

I.E. IMPULSE



IGO ETRICH CLUB AUSTRIA

Die Zeitschrift der österreichischen Amateurflugzeugbauer



Foto: Dietmar Schreiber

Editorial

Liebe Fliegerfreunde!

Der Winter droht schon mit Schnee auf den Bergen in der Umgebung, Zeit um auf die vergangene Saison zurück zu blicken.

Wir hatte einige schöne Flüge in diesem Jahr, doch im Grossen und Ganzen muss man feststellen, dass die Reisefreudigkeit in der Fliegerei allgemein und im Speziellen auch in unserer Community leider stark nachlässt. Auf den Fliegertreffen im In- und Ausland findet man fast nur mehr einheimische Teilnehmer und das hat nicht nur mit dem Wetter zu tun. Ich war heuer beim OUV Treffen in Bad Dürkheim und habe dort den Preis für die weiteste Anreise bekommen! Es waren ganze drei Teilnehmer aus Österreich und ein paar Holländer, der Rest natürlich viele Deutsche. Umso erfreulicher ist es, dass unser Igo Etrich Treffen doch zumindest von unseren Mitgliedern gut besucht wird, auch heuer sind wieder 45 Teilnehmer nach Krems gekommen.

Es sind diesmal keine Reiseberichte eingetroffen, vielleicht habt ihr aber doch ein schönes Erlebnis gehabt, dann bitte nehmt euch die Zeit und schreibt einen Bericht mit ein paar Bildern für die nächste Vereinszeitung.

Damit gleich zum nächsten Thema: die Redaktion unserer Vereinszeitung IE IMPULSE wird ab sofort von Sigi Schicklgruber (RV-7A OE-ASM) übernommen. Nachdem er in letzter Zeit auch schon für Druck und Versand verantwortlich war, hat er mir angeboten, diese zumindest zeitweise sehr aufwendige Arbeit zu übernehmen. Er wird unser Vereinsmedium neu gestalten und Ihr seid aufgerufen, ihn durch Beiträge, sei es technischer Art oder Reiseberichte, zu unterstützen. Ich werde natürlich weiterhin Beiträge liefern und auch Heidi wird die Frauenecke füllen, die Fliegerfrauen werden das sicher zu schätzen wissen.

Ich wünsche Euch viel Spaß beim Lesen dieser Ausgabe der IE IMPULSE und auch eine besinnliche Zeit der kommenden Feiertage!

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. 0680-3144018, 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:	Heidmarie 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:	Siegfried Schicklgruber, 3141 Kapelln, Tel.: 0664-3151640 email: sigi@agros.at

Termine:

7. Dezember 2013	Weihnachtstfeier IE Club LOLH
9-12. April 2014	Aero 2014, Friedrichshafen
20-25. Mai 2014	ILA Berlin

Inhaltsverzeichnis

- Editorial..... 2
- Inhaltsverzeichnis..... 3
- Neue Redaktion – Vorstellung..... 4
- Air-to-Air-Fotoshooting..... 6
- Baubericht RV-8A..... 9
- Nachruf Ing. Rüdiger Kunz..... 12
- LOGW – Ein Club stellt sich vor..... 14
- Feuerwehrübung ???..... 16
- Baubericht RV 12..... 17
- Werkzeugvorstellung..... 17
- Frauenecke..... 18
- Fliegerflohmarkt..... 19
- Impressionen IGO-ETRICH Treffen 2013..... 20

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

Neue Redaktion der IE-Impulse:

Als neuer Redakteur unserer Vereinszeitung IE Impulse möchte ich mich gerne vorstellen:

Technische Daten:

Name:
Siegfried Schicklgruber
am besten einfach „Sigi“

geb. am 14.10.1977
verheiratet, 3 Kinder

Wohnort:
Marktgasse24
3141 Kapelln

Mitglied im IE-Club seit 2000

Momentanes Flugzeug: RV7A

Meine fliegerische Begeisterung zeichnete sich schon in früher Kindheit ab: Immer wenn wir bei einem Familienausflug bei einem Flugplatz vorbeikamen, mussten meine Eltern stehen bleiben, damit ich den Flugzeugen zusehen konnte. Mein erstes Modell aus Balsa – eine C152 mit Gummimotor – bekam ich zu meinem 10. Geburtstag. Nach raschem Zusammenbau konnte ich aufgrund widriger Witterungsbedingungen den Erstflug nur in meinem Zimmer machen. Das Flugzeug zerschellte an der Wand und mein erster Fliegertraum war ausgeträumt. Allerdings lernte ich dadurch: **Mache den Erstflug nur, wenn alles passt !**

In meiner weiteren Schullaufbahn hatte ich das Glück einer göttlichen Fügung, dass Herr DI Othmar Wolf mein Klassenvorstand wurde. Von da an war auch der Unterricht ziemlich vom Flugzeugbau geprägt. Ich hatte die Ehre mit Herrn DI Wolf am Ende des 2ten Jahrganges mit seiner damals noch ziemlich neuen Cherry mitzufliegen. Das war mein erster Flug mit einem Flugzeug überhaupt – und dann noch dazu mit einem Selbstgebaute. Von da an wusste ich, dass ich mir, sobald es irgendwie möglich ist, auch ein Flugzeug bauen würde.

Gleich nach dem Grundwehrdienst bei der Fliegerabwehr in Langenlebar (Ich werde trotzdem niemals auf ein Flugzeug schießen !!) startete ich 1997 in Krems mit der



Mein Flugzeug und ich – aufgenommen direkt nach dem Erstflug im September 2011

Segelfliegerausbildung welcher 1999 der PPL folgte.

Die Tinte am PPL war noch gar nicht trocken, besorgte ich mir meinen ersten fliegenden Untersatz, einen Ikarus C22 mit 2-Takt-Motor.



Da mir der Gedanke des Eigenbaufliegers sehr gefiel, wurde ich damals schon Mitglied im Verein und besuchte mein erstes Treffen in Wels mit meinem Feuerstuhl (Kritiker sagten auch Gartensessel dazu).

Bald bemerkte ich, dass bei 90 km/h und 20l Stundenverbrauch der Wind die Flugplanung sehr entscheidend beeinflusst.

Ein Ausweg war schnell gefunden – Leopold Beham überließ mir seine einsitzige Jodel. So machte das Fliegen gleich mehr Spass – fast die doppelte Reisegeschwindigkeit mit dem halben Sprit !

