

I.E. IMPULSE



IGO ETRICH CLUB AUSTRIA

Die Zeitschrift der österreichischen Amateurflugzeugbauer



**Wir gratulieren
zum Erstflug:**

Toni Tscherny
Karl Brandstätter
Erwin Pucher

Editorial

Liebe Fliegerfreunde!

Die Flugsaison ist kaum angelaufen, erreichen uns leider schon Nachrichten von verunfallten Flugzeugen aus unseren Reihen. Diesmal hat es die wunderschöne RV-8 von Rudi Dallinger erwischt, die am Lido von Venedig notlanden musste. Die Kronenzeitung hat ja ausgiebig darüber berichtet. Gott sei dank kein Personenschaden, beide Insassen blieben unverletzt.

Zum Ausgleich kann über drei Erstflüge berichtet werden, siehe auf der Titelseite, die in allen Fällen erfolgreich absolviert wurden. Toni Tscherny hat uns einen Bau- und Erstflugbericht zu seinem Projekt RV-12 geschickt. Mit seiner Maschine konnten wir sogar schon einen Auslandsflug durchführen, siehe Berichte ab Seite 6.

Unser Internationales Igo Etrich Treffen findet dieses Jahr in Zell am See statt, siehe Einladung auf Seite 4. Wir konnten mit der dortigen Betriebsleitung ähnliche Bedingungen wie in Krems aushandeln, auch was das Campieren neben unseren Flugzeugen betrifft. Bitte das veröffentlichte Anflugverfahren genau einhalten, wir wurden von der Betriebsleitung extra ersucht, darauf hinzuweisen, die Veranstaltung soll ja auch diesmal unfallfrei ablaufen.

Durch die Initiative von unserem Clubmitglied Mario Pozzini konnten wir ein Fliegetreffen in Nervesa della Battaglia, Italien, Ende August, organisieren. Es findet dort eine große Veranstaltung mit Oldtimern, Modellfliegern und Eigenbauflugzeugen statt, die SOLIDALI 2015, wo wir auch eingeladen sind. Details siehe Seite 18.

Nach einer längeren Schaffenspause ist es mir heuer gelungen, mit tatkräftiger Hilfe von zwei Schülern der HTL Eisenstadt meinen Westermayer Motor wieder zum Leben zu erwecken. Einen ersten Bericht dazu habe ich schon im Jahr 2007 in den IMPULSEN gebracht, nun die Fortsetzung auf Seite 10.

Nun bleibt mir nur noch uns allen eine schöne, und vor allem unfallfreie Flugsaison zu wünschen!

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, Marktgasse 24 Tel : 0664/3151640 email: marktgasse24@gmx.at

Titelfoto: Diese 3 Flugzeuge absolvierten Ihren Erstflug in diesem Jahr:
RV12 von Anton Tscherny
RF 5 von Karl Brandstätter
HB 207 Alfa von Erwin Pucher

Inhaltsverzeichnis

Seite

Editorial.....	2
Inhaltsverzeichnis, Termine	3
Einladung IGO-ETRICH-Treffen in Zell am See	4
Inventarliste IE Club.....	5
Bericht vom OUV-Treffen in Bad Dürkheim.....	6
Bau-und Erstflugbericht RV 12	8
Der Westermayer lebt wieder.....	10
Bericht von der EFLEVA Konferenz	14
Frauenecke.....	17
Einladung Fliegertreffen Solidali.....	18
Flugzeugverkäufe.....	19
Fliegerflohmarkt.....	20

Termine

27-28. Juni 2015	Flugplatzfest Stockerau
16-19. Juli 2015	Scalaria Air Challenge am Wolfgangsee
17-19. Juli 2015	RSA Fly IN, Vichy-Charmeil LFLV
7.-9. August 2015	IGO-ETRICH Treffen in Zell am SEE (LOWZ)
14-16. August 2015	EAS ,Fly in, Mollis LSMF
29-30. August 2015	Vereinsausflug nach Italien (www.solidali.net)
11.-12. September 2015	Airchallenge Kapfenberg
12.-13. September 2015	AIR EXPO Zell am See

31. Internationales IGO ETRICH Treffen 2015

**von Freitag 7. bis Sonntag 9. August 2015
am Flugplatz Zell am See LOWZ**



Flugplatz: Zell am See LOWZ, Elev. 2470´ , Piste 08/26, 753m Asphalt

Veranstaltungsprogramm:

Freitag 7. August:

Nachmittag: Anreise der Teilnehmer, Abends Wanderung zur Ebenbergalm

Samstag, 8. August:

8.00 - 14.00 Uhr: Anreise der Teilnehmer
ab 10.00 Uhr: Präsentation der Eigenbau - Flugzeuge

15.00 - 17.00 Uhr: Eventuell Vorführflüge einzelner Teilnehmer

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

Sonntag, 9. August:

ab 8.00 Uhr: Gemeinsames Frühstück
Verabschiedung der alten und neuen Freunde und individuelle Abreise.

Für den Anflug gelten die normalen, veröffentlichten Anflugverfahren, siehe Anflugblatt. Wir bitten diese unbedingt einzuhalten, es ist mit erhöhtem Verkehrsaufkommen zu rechnen. Nach der Landung bitte zur gekennzeichneten Abstellfläche rollen und den Einweisern folgen. Nach dem Abstellen bitte zuerst zum Anmeldebüro kommen!

Für die Übernachtung können Privatzimmer oder Hotel vermittelt werden, Infos hier: 0043/6542 770 oder welcome@zellamsee-kaprun.com. Campieren am Flugplatz ist ebenfalls möglich. Duschen und WC sind am Flugplatz vorhanden
Verankerungsgerät für das Flugzeug bitte selbst mitbringen !

Landegebühr für anfliegende Experimentals ist frei !

Für aus dem Nicht - EU Ausland anfliegende Teilnehmer kann Zoll organisiert werden. Jeder mit dem Flugzeug anreisende Teilnehmer erhält ein kleines Gastgeschenk.

Wir freuen uns auf Euren Besuch und wünschen Euch einen schönen Aufenthalt! Information: 07416-54774 oder 0680-3144018 oder othmar.wolf@amateurflugzeugbau.at

Inventarliste IGO ETRICH Club

Dank Eurer immer pünktlich überwiesenen Mitgliedsbeiträge konnten wir in den letzten Jahrzehnten einiges Inventar anschaffen. In der Liste findet Ihr die vorhandenen Gerätschaften und dem Lagerort. Diese Liste ist auch jederzeit auf unserer Homepage www.amateurflugzeugbau.at im internen Bereich einsehbar.

Sollte jemand konstruktive Ideen für die Erweiterung des Inventars mit sinnvollen Geräten haben, bitte den Vorstand kontaktieren.

