

Nr. 63

Dezember 2014

I.E. IMPULSE



IGO ETRICH CLUB AUSTRIA

Die Zeitschrift der Österreichischen Amateurflugzeugbauer



Editorial

Liebe Fliegerfreunde!

Die Flugsaison ist vorbei, zumindest in meinem Bereich war sie nicht besonders erfreulich und auch nicht ergiebig. Teilweise war sicher das wenig brauchbare Sommerwetter schuld, zum Teil dürfte es aber auch an einer allgemeinen depressiven Phase in der Fliegerszene liegen. Wenn ich an die Aufbruchstimmung denke, die in den 90er Jahren speziell in der Amateurbaufliegerei herrschte, wo wir noch 120 Stunden im Jahr alle möglichen Flugplätze in Europa angefliegen sind und uns dort mit Freunden aus den Nachbarländern getroffen haben. Siehe dazu auch den Bericht von Leopold Beham über seine Erlebnisse in 15 Jahren mit der Cherry.

Zum Teil trägt auch die zunehmende Regulierungswut unserer Behörden dazu bei, unsere Reisefreudigkeit einzuschränken, ich denke dabei an die unsinnigen Language Proficiency Checks, die uns eine Menge Geld und Ärger kosten und im Endeffekt nichts an Sicherheit bringen. Offensichtlich bin ich dabei mit meiner Meinung nicht allein, wenn man sich auf der Homepage der Vereinigung „Pro General Aviation“ umsieht: <http://www.progeneralaviation.at/petition/index.php>

Christoph C. hat einen Artikel im letzten ACG Informationsblatt „Aviation News“ satirisch aufs Korn genommen, worin wir ganz offen dazu aufgefordert werden, unsere Kollegen zu vernadern, da wir des Schummelns verdächtigt werden, siehe Seite 4. Erfreulicher hingegen war unser heuriges Igo Etrich Treffen in LOAG, wo wir 50 angereiste Flugzeuge zählen konnten. Allerdings hatten wir auch eine Portion Glück, dass bei dem Unwetter am Samstag keine Schäden an Mensch und Material zu beklagen waren, siehe Bericht von Heidi auf Seite 6.

Trotz der ungünstigen Wettersituation im heurigen Sommer hat es wieder ein Team geschafft, die skandinavischen Länder bis zum Nordkap zu bereisen, den Bericht dazu könnt ihr auf Seite 12 nachlesen. Auch sonst sind noch einige Berichte eingetroffen, Redakteur Sigi Schicklgruber hat sich ordentlich ins Zeug gelegt, damit wir wieder ein interessantes Vereinsmedium bekommen.

Ich wünsche uns allen eine besinnliche und friedvolle Zeit für die kommenden Feiertage im Kreise unserer Familien!



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
Redaktion I.E. IMPULSE:	Siegfried Schicklgruber , 3141 Kapelln, Tel : 0664/3151640 email: marktgassee24@gmx.at

Titelfoto: Danke an Dietmar Grosz für das zusammenfassende Foto des IGO-ETRICH-Treffens 2014 in Krems: *Sonne, Regen, Gewitter, Flugplatz Krems, schöne Amateurbauten*

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Editorial	2
Inhaltsverzeichnis, Termine	3
Gedanken von Christoph Canaval	4
Neuvorstellung Sektionsleiter	5
IGO-ETRICH-Treffen 2014	6-9
Alles dreht sich - Bericht von Wolfgang Paunggartner	10-11
Reisebericht Nordkap von Fam. Parb.....	12-15
Neubeginn von Hermann Eigner.....	16-18
Diverse Jubiläen von Leopold Beham.....	19-21
Frauenecke.....	22
Flugzeugverkäufe.....	23
Fliegerflohmarkt.....	24

Termine

13. Dezember 2014 Flugmotoren-Refresher mit Hans Lixl in LOLH (Beginn 14.00)
anschließend vorweihnachtlicher Stammtisch
- Ende März 2015 Jahreshauptversammlung
- 15-18. April 2015 AERO Friedrichshafen
- 07-09. August 2015 IGO-ETRICH Treffen in Zell am SEE (LOWZ)

Vernaderungsaufforderung

Kürzlich hat die AustroControl in den „aviation news“ einen „Hinweis zur Einhaltung von luftfahrtrechtlichen Vorschriften“ veröffentlicht. Würde man diesen Text auf den Straßenverkehr anwenden, dann würde er so ausschauen:

„Im Rahmen der Aufsichtstätigkeit wurde vom Verkehrsministerium zuletzt wiederholt festgestellt, daß in Einzelfällen praktische Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für den Erwerb bzw. die Verlängerung von Führerscheinen und Berechtigungen nicht in der dokumentierten Art und Weise oder in Einzelfällen überhaupt nicht stattgefunden haben.“

Wer ohne entsprechende Prüfungen unterwegs ist, gefährdet den Straßenverkehr. Darüberhinaus handelt es sich dabei um Verletzungen wesentlicher straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften. Das Ministerium muß in solchen Fällen im Sinne einer Aufrechterhaltung der höchsten Sicherheitsstandards im Straßenverkehr tätig werden und entsprechende Maßnahmen setzen. Es ergeht daher die eindringliche Aufforderung, von derartigen Aktivitäten Abstand zu nehmen. Sollten Sie im Rahmen Ihrer autofahrerischen Tätigkeit Kenntnis über derartige Vorkommnisse erlangen, informieren Sie uns bitte. Entsprechende Hinweise werden selbstverständlich vertraulich behandelt.

Autofahrerinnen und Autofahrern, die selbst betroffen sind, möchten wir die Möglichkeit geben, durch eine Selbstanzeige sowie die dadurch mögliche rasche Aufarbeitung des jeweiligen Falles eine Gefährdung und weitere Folgen so gering wie möglich zu halten und damit allfällige aufsichtsbehördliche Maßnahmen auf das notwendige Mindestmaß zu beschränken.

Sie können uns unter folgender e-mail Adresse erreichen: examinations@austrocontrol.at.

Mit Ihrer Unterstützung leisten Sie einen wesentlichen Beitrag zur Sicherheit des österreichischen Straßenverkehrs.“

*Die Reaktion der Autofahrer und ihrer Clubs kann man sich vorstellen.
Sie würden dem behördlichen Vernaderungswunsch vermutlich nicht Folge leisten.*

Christoph Canaval



Wir betreuen unsere Kunden in den Bereichen CAMO, Luftfahrzeug- und Komponentenwartung (PART-145 und ZLLV Annex II), Airworthiness Review und periodische Nachprüfungen.

NEU ab 2015: Avionik Umbauten und Prüfungen.

Tel.: 02732/84477

www.wartungsbetrieb-krems.com

**Zulassung gemäß AT.145.006
und AT.MG.504**

Unser neuer Aeroclub-Sektionsleiter stellt sich vor:

Mein Name ist Toni Tscherny und ich wohne in Mauterheim, Bez. St. Pölten. Mit meinem Sohn fing ich 1998 im Modellclub an.