Das nächste Experimentalflugzeug, dass ich mitnutzen durfte, war eine 2-sitzige Acrosport von Andreas Wagner (Erbauer Bernhard Resch)



Weiters nutzte ich eine Katana eines Freundes mit. Als diese Katana verkauft wurde, war ich plötzlich flugzeuglos. Bereits aus dem Unterricht von Othmar wusste ich, dass eine Vereinscessna keine wirkliche Alternative zu einem Flugzeug ist. Nun gab es 2 Lösungen: Ein Experimental gebraucht kaufen oder eins bauen.

Nach unzähligen Recherchen stellte ich fest, das ideale Flugzeug ist genauso wie die ideale Ehefrau: noch nicht erfunden.

Also suchte ich nach dem für mich geringstmöglichen Kompromiss nach folgenden Vorgaben:

- kurze Start-und Landestrecke
- Side-by-Side-Doppelsitzer
- hohe Zuladung
- einfach und schnell zu bauen
- agiles Flugverhalten
- hohe Reisegeschwindigkeit

Nach einem Besuch bei Johann Haberhofer war klar, es wird eine RV7A. Ohne vorher jemals mit diesem Flugzeug geflogen zu sein, bestellte ich umgehend einen Bausatz. Unter großer Mithilfe eines Freundes brachte ich meine RV7A innerhalb von 3 Jahren zum Erstflug. Bis jetzt habe ich 190 Stunden im Bordbuch stehen und bin mit dem Ding noch immer voll zufrieden.

Ich weiß, dass ich ohne die Unterstützung des IGO-ETRICH-Clubs dieses Vorhaben nicht so

einfach geschafft hätte. Herzlichen Dank hier nochmals, die mich unterstützt haben.

Die Fügung des Schicksals hat ergeben, dass ich günstig zu einem kompletten Bausatz einer RV12 gekommen bin, die ich nun genüsslich ohne Zeitdruck rein aus Spass an der Freude zusammenbaue. Ich werde in den nächsten Ausgaben über den Baufortschritt berichten.

Meine Ziele als Redakteur der IE Impulse:

Ich möchte dieses Medium in gewohnt informativer Weise weiterführen und bitte Euch Mitglieder mir Reiseberichte und für Flugzeugbauer interessante Artikel zu schicken. Auch ist es für mich konstruktive Kritik sehr wichtig um den Inhalt für euch Mitglieder interessant zu halten.

Nutzung neuer Medien:

Ich schicke gleich voraus dass ich kein Anhänger von Facebook bin, jedoch sollte man sich schon Gedanken machen wie man diese Angebote nutzen kann, ohne dadurch Schaden zu erleiden. Ich habe auf Facebook die geschlossene Gruppe **IGO ETRICH Club Austria** gegründet: Dieser Gruppe kann man nur beitreten, wenn ein Gruppenmitglied zustimmt. Eine geschlossene Gruppe hat den Vorteil, dass nur Gruppenmitglieder den Inhalt lesen können (nur der Herr Obama kann wahrscheinlich auch mitlesen – wär aber sicher ein Spass, wenn er mal mit der Airforce One nach Krems zum Treffen kommt ☺).

Es ist sinnvoll, wenn man seine fliegerischen Vorhaben ins Netz stellt – vielleicht will jemand anderer mitfliegen oder man trifft sich irgendwo. Auf jeden Fall sollte die Gruppe dazu dienen, die Kontakte im realen Leben zu verbessern.

Aufgrund des bevorstehenden Winters möchte ich daran erinnern, dass Flugmotoren auch im Winter bewegt gehören – in den letzten Jahren hat es sich bewährt, zu Sylvester nach Zell am See zu fliegen: Voriges Jahr hatten wir dort schon ein kleines Clubtreffen!

Glück ab, Gut Land

Euer Sigi

Air-to-Air-Fotoshooting in Krems und wie es dazu kam:

Vor 2 Jahren hatte ich erstmals Kontakt mit Anton Wildberger. Er wollte mein damals noch neues Flugzeug „Air-to-Air“ fotografieren. Ich hatte so etwas schon öfter mit einer normalen Pocketkamera meist durch die Canopy gemacht. Das Ergebnis davon kennt jeder von uns.....



Igo Etrich_LOAG 2013 © GRO_201

Aber so richtig professionell – das hörte sich spannend an. Wir vereinbarten einen Termin – Treffpunkt 11.00 Uhr – 6000 ft – nördlich vom Schneeberg. So hatte jeder einen kurzen Anflug – Anton aus LOXN und ich aus Kapelln. Anton kam mit einer PA18 und hatte Dietmar Schreiber im Gepäck. Wir verständigten uns auf der Frequenz 123,45 auf eine Speed von 70. Ich klemmte mich neben die Super Cub und dachte, mein Fahrtmesser zeigt zuwenig an, bis ich



d.schreiber@aon.at

draufgekommen bin, Anton meint 70 Mph und ich 70 Knots.

An diesem Wintertag entstanden wirklich tolle Fotos und ich war mir sicher, dass jedes dieser Fotos als Titelblatt im Aerokurier würdig wäre. So kam ich in Kontakt mit der „Spotter-Szene“. Das sind Leute, deren Hobby es ist, Flugzeuge zu

fotografieren und diese Fotos dann über diverse Medien – hauptsächlich Internet – auszutauschen. Mir wurde erzählt, dass es sogar Leute gibt, die um die halbe Welt fliegen, nur um aus einem Flugzeug ein anderes zu fotografieren. Über Sinn und Unsinn eines Hobbys kann man diskutieren – auf jeden Fall bin ich draufgekommen, es gibt mehr „Planespotter“ als Flugzeugselbstbauer – darum werde ich in Zukunft Hobbies nicht mehr nach Sinnhaftigkeit bewerten !

Die Königsdisziplin unter den Planespottern ist „Air-to-Air-Shooting“ – also aus einem Flugzeug ein anderes Flugzeug im Flug zu fotografieren. Die Schwierigkeit dabei ist, dass man mit möglichst langer Belichtungszeit fotografieren muss, damit der Propeller nicht „steht“. Ich habe mir sagen lassen, dass ein stehender Propeller auf einem Flugzeugfoto ein misslungenes Foto ist. (ein



peter.unmuth@gmail.com

stehender Propeller im Flug ist meist auch sonst nicht sehr vorteilhaft !).

