Michael Rinner erwartet und er führte mich zu seiner Werkstätte.

Was ich dort zu sehen bekam, haute mich glatt um! Da stand doch tatsächlich der

komplette Rumpf mit Leitwerk einer Me109 mit bereits eingebautem Triebwerk DB 605 A. Daneben auf Werkbänken und Kisten Motorenteile und diverse Teile, die offensichtlich neu angefertigt waren. Michael erzählte mir von seinem lange gehegten Traum, selbst ein Flugzeug zu bauen. Er begann, diverse Altteile und Motoren von der Me109 zu sammeln und konnte schließlich einen kompletten Zeichnungssatz des Standardjägers der deutschen Luftwaffe von



Die Fahrwerkverriegelung ist eine Meisterleistung deutscher Ingenieurskunst

Fa. EADS erwerben. Nachdem er im Jahr 2006 in der Nähe von Althofen eine Werkstatt gebaut hatte, begann er mit einem kleinen Team Rumpf und Leitwerk der Me109 komplett neu aufzubauen.

Ein eigenes Kapitel mit besonderen Herausforderungen stellte natürlich das Triebwerk dar. Die Daimler Benz DB601 bzw. DB605 Motoren, die in der Me109 verwendet wurden, kann man nicht mehr so einfach beim nächsten Gebrauchtmotorenhändler kaufen,

alles was von diesen Motoren noch vorhanden ist, kann gleichsam mit Gold aufgewogen werden. Nachdem Michael



Gußteil des Geräteträgers
(Bild: www.me-109.at)

Rinner einige Schrottmotoren erwerben konnte, begann er, diese zu zerlegen und die Teile ob ihrer Wiederverwendung zu begutachten. Es stellte sich heraus, dass viele wichtige Teile wie Kurbelgehäuse, Kurbelwelle, Nockenwellen, Pleuel und Zylinderbänke mit entsprechender Nacharbeit durchaus brauchbar waren. Andere Teile, wie der hintere Geräteträger, waren hoffnungslos korrodiert und damit unbrauchbar. Auch viele kleinere Anbauteile aus Aluminiumguss waren durch den Zahn der Zeit zerstört worden. Also gab es nur



Neuer Kolben des DB 605 A
(Bild: www.me-109.at)

eine Möglichkeit: neu herstellen. Vom Geräteträger wurde aus den Altteilen ein Holzmodell hergestellt und damit neu

gegossen bzw. bearbeitet. Kleinteile wurden nach vermessen der Altteile aus dem Vollen gefräst. Dazu wurde eigens eine CNC-Fräsmaschine angeschafft und in der Werkstatt aufgestellt

Auch die Kolben waren unbrauchbar, da diese nicht durch Nacharbeit in den Originalzustand versetzt werden konnten. Glücklicherweise konnte Michael Originalzeichnungen der Kolben auftreiben, so war es möglich, diese nach DB Standard herstellen zu lassen. Wie man von Projekten der EADS weiß, kann es mit den Kolben im DB 605 schnell die größten Probleme geben,



Die neu geschliffene Kurbelwelle im Motorblock
(Bild: www.me-109.at)

wenn diese nicht hundertprozentig original nachgebaut sind. Ebenso mussten die Zylinderbüchsen aus Stahl neu angefertigt werden. Diese mussten dann in den Zylinderblock eingeschrumpft und geschraubt werden, was nur mit einer eigens angefertigten Vorrichtung möglich war.

Ein großes Problem waren auch die Lager von Kurbelwelle und Pleuel. Auch hier musste eine Firma gefunden werden, die diese Speziallager, die keinem heutigen Standard entsprechen, nachbauen konnte.

Die Tragflächen der 109 werden derzeit in Deutschland angefertigt, lediglich die Querruder bekam ich zu sehen, die stammten noch von einer Originalmaschine.

Zum Unterschied von allen anderen existierenden Me109 Exemplaren wird die Zelle nicht aus alten Teilen von Originalmaschinen aufgebaut, sondern zu 100% neu angefertigt. Nachdem ein kompletter Zeichnungssatz vorhanden ist, sollte es möglich sein, alles nachzubauen,



Die Leitwerke sind fertig zum Bespannen

doch im Detail sieht es dann doch etwas anders aus.