Übliche Modellfluggeschichte, im Jahr 2005 wurde von fünf Modellfliegern und mir die Silber C Prüfung erfliegen. Unser damaliger Obmann und ich brauchten dann bis 2008 um die Gold C zu schaffen. Das ging bei uns nur über zwei Freiflugklassen, mit rein mechanischen Hilfsmitteln, Zündschnur, Gummiringe, Thermikbremse, 18m Startschnur für Segelschlepp, CO2 Motor, Kältespray und vielen Tipps von reiferen älteren Modellflugkollegen.

Höhepunkt war der Bau von einem Segler LS4 mit 708 cm Spannweite und einer Rumpflänge von knapp 300 cm. Alles selbst gebaut und geplant, bis auf die Negativform vom Rumpf.

Der erste wurde ein Schleppsegler und aus den Ersatzteilen einer LS4 mit Elektroantrieb in der Nase, der mit einem Startwagen in die Luft kam. Beide hatten ein tolles Flugbild, sehr nahe am Original.

In dieser Zeit sprach auch Sigi Schickelgruber öfters mit mir, weil er auch im Modellclub war und mich einige Flüge mit einer Katana mitgenommen hatte. „Spruch Sigi: Dein Modell LS4 hat 7 Meter, wieso baust net glei einen großen Flieger wo man selbst fliegen kann?“



Nach vielen Monaten Nachdenkpause begann ich meine Seglerausbildung in Völtendorf. Soloflug beim 100. Start mit einem SF25C Scheibefalken mit 60 PS.

Ein Jahr später MIM - Motorsegler im Motorflug und ganz Österreich war nun fliegerisch für mich erreichbar.

Ein eigenes Flugzeug wäre aber auch sehr nett. Cherry BX-2 Webseiten durchgesehen, mit BX-2 Haltern gesprochen. Super, alles gut, aber 6.500 Stunden. Ich war 54 Jahre alt, 5 – 10 Jahre Bauzeit, Medical danach noch? Das war für mich viel zu lange.

Fa. Van's Aircraft RV12 gefunden, mit Karl Mayer von den „Weizer Flugzeugwerken“ gesprochen und mitgeflogen, jooo des is wos.

Ein halbes Jahr Bedenkzeit und danach bestellt. Erste Lieferung Oktober 2013

bekommen und sofort losgelegt. Die Seitenruderflosse war am 3. Tag fertig. Nach einem Jahr, also Oktober 2014 habe ich bereits den Motor reingehängt. Wirklich ein sehr genauer, durchdachter und sehr schneller Kit, Geheimnis:

Blindnieten 12.300 Stück. Bilder www.vanrv12.blogspot.co.at genau schreiben, vanrv.

Mein Bauprüfer Obmann Othmar Wolf hat mich angerufen und gemeint, der Sektionsleiter Amateurflugzeugbau für den NÖ Aeroclub sei neu zu besetzen, weil Wolfgang Paungartner zu wenig Zeit hat. Einmal zu wenig nein gesagt und ich bin schon Anfang November bestellt worden.

Toni Tscherny

Igo Etrich Treffen 2014 in Krems/LOAG

Wie in den letzten Jahren haben wir auch heuer unser internationales Igo Etrich Treffen 2014 in



Krems LOAG veranstaltet. Die Wetterprognosen versprachen Flugwetter und so hofften wir auf zahlreichen Besuch aus dem In- und Ausland. Othmar und ich waren wie immer schon Freitag Mittag am Flugplatz, er mit der Cherry und ich mit dem Equipment im Auto, und wenig später trafen bereits die ersten Besucherflugzeuge ein. Bis zum Abend hatten wir nicht weniger als 23 Landungen gezählt. Auch Freunde aus dem benachbarten Ausland, wie zum Beispiel Detlev Claren, der Vizepräsident der OUV, mit seiner LI 1 und Werner Maag, Präsident der EAS, mit seiner Frau in der Wheeler Express, waren schon am Freitag mitsamt ihren Fahrrädern da. Ebenso unsere schon langjährigen und lieben Freunde, Jürgen Böhm, heuer erstmals ohne seine einsitzige Starlite, dafür aber als Copilot seines Sohnes Tommy in der Jodel, die am Flugplatz Grabenstätt stationiert ist.

Bemerkenswert war auch der Besuch von Alois Krennmair mit seiner neuen wunderschönen Arado 96, an der er 13 Jahre mit Akribie gebaut hat. Leider musste er am selben Tag wieder heimfliegen, so konnten nicht alle Besucher seine Leistung bewundern.

Bereits im Vorfeld hatten wir mit der örtlichen Ballonsektion vereinbart, dass diese zum gleichen Termin ein Meeting veranstaltet, um den Flugplatz an diesem Wochenende im August so richtig zu beleben. Die Aktionen der Ballonfahrer sollten sich mit unseren Aktivitäten nicht in die Quere kommen, da sie ja nur zeitig am Morgen und am Abend aktiv wären. Wie zeitig am Morgen sollten wir dann am Samstagmorgen erleben, doch davon später.

Der schon traditionelle Heurigenbesuch am Freitag, gemeinsam mit den Ballonfahrern, war wieder ein genussreicher Abend, die Jause und der Wein schmeckten vorzüglich, und ich transportierte die letzten Weingenießer noch nach Mitternacht in ihre Quartiere. Ein Großteil musste zurück zum Flugplatz, da sie ihre Zelte traditionell hinter den Flugzeugen aufgebaut hatten. Der Wein hatte für guten und tiefen Schlaf gesorgt, der jedoch um 6 Uhr morgens jäh durch das laute Getöse der Ballon-





Schweden dafür gerügt wurden, kam mir diese Idee. Wir mussten uns von der Security welche ausborgen, erst dann durften wir am Vorfeld unsere Flugvorbereitung und Betankung durchführen. Als wir schon startbereit im Flugzeug saßen, holte die Security die Westen wieder ab und dann ready to departure! War uns eine Lehre, seitdem sind sie in der Cherry.

Samstag hatten wir schon fast 40 Flugzeuge, alle selbstgebaut, am Vorfeld stehen,

als sich der Himmel ziemlich schnell verfinsterte und sich doch besorgniserregende Gewitterwolken bildeten. Als ich zu Othmar sagte, das sähe nach Hagel aus, lachte er mich zuerst aus, doch ich begann mein „Büro“ schnellstens im Auto zu verstauen,

Gasbrenner unterbrochen wurde. Aus Treibstoff-Spargründen fahren die Ballonfahrer bereits am frühen Morgen, wenn die Lufttemperatur noch niedrig ist. Es war jedenfalls ein interessantes Schauspiel, die vielen bunten Ballone beim Start zu verfolgen und für alle, die dem guten Wachauer Wein nicht gar so heftig zugesprochen hatten, war es ein wunderschöner Guten Morgen – Gruß, die farbenfrohen Kugeln in die Sonne steigen zu sehen.