Bei vielen interessanten Gesprächen konnte ich feststellen, dass es folgende Interessen gibt:

FLUGZEUGSELBSTBAUER:

Freut sich ganz besonders über ein perfektes Foto seines (nach jahrelanger, mühsamer Arbeit, unzähligen Beziehungskrisen und finanzieller Entbehrungen geschaffenen) selbstgebautes Flugzeuges im Element Luft.

PLANESPOTTER:

Möglichst viele verschiedene Flugzeugtypen – am besten seltene Exemplare – fliegend zu fotografieren. (Über die Beziehungsfreundlichkeit dieses Hobbys kann ich keine Aussage treffen).

Auf jeden Fall gibt es viele gemeinsame Interessen dieser beiden Gruppen. Sofort entstand die Idee eines Fotoshootings beim IGO-ETRICH-Treffen in Krems:



Nach der Anmeldung der interessierten Piloten ging's zum Sicherheitsbriefing. Um möglichst scharfe Bilder zu bekommen, wird mit Normalbrennweite, also nicht mit Teleobjektiv fotografiert. Dabei fliegt man mit ca. 30m Abstand seitlich hinter dem Kameraflugzeug her. Da ist es wirklich wichtig, dass sich alle Teilnehmer sehr diszipliniert verhalten. Weiters wurde ein Treffpunkt in der Luft vereinbart, wo dann das Motivflugzeug gewechselt wurde. An diesem Punkt ist besondere Vorsicht angebracht: vor allem sollte die Höhenstaffelung zur Kollisionsvermeidung penibel eingehalten werden.

Als Kameraflugzeug wurde eine Cessna 206 der Kremser Hagelflieger verwendet-dieser Typ hat rechts hinten eine riesige, demontierbare Tür – also ideal für 2-3 Fotografen. Professionelle Planespotter wissen was Sie tun – daher fliegen Sie nur mit Gurtzeug und warmer Kleidung, bereiten alles sorgfältig vor, damit die besten Ansichten festgehalten werden. Die Koordination in der Luft erfolgte durch Anton Wildberger, der vom Copilotensitz aus funkend fotografierte.

Alles in Allem wurde mehrere 1000 (tausend) mal der Auslöser gedrückt und unvorstellbare Mengen

an Daten auf die superschnellen Speicherkarten gebunkert. Jetzt erst beginnt die mühsame Arbeit des Aussortierens – die guten ins Töpfchen – die schlechten in den elektronischen Papierkorb. Insgesamt kamen 11 Flugzeuge vor die Linse und von wirklich jedem gibt es gelungene Fotos. Auf jeden Fall habe ich für die nächsten Ausgaben dieser Zeitung immer ein perfektes Titelbild. Jeder Teilnehmer bekam „seine“ Bilder in

voller Auflösung zur privaten Verwendung kostenfrei zur Verfügung gestellt.

Besonders bedanken möchte ich mich bei den 3 Fotografen Anton Wildberger, Dietmar Schreiber und Peter Unmuth.

Diese 3 können auch am Boden und im Cockpit tolle Fotos von Flugimpressionen machen und ich kann euch nur empfehlen mal einen der Meister hinter der Linse zu einen Ausflug einzuladen, da dabei immer sehr tolle Fotos entstehen. Das Ergebnis davon seht Ihr zb. auf www.wildbergair.com – flight impressions – März 2012





peter.unmuth@gmail.com



Sollte genügend Interesse bestehen, könnten wir die Aktion beim IGO-ETRICH-Treffen 2014 wiederholen. Anmeldungen für 2014 bitte an: sigi@agros.at

Sigi Schicklgruber (OE-ASM)



d.schreiber@aon.at



d.schreiber@aor



imuth@gmail.com



d.schreiber@aon.at

Vom Bau einer RV-8A oder wie mein Ruhestand zum Unruhestand wurde

Von Othmar Wolf

Es war gerade September 2009, die Schulen im Land öffneten wieder ihre Pforten, aber ich war endlich in der Lage, mich voll meinem Hobby, der Fliegerei, widmen zu können, denn das erste Jahr meiner Pensionierung war angebrochen. Nicht, dass ich meinen Beruf als Lehrer im Francisco Josephinum nicht gern ausgeübt hätte. Es war eine schöne Zeit, ich mochte meine Schüler und viele Absolventen bestätigen mir auch heute noch, dass das auf Gegenseitigkeit beruhte. Doch der starre Stundenplan eines Lehrers ist halt oft nicht mit den Plänen eines begeisterten Fliegers in Einklang zu bringen. So freute ich mich, dass wir nun endlich großzügigere Flugreisen planen konnten. Ich wurde allerdings von langjährigen Pensionisten schon mehrfach davor gewarnt, zu glauben, dass mit der Pension nun viel Zeit für allerlei Pläne da sein muss, ich habe das nie ernst genommen.

So ein Zufall, da kam gerade zu dieser Zeit ein Email von unserem damaligen Mitglied Oliver Schuster, in dem er mich bat, im Verein bekannt zu geben, dass er seinen RV-8 Kit günstig verkaufen möchte. Ich schickte ein Rundmail an alle Vereinsmitglieder und meinte die Sache damit erledigt zu haben. Doch schon am nächsten Tag erhielt ich einen Anruf von Rudi Mayerhofer, den ich damals als Vereinsmitglied vom Flugplatz St Georgen kannte, der mir sein Interesse an dem RV-8 Kit bekundete. Allerdings würde er sich den Bau eines Flugzeugs allein nicht zutrauen, doch wenn ich ihm beim Bau helfen würde, dann könnte er sich so ein Projekt vorstellen. Sigi Schicklgruber habe ihn auf die Idee gebracht, der wusste ja von meiner Pensionierung.

Ich nahm mir einen Tag Bedenkzeit, da ich ja alles mit meiner Heidi besprechen musste und nach ihrem OK sagte ich meine Mitarbeit zu. Ich hatte ja schon einmal am Bau einer RV-8 mitgeholfen, daher war mir die Arbeitsweise geläufig. Also konnte Rudi tags darauf vier große Kisten mit Alublechteilen und Unmengen Schrauben und Nieten samt Werkzeugsatz aus Ollern, Nähe Tulln, abholen. Oliver Schuster hatte nur wenig Vorarbeit gemacht, der Höhenruder Holm war halb fertig.

