

Nr. 65

Dezember 2015

# I.E. IMPULSE



IGO ETRICH CLUB AUSTRIA

Die Zeitschrift der österreichischen Amateurflugzeugbauer



## Editorial

Liebe Fliegerfreunde!

Die Flugsaison 2015 hat uns viele erfreuliche Erlebnisse und Erfolge gebracht. Es sind im Igo Etrich Club 5 neue Flugzeuge zugelassen, bzw zur Erprobung gebracht worden. Über die RV-12 von Toni Tscherny, RF-5 von Karl Brandstätter und HB-207 von Erwin Pucher haben wir schon



RV-9A von Manfred Saulauf

berichtet, von Manfred Saulauf haben wir erfahren, dass seine RV-9A kürzlich den Erstflug absolviert hat, wir gratulieren! Und Robert Klein hat für seinen Kitfox heuer die endgültige Zulassung bekommen. Leider ist er, wie euch sicherlich bekannt ist, kurz nach unserem



Treffen in LOWZ, wo er noch den Preis für die Fertigstellung seines Flugzeugs bekommen hat, mit einer Maschine der Starabwehr tödlich verunglückt. Siehe auch der Bericht von Heidi im Blattinneren.

Einige unserer Mitglieder haben wieder schöne Reisen unternommen. Susi Brandstätter hat uns einen interessanten Bericht über eine Reise zu den ostfriesischen Inseln bis nach Helgoland geschickt und der Redakteur der IE IMPULSE, Sigi Schicklgruber, berichtet über einen Ausflug nach Slowenien. Der Flugplatz Lesce-Bled LJBL, unweit der österreichischen Grenze, lädt immer zu einem Kurzausflug ins Nachbarland ein.

Der IECA ist bekanntlich Mitgliedsverein im NÖ Landesverband des österreichischen Aeroclubs. Da die meisten unserer Mitglieder über ihren Motorflugverein im OeAeC gemeldet sind, hatte die Sektion Amateurbau bis jetzt nur ganz wenige Mitglieder. Sektionsleiter Toni Tscherny hat sich nun dafür eingesetzt, dass sich jeder auch in der Sektion Amateurbau **zusätzlich** anmelden kann, ohne ein zweites Mal den Mitgliedsbeitrag zahlen zu müssen. Dies gilt auch für IEC Mitglieder die nicht in NÖ wohnen! Dadurch ist unser Mitgliederstand nun bereits auf 48 angewachsen, es könnten aber noch weit mehr werden. Bitte meldet euch beim OeAeC einfach per mail: [mueller-stefal.doris@aeroclub.at](mailto:mueller-stefal.doris@aeroclub.at).

Nun bleibt mir nur noch euch ein friedvolles Weihnachtsfest und ein erfolgreiches und unfallfreies Neues Jahr 2016 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: <a href="mailto:othmar.wolf@amateurflugzeugbau.at">othmar.wolf@amateurflugzeugbau.at</a>
Redaktion I.E. IMPULSE:	Siegfried Schicklgruber , 3141 Kapelln, Marktgasse 24 Tel : 0664/3151640 email: <a href="mailto:marktgasse24@gmx.at">marktgasse24@gmx.at</a>

## Inhaltsverzeichnis

Seite

Editorial.....	2
Inhaltsverzeichnis, Termine .....	3
Diverses.....	4
Bericht IGO-ETRICH-Treffen in Zell am See.....	5
Bericht Kurzausflug nach Bled.....	8
Bericht Fliegertreffen in Nervesa della Battaglia.....	10
Aquaplaning bei Flugzeugen.....	12
Reisebericht Ostfriesland.....	13
Frauenecke.....	17
Baufortschritt RV12.....	18
Flugzeugverkäufe .....	19
Fliegerflohmarkt.....	20

## Termine 2016

12-13. März 2016	OUV Wintertagung in Speyer
20-23. April 2016	AERO in Friedrichshafen
1-4. Juni 2016	ILA 2016 in Berlin
25-26. Juni 2016	OUV Sommertreffen in in Hodenhagen
25-31. Juli 2016	EAA AirVenture Oshkosh
5-7. August 2016	Glasair-Flyin in Siegerland
9-11. September 2016	Oldtimertreffen Hahnweide

Titelbild: F1 Rocket von Elmar Marinoni aus Bozen

### Adressenupdate:

Hermann Aigner hat sich die Mühe gemacht, alle Mitgliederadressen in eine Outlook-Kontaktgruppe einzutippen – Leider sind einige Adressen nicht mehr gültig: Darum bitten wir JEDES Mitglied, die eigene Emailadresse im Mitgliederverzeichnis (Homepage [www.amateurflugzeugbau.at](http://www.amateurflugzeugbau.at) – Club Intern – aktueller Mitgliederstand) zu kontrollieren und gegebenenfalls die richtigen Daten an Othmar Wolf ([othmar.wolf@gmx.at](mailto:othmar.wolf@gmx.at)) und an Hermann Aigner ([hermann.eigner@philips.com](mailto:hermann.eigner@philips.com)) zu senden.

### Airshampoo Landegutscheinheft:

Seit Jahren nutze ich das Airshampoo-Landegutscheinheft. Man erhält zum Preis von 69,90 € (Frühbezug 49,90 €) auf 80



verschiedenen Flugplätzen insgesamt 240 Landungen gratis. Da auch die österreichischen Flugplätze Dobersberg und Wiener Neustadt Ost dabei sind, rechnet sich die Investition sehr schnell und man bekommt Anregungen, wo man auf deutschen Flugplätzen herzlich willkommen ist.

Zu bestellen unter [www.airshampoo.de](http://www.airshampoo.de)

### Artikel in dieser Zeitung:

Um eine ausgeglichene Berichterstattung zu ermöglichen, ist es sehr wichtig, dass ich Fachartikel, Bauberichte, Reiseberichte, Termine und sonstige Anregungen von ALLEN Mitgliedern bekomme. Bitte schickt mir diese an: [marktgasse24@gmx.at](mailto:marktgasse24@gmx.at)

### Silvester/Neujahrsausflug:

Wie schon in den letzten Jahren, hoffe ich zum bevorstehenden Jahreswechsel auf einen gütigen Wettergott, um den fast schon zur Tradition gewordenen Silvesterausflug nach LOWZ durchführen zu können. (Bei Schlechtwetter am 1. Jänner 2016).

### Lufttüchtigkeitsanweisung:

Weiters habe ich noch eine wichtige Lufttüchtigkeitsanweisung von höchster Dringlichkeit:

Geht die Sonne auf im Westen, sollst Du Deinen Kompass testen!!