Materialien: Die Werkstoffe, die in der deutschen Luftfahrt der 40er Jahre verwendet wurden sind zwar nicht mehr identisch mit den heute verwendeten, doch durchaus vergleichbar in den Analysen und technologischen Eigenschaften: 2024T6,



Das Instrumentenbrett ist schon teilweise bestückt

7075T6 usw. Al-Senknieten wurden in der deutschen Luftfahrtindustrie mit 120 Grad Kopfwinkel verwendet, im Gegensatz zu den heutigen Nieten mit 100Grad. Michael Rinner ließ sich kurzerhand eine ganze Charge dieser Nieten extra anfertigen. Die heute verwendeten Anniemuttern entsprechen ebenfalls nicht dem deutschen Original, hier

hat er auf Restbestände zurückgegriffen, die er von einem Sammler erwerben konnte.

Schrauben: Die Me109 ist natürlich metrisch gebaut worden, daher sind AN Schrauben nicht verwendbar. Die heutigen Schraubennormen sind gleichwertig, jedoch nur in Festigkeitsklassen 10.9 und 12.9, da lacht das Herz des USA-geschädigten Metallflugzeugbauers.

Meine Frage an Michael war, woher er als Newcomer das viele Knowhow hat, das für so ein Projekt notwendig ist. Es ist bekannt, dass es in Europa in der „Szene“ nur eine Handvoll Leute gibt, die über die Technik der deutschen Wehrmachtsflugzeuge und speziell die Me109 oder Bf109, wie sie eigentlich bezeichnet wurde, genauere Kenntnisse besitzen.

Siggi Knoll, Motorenspezialist aus Deutschland, ist einer von ihnen. Von ihm kamen unzählige wertvolle Hinweise und Arbeitsverfahren, um die Probleme beim Bau und der Teileherstellung lösen zu können. Vor allem beim Zusammenbau des Triebwerks war Siggi Knoll ein unentbehrlicher Helfer. Er hat selbst mit drei Freunden in siebenjähriger Arbeit eine spanische Hispano HA 1112 „Buchon“, der spanische Lizenzbau der Me109, restauriert und in eine echte Me109 G-4, die „Rote 7“, umgebaut. Diese wurde leider im Jahr 2005 bei einer missglückten Landung schwer beschädigt, wobei Motor und Fahrwerk aus der Verankerung gerissen wurden. Pilot Siggi Knoll kam dabei wie durch ein Wunder mit dem Schrecken davon. Die D-FWME wurde zwar wieder aufgebaut, wurde aber 2007 an die EADS Stiftung verkauft und ist seither nur selten in der Öffentlichkeit zu sehen.

Eine Frage, die mich als Propellerbauer interessierte, war, wer baut den Dreiblattpropeller? Eine gut erhaltene Verstellnabe inklusive Verstellantrieb ist bereits vorhanden, es fehlen nur mehr die mächtigen Blätter. Nahe liegend wären natürlich Mühlbauer oder Hoffmann in

Deutschland, die haben bereits Erfahrung mit diesem Propeller. Michael erklärte mir jedoch, dass er schon allein aus Preisgründen eher aus dem Vollen gefrästen Aluminiumblättern den Vorzug geben wird.

Eine nicht unwichtige Frage war dann noch die der Zulassungsmodalität. Michael erklärte mir, dass die Maschine von der deutschen OUV bauüberwacht wird. Da die Me109 ja eine deutsche Musterzulassung hatte, sollte es auch bei seinem Projekt kein Problem mit einer Musterzulassung geben, das deutsche LBA hat bereits Zustimmung signalisiert.

Eine Gretchenfrage konnte ich mir zum Schluss nicht verkneifen: Wie wird das Projekt finanziert, gibt es Sponsoren oder sonstige fluginteressierte Geldgeber?