Samstag Vormittag gab es regen Flugverkehr und ich kam mit dem Ausfüllen von Teilnehmerliste und Besuchertafel fast nicht zurecht. Außerdem bekam jeder Pilot und Copilot eine knallgelbe Warnweste mit Aufdruck, Pilot/Crew. Da wir auf unserer Nordkapreise vor 2 Jahren natürlich keine im Flugzeug hatten und in

inklusive der Kaffeemaschine, die nie auskühlte. Mittlerweile starteten bereits die Hagelflieger, so trauten auch einige der Piloten den Wolken nicht, und es begann ein großes Flüchten und Wegfliegen oder verzurren der Flieger. Kaum war alles gesichert,

kamen Sturmböen und Starkregen, alles flüchtete ins Restaurant und es hagelte bereits die ersten kleinen Hagelkörner. Wolfgang wollte mit seiner RV-8 noch in die Luft nach St. Georgen, doch es war bereits zu spät, die Front schon da. Es blieb ihm nichts anderes übrig, als im Flugzeug sitzen zu bleiben und mit Bangen zuzuschauen, wie sich die beiden Flugzeuge rechts und links von ihm, trotz Verzurrung, in den Wind drehten. Die Blitze trugen auch nicht gerade zur Beruhigung bei.





In all dem Grau in Grau landete noch unser Freund Walter Baaz mit seiner Lancair Legacy, er kam aus Niederöblarn, konnte wegen des starken Regens sein Flugzeug auch nicht verlassen und wartete ebenfalls darin sitzend das Ende ab.

Und wie es so schön heißt, auf Regen folgt Sonnenschein, so auch diesmal. Als sich die Gewitter verzogen hatten, wurde die Kaffeemaschine wieder angeworfen und auch wenn einige barfuss durch die Pfützen platschten, um das Schuhwerk zu schonen, war es bei Kaffee und Kuchen wieder sehr gemütlich. Es trudelten sogar noch ein paar Flugzeuge nach der Front ein, die nach einem Zwischenstopp und abwarten der Gewitter, noch einen gemütlichen Abend mit uns verlebten.

Alles in allem waren genau 50 Flugzeuge angereist und es war wieder ein erfolgreiches Wochenende, teilweise nass, aber sehr lustig. Der



abendliche Aperitiv am Samstag um 19 Uhr, vor dem Flugplatzrestaurant, leitet immer ein großartiges Abendessen im „Fly In“ ein, bei dem gefachsimpelt, Erfahrungen und Reiseerlebnisse ausgetauscht werden und einfach Gemütlichkeit mit Freunden und Gleichgesinnten gelebt wird.

Am Sonntag, zum Heimflug, gab es schönsten Flugwetter, es sind alle gut nach Hause gekommen, was für uns als Veranstalter immer das Wichtigste ist.

Wir danken dem Flugplatz Krems - Gneixendorf und seinen Betriebsleitern für die Infrastruktur und die unkomplizierte Abwicklung des doch recht ansehnlichen Flugverkehrs.

Außerdem dem Wirt, Herrn Fürst, der Küche und dem Personal des „Fly In“ für die schmackhafte und reibungslose Bewirtung, es hat wie immer allen ganz toll geschmeckt.

Im kommenden Jahr wird das Igo Etrich Treffen einmal zur Abwechslung in Zell am See stattfinden, wir sind dort herzlich eingeladen worden und bei unserer Jahreshauptversammlung haben sich auch alle dafür ausgesprochen. Natürlich hat es allen in Krems wie immer sehr gut gefallen, doch wir Flieger sind ja ein unruhiges Völkchen und so wollen wir einmal etwas Anderes ausprobieren. Vielleicht ist Zell am See eine kleine Herausforderung für unsere Flachlandfreunde aus Deutschland, doch es wird ihnen auch dort sicher gefallen☺

Heidi Wolf



„Gesichter vom Treffen“



Alles dreht sich

Manche Flächenpiloten behaupten, dass Hubschrauber nur deshalb fliegen, weil sie so hässlich seien, und deshalb von der Erde abgestoßen würden.

Stimmt aber nicht! Es gibt sehr schöne Hubschrauber und ohne besondere Aerodynamik fliegt gar nichts. Im Gegenteil, für mich ist der Helikopter das faszinierendste Fluggerät überhaupt.

Aus diesem Grund habe ich mich im März 2009 noch in allerletzter

Minute dazu entschlossen, die PPLH zu machen.

Gleich darauf verteuerte eine Änderung der ZLPV die Ausbildung für Flächenpiloten fast um das Doppelte.

Mit der Lizenz

kam auch sofort der Wunsch nach einem eigenen Heli. Die auf dem Markt befindlichen, zertifizierten Geräte schieden aufgrund von zu hohen Betriebskosten gleich aus und so machte ich mich auf die Suche nach einem gebrauchten Experimentalheli.

Zufällig wurde mir dann im Sommer 2009 ein einsitziger CH7 Angel aus dem Burgenland angeboten. Der Heli hatte aber nur eine italienische Basic UL-Zulassung und bekam von der ACG keine Einfluggenehmigung. Der Besitzer wollte ihn gleich wieder loswerden und so kaufte ich den kleinen Hüpfer mit der Vorstellung, eine Experimentalzulassung dafür zu erhalten.

Die Voraussetzungen dafür waren eine komplette Zerlegung des Luftfahrzeuges bis in den ursprünglichen Bausatzzustand und die Rissprüfung aller für den Flugbetrieb relevanten Teile.

Danach folgten der Zusammenbau unter Aufsicht eines Prüfers der ACG und Belastungsversuche, ähnlich wie bei einem Flächenflugzeug.

Zuvor musste das LFZ noch aus dem italienischen Register gelöscht werden. An dieser Stelle mein Dank an Rudi Haas für die Arbeit als Dolmetscher.

Die komplette Zerlegung erwies sich schließlich als wirklich notwendig, weil sehr viele Teile Korrosion zeigten und getauscht werden mussten oder einfach kaputt waren. Zum Beispiel waren alle Dichtringe beim Freilauf zu tauschen. Noch viel schlimmer war

an den Lagerstellen, die von der ursprünglichen 2 mm Wandstärke, von 2mm auf Papierstärke abgeschweert waren!

Die größte Herausforderung war aber der Umbau des Motors.

Ursprünglich war ein Zweizylinder



Zweitaktmotor (Rotax 582) mit 65 PS eingebaut. Für den Flugbetrieb war dieser Motor wegen seines geringen Gewichtes durchaus ausreichend, aber die geringe Zuverlässigkeit mit der Gemischschmierung, die enorme Russentwicklung und den Verbrauch von 25 Liter pro Stunde wollte ich nicht hinnehmen.

So entschloss ich mich einen Rotax 912 mit 80 PS zu installieren. Der Gitterumpf wurde im Motorbereich umgeschweißt und Halterungen für die Motorträger angebracht. Danach wurde der gesamte Rahmen glasgeperlt und lackiert. Zum Glück passen die Motorträger des neuen CH7 Kompress auch auf den 912er und so hing der Motor bald an seinem Platz.

Nach ursprünglichen Versuchen mit einer hydraulischen Kupplung entschloss ich mich erst vor kurzem, den Motor fix zu installieren und mit gespanntem Antriebsriemen den Motor zu starten. Die Rotoren drehen dann sofort mit, der Motor springt aber trotzdem mit der richtigen Technik zuverlässig an. Ein Tribut an die Betriebssicherheit nach dem Motto: „Was nicht vorhanden ist, kann nicht kaputt werden!“.