Bezeichnung	Wert(€) / Jahr	Bezugsperson
3 elektron. Waagen	3205 / 1993	J.Brandstätter
Kamera f Startstrecke	255 / 1994	G.Dornstätter
Tabellenbuch Luftfahrt	51 / 1995	O.Wolf
Partyzelt f IE-Meeting	65 / 1995	O.Wolf
Instrumentenprüfgerät PG1	870 / 1998	G.Dornstätter
GPS-Barograph	618 / 1997	O.Wolf
Computeranlage	2900 / 1996 - 2001	O.Wolf
Verbrauchsmeßgerät(0-100l/std)	305 / 2001	H.Eigner
Proptachometer (optisch)	480 / 1999	G.Dornstätter
2 Federwaagen	58 / 1999	H. Eigner
(0-2500g, 0-600g m. Schleppz)		
Rettungsfallschirm	1200 / 2001	O.Wolf
(Zuschuß Aeroclub 726.-€)		
Magnetprüfgerät	1183 / 2004	O.Wolf
Lärmmessausrüstung	5100 / 2007	G.Dornstätter
(Zuschuß Aeroclub 5100.-€)		
Notebook f Lärm/Startstrmessg	786 / 2007	G.Dornstätter
Handfunkgerät f Lärm/Startstr	442 / 2007	G.Dornstätter
Beamer EP1691 f. Schulung etc	862 / 2008	H.Eigner
(stationiert bei HB Hofkirchen)		
Videokamera f Schulung	370 / 2009	O.Wolf
Videoendoskop(HAZET)	962 / 2009	H.Eigner
mit Umlenkspiegelsatz		
Baupläne Job15		S. Schicklgruber

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

Zum OUV Sommertreffen 2015 mit der RV-12

Was wünscht man sich, wenn man ein eigenes Flugzeug nach jahrelanger Arbeit fertiggestellt hat und endlich fliegen darf? Natürlich eine zumindest kleinere Flugreise zu unternehmen, vielleicht gleich ins benachbarte Ausland? So auch Toni Tscherny mit seiner neuen RV-12, die er in nur eineinhalb Jahren gebaut hatte.



Leider ist er mit seiner Lizenz noch am Kämpfen, somit darf er sein Flugzeug nur vom rechten Sitz aus steuern. Unter anderen habe auch ich mich als Erprobungspilot zur Verfügung gestellt und bereits die wichtigsten Erprobungsflüge absolviert. Die Ergebnisse waren bisher äußerst zufrieden stellend, sodass wir beide auch eine Langstreckenerprobung in Erwägung zogen. Nachdem im Erprobungsbescheid seit Neuem keine Erprobungsbereiche mehr vorgeschrieben werden, sind Flüge mit V-Kennzeichen in ganz Österreich zulässig. Wenn ausländische Behörden zustimmen sind nun auch Flüge außerhalb Österreichs erlaubt.

Um das auszuprobieren planten wir eine Reise zum OUV Treffen am 12. Juni nach Bad Dürkheim. Toni nahm Kontakt zum deutschen LBA auf, wo man ihm problemlos eine Einfluggenehmigung mit seiner OE-VTT erteilte. So kam es also dazu, dass ich erstmals in meiner Fliegerlaufbahn „fremdgeflogen“ bin, meine Cherry wird es mir hoffentlich verzeihen.

Wir planten den Hinflug für Freitag und den Rückflug schon Samstag, da Toni am Sonntag familiäre Termine hatte und auch die Wetterprognosen für Sonntag eher schlecht

waren. Mit von der Partie waren meine Kollegen aus Cherryhausen, Herbert Scheich, der schon am Vormittag gestartet war und Leopold Beham, beide mit ihren Cherrys. Wir starteten von Krems um 14 Uhr bei brütender Hitze in der Hoffnung, trotz maximalem Abfluggewichts möglichst schnell in kühlere Luftschichten zu steigen. So war es dann auch, der Rotax 912S schnurrte wie ein Uhrwerk und bald hatten wir 4500 ft erreicht, die Lüftung funktionierte bestens und wir stellten einen stabilen Reiseflug ein. Bei Drehzahl 5100 U/min erreichten wir 105-110 kt am Stau, das ist für ein Flugzeug dieser Art, ohne Einziehfahrwerk und Verstellpropeller, ein erstaunlich guter Wert.

Zur Navigation hatten wir außer dem obligaten Kartenmaterial 2 iPads mit dem Navigationsprogramm SkyDemon an Bord. Die Route hatten wir bereits vorprogrammiert, das Wetter war bis zum Ziel problemlos und so erreichten wir nach 2:45 Stunden das Rheintal. Dort türmte sich jedoch gerade



in Richtung unseres Zielflugplatzes eine schwarze Gewitterwolke auf. Beim Näherkommen stellten wir am Funk fest, dass der Platz auch von anderen Flugzeugen angefliegen wurde, also reihten wir uns in die Platzrunde und landeten bei leichtem Regen nach 2:55 Stunden Flug.

Es war schon eine ganze Reihe Flugzeuge geparkt, sodass man uns auf einen Abstellplatz ganz vorne in der zweiten Reihe einwies. Beim Empfang erhielten wir beide eine Flasche einheimischen Rotwein, das haben die deutschen Fliegerkollegen offensichtlich von uns abgeschaut.

Wie üblich wurden wir in der Flugplatzgaststätte von unseren deutschen Freunden herzlich begrüßt und wir löschten unseren Durst mit einem Bier. Nachdem wir beim abendlichen Grillbuffet ordentlich zugelangt hatten kamen noch einige Bierchen dazu. Schließlich dauerte es noch bis Mitternacht, ehe wir in unsere Zelte krochen.

Samstag Morgen sah es eher nach Regen aus, doch die Prognosen sagten für Nachmittag Besserung voraus. Wie erwartet kamen nun der Reihe nach die Besucherflugzeuge angeflogen, auch zwei österreichische waren dabei: Hans und Susi Brandstätter mit der Cherry, sowie Erhard Fried und seine Martina mit der Europa. Inzwischen wurde die Prüferkommission tätig, die die preiswürdigen Flugzeuge begutachtete. Auch Toni hatte sein Flugzeug zur Beurteilung angemeldet, wir konnten aber das Ergebnis leider nicht abwarten.

Bemerkenswerte Flugzeuge waren erstens eine Rans S9 mit einem Hattinger Zweizylinder Zweitaktmotor. Der Mann



demonstrierte die angegebene Leistung von 130 PS mit einem fast senkrechten Steigflug, imposant!

Die zweite Maschine die mir aufgefallen ist, war eine sehr schöne Eigenkonstruktion, UL zugelassen, komplett aus Holz gebaut, mit Rotax 914 ausgerüstet.



Das Wetter wurde, wie erwartet, immer besser, so entschlossen wir uns um 16:00 heim zu fliegen. Auch Poldi startete nach uns, er hatte uns aber bald überholt. Anfangs hielten wir uns gerade in 4000ft unter der Basis, dort war es natürlich etwas ruppig, doch angenehme 20 kt Rückenwind sorgten für ordentliche Groundspeed. Daher stiegen wir eine Zeitlang auf 7500ft über die Wolken, wo es schön ruhig war, allerdings auch relativ kalt. Irgendwann wurden die Wolken allerdings immer höher, so stiegen wir wieder ab bis wir kurz vor Linz eine trübe und dichte Wolkenschicht vor uns hatten. ATIS Linz meldete „Charly Bravo east of aerodrome“, also schau'n wir mal, dachten wir. Poldi, der etwas vor uns flog, musste schon in St. Georgen landen, da in Cherryhausen gerade ein Gewitter stand. Wir flogen zwar etwas weiter nördlich, doch kurze Zeit später hatte sich auch vor uns eine unüberwindliche schwarze Wand aufgebaut, also zurück und wir landeten vorerst ebenfalls in St. Georgen. Eine Stunde später war die Gewitterfront weitergezogen, wir konnten den Heimflug fortsetzen und landeten wohlbehalten um 20:38 in Krems.