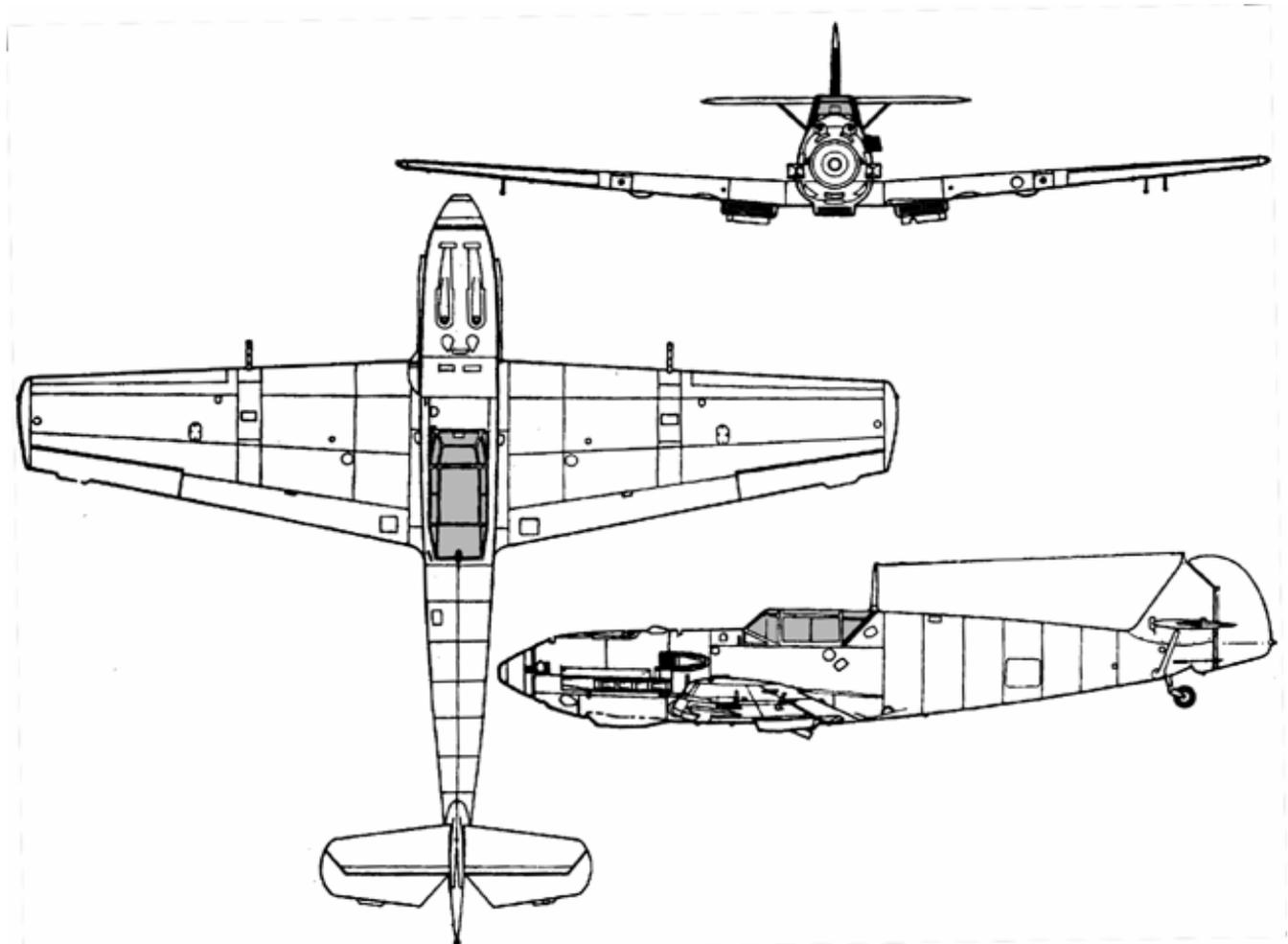
Michael winkte ab, keines von beiden, er finanziert alles selbst. Er ist der Inhaber einer Firma für Solartechnik in Althofen, die offensichtlich so gute Geschäftserfolge



Die „Rote 7“ von Siggj Knoll vor der Bruchlandung 2005
Bild: www.airventure.de

nachweist, dass er sich so ein exklusives Hobby leisten kann.

Wir wünschen ihm weiterhin viel Erfolg mit seinem Projekt, ich werde es jedenfalls gespannt weiterverfolgen.



Dreiseitenansicht des Standardjägers der deutschen Luftwaffe Messerschmitt Me109 G

Baubericht DFS Habicht

Unser neues Mitglied, Norbert Fischer aus Kammern/Hadersdorf, hat sich entschlossen, ein ganz besonderes Projekt zu verwirklichen, nämlich den Bau eines DFS Habicht. Er hat uns dazu den folgenden Bericht gesandt:

Ich möchte die Gelegenheit nutzen, mich mit diesem Bericht den Mitgliedern des IEC vorzustellen, was ich beruflich mache und welches Projekt im Flugzeugbau ich verwirklichen will.