Ich wünsche euch ein besinnliches Weihnachtsfest, viel Zeit, um in der wohligen warmen Werkstatt die Dinge zu erledigen, die man schon den ganzen Sommer aufgeschoben hat, und eine tolle und unfallfreie Flugsaison 2016

Glück ab, gut Land

Sigi

## Igo Etrich Treffen 2015

Von Heidi Wolf

Unser traditionelles Igo Etrich Treffen ist in den letzten Jahren am Standort Krems bereits zur jährlichen Routine geworden. Heuer wollten wir einmal aus dieser Routine ausbrechen und einen Wechsel nach Zell am See versuchen, nachdem uns von der dortigen Betriebsleitung Entgegenkommen signalisiert wurde. Das betraf einige Vorbereitungsarbeiten wie Abstellfläche, Empfangsbüro und vor allem die Abendveranstaltung am Samstag.

So machten wir uns, Othmar und ich, am Freitag den 7. August, diesmal mit nur wenig Gepäck bereits am Vormittag auf nach LOWZ. Othmars gelbes Klapprad hatte im Gepäckraum der Cherry noch locker Platz, damit hoffte er die Entfernung zwischen Abstellfläche bzw. Empfangsbüro und Betriebsgebäude schneller bewältigen zu können.

Der Wetterfrosch hatte ja schönes, warmes Wetter vorausgesagt und das Wetter hielt sich auch dran. Wir hatten für Freitagabend eine Wanderung zur „Ebenbergalm“ geplant, ein uriges Lokal auf



990m Seehöhe mit fantastischem Ausblick auf den See und die Berge rundherum. Das dürfte sich herumgesprochen haben, denn bis zum Abend waren an die 30 Teilnehmer, teils mit dem Flugzeug, teils mit dem Auto eingetroffen. Der Wirt hatte Gott sei dank ein paar Reserveplätze und auch genügend „Bratl in der Rein“ vorbereitet, sodass niemand hungern musste. Lediglich eine gefährlich



aussehende Regenwolke schien unsere Genüsse zu bedrohen, machte aber letztendlich doch einen Bogen um unsere lustige Gesellschaft. Zu vorgerückter Stunde hieß es dann noch den halbstündigen Marsch mit Taschenlampen zurück ins Tal zu bewältigen.

Am Samstag Morgen trafen dann noch viele Gäste aus Deutschland, Schweiz, England und Italien ein. Einige holländische Cherrys hatten sich zwar bereits für Freitag angekündigt, waren jedoch bis zu unserem Beginn der Wanderung noch ausständig. Wir erfuhren erst später, dass die Holländer doch noch am Freitagabend angekommen waren.

Neben vielen alten Bekannten konnten wir auch einige Neulinge mit einem kleinen Geschenk, zwei speziellen Putztüchern mit Aufdruck des IEC, für die Flugzeugpflege begrüßen. Davon vor allem unsere Neubauten, die RV-12 OE-VTT von Anton Tscherny, die HB 207 Alfa OE-VPM von Erwin Pucher und den Kitfox OE-AKR von Robert Klein. Ein besonderer Blickfang war sicher auch die rote F1 Rocket I-LMAR(Titelseite) von Elmar Marinoni aus Bozen, Südtirol.

Nachdem die Cherry-Gemeinde gleichzeitig auch ein „BX2-Treffen“ ausgeschrieben hatte, waren natürlich auch viele Cherrys eingetroffen. Die Holländer hatten uns Tage vorher schon um eine ausführliche Anflugbeschreibung nach LOWZ gebeten, da sie sich zwischen den Bergen



verständlicherweise nicht so wohl fühlen. Gekommen sind dann tatsächlich Andre Gremmen, PH-TBJ, Wim Mijnen, PH-VWL und Berry Schoenmaker, PH-YCM, und sie waren sehr begeistert von unseren schönen Bergen.

Bis zum Nachmittag verwöhnte uns die Sonne im Übermaß, sprich, die Hitze war fast unerträglich. Wer konnte, flüchtete ins klimatisierte Restaurant oder machte einen Ausflug zum See mit den Mieträdern vom Flugplatz. Am Nachmittag schob sich dann eine dunkle Gewitterwolke aus Norden bedrohlich näher. Wie schon im Vorjahr beim Gewitter in Krems verzurrten alle ihre Flugzeuge, bevor die Regenwalze über den See und den Flugplatz zog. Außer dass die Flieger nass und etwas durchgebeutelt wurden war jedoch nichts passiert. Der positive Effekt war jedoch, dass wir nun bis zum Abend Pullover und Jacken brauchten, da es so stark abgekühlt hatte.

Betriebsleiter Hannes Walcher hatte im alten Segelfliegerhangar für Samstag Abend eine Party organisiert, bei der er sogar selbst mit seinen „Vorfeldweibern“ in einigen Sketches mitwirkte. Die kleine Ballerina, mit den von ihrem Vater perfekt zum Tanz gestalteten Lichtanimationen, brachte so manchen von uns ins Staunen, da sie auch mit solcher Begeisterung ihre Tanzdarbietung vorführte. So verging der Abend wie im Flug und wir durften, wie auf unseren Treffen üblich, in unseren Zelten unter dem Flieger übernachten.

Am Sonntag Morgen lag eine Nebeldecke über dem Flugplatz und dem ganzen Tal, sodass wir uns erst einmal noch ein ausgiebiges Frühstück im Flugplatzrestaurant gönnten. Gegen 9 Uhr begann sich der Nebel zu lichten und die ersten Besucher, die von weit her gekommen waren, starteten zum Heimflug. Erst am späten Nachmittag

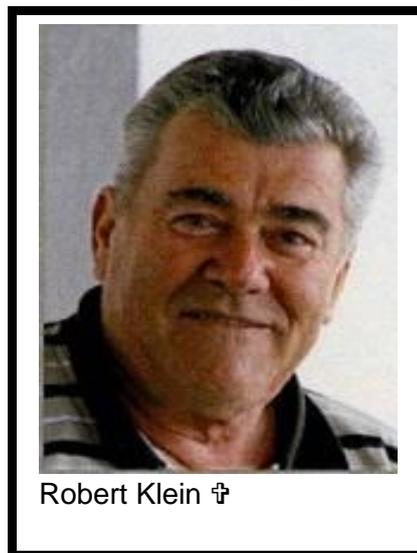
starteten wir beide als letzte zu einem wunderschönen Flug über die Alpen nach Hause.

Abschließend möchten wir noch ein herzliches Dankeschön an Hannes Walcher und seine Mitarbeiter aussprechen, für die Einladung und die gelungene Organisation unseres Treffens in LOWZ. Im nächsten Jahr werden wir wieder in Krems zu Gast sein, doch für 2017 haben wir bereits das Treffen in Zell am See geplant.

Leider mussten wir zwei Tage nach dieser schönen Veranstaltung eine schlimme Nachricht zur Kenntnis nehmen:

Unser Fliegerkamerad, begeisterter Kitfox – Pilot und Mitglied des IECA, Robert Klein, fliegt jetzt für immer über den Wolken, dort, wo die Freiheit grenzenlos ist!