Fazit: die RV-12 ist ein wirklich empfehlenswertes Flugzeug für alle, die mit einem perfekten Kit schnell zu einem Eigenbau kommen wollen und nicht die Höchstleistungen der großen RV's wollen, dafür aber mit 17 l Mogas/Stunde reisen können.

Othmar Wolf

Baubericht Van's Aircraft RV 12

von Toni Tscherny

Mit meinem Sohn begann ich 1998 mit dem Modellbau bzw. Modellflug.

Der Höhepunkt meiner Modellbauphase war der Bau von 2 Segelflieger des Typs LS4 mit 708 cm Spannweite und einer Rumpflänge von knapp 300 cm. Bis auf die vorhandene Negativform vom Rumpf wurde alles in Eigenregie geplant und gebaut. Der Erste wurde ein reiner Segler, der Zweite wurde mit Elektroantrieb in der Nase versehen und mit einem Startwagen in die Luft befördert. Beide hatten ein tolles, sehr originalgetreues Flugbild.

Nach langer Bedenkzeit über den Bau eines „echten“ Bausatzflugzeugs und letztlich der Entscheidung dafür bekam ich im Oktober 2013 meine erste Lieferung von Van's Aircraft. Die Bauanleitung ist sehr detailliert, sodass am dritten Tag bereits die Seitenruderflosse fertig war.



Der Metallflugzeugkit ist sehr weit vorbereitet. Die Blechteile sind alle fertig im Maß und mit allen Bohrungen passgenau ausgeführt. Daher gehen die Arbeiten wirklich schnell von der Hand. Alle Schritte sind ausführlich beschrieben und zusätzlich durch 3D-Zeichnungen übersichtlich dargestellt. Die Hauptaufgaben bestehen darin, die richtigen Teile (und es gibt wirklich viele) zu finden, zu Entgraten und dann an der richtigen Stelle zu vernieten. Da hauptsächlich Blindnieten zur Anwendung kommen, ist auch die Nietarbeit ohne große Verrenkungen durchzuführen. Als

„Hauptnieten“ sind 12.300 Stück Blindnieten verwendet. Weiters werden auch ein paar „normale“ Nieten im Einsatz.

Die Arbeit mit dem Kit RV12 geht sehr zügig voran. Es macht wirklich Spaß den Flieger beim Wachsen zuzusehen.



Bei den Flächen ist der Hauptholm fertig vernietet. Durch den raschen Baufortschritt wurde der Platz in meiner Garage rasch wirklich wenig, fast könnte man sagen, eine logistische Herausforderung. Bei vielen Arbeiten wurde ich durch Modellfliegerkollegen und Piloten engagiert unterstützt. Ein großes Dankeschön an alle Helfer.

Nach einer 7wöchigen Lieferverzögerung



konnte ich im Februar 2014 den zweiten Teil des Kits – Den Rumpf und den Finishing Kit – in Empfang nehmen. Bereits im Mai wurden die Flächen angepasst und Oktober der Rotax eingehängt.

Von nun an ging es nicht mehr so schnell voran. Den Cockpit Ausbau inklusive Elektrik habe ich selbst geplant. Dadurch hatte ich

nicht gleich alle Teile bei der Hand bzw. musste vieles zwei oder dreimal angefertigt werden.

In der Woche vor Weihnachten dann der Motortest. Gleich beim ersten Druck auf den Startknopf ist der Motor bereitwillig



angesprungen. Danach wurden noch einige Kinderkrankheiten aufgearbeitet und der am Boden einstellbare Propeller laut Bauanleitung justiert.



Ende Jänner 2015 wurde mit meinem Bauprüfer Othmar Wolf eine Vorabnahme durchgeführt und das Flugzeug gewogen. Eine Mängelliste und viel Papier musste ich



abarbeiten.

Der Transport zum Flugplatz Krems wurde mit PKW und Schleppstange am einem Sonntag um 6 Uhr früh in knapp 2 Stunden durchgeführt. Danach erfolgte der Zusammenbau, eine ausgiebige Endkontrolle und die ersten Rollversuche auf der Piste.

Am Donnerstag, dem 19 März 2015 war herrliches Flugwetter. Für den Erstflug konnte ich Andreas Winkler von der Austrocontrol

gewinnen. Zuerst ging er mit mir einige Papiere durch, dann erfolgte eine erweiterte Vorflugkontrolle und der Motorcheck. Bei den



ersten Rollversuchen war auch schon ein kurzes Abheben wahrnehmbar. Nach der Rückkehr zum Pistenanfang ging es dann zügig ab in die Luft. Nach einem 25 minütigen Erstflug erfolgte ein tiefer Überflug und anschließend eine äusserst sanfte Landung. Beim Aussteigen machte sich ein zufriedenes Lächeln auf den Lippen von Andreas Winkler breit. Hiermit nochmals aufrichtigen Dank an Andreas Winkler für die tolle Unterstützung und die professionelle Durchführung des Erstfluges!



Mit 1,5 Jahren Bauzeit gehört mein Projekt RV12 nicht zu den schnellsten, trotzdem ich bin mit der Bauzeit sehr zufrieden.

Danke an alle Leute, die ich öfters anrief und Ratschläge eingeholt habe.

Toni Tscherny

Daten:

Van's Aircraft RV12
 Spannweite 8,20m
 Länge 6,10m
 Ges Gewicht 599 kg
 Wiegun 342 kg
 Rotax 100 PS ULS
 Sensenich Prop am Boden einstellbar
 Rundinstrumente
 iPad mit Sky Demon

Der Westermayer lebt wieder

Im Jahr 2007 habe ich im Heft IE IMPULSE Nr.49 von der Überholung eines Westermayer W5/33 Motors geschrieben, zumindest hatte ich damals die ersten groben Schritte unternommen. Leider ist das Projekt nach anfänglicher Begeisterung in den folgenden Jahren mangels Zeit ins Hintertreffen geraten. Diverse Teile habe ich sogar als Ersatzteilsender für meine Cherry verwendet.

Die Situation hat sich jedoch im Herbst 2014 schlagartig geändert, als ich anlässlich einer Geburtstagsfeier eines Freundes von einem jungen Fliegerkollegen, Jakob Bauer, angesprochen wurde. Es stellte sich heraus, dass er im letzten Abschnitt seiner Ausbildung an der HTL Eisenstadt und auf der Suche nach einem Matura- Diplomprojekt war. Kurz entschlossen bot ich ihm an, meinen dahinvegetierenden Westermayer zur Fertigstellung der Überholung zu übernehmen.

Das Projekt musste noch von der HTL Leitung genehmigt werden und es konnte infolge des Arbeitsumfangs auch noch ein zweiter Schüler, Gregor Deiber, für die Arbeit gewonnen werden.

Es war bereits September, die Zeit drängte, es musste ein grober Zeitplan erstellt werden

O-Ton Jakob: „*Unser angestrebtes Ziel war der Abschluss des Großteils der Arbeiten nach dem Ende der Weihnachtsferien. Etwas zeitliche Reserven waren wichtig, da bis zu jenem Tag noch nicht bekannt war, auf welche unerwarteten, zeitaufwändigen Probleme wir während der Grundüberholung stoßen würden. Außerdem lag es in unserem persönlichen Interesse, nach der Grundüberholung einen Testlauf im Frühling unterbringen zu können, um auch eine Rückmeldung über die Qualität der investierten Arbeit zu erlangen.*“

Da vom W5/33 gerade einmal 15 Stück gebaut wurden und nach dem Tod Westermayers sehr viele Aufzeichnungen und Unterlagen verloren gingen, stand zu Beginn die reinste Detektivarbeit an. Ich hatte lediglich eine Teileliste des Motors als ersten Anhaltspunkt zur Verfügung. Wir beschlossen nun, uns auf

die Suche nach Luftfahrzeugen in Österreich zu machen, welche eventuell noch mit einem der 15 Motoren ausgestattet waren.