Ich bin ausgebildeter Maschinenbau- und Kunststofftechniker und bin bei der Firma RAGA Strahltechnik beschäftigt. Wir sind ein kleines Team, beschäftigen uns mit Sandstrahltechnik, das heißt, wir bauen für Anwender Maschinen, von der kleinen Handkabine bis hin zu vollautomatischen computergesteuerten Sondermaschine, als auch komplette Strahlräume bis hin zu einer Größe, wo komplette Eisenbahnwaggons hineinpassen. Meine Arbeit beginnt, nachdem ein Kundenauftrag mir von unserem Außendienst übergeben wird und endet bei der Kundenabnahme. (Konstruktion, Materialbeschaffung, Zusammenbau und Inbetriebnahme). Für einen Techniker wie mich ein Traumjob. Da sind wir auch gleich beim Thema, meine Leidenschaft ist die Konstruktion, und das Bauen von Maschinen.

Diese Leidenschaft hat sich auch natürlich in meiner Freizeitbeschäftigung durchgesetzt. Ich baue Modellflugzeuge. Nach den ersten Lehrjahren begann ich damit, meine Modelle selbst zu entwerfen und zu bauen, auch mit dem Motorenbau habe ich mich beschäftigt. Meinen Segelflugschein habe ich 2002 gemacht.

Mein letztes Modell, das ich nach eigenen Entwürfen gebaut habe, ist eine RF4 im Maßstab 1:2. Spannweite 5,63m, Rumpflänge über 3 m. Das Einzieh-Fahrwerk ist dem



Modell RF4 von Norbert Fischer

Original nachgebaut, der Motor mit einem selbst gebauten Elektrostarter versehen und alle Teile der Maschine stammen aus meiner Werkstatt.

Vor 10 Jahren habe ich meinen letzten Motor gebaut. Es handelt hier sich um den Nachbau eines 9-Zylinder Sternmotors der Fa-Siemens, eines SAM 322. Das Original war



Das Cockpit der restaurierten Ka7

zum Beispiel in einer Heinkel 50 als Versuchsmotor eingebaut, es wurden aber nicht viele Stück dieses Motors gebaut.

Der Modellmotor hat einen Durchmesser von ca. 300mm, 9 Zylinder mit 3 Ventilen, so wie das Original einen Lader und ein Propellerwellen-Untersetzungsgetriebe. Nach 4000 Arbeitsstunden wurde der Motor zum ersten Mal gestartet und funktioniert noch heute. Wenn es von Interesse ist, könnte mein nächster Bericht sich mit dem Bau dieses Motors befassen, da ich natürlich alles dokumentiert habe.

Etwas Erfahrung im Großflugzeugbau konnte ich in Gneixendorf sammeln, da ich dort die KA7, das Schulungsflugzeug des Vereines komplett restauriert habe (siehe Foto).

Aber nun zu meinem Projekt:

Ich will einen DSF Habicht Version E bauen, das ist ein Kunstflugsegler mit 13,6m Spannweite, Konstruktionsjahr 1934, Konstrukteur Hans Jakobs. (es wurden auch Versionen mit 8 und 6 Metern gebaut, der so genannte Stummel-Habicht).

Wie kommt man auf so eine Idee?

Vor einem Jahr habe ich durch einen Absturz mein Segelflugmodell DG300 Akro Elan Maßstab 1:3 (5m Spannweite) verloren. Ich wollte mir einen neuen Segler im Maßstab 1:2 bauen und meine Wahl fiel auf den Habicht. In den 90er Jahren wurde auf der Wasserkuppe ein Habicht restauriert und dabei wurden in einer Zeitschrift Fotos und eine bemaßte 3-Seitenansicht veröffentlicht. Da mir dieses Flugzeug gefiel, habe ich mir diese Dokumentation aufgehoben. Weiter hatte ich noch das Glück, den Original Habicht beim Schaufliegen in Wels zu sehen. An diesem Wochenende begann ich damit das Flugzeug an Hand von Fotos und den Unterlagen, die ich hatte, am Computer zu zeichnen. Allerdings fehlten mir noch einige Details und so habe ich im Internet den Habicht gesucht und bin auf die Homepage der Familie Zahn gestoßen, die 2003 den zweiten Habicht (dies ist der mittlerweile bekanntere rote Habicht) gebaut hat. Die Familie Zahn ist bekannt durch Modellnachbauten im Maßstab 1:2 und ich kenne diese Herren schon seit nun 30 Jahren, allerdings ist der Kontakt abgebrochen. Zuerst glaubte ich auch, dass es sich hier um einen Modellnachbau handelt, doch beim Betrachten der Baustufenfotos dämmerte es mir, dass es sich hier um den Bau eines Replikats handelt. Dabei habe ich mich mit dem Habicht-Virus infiziert.

