

Nr. 60

Juni 2013

I.E. IMPULSE



IGO ETRICH CLUB AUSTRIA

Die Zeitschrift der Österreichischen Amateurflugzeugbauer



- > Igo Etrich Treffen 2013
- > Baubericht Andromede
- > Reisebericht Skandinavien
- > Technik Tips

Foto: Dietmar Schreiber

Editorial

Liebe Fliegerfreunde!

Die Flugsaison ist voll angelaufen, einige aktuelle Berichte aus meinem Bereich findet Ihr auf Seite 15. Die 8. Holzflugtage in Müritz/Rechlin zum Beispiel waren ein schönes Erlebnis. Ursprünglich waren ja 16 Teilnehmer aus Österreich angemeldet, wegen des schlechten Wetters am Freitag konnten nur drei Österreicher kommen.

Zur Sonnenwende am 21. Juni wird seit einigen Jahren ein Sternflug nach Sonnen EDPS veranstaltet, der aber nicht extra beworben wird. Es spricht sich einfach in Insiderkreisen herum, dass man möglichst früh am Morgen in Sonnen landen soll, es gibt dort dann ein Weißwurst Frühstück von Betriebsleiter Walter Mayer, einem 85jährigen Fliegerveteranen. Der Igo Etrich Club ist seit Jahren schon immer zahlreich vertreten, auch heuer ließen sich einige trotz schlechteren Wetters den Spaß nicht verderben..

Wie jedes Jahr planen wir bereits das heurige Igo Etrich Treffen in Krems. Neu: diesmal ist am Samstagnachmittag ein Fotoshooting mit bekannten Luftbildfotografen geplant. Damit das reibungslos und vor allem unfallfrei vor sich geht, wird der Ablauf professionell organisiert und mit einem Briefing vor dem Beginn der Flüge besprochen. Ein Beispiel für die Qualität der Bilder ist das Foto auf der Titelseite von Dietmar Schreiber. Die Fotos werden den Teilnehmern kostenlos zur Verfügung gestellt.

Einen Baubericht habe ich diesmal aus der Schweiz bekommen, interessant deswegen, weil die Konstruktion der „Andromede“ aus der BX-2 Cherry entstanden ist, siehe Seite 5.

Ich wünsche Euch gute Fortschritte beim Bau eurer Projekte, bzw. schöne und unfallfreie Flüge allen die bereits ihr Flugzeug in die Luft gebracht haben



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: RV-7A von Sigi Schicklgruber, aufgenommen bei einem Fotoshooting durch Dietmar Schreiber

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Editorial	2
Inhaltsverzeichnis.....	3
Termine	3
Igo Etrich Treffen 2012.....	4
Ein Baubericht aus der Schweiz.....	5
Reisebericht	8
Technik.....	13
Berichte der Redaktion.....	15
Frauenecke	18
Fliegerflohmarkt.....	19

HB SERVICE CENTER



Motorwechsel
Motoren und Ersatzteile ab Lager

Wartung & Reparatur
alle Motorsegler, Segelflugzeuge,
Ultralights, Motorflugzeuge & Experimentals

Experimental-Bausätze

HB CAMO

Nachprüfungen nach EASA Part M/G

Segelflugzeuge und alle Luftfahrzeuge bis 1000kg
(ELA 1)

Flugplatz HB Hofkirchen
mit gemütlichem "Cockpit" Cafe

07225/20580 (Werft), 0664/5437300 (Heino Brditschka), www.hb-flugtechnik.at, info@hb-flugtechnik.at

Termine

7. – 9. Juni 2013 OUV Sommertreffen Bad Dürkheim EDRF

19.-21- Juli 2013 RSA Fly In Vichy LFLV

9. – 11. August 2013 30. Internationales Igo Etrich Treffen Krems LOAG

23. – 25. August 2013 50 Jahre EAS Sommertreffen in Grenchen LSZG

23.-25. August 2013 Tannkosh Fly In

6. – 8. September 2013 Hahnweide Oldtimer Fly In

7. / 8. Sptember 2013 Airchallenge Styria 2013 in Kapfenberg LOGK

Igo Etrich Treffen 2012

29. Internationales IGO ETRICH Treffen 2013 von Freitag 9. bis Sonntag 11. August 2013 am Flugplatz Krems LOAG – NÖ



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

Veranstaltungsprogramm:

Freitag 9. August:

Nachmittag: Anreise der Teilnehmer, Abends Heurigenbesuch

Samstag, 10. 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, Air to Air Fotoshooting Flüge

19.00 Uhr: Aperitiv, gemütliches Beisammensein mit gemeinsamem Abendessen im Flugplatzrestaurant mit Preisverteilung.

Sonntag, 11. 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

Ein Baubericht aus der Schweiz**Projekt Andromede von Olivier Millioud, Schweiz**

Aus dem französischen übersetzt von Christian Wolf

Das Projekt Andromede wurde bereits 1993 von Alain Borgeaud begonnen. Inspiriert von seinen letzten beiden Flugzeugprojekten Cherry und Lancair 235, mischte er die Konstruktionselemente von beiden um einen neuen Prototypen zu konstruieren. Die Andromede ist eine Holz und Fiberglaskonstruktion mit den folgenden Basiskonzepten: Zweisitzer mit guten Flugeigenschaften und motorisiert mit einem Rotax 912, auf einem Anhänger transportierbar (also einfach abrüstbar).

Das Projekt wurde nach dem Baubeginn unterbrochen. Der Holzteil der Konstruktion war fast fertig, ein Teil der Tragflächen war fertig, und die Berechnungen teilweise fertig.

Im Jahr 2006, als mein Studium an der Fachhochschule Yverdon-les-Bains zu Ende ging, suchte ich eine Diplomarbeit im Luftfahrtbereich. Nachdem ich Alain kannte, fragte ich ihn nach Kontakten in diesem Bereich. Er war es selbst, der mir vorschlug, am Hauptholm der Tragflächen zu arbeiten. Mit seiner Hilfe, und der meines Professors, haben wir ein Pflichtenheft für die Diplomarbeit erstellt, das mehrere Schritte enthielt. Qualifizierung des Douglas-Holzes für den Bau durch Bruchversuche, sowie die Berechnungen der Belastungsverteilungen über die Fläche. Das Ziel war es, so realistisch wie möglich ein Finite-Elemente - Modell zu erstellen. Es wurde ein Belastungsversuch an einem eigens angefertigten Holm bis zum Bruch gemacht, an dem die tatsächlichen Spannungen mittels Dehnmeßstreifen gemessen wurden.

Im Jahr 2007 begann ich erst richtig mit dem praktischen Arbeiten am Projekt. Unter Anleitung Alains musste ich erst mit Glasfaser und Holzarbeiten vertraut werden. Da ich ein Facharbeiterzeugnis in Polymechanik habe, war es für mich nicht schwierig, diese Kenntnisse und Verfahren zu erlangen. Es ging schließlich um manuelles Arbeiten, im Gegensatz zu allem was das Flugzeug selbst betrifft und seine Eigenschaften und Anforderungen.

Am 22. September 2009 nachdem wir Stunden verbracht haben den Belastungsplan zu erstellen und die Arbeit zu organisieren, war die Andromede bereit für die Belastungsprobe. An einem wunderschönen Tag, brauchten wir 2 Tonnen Salzsäcke und ein paar Hände, die mit einem wohlverdienten Aperitif belohnt wurden.