Die Kühler für Wasser und Öl stammen aus dem Motorsport und werden im Schwebeflug von zwei Ventilatoren automatisch zwangsbelüftet.



Die Instrumente für Flug- und Motorüberwachung sind ident mit denen eines Flugzeugs, lediglich der Drehzahlmesser für den Hauptrotor kommt als Kernstück des Panels dazu.

Da ich eine österreichische Experimentalzulassung anstrebe, sind natürlich ein neues 8,33MHz Funkgerät, ein neuer ELT sowie ein Feuerlöscher in der Ausrüstungsliste zu finden.

Das Leergewicht beträgt zurzeit etwa 250kg, das MTOW entspricht dem des zweiseitigen Kompress mit 450kg.

Alle Belastungsversuche gingen auch von diesem Gewicht aus, obwohl das Original mit dem Zweitaktmotor nur ein MTOW von 300kg hatte. Das entsprach den Zulassungskriterien für ein einsitziges UL.

Die ersten Schweberversuche machte ich im Februar 2014 in meinem Garten. Der größte Vorteil des Helis

Technische Daten:

Hauptrotordurchmesser	6,10 m
Länge	7,00 m
Höhe	2,35 m
Rotordrehzahl	540 rpm
Leergewicht	250 kg
MTOW	450 kg
Tankinhalt	2x20 Liter
Reisegeschwindigkeit	80 kts
Vne	104 kts
Verbrauch	18 l/h



kam hier voll zu tragen, du brauchst keinen Flugplatz.

Auf einer Wiese eines befreundeten Landwirts machte ich dann auch das Tracking der Compositerotorblätter und danach ein paar längere Schwebeflüge.

Ich kann nur sagen ein absoluter Traum. Der Heli lässt sich allein mit den Gedanken steuern, so feinfühlig und direkt ist die gesamte Kinematik. Kein Vergleich mit dem ohnehin schon sehr direkten Hughes 300 und schon gar nicht mit dem Robinson R44.

Momentan arbeite ich an den erforderlichen Dokumenten für die Ausstellung einer

Erprobungsbewilligung. Ich hoffe diese heuer noch zu erlangen, um dann endlich ein paar ausgedehnte Flüge außerhalb des translatorischen Effekts (Übergangsauftrieb bei ca. 7 kts) durchführen zu können.

Meine große Hoffnung für die Zukunft liegt aber auch in der Einführung einer eigenen UL-Klasse für Hubschrauber. In Deutschland läuft bereits eine Erprobungsphase mit ein paar Modellen bis zum Frühjahr 2015. Sollte dort, wie in einigen anderen europäischen Ländern schon üblich, die UL-Heliklasse eingeführt werden, wäre das ein riesiger Sprung zum leistbaren Hubschrauberfliegen neben der Experimentalschiene.

Bis dahin werde ich aber mit meinem Grashüpfer hoffentlich schon viele Stunden geflogen sein.

Wolfgang Paungartner

Unsere Reise nach Norwegen (1. – 12. Juli 2014)

Wir (Ulrike und Christian Parb) waren bereits zwei Mal mit dem Auto in Norwegen (2001, 2002). Uns faszinierte die Urtümlichkeit dieses Landes, die Fjorde, Gletscher, Seen und alles, was dieses Land so zu bieten hat. Dieses Gebiet von oben sehen zu können muss wohl ein Traum sein – und so entstand die Idee, mit unserer Cherry Richtung Norwegen aufzubrechen.



Die Karten von Norwegen nehmen unser gesamtes Wohnzimmer ein



eigentlich passt in so eine Cherry ziemlich viel hinein

Ich wollte eigentlich die Route ein bisschen planen, doch Christian sagte immer: „Das hängt alles vom Wetter ab ... wann - wo – wie – was“ ...

... und so flogen wir mit einer vollbepackten Cherry vom Flugplatz Völtendorf einfach los. Christian hatte drei Wochen Urlaub – also gab es ein schönes Zeitfenster für unser Vorhaben.



Unsere Route sah letztendlich so aus:



Völtendorf -
Strausberg (D) -
Arhus (DK) -
Kristansand (N) -
Forde -
Bronnoysund -
Leknes (Lofoten) -
Tromsö – Nordkap -
Tromsö -
Stokmarknes
(Vesteralen) – Narvik
– Kiruna (S) – Lulea –
Sundsvall -

Söderhamn – Ska Edeby (kleiner Grasplatz nahe Stockholm) – Malmö – Rügen (D) – Auersbach - Völtendorf

Nach einem Tankstop in Strausberg ging es (und das haben wir erst dort entschieden) Richtung Dänemark, nämlich nach Arhus, wo wir in einem b & b in Ebeltoft schliefen und uns vorher das kleine Städtchen natürlich ansahen.



Ebeltoft

Am nächsten Tag flogen wir über Hirtshals etwa eine dreiviertel Stunde übers Meer nach Kristiansand.



übers Meer



Flugplatz Kristiansand

Unser einzig schlimmes Erlebnis bei dieser Reise sollte uns gleich am dritten Tag passieren: Wir hatten den Flugplan von Kristiansand nach Alesund aufgegeben und starteten bei aufgelockerter Bewölkung in Richtung Alesund.

Wir genossen die teils mit Schnee bedeckte Landschaft der Hardanger Vidda – und die Wolken wurden mehr und mehr. Als wir an einem Flugplatz vorüberflogen, meinte ich noch, es wäre vielleicht besser, zu landen. Christian entschied sich, über die Wolken zu steigen und „on top“ zu fliegen. Die Wolken stiegen an und wir waren bereits auf 10.000 ft, wo der Motor natürlich nicht mehr so viel Leistung hat. Von oben kam auch noch eine Wolkenschicht bedrohlich nahe – was tun?

Da tat sich für uns ein kleines Wolkenloch auf, das Christian nutzte und „durchtauchte“ – wir waren in der Umgebung von Forde, wo das GPS auch einen Flugplatz anzeigte.

Nach ein paar Versuchen einen Weg zum Flugplatz zu finden (die Bewölkung lag teilweise auf) landeten wir - wohl mit Unterstützung von oben- gut am Flugplatz Forde; der Platz liegt immerhin auf 1045 ft.



Flugplatz Forde

Christians Lehre daraus (und Tipp an alle anderen): Wenn ihr schon über den Wolken fliegt (wie Reinhard Mey ja so schön singt), dann lasst euch früh genug Ausweichmöglichkeiten offen.

Der Rest der Reise ist schnell erzählt: Traumwetter von Mittelnorwegen bis in den Norden. Tolle Landschaften, blauer Himmel, super gelegene Flugplätze, nette, hilfsbereite Menschen, ...



Bronnoysund



„unser“ Haus auf den Lofoten

Mein heimlicher Wunsch, die Landung auf den Lofoten, wurde in Leknes erfüllt, wo wir zu einer alten Sprungschanze wanderten und die Mitternachtssonne genossen.

Von Tromsö sind es nur eineinhalb Stunden Flugzeit bis aufs Nordkap – also flogen wir (natürlich um Mitternacht) zum Nordkap!



Anflug auf Tromsö



Nordkap

Traumhafte Stunden verbrachten wir auch in Stokmarknes auf den Vesteralen.