Mit der Familie Zahn habe ich Kontakt aufgenommen, konnte sie auch bei einem Schaufliegen in Landshut wieder kennen lernen und den roten Habicht auch im Flug sehen und war begeistert. Othmar Wolf kannte ich aus Gneixendorf und so wurde ich Mitglied im Igo-Etrich Club.

Mittlerweile habe ich alle Habicht-Pläne vom Museum auf der Wasserkuppe bekommen (430 Stück DIN A0 und A1 Pläne), die Zustimmungserklärung der Firma Wolf Hirth liegt vor und der Kontakt zur ACG, Herrn Ing. Winkler, ist auch vorhanden. Der Ablauf des Baues ist mit Herrn Winkler abgestimmt

und die Baubewilligung ist bereits da. Mein Baubegleiter vom Igo-Etrich Club ist Leopold Beham. Ich glaube, damit einen guten Baubegleiter gefunden zu haben (man muss sich ja nur seine Cherry anschauen, wie perfekt dieses Flugzeug gebaut ist).

Meine Werkstätte ist fertig eingerichtet und von der ACG abgenommen und momentan bin ich bei der Materialbeschaffung. Dabei ist es schwierig, die richtigen Hölzer zu bekommen, da die meisten Hölzer kammergetrocknet sind und somit nicht verwendbar. Wenn jemand Bezugsquellen kennt, bitte ich um Mitteilung (n.fischer@aon.at).

Der Bau beginnt mit dem Höhenleitwerk, anschließend alle Flächenrippen (ca. 60 Stück pro Seite) und dann die Rumpfspanten. Von der Wasserkuppe und von der Familie Zahn bekomme ich dankenswerter Weise jede Unterstützung. Die Bauzeit wird allgemein mit ca. 3000 bis 3500 Stunden angesetzt.

Ich nehme aber diese Zeit gerne in Kauf, da ich mir einen Traum verwirklichen möchte mit meinem Habicht.

Zur Zeit gibt es 2 Replikat, einer von der Wasserkuppe (blau weiß) und einer von der Familie Zahn (rot weiß). Somit ist es eigentlich fast logisch, dass mein Habicht die Grundfarbe weiß mit rot blauen Kunstflugstreifen bekommen wird. Aber bis dahin wird noch viel Wasser die Donau hinunter rinnen.

Ich werde den Bau natürlich komplett dokumentieren (ist ja auch von der ACG gefordert) und auch über den Igo-Etrich Club die einzelnen Bauabschnitte veröffentlichen.

Zum Abschluss möchte ich noch sagen, hätte ich früher gewusst, dass es den Igo-Etrich Club gibt mit all den Kompetenzen, die ihm von der ACG übertragen worden sind, hätte ich bereits vor Jahren mit dem Bau eines eigenen Flugzeuges begonnen. Dies könnte ein Hinweis für die Werberichtung des Vereines sein, um mehr Leute anzusprechen.



Bis zum nächsten Mal, vielleicht mit einem Bericht vom Bau des Sternmotors

Norbert Fischer

Der Habicht des OSC Wasserkuppe
Bild: www.osc-wasserkuppe.de

Überlegungen zum Gebrauchtflugzeugkauf

Mit der wachsenden Anzahl der Selbstbauflugzeuge in Österreich und im benachbarten Ausland häufen sich immer mehr die Fälle, dass selbstgebaute Flugzeuge, aus welchen Gründen auch immer, weiterverkauft werden. Von der Behördenseite her ist das kein großes Problem, bloß die Wartung durch den neuen Eigentümer gestaltet sich etwas schwieriger, da er ja nicht mehr der Hersteller ist.

Für den Käufer stellt sich jedoch meist die Frage nach dem Zustand des Objektes der Begierde, ist er doch meist in technischen Belangen des Flugzeugbaus eher unerfahren (sonst hätte er sich ja schon längst selbst ein Flugzeug gebaut).

Dieser Artikel soll als Anregung dienen, worauf beim Kauf eines Flugzeugs geachtet werden soll, erhebt aber keineswegs den Anspruch auf Vollständigkeit.