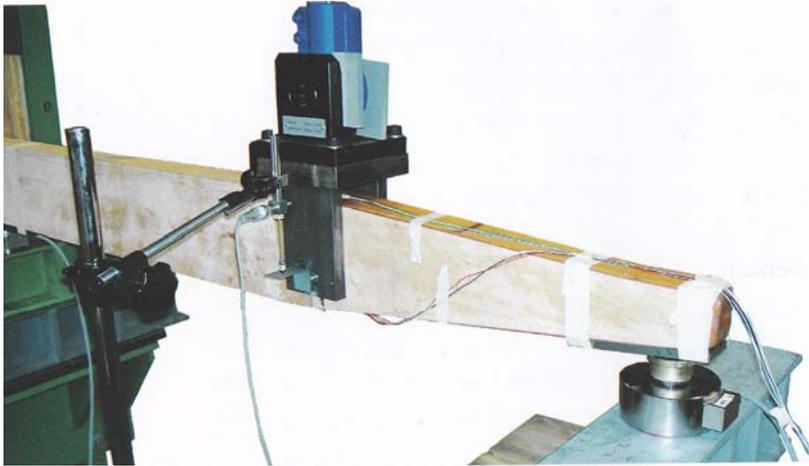


Der Rohbau der Andromede. Die Verwandtschaft mit der Cherry ist nicht zu verleugnen

Den Test hatten wir bestanden, nun mussten wir uns nun an den Oberteil des Rumpfs machen, an die Verglasung und vor allem an die Oberflächen der Tragflächen und des Leitwerks, und das war mit einige Stunden schleifen verbunden. Wir mussten auch noch ein paar andere aerodynamische Details hinzufügen, die Radverkleidungen usw. Ich musste allerdings die Bauarbeiten abrupt stoppen und ins Büro zurückkehren, da die Unterlagen des Flugzeugs, so wie es Alain Borgeaud damals eingereicht hatte, die Anforderungen des BAZL nicht erfüllten, und das obwohl es schon Unterschriften gab, und es schon durchgeführte und bestandene Überprüfungen von Seiten des BAZL und der RSA gab. Ich musste die Unterlagen komplett neu erstellen, und danke vor allem Hans Kandelbauer, Sosthène Berger und Bernard Clausen, die mir sehr viel geholfen haben.

Nachdem die neuen Unterlagen eingereicht waren, konnte ich endlich mit der Arbeit weitermachen. Das wurde zu einem wahren Vergnügen da mein Arbeitgeber, dank seiner ausgezeichneten Buchhaltung, sein gesamtes Personal kündigen musste. Dadurch konnte ich mich ganztags meinem Projekt widmen und dementsprechend rasch vorwärts kommen. Im März 2010 waren die Flächen und der Rumpf fertig für die Lackierung.

Ich wog das Flugzeug erstmal und berechnete die Massenverteilung durch Schätzen der Masse des Motors und der Zusatzaggregate inklusive der noch zu bauenden Cowling. Als die Cowling und das Instrumentenbrett fertiggestellt waren, baute ich die Auspuffanlage aus einem 4 in 1 MCR-Kit. Gleichzeitig baute ich auch an der Positivform für die Verglasung und am Rahmen. Das Schleifen kostete mich viel Zeit und Energie, aber als das



Ein eigens gebauter Versuchsholm wurde bis zum Bruch belastet und die Spannungen mit Dehnmeßstreifen gemessen

fertige Plexiglas von Mecaplex zurückkam, sah man, dass die Resultate den Aufwand wert waren. Das Plexiglas hatte keinerlei Verformung und war perfekt symmetrisch. Spitzenarbeit, uff! Es ist allerdings eine größere Anschaffung: mehr als 2700 Francs alles zusammen.

Im Juli 2010 starteten wir meinen gebrauchten Rotax das erste Mal auf dem Flugzeug. Ein paar Umdrehungen des Starters, nur 2 oder 3 Versuche, und Bruuuuuuummm!! Tränen in den Augen und große Zufriedenheit überkam mich zum ersten Mal, dass sich nach all den Jahren voll Arbeit meine Leidenschaft für das "Bauen/Basteln" endlich in ein Flugzeug verwandelt hat. Fast unwirklich!

Keine Zeit zum herumpalavern, denn die schlechte Jahreszeit steht bald an, und mein Ziel war es, das Flugzeug vor November für die Lackierung fertig zu haben. Also: Motor in einen Plastiksack einwickeln, mit Schaum verkleiden, schnitzen, spachteln, schleifen und die Cowling war fertig! Spachteln und Schleifen und Primern war am 20. August 2010 fertig, der Rumpf war einen Monat später nach den Flächen und dem Leitwerk in der Lackierbox. Nachdem ich alle Teile wieder zurückgeholt hatte, fühlte ich mich ein wenig wie ein Kind, das freudig seine Geschenke bekommt. Nun konnte ich endlich das Flugzeug zusammenbauen um es freudigst anzuschauen. Super!

Letzte Etappen: Finish und die Unterlagen des Fliegers. Das AFM war schon fertig, es fehlten noch die letzten Formulare, musste dazu die ersten

wieder finden, und alles in eine Mappe zusammenzufassen für die Endabnahme.

Im Juli 2011 nahm ich den Flieger auf den Flugplatz von Yverdon und musste den die erste Endkontrolle durch die EAS über mich ergehen lassen, was mir eine Serie von kleineren Modifikationen einbrachte, die aber berechtigt waren. Später ging es auf die Waage: 296kg trocken. Mit dem Einverständnis des Chefs begann ich die ersten Rolltests und Motortests. Alles funktionierte perfekt, außer der Wasserkühlung, die sich als nicht ausreichend herausstellte. Im September 2011 ging es wieder zurück zum Haus um die letzten Änderungen durchzuführen, wie zum Beispiel die Lage des Wasserkühlers und den Unterteil der Cowling. Dann wieder zurück nach Yverdon im November und neue Tests. Dieses Mal ging alles perfekt, wir griffen nichts mehr an.

Im Februar 2012 waren alle Papiere unterschrieben und die Unterlagen waren fertig für die Endabnahme. Doch ein kleines Problem (und das ist ein schwere Untertreibung) tauchte auf: ich erhielt eine Information, nach der ich meinen gebrauchten Motor nicht behalten dürfe, weil die durchgeführten Wartungsarbeiten nicht klar genug beschrieben und zu vage waren ...

Ich hatte diesen Gebrauchtmotor am Beginn der Arbeiten auf einem Ultraleichtflugplatz in Belgien gekauft, mit einem Vermerk "Motoroberteil überholt". Nachdem ich damals Neuling war, kannte ich das Reglement noch nicht, und vor allem die begrenzt möglichen Betriebsstunden. Mit dem Rücken zur Wand standen mir schließlich zwei Möglichkeiten offen: Grundüberholung oder neuer Motor. Der Unterschied ist vor allem finanzieller Natur, vor allem wenn man die Lieferzeit für die Überholung einrechnet. Ich entschied mich ohne zu zögern für einen neuen Rotax mit 2000 Betriebsstunden. Eine Woche später war er eingebaut. Sie fragen sich vielleicht: warum hat er das nicht früher kommen gesehen und warum hat er nicht auf die Betriebsstunden aufgepasst? Der Grund: Ich habe mir ganz einfach nie die Frage gestellt, ob die Wartungsvermerke in den Motorunterlagen ausreichen. Der Motor ist der einzige Teil des Fliegers den ich nicht selbst gebaut habe, und ich dachte, daß die Überholung des Motoroberteils reichte, denn die Kompression war maximal. Und da ich Mechaniker war, dachte ich kompetent genug zu sein um beurteilen zu können, dass der Motor funktionieren würde. Die Kurbelwellenrisse des 912 sind übrigens eine Legende, bis mir jemand das Gegenteil beweisen kann. Die Frage bleibt offen: darf man einen Rotax

verweigern, weil er seine Betriebsstunden erreicht hat, oder erreichen wird ?

Die Abnahme fand Mitte März statt. Als Alex Husy mir sagt, dass meine Andromede endlich auf die Welt gekommen ist, und mir das Flugbuch in die Hand gedrückt hat, musste ich meine Freude zurückhalten. Es gab allerdings noch immer ein paar Sachen zu regeln bevor ich endlich meine Flugerlaubnis erhalten konnte. Dazu gehörte ein Schweizer Kreuz, das 1,5cm zu klein war, und das die Anwälte aus Bern nicht durchlassen wollten ...

Nach den letzten Änderungen und nachdem ich den Bericht eingeschickt hatte, kam der graue Schein endlich ein paar Tage später.

Es wurde Zeit, ernsthaft an den Erstflug zu denken. In Absprache mit meinem Berater habe ich ihn nicht selbst durchgeführt, was mir vernünftig schien. Der Versuchspilot fand sich in der Person von Denis Rossier, der sich spontan dazu bereit erklärt hatte, nachdem er das Flugzeug im Hangar sah. Ein erfahrener Pilot und Fluglehrer mit 27900 Stunden, ich hatte ich vollstes Vertrauen in ihn.

