

Nr. 66

Juli 2016

I.E. IMPULSE



IGO ETRICH CLUB AUSTRIA

Die Zeitschrift der österreichischen Amateurflugzeugbauer



Inhaltsverzeichnis

Seite

Inhaltsverzeichnis, Termine	2
Editorial.....	3
Einladung IGO-ETRICH-Treffen 2016 in Krems.....	4
UPRT-Training erklärt:	5
Restauration eines Grunau Babys.....	7
Fotoshooting mit Fiby.....	10
Bau einer Pitts S1	11
Baubericht Alfa 207RG	14
Restauration eines Sternmotors.....	18
Frauenecke.....	17
Flugzeugverkäufe	18
Fliegerflohmarkt.....	20

Termine 2016

25-31. Juli 2016	EAA AirVenture Oshkosh
5-7. August 2016	Glasair-Flyin in Siegerland
12-14. August 2016	IE-Treffen in Krems
9-11. September 2016	Oldtimertreffen Hahnweide

Titelbild: Flug nach Schärding am 19. Juni 2016 morgens (Startzeit 4:25 LOC)

Editorial

Liebe Fliegerfreunde!

Liebe Fliegerfreunde,

Diese Ausgabe der IE IMPULSE erscheint diesmal etwas später als üblich, da unser Chefredakteur Sigi Schicklgruber eine Erweiterung seines Cleverhotels in Herzogenburg in Angriff genommen hat und dadurch die Arbeit an dieser Zeitung etwas ins Hintertreffen geraten ist.

Unser diesjähriges Igo Etrich Treffen findet wieder in Krems LOAG statt, wie bereits in der letzten Ausgabe angekündigt. Neu ist diesmal die Möglichkeit, im gegenseitigen Austausch mit den Kremser Ballonfahrern Flüge mit Ballonfahrten auszutauschen. So kann der eine oder andere bei Interesse zu einer günstigen Ballonfahrt kommen und dafür den Ballonfahrer mit dem eigenen Flugzeug mitnehmen.

Weiters wird das ganze Wochenende von Freitag, bis voraussichtlich Montag, die Fa. Spins&More mit der Super Decathlon und Extra 300 anwesend sein und Flüge zum Üben von Recovern aus unüblichen Flugzuständen anbieten. Bei Interesse Iris von SpinsandMore kontaktieren: 0664 1900186

Für diese Ausgabe sind wieder einige interessante Beiträge eingetroffen. Andreas Schreiber aus Steinebrunn in NÖ restauriert ein Grunau Baby, ein klassischer Holzflugzeugbau aus den 1930er Jahren, und er hat uns einen Bildbericht geschickt.

Walter Sölle hat seine Pitts S1-11B fertiggestellt und auch bereits den Erstflug absolviert, siehe seinen ausführlichen Bericht im Blattinneren. Erwin Puchers Story über den Wechsel von BX2 Cherry zu HB207 Alfa ist ebenfalls dort zu finden.

Mal etwas anderes hat sich Toni Tscherny ausgedacht mit einem besonderen Fotoshooting, das er uns nicht vorenthalten will.

Ich selbst habe durch Zufall einen russischen Sternmotors entdeckt, den ein begabter LkW Mechaniker aus Böheimkirchen wieder zum Leben erweckt hat.

Viel Spaß beim Lesen dieser Ausgabe und eine schöne und unfallfreie Flugsaison

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

32. Internationales IGO ETRICH Treffen 2016
 von Freitag 12. bis Sonntag 14. August 2016
 am Flugplatz Krems LOAG – NÖ



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

Veranstaltungsprogramm:

Freitag 12. August:

Nachmittag: Anreise der Teilnehmer, Abends Heurigenbesuch

Samstag, 13. August:

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

Ganzes Wochenende: UPRT Trainingsflüge mit der Decathlon
 von Spins&More möglich

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

Sonntag, 14. August:

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

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

Für die Übernachtung können wir Privatzimmer oder Hotel vermitteln(zur besseren Organisation so bald als möglich oder vorab von Heidi, 0664-4533063, reservieren lassen), campieren am Flugplatz ist ebenfalls möglich. Duschen und WC sind am Flugplatz vorhanden

Verankerungsgerät für das Flugzeug bitte selbst mitbringen !

Landegebühr für anfliegende Experimentals ist frei !

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

Wir freuen uns auf Euren Besuch und wünschen Euch einen schönen Aufenthalt in der Weinmetropole Krems!

Information: 07416-54774 oder 0680-3144018
 oder othmar.wolf@amateurflugzeugbau.at

UPRT – was ist das überhaupt ?

UPRT – eine Abkürzung und noch dazu in Englisch – was soll das bedeuten ?

In Zusammenarbeit mit der Flugschule Spins and More aus Salzburg gibt es die Möglichkeit , dieses Training bei unserem Treffen in Krems zum vergünstigten Tarif zu machen. – Aber jetzt mal dazu, was das eigentlich ist:

Es geht um das Fliegen im Grenzbereich, um das Beherrschen schwieriger und gefährlicher Situationen.

Stalls, Trudeln, Notfälle im Flug - wer fliegt, kann schneller als gedacht in einen Praxistest geraten.

Spins & More verschafft Piloten mehr Sicherheit.



EMT (Emergency Maneuver Training) oder auch UPRT (Upset Prevention and Recovery Training) bündelt abgesichertes theoretisches Wissen mit Praxis, Praxis, Praxis. Alles auf den Punkt gebracht und mit einem Looping garniert.

Wie fühlt sich Trudeln an? Rein magentechnisch?

Spins & More: Nicht schlimm. Sagen die meisten unserer Schüler. Etwas (über)fordernd ist allerdings der Blick aus dem Cockpit. Ziemlich direkt nach unten in die Erde. Aber wir trudeln in sicherer Höhe (Start ab 5000 Fuß), und wir helfen Euch beim Ausleiten. Belastung: 1g, beim Ausleiten max. 3 g.

***Was, wenn ich den Überblick verliere?**
Spins & More: Wir sprechen mit Euch, die ganze Zeit. Sagen die Manöver an und gehen auf Euch ein. Falls ihr zu überrascht seid, um zu reagieren, übernehmen wir die Controls.

***Kann ich etwas falsch machen oder so vergeigen, dass es brenzlig wird?**
Spins & More: Eigentlich nicht. Gut wäre, die Controls nicht gegen den Fluglehrer zu blockieren und lieber loszulassen und das auch deutlich zu sagen: Your controls.

***Was soll ich vorher essen? Oder gar nichts?**

Spins & More: Wir raten zu einer kleinen Mahlzeit vor dem Flight Safety Training. Mit leerem Magen zu kommen, ist verkehrt. Bananen schmecken in beide Richtungen gleich;).

***Und wenn es mir doch schlecht wird?**

Spins & More: Übelkeit kommt selten vor! Beim Briefing weisen wir darauf hin, dass wir beim ersten Anzeigen die Übung vorzeitig beenden. Es kommt also nur in den seltensten Fällen dazu, dass jemand das

Sackerl (Tüte) braucht. Viel öfter befürchten Schüler Übelkeit, als dass sie tatsächlich eintritt.



***Welche Figuren sind anstrengender als andere?**

Spins & More: Negativ-Figuren, also Rückenflug. Das kommt in unserer Ausbildung erst im fortgeschrittenen Bereich. Man sagt, beim Rückenflug fängt man das Fliegen neu an. Das ist auch mental eine ganz schöne Herausforderung, zum Beispiel eine Kurve im Rücken zu fliegen.



***Muss ich Spornrad-Erfahrung mitbringen?**

Spins & More: Nein. Wir erklären Euch alles, was nötig ist und unsere Flight Instructors starten und landen die Super Dec auch selbst. Wenn Ihr mitmachen wollt, um so besser – und noch besser, wenn ihr so auf den Geschmack des Spornradfliegens kommt. Wir bieten auch „Tailwheel“-Kurse, Landetrainings für Spornradflieger.

***Was bringt mir Upset Recovery Training überhaupt?**

Spins & More: Wir wollen Euch die Augen öffnen für brenzlige Situationen. Üben ist das Zauberwort. Theorie bringt viel, ist aber beim Fliegen nur eine Seite. Wir zeigen Euch Upset Recovery Techniken für Spins (Trudeln) und andere kritische Fluglagen, die sich nicht nur auf unsere Super Decathlon anwenden lassen.



***Kann ich das Gelernte dann auf meinem Flieger auch ausprobieren?**

Spins & More: Wir empfehlen Kunstflug mit einem erfahrenen FI. UND: Nur in dafür zugelassenen Kunstfliegern. Wenn es um einen Notfall geht, ist das etwas anderes.

Weitere Fragen und Anmeldung zum Training direkt bei Spins and More

Fr. Iris Melcher

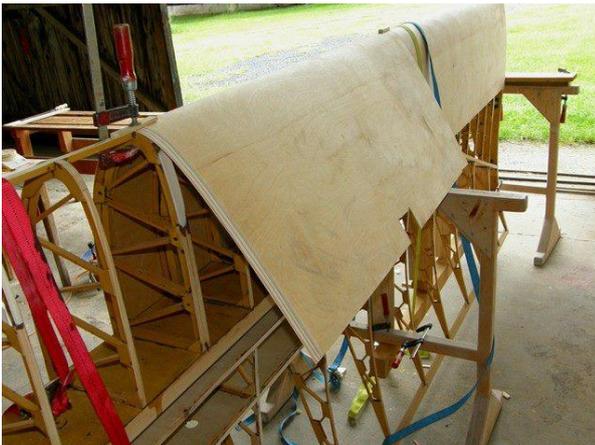
0664 1900186

info@spinsandmore.at

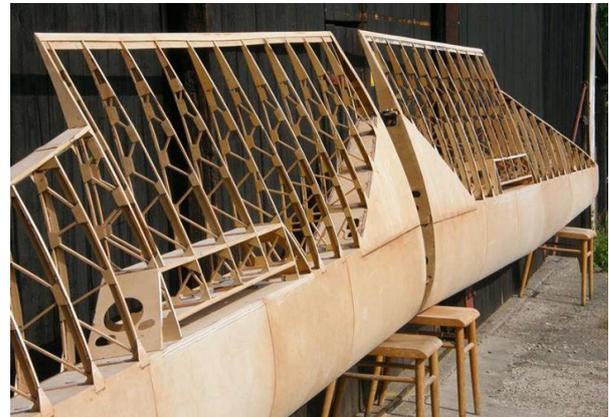
Restoration eines Grunau Babys

Bericht von Andreas Schreiber

Ich bin 26 Jahre komme aus LOAR. Seit ich denken kann interessiert mich die Fliegerei und der Flugzeugbau, vor allem mit den Werkstoffen Holz und Metall.



Irgendwie gefiel mir schon immer ein Grunau Baby, es gibt ja öfter welche am Markt allerdings nicht das, was ich wollte. Ich wollte eines zum Restaurieren! Irgendwann sah ich mit meinen Freund, der mit mir das Projekt macht, ein Baby Projekt: Holme fertig Rippen fertig und einige Rumpfspanten fertig....Na gut



wir kauften es...schnell ging es los: Pläne waren dabei und eine Bauüberwachung auch....als erstes ging es an den Kauf sämtlicher Materialien wie Sperrholz usw. Mein Freund, ein Tischler aus dem Nachbardorf, half mir sehr mit den Kieferleisten. Dann ging es voran, wir bauten eine Helling, richteten alle Spanten ein, verleimten alle Gurten.



Danach nahmen wir den Rumpf von der Helling und begannen mit der Beplankung.

HB SERVICE CENTER

Diamond
SERVICE CENTER

ROTAX
AIRCRAFT ENGINES

Motorwechsel
Motoren und Ersatzteile ab Lager

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

Experimental-Bausätze

HB CAMO

Nachprüfungen nach EASA Part M/G

Segelflugzeuge und alle Luftfahrzeuge bis 1000kg
(ELA 1)

Flugplatz HB Hofkirchen
mit gemütlichem "Cockpit" Cafe



Zuerst wurde aber fleißig die Schäftung geübt, denn 1:15 Schäften verlangt schon Übung nach und nach wurde es besser...los ging es und es ging schnell voran und die



Schäftungen wurden alle perfekt. Da wir den Flieger nur beizen wollen, um die Holz Optik zu erhalten, haben wir alle Beschläge verchromen lassen. Nach dieser Arbeit begannen wir mit dem Anleimen aller Rippen inklusive Nasenleiste und Endleiste.



Alles wurde mit Aerodux verleimt. Zu dieser Arbeit haben wir auch eine Helling gebaut damit alles perfekt in der Waage ist. Eine sehr langwierige Arbeit war dann das Beiputzen der



Rippen. Mit einer langen Alulatte mit groben Schleifpapier haben wir alle Rippen gleichgeschliffe. Beim Beplanken der Flügel griff uns ein Freund aus Tschechien mit sehr viel Erfahrung im Holzflugzeugbau unter die Arme. Dank ihm lernte ich sehr viel. Die Beplankung der Flügel wurde mittels Wasserdampf vorgebogen. Zur

Dampferzeugung und Verteilung wurde ein Kupferrohr mit Löcher und ein Kochtopf verwendet..Alles erfolgte auf der Helling..Nach diesem Schritt erfolgte die erste Montage die Beschläge. Diese wurden jetzt fix geschraubt und gesichert. Somit war das Flugzeug jetzt Rohbaufertig. Bevor die Bespannung aufgebracht wurde, gab es die letzte Überprüfung. Es gab keine Beanstandung! Wir haben deutsche Baubegleitung da der Bau in Deutschland begonnen wurde.

Mittlerweile sind wir beim Bespannen mit ceconite 102.... Ich bereue keine Sekunde die ich in das Projekt gesteckt habe und habe dadurch sehr viel gelernt... Und bin sehr froh jetzt Mitglied im Igo etrich Club zu sein.

Andreas Schreiber



OH La´ La´ Foto mit Fiby

Bericht von Toni Tscherny

Meine OE ATT hat im März seine Registrierung abgeschossen und ich