Am Flugplatz Spitzerberg fanden wir bald eine Cessna 150, OE-CMK, die mit einem W5/33 ausgerüstet ist. Der Besitzer, Gerald Toth ermöglichte uns bereitwillig einen sehr aufschlussreichen Blick unter die Cowling. Es konnten wichtige Informationen über die Kühlwasserverschlauchung mit Ausgleichsgefäß, Kühlwasserverteiler und Kühler, sowie die Abmessungen der fehlenden Starterkranzscheibe aufgezeichnet werden.

Das Reparatur- und Wartungshandbuch konnte ich über die Fa. Ghönert auftreiben, ebenso ein Wartungshandbuch für den Bendix Doppelmagnet über den Wartungsbetrieb Krems. Das Overhaul Manual für den Conti O-200 hatte ich selbst, so konnten wir endlich beginnen.

Als erstes musste eine Bestandsaufnahme aller Teile durchgeführt und die Beschaffung der fehlenden Teile organisiert werden. Einerseits konnten Continentalteile über die Werkstätten der HTL beschafft werden, einige Teile wurden bei Aircraft Spruce neu gekauft. Probleme bereitete die Starterkranzscheibe, die von Beginn an gefehlt hatte und die eine Eigenanfertigung von Westermayer war. Gregor erhielt also den Auftrag, mit den



Maßen, die wir an der OE-CMK abgenommen hatten, ein 3D Modell nachzukonstruieren. Der nächste Schritt war, alle Teile auf ihre Verwendbarkeit zu prüfen. Diese Arbeit wurde von Jakob und Gregor professionell durchgeführt mit Work Orders und Job Cards, wie sie es in der Schule gelernt hatten. Zum Teil mussten wir zum Vermessen von Teilen wie z.B. der Zylinderbohrungen auf Spezialwerkstätten ausweichen.



Edi Hochenbichler ist uns hier eine große Hilfe gewesen. Von allen Werkstücken wurden Messprotokolle erstellt und beurteilt, ob diese noch serviceable sind. Überraschenderweise stellte sich bei den meisten Teilen heraus, dass kaum Verschleiß feststellbar war. Das Konzept von Oskar Westermayers Motor ist offenbar sehr gut durchdacht. Die Auslassventilführungen, ein leidiges Problem bei Continentalmotoren, hatten nach 1500 Stunden Gesamtlaufzeit gerade das Mindestspiel laut Manual. Die Zylinderbohrungen waren noch fast auf Nennmaß, ebenso die Kurbelwellenhauptlager.



Einzig bei der Kontrolle der Ventilsfedern stellten wir fest, dass drei von den äußeren Federn außerhalb der vorgeschriebenen Toleranz lagen. Die Ersatzfedern waren jedoch bei Aircraft Spruce lagernd und wurden gleich bestellt.

Die Zeichnung für die Starterkranzscheibe hatte Gregor mittlerweile fertiggestellt, die Anfertigung übernahm Norbert Prantler in Teisendorf. Norbert hat schon öfter Propellernaben in hervorragender Qualität für mich hergestellt und hatte auch Kapazität frei, denn die Zeit drängte schon.

Inzwischen waren Jakob und Gregor damit beschäftigt, alle Teile zu reinigen, Ölkohle aus den Kolbenringnuten zu kratzen und alles für die Endmontage vorzubereiten. Die Zylinderbüchsen wurden manuell gehont, ich



hatte mir dazu schon vor längerer Zeit eine entsprechende Honahle besorgt.

Ein- und Auslassventile wurden mit Ventilschleifpaste eingeschliffen, teilweise mussten auch die Ventilsitzringe etwas nachgearbeitet werden um die vorgeschriebene Breite der Auflagefläche zu erreichen.

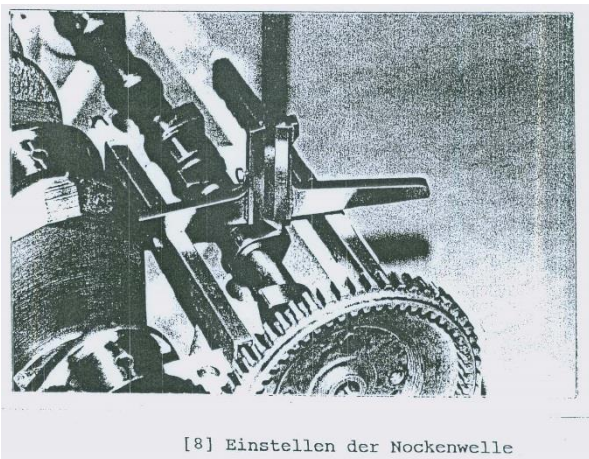
Den von Westermayer verwendete Bendix-Doppelmagnet zerlegten wir komplett und bauten ihn mit den erforderlichen Austauschteilen nach Manual wieder zusammen. Diese Arbeit erwies sich zum Unterschied von den Einfachmagneten als sehr komplex, ohne Handbuch wäre die Montage nicht möglich gewesen. Den vorgeschriebenen Testlauf erledigten wir mit unserm Magnettester.

Nachdem Zylinder und Zylinderkopf beim Westermayer ja nicht verschraubt sind so wie bei normalen Flugmotoren von Conti und Lycoming, sondern mit Stehbolzen verschraubt werden wie bei PkW- und Motorradmotoren, muss für absolute Dichtheit zwischen diesen Teilen gesorgt werden. Westermayer hat hier keine eigene Dichtung vorgesehen, sondern schreibt vor, dass die Zylinder und Köpfe mit Schleifpaste sorgfältig zueinander eingeschliffen werden müssen. Zusammengehörige Teile dürfen dann nicht mehr verwechselt werden. Die Zylinderköpfe lackierte ich nun noch mit goldmetallic-Lack so wie das Kurbelgehäuse und den Geräteträger.

Sobald alles vorbereitet war, konnten wir mit der Vormontage des Kurbeltriebs beginnen. Da diese Teile vom O-200 stammen, musste das Continental-Manual dazu verwendet werden. Das klappte recht gut, nun sollten Kurbeltrieb und Nockenwelle in die rechte Gehäusehälfte eingelegt werden. Dazu stellt man üblicherweise die beiden Zahnräder des Nockenwellenantriebs so zueinander, dass die Markierungen auf Zahn und Zahnlücke übereinstimmen.

Das machten wir auch, und vorsichtigerweise kontrollierte ich überschlägig die Ventilsteuerzeiten. Zu meiner Überraschung stellten wir fest, dass diese unmöglich stimmen konnten. Ein Telefonanruf bei Fa. Ghönert klärte dann sofort das Problem:

Beim Westermayer liegt die Nockenwelle nicht wie beim Conti unterhalb, sondern oberhalb der Kurbelwelle, daher dürfen die Original-Markierungen nicht verwendet werden, es ist nach einem eigenen Verfahren vorzugehen. Dieses Verfahren hat Oskar Westermayer im Manual genau beschrieben. Mit einfachen Vorrichtungen und einer Tiefenlehre muss die richtige Stellung der Nockenwelle zur Kurbelwelle bestimmt werden. Nun war ich



auch mit den Steuerzeiten zufrieden. Für eine eventuell notwendige Neumontage markierten wir die Zahnräder mit neuen passenden Körnerpunkten. Damit konnten wir das Kurbelgehäuse schließen und alle Verschraubungen vorschriftsmäßig anziehen.