Am 7. Mai 2012, nachdem alle notwendigen Personen präsent waren und ihren Posten mit Feuerlöschern, Funkgeräten, Fotoapparaten und Kameras eingenommen hatten, übernahm Denis den Pilotensitz, ausgestattet mit einem Fallschirm. Um genau 17:30 startete er den Motor und rollte ein paar Sekunden später. Nachdem er die Piste 05 raufgerollt war und einen kompletten Check durchgeführt hatte, richtete er sich auf der Piste aus, beschleunigte, hob den Schwanz des Flugzeugs, verlangsamte die Maschine und blieb stehen. Dieselbe Prozedur nochmals an der Schwelle 05. Dann richtete er sich wieder aus, meldete dass er starten werde und beschleunigte. Nach 250m hob meine Andromede zum ersten Mal ab. Denis gab mir die Fluginformationen per Funk während des gesamten Fluges durch. Er hatte ein paar simple Flugmanöver über der Piste vor, um die Reaktionen der Maschine zu testen. Nach 20 Minuten und einer simulierten Landung, setzte er die Maschine mit einer perfekten Landung auf. Ich

konnte endlich wieder atmen, während mich eine immense Freude und Zufriedenheit erfasste, neben den Tischen, auf denen der Aperitif und das Debriefing wartete. Denis schätzte das Flugverhalten sauber ein, mit einer etwas schweren Tiefensteuerung und einem etwas übersensiblen Rollverhalten

Ein paar Tage später durfte ich mich endlich in den Flieger setzen, aber als Copilot. Der Flieger war noch nicht komplett eingeflogen, daher war es noch vernünftig, Denis den Sitz des verantwortlichen Piloten zu überlassen. Wir starteten und ich konnte selbst einschätzen welche Änderungen für das Spornrad durchgeführt werden mussten, das seiner Rolle als Richtungssteuerung nicht nachkommen konnte, was die Landungen ziemlich heikel machte. Das Anti-Tab am Höhenruder war zu empfindlich und machte das Tieferruder ziemlich hart. Es dauerte ein paar Tage bis ich die Änderungen machen konnte um diese Probleme zu beseitigen. Wir haben danach die Übergabe vorgenommen, und nach 2 Flügen konnte ich endlich den Pilotensitz einnehmen. Nach ein paar Stunden und einer Reihe von Landungen übergab mir Denis die Steuerung.

Nachdem ich einer Serie von Tests durchgeführt hatte um die Flugeigenschaften und das Geschwindigkeitsverhalten kennenzulernen, mußte ich erkennen, dass der gekaufte Propeller nicht passte. Ich tauschte ihn um gegen einen Arplast Fixpropeller, den mir die Fabrik für einen Test borgte. Unglaublich, die Reisegeschwindigkeit ging von 85kts auf 110kts, und Vmax von 115kts auf 130kts, im Moment nur begrenzt durch eine zu hohe Motordrehzahl. Ich habe also einen Arplast PV50 Constant Speed bestellt.

Ich habe den Winter genutzt um der Langeweile zu entkommen und habe mir den Luxus eines neuen Instrumentenbretts gegönnt, die Innenausstattung verbessert und dabei ein bisschen Gewicht gespart. Ich hoffe, dass im Frühling alles fertig ist.

Bilder und Videos unter www.rsarl.com, Projet Millioud



Die Andromede HB-YNR beim EAS Fly-In 2012 in Raron

Reisebericht

Skandinavientour 2012

von Susi Brandstätter

Endlich ist es soweit! Wir- Hans und ich- sitzen in unserer BX2 Cherry startklar in Wr. Neustadt und freuen uns auf unsere bevorstehende Skandinavienreise. Haberhofer Hans hat eine Route bis zum Nordkap zusammengestellt und wir dürfen mit 3 weiteren selbstgebauten Fliegern und einer Ultralight eine ereignisvolle Reise erleben.

Mit dabei sind die OE-AIH (RV9 mit Haberhofer Hans und Irmgard), die OE-CEP (BX-2 Cherry mit Pucher Erwin), die OE-7122 (CT mit Leitgeb Josef und Lang Stefan), die OE-CEN (BX-2 Cherry mit Nerad Ernst) und unsere OE-CBH (BX-2 Cherry mit Brandstätter Johann u. Susi). Ernst Nerad ist bereits am Freitag, den 14.7.2011 in Leopoldsdorf gestartet, und wir werden uns erst am 18. Juli wieder treffen.

Am 16.7.2012 (Mo) starten Hans und ich um 7:43 in Wiener Neustadt und fliegen die erste Etappe bis Hof in Deutschland, wo wir auch mit den Steirern, die in Weiz gestartet sind, zusammentreffen. Beim Wegfliegen ist es sehr ruppig, und in der Linzer Gegend hängen teilweise die Wolken tief, die wir aber gut umfliegen können. Nach 2:49 min. landen wir in Hof und tanken gleich mal wieder auf. Haberhofer Hans und Irmgard sind bereits da, sie erzählen uns, dass es ziemlich schwierig war von der Weizer Graspiste zu starten, da am Vortag heftige Regenschauer viele Pfützen entstehen ließen. Wenig später treffen auch Sepp und Stefan ein, und auch Erwin wird hier noch seine Cherry auftanken.

Wir halten uns nicht lange auf und bald sind wir wieder in der Luft, da wir unser heutiges Etappenziel in Lübeck erreichen wollen. Die Strecke führt uns über das ehemalige Ostdeutschland, eine sehr flache Gegend mit riesigen Feldern, vielen Windrädern und Photovoltaikanlagen. Nach knappen 2 Stunden erreichen wir den Flughafen Lübeck. Mit einem freundlichen " Moijn, moijn" begrüßt uns der Tankwart mit dem typisch norddeutschen Gruß. Wir tanken gleich voll, und können sogar unsere Flieger in einem Hangar einstellen. Beim Infoservice im Flughafengebäude buchen wir gleich unser Hotel in

der Stadt, Busplan wird uns auch ausgehändigt, denn direkt vom Flughafen verkehrt eine öffentliche Busverbindung in die Stadt.

Hungrig und müde fallen wir gleich - dem Flughafen gegenüberliegend - im "Bruch-piloten" ein, und essen erst mal landesgemäß eine Bock- oder Currywurst, dazu Alsterwasser (Radler) oder richtiges Bier. Herrlich! Dann geht's ab in die Stadt, nach einer halbstündigen Fahrt erreichen wir unser "Lindenhotel" nahegelegen dem Busbahnhof und dem Stadtzentrum. Nach einer Dusche fühlen wir uns wie neu geboren und wir erkunden alle miteinander das Stadtzentrum. Lübeck ist eine überschaubare, alte Hansestadt mit schönen Giebelhäusern und Backsteinbauten. Im Block Steakhaus essen wir noch gute Steaks, genießen ein paar Bierchen und fallen dann müde in unsere Betten. (Nachdem wir mit dem Taxi ins Hotel fahren, da es wie aus Schaffeln schüttete....)

Am 17.7. (Dienstag) fahren wir nach einem ausgiebigen Frühstück zurück zum Flughafen, und können gleich bei der Info unsere Flugpläne aufgeben, das sich im Nachhinein nicht als besonders klug herausstellte, da die Bestätigungen über Fax sehr lange dauerten. Aber so richtig lästig wird es bei der Sicherheitskontrolle. Wir müssen in einem stacheldrahtumwickelten Platz geduldig warten, da es die zuständige Angestellte für



Über Dänemark

Sicherheit besonders genau nimmt. Zwei Flieger der Ryanair waren gerade gelandet, und es ist einfach nicht möglich zu unseren Fliegern zu kommen, da ihrer Meinung nach, eine „Vermischungsgefahr“ besteht. Wir rätseln wie das gemeint war: Sollten wir irrtümlich in den großen Flieger einsteigen, oder sollte wer von den Passagieren mit unseren kleinen Fliegern davonfliegen??? Also manchmal kommen einem gewisse Abläufe schon ziemlich seltsam vor.... Tatsache ist, dass wir wegen dem unnötigen Sicherheitswahn dieser äußerst wichtigen Person, den Flugplan nach hinten verschieben müssen.

Schließlich gelangen wir doch alle nacheinander in die Luft und ein wunderschöner Flug führt uns über Dänemark, vorbei an Kopenhagen, weiter nach Südschweden.