Wir durften unser Zelt am Strand neben dem Flugplatz aufstellen. Beim Aufstellen des Zelts

bemerkten wir, dass wir an diesem Tag auf einem Boden von abgeschliffenen Korallen und Muscheln schlafen würden!



Stokmarknes



Umgebung von Stokmarknes

Von Stokmarknes ging es dann weiter nach Schweden über Kiruna, das für seinen Erzabbau bekannt ist, weiter nach Lulea, wo wir bei einem der zahlreichen Seen Quartier bezogen.



Erzabbau bei Kiruna

Für einen Stockholm-Besuch ist der Grasplatz Ska-Edeby sehr empfehlenswert.



See neben unserem Hotel in Lulea

Der Platz liegt am Rand der Kontrollzone des Flugplatzes Stockholm-Bromma und man wird dort als Fremder gern gesehen. Wir durften sogar für 2 Nächte das dortige Stockbett benutzen. Fliegen ist auf diesem Platz so etwas von unkompliziert: Man meldet sich am Funk – meist redet auch gar keiner zurück – und los geht's! Mit Bus und später U-Bahn ist man etwa in einer Stunde im Zentrum von Stockholm.



Stockholm



Nordisches Museum



Flughafen Malmö

Im Nachhinein war es gut, dass wir keine genauen Pläne und Ziele für unsere Reise hatten. Es sollte wohl alles so kommen, wie es für uns am Besten war.

Auf Rügen haben wir in der Gaststube diesen Spruch entdeckt.

Er passt sehr gut zu unserer Reise.



Einige Daten zu unserer Reise:

Geflogene Strecke: 7256 km (3918 nm)

Flugstunden: 33

Durchschnittsgroundspeed: 118 kt (meist Rückenwind) 219 km/h

Durchschnittsverbrauch: 15,8 l/h

Verwendete Flugsoftware: sky demon

Hilfreich ist es, in Norwegen über www.ippc.no den Flugplan aufzugeben

(gratis, aber Registrierung notwendig)

Gut ist auch der VFR-guide norway im Internet (jährlich aktualisiert)

Neubeginn

Wie schon viele wissen, hat die über 30-jährige Geschichte mit meinem Experimentalflugzeug ‚Polliwagen‘, mit vielen Hoch- u Tiefpunkten, am Freitag 6.6., 11:40, am Flugplatz Vrsar/Kroatien ein jähes Ende gefunden.

Kurzer Rückblick:

Bei der Landung auf der 36 (über Limskifjord) hatte



ich an der Schwelle plötzlich Turbulenzen, die Maschine sackte durch, ich gab etwas Gas, klatschte trotzdem auf und sprang mir 2x weg. Ich versuchte durchzustarten, was leider misslang. Fast im Stall mit vollen Klappen ging es bei Vollgas links weg in eine Baumkrone über dem Flugplatzrestaurant, die Bruchlandung endete direkt auf den Tischen im Gastgarten! Glück im Unglück – es war niemand im Gastgarten, da das Lokal gerade geöffnet hatte!

Gedanken an mögliche andere Szenarien habe ich verdrängt – so viel Glück hat man wahrscheinlich nur einmal

Das Flugzeug wurde total zerstört, der vordere Rumpf- u Cockpitbereich blieb gottseidank halbwegs heil, so dass mein Sohn u ich ohne



einen Kratzer aussteigen konnten. Tragflächen u Rumpfhinterteil waren abgerissen – hat viel Bremsenergie aufgenommen.

Dann grosser Auflauf mit Kriminalpolizei, örtlicher Polizei, 4Std Warten auf die Unfallkommission aus Zagreb, inzwischen haben Paparazzis an allen Ecken gelauert – um 17:00 waren wir schon im kroatischen Fernsehen

Lustiges Detail am Rande: Am Abend hatte Andi schon 10 kroatische ‚Facebookfreudinnen‘

Die Abwicklung mit der Unfallkommission war unkompliziert und nach 17:00 konnten wir den Rumpf mit einem Kranwagen bergen.

Nächster Tag Rückreise auf dem Landweg, was sehr mühsam war (Taxi nach Triest, Bahn bis Udine, Bus über Kanaltal bis Villach, dann wieder Bahn über Salzburg nach Wels)

Den Motor u. die Instrumente hab ich 2 Wochen später mit dem Auto abgeholt, die Flugzeugfragmente wollte sich der Wirt für die Wiese neben dem Gastgarten als Attraktion

behalten (es liegen schon einige ausgeschlachtete Flugzeuge dort).

Die Belegschaft vom Flugplatz war sehr hilfsbereit (Ein Grazer Kunstflieger, der auch am Flugplatz wohnt - Gerhard Ertl – sowie Raiko, der Flugplatzchef).

Vorerst war für mich die Fliegerei ernsthaft abgehakt, hatte die Schnauze voll!

Mit zunehmender Distanz zum Erlebten konnte ich Gedanken wie ‚...vielleicht, doch, ...etc‘ nicht verhindern. Erstmal Fliegerarzt und Scheinverlängerung, dann bleiben mir immer noch alle Wege offen! Es haben sich auch viele Kollegen gemeldet, mir Mut zugesprochen und Verkaufangebote gemacht, die durchaus interessant waren – vielen Dank!



Ich hatte unabhängig vom Unfall ab und zu mit einem neuen Projekt gedanklich spekuliert. Im Frühling, als Mark Wratthal seine Mustang2 inserierte, wollte ich es mir schon ansehen, da es früher auch eines meiner Favoriten war, bin aber dann nie nach Wien gekommen, wenn Mark Zeit hatte. Nach dem Unfall konnte ich dann mit ihm in Gols bei seinem Mitbesitzer Christian Kogelmann die Maschine ansehen. Angebot war gut, aber es schien mir irgendwie der Rest meines Lebens zu kurz, um mich wieder ein paar Jahre in die Werkstätte zu verkriechen, bis das Ding fertig ist.

Wolfgang Streitwieser hat mich vorher schon auf eine Lancair 235 aufmerksam gemacht, die wegen Fahrwerksproblemen in

der Erprobung bauchgelandet wurde und zu einem fairen Preis zu haben wäre. Konnte es mir nicht verkneifen, es auch anzusehen, da es in den 80er Jahren mein Traumflugzeug war, ich aber das Geld für den Bausatz nicht hatte. Die aerodynamische Form, die schönen Proportionen und die gute Reiseleistung machen das Flugzeug für mich so attraktiv. Für Graspisten ist es zwar ungeeignet, aber für unseren schönen Flugplatz in Wels und als Reiseflugzeug optimal.

Habe mich nach der Besichtigung in Bayern noch gegen die Begeisterung gewehrt, negative Berichte im Internet gesucht und auch gefunden - wollte mich nicht gleich in ein neues Abenteuer stürzen. Manche beschreiben es als zickig, die meisten Unfälle sind aber beim Einkurven in den Endanflug passiert – eben klassische Fehler, die vielleicht bei einem schnelleren Flugzeug noch eher passieren.