Bevor man sich zum Flieger selbst begibt sollte zuerst ein Blick ins Flughandbuch und in die Wartungsunterlagen geworfen werden, dort können einem schon die Augen aufgehen. Ich habe einmal zufällig die Wartungsunterlagen eines mir bekannten UL -Piloten gesehen, worauf ich mir gedacht habe, wenn der seine Wartungen auch so sorgfältig macht wie die Aufzeichnungen, dann möchte ich lieber nicht mit dem Ding fliegen. (War aber kein IEC Clubmitglied©).

Als nächstes würde ich mit dem Handbuch in der Hand einen Rundgang um die Maschine machen. Und bitte den Eigentümer nicht wegen jeder Kleinigkeit in die Zange nehmen, sondern lieber aufmerksam einmal den äußeren Zustand der Maschine begutachten, wenn möglich mit Fotos vom Prototypen oder bekannten Nachbauten vergleichen, um zu sehen, ob die Maschine vom Originalzustand abweicht.

Bei Nachbauten nach Plänen kommen sehr oft größere Änderungen vor, bei Kitflugzeugen weniger. Wenn solche Änderungen auffallen, den Erbauer fragen, warum diese gemacht wurden und wie sie sich bewährt haben. Meist hat sich ja der Konstrukteur was dabei gedacht, warum er es gerade so und nicht anders wollte.

Die Lackierung kann ebenfalls ein Indiz für den Zustand der Maschine sein. Eine schöne Lackierung wird meist auf eine gute Arbeit des Erbauers hinweisen, kann aber auch eventuelle Baufehler überdecken. Auf keinen

Falls sollte man sich durch eine hervorragende Lackierung davon abhalten lassen auch das Innenleben zu inspizieren. Andererseits muss auch eine mäßige Qualität der Lackierarbeit nicht unbedingt auf schlechte Bausausführung hinweisen. Es könnte ja sein, dass der Erbauer selbst lackiert hat, und wie ich aus eigener Erfahrung weiß, gelingt eine fehlerlose Lackierung wirklich nur Professionisten.

Nun sollte man Verkleidungen, Cowling, etc. abnehmen und einen Blick ins Innenleben des Fliegers riskieren, ausgerüstet mit Taschenlampe und kleinem Spiegel. Hier wird sich ein weiteres Mosaiksteinchen einfügen, das ein Bild von der Sorgfalt und der Qualität der Werkstattarbeit des Erbauers ergibt. Schließlich will man ja der Arbeitsqualität seines Vorgängers sein Leben anvertrauen. Daher sollte man darauf bestehen auch wirklich überall hineinsehen zu dürfen. Selbstverständlich auch die Motorinstallation begutachten, auf die Verlegung der Schläuche und Kabel genauestens schauen, Abnützungserscheinungen, Scheuerstellen, Korrosion, usw.

Schließlich sollte man noch Bordbuch und Lebenslaufakt zur Hand nehmen. Sehr aufschlussreich sind einmal die Total-Flugstunden! Wenn die Maschine nur wenige Stunden geflogen wurde, aber doch schon einige Jährchen alt ist, so könnte man daraus schließen, dass der Erbauer seinem Werk doch nicht recht getraut hat. Wenn der Verkauf schon kurz nach der Fertigstellung erfolgen soll, ist das ebenfalls verdächtig. Doch es könnte auch sein, dass der Erbauer einfach mehr Freude am konstruktiven Schaffen hat, als am Fliegen und nach der Fertigstellung seines Meisterwerkes schon wieder ein neues Projekt im Auge hat.

Am meisten Vertrauen erweckend wären viele Eintragungen über weite Strecken, was bedeutet, dass der Erbauer wirklich Vertrauen in sein Werk hatte und sich dieses bewährt hat. Auch wenn es dadurch schon Verschleißspuren davongetragen hat, würde ich letzteres einem blitzblanken, aber noch wenig geflogenem Eigenbau vorziehen.

Selbstverständlich wird man die Bordbücher und Lebenslaufakte auch nach etwaigen größeren Instandsetzungen, nach

Unfällen, oder sonstigen Schäden durchstöbern.

Allerdings muss man sich im Klaren sein, dass in einem Bordbuch, bzw. in einem Logbuch eines nicht musterzugelassenen Flugzeugs nicht alle Eintragungen so konsequent wie in einem Luftfahrttechnischem Betrieb gemacht werden, da ja hier der Erbauer selbst für solche Eintragungen verantwortlich ist.