Hans und ich beschließen direkt nach Sundsvall - unser heutiges Etappenziel - zu fliegen, während die anderen einen Zwischenstopp in Norrköping einlegen möchten. Die Sicht ist heute traumhaft, Schönwetterwolken sind zu sehen. Erst später erwarten uns einige Schauer, denen wir aber ohne weiteres ausweichen können. Da wir kontrolliert fliegen, erfahren wir ca. eine halbe Stunde vor der Landung in Sundsvall, dass der Flughafen geschlossen sei! Der Controller verweist uns auf einen 30 Meilen nahe gelegenen Flugplatz in Kramfors, gibt uns noch eine Telefonnummer mit auf dem Weg und lässt uns mit unseren eigenen Problemen zurück. Denn konnte man hier heute noch tanken? Und wo sind dann unsere Fliegerkollegen hingeflogen, wenn Sundsvall geschlossen ist?

Nach der Landung (Flugzeit 5h 33min) wählt Hans die Nummer die uns der Controller durchgegeben hatte, und es meldet sich tatsächlich ein netter, hilfsbereiter Schwede. Wir teilen ihm unsere Situation mit, und verbleiben, falls wir unsere Kollegen nicht erreichen, dass wir seine Hilfe in Anspruch nehmen würden. Als ich schon unsere Notration auspacken will, damit wir etwas Essen und Trinken können, meldet sich Hans Haberhofer. Wo wir denn seien, sie sind gerade in Sundsvall gelandet!

Ja wie gibt's denn das, wo wir dort NICHT landen durften! Ganz einfach: In Schweden muss man unbedingt die NOTAMS der Betriebsöffnungszeiten der Flughäfen/plätze durchsehen, da die Öffnungszeiten wirklich teilweise nur ein paar Stunden pro Tag betragen, manchmal sogar die Flugplätze tageweise geschlossen sind. Ab jetzt wird immer genau geschaut und geplant. Sofort setzen wir uns in unseren Flieger, der Sprit reicht auch noch bis

Sundsvall, und 22 min später treffen wir unsere Fliegerfreunde wieder. Hier ist Tanken nur beim Automaten möglich, Kreditkarte mit PIN ist unerlässlich, manchmal funktioniert auch die normale Bankomatkarte, tippt die Menge ein, die man einfüllen möchte, und schon geht's los. Abgerechnet wird der tatsächliche Verbrauch. Rechnung kommt raus, fertig. Funktioniert eigentlich tadellos. Wir können auch hier die Flieger in den Hangar stellen. Da Ernst bereits vor zwei Tagen hier war, bekommen wir von ihm Übernachtungs- und Restauranttipps telefonisch übermittelt! Mit dem Taxi fahren wir zum Best Western Hotel, nach dem Einchecken gehen wir gleich um die Ecke gut essen. Wir sitzen auf einer beheizten Terrasse, wie übrigens fast alle Schweden im Sommer, und genießen die hellen Nächte. Es gibt sogar Decken zur freien Entnahme, für besonders erfrorene Personen (wie mich zum Beispiel!) Wir verbringen einen gemütlichen Abend und lassen den Tag Revue passieren.

Am 18.7.2012 (Mi) verlassen wir wieder unser schönes Hotel und ein Taxi bringt uns zum Flughafen. Im menschenleeren C Gebäude ist das Flugplan aufgeben mit dem iPad und dem Homebriefing kein Problem mehr! Dann kommt ja doch noch jemand vorbei und kassiert von uns die Lande u. Standgebühr gleich in bar (500 Kronen pro Flieger) Das war ein unkompliziertes Prozedere! Um 8:55 Uhr Ortszeit. befinden wir uns schon wieder in der Luft unser Reiseziel ist heute Pajala im Schwedisch Lappland. Der Flug ist herrlich, die Sicht fantastisch! Wir fliegen über Wälder und Seen, verstreute Siedlungen, später sehen wir schon die ersten Moore. Die Landschaft wird karger. Drei Stunden später landen wir in Pajala.



Landung in Pajala



Unsere hübschen Holzhütten am Campingplatz

Wir haben sogar einen persönlichen Platzanweiser hier, als wir genau hinsehen, entpuppt sich dieser als Ernst Nerad, der schon auf uns wartet. Jetzt ist unsere Fliegergruppe komplett. Hier gibt es sogar Sprit mit persönlicher Bedienung, auch vor Ort empfängt uns freundliches Personal!

Zwei Autos vom Flughafen werden uns für die nächsten beiden Tagen zur Verfügung gestellt, um mobil zu sein! Tolles Service. Ernst führt uns zu einem nahe gelegenen Campingplatz, wo wir in netten Holzhäuschen untergebracht werden. Es ist wirklich eine günstige Möglichkeit in Schweden zu

übernachten. Ein gutes und günstiges Restaurant - gleich angrenzend zum Campingplatz - wird für die nächsten zwei Tage unser Stammbeisel!

Am 19.7.2012(Do) verbringen wir den Tag in Pajala, da es immer wieder regnet und kein flugtaugliches Wetter zu erwarten war. Nach gründlichen Wetterrecherchen wird heute klar, dass wir doch nicht das Nordkap erreichen werden, da es erst wieder in einigen Tagen passables Wetter geben würde. Also planen wir der finnischen Küste entlang, dem Bottnischen Meerbusen, Richtung Turku zu fliegen. Pajala liegt schon nördlich dem Wendekreis und hier geht die Sonne wirklich nicht mehr unter! Vormittags erkunden wir mit unseren Autos das Städtchen

Pajala, gehen gemütlich Kaffee trinken und einkaufen, und nachmittags spazieren Irmgard und ich nochmals in den Ort. Wir sehen nette Häuschen im typisch schwedischen Stil, kleinere Geschäfte, und treffen auf freundliche Leute. Die Bewegung tut uns gut, da wir ja fast den ganzen Tag sitzen...

Nach diesem gemütlichen und erholsamen Tag geht es am 20.7.2012(Fr) wieder zurück zum Flughafen. Die Flugpläne werden direkt am Flughafencomputer aufgegeben. Um 10 Uhr Ortszeit verlassen 5 kleine Flieger Pajala Richtung Finnland. Wir fliegen der finnischen Küste entlang und erfreuen uns der schönen Küstenlandschaft mit ihren unzähligen vorgelagerten Inselchen!



Tanken beim Tankautomaten....



Finnische Küste entlang des Bottnischen Meerbusen

1 Std. 20 min später landen wir in Oulu. Einige von uns tanken wieder ihre Flieger auf mit Karte beim Tankautomaten. Zu Fuß gehen wir ins C Gebäude (kommt auch kein Mensch), Sepp holt vom Hauptgebäude Formulare, die wir ausgefüllt wieder zurückbringen müssen, da die Landegebühr per Rechnung zugesendet wird. Die Flugpläne werden wieder über Computer eingetippt, wir essen noch eine Kleinigkeit im Flughafengebäude. Neben dem C-Büro müssen wir doch noch einen Sicherheitscheck über uns ergehen lassen (es gibt ja doch noch ein paar menschliche Wesen, die hier arbeiten....)

Nach dem Start fliegen wir wieder entlang der Küste. Ein total ruhiger Flug, vorbei bei der Stadt Vasa, viele schöne Strände und Buchten unter uns, Schönwetterwolken über uns....Wir fliegen in 2500 Fuß Höhe und freuen uns über die grandiose Sicht, über die kleinen Inseln, viele Wälder und unzählige Seen im Festland, und schöne Dörfer und Städte. Nach knapp drei Stunden Genussflug landen wir wie geplant in Turku. Getankt wird wieder bei einem Tankautomaten, diesmal schon mit Routine, und rollen zum Abstellplatz. Erst nach einigem Verhandeln (Ernst kann das sehr gut!) werden uns Gewichte zum Niederhalten der Flieger zur Verfügung gestellt, und wir können beruhigt unsere Flieger auf dem Asphaltplatz

zurücklassen. Das C-Büro ist wie immer unbesetzt, wir gehen ins Flughafengebäude und bekommen auch hier Formulare zum Ausfüllen für die Landegebühr. Sepp sucht über Internet Zimmer und es ist total schwierig in der Stadt irgendetwas zu bekommen, da gerade heute ein Kongress stattfindet.