Robert war einer der ersten Mitglieder im IECA und hat alle Anfangsschwierigkeiten



Robert Klein †

miterlebt. Er war bei fast jedem IEC Treffen mit seinem Kitfox dabei und hat heuer in Zell am See die Urkunde für die Fertigstellung seines zweiten Kitfox bekommen. Er war unermüdlich

als Pilot bei der Stare-Abwehr im Burgenland eingesetzt und hat auch immer wieder aus seiner langjährigen Erfahrung gesprochen und erzählt. Er wusste genau, welchen Hügeln und Leitungen er ausweichen musste, wo und was besonders gefährlich am „Starljauggen“ war, wie er sich ausdrückte. Und genau dieses Starljauggen sollte ihm im August zum Verhängnis werden. Er, der erfahrene und umsichtige Pilot, scheiterte an einer Stromleitung. Unfassbar, dass gerade er, der so vorsichtig und vorausschauend flog, einem Absturz, zwei Tage nach dem Treffen in Zell am See, zwei Tage, nachdem er seine Urkunde bekommen hatte, zum Opfer fiel.

Etliche Mitglieder von uns waren beim Begräbnis und wir wussten alle nicht, wie beliebt Robert in seiner Heimatstadt Illmitz war. Er war als überaus hilfsbereit und zuvorkommend bekannt, weit über die Grenzen seiner Heimatstadt hinaus und wirklich jeder kannte ihn. Seine Einladung zum Kellergassenfest konnten wir heuer nicht mehr annehmen, seine Liebe zum Rotwein wird mir, die gern hie und da ein Achterl Rotwein trinkt, mit ihm in Erinnerung bleiben.

Salute, Robert!



## Kurzausflug nach Bled

von Sigi Schicklgruber

Als ich wochentags an einem Sommermorgen erwachte, und aus dem Fenster blickte, wusste ich ganz genau: Heute ist sicher kein Arbeitstag !!! Bei solch eine Wetterlage gehen mir nur folgende Dinge durch den Kopf: Ist der Flieger vollgetankt? Ist die Startbahn gemäht? Norden, Süden oder Westen? Habe ich das letzte Kartenupdate gemacht? Ist die Canopy ordentlich gereinigt? Brauche ich die



Fahrräder mit? Wen nehme ich mit? Alle anderen Dinge werden an so einem traumhaften Tag als Trivialitäten im Sinne von unbedeutend abgetan. Meist stellt sich der letzte Punkt als schwierigster heraus: Wen nehme ich mit: Es gibt zwar mindestens 2357 Leute, die gesagt haben, dass Sie mal mitfliegen wollen, nur heute hat mal wieder sicher niemand Zeit, da Sie den ganzen Tag mit den oben genannten Trivialitäten ausfüllen wollen.

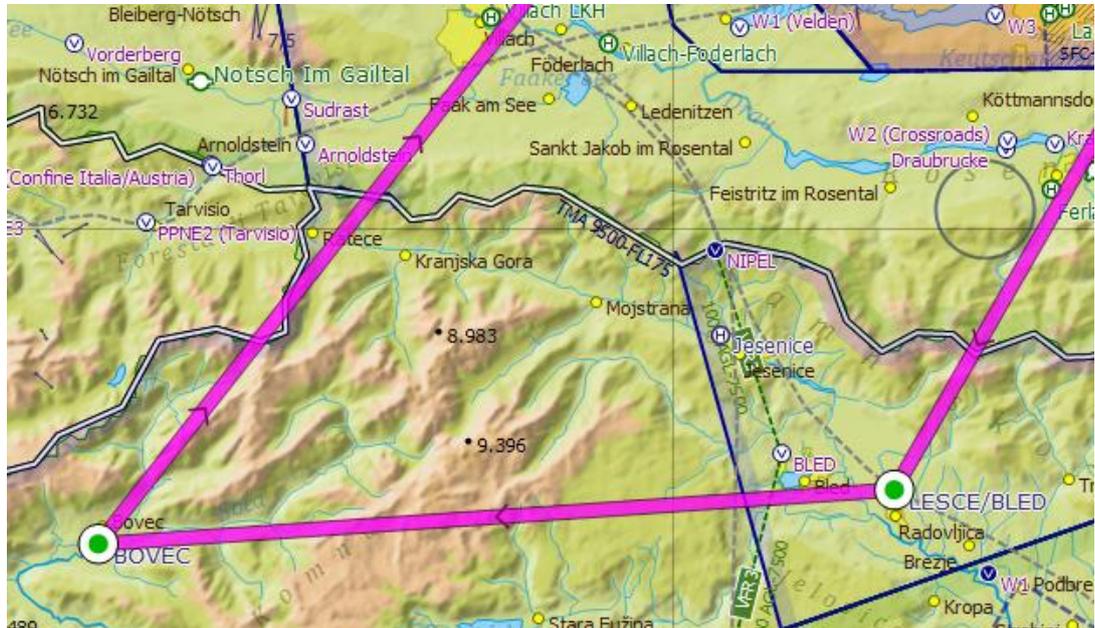
Doch diesmal hatte ich Glück: Ein Bekannter aus unserem Ort erkannte sofort die Prioritäten im Leben und war



innerhalb von 15 Minuten bei mir am Vorfeld: Als Ziel entschieden wir uns für Bled. Erstens war ich dort noch nie – ich versuche immer wieder neue Plätze anzufliegen – zweitens erschien uns das Gebiet landschaftlich interessant. Nach der Flugplanaufgabe via SKYDEMON ging es los – direct to LJBL. Da, von Norden kommend, kurz vor dem Ziel noch die Karawanken zu überqueren sind, war der Landeanflug eher ein Landesturzflug. Damit die Zylinder nicht zu rasch auskühlen, ließ ich noch Leistung stehen und verlängerte meinen Anflug etwas – Wenn man wirklich so schnell runter will, kommt einem die Gleitzahl einer RV ähnlich der eines Leistungssegelfliefers vor. Da habe ich wieder mal gelernt, dass „direct to“ im Gebirge nicht

immer die kürzeste Flugzeit ergibt. Nach der Landung auf der 1130m-Asphaltpiste packten wir sofort unsere Klappräder aus und machten uns auf dem Weg ins Zentrum. Was wir vorher nicht wussten: Bled ist als Luftkurort eine sehr beliebte Urlaubsdestination. Ganz in Zentrumsnähe fanden wir einen kleinen See. Einerseits gibt es in der Seemitte eine malerische Insel mit einer Kirche, die man nur mit dem Boot erreichen kann. Weiters thront eine Burg direkt auf einem freistehenden Felsblock am nördlichen Seeufer. Wir umrundeten den See mit dem Fahrrad und genossen zu Mittag ein herrliches Steak. Nach einer Stadtrundfahrt

kehrten wir wieder zurück zum Flugplatz und beschlossen, noch einen weiteren Platz anzufliegen. Die Wahl entfiel auf Bovec – laut Skydemon nur ein paar Minuten entfernt: Jedoch ragten wieder viele Berge auf unserer Route vor uns in den Himmel. Jetzt wurde mir wieder bewusst, dass Leistung durch nichts ersetzt werden kann, außer durch noch mehr Leistung – für ein „direct to“ wären in meiner RV7 wahrscheinlich 360 PS gerade ausreichend gewesen – kombiniert mit Scheunentoren als Speedbrakes für den Abstieg. Zur Landung erwartete uns eine 850 m lange Grasbahn mit



einer golfplatzähnlichen Oberfläche. Auch der Hangar war komplett neu errichtet. Woher der Geldsegen für diesen Flugplatz kam, konnten wir aufgrund unserer äusserst spärlichen Slowenischkenntnisse leider nicht klären.