Zur Montage der Zylinder und aller anderen Anbauteile schraubten wir das Kurbelgehäuse nun auf eine Montagevorrichtung, die den Schülern von der HTL Eisenstadt leihweise zur Verfügung gestellt worden war. Auf diesem Montagebock konnten wir den Motor

für die jeweilige Arbeit um die Längsachse



drehen und fixieren, eine feine Sache. Es folgte der Anbau der Zylinder und Zylinderköpfe, sowie der Hydrostößel und des restlichen Ventiltriebs.

Den Geräteträger samt Einbauten wie Ölpumpe, Vacuum- und Wasserpumpenantrieb hatten wir schon vorbereitet. Die Montage machte keinerlei Probleme und auch der Bendix-Doppelmagnet konnte montiert und eingestellt werden.

Nun musste der Motor um 180 Grad gedreht werden um die Ölwanne zu montieren. Oskar Westermayer hat sie wohl aus Gewichtsgründen aus Stahlblech gefertigt, es war nicht ganz leicht, sie auch wirklich dicht zu kriegen.

Bei der Verschlauchung der Kühlwasserleitungen gingen wir etwas von der Originalversion ab und verwendeten anstatt der massiven Stahlgewebe-ummantelten Gummischläuche die bewährten blauen Silikonschläuche von SAMCO, die auch beim Rotax 912 verwendet werden. Dazu passten auch optisch die blau eloxierten Spezialfittings auf den Zylinderköpfen.

Eine technische Herausforderung war noch das Aufziehen des Starter-Zahnkranzes auf die mittlerweile gelieferte Aluscheibe. Den notwendigen Preßsitz hatten wir mit 0,15mm Übermass berechnet. Theoretisch würde es genügen, den Zahnkranz auf ca. 100 Grad zu erwärmen und den Ring dann rasch aufzuschieben. Doch was ist, wenn das nicht ganz so schnell klappt? Womöglich gleicht sich die Temperatur zu rasch an und der Ring bleibt auf halbem Weg stecken? Wir suchten also nach einer sicheren Möglichkeit. Die fanden wir in unserem Technischen Leiter, Wolfgang Paungartner, seines Zeichens Tierarzt in Ferschnitz. Von ihm bekamen wir einen Iso-Behälter mit flüssigem Stickstoff und eine Styroportasse. Damit konnten wir den Alukörper auf -195°C abkühlen, das erschien uns genug zur Sicherheit. Gesagt – getan,

beim Eintauchen der Scheibe in die klare Flüssigkeit begann diese wild zu kochen, es dauerte eine ganze Weile bis das Abkühlen beendet war. Wir nahmen den Alukörper mit einer Zange aus dem Bad, legten ihn auf den Tisch und schoben den Zahnkranz auf. Das ging nun wie von selbst, der Ring ließ sich leicht drehen und es dauerte sogar noch eine gute Minute bis wir bemerkten, dass nun der Schrumpfsitz zu greifen begann. Erst nach einigen weiteren Minuten konnten wir die Scheibe in die Hand nehmen, das Werk war gelungen!

Nachdem wir noch Starter, Alternator und Vergaser montiert hatten, überlegten wir, ob es nicht möglich wäre, den Motor zumindest zu einem kurzen Testlauf auf einem Prüfstand zu montieren. Einen eigenen Prüfstand zu bauen schafften wir aus Zeitgründen nicht. Doch bei näherer



Betrachtung unseres Montagebocks kamen wir auf die Idee, ihn mit einigen Verstärkungen zu versehen und den Motor gleich darauf laufen zu lassen. Ein passender Wasserkühler war vorhanden, ein Sammler für den Kühlwasserrücklauf, wie wir ihn an der OE-CMK gesehen hatten, wurde kurzerhand angefertigt. Das Kühlwasser-Ausgleichsgefäß kam vom Schrottplatz zum Einsatz, ebenso eine Instrumententafel aus Alublech. Zündschloss, Öldruckmanometer, Drehzahlmesser, Circuit Breaker besorgte Gregor aus Eisenstadt. Einige Arbeitsstunden später sah unser Prüfstand ganz brauchbar aus. Auch ein passender Cherry-Propeller aus meiner Werkstatt war vorhanden.

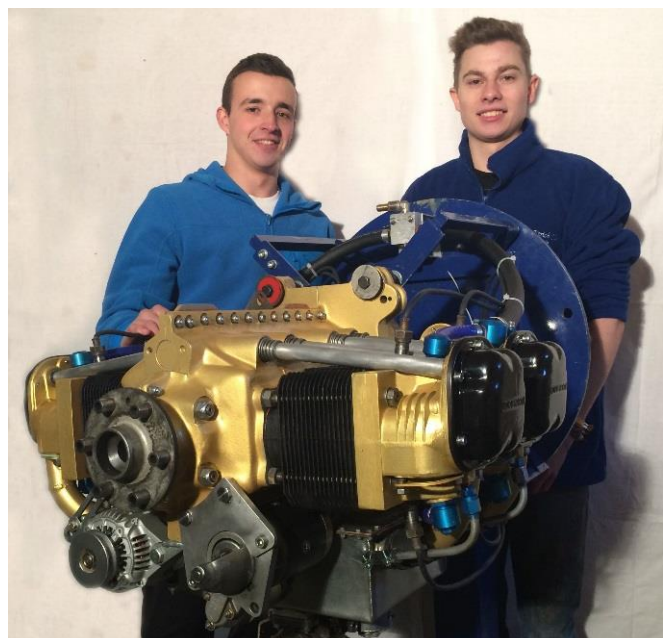
Nun war nur noch die Frage zu klären, wo lassen wir den Motor laufen, bei mir vor dem Haus mitten im Ort war das nicht möglich. Wir montierten daher den kompletten Montagebock samt Motor auf einem Cherry-Transportanhänger und fuhren mit diesem Gespann zu unserer nahen Außenlandewiese. Eine Starterbatterie vom

Auto, ein Bootstank mit Facet-Benzinpumpe wurden provisorisch installiert. Der mit Spannung erwartete Moment war gekommen: Wird der Motor wohl anspringen? Öldruck bringen und zufrieden stellend laufen?

Dazu der Originaltext aus der Diplomarbeit von Jakob und Gregor:

Als erfreuliches Feedback über die getane Arbeit, konnten vier einwandfreie Testläufe verzeichnet werden. Nach außerordentlich raschem Anspringen, lief der Motor ruhig und gleichmäßig im Leerlauf, auf eine leichte Anhebung der Leistung reagierte er sofort. Beide Zündmagneten funktionierten einwandfrei und der Öldruck befand sich bei jeder Betriebstemperatur im zulässigen Bereich. Die ständige Zirkulation des Kühlwassers wurde ebenfalls aufrechterhalten. Aufgrund des provisorischen Prüfstandes wurde uns ein Test unter Volllast vorbehalten. Dieser wird in Zukunft auf einem geeigneten, professionellen Prüfstand nachgeholt werden.