Aussagen gemacht werden, da ja der Wert eines Selbstbauflugzeuges eher ein ideeller ist. Die vielen Arbeitsstunden und das Herzblut, das meist in so einer Maschine steckt, wird in der Praxis kaum ein Käufer zu bezahlen bereit sein. Eher richtet sich der Preis eines solchen Verkaufsobjektes meistens nach der Finanzkraft des Käufers.

Romeowhisky

Ein Leben für die Fliegerei - Hans Gutmann †

Hans Gutmann ist am 18. Juni 2011 bei einem Flug nach Spanien am Weg durch Italien nahe der Ortschaft Bobbio verunglückt. Mit ihm kamen noch die beiden Piloten Hans Siedler und Reinhard Holl ums Leben.

Über die näheren Umstände ist bis jetzt nichts Verbindliches bekannt, vom voraus fliegenden Piloten Karl Brandstetter wissen wir, dass es in der Gegend des Absturzes extreme Turbulenzen gegeben hat. Auch die lokalen Zeitungsberichte schreiben gleichlautend vom extremen Wind, und ungewöhnlich heftigen Turbulenzen. Die behördlichen Untersuchungen sind eingeleitet.

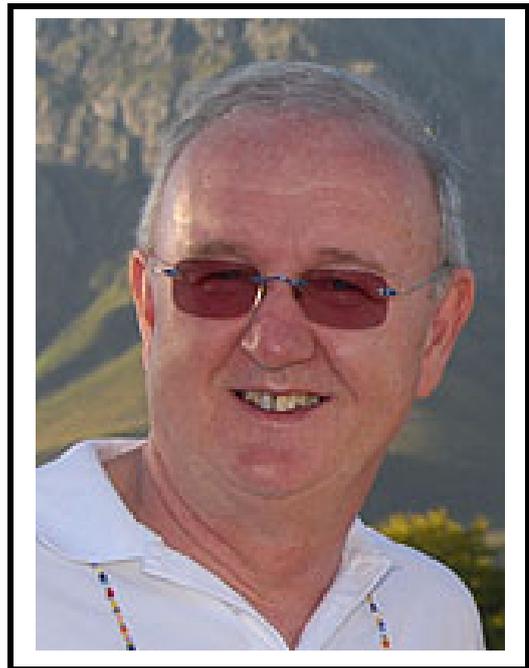
Hans Gutmann war seit Beginn der 90er Jahre Mitglied im Igo Etrich Club. Sein Leben war fliegen, Flugzeuge bauen und die Fliegerei im gesamten zu fördern. Er begeisterte viele für die Fliegerei und scheute selbst keine Mühen. Es galt nicht nur selbst zu fliegen, als Fluglehrer war er immer bestrebt, Piloten aus- und fortzubilden. Auch in den Organisationen war er treibende Kraft. Sein Wirkungsbereich war nicht allein national, er betrachtete die ganze Welt als fliegar – auch im übertragenen Sinne, was er immer wieder unter Beweis stellte. Sein Flugzeugeigenbau, eine Glasair II SRG, ist weithin bekannt und seine Weltumrundungen legen Zeugnis für seine Flugbegeisterung ab. Sein internationales Engagement machte ihn zum Botschafter der Sportfliegerei und geografische Grenzen forderten ihn nur dazu auf, sie zu überschreiten. Für ihn war nicht nur die Perfektion des Fluges selbst das Ziel, er lieferte auch als Organisator perfekte Ergebnisse ab. Die kleine Gemeinschaft der Weltumrunder kennt dies sehr gut.

Fliegerische Herausforderungen anzunehmen war für ihn selbstverständlich, seine Wettbewerbserfolge in Serie mögen ein Beweis dafür sein. Dass nur ein Sieg zählt, war eine Grundhaltung für ihn. Leistungsbereitschaft und Hilfsbereitschaft waren stark ausgeprägte Eigenschaften von ihm. Hatte man ein Problem, dann konnte man sich darauf verlassen, dass er zur Lösung seinen Beitrag leistete.

Neben seiner Funktion als Technischer Leiter im Igo Etrich Club hatte er in nationalen und internationalen Institutionen folgende Funktionen inne:

Bundessektionsleiter Motorflug im ÖAeC (und damit auch Mitglied des Bundesvorstandes des ÖAeC), Präsident des ÖAeC -Landesverbandes Niederösterreich und Präsident der Motorflugkommission (GAC) der FAI - in allen diesen Funktionen setzte er maßgebliche Aktivitäten und bedeutet sein Ableben in jedem dieser Gremien einen großen Verlust.