Nach einem kurzen Fußmarsch zu einem nahegelegenen Kioskcontainer gönnten wir uns einen kleinen Espresso um 90 Cent. Danach erfolgte wieder die Flugplanaufgabe für den Rückflug nach Österreich – diesmal wählten wir den Talflugweg, da „direct to“ aufgrund der wirklich hohen Berge hier absolut unmöglich wäre. Nach einem entspannten Retourflug und der obligatorischen Flugzeugreinigung genossen wir noch einen Landewhisky in meinem Hangar und stellten wieder mal fest: Das Leben ist schön !



# 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

## Fliegertreffen in Nervesa della Battaglia

Von Othmar Wolf



Ing. Mario Pozzini, ehemaliger italienischer Flugzeugbauer und nunmehriges, in Vorarlberg ansässiges Igo Etrich Club Mitglied, hat uns schon des öfteren eingeladen, doch einmal zu einem Treffen nach Italien zu kommen. Konkret hat sich heuer eine Einladung zur „SOLIDALI 2015“, einem in Insiderkreisen bekannten Treffen von historischen Nachbauten, Eigenbauflugzeugen und Modellfliegern, in Nervesa della Battaglia ergeben.

Wir haben diese Einladung für den 29./30. August gern angenommen. Mit immerhin sechs Flugzeugen haben wir uns am Samstag sehr früh auf den Weg gemacht, da es für das Wochenende sehr heiß werden sollte. Nervesa liegt am südlichen Rand der Alpen, sozusagen im südlichen Alpenvorland. Anders als bei uns fällt das Gelände dort aber fast übergangslos von den 3000ern ins Flachland ab.

Wir, das heißt Heidi und ich in der OE-CRW und Christian Parb in der OE-CHP, flogen ausgerüstet mit GPS und Skydemon am iPad Richtung Kärnten. Kaum am Eingang des Kanaltals angekommen versagte mein iPad den Dienst, offensichtlich überhitzt. Aber ich hatte ja noch mein altes, aber gutes 196er

Garmin, so kamen wir wohlbehalten an unserem Zielflugplatz an.

Wir waren nicht die ersten, Walter Prossinger war bereits am Freitag mit seinem neuen Shark gekommen und nach uns trafen dann Hans und Susi Brandstätter, sowie Andi Ritsch mit seinem Kitfox und Wolfgang Hammerschmid mit seiner Cherry ein.

Wir wurden gleich freudig von Mario und dem Organisator und Flugplatzbetreiber Giancarlo Zanardo empfangen. Mario spricht gut deutsch, da seine Frau eine Vorarlbergerin ist und er auch seit einigen Jahren in Vorarlberg ansässig ist. So konnten wir uns ausgezeichnet verständigen.

Mario lud uns auch gleich zu einem Aperitiv mit Prosecco ein, schließlich seien wir im Land des Prosecco, sagte er. Momentan wäre mir zwar wegen der Hitze gewöhnliches Wasser lieber gewesen, doch Mario meinte, hier sei Wasser verboten!

Bei einem ersten Rundgang zeigte uns



Mario das Museum „Jonathan Collection“, eine Sammlung von durchwegs flugfähigen Replicas aus dem ersten Weltkrieg, die meisten von Giancardo gebaut. Mario selbst hat auch eine SE5a flugfähig nachgebaut. Sogar die Einstellhalle aus Holzträgern mit Tuchbespannung war mit großteils noch originalen Teilen aus dem WK1 gebaut worden. Die Maschinen werden dort auch

regelmäßig geflogen, das sollten wir am Samstag noch sehen.

Mario führte uns in einen Vortragsraum im ersten Stock, wo er uns die historischen Hintergründe dieses Platzes, sowie die Entstehungsgeschichte des Museums und der Exponate erklärte. An der Stelle des Flugplatzes fanden nämlich im ersten Weltkrieg die erbitterten Kämpfe zwischen Italien und Österreich statt. Die Erinnerung an diese Zeit und ihre Helden wird dort sehr hochgehalten. Dementsprechend ist auch eine umfangreiche Sammlung von Materialien und Gegenständen aus dieser Zeit dort ausgestellt.

Im Laufe des Nachmittags füllte sich der Flugplatz mit Besucherflugzeugen verschiedenster Herkunft. Auch ein fliegender „Gockel“ war dabei, lustig anzusehen.

Am Höhepunkt der Hitze beschlossen Walter und ich zur Abkühlung den nahen Fluss Piave aufzusuchen. Ein paar Minuten mussten wir uns durch den Auwald einen gangbaren Weg suchen, dann stand einem erfrischenden Bad nichts mehr im Weg. Die Vorführflüge der Oldtimer, inklusive des laut krähenen Gockels, konnten wir auch im kühlen Wasser liegend beobachten.

Den ganzen Tag über gab es Flugvorführungen, gestellte Luftkämpfe und es waren sogar ganze Sanitätszelte mit dem Instrumentarium der damaligen Zeit ausgestellt, ebenso die verschiedenen Uniformen, Kriegsmaterial samt Munition.

Alles in allem war es eine äußerst gelungene Ausstellung in Erinnerung an die Kämpfe zwischen Italienern und Österreichern, dem Dolomitenkampf, der in die Geschichte eingegangen ist.

Unserem guten Verhältnis und dem gemütlichen Beisammensein bis spät in die Nacht hat das keinen Abbruch getan, ganz im

Gegenteil. Mario hat ein tolles italienisches Abendessen mit Pasta, Prosciutto, Mortadella und viel, viel Rotwein im Vereinshaus mit unseren neuen, italienischen Freunden organisiert, das allen vortrefflich mundete. Und er hat uns sogar im luxuriösen Hotel Astoria in Susegana zu einem Freundespreis einquartiert, ein Bus hat unsere Gruppe von 16 Personen eigens dort hingebacht, wo wir noch auf der Terrasse sitzend und über das Lichtermeer der Stadt und die sanften Hügel blickend ein kühles Bier als Gute Nachttrunk genossen.

Am nächsten Morgen ging es nach einem reichhaltigen Frühstück im Hotel wieder mit dem Bus zum Flugplatz, wo wir dann noch am Vormittag, der kommenden Hitze wegen, unsere Motoren zum Heimflug starteten. Es hätte noch jede Menge interessanter Flugvorführungen und Gespräche mit Mario gegeben, doch es wäre am Nachmittag einfach zu heiß geworden und die Öltemperatur unseres Conti kletterte beim Steigflug ziemlich in die Höhe.