Was die weitere Verwendung des Motors betrifft habe ich noch nichts entschieden. Schön wäre es wenn sich ein geeignetes Flugzeug fände, für das gerade ein 100PS Motor gesucht wird und das als Experimental zugelassen werden könnte.



EFLEVA update

(European Federation of Light, Experimental and Vintage Aircraft)

Diese Föderation europäischer Vereinigungen aus den Bereichen Light, Selbstbau- und historischen Luftfahrzeugen wurde vor 7 Jahren gegründet, um gegen die damals drohende Abschaffung von Annex II gewappnet zu sein. Diese Drohung besteht nicht mehr, im Gegenteil besteht eher die Möglichkeit, daß andere Bereiche zu Annex II kommen werden.

Johann Gutmann hat mich seinerzeit gebeten, die Funktion des Delegierten zu übernehmen. Meine Funktion besteht darin, unsere Nationalen Gegebenheiten in die Experimental Commission miteinzubringen und an der jährlichen Konferenz teilzunehmen. Oberstes Ziel wäre ein Harmonisierung auf Europäischer Ebene, um auch das Problem der Grenzüberschreitung

mit Annex II Flugzeugen endgültig zu lösen. Der Fortschritt in diesem Bereich ist noch immer sehr dürrig, es gelten noch immer die ECAC-recommendations von 1982, die noch nicht alle Länder umgesetzt haben

Mehr über EFLEVA kann auf der homepage nachgelesen werden

<http://www.efleva.eu/new/>

Untenstehend folgt eine kurze Zusammenfassung der Tagung im Oktober, mit freundlicher Genehmigung bereitgestellt von Elaine Fecher/OUV

Hermann Eigner

EFLEVA Technical & Business Conference 2014 Museo Storica Aeronautica Militare Vigne di Valle, Bracciano

Die Tagung war sehr gut besucht, mit 21 Delegierten von 12 Mitgliedervereinigungen aus 11 Ländern, sowie 2 Gastrednern, Julian Scarfe von Europe Air Sports und Mikael Carlson aus Schweden.

Sie wurde vom EFLEVA Präsidenten Roger Hopkinson eröffnet. Leider musste er die Anwesenden über den tödlichen Unfall von Ko Stuik (Niederlande) in Juni 2014 informieren. Er bat den anwesenden Delegierten aus den Niederlanden, der Familie den Beileid der Föderation zu bekunden.

Es folgten die Berichte der 4 Vize-Präsidenten. Nigel Stevens (RSA, Frankreich) faßte die Arbeiten der Vintage Commission zusammen. Ein Konsens wurde erzielt zwischen Frankreich, Großbritannien und Irland bezüglich des grenzüberschreitenden Verkehrs von FNRP Flugzeugen (factory-built aircraft on a national restricted permit to fly - kommerziell hergestellte Flugzeuge mit einer nationalen beschränkten Zulassung). Die Vintage Commission stellt die Vorgehensweise den Mitgliedervereinigungen zur

Verfügung, die an einem ähnlichen Konsens mit anderen Ländern interessiert sind. Der zweite Schwerpunkt der Vintage Commission war die Arbeit an Flugzeugdaten, die von Air Britain zur Verfügung gestellt wurden. Durch die Analyse der Daten konnte man feststellen, daß ca. 22.000 EFLEVA-Flugzeuge in Europa fliegen, aufgeteilt zu 50%-50% in Selbstbau-Historisch. Man kann auch davon ausgehen, daß ca. 11.000 Flugzeuge im Bau sind bzw. 6.000 restauriert werden. Diese Zahlen zeigen, daß EFLEVA ein wichtiger Gesprächspartner für EASA werden kann, vor allem bei der Umgestaltung der Basic Regulation.

Kjell Franzén (EAA, Schweden) folgte mit seinem Bericht über die Arbeiten der Experimental Commission. Ein Schwerpunkt hier ist die Inkraftsetzung der ECAC-Empfehlung von 1982 - *"Member States accept home-built aircraft with a certificate of airworthiness or a "permit to fly" issued by another Member State, to fly in their country without any restrictions other than those stated in the*

certificate of airworthiness or "permit to fly"."

Leider muß man feststellen, daß nur sehr wenige Länder diese Empfehlung in ihrer Ganzheit als Gesetz übernommen haben (z.B. in Deutschland ist der Betrieb solcher Flugzeuge gleich wie der Betrieb von Geräten mit einer deutschen Zulassung als Einzelstück in der Beschränkten Sonderklasse - VFR-Tag, kein kommerzieller Betrieb - beschränkt). Ein zweiter Schwerpunkt der Experimental Commission ist, den Mitgliedervereinigungen bewußt zu machen, daß, wenn die nationalen Behörden die EASA-Regeln inkraftsetzen, sie Ausnahmeregelungen für Annex II-Luftfahrzeuge auch zulassen müssen.

Der nächste Bericht kam von Carlos Trigo (EAS, Portugal) über die Arbeiten der Light Commission. Die Hauptarbeiten hier hängen mit der Einführung einer LSA-Kategorie in Europa zusammen. Es wird eng mit den US-Amerikanern zusammengearbeitet, um ihre Erfahrungen mit dieser Kategorie einzubinden. Ein zweiter Schwerpunkt sind die Drehflügler, vor allem die Gyrocopter-Kategorie. Die Anzahl der kommerziell hergestellten Gyrocopter wächst und EFLEVA möchte hier eine führende Rolle übernehmen. Der letzte der Commission-Berichte (Consultation) wurde von Barry Plumb (LAA, UK) vorgebracht. EASA veröffentlicht mehrere NPAs in einem Jahr. Die Consultation Commission arbeitet sich durch diese NPAs, um festzustellen, welche die EFLEVA-Flugzeuge betreffen könnten. Die, die von Interesse für EFLEVA sind, werden dann an die Mitgliedervereinigungen weitergeleitet und um Stellungnahmen gebeten. Diese Stellungnahmen werden dann von der Consultation Commission zusammengefaßt und eine offizielle Antwort an EASA im Namen von EFLEVA geschickt. Zurzeit ist die wichtigste NPA die, die die Änderungen in der Basic Regulation betrifft.

Nach den Berichten der Commissions folgte ein Vortrag von Julian Scarfe (EAS) über den Stand der Dinge in Europa. Die Ziele von Europe Air Sports sind: nur ein Mindestmaß an Regulierung zu haben, um die Sicherheit in der Luftfahrt zu gewährleisten; freier Zugang zum Luftraum; freie Bewegung; wirkungsvolle und wirtschaftliche Durchführung von operativen Maßnahmen. Der neue Schlagwort von EASA ist - simpler, lighter, better rules (einfachere, leichtere, bessere Regeln). EASA hat auch die Notwendigkeit von

fundierten Statistiken entdeckt und aus diesem Grund sind die Arbeiten von der Vintage Commission sehr wichtig. EASA wurde auch neu organisiert. Es gibt kein Rule-making Department mehr, und es wurde eine Person mit Schwerpunkt Allgemeine Luftfahrt für jede Abteilung benannt.

Ferner wurde eine NPA über die Einführung von CS-STAN veröffentlicht. Diese Bauvorschrift soll die Anwendung von standardisierten Instandhaltungs- und Reparaturverfahren regeln. Es soll auch die US-amerikanische AC43-13B und ausländische STCs ohne Validierung anerkennen. Für nicht-komplexe Flugzeuge soll das Form 1 nicht mehr notwendig sein, wenn das Teil als "nicht kritisch" eingestuft ist.