Die Gedanken kehrten sich plötzlich um: Aus ‚zahlt sich nicht mehr aus..‘ wurde ‚jetzt kann ich verwirklichen, was damals mein Traum war‘. Aus ‚vielleicht war es Bestimmung, dass es ohne menschlichen Schaden ein Ende fand‘ wurde ‚vielleicht war es Bestimmung, dass ich über diesen komplizierten Umweg zu meinem Traumflugzeug komme...‘, usw. Man kann viel philosophieren warum und wieso, über Sinn oder Unsinn – letztlich bleibt es eine emotionale Entscheidung!



Ein Flug mit Wolfgangs L235 hat mich überzeugt, dass auch das Abkippsverhalten unkritisch ist. Die Stabilitätskriterien reichen eben nicht für eine Musterzulassung (wie bei den meisten Experimentalflugzeugen), wie mir Andreas Winkler von der ACG mitteilte, der mir auch seinen Testflugbericht zusendete.

Peter Styrsky aus München schwärmt heute noch von seinen schönen Flügen mit der L235 und hat mich mit

Dokumenten

unterstützt. Er hat ja viele Jahre die Lancair-Flugzeuge seitens der OUV betreut.

Aufgrund diverser Arbeiten im Haus etc hat sich die endgültige Entscheidung

verzögert, obwohl es eigentlich ziemlich schnell klar war, dass es keine andere Lösung gibt, als kaufen!

Die erste Herausforderung war die

Verbreiterung des Anhängers. Die Transportbreite musste von 180 auf 250cm erhöht werden – gerade grenzwertig für normalen Strassentransport. Weiters ist das Standardgaragentor nur 2,2m breit, somit musste eine Schwenkvorrichtung für die schräge Einbringung angefertigt werden. Mitte Oktober war es endlich so weit: Die Abholung aus Bayern stand bevor. Hubert Keplinger hat mich begleitet und seine Hilfe miteingebracht. Die Anhängermodifikation passte perfekt und die 120km Transport waren eine Freude. Die Zustimmung meiner Frau hält sich verständlicherweise in Grenzen, hat ja schon einiges miterlebt. Einige neugierige Fragen und Tips für die Lackierungsgestaltung durfte ich schon wahrnehmen – sind es vielleicht doch schon Signale einer heimlichen Begeisterung☺? Das Flugzeug hat eine Perlmutterlackierung und sieht zwar ganz edel aus, aber es sind doch Teile neu zu lackieren, was sicher schwierig anzupassen ist. Werde daher alles weiss lackieren, mit eigenem

Streifendesign. Interessanterweise sind keine grösseren Schäden von der Bauchlandung festzustellen, da es im hohen Gras gelandet wurde (nur ein Fahrwerksdeckel, Vergaserbox, Landeklappen hinten, Dreiblatt Mühlbauerprop etwas kürzer)

Folgende Arbeiten sind durchzuführen, bzw habe ich zusätzlich vor:

- - - Motorzerlegung, shockload, Fertigung neuer Propellerblätter f 3-Blatt



Mühlbauerprop Modifikation der Innenaustattung u Instrumentenbrett, Verbesserung einiger Installationen, Ausrüstungsänderung, Änderung der Cowling unten, Lackierung

Wolfgang Streitwieser unterstützt mich mit seiner Erfahrung u technischen Tipps, zeigt auch deutlich seine Mitfreude!

Ich möchte eine österreichische Zulassung anstreben, Andraes Winkler hat mir bereits einen Termin für die Begutachtung u Bestandsaufnahme vorgeschlagen. Es ist aufgrund der Historie und Zustand des Flugzeugs eine Baubewilligung erforderlich, dann Erprobung laut Programm.

Somit habe ich im nächsten Jahr eine interessante, erfüllende Aufgabe und mache mir zu meinem runden Geburtstag ein schönes Geschenk, wenn es zum Erstflug kommt und alles so klappt, wie ich es mir vorstelle.

Hermann Eigner

40 Jahre Fliegerleidenschaft

Von Leopold Beham

Persönlicher

Rückblick und Jubiläen: Seit 40 Jahren betreibe ich Modellflug, vor 25 Jahren habe ich den Segelfligerschein und den PPL erworben. Ein Jahr danach bin ich mit einer PA-28 mit Othmar Wolf und Christian Parb nach Birrfeld geflogen, um die Cherrypläne von Max Brändli abzuholen, die ich im folgenden Winter zu bauen begann. Vor genau 22 Jahren habe ich die Jodel D-95 von August Rümmele gekauft, mit der ich vor 20 Jahren um Mitternacht ums Nordkap geflogen bin.

Seit 15 Jahren fliegt nun schon meine Cherry und vor weiteren 10 Jahren hatten wir die erste Anrainerversammlung für die Gründung unserer Außenlandwiese, was, wie die Cherry zu bauen, die beste Idee war.

Mensch wie die Zeit vergeht, zurück bleiben viele Erlebnisse und Erinnerungen an viele liebe Menschen die ich bei meinen Reisen mit meinen Fliegern kennen gelernt habe.

Wie hätte meine Fliegerlaufbahn wohl ohne Eigenbauflieger ausgesehen? Was bringt die Zukunft? Wo gehen wir Flieger hin?

Fragen, die ich mir früher nicht gestellt habe, aber wenn ich mir die Entwicklung der letzten Jahre so ansehe, kommen mir schon Zweifel. Ja früher, da war alles besser, das haben ja auch schon die Alten gesagt als ich jung war, da muss doch was dran sein, oder?

Also ich bin fest der Meinung, fliegerisch war es besser, man konnte auf den Airports unkompliziert ohne Sicherheitskontrolle ein und aus gehen, es gab eine ordentliche kostenlose persönliche Wetterberatung von Leuten die ihr Handwerk verstanden haben, Benzin kostete die Hälfte, Landegebühren waren moderat, Anflug und Abfluggebühren sowie Englischüberprüfung und



Rampchecks waren noch nicht erfunden. Eines ist vielleicht besser geworden, man braucht heute nur einen Überprüfungsflug mit einem Fluglehrer oder Examiner zum Verlängern der Lizenz, der aber nicht mit dem Eigenbauflugzeug absolviert werden darf. Das hat natürlich auch gewisse Vorteile, man ist jetzt in der Luft ziemlich alleine und das wird noch besser werden, aber leider ist man das dann auch am Boden nach der Landung. Die Flugplätze klagen über Flugbewegungsrückgängen, Mitgliederschwund, teilweise völlige Überalterung, da der Nachwuchs fehlt. Wieso gibt es keinen Fliegernachwuchs? Ich für meinen Teil bin froh dass ich die 25 Jahre viel geflogen bin, über 2500 Flugstunden, rund 2500 Starts davon 600 Stunden mit der Jodel und 1500 Stunden bei 1200 Starts mit der Cherry, also 2100 Stunden auf meinen zwei Selbstbaufliegern und jetzt muss ich auf Holz klopfen, ohne jegliche technische Probleme. Ach ja, bei einem Startabbruch weil ich den Ölkontrolldeckel zu verriegeln vergessen habe und ich durch einen Anfall von Dummheit keine Platzrunde fliegen wollte, hab ich einen Reifen platt gebremst, ja die Cherrybremse geht, wie Max sie gezeichnet hat, sehr gut!