Wir hatten einen wunderschönen Heimflug über die Alpen und das Versprechen von Mario im Gepäck, die buckelige Abstellfläche für unser Wiedersehen im nächsten Jahr zu entschärfen. Eventuell sollte es schon am Freitag des nächsten Treffens einen Abend nur mit uns Österreichern geben. Und wir werden sicher wieder kommen, hoffentlich mit mehr Flugzeugen aus unserem Verein, denn die Gastfreundschaft und Geselligkeit der Italiener ist legendär und Mario hatte sich alle Mühe gegeben, den Aufenthalt für uns so interessant, abwechslungsreich und angenehm wie möglich zu machen.

Es war eines der tollsten und interessantesten Treffen, die Heidi und ich jemals besucht hatten und wir freuen uns schon auf das Nächste! Danke Mario!



## Aquaplaning von Horst Malliga

Es klingt unglaublich: Aquaplaning ist nur vom Reifendruck abhängig!! Und es muss ein Wasserfilm von mindestens 2mm vorhanden sein. Es ist aber leicht zu verstehen wenn man folgende physikalischen Zusammenhänge berücksichtigt:

Das Gewicht wird über den Reifendruck auf den Untergrund übertragen. Beim Auto ist dies z.B. 2 bar = 2kg./cm<sup>2</sup>. Gewicht sei z.B. 300kg. Dann stellt sich hier eine Auflagefläche von 150cm<sup>2</sup> ein. Verdoppelt man das Gewicht auf 600kg so muss auch die Auflagefläche doppelt so groß, also 300cm<sup>2</sup>, also unabhängig von Reifengröße und Reifenbreite. Der Auflagedruck ist immer 2kg/cm<sup>2</sup> also gleich dem Reifendruck!

(Aus dem gleichen Grund verwenden unsere Bauern am Acker Niederdruckreifen um die Bodenverdichtung gering zu halten, Anm. der Red.)

Versuche mit Messungen ergaben für glatte und rotierende Reifen den Zusammenhang für den Beginn des Aquaplaning: Aquaplaning Speed = 56 x Wurzel aus Reifendruck in bar.

Z.B. unser obiges Beispiel bei 2 bar: Wurzel aus 2 = 1,41 also  $v = 1,41 \times 56 = 80\text{km/h}$

Mit Profilreifen kann der Wert um 5% vergrößert werden also ca. 85km/h

Die Bremswirkung sinkt aber um ca.20%!!

Vergleiche Formel 1: Optimal sind glatte Reifen - wie auch bei allen Flugzeugen! Wenn Regen - dann Profilreifen - man kann etwas schneller fahren. Bei Regen und 2mm Wasserfilm - dann nur mehr Rennabbruch.

Ein Militärpilot kennt selbstverständlich seinen Reifendruck - und damit seine Aquaplaning Speed und zwar Hauptfahrwerk und Bugfahrwerk getrennt. Die Vorbereitung zur Landung bei Aquaplaninggefahr ist umfangreich (betontes Aufsetzen, keine Bremsprobe, Gewicht,  $v = 1,1 \cdot v_{\text{stall}}$ , aerodynamisches Bremsen, Wissen dass 1500m keine Bremswirkung zu erwarten ist, zu frühes Bremsen führt augenblicklich zum Reifenplatzer usw.

Auf den meisten internationalen Flughäfen ist die RWY quervergittert und damit kein Aquaplaning zu erwarten. Aber Achtung bei starkem Seitenwind der das Abfließen des Wassers einseitig verhindert!

Aber es gibt noch eine große Gefahr: das **Viskoplaning!**

In der Aufsetzzone der RWY klebt der Reifenabrieb. Nach leichten Regen oder Tau an dieser Stelle kommt der Reifen beim Aufsetzen mit hoher Geschwindigkeit nicht zum Rotieren. Zwischen Reifen und Boden bildet sich dann sofort eine Wasserdampfschicht, d.h. der Reifen gleitet auf einer Dampfblase mit fast null Reibwirkung. Der Grund dafür ist Bildung einer Unterdruckzone mit niedrigem Siedepunkt, ähnlich Kavitation bei Pumpen oder Turbinen.

Mein Erlebnis bei einer Landung in LOWG, RWY35: Keine Bremswirkung - Stillstand im Gras 5m vor der LOC Antenne, also 3000m ohne Bremse. Im Gras funktionierte sie wieder. Rätselraten: was war das? Als der Bergezug kam - "Schau einmal zurück auf die RWY" - zwei schneeweiße Spuren waren zu sehen, 2600m lang. Jetzt war alles klar—VISKOPLANING—der Dampf hatte die RWY extrem gereinigt. Da der Reifen KEINEN Bremswiderstand hatte, war auch nichts zu sehen, keinerlei Abnutzung!!

Ich hoffe, ich konnte die Zusammenhänge genau genug erklären. Für eventuelle weitere Fragen stehe ich dir gerne zur Verfügung.

Horst Malliga, horst.malliga@aon.at



## Reisebericht Ostfrieseninseln und Helgoland

### Von Susanna Brandstätter

Dieses Jahr ist uns der Wettergott hold, eine wunderbare Woche ist prognostiziert! Wir wollten ja schon im Vorjahr nach Norddeutschland fliegen, aber die Tour fiel sprichwörtlich ins Wasser, Sturm und Niederschläge haben unser Vorhaben vereitelt. Am Montag am 29.6.15 Vormittag starten Hans und ich mit unserer Cherry von unserem Heimatflugplatz Wiener Neustadt Ost nach Kulmbach(EDQK). Nach 2 Stunden 13 Minuten Genussflug (das bedeutet für mich kaum Thermik, super Sicht und angenehme Temperatur.....) erreichen wir unser erstes Etappenziel. Kulmbach, in Oberfranken, ist ein schöner Flugplatz auf einer Anhöhe gelegen, mit 700m langer Asphaltpiste, und mit freundlichem Empfang, unkompliziertem Funk und günstiger Landegebühr (7EUR)! Hier treffen wir auf unser Freunde Haberhofer Hans und Irmgard mit der RV 9, Karl Mayer und Peter Zötsch mit der RV 12, und Nerad Ernest, auch mit einer Cherry BX-2. Wir tanken noch alle auf, da hier die Spritpreise -gegenüber anderen deutschen Plätzen- extrem günstig sind. Mogas kostet 1,65 EUR und Afgas 2,05 EUR. Übrigens, die aktuellen Spritpreise sind in Skydemon ersichtlich, eine tolle Zusatzfunktion! Da die beiden Flugplatzbuffets nur am Wochenende geöffnet haben, fliegen wir nach kurzer Pause weiter. Ein Flieger nach dem anderen startet Richtung Norden Deutschlands. Die Flugbedingungen sind perfekt, wir kommen 2 Stunden 12 Minuten später an unser Tagesziel in Wilhelmshaven-Mariensiel an. Wilhelmshaven, mit ca.75000 Einwohner, liegt an der NW Küste des Jadebusen, einer großen Meeresbucht an der Nordsee. Hier befindet sich auch Deutschlands größter Marinestützpunkt, den wir später öfter von der Luft aus sehen werden. In Wilhelmshaven wollen wir nun die nächsten 5 Tage verweilen, und unsere Touren auf die vorgelagerten Inseln unternehmen.