Es wird auch über die Überarbeitung von CS-23 nachgedacht. CS-23 basiert auf ältere Technologien und EASA wird zusammen mit der FAA in den USA an der Modernisierung der Bauvorschrift arbeiten.

Hinsichtlich der Einführung einer LSA-Kategorie hat EASA endlich erkannt, daß es kein Regelwerk für alle Luftfahrzeuge gibt. Zurzeit wird daran gearbeitet, verschiedene Sicherheitsanforderungenstufen zu entwickeln, die auf der Größe des Luftfahrzeuges und der Anzahl der Passagiere basieren.

Eine Arbeitsgruppe wurde eingesetzt, um Änderungen an Part M zu erörtern. Es soll eine Art "Part M light" für ELA 1-Flugzeuge (MTOM < 1200 kg) geben, die dann erweitert werden könnte, um auch ELA 2-Flugzeuge (MTOM < 2 Tonnen) und vielleicht sämtliche, nicht komplexe Luftfahrzeuge mit einer MTOM von unter 5,7 Tonnen abzudecken. Es wird ferner darüber nachgedacht, die Notwendigkeit einer Freigabe durch einen Ingenieur für Reparaturen an fehlerhafte Teile abzusuchen und diese Verantwortung an dem Besitzer des Flugzeuges zu delegieren. Es wird auch neue Prüferlizenzen geben, B2L und L. Hier hat EASA auch festgestellt, daß es keine Prüferlizenz für alle Luftfahrzeuge gibt. Voraussetzungen und Prüfungen werden entsprechend angepaßt.

Nach diesen interessanten, aber eher formellen Vorträgen stellte Mikael Carlson sich und seine Projekte, die Restauration von Flugzeugen aus den Anfangsjahren der Luftfahrt, vor. Den Anfang machte er mit dem Bau von 1:6-Modellen für das Swedish Air Force Museum. Während dieser Arbeit kam

ihm der Gedanke - warum auch nicht 1:1 und fliegend. So entstand seine Tummelisa. Die notwendigen Informationen fand er im Museum und nach 5 Jahren Suche hat er ein Originalmotor bei einem lokalen Museum gefunden. Das Museum war bereit ihm den Motor für den Bau eines Modells zu überlassen. Nach 10 Jahren Bauzeit kam der 1. Probeflug und 25 Jahre später fliegt sie immer noch. Daß sie fliegt, war nur mit der Unterstützung der schwedischen Luftfahrt-Behörde möglich.

Während des Baues der Tummelisa hat er eine komplette Bleriot 1910 in Nordschweden gefunden, die in den 50ern Jahren auseinander gebaut und in Kisten gepackt wurde. Die Restaurierung begann er in 1990. Seit 1992 fliegt die Maschine. Sie ist zu 90% ein Original, die einzigen Teile, die neu sind, sind die Verschleißteile, z.B. Gummi, Sperrholz. Mit diesem Flugzeug hat er die Überquerung des Ärmelkanals nachgefliegen. Während des Baues der Bleriot gab es Gerüchte über einen Daimler DGA-Motor. Dieser Motor war der Standard-Triebwerk in allen deutschen 1. Weltkrieg-Flugzeugen, z.B. Fokker D7. Er besorgte sich den Motor und entschied eine Fokker D7 zu bauen. Den Motor schickte er zu einem deutschen Experten zur Restauration.

In der Zwischenzeit hat er wieder Gerüchte gehört, dieses Mal über eine Bleriot 11. Auf einer Farm hat er fast alle Metallteile gefunden. Er hat auch einen vollständigen Zeichnungssatz und baute dann seine 2. Bleriot, die heute noch fliegt.

Der Fund eines Le Rhone 9JB-Motor resultierte im Bau einer Fokker Dreidecker. Er wurde aus den Originalmaterialien gebaut und er fand einen Original Dreidecker-Propeller in Berlin. Das Flugzeug fliegt heute noch.

Seine 3. Bleriot ist eine komplette Rekonstruktion und hängt heute in einem Museum in Mailand.

Das nächste Projekt war die Restaurierung einer Bleriot des Technical Museums in Stockholm. Das Flugzeug wurde in der Vergangenheit schlecht restauriert und war nie geflogen. Er hat das Flugzeug restauriert und es wurde zum Jubiläum des ersten Fluges in Schweden geflogen.

Die Fokker D7 ist fertig restauriert und fliegt. Sie hat die Originalinstrumentierung einschließlich funktionierende Maschinengewehre. Mikael hat auch sogar die Genehmigung, sie mit Platzpatronen abzufeuern.

Seine 5. restaurierte Bleriot gehört dem Technical Museum in Stockholm. Für diese Arbeit wurde er mit einem Motor "bezahlt", einem Siemens Halske, der in der Pfalz D.VIII eingebaut wurde. Den Motor hat er schon restauriert und einen Propeller gebaut. Jetzt arbeitet er an der Rekonstruktion der Flügel.

Zum Schluß der Tagung folgte eine kurze Diskussion über die Probleme der grenzüberschreitenden Flüge von kommerziellen hergestellten historischen Flugzeugen mit einer nationalen, beschränkten Zulassung. Manche Länder verlangen sehr hohe Gebühren (Schweden € 650), andere (Niederlande) haben ihr Luftraum für solche Flugzeug gesperrt.



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

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

Fremd – Fremder – Asylant von Heidi Wolf

Nachdem in unserer IE Impulse ja absolute Redefreiheit herrscht, im Gegensatz zu den üblichen „Österreichischen Tagesblättern“, möchte auch ich das Thema „Ausländer, Asylanten“ aufgreifen und zum Nachdenken anregen.

Das letzte, schreckliche Ereignis, die Amokfahrt in Graz, hat dieses Thema noch einmal verstärkt, da der vermutliche Täter ein eingebürgerter Bosnier ist. Gleich gab es heftige Diskussionen, eh klar, wieder ein Ausländer. Dass die ersten beiden Opfer ebenfalls ein Paar aus Bosnien ist, das noch dazu erst vor zwei Wochen geheiratet hat, und davon der Mann verstorben ist, dazu hat keiner meiner Diskutanten etwas gesagt.

In meiner Heimatgemeinde gibt es seit kurzem ebenfalls Asylwerber. Als die ersten 8 männlichen Syrer einquartiert wurden, gingen die Wogen hoch und als es eine Infoveranstaltung in Anwesenheit der 8 Männer gab, standen einige Wortmelder auf und gaben sehr emotional zu bedenken, dass sich gegenüber dem Quartier der Kindergarten und die Volksschule befinden und die Eltern Angst um ihre Kinder hätten.

Ich habe mir den Gesichtsausdruck und die Augen der Männer angesehen, als ihnen das übersetzt wurde!

Dass durch Berichte aus Kriegsgebieten, Vermutungen, Berichten aus Traiskirchen, Zeltlagern und leider auch Ereignisse wie gestern, solche Meinungen und Ängste geschürt werden, kann ich verstehen. Ich kann mir auch vorstellen, dass durch furchtbare Erlebnisse in Kriegsgebieten die Hemmschwelle mancher Menschen anders aussieht, als die eines Menschen, der noch nie wirklich Schlimmes erlebt hat.

Doch gleich alle „Ausländer“ abzuurteilen, ist sicher nicht angebracht. Leider habe ich auch nicht die Lösung des Problems, ich erkenne nur mit Besorgnis, dass das Pendel zu diesem Thema entweder in die eine, oder in die andere Richtung, extrem ausschwingt.