Hans Gutmann hinterlässt seine Gattin Karoline Elisabeth und seine Tochter Eva und ein umfangreiches Lebenswerk seiner fliegerischen Leidenschaft.



Frauenecke

Das Leben ist schön!

von Heidi Wolf

In der Frauenecke gibt's meist Besinnliches oder Positives zu lesen. Manchmal ist das Leben im Moment nicht schön, oder positiv, manchmal beuteln uns die Stürme des Lebens ordentlich durcheinander und im täglichen Alltag gibt's eine Menge Turbulenzen.

Gerade deshalb möchte ich auch heute einen Beitrag in der Frauenecke schreiben, der schön, und zugleich auch traurig, oder vielleicht besinnlich ist.

Viele von euch, unseren Clubkollegen, Freunden, haben unsere Tochter Martina gekannt. Sie war nicht nur viele Male bei unseren IEC Treffen im August dabei, ob schon als Kind, oder später mit Daniel und ihren eigenen Kindern. Sie hat auch einige Berichte für die Frauenecke geschrieben und sich ganz besonders engagiert, wenn Othmar Artikel für die IE Impulse aus dem Französischen oder Englischen ins Deutsche übersetzten musste, dann waren ihre Sprachkenntnisse besonders gefragt. Mit ihrer stillen, ruhigen und heiteren Art, ist sie nicht nur alle Schwierigkeiten im Leben mutig angegangen, sie schaffte auch immer alles, was sie schaffen wollte und hat dabei keine Anstrengung gescheut.

Sie sollte die letzte Hürde in Ihrem 33 jährigen Leben, ihre plötzliche Krankheit, nicht mehr schaffen. Am 15. Februar dieses Jahres beschloss ihre Seele nach Hause zu gehen. Nicht nur für uns, sondern auch vor allem für sie selbst absolut unverständlich, dass sie ihre Krankheit nicht besiegen konnte, nach all den Bemühungen und Anstrengungen, die sie unternommen hatte und an denen sie nie gezweifelt hatte. Ihr Mut und ihre Überzeugung waren Vorbild und Inspiration nicht nur für die Familie, sondern auch ihre Freunde und zuletzt sogar für die Ärzte.

Was jedoch am meisten an ihr berührte, war ihre Hingabe. Ihre Hingabe an die Gegebenheiten, ihre Hingabe an das Leben selbst, ihre Hingabe als Kind, als Mutter und als Frau.

Martina hat ihre Familie, hat mich eines gelehrt: Das Leben ist schön, ganz egal was es im Moment bringen mag! Martina hat mich gelehrt, jeden Augenblick des Lebens zu genießen, die schönen Momente auszukosten und nach schmerzvollen Minuten zu sagen: es ist vorbei! „Es ist schon vorbei“, wie oft sagte sie das in meine Verzweiflung, mit einem Lächeln in ihrem Gesicht.

Schmerzhafte Momente erlebt jeder von uns, immer wieder, ganz besonders jetzt, wo auch Hans Gutmann auf so tragische Weise von uns gegangen ist. Doch irgendwann, irgendwann können wir sagen: Es ist schon vorbei! Wir können in Liebe und Hingabe an all das denken, was gut und wertvoll und liebevoll am Anderen und im Anderen war. Die traurigen Bilder verblassen und zurück bleibt Liebe und Hingabe.

„Das Leben ist schön“! Wenn wir erkennen, dass wir Menschen begleiten durften, die wir geachtet, bewundert und geliebt haben. Wenn wir erkennen, dass sie nicht tot sind, sondern nur aufgehört haben sichtbar unter uns zu sein. Das Leben ist schön, wenn wir dankbar sein können, dass wir diese Menschen auf ihrem Lebensweg begleiten durften, auch wenn er viel zu kurz war!



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, Benzingespräche 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, Fahrtmesser, 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:
Elektrostarter für Conti C90-8, Experimental, basierend auf

Honda CRX Starter, incl. Zahnkranz und Anbauhalterung
Infos bei Alois Steiner, 0699 - 88455011 oder
alois@team-steiner.de

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:
2Stk. Sennheiser aktiv Headset HMEC 450, Preis 1000 EUR;
1 Garmin 296 inkl. Zubehör dt. Handbuch 750 EUR;
1 Hoffmann Propeller (Neu), Typ HO14HM 175-120, für Conti C90/O-200, 300 EUR
Kontakt: Peter Tomaser
Tel.: 0650-9481004