Es folgten Besprechungen wie und vor allem wo bauen. Die RV-8 war als Spornradflugzeug konzipiert, es gab allerdings vom Kithersteller auch eine Bugradversion. Wir erkundigten uns bei VANS Aircraft, ob eine Konvertierung zu einer Bugradversion möglich war. Das geht, teilte man uns mit, mit einer Liste der zusätzlichen Teile, die wir dazu benötigen würden. Die Liste war nicht allzu lang, der Preis der Teile erstaunlich preisgünstig, also wurde bestellt. Ich versuchte mir anhand der vorhandenen Pläne den Umbau klarzumachen, was nicht ganz einfach war, denn der Kit war schon relativ alt, von der ersten Serie. Zufällig kam ich zu der Zeit mit Franz Piller zusammen, der einen neuen RV-8 Kit in Arbeit hatte. Von ihm bekam ich die speziellen Pläne für



die Bugradversion, die er ja nicht brauchte, da er

Einsetzen der Rippen in den Flügeltank

eine Spornrad RV-8 baute. Diese Pläne waren bereits CAD gezeichnet, mit sehr schönen Schrägriß - Ansichten, sodaß mir bald alles klar war.

Wir begannen also in meiner kleinen Werkstatt mit den ersten Arbeiten am Höhenleitwerk und am Seitenleitwerk. Diese Teile konnten noch ohne komplizierte Helling mit einfachen Vorrichtungen gebaut werden. Drei Videokassetten mit filmischen Darstellungen jedes Baudetails erleichterten den Aufbau ungemein. Beim Flügelrohbau kamen wir schnell an die Grenzen meiner Werkstattmöglichkeiten. Wir beschlossen

also in Rudi's Bauernhof eine größere Werkstatt einzurichten und dort weiterzuarbeiten.

Das war nicht allzu schwer, Rudi musste nur seine Gerätschaften neu ordnen und einen Raum mit Arbeitstisch und einigen Regalen herrichten. Wir bauten eine Helling für den Flügelbau und so nahmen auch die Flächen bald Form an. Ein eigenes Kapitel waren in der Folge die integrierten Flächentanks, deren Bauweise und vor allem die Abdichtung der Blechfugen eine gewisse Herausforderung darstellte. Vor dem Umgang mit dem notwendigen Sealer wurde im Internet gewarnt (Black death), so bestellten wir eine Dose dieses Zeugs aus den USA. Die Lebensdauer dieses Sealers ist beschränkt, deshalb war er nicht



Der zweite Flügel auf der Helling

im Kit enthalten. Wir zapften alle möglichen Informationsquellen an, damit wir ja nichts falsch machten, aufrauhnen, entfetten der Verbindungsstellen, usw. Schließlich das Auftragen des unendlich klebrigen Sealers mit anschließendem Zusammennieten erwies sich als Dreckarbeit ersten Ranges. Wir verfluchten die Latexhandschuhe, mit denen wir das schwarze klebrige Zeug auf alle Werkzeuge und alle sonstigen Gegenstände verteilten, sodaß wir fast mehr Zeit mit der anschließenden Reinigung verbrachten als mit der eigentlichen Nietarbeit.

Nachdem der erste Tank auf diese Weise fertig war, beschlossen wir, den zweiten Tank auf andere Weise zu bauen. Vor allem gingen wir sparsamer mit dem Sealer um, trugen das Zeug nur mehr auf einer Seite der Klebestelle auf, da wir festgestellt hatten, dass wir unnötig viel Sealer verwendet hatten, den wir danach wieder abwischen mussten. Zum Schluss hatten wir alles so perfekt im Griff, dass wir nicht einmal mehr Handschuhe brauchten, der Kleber war ohnehin

leicht mit Seife abzuwaschen wenn etwas daneben ging. Die anschließende Dichtheitsprobe mit der Luftballonmethode mit Seifenlösung ergab nur kleine Undichtheiten beim Tankdeckel, sonst war alles perfekt dicht.

Nachdem die Flächen von der Helling genommen wurden, war der nächste Schritt der Bau einer größeren Helling für den Rumpfbau. Dieser Aufwand ist bei neueren Kits nicht mehr notwendig, da bei diesen alle Teile vorgebohrt sind und daher so perfekt zusammenpassen, dass sie nur mehr auf einer großen Tischplatte zusammengesetzt werden müssen.

Unsere Helling bauten wir aus gehobelten 5/8er Fichtenstaffeln genau nach Plan, festgeschraubt auf dem Boden, sodaß später kein Verzug möglich war. Darauf wurden die Spanten genau nach Plan aufgesetzt, die vorgebohrten Beplankungsbleche eingerichtet und mit den Spanten verbohrt. Dann hieß es alles wieder zerlegen, die Nietlöcher dimpeln, entgraten, primern und erst dann konnten nach erneutem Aufbau die Nieten der Reihe nach endgültig gesetzt werden.

Schön langsam wurde es Zeit, sich auch um die Motorisierung zu kümmern. Gerade zu dieser Zeit bekam ich einen Anruf von Horst Malliga, der mir erzählte, dass in Zeltweg eine Morane stehe mit einem Lycoming O-320, der noch viele Reststunden offen habe. Die Maschine sollte in wenigen Tagen auf einem Stahlurm mitten im Ort aufgestellt werden, den Motor könnte man vorher ausbauen, wenn ihn jemand haben möchte. Der Besitzer würde ihn um 5.000,- Euro verkaufen. Rudi sagte sofort zu und so fuhr ich gleich am nächsten Tag mit Werkzeug im Kofferraum nach Zeltweg. Ich begutachtete die Papiere des Fliegers, der bis vor kurzem noch in Betrieb war und ca. 400 Stunden SMOH im Engine Log hatte. Also ans Werk und den Motor ausgebaut und in die heimatische Werkstatt gebracht. Wir lagerten das gute Stück am Rücken liegend, sodass die empfindliche Nockenwelle schön im Ölbad vor Korrosion geschützt war.

Anlässlich eines Besuchs der AERO in Friedrichshafen wurde Rudi auf das neue Dynon Skyview aufmerksam, nach Vergleichen mit anderen Systemen entschloss er sich zum Kauf mit zwei Bildschirmen, ein 10 Zoll Gerät für das vordere Instrumentenbrett und ein kleineres 7 Zoll



Einbau des Motors, Schiebhaube wird anprobiert

Instrument für den hinteren Sitz. Dafür musste allerdings erst ein passendes Instrumentenbrett angefertigt werden, denn im Kit der RV-8 ist das nicht vorgesehen.

Nachdem auch der Rumpf von der Helling genommen werden konnte, wurde der noch fehlende Finishkit samt Fahrwerksteilen und Firewall - Forward Teilen bestellt.