Natürlich gibt es Sozialschmarotzer, natürlich ist es unverständlich, dass Österreich Geld für Kinder in die Heimatländer überweist und es stimmt auch, dass viele nicht arbeiten wollen. Und vor allem stimmt es auch, dass die Generation vor meiner, nicht aus einem zerbombten Österreich in reichere Länder geflüchtet ist, sondern hier alles wieder aufgebaut hat. Und ich verstehe auch das Unverständnis dieser Generation.

Ich habe Gott sei Dank noch keine derartigen Erlebnisse gehabt, doch wenn ich in meinem Heimatland um das Leben meiner Kinder fürchten müsste und es jeden Tag Schiessereien und Bomben gäbe, würde ich vielleicht auch davonlaufen, ich weiß es nicht und möchte es auch nicht wissen.

Wie gesagt, ich habe keine Lösung dieses Problems, und ich habe keine Ahnung, wie man in dieser Situation zwischen Sozialschmarotzern und wirklich traumatisierten und integrationswilligen Asylwerbern unterscheiden soll. Auch die gescheiten Politiker wissen keinen Ausweg, ich glaube, die schon gar nicht!

Ich bin nur sehr froh und dankbar, dass meine Kinder und Enkel in einem sicheren Land aufwachsen können. Persönlich versuche ich den „Fremden“ in unserem Ort vorurteilsfrei zu begegnen, offen zu sein für eine andere Kultur und andere Meinungen. Mittlerweile gibt es eine syrische Familie in unserem Ort, die Kinder gehen in die Schule und sprechen Deutsch, die Mutter lächelt auf der Strasse jeden an und fragt: „Wie geht's?“ Sie ist ganz stolz auf ihre Deutschkenntnisse.

Ich weiß nicht, wie ich als Fremder in einem fremden Land in ihrer Situation leben könnte.

Es läuft ganz sicher einiges schief in unserem Land mit unserer Asylpolitik.

Wir können nur für uns selbst nach unserem besten Wissen und Gewissen handeln und dankbar dafür sein, dass wir im Großen und Ganzen ein behütetes Leben in einem friedlichen Land haben.

Einladung zum Fliegertreffen SOLIDALI 2015



Wann: **Wochenende 29.-30. August.**

Wo: Nervesa della Battaglia

Es wird an diesem Wochenende ein größeres Event "**SOLIDALI 2015**" stattfinden, mit Flugschau, Oldtimertreffen, Modellflug mit Großmodellen etc. Im Internet:

http://www.solidali.net/home_0.html , auch gibt es Videos von der letztjährigen Veranstaltung, z.B.:
<https://www.youtube.com/watch?v=oc3XXb85WDE>

Wir wurden von italienischen Flugzeugbauern durch Vermittlung von IECA Mitglied Mario Pozzini aus Vorarlberg eingeladen, zu diesem Fly In nach Italien zu kommen. Der Flugplatz dort heißt Aviosuperficie F. Baracca und liegt nördlich von Treviso an der Piave. Der Platz ist im Avioportolano unter TV15 zu finden. Unser Kontaktmann vor Ort ist Giancarlo Zanardo, in Italien ein bekannter Amateurflugzeugbauer, er hat einige Replicas gebaut, die dort zu sehen sein werden. Seine Mobil-Tel.: 00393403998101

Einige unserer Mitglieder waren schon dort und berichteten nur Positives.

Keine Landegebühr, freundliche Leute (ein bisschen italienisch wäre gut).

Es wird keine Landegebühr verlangt, für unsere Verpflegung wird bestens gesorgt.

Für Unterkunft wird es Zimmer im Ort geben, auch zelten wie gewohnt ist möglich.

Mario wird uns eine Einführung in den historischen Hintergrund des Platzes geben, denn genau an diesem Platz fanden im WK1 die Kämpfe zwischen Österreich und Italien statt.

Flugplatzdaten:

1000m x 30m schöne Graspiste

Koordinaten: 45°50'38"N - 12°11'63"E

Pistenrichtung: 15/33

Frequenz: 130,00 oder 121,65

Haltet euch diesen Termin frei, schönes Wetter wird bestellt!

Flugzeugverkäufe:

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 clecoed(geheftet). Flügel – Werks-quickbuild und Original verpackt. Rumpf - Skins beschädigt. Status clecoed(geheftet), Leitwerke – fertig, Haube, Tank, Hauptfahrwerk, Steuerstangen dabei, inklusive einem Satz Baupläne

VB €5900

Mark Wrathall, Mobil +43 664 832 1145



RF 5 D-KCID

Nähere Infos bei Mario Pozzini

Inatschina 20, 6710 Nenzing 0664 8723580

HB 207 Alfa



Baujahr 1997, Zelle 860 Stunden, Motor VW 2,4l Mogas 50 Stunden, elektr. Verstellpropeller, Festfahrwerk

VB: 46.000 €

Manfred Kögl 07232 2818
manfred@koegl.co.at

Praxistipp zur Flugzeugreinigung:

(von Sigi)

Da ein Flugzeug nach jedem Flug ordentlich gereinigt gehört, habe ich nach langer Recherche eine komfortable und vor allem schöne Methode gefunden:



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

Verkaufe: 1Stk. Sennheiser aktiv Headset HMEC 450, Preis: 350 EUR;

Kontakt: Peter Tomaser Tel.: 0650-9481004

Verkaufe neuen Zweiblatt-Verstellpropeller „WOLF 165VP01A“, 0 Stunden, passend für Rotax 912 und 912S, el. Verstellung mit Escap-Motor, Spinnerplatte mit Schleifringen und Spinner D280 x 280.

Preis € 1900.-

johann.brandstaetter17@gmail.com

0664 2277564

Lycoming O-320 E2A zu verkaufen. Laufzeit 433 Std. SMOH, Shock Load Inspection nach Propstrike durchgeführt. Modifikation: Lightweight Starter und Alternator, Governor drive für Montage eines Verstellpropellers + Mühlbauer Governor. VP 7000,- EUR.

Kontakt: othmar.wolf@gmx.at

Restbestände aus der Werkstatt von Hans Gutmann zu verkaufen

1 Facet Fuel Pump 480545,

1 Starter Solenoid 22735

1 Cleveland Park Break Valve 60-5

1 Hobbs Hourmeter 15000

1 Whelen Position light A555

1 Hoskins Flash light 30.0002

1 Fuel Filter CAV 301 296

2 Gascolator, 1 Pitot, heizbar

1 Rückschlagventil 8 080785

1 Glasbubble von Whelen A610

1 Amperemeter, 1 Öldruckmanometer elektrisch

1 Drehzahlmesser mechanisch 3500U/min

1 Vakuumregler, 1 Power supply B-183-000

1 Bowdenzug schwarz 05-16172

1 Div. Bowdenzüge mit Seilen

8 Zündkerzen Champion RHB 32E

1 Lightweight-Starter B&C 320-1

1 Alternator Aero Electric DOFF 10300FRX

2 Slick Magnete 4301 L 25° Lag

2 LASAR Magnetos Model 4270

Kontakt: Karl Brandstetter, Tel.: 0664-4215060,

Email: admin@brandstetter-ybbs.at

Österreichische Post AG – Info.Mail Entgelt bezahlt

Verlagspostamt Wieselburg.

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