Die Unterkunftssuche wird heute unsere erste Herausforderung: In Wilhelmshaven ist demnächst das "Jadefest" mit 300.000 Besuchern, d.h. es ist so gut wie alles

ausgebucht. Aber mit der freundlichen Unterstützung "vom Turm" finden wir eine schöne Unterkunft im „Landhaus Tapken“ in Sande, nahe unserem Flugplatz. Diese Bleibe kann ich nur weiterempfehlen, die Zimmer sind groß, das Essen schmeckt hervorragend, und der Preis ist o.k.! Wir beschließen, gleich zu Fuß hin zumarschieren, ist ja gleich um die Ecke....Tja, von der Luft aus, sieht alles so nahe aus, am Boden entpuppt sich dann alles ein bisschen anders! Kurzum wir sind nur das erste Mal zu Fuß gegangen- war genug Sport für die ganze Woche- mit dem Taxi geht's doch bequemer....



**Anflug auf Wilhelmshafen-Mariensiel**

Am nächsten Tag legen wir unsere Schwimmwesten an, es geht nach Helgoland, die einzige Hochseeinsel Deutschlands. Das Wetter könnte nicht schöner sein, sonnig, warm und windstill, wahrscheinlich ein Ausnahmezustand in Ostfriesland! Nacheinander starten 4 kleine österreichische Flieger Richtung Nordsee. Bald fliegen wir an der Insel Wangerooge vorbei und nach einer knappen halben Stunde sehen wir schon die Düne Helgolands auftauchen. Auf dieser "Nebeninsel" von Helgoland befindet sich der Flugplatz EDXH mit 3 verschiedenen Pistenrichtungen, wobei die kürzeste Piste nur 258m, die längste-wo wir landen, -angenehme 480m hat. Der Flugplatz bietet ein bequemes Taxiservice zur Fährenüberfahrt

an.(1 EUR pro Fahrt) Nach kurzer Überfahrt mit der Fähre erreichen wir Helgoland und sind total begeistert! Die Insel ragt als roter, 60 m hoher Felsen aus dem Meer. Auf dem 3 km langen Klippenweg im sogenannten "Oberland" erfahren wir an aufgestellten Informationstafeln über Fauna, Flora und Geschichte dieser kleinen Insel. Wir spazieren an den roten Klippen entlang und können aus nächster Nähe tausende Lummen, Töpel und Möwen beobachten, Universum "life" sozusagen! Ein tolles Spektakel für Augen, Ohren und Nase! Bald sehen wir das Wahrzeichen der Insel, die "lange Anna" -ein 48 m hoher, frei stehender Fels. Eine 1300 m lange Ufermauer schützt die "lange Anna" vor dem Abbrechen des Felsens. Wir genießen noch die herrliche Meeresluft bei Kaffee und Kuchen, bummeln durch die Einkaufsstraßen mit unzähligen Geschäften. Seit der englischen Herrschaft von 1807 -1890 gelten britische Sonderregelungen, d.h. die Besucher der Insel können zoll- und MwSt. frei einkaufen.



**Helgoland**

Heute wollen wir noch zur nächstgelegenen Insel Wangerooge EDWG fliegen. Nach nur 19 Minuten ruhigem Flug mit toller Sicht übers Meer, landen wir auf der 850 m langen Asphaltpiste. Gleich hinter dem Flugplatz liegt der gleichnamige Ferienort Wangerooge. Man kann sich bei soviel Idylle gar nicht vorstellen, dass diese Insel im 2. Weltkrieg durch seine strategisch exponierte Lage schwersten Bombenangriffe ausgesetzt war. Auch sintflutartige Stürme konnten die Insulaner nicht von dieser Insel vertreiben. Wenn man sie sieht, weiß man wieso: Gleich hinter dem herausgeputzten Ort, liegt der weiße Dünenstrand mit seinen bunten



**Anflug auf Wangerooge**

Strandkörben. Wir stapfen tapfer über den heißen Sand und waten knietief im Meer. Die Wassertemperatur-wir schätzen sie auf ca. 19 Grad- ist eine angenehme Abkühlung zum heißen Sommertag!

Abends fliegen wir wieder zurück nach Wilhelmshafen-Mariensiel. Wir genießen den 16 Minuten kurzen Flug mit Umrundung der Insel, fliegen entlang der Küste, sehen den Marinestützpunkt von oben, und landen nacheinander in Mariensiel. Abends sitzen wir gemütlich zusammen und lassen den Tag Revue passieren....

Am nächsten Tag möchten wir die beiden Inseln Norderney und Borkum erkunden. Das Wetter ist sommerlich heiß, der Wind weht leicht, und die Sicht ist noch immer gut. Norderney EDWG erreichen wir in einer guten halben Stunde, es erwartet uns eine 1000m lange Asphaltpiste. Funk ist- wie überall hier- unkompliziert: Als Landeinformation bekommt man die Pistenrichtung, und melden muss man sich kurz vor der Landung. Norderney ist die mondänste aller Ostfrieseninseln und kann mit 15 km Länge



und 2 km Breite ungefähr 40.000 Gäste unterbringen, und ist auf weitere 10.000 Tagesgäste eingestellt! Die Stadt Norderney erreichen wir mit einem Taxi.



**Norderney**

Wir spazieren der schön angelegten Strandpromenade entlang und gelangen so ins historische Zentrum mit noch gut erhaltenen Biedermeierhäusern und klassizistischen Bauten aus dem 19. Jahrhundert. Im Zentrum rasten wir gegenüber dem prunkvollen Kurmittelhaus und erholen uns bei Lifemusik und gutem Essen. Mit dem Taxi fahren wir wieder zurück zum Flughafen, und weiter geht's zur nächsten Insel. Borkum liegt vom Festland weiter entfernt als alle anderen Ostfriesischen Inseln. Aber mit unseren Fliegern ist sie nur einen "Hupfer" von 14 Flugminuten entfernt. Der Flughafen EDWR hat auch eine 1000m Asphaltpiste. Es gibt hier auf den Inseln regen Flugverkehr, viele kommen hier her, um sich ein paar Tage zu erholen. Obwohl wir vom Turm erfahren, dass die Landungen in den letzten Jahren eklatant zurückgegangen sind..... Irmgard und ich beschließen mit dem Fahrrad, die man am Flughafen direkt ausborgen kann (7EUR pro Tag), in die gleichnamige Stadt zu fahren. Die Männer sind da ein bisschen bequemer, sie lassen sich chauffieren. Wir treffen uns später in der lebendigen Stadt. Hier sind viele Familien mit ihren Kindern unterwegs. Eine Inselbahn führt vom Hafen direkt in die fast autofreie Stadt. Die bunten Strandkörbe am endlos langen Strand sind fast unbenutzt, da jeder den warmen Sand genießen möchte und der Wind kaum spürbar ist. Kommt ja doch nicht so oft

vor, dass sommerliche Temperaturen um die 30 Grad an der Nordsee herrschen!