Erst als er 8 Einzelzimmer in den Computer tippt wirft er uns das Scandic Plaza Hotel aus. Wir schlagen zu, froh überhaupt Zimmer zu bekommen, und umso schöner die Überraschung, dass es ein wunderschönes Hotel mitten im Zentrum von Turku gelegen ist. Wir spazieren alle 8 entlang dem Fluß Aura, der mitten durch die Stadt fließt. Links und rechts davon liegen viele Lokale, junge Menschen sitzen in den Parks, es ist einfach eine lebendige, schöne Stadt. Wir kehren in einem gemütlichen Biergarten ein, und sitzen entspannt draußen bei einem Bier oder Radler und lassen uns die Ripperl gut schmecken!

Am 21.7.2012 (Sa) frühstücken wir am reichhaltigen Frühstücksbuffet und schon bald rücken unsere Piloten mit ihren Computern und iPads hervor und jeder versucht das beste Wetter zu finden... Denn heute Vormittag regnet es leicht, aber Nachmittag soll die Wetterlage wieder tadellos zum Fliegen sein. Währenddessen erkunden Irmgard und ich nochmals die Stadt. Wir marschieren zum Markt, und bestaunen die

frischen Fische, wunderbares Obst und knackiges Gemüse, ein Paradies für alle Gourmets! Danach besuchen wir den ältesten Dom Finnlands, ein massiver Backsteinbau aus spätromanischer Zeit, drinnen sehr hell und freundlich! Wir spazieren wieder den Fluß Aura entlang, Herz und Seele Turkus, und bewundern Sehenswürdigkeiten, Restaurants und Cafes, die sich entlang beider Ufer konzentrieren. Langsam wird es Zeit zurückzukehren, da um 12.30 ein Taxi zum Flughafen bestellt ist.

Der Flugplan wird in der Hotel- Lobby aufgegeben, wir sind bereit für den Weiterflug nach Norrköping in Schweden (und das Wetter hat sich auch entschlossen besser zu werden...). Am Flughafen können wir ohne weiteres zu unseren Fliegern- ohne Sicherheitskontrolle -und verstauen unser Gepäck im Flieger.



Alle Piloten bei der Flugplanung in Turku

Kurz vor 14 Uhr sind wir bereit zum Starten. Der Controller hier am Turm ist etwas überspannt und für uns nicht sehr verständlich, entweder liegt es an seinem finnischen Englisch, oder an seiner unerbitterlichen Hartnäckigkeit Anweisungen zu geben, es war einfach mühsam. Aber trotzdem kann er uns nicht am Boden halten und so fliegen wir Richtung Meer, wieder zurück nach Schweden. Viele Inselchen (Schärengarten Turkus) begleiten uns, bis wir wieder Festland unter unseren Flügeln spüren. Nach 2:20 Stunden wunderschönem Flug, landen wir in Norrköping und rollen gleich mal zur Tankstelle.

Mit dem Tankautomaten vertraut, tanken alle 5 Flieger und stellen danach unsere Flieger im Gras ab. Wir suchen das C-Büro (mensenleer) und können auch hier gleich wieder direkt rausgehen.



Unsere Flieger in Norrköping

Sepp wird über Internet wieder fündig, und wir reservieren ein Hotel mitten in der Stadt von Norrköping, das Elite Superior Hotel. Ein Taxi bringt uns dorthin (nur wenige Minuten Fahrzeit) und bevor wir einchecken, fallen wir gleich ins angrenzende Lokal ein, da wir alle bereits großen Durst und Hunger verspürten. Unser Kellner war drei Saisonen in Saalbach und kann sogar etwas Deutsch. Die Stimmung ist toll, wie immer sind wir im Freien auf der Terrasse, wie alle anderen Gäste auch, und fühlen uns dort pudelwohl bis zum Schlafengehen...

Nächsten Morgen, dem 22.7.(So) geht es wieder geschäftig in der Lobby zu, alle Piloten sitzen mit ihren Computern oder iPads da, Erwin hat sogar seinen eigenen Drucker mit, und es wird wieder eifrig Wetterinfo eingeholt und die nächste Flugroute geplant. Stefan tippt nach der Reihe die Flugpläne in seinem Computer, er ist einfach der Schnellste beim Eintippen! Irmgard und ich nutzen die Zeit, die Stadt Norrköping zu erkunden. Gleich hinter unserem Hotel überqueren wir die Brücke vom Fluß Motala und vor uns liegt der Karl Johans Park, und bestaunen ein kunstvoll angelegtes Kakteenbeet, bestehend aus rund 25000 dieser

stacheligen Pflanzen. Es sieht wirklich fantastisch aus! Danach erkunden wir noch die Altstadt Gamla-Staden. Um 11:30 fahren wir wieder mit dem Taxi zum Flughafen, Das Wetter ist perfekt für einen schönen Flug nach Stendal, im ehemaligen Ostdeutschland gelegen. Unsere Sachen sind schnell verstaut, und es dauert nicht lange, und wir steigen wieder in die Lüfte.

Über Südschweden sehen wir riesige Felder, schöne Seen, nur mehr vereinzelt Wälder. Bald erreichen wir die Küste Südschwedens und fliegen kurz über das Meer, bis wir bald die Insel Rügen erreichen. Schöne Strände begrüßen uns auf dieser flachen Nordinsel. Vorbei an der Mecklenburger Seenplatte erreichen wir nach 3:20min den Flugplatz Stendal, ein ehemaliger Militärflugplatz mit langer, breiter Piste.

Diesen schönen und unkomplizierten Flugplatz kann man wirklich weiterempfehlen: freundlicher Empfang, sogar Mogas steht zur Verfügung! Ein gutes Restaurant gleich nebenan, das Personal hilft uns bei der Zimmersuche. Gleich am Platz gibt es auch Unterkünfte, die aber von Segelfliegern aus Holland in Besitz genommen wurden. Also übernachteten wir im Altstadtthotel,

Stendal. Ein Taxi bringt uns in ein paar Minuten in die Stadt. Im Hotel sind sie sehr bemüht um ihre Gäste, der Chef persönlich führt uns in die Geheimnisse der Selbstbedienung des reichlichen Frühstücksbuffets ein.. Stendal ist eine idyllische Hansestadt, den Stadtkern kann man leicht zu Fuß entdecken. Die Häuser sind liebevoll renoviert worden, teils in Backsteinbau, teils im Fachwerkstil. Wirklich sehenswert!

Am 23.7.(Mo) steht der letzte Flugtag an. Landegebühr und Parkgebühr (8 EUR) zahlen wir direkt am Turm. Wenig später fliegen wir Richtung Heimat, der Elbe entlang, bei Leipzig vorbei, Magdeburg, Hof und dann Zwischenlandung in Schärding. Wir freuen uns auf ein letztes gemeinsames Mittagessen, und müssen leider feststellen, dass am Montag in Schärding das Restaurant Ruhetag hat, obwohl reger Betrieb bei bestem Wetter herrscht... Also packen wir kurzerhand unsere Notration aus, und lassen uns unsere Dosen und Dauerwurst auch gut schmecken!

Danach gibt es große Verabschiedung, da jeder zu seinem Heimatflugplatz fliegt. Hans und ich fliegen die letzte Etappe und landen nach 1:30 Std. bei wunderschönem Wetter in Wr. Neustadt Ost.

Alle miteinander haben wir die 8 Tage genossen, intensiv und teilweise anstrengend, aber vollbepackt mit Erlebnissen, dokumentiert durch Bilder und Filme. Die Gruppe war total unkompliziert, jeder hat sich eingebracht, es wurde gemeinsam geplant, wir hatten jede Menge Spaß, und keiner beschwerte sich, dass wir doch nicht das Nordkap erreichten, naja, vielleicht klappt es beim nächsten Mal.... Ich persönlich war froh, dass Irmgard mit dabei war, wir zwei Damen konnten uns wirklich ganz gut austauschen!!

Bei meinem Hans möchte ich mich ganz besonders bedanken, dass er wie immer-souverän und besonnen seine Flüge macht, und uns immer wieder sicher und gesund nach Hause bringt. Herzlichen Dank!