Bald konnte der Rumpf auf seine drei Beine gestellt und auch der Motor eingebaut werden. Nun mussten die Flächen samt Klappen und Querruder an den Rumpf probemontiert werden. Das war in unserem Fall insofern spannend, da die Hilfsholmbrücke im Rumpf in einem bestimmten Abstand zum Hauptholm eingebaut und vernietet werden musste,

wobei dieser Abstand sehr genau mit der entsprechenden Distanz auf den Flügeln übereinstimmen musste. Wir hatten uns dazu Lehren gebaut mit denen wir mehrfach die Maße verglichen hatten. Trotzdem war eine gewisse Spannung beim ersten



Ing. Winkler bei der Endabnahme

Anprobieren da. Wie erhofft, passte auch wirklich alles perfekt zusammen, erleichtert konnten wir die Teile wieder auseinander nehmen und fertig bauen.

Ein befreundeter Autolackierer, der selbst auch ein Flugzeug gebaut hatte, übernahm die Lackierung der Maschine. Nun sollte die Endmontage beginnen. Dazu benötigten wir jedoch eine größere Halle, die bisher verwendete Werkstatt war dazu zu klein.

Rudi hatte ja schon seit einigen Jahren eine Außenlandegenehmigung auf einer eigenen Wiese an seinem Anwesen und die RV sollte ja einmal auf seinem Hof stehen.

Also plante und baute er kurz entschlossen einen passenden Zubau an sein Wirtschaftsgebäude, der bis zum Sommer 2013 fertig gestellt war. Nun konnte der Endspurt beginnen, auch der Verstellpropeller aus meiner Werkstatt war inzwischen fertig, somit war alles zur Endmontage vorhanden. Wir bekamen auch einen Termin für die Endabnahme durch die ACG für Anfang Oktober 2013, das sollte sich ausgehen.

Nicht zu unterschätzen ist beim Bau eines Flugzeugs der Aufwand für Innenausbau, Instrumentierung, Verkabelung usw., das hatten auch wir zur Kenntnis nehmen müssen. Wir schafften es gerade, den Flieger zur Endabnahme fertig zu stellen, haben aber jetzt doch noch eine Mängelliste abzarbeiten, sodaß der Erstflug voraussichtlich erst im Frühjahr stattfinden wird.

Bis dahin wird unsere RV-8A aber wirklich perfekt sein.

Nachruf Ing. Rüdiger Kunz

Mit Ing. Rüdiger Kunz verlieren wir einen Mozart im Flugzeugbau, einen Mann, mit umfassendem Verständnis für die physikalischen Zusammenhänge und einem nahezu unheimlichen Gefühl für Strömungen. Sprach man mit Kunz, dann hatte man schnell den Eindruck, dass er Stromlinien und Ablösungen förmlich sehen konnte. Selbst bei komplexen Zusammenhänge war Kunz im Stande, den Sachverhalt auf geniale Art und Weise auf das Wesentliche zu reduzieren. In klaren Worten konnte er dies seinem Gegenüber auch begreiflich machen. Die Begeisterung für die Luftfahrt, die Formel 1 und eigentlich fast jedes Teilgebiet anspruchsvoller Technik blieb Kunz bis ins hohe Alter erhalten.



Kunz absolvierte die Fachrichtung Automobil- und Flugzeugbau an der Ingenieursschule in Mödling, dem Vorgänger der heutigen HTL. Mit 16 Jahren hatte er die drei Segelflugscheine (A, B und C-Schein) in der Tasche und inskribierte an der TU Wien. So findet sich im Nachlass, und das mag verwundern, auch einen Schein über das Fach „Atomphysik“. Das Studium musste er mit dem Tod seines Vaters im Jahre 1949 allerdings vorzeitig abbrechen. Als wohl einer von ganz wenigen Flugzeugkonstruktoren deckte Kunz die gesamte Sparte vom Menschenflug bis zum Hyperschall ab, vom Rekordflugzeug zum Hochleistungsjagdflugzeug, vom Segelflugzeug bis zum Verkehrsflugzeug. Einerseits berechnete und entwickelte Kunz den Karbonflügel, mit dem der Extremsportler Felix Baumgartner erfolgreich den Ärmelkanal überflog, andererseits arbeitete er am Ende seiner Münchner Schaffensperiode als „Head of Configuration Design“ am zweistufigen Raumtransportsystem „Sänger“. Bei diesem ehrgeizigen Konzept sollte eine raketentriebene Oberstufe Nutzlast in die Erdumlaufbahn bringen. Technisch besonders anspruchsvoll war die luftatmende, geflügelte Unterstufe. Diese sollte wie ein herkömmliches Flugzeug auf europäischen Flughäfen starten und landen, den Reiseflug zum Äquator allerdings im hohen Überschall, dem Hyperschall, zurücklegen. Als ihm von einer Expertengruppe ein Arbeitspapier vorgelegt wurde, demnach der Raumtransporter mit sechsfacher

Schallgeschwindigkeit reisen sollte, erkannte Kunz rasch, dass bei derart hohen Reiseflugmachzahlen der stündliche Verbrauch des Triebwerks nicht ausreichen würde, um den flüssigen Wasserstoff als Wärmesenke zur Kühlung nutzen zu können. Er empfahl den Entwurf zu überarbeiten und die Berechnungen neuerlich für eine Reiseflugmachzahl von Mach 4 durchzuführen.

Wenige wissen, dass Ing. Rüdiger Kunz wohl zu Recht als „Vater des Eurofighters“ bezeichnet werden darf. Programmstart des „Jäger 90“ war 1971. Nachdem sich die Fachgruppen in Deutschland und England jahrelang nicht über das Aussehen des zukünftigen europäischen Jagdflugzeugs einigen konnten, nahm sich Kunz 1977 als frisch gewählter(!) Leiter der Sache an. Er überzeugte in nur drei Tagen die zehn Arbeitsgruppen von den Vorteilen einer Delta-Canard-Konfiguration. Der EF2000 „Typhoon“ trägt im äußeren Erscheinungsbild damit heute die Handschrift dieses großen Mannes.