**Strand von Borkum**



**Flugplatzlokal Mariensiel**

Wir erkunden noch die Stadt, und radeln wieder zurück zum Flughafen. Beim Rückflug fliegen wir die Inseln entlang, ich suche die Strände nach Robben ab, die bei Ebbe an Land gehen, kann aber leider keine finden.... Aber die Inseln aus der Vogelperspektive zu betrachten, entschädigen meine erfolglose Suche. Nach einer dreiviertel Stunde landen wir wieder in Wilhelmshaven. Beim angrenzenden Flughafenlokal gönnen wir uns endlich das eine oder andere wohlverdiente Bier!

Am Donnerstag müssen uns Mayer Karl und Zötsch Peter vorzeitig verlassen, das heißt heute fliegen wir nur noch mit 3 Fliegern die letzten beiden Inseln ab, nämlich Juist und Langeoog. Vormittag ist die Temperatur noch angenehm, der Wind hat schon etwas zugelegt. Nacheinander starten wir wieder und fliegen zuerst die Insel Juist EDWJ mit einer 700 m Asphaltpiste an. In Juist trinken wir Kaffee direkt auf der Terrasse beim Flughafenrestaurant .Juist ist die

"Pferdekutscheninsel", es gibt hier kaum Autoverkehr, dafür umso mehr Pferdekutschen. Die Insel ist extrem schmal, etwa 500m, dafür ist sie mit 17 km die längste aller Inseln. Nach einem kurzen Aufenthalt starten wir wieder unsere Motoren, und weiter geht's nach Langeoog EDWL, die wir eine Viertel Stunde später bereits wieder anfliegen, eine 600 m Asphaltpiste. Im weitläufigen Ort fällt zunächst die Breite der Straßen auf, die von beiden Seiten mit Gehsteigen gesäumt sind. Autos sind hier verbannt, auf den Straßen tummeln sich vor allem Radfahrer. Ab und zu müssen sie Platz machen, für elektrobetriebene Firmenautos, oder für Pferdekutschen. Es fällt mir auf, dass es fast auf jeder Insel Straßennamen mit "Damenpfad" und "Herrenpfad" gibt. Neugierig geworden, habe ich mich erkundigt: Noch vor 100 Jahren hatten Männer und Frauen an den Stränden getrennt zu baden, darum diese Namensgebung! Wie gut, dass wir heute gemeinsam über den breiten Dünengürtel zum Badestrand gehen können.... und uns im erfrischenden Meer abkühlen können! Restaurants gibt es genug zur Auswahl, also suchen wir uns einen schattigen Platz im Freien aus. Wir sitzen beim Italiener, und es kommt mir kurz der Gedanke, das könnte genauso gut im Süden Europas sein, so sommerlich Temperaturen erleben wir hier! Am späten Nachmittag spazieren wir wieder zum Flugplatz retour, und einer nach dem anderen verlassen wir diese gemütliche Insel Richtung Wilhelmshaven. Eine halbe Stunde später befestigen wir bereits unsere Flieger am Vorfeld

. Heute wollen wir das "Jadefest" in Wilhelmshaven besuchen. Das Gebiet um den Großen Hafen verwandelt sich in ein großes Festgelände. Wie es sich für ein Hafenfest gehört, sind Schiffe ein fester Bestandteil der Veranstaltung. Wir schlendern am Kai entlang und bestaunen die maritime Vielfalt vom Riesenviermaster, über Forschungskutter, bis zum Rettungskreuzer - die man teilweise auch besichtigen kann. Für uns Landratten eine tolle Möglichkeit "Seeluft" zu schnuppern. Wir schlendern an diesem lauen Abend mit den tausenden Besuchern mit, für Essen und Trinken sorgen unzählige Standln, für jeden Gusto ist etwas dabei

Das "Wochenende an der Jade", so wie die Einheimischen dieses Fest hier nennen, ist



der würdige Abschluss unserer Nordseereise. Am nächsten Tag nehmen wir Abschied von unserer Wirtin-sie umarmt mich ganz herzlich- und wir starten wieder Richtung Heimat. Ein bisschen Wehmut ist schon dabei. Ich habe mich gerade an die gute Meeresluft gewöhnt, an diese geradlinigen Ostfriesen, an das reichhaltige Angebot an Fischspezialitäten, an die kreischenden Möwen, an die Dünen....Es ist eine ganz andere Seite von diesem vielfältigen Deutschland, und mit dem Flieger zu erkunden eine ganz besonders schöne Art ein Land näher kennen zu lernen. Wir starten wie gewohnt, nacheinander vom Platz, werden herzlich verabschiedet. Wir fliegen wieder bis Kulmbach, müssen aber unterwegs einem Gewitter ausweichen. Danach wird das Wetter wieder freundlicher und nach 2Stunden 25 min landen wir in Kulmbach. Wir tanken noch alle unsere Flieger auf, und hier endet auch unsere gemeinsame Reise! Haberhofer Hans und Irmgard fliegen zurück nach Weitz, und Nerad Ernest wieder an seinem Heimatflugplatz Krems, Hans und ich nach Wr.Neustadt Ost. Wir haben alle miteinander Vieles gesehen und erlebt, und sind uns alle einig: fliegen ist eine wunderbare Art zu reisen! Ich bin sehr dankbar und demütig, dass wir alle wieder gesund zurückgekehrt sind, das haben wir vor allem unseren gut vorbereiteten Piloten zuzuschreiben.

Hans hat sein Ipad mit Skydemon, das eingebaute Garmin 196 und natürlich -immer funktionierendes- Kartenmaterial dabei. Ich bin jetzt schon gespannt, was wir nächstes Jahr wieder erleben werden....

Brandstätter Susanna

## Frauenecke –

von Heidi Wolf

### *In der Heiligen Nacht*

*In der Heiligen Nacht tritt man gern einmal aus der Tür  
und steht allein unter dem Himmel, nur um zu spüren,  
wie still es ist, wie alles den Atem anhält, um auf das  
Wunder zu warten.*

(Karl Heinrich Waggerl 1897-1973)

Warten auf ein Wunder.....