Unsere Gruppe: Susi u. Hans Brandstätter, Erwin Pucher, Hans u. Irmgard Haberhofer, Stefan Lang, Ernst Nerad, Sepp Leitgeb

Noch ein paar Fakten:

Unsere Flugzeit insgesamt: 28 Stunden 42 Minuten

Streckenlänge: 3.116 nm

Durchschnittlicher Verbrauch der Cherry BX2: 15,92 l/h

Durchschnittliche Geschwindigkeit: 108 Kt

Flugplanung und Durchführung mit dem SkyDemon auf dem iPad

Flugplan mit Homebriefing

Empfehlenswerte Wetterseite: www.sat24.com

Gute Buchungsseite: www.booking.com

Kreditkarte mit PIN Code ist sinnvoll fürs Tanken

Technik

Mehr Sicherheit durch Schnüre (Wollfäden)

Ein Beitrag zur Flugsicherheit von Ing. Rüdiger Kunz

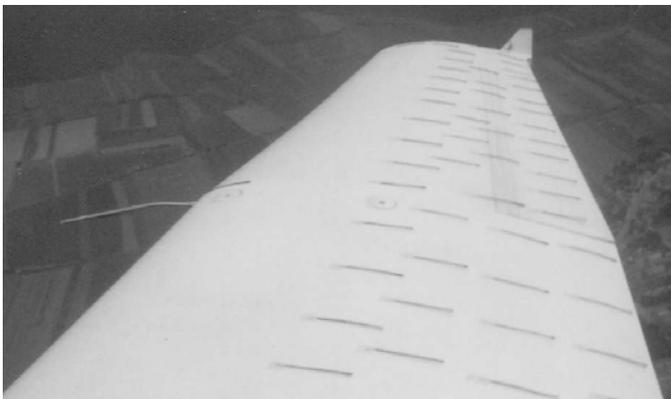
Überziehen kann durch Anstellwinkelkontrolle vermieden werden. Bei hohem Anstellwinkel löst sich die Strömung zuerst an der hinteren Oberseite des Innenflügels ab und kann sich bis zum „Abkippen“ ausbreiten. Eine Anzeige des Anstellwinkels (Warnung) noch vor den Ablösungen fordert den Piloten zum Nachdrücken auf (Fahrterhöhung). Eine „Warnung“ durch den Fahrtmesser ist schwer zu interpretieren.

Ein Beispiel: Es soll jeweils nicht unter 1,3 Minimalsfahrt geflogen werden (abhängig von Gewicht und Klappenstellung). Der Pilot will oder muss eine Kurve mit 45 Grad Querneigung (Rollwinkel) fliegen.

Die Luftlast (Masse x Beschleunigung) steigt dabei auf das 1,41-fache, dadurch steigt die MINDESTGESCHWINDIGKEIT auf das 1,187-fache. Das Flugzeug fliegt also nur mehr 1,095 mal schneller als jetzt die Mindestfahrt ist. Ein kleiner Schiebewinkel (Seitenruder) führt nun zum Abkippen.

Richtig wäre die 1,54-fache Mindestfahrt. Die Mindestfahrt (geradeaus) hängt aber vom jeweiligen Gewicht und dem Klappenwinkel ab (viel Denkarbeit). Mit einer Anstellwinkel - Warnung für die kritische Klappenstellung ist Gewicht x Beschleunigung egal !

Es werden elektrische und pneumatische Geräte als Anstellwinkel – Warnung angeboten. Diese müssen aber für jedes Flugzeug auf den kritischen Winkel eingestellt werden. Das heißt Montageort und Einstellwinkel. Diese Anordnung kann gefunden werden, wenn Schnüre (Wollfäden) an der inneren, hinteren Flügeloberseite (außerhalb des Luftschraubenstrahls) aufgeklebt werden. Wenn diese kräuseln bzw. wellig schwingen beginnen, soll jetzt die Warnung einsetzen, der richtige Einbau ist gefunden.



Schön anliegende Strömung, die Wollfäden liegen gerade

Vorschlag für eine einfache Anstellwinkel – Warnung: Die α -Sonde

Ein abgeknickter Stahldraht, ca. 3mm dick, wird an der Flügel Nase befestigt, siehe Bild unten. Ein Faden mit einer Sonde (z.B. Schaumstoff-Kegel) wird am Drahtende befestigt und muss in der Höhe so eingestellt werden, dass knapp vor der Unruhe der Fäden die Sonde für den Piloten sichtbar an der Flügel Nase von unten kommend auftaucht.

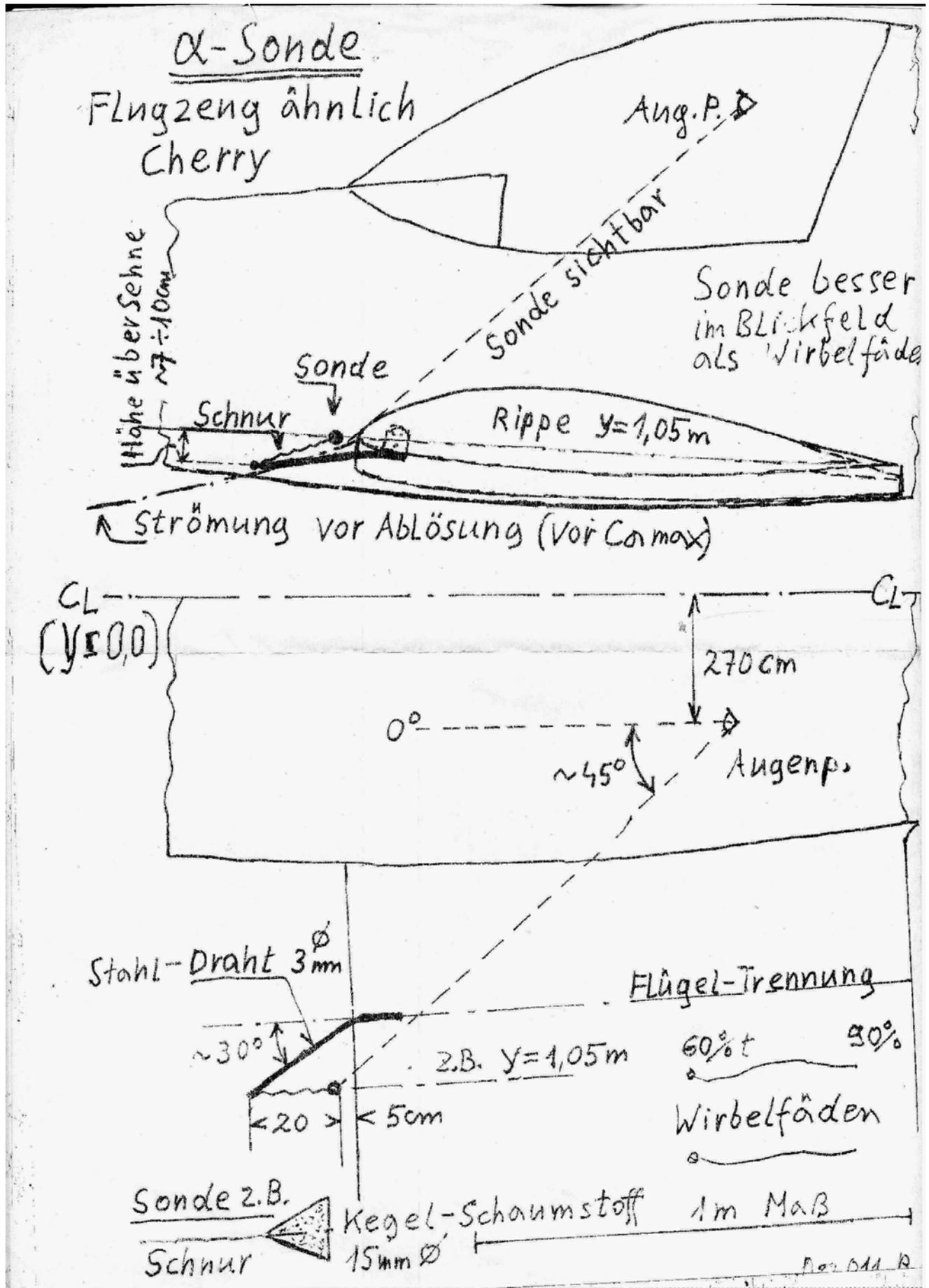
Die Sonde ist besser im Blickfeld des Piloten als die Fäden hinten am Flügel, aber auch diese sind gut zum Üben (Flugzeug kennenlernen).