Die Anfänge von Kunz liegen aber im Segelflug, im Bau und Entwurf von Segelflugzeugen. Kunz war selbst begeisterter Segelflieger, Fluglehrer und auch Wettbewerbspilot. Er schulte den österr. Rekordpiloten Wilhelm Lischak und blieb dem Segelflug bis ins hohe Alter treu. Am 1.1.1943 stellte er einen Fünfstunden-Dauerflugrekord mit einer Weihe auf, mit über 80 Jahren flog er noch im Doppelsitzer mit. Er setzte sich für doppelsitzige Segelflugzeuge anstelle von Schulgleitern ein. Kunz engagierte sich vor allem auch für den Metallrohrrahmen – als technischer Sachverständiger der Flugunfallkommission erlebte er nur allzu oft, dass Bagatellunfälle in Sperrholzflugzeugen tödliche Auswirkungen haben. Das Splintern und die sehr geringe Verformungsarbeit von Holz sind die Ursachen. Der Stahlrohrrumpf bot hier wesentlich mehr Sicherheit.

In der technischen Zentralwerkstätte des Aeroclubs wurde der Bergfalke unter der Leitung von Kunz in Lizenz gebaut. Die Idee war, den aufstrebenden Vereinen nach dem Krieg ein geeignetes Flugzeug günstig zur Verfügung zu stellen. Die einfacheren Bauteile und Arbeiten (Rippen, Nasenleisten, Bespannung) wurden von den Vereinen übernommen, die komplizierteren Arbeiten (etwa der Stahlrohrrumpf) von der Zentralwerkstätte des Aeroclubs ausgeführt. Kunz leitete die Zentralwerkstätte als gewählter technischer Referent. So gesehen hat Kunz das Konzept des „Kitplanes“ angedacht.

Allgemein bekannt ist, dass Ing. Kunz der Konstrukteur der Standard Austria ist. Mit diesem Flugzeug wurde im Jahr 1960 sogar die offene Klasse geschlagen und Kunz erhielt für seinen Entwurf den OSTIV-Preis für das beste Segelflugzeug der Standardklasse. Die Flugzeuge der offenen Klasse erreichten damals eine Gleitzahl von 1:27 bis 1:30 bei einer Fahrt von 80 bis 90 km/h. Bei 140 km/h lag die Gleitzahl jedoch nur noch bei 1:22. Die Idee von Kunz: das (damals) neue FIA Reglement „Ziel-Rückkehr“ und „Dreieck“ verlangte hohe Geschwindigkeiten. Die Standard Austria wurde daher für ein bestes Gleiten bei 140 km/h mit einem Auftriebsbeiwert $CA = 0,2$ ausgelegt. Bei der Weltmeisterschaft in Köln 1960 gelingt dann die Sensation: die Standard Austria schlägt bei der Tageswertung sogar die offene Klasse!



Ing. Rüdiger Kunz mit Standard Austria bei der Vintage Glider Rally am Spitzerberg am 6. August 2011 (Foto: Dr. Dieter Reisinger)

Weniger bekannt dürfte sein, dass Kunz nach dem Unfall der zweimotorigen Meindl 222 als technischer Sachverständiger in die Unfallkommission des Verkehrsministeriums berufen wurde. Die profunden und ungeschönten Berichte überzeugten den damaligen Verkehrsminister, der den 32-jährigen Kunz in die Kommission holte. Den technischen Bericht mit Unfallursache und Verweisen auf zahlreiche Konstruktionsmängel verfasste Kunz in nur vier Wochen. Kunz wurde daraufhin mit der Überarbeitung der M-222 betraut und wechselte vom Aeroclub zu SGP, nicht jedoch, ohne zuvor das Bergfalken-Projekt abgeschlossen zu haben. Es wäre falsch zu verheimlichen, dass Kunz bis zuletzt zutiefst enttäuscht war, dass die SGP-222 ein typisch österreichisches Schicksal erlitt. Obwohl sich Prof. Bölkow für die Maschine interessierte und 100 Stück in Auftrag geben wollte, die Maschine außerdem nach FAR Pt23 zugelassen war, bestand von

Unternehmensseite bzw. der Politik kein wirkliches Interesse an der Serienfertigung eines österr. Erzeugnisses.

Der große Geist von Ing. Rüdiger Kunz wird einem bewusst, wenn man ihn über sein Vorstellungsgespräch bei MBB in Ottobrunn befragte. Es gibt ein Kriterium für Verkehrsflugzeuge, demnach es möglich sein muss, das Hilfstriebwerk (APU) auch bei Rückenwind am Boden zu betreiben. Die Problematik ist, dass nun ein heißer Abgasstrahl auf das Leitwerk trifft. Als Lösung wurde ein Seitenruder aus Titan vorgeschlagen. Beim Vorstellungsgespräch erfährt Kunz von diesem Problem und verweist gleich auf das höhere Gewicht eines Titanruders, welches wiederum eine Verstärkung der Flosse erfordert. Diese Maßnahme wiederum führt zu weiterem Mehrgewicht und all dies hat außerdem eine mehrmonatige Programmverzögerung zur Folge. Der Vorschlag von Kunz: den Auslassquerschnitt einfach etwas flachdrücken und vergrößern. Damit kann sich der Abgasstrahl besser mit der Umgebungsluft vermischen und kühlt ab.

Die letzten Überlegungen von Kunz im hohen Alter dienten der Verbesserung der Steigleistung des Eigenbauflugzeugs „Cherry“ und dem einfachen Anbringen einer Anstellwinkelanzeige zur Verhinderung von unbeabsichtigtem Strömungsabriß. Diese Arbeit ist in der Vereinszeitschrift „Impulse, Ausgabe Nr. 60, Juni 2013“ des österr. Igo-Etrich-Clubs veröffentlicht. Kunz war viele Jahre Mitglied im Verein und galt als graue Eminenz. Bis zuletzt skizzierte und rechnete Kunz – Rechnen selbstverständlich meist im Kopf und Skizzieren auf Millimeterpapier. Mit vielen bekannten Namen der österr. Luftfahrt verband ihn eine persönliche Freundschaft, etwa mit Willy Lischak, dessen Fluglehrer er einst war und dessen Eigenbau-Rekordflugzeug (zu besichtigen im Aviaticum in Wr. Neustadt, 8 FAI-Rekorde, davon noch 5 heute gültig) Kunz mitentwickelt hat. Felix Baumgartner war im Zuge der Vorarbeiten zum Projekt „Stratos“, dem Space Jump, in Kontakt mit Kunz und auch bei ihm zu Besuch. Es ging um Stabilität und Neutralpunktlage im Überschall. Lieber Rüdiger, durch Deinen großen Geist und Schaffensdrang als Flugzeugentwicklungsingenieur lebst Du durch Deine Konstruktionen weiter – mit jedem Start Deiner wunderbaren Schöpfungen bleibst Du weiterhin bei uns.