Meine Erfahrung mit dem Wetter schaut da schon etwas anders aus, zweimal hat es mich da erwischt. Einmal bei einem Flug von Deutschland nach Krems, ich bin trotz besserem Wissen, dass das Wetter schlecht wird, weggefliegen. Ich musste ja an diesem Tag unbedingt nach Hause kommen und das Umfliegen der vielen kleinen Gewitterzellen mit der Jodel hat sogar Spaß gemacht, man hat dabei Erfolgserlebnisse wenn man es beherrscht. Doch kurz vorm Ziel war dann richtig Schluss, habe es gerade noch zu einem kleinen Flugplatz geschafft, wäre dieser nicht in der Nähe gewesen hätte ich die nächste Wiese

zur Notlandung nehmen müssen. Ein ähnliches Erlebnis habe ich dann nochmals mit der Cherry erlebt, wieder ein Flug von Deutschland nach Krems, nördlich von Regensburg war Schluss mit lustig. Dabei meinte noch der amerikanisch sprechende Militärkontrolller in Hohenfels, durch dessen Kontrollzone ich geraten bin, dass ich in Hohenfels ohne weiteres landen könnte. Als aber nach vorne nichts mehr ging und ich zurück nach Hohenfels fliegen wollte, war der Rückweg ebenfalls verschlossen, die Luft um mich herum kondensierte sehr schnell, die noch vor kurzem vorhandenen 2 km Sicht waren weg. Durch Glück und höhere Vorsehung, teils kreisend um frei von Wolken zu bleiben und



Erdsicht zu behalten war plötzlich die Piste von Regensburg unter mir. Mensch hat mir die gefallen, zu meiner Ehrenrettung muss ich sagen, dass nach mir noch eine vollbesetzte PA28 aus der Schweiz kommend gelandet ist. Ich will damit sagen, das Wetter ist bei unseren Sichtflügen die größte Gefahr. Die Technik, der eigene Trainingsstand, sowie die körperliche und geistige Fitness sind uns bekannt, aber das Wetter ändert sich manchmal schneller und anders als prognostiziert und selbst interpretiert. Wirklich vermeiden kann man solche Situationen nur indem man nur dann wegfliegt, wenn ganz Europa wolkenfrei ist. Will man aber eine weitere Reise über längere Zeit durchführen, muss man sich mit Schlechtwetterflügen auseinandersetzen, hierzu meine persönliche unvollständige Erfahrung und ein paar unverbindliche Tipps.

Das erste ist natürlich die beste erreichbare Wetterberatung, ich finde da stößt das „Selfbriefing“ schon an seine Grenzen. Anflugblätter vom möglichen Ausweichplätzen vor dem Einfliegen in ein

Schlechtwettergebiet zurechtlegen, der Finger ist sowieso auf der Karte und die Frequenz des nächsten in Flugrichtung gelegenen Flugplatzes ist gerastet und wenn jemand erreichbar ist, fragen, ob die Witterung eine Landung zulässt. Am GPS immer die Kurslinie zum nächsten Flugplatz auf der Flugstrecke und so fliegt man dann mit teils massiven Zielkursabweichungen aber immer frei von Wolken und dunklem Niederschlag. Natürlich ist es gut, bei schlechtem Wetter in einem Flieger mit guter Rundumsicht zu sitzen wie bei der Cherry, doch spätestens da rächt sich die getönte Scheibe. Natürlich brettet man bei solchen Bedingungen nicht mit maximaler Reiseleistung, sondern schön gemächlich,

man hat ja Zeit, denn man kommt sehr wahrscheinlich eh nicht ans Ziel sondern sitzt schon früher auf einem Ausweichplatz.

Für die ganz Mutigen, die „on top“ fliegen, ja das kann man machen, solange die Löcher groß genug zum Absteigen sind, aber das schönste Wolkenloch hilft dir nichts, wenn du nicht imstande bist durchzuschlüpfen. Kreisen will gelernt sein, Segelflieger sind sicher im Vorteil. Das Verfahren sollte man unbedingt trainieren, natürlich ohne Wolken, um überhaupt zu wissen wie sein Flieger am optimalsten sinkt. Gelingt das nicht und ist dann das letzte Wolkenloch überflogen und steigt die Bewölkung schneller als der Flieger steigen

kann, dann steigt auch die Spannung und der Pilot kommt ins Schwitzen. Wenn dann noch ein Motorproblem dazukommt ist man echt „on top“, gut gemacht, würde Hans Lixl sagen. Ich mache solche Sachen jedenfalls nicht mehr, überhaupt ist bei mir die Bremse angezogen, sagen wir mal statt wie früher 90% des Möglichen nur mehr 70%. Nichtfliegen ist auch schön und man muss nicht unbedingt überall dabei sein!

Damit bin ich gleich bei noch einen Thema das mich seit einiger Zeit beschäftigt: Was tun wenn man eine Zeitlang nicht fliegt?

Ich bin leider etwas spät draufgekommen, aber fliegen, wie die meisten Motorpiloten dies betreiben, führt früher oder später zur Gewichtszunahme, durch die ständigen Luftveränderungen und die viele Frischluft steigt der Appetit und man wird immer schwerer so wie das Flugzeug durch Mehrausrüstung. Seit ich regelmäßig Ausdauersport wie Radfahren, im Winter Schitouren und Laufen betreibe sind die beginnenden Wohlstandserkrankungen verschwunden und da das Blut mehr Sauerstoff

transportiert, kann man auch höher fliegen (zur Motivation), man ist weniger bis nie krank und Stiegen, Leitern, Berge, verlieren ihren Schrecken. Früher hab ich gedrittelt, Arbeiten, Familie, Fliegen, jetzt hat Sport den gleichen Stellenwert, natürlich alles schön gerecht aufgeteilt! Noch ein Thema: ich werde immer wieder von Flugzeugbauern gefragt, wie soll ich meinen Flieger



ausrüsten? Ich rate dazu, nur mehr das Allernötigste einbauen. Es hat sich die Avionik mit Bildschirmen sehr schnell und auch gut entwickelt, doch mit dieser komplexen Technik muss man auch umgehen können. Dazu gehört viel Training und regelmäßiges Fliegen. Manche Geräte können alles auf einem Bildschirm darstellen, Fluginstrumente, GPS und Motorinstrumente. Das ist aber insofern riskant, wenn dieser Bildschirm ausfällt ist keine Motorüberwachung mehr möglich und noch schlimmer kein GPS mehr. Der Motor läuft ja weiter, aber hat man sich auf das GPS erst mal verlassen, hat man wirklich ein Problem. Spätestens jetzt ist es gut wenn man mit dem Finger auf der Karte mitgezeigt hat!

Fliegt man übers offene Meer ist ein künstlicher Horizont sehr hilfreich, es geht auch bei schönem wolkenlosen Wetter relativ schnell, plötzlich hat man das Gefühl, in einer blauen Kugel zu sein. Da hilft steigen und man bekommt wieder

einen Horizont. Bei schlechtem Wetter und Dunst über dem Meer geht jedoch ohne Horizont nichts mehr. Das ELT hab ich so eingebaut, dass ich es im Falle einer Notwasserung erreichen und mitnehmen kann. Schwimmwesten hat man über große Wasserflächen selbstverständlich immer angelegt, man fliegt möglichst hoch und kontrolliert, am besten genau auf einer Linie zwischen zwei eindeutigen Punkten wie VOR und Flugplätzen, dies verbessert die Aussicht auf Rettung im Falle des Falles. Eine Rettungsinsel wäre natürlich sehr zu empfehlen. Meine Rennstrecke war früher immer von Rügen nach Malmö direkt über die Ostsee. Heute mache ich das nicht mehr, ich fliege lieber die Vogelzugstrecke über Lübeck - Dänemark, das ist zwar länger, aber sicherer und nervenschonender.