Gekräuselte Wollfäden auf der Flügeloberseite zeigen die teilweise abgerissene Strömung



Wollfäden an der LW-02 von Willi Lischak



Berichte der Redaktion

OUV Wintertagung 2013 in Speyer

Von Heidi Wolf

Unsere deutsche Schwestervereinigung, die Oskar Ursinus Vereinigung, hat Othmar dieses Jahr gebeten einen Vortrag über die Baubegleitung und Zulassung von Flugzeugen in Österreich bei ihrer Wintertagung zu halten. Als Schriftführerin des IEC war ich Begleitperson, außerdem kenne ich viele

unserer deutschen Freunde und Othmar und ich halten seit Jahren freundschaftliche Kontakte.

Othmar hielt den 1. Vortrag am Samstag und die deutschen Piloten waren total erstaunt, in welchem großem Ausmaß Kompetenzen der ACG an den IEC übertragen wurden und vor allem, in welchem kurzem Zeitraum in Österreich Erprobungen geflogen und abgeschlossen werden.

Da ich in den letzten Jahren immer wieder bei den Sommertreffen dabei war, war ich dieses Jahr besonders erfreut über die sehr praxisnahen und interessanten Vorträge der einzelnen



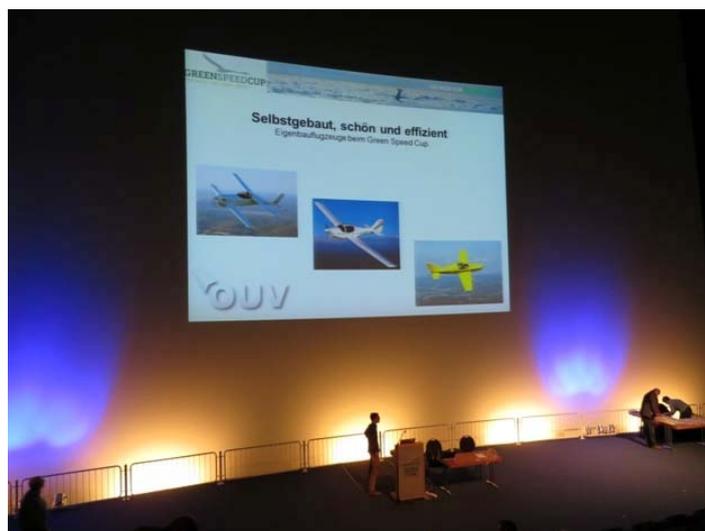
Referenten. Vor allem die Präsentation von John Brown, dem Projektleiter der Carplane GmbH, über das neueste Projekt eines „Luft/Boden Konvergenzfahrzeuges“, sprich „Flug-Autos“, faszinierte mich total. Das Projekt ist eigentlich schon sehr weit gediehen, ist als Modell auch schon erfolgreich geflogen, das Konzept kam mir ungeheuer realistisch vor. Vor allem erstaunte die Tatsache, dass diese Idee und seine Verwirklichung vom deutschen Staat finanziell unterstützt und gefördert wird! Die Vision ist, mit diesem Flugauto 2015 den Erstflug zu absolvieren!

Weitere interessante Themen waren z. B. Ein Referat über den Bau einer Osprey GP4, ein völlig aus Holz gebautes Hochleistungsflugzeug, sowie ein Referat über Struktur, Aufbau und Belastbarkeit des Werkstoffs Holz, beides sehr interessant. Ebenfalls wurden Referate über Kunststoff- und Metallbau, sowie Erfahrungen mit Elektroantrieben präsentiert.

Die Wintertagung der OUV hat sich für den IEC zum fixen Bestandteil von Kooperation, Ideenaustausch und Erfahrungsaustausch, vor allem aber des Kontakthaltens zwischen Freunden und Flugbegeisterten etabliert. Solche Kontakte haben es uns z.B. ermöglicht, günstigere Konditionen unserer Prüferversicherungen zu erhalten oder die Durchführung der Lärmmessung zu organisieren.

Samstag Nachmittag hielt die OUV ihre Mitgliederversammlung ab, daher bot sich für uns die Gelegenheit zu einem Bummel durch die Innenstadt Speyer, da die Veranstaltung am Gelände des Technik-Museums stattfand, in unmittelbarer Umgebung des Flugplatzes. Abends trafen wir uns dann wieder mit unseren Freunden in einem

urigen Lokal zum Abendessen und zum Erfahrungsaustausch.



Holzflugtage Müritz

Von HeidiWolf

Die Holzflugtage in Müritz waren trotz des teilweise regnerischen Wetters so ganz nach meinem Geschmack. Leihräder am Platz ermöglichten uns die Erkundung des weitläufigen Terrains mit seinen Naturschönheiten wie des Sees, der kleinen Flussarme, des Ortes mit seinem Yachthafen und den gemütlichen kleinen Restaurants.



Me 262 Rekonstruktion im Museum Rechlin

Der Flugplatz mit seinen Shelter - Anlagen stellte an sich schon eine Sensation dar und die Kriegs- und Nachkriegszeit war allgegenwärtig. Unser Freund Achim Neurath stellte uns seinen Shelter als Zeltplatz zur Verfügung, versorgte uns liebevollst mit wärmenden Matten als Schlafsackunterlage und servierte uns Kaffee in seinem Hauszelt mitten am Flugplatzgelände. Ich wünsche ihm sehr, dass sich sein Traum vom belebten Airpark rund um den Flugplatz Müritz bald erfüllt und noch mehr Leute die Naturschönheiten der Mecklenburger Seenplatte genießen, man sollte nur Mückenmittel nicht vergessen! Die Zufahrtswege sind ja schon asphaltiert und der Aufschließung der

Bauparzellen steht nichts mehr im Wege.

Trotz der aus Wettergründen weit weniger angekommenen Flugzeuge, aus Österreich hatten es nur wir 3 Cherrys, Herbert Scheich, Christian Parb und Othmar mit CoPilotinnen geschafft, gab es abends immer einen vollen Shelter mit bester Versorgung, sogar mit Spanferkel, am Spiess gebraten und Livemusik. Eine Herrendixieband unterhielt unermüdlich die Zaungäste und Piloten tagsüber, abends gab es dann ein großes Hallo, als die temperamentvollen „Roten Weiber“, die „Venusbrass“ Jazzband in ihrer Begeisterung auf Tische und Stühle sprang, das Publikum in ihren Swing mit einbezog und die Piloten zu Begeisterungstürmen riss.

Müritz muss man mit seiner gelebten Flugbegeisterung und dem geschichtsträchtigen Platz, samt seinem Museum, selbst erleben. Im nächsten Jahr sind die Müritzer Holzflugtage von 7.06.-9.06. 2014 und ich kann nur empfehlen diesen Termin vorzumerken!

Auch das Luftfahrtmuseum in Rechlin ist einen Besuch wert und man kann sogar als CoPilotin mehr als 2 Stunden darin verbringen, ohne sich zu langweilen!

Besonders fasziniert hat mich die Tatsache, dass dort wirklich „Hinz und Kunz“ mit dem Fahrrad unterwegs sind, es gibt ja keine Steigungen und das Durchschnittsalter der entgegenkommenden Fahrradfahrer war so um die 70 Jahre! Es gibt sogar einen Automaten im Ort, nicht wie man annehmen könnte für Zigaretten, sondern für alle Arten und Größen von Fahrradschläuchen und Klebezeug!



Eine Damen-Jazzband sorgte für Unterhaltung am Abend

Müritz ist wirklich eine Reise wert!

Neubau einer Etrich Taube

Von Othmar Wolf

Auf dem Heimweg von Müritz nutzten wir die Gelegenheit um bei unseren Bekannten aus Fürstenwalde, dem Ehepaar Lohmann vorbeizuschauen. Die beiden rüstigen 82-jährigen haben sich



Harald und Elsa Lohmann mit Heidi vor den mächtigen Flügeln ihrer Etrich Taube

vor 5 Jahren entschlossen, noch einmal eine Etrich Taube zu bauen, nachdem ihre erste Taube leider bei einem Erprobungsflug 2005 durch einen Absturz zerstört wurde, wobei der Erprobungspilot ums Leben kam. Trotz dieses Tiefschlags ließen sich die beiden nicht entmutigen und entschlossen sich zu einem neuen Projekt. Nachdem der Flugplatz Fürstenwalde jedoch einem Solarkraftwerk weichen musste, fanden sie eine neue, passende Werkstätte in einem aufgelassenen Turnsaal eines Jugendcamps am Störitzsee, östlich von Berlin.