Dr. Dieter Reisinger

Ein Club stellt sich vor



Der Flugsportclub Weiz hat ca. 60 Mitglieder und besitzt neun Segelflugzeuge, einen Motorsegler (Rotax Falke), sowie eine Robin - DR 400 als Schleppmaschine.

Die „Eigenbauszene“ im Flugsportclub Weiz begann schon im Jahr 1958. Damals erteilte das Bm f. Zivilluftfahrt eine Baugenehmigung für eine Jodel D11A , die 1962 dann den Erstflug absolvierte. In diesem Jahr wurde auch das Segelflugzeug LO 100 gebaut.

Einer der Pioniere beim Flugsportclub Weiz war „Pepsch“ Sattelhack. Ende der 60-iger Jahre konstruierte und baute er ein mit Muskelkraft betriebenes Flugzeug, später eine Quicky Q2. Weiters

entwarf und baute er Zwei- und Dreiblatt Starr- und Verstellpropeller. Bis zu seinem Tod im Jahre 2002 arbeitete er an einer Eigenkonstruktion, die er leider nicht mehr fertig stellen konnte.

Sein umfangreiches Wissen sowie seine Hilfsbereitschaft in allen Belangen der Fliegerei ermutigte einige von uns Weizer Fliegern es selbst zu versuchen ein Flugzeug zu bauen. Wie man heute sieht - mit großem Erfolg.

So können wir nun folgenden Fliegerpark vorstellen, die von Mitgliedern des Flugsportclub Weiz gebaut und geflogen werden bzw. wurden:

- 6 Cherry's BX2
- 2 Europa
- 1 Pulsar
- 1 Kitfox
- 1 Storm
- 1 Van's RV 3
- 1 Van's RV 7A
- 1 Van's RV 8A
- 1 Van's RV 9A
- 1 Van's RV 12



Weiters sind noch zwei RV 9A und eine Jodel D117 und eine HB Alfa 207 in Bau.

Da ein Flugzeug nach dem anderen flugfähig wurde, beschlossen wir im Jahr 1997 einen Hangar mit Drehscheibe zu bauen, in dem 8 - 10 Flugzeuge Platz finden.

12 Jahre später bestand wieder Bedarf und so wurde der nächste Hangar in Angriff genommen. In diesem finden wieder ca. 9 Flugzeuge auf einer Drehscheibe Platz.

Ein herzliches Danke gebührt dem Vereinsvorstand, der immer ein offenes Ohr für die Eigenbauer hat.

Das vorläufig letzte große Projekt des Vereins war die Sanierung unserer Graspiste, die bei starkem Regen immer sehr in Mitleidenschaft gezogen wurde und Starts und Landungen für längere Zeit unmöglich machte. Nach dem planieren der Bodenunebenheiten und einsäen von Grassamen in die frische Humusschicht, wurden mehr als 6.000 m² Perfopplatten verlegt.

Im Juni nächsten Jahres (vorläufiger Termin 14. & 15.) werden wir die neue Piste offiziell in Betrieb nehmen. Dazu möchten wir schon jetzt den IGO ETRICH Club recht herzlich einladen.

Herbert Habersatter

Hans Haberhofer



Platzdaten LOGW

Pistenlänge 440 m

(550 m inkl. Sicherheitsstreifen)

Frequenz: 122,17 Mhz

www.logw.at



Eine ganz normale Feuerwehrübung – oder das Ende eines Flugzeugslebens

Eine nachdenkliche Geschichte über die OE-AGN (auch unter Papamobil bekannt)

Die Supercat war das dritte Flugzeug aus der Werkstatt von DI Felix Auböck. Sie wurde nur zu einem Zweck gebaut: Damit er von seiner



heimatlichen Aussenlandewiese zu seinem Doppeldecker nach Wels fliegen konnte. 1995 wurde Sie das erste Mal verkauft.

Hier mal ein Auszug der verschiedenen Halter der OE-AGN:

21.09.1989-01.11.1995

Dipl. Ing. Felix Auböck, Molln

01.11.1995-01.11.1996

Alois Wildberger, 4082 Aschach

01.11.1996-01.08.2001

Dr. Serge Paukovics, 1090 Wien

01.08.2001-01.10.2004

Ing. Wilhelm Hoschek, 2401 Fischamend

01.10.2004-01.12.2004

Siegfried Schicklgruber, 3141 Kapelln

Ab dem Zeitpunkt meiner Halterschaft weiß ich mehr über darüber:

Ich habe das Flugzeug günstig von Herrn Hoschek erworben und bin damit direkt nach Hofkirchen zur Jahresnachprüfung gefahren. Ich hatte das Flugzeug bereits

versichert, damit ich gleich nach Hause fliegen kann. Leider wurde mir von Heino keine Mängelliste, sondern ein „Mängelbuch“ übergeben.

Nach Durchsicht dieser stellte ich fest, diese Arbeiten sind für dieses Flugzeug nicht mehr wirtschaftlich vertretbar. Also verkaufte ich die OE-



AGN an die Landesberufsschule Amstetten, wo auch Flugzeugtechniker ausgebildet wurden. Nach vielen Reparaturübungen wurde die OE-AGN ein weiteres Mal verkauft, bis der Flieger dann bei der Feuerwehr Hasendorf als Übungsobjekt und Darsteller für einen Werbefilm landete. Nach diesem sehr endgültigen



letzten Einsatz wurden viele kritische Stimmen laut, dass man damit Amateurflugzeugbaugeschichte vernichtet hat. Immerhin ist damit ein Wunsch des Erbauers in Erfüllung gegangen – Seine Flugzeuge sollten grounded werden.

Nun drängen sich immer wieder Fragen auf: Wie kann man in Zukunft die Zerstörung solcher



Einzelstücke verhindern?

Gibt es jemand, der Interesse und auch die Möglichkeit hat, sich um den Erhalt zu kümmern. ?

Da es in unserem Verein auch viele Mitglieder ohne Flieger gibt, würde es vielleicht auch Sinn machen, diese Raritäten gemeinsam zu betreiben ???.

Gerne würde ich Eure Meinung dazu hören. Bitte schreibt mir Eure Meinung:

sigi@agros.at

Frauenecke von Heidi Wolf

Schneller – höher – weiter

Mir kommt oft vor, die Welt dreht sich immer schneller – oder hat das mit dem Älterwerden zu tun?? Ein Tag, eine Woche ist schneller vergangen als früher, vor 5 oder 10 Jahren.

Rekorde werden gebrochen: Motoren werden getunt, es wird noch schneller gefahren. Laufschuhe wiegen nur mehr 99Gramm, Sensoren messen alles Mögliche, damit Mensch noch schneller laufen



kann. Ob mit oder ohne Doping sei dahin gestellt, die Jagd nach den Rekorden treibt seltsame Blüten. Flugzeuge in noch größeren Dimensionen, noch mehr Passagiere fassend. Vor ein paar Jahren in Hamburg Finkenwerder staunte ich über die Gigantomanie der Airbusrümpfe, Gedanken an das versunkene Atlantis und seinen Fall kamen mir damals in den Sinn. Dort musste angeblich auch alles schneller, höher und größer sein. Wie ist das mit „die Hochmut kommt vor dem Fall“?! Jetzt gibt es den Airbus 380 und einen Boeing Dreamliner. Vor ein paar Jahren noch

undenkbar, dass ein Mensch einen Stratosphärensprung wagen könnte. Wie hoch wollen wir noch hinaus?

Keine Frage, dass Abenteuerlust und Neugier uns zu Höchstleistungen und auch zu neuen Erkenntnissen treibt, die auch wichtig für den Fortschritt, das Weiterkommen der Menschheit sind. Was wären wir heute ohne einen Thomas Edison, eine Madame Curie, oder gar einen Otto Lilienthal! Ihr Forschungsgeist und ihr Mut haben die Menschheit beflügelt. Der Mensch soll und muss nach vorn blicken, das Rad der Zeit und der Entwicklung kann sich nur nach vorn drehen.

Wichtig dabei ist: Unsere Wurzeln nicht zu vergessen! Woher komme ich, wohin gehe ich.

Was ist meine, meine ganz persönliche Lebensaufgabe hier auf Erden. WAS kann ich ganz persönlich dazu tun, dass mein Heimatplanet Erde für meine Kinder, meine Enkelkinder ein wertvoller und freundlicher Platz zum Leben ist. Wie gehe ich bei allem Fortschritt mit den Ressourcen meines Lebensraumes um, den ich auch von meinen Eltern, Urgrosseltern übernommen habe. Ein Blick zurück tut oft auch weh, aus den verschiedensten Gründen, doch er lehrt uns auch Dankbarkeit und Demut. Dankbarkeit für das, was wir sind, was wir uns erarbeitet, war wir gelernt haben. Demut gegenüber all den Dingen, die wir übernommen haben, die uns in den Schoss gefallen sind, das kleine und das große Glück in unserem Leben, in unseren Familien.

Seien wir achtsam, achtsam mit uns selbst, achtsam mit allen anderen, achtsam mit unserer Umwelt. Am Ende des Weges werden wir uns selbst nicht mehr daran messen, wie hoch, wie schnell und wie weit wir es geschafft haben. Wir werden uns daran messen, wie viel



Freude, Akzeptanz und Achtsamkeit wir uns selbst, unserer Familie und dem ganzen Planeten Erde entgegengebracht haben.

Baubericht RV 12

Wie schon anfangs erwähnt baue ich momentan eine RV12 und werde in jeder Ausgabe über den Baufortschritt berichten. Die Pläne sind sehr ausgereift und ich bin mir sicher, dass eine RV12 das am einfachsten zu bauende Kitflugzeug dieser Welt ist.



Ruderbeplankung abgeklebt und fertig fürs Grundieren

Die Baubeschreibung ist eine dicke Mappe, wo jeder, aber auch wirklich jeder Handgriff detailliert beschrieben und mit 3D-Zeichnung zusätzlich erklärt wird. Man startet einfach auf der ersten Seite, arbeitet sich Seite für Seite bis zum Schluss und dann steht ein fertiges Flugzeug in der Garage. Beim Bau des ganzen Leitwerkes gibt es nur eine Stelle, wo man etwas abmessen muss, sonst ergeben sich alle Abmaße oder es liegt eine Bohrschablone bei. Fast alle Löcher sind bereits auf Endmaß gefertigt, so braucht man wirklich nur

Werkzeugvorstellung:

Bei einem befreundeten Flugzeugmechaniker habe ich folgendes Werkzeug entdeckt: Burraway von Cogsdill



Das Tolle daran: man spannt diesen intelligenten Dorn einfach in die Akkubohrmaschine und führt

mehr entgraten und die gewünschten Flächen grundieren, dann kann man bereits mit dem Nieten beginnen. Fast alle Nieten sind als Blindnieten ausgeführt, so wird der Bau zusätzlich vereinfacht. Nach unzähligen Meinungen über den richtigen Primer, habe ich mich dazu entschieden, nur die exponierten Stellen (Ränder, Verrippungen, Sicken u.s.w) mit einem 2-Komponenten-Epoxyprimer aus der Dose zu grundieren. Auf großen Flächen verbleibt das serienmäßige Alclad als Korrosionsschutz.



Höhenruder fertig zum Vernieten

Auch der Rumpfhinterteil wurde bereits begonnen – weiter dazu in der nächsten Ausgabe

Sigi

ihn einfach unter Drehzahl durch das zu entgratende Loch. Damit werden mit einem Arbeitsgang beide Seiten entgratet. Wenn man in die vielen zu entgratenden Löcher bei einem Blechflugzeug denkt, wirklich eine große



Arbeitsersparnis. Desweiteren braucht das Loch nur von einer Seite zugänglich zu sein, was bei spitz zulaufenden Bauteilen oft der Fall ist. Für dieses Werkzeug gibt es auch einen Vertrieb in Österreich.

www.cogsdill.at

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

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;
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 280×280 .. Preis € 2500.-- Kontakt: Johann Brandstätter
johann.brandstatter@gmail.com
Tel: 0664-2277564

Verkaufe: Fahrtmesser Kollins, neu, 40-240mph, 40-200kt 80€,

Beschleunigungsmesser $3 \frac{1}{4}$ "+12g/-5g 80€, Starter für 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

Sonderangebot



Bausatz komplett, sofort lieferbar
Sonderpreis: **18 000€** inkl. Mwst.

Listenpreis: 22 500€ + Mwst = 27 000€

Heino Brditschka 0664 5437300

Impressionen IGO-ETRICH-Treffen Krems 2013



Österreichische Post AG – Info.Mail Entgelt bezahlt

Verlagspostamt Wieselburg.

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