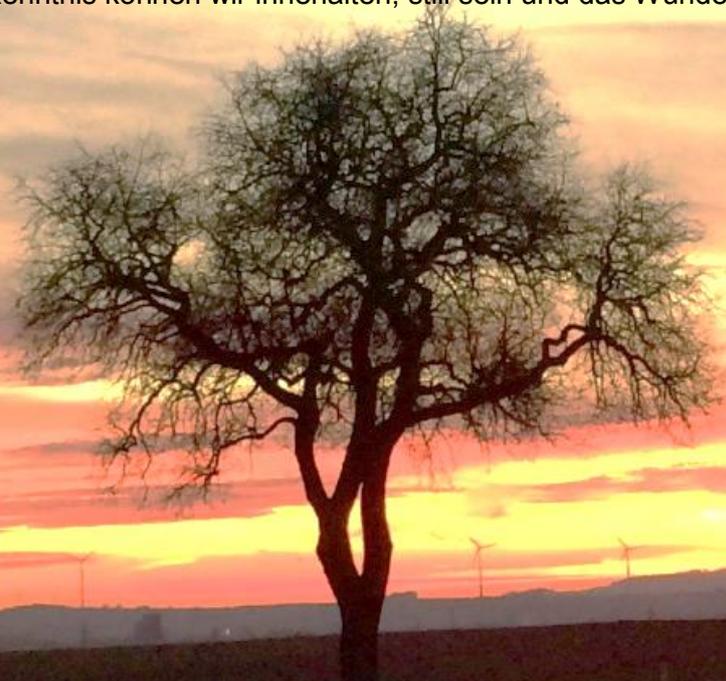
Tun wir das heute noch? Können wir das, wollen wir das, dürfen wir das überhaupt?  
Sind wir nicht viel mehr Menschen der neuen Zeit, die alles regeln, selbst erledigen, in die Hand  
nehmen wollen. Sind wir nicht alle immer wieder und wieder im TUN?  
Wir müssen, sollten dies und jenes tun, um das und jenes zu erreichen. Wenn wir nichts tun, dann  
passiert nichts, passiert keine Veränderung, entwickeln wir uns nicht weiter, bekommen wir keinen  
besseren Job, werden wir nicht gesund, werden wir krank, werden wir alt, haben keine gute  
Beziehung, usw. usf.

Dieses TUN macht uns oft rastlos, ruhelos, energielos, gereizt und es lenkt uns bequem von den  
wirklich wichtigen Dingen ab. Was sind die wirklich wichtigen Dinge für uns?  
Diese Frage kann jeder von uns nur für sich selbst beantworten.

Unser Verstand gaukelt uns oft Dinge von enormer Wichtigkeit vor. Doch die wirklich wichtigen  
Dinge, das, was wirklich für uns wichtig ist, können wir nur mit unserem Herzen erahnen und  
erfühlen. Und dieses Wichtige ist in erster Linie in uns selbst, in unserer Mitte, in uns und aus uns.  
Wir ahnen, dass in Wahrheit gar nichts zu tun ist, außer zu .....SEIN.

In dieser Erkenntnis können wir innehalten, still sein und das Wunder spüren .....

Ich wünsche  
uns allen eine  
Wunder – volle  
Zeit!



## Update Baufortschritt RV12

von Siegfried Schickgruber

Nach einer Baupause im letzten Jahr wird es wieder mal Zeit über den Baufortschritt meiner RV12 zu berichten:

Nachdem Tailcone, Flügel und alle Ruder bereits fertiggestellt sind, packte mich im Frühling wieder die Baulust und ich nahm den Rumpfvorderteil in Angriff. Immer wieder stelle ich fest, dass eine RV12 das wahrscheinlich am einfachsten zu bauende Amateurflugzeug mit respektablen Flugleistungen der Welt ist.

Mittlerweile sind bereits der Tailcone mit dem Rumpfvorderteil

„verheiratet“. Von der Bauanleitung habe ich bereits mehr als die Hälfte abgearbeitet, wobei

„das Weiterblättern“

momentan sehr schnell geht, da die einzelnen Schritte ausführlich erklärt werden und schnell und einfach abgearbeitet werden können. Auch ist es eine Freude (weitere eine große Zeit- und Geldersparnis), wenn wirklich jeder Teil

vorhanden ist, und nichts erst extra bestellt werden muss. Wenn in Zukunft alle Flugzeugbausätze so vollständig sind, wird DHL wohl Konkurs anmelden müssen.

In meinem Teilelager sind auch nur mehr wenige Teile vorhanden, dass ich sehr zuversichtlich bin, das Projekt in absehbarer

Zeit fertig zu stellen. Gegenüber der RV7 bemerkt man bei fast jedem Detail eine Vereinfachung der Konstruktion im Hinblick auf Zeit- und Gewichtsersparnis. Auch die Passgenauigkeit der einzelnen Teile verblüfft jedes Mal aufs neue. Sollte jemand mit dem Gedanken spielen, ebenfalls eine RV12 zu bauen, ist er/sie herzlich eingeladen, mich im Hangar zu besuchen und sich von der Bausatzqualität zu überzeugen. (Natürlich ist



auch jeder Flugzeugselbstbauer, der keine RV12 bauen will, in meinem Hangar herzlich willkommen)

Sigi

Zulassung gemäß  
und AT.MG.504



AT.145.006

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](http://www.wartungsbetrieb-krems.com)

## Flugzeugverkäufe:

### 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](mailto:manfred@koegl.co.at)

### BD 5



BD5G 17GAW Version 1.0 ACRO  
Flügelänge 518cm Stallspeed 55kt  
fast Flugfertig - Erprobungsflüge noch  
ausständig.  
2 stroke International Motor: 100 PS, 3  
Zylinder mit airflow performance  
Einspritzanlage. Inklusive umgebautem  
Pferdeanhänger, VB 17.900  
Johannes Mitteregger 0699/123456 31  
[johannes.mitteregger@gmail.com](mailto:johannes.mitteregger@gmail.com)

### Pulsar XP100



Baujahr 2000  
Motor Rotax 912S  
Verstellpropeller Wolf VP165  
Preis VB €39.000,-  
Kontakt: Gerald Eder  
Tel.: 0664 88534692  
[gerald.eder@rag-energy-drilling.at](mailto:gerald.eder@rag-energy-drilling.at)

### Vans RV3B



178 Std Zelle, Motor O235H2C 76 Stunden  
seit Überholung, Propeller elektrisch  
verstellbar, OE Kennung, 3 Jahre  
alt..Preis 42000 Euro.  
Peter Tomaser Tel 0650 9481004

### Cherry BX2

„Komplettbausatz“ mit neuem Rotax 912 S,  
2-Blatt Wolf Constant-Speed-Prop, Prop-  
Regler, Motorträger, Alu-Tank, Cowling,  
Haube, diverse Kleinteile, kurz vor  
Fertigstellung  
Nähere Infos zum Bauzustand gerne  
telefonisch  
Preis: 30.000 Euro  
Eduard Hochenbichler 0664 4105060

## Fliegerflohmarkt

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

Der "Fliegerstammtisch" wird 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, Benzingsprache 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](mailto: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.

---

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](mailto:johann.brandstaetter17@gmail.com)

0664 2277564

Österreichische Post AG – Info.Mail Entgelt bezahlt

Verlagspostamt Wieselburg.

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

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](mailto: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 Lightweight-Starter B&C 320-1

1 Alternator Aero Electric DOFF 10300FRX

2 Slick Magnete 4301 L 25° Lag

2 Slick Magnete Model 4270

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

Email: [admin@brandstetter-ybbs.at](mailto:admin@brandstetter-ybbs.at)