Lohmann wieder die aufwändige Arbeit des Bespannens mit Leinentuch und Vernähen der Bespannung auf den Flügelrippen. Die bespannten Flügel mussten dann mehrere Male mit Spannack imprägniert werden, was wegen der großen Flügeltiefe nicht ganz einfach war. Mit Lammfellrollern an einem langen Stiel ließ sich diese Arbeit bewerkstelligen.

Das Flugzeug wird mit hunderten Spanndrähten und Spannschlössern stabilisiert, hier musste



Ein 160 PS Ranger Motor und ein Wolf-Propeller sorgen für den nötigen Vortrieb

Harald Lohmann leichte Modifikationen gegenüber dem Original hinnehmen, da das deutsche LBA die originale Befestigungsart der Drähte nicht tolerieren wollte, sondern auf Nicopresshülsen bestand.

Ebenfalls war natürlich ein Originaltriebwerk nicht mehr aufzutreiben, so entschloss sich Harald einen amerikanischen Ranger L-440 zu verwenden. Das Triebwerk ist ein luftgekühlter, hängender Reihen- Sechszylinder-motor, der von ihm selbst auf stehenden Einbau modifiziert wurde.

Ein eigenes Problem waren auch die profillosen Reifen aus original weißem Naturkautschuk. Harald wollte keine Kompromisse

eingehen, nach einigen Recherchen konnte er passende Dimensionen um 500,- Dollar pro Stück aus USA importieren.

Harald Lohmann möchte seine Taube nach der endgültigen Fertigstellung verkaufen wenn ein würdiger Käufer gefunden wird, er selbst kann sie ja nicht mehr fliegen. Schön wärs, wenn diese einmalige Replica nach Österreich käme. Bei Interesse kann ich gerne den Kontakt herstellen.

Frauenecke

Von Heidi Wolf

Wasser..... Leben, Segen und auch Fluch

In den Medien herrscht die letzten Wochen nur ein Thema vor: WASSER!

Einerseits das verheerende Hochwasser, nicht nur in unserem Heimatland, auch in Deutschland und in den östlichen Ländern. So viel Verzweiflung, Verlust und auch Resignation, neben unendlicher Hilfsbereitschaft, Zusammenrücken und dem unbändigen Willen alles wieder aufzubauen. Viele hat es nicht das erste Mal getroffen und sie sagen, das Wasser kommt immer schneller, steigt immer höher, der Schaden wird immer größer. Die Natur, holt sie sich jetzt doch das zurück, was wir ihr in unserem Unverstand, in unserem Streben nach immer mehr abgerungen haben? Sind diese Wetterkapriolen nur Zufall, oder rächen sich Gedankenlosigkeit und verschwenderischer Umgang mit den Ressourcen der Erde? Meere, Flüsse, Bäche und Seen,sie ertragen geduldig unseren Abfall, unsere Abwässer, all das, dessen wir uns entledigen. Wen könnte es wundern, wenn sie sich aufbäumen, nicht mehr erdulden wollen, dass sie in Betonkorsetts gezwungen und ihrer Freiheit beschnitten werden, wenn ihr Lebensraum immer mehr und mehr eingeengt wird. Da auch in der Natur alles beseelt ist, - was machen wir selbst, wenn wir uns eingeengt, eingezwungen und in eine bestimmte Richtung gedrängt wissen? Wir brechen aus! Unser natürlicher Lebenserhaltungstrieb lässt uns handeln, wenn es sein muss auch mit Gewalt.

Andererseits wird mit Wasser großer Gewinn gemacht. Grosse Firmen, wie z.B. Nestle, kaufen in Amerika Wasserrechte auf, füllen einen riesigen Tankwagen mit reinem Quellwasser, Kostenpunkt Dollar 7,20(!), füllen dieses Wasser in Flaschen und verkaufen genau das gleiche Wasser um knapp 40.000,- Dollar! Und dieses Wasser wird in die ganze Welt transportiert, vielleicht haben einige von uns schon eine Flasche „pure life“ getrunken, ohne zu ahnen, dass das Wasser, das aus unserem Wasserhahn zuhause kommt, weit gesünder ist, weil es aus Haltbarkeitsgründen nicht auch noch radioaktiv begast ist.

Das Recht auf sauberes Trinkwasser sollte das Recht jedes Menschen auf der Erde sein!

Ist uns überhaupt bewusst, dass wir mit sauberem Trinkwasser, das in vielen Gebieten der Erde mühsamst, auch teilweise von Kindern, aus Kilometer entfernten Brunnen geholt werden muss, dass wir mit solchem Wasser unsere Autos waschen? Ist uns bewusst, dass wir jederzeit unseren Wasserhahn aufdrehen und reines,



sauberes Wasser trinken können, ohne Angst haben zu müssen, dass wir davon krank werden?

Und ist uns überhaupt bewusst, dass Wasser Informationsträger ist und jeder Tropfen Wasser alles an Information aufnimmt und speichert, das er jemals durchlaufen hat?

Nicht jeder von uns kann die ganze Erde retten, nicht jeder von uns kann für sauberes Trinkwasser auf dem ganzen Planeten sorgen. Doch jeder von uns kann bewusst mit dem Lebenselixier Wasser umgehen! Ohne Wasser kein Leben!

Wasser kann Fluch oder Segen sein, entscheiden wir uns ganz bewusst für einen sorgsamem Umgang mit diesem Segen, zum Wohle für uns alle und ganz besonders zum Wohle der Generationen nach uns.

Auf die Frage von mir an ein Kind aus der Sahelzone (jedes Jahr ermöglichen die Frauen der SPÖ NÖ Kindern aus Krisengebieten eine sorglose Auszeit in Österreich), was ihm denn am besten an seinem Aufenthalt hier gefallen hat, antwortete es mir: „Dass man mit Wasser spielen kann! Zuhause muss ich über 2 Stunden zum Brunnen gehen und bekomme 2 Schalen Wasser am Tag, mehr haben wir nicht. Und hier spielen die Menschen mit Wasser. Das werden sie mir nicht glauben!“

Fliegerflohmarkt

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

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

Auch alle workshops und Schulungen des IEC werden dort im Seminarraum abgehalten.

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 vor allem leicht.

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 5000U/min, Kennfeldgesteuerte Einspritz- und Zündanlage, Schrägverzahntes Getriebe i=2,46 mit hohler Propellerwelle, Gewicht 74kg
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

Verkaufe: Plansatz + Stückliste für JOB 15 / 150//180 (Josef Oberlerchner, Drau, Kärnten/Österreich). Zugelassener 4sitziger Tiefdecker in Holzbauweise, 150 oder 180PS, Segelflugzeugschlepp. Kontakt: Franz Ebner, Salzburg, Festnetz-Tel.: (0043) (0)662 / 82 75 63

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

Verkaufe:

Zweiblatt-Verstellpropeller "WOLF 165VP01-A", passend für Rotax 912 oder 912S, 165cm Durchmesser, Verstellmechanik mit Escap-Motor, Spinnerplatte mit 3 Schleifringen und Alu-Spinner ϕ 280 x 280. Mit einem Propeller der gleichen Bauart fliegen Othmar Wolf, mit seiner OE-CRW und Leopold Beham, mit der OE-CLB seit Jahren. Preis € 2800.--
Kontakt: Johann Brandstätter
johann.brandstatter@gmail.com
Tel: 0664-2277564

Verkaufe:

Fahrtmesser Kollins, neu, 40-240mph, 40-200kt 80€, Beschleunig.messer 3 ¼ "+12g/-5g 80€, Starter f Lycoming 24V/geared 110€ Auspuffanlage für Lycoming O-235 mit Topf u. Wärmetauscher 280€, Staudruckschalter 25-130 mbar, neu 20€, Motorträger für Lyc O-235 (aus PIPER) 90€ Email: hermann.eigner@philips.com
Tel: 0664/4417478



Zeichnung unserer Enkeltochter Emily, damals 4 Jahre. Man beachte die scharfe Beobachtung des Startvorgangs der Cherry, sogar die roten Haare der Oma präzise dargestellt

Verlagspostamt Wieselburg.

Unzustellbare Exemplare an: Othmar Wolf, 3252 Petzenkirchen, Dürnbachgasse 2