Zu Schluss noch ein bisschen Cherrybordbuchblättern:

Längster Flug: LOAG nach EGBP 6h31min 91L. Verbrauch
 Höchster Flug: übern Mont Blanc Gipfel 16000 ft
 Sparsamster Flug: steht noch aus!
 Verbrauch bei Reiseleistung: 14-15 L/Std.
 Reisegeschwindigkeit: 118 kt IAS/CAS
 Max. Reisegeschwindigkeit: 138 kt IAS/CAS



.....als wäre es der letzte Tag!

von Heidi Wolf

Was würde passieren, wenn wir wüssten, dass wir nur noch zwei Monate zu leben hätten??

So vieles, was wir gestern noch für wichtig erachtet haben, verliert in solchen Momenten an Bedeutung. So vieles, was wir noch gerne machen würden, rückt in den Vordergrund und schreit danach gelebt zu werden.

All die kleinen Unwichtigkeiten, mit denen wir uns selbst oft genug den Tag vermiesen, all die Nebensächlichkeiten, die uns Energie kosten und die wir mit unseren Emotionen nähren, werden bedeutungslos.

Was ist jetzt wirklich noch wichtig?

Habe ich geliebten Menschen gesagt, dass ich sie liebe? Habe ich wirklich genug Zeit mit meinen Kindern verbracht? Wann habe ich den letzten Sonnenaufgang, den prallen Vollmond, bewusst betrachtet? Möchte ich noch wunderschöne Flüge, die Weite und das Blau des Himmels genießen? Und vieles, vieles mehr.

Wir wissen nicht, wie viel Zeit uns noch bleibt, wir leben, als wären wir unsterblich und nicht, als sei uns bewusst, dass unser Leben endlich ist.

Was steht noch auf unserer „to do - Liste“?

Es gibt keinen triftigen Grund, all unsere großen und kleinen Vorhaben noch weiter aufzuschieben. Das Warten auf dieses und jenes, ...wenn die Kinder groß sind, wenn ich in Pension bin, wenn ich genug Geld gespart habe, usw. usf., macht keinen Sinn im Bewusstsein dessen, dass unsere Zeit jederzeit abgelaufen sein kann!

Beginnen wir heute schon so zu leben, als wären dies unsere letzten Tage! Bringen wir unsere Vorhaben zu Ende, leben wir unsere Wünsche und Träume, schätzen wir das Leben und besonders die Menschen, mit denen wir zusammenleben, schätzen wir vor allem uns selbst und geben wir unserem Leben einen neuen Stellenwert!

Beginnen wir in diesem Moment das Leben neu zu leben, bewusst und erfüllt zu leben, in Freude und Zuversicht und voll Staunen über die wunderbaren Dinge, die uns jeden Tag aufs Neue begegnen.

Streichen wir unwichtige Dinge und besinnen wir uns auf das Wesentliche und die wirklichen Prioritäten in unserem Leben! Leben wir unser Leben achtsamer und bewusster!

Carpe diem – nütze den Tag!

In diesem Sinne wünsche ich allen Lebewesen eine friedvolle und sinnvolle Zeit, das Wunder des Augenblicks und erfüllte Momente!

Flugzeugverkäufe:

Lancair ES



Weitere Infos unter: www.lancair-es.at

Wenn jemand noch spezielle Fragen hat, bitte einfach melden unter: info@lancair.es oder info@lancair-es.at oder +43 664 3402366

Ronald Heidegger

Krähe IV Rotax



Wiederzulassung nach Grundüberholung / Motorwechsel / Musterprüfung : 30.12.2009
Start: 569 gesamt seit Grundüberholung: 121
Flugzeit seit Grundüberholung: 134Std.

Verkaufspreis: 9700 €

Bei Interesse Informationen unter: roland-bogenhuber@t-online.de oder +49 8654 65833

Bushby Mustang II Kit.

Der Baufortschritt entspricht einem Quickbuild Kit. Center Section inklusive Folding Flügel Option - Status cleocoed(geheftet). Flügel – Werks-quickbuild und Original verpackt. Rumpf - Skins beschädigt. Status cleocoed(geheftet), Leitwerke – fertig, Haube, Tank, Hauptfahrwerk, Steuerstangen dabei, inklusive einem Satz Baupläne

VB €5900

Mark Wrathall, Mobil +43 664 832 1145

Storm 320E, OE-CPT



Baujahr: 2002, Motor (Rotax 912 ULS; 100 PS), 3-Blatt Propeller (Constant Speed System Sattelhack)
Instrumente Standard, ELT ACK E-01, GPS Garmin, EFIS Dynon D10A, Transponder Mode S Trig TT31,
Preis: VB € 43.000.-

Kontakt: Jörg Wulz joerg.wulz@liezen.at

HB SERVICE CENTER

 **Diamond**
SERVICE CENTER

 **ROTAX**
AIRCRAFT ENGINES

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

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.

Hans Brandstätter kommt mit den elektronischen Waagen des I.E. Club gegen Spesenersatz auch zu Nichtmitgliedern. Unkostenbeitrag pro Flugzeug: EUR 50,-

johann.brandstaetter17@gmail.com

Tel.: 0664 2277564

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.

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

Österreichische Post AG – Info.Mail Entgelt bezahlt

Verlagspostamt Wieselburg.

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

Verkaufe: 2Stk. Sennheiser aktiv Headset HMEC 450, Preis: 1 Stück: 400, beide 700 EUR;

Kontakt: Peter Tomaser

Tel.: 0650-9481004

Rotax 912 ULS 2, 100 PS

Biete Flugmotor aus Experimental Bauprojekt. S/N: 4425726, BJ: 1999, 0 Stunden, Konservierung: Ansaug- und Auspufföffnungen sind verschlossen und der Motor vollkommen mit Motoröl gefüllt.

Inkl. Vakuumpumpe, Rutschkupplung, Kühlluftabdeckung, Ölbehälter, Auspuffanlage Niro, Motorträger, Flydat.

Preis: 10.000 €

Kontakt: johann.brandstaetter17@gmail.com

0664 2277564

Verkaufe meine zwei Sennheiser ANR Headsets, welche in meiner Cherry bis jetzt unauffällig ihren Dienst verrichtet haben und aufgrund eines geschickten Messeverkäufers gegen neue getauscht wurden.

HMEC 200 NoiseGard Stereo inkl. Tragetaschen

Zustand: leichte Gebrauchspuren, Anschlusskabel könnte man austauschen, habe über Scheuerstellen Klebeband gewickelt.

Okkasion:

200 € für beide

Leopold Beham

Leopold.beham@gmx.at

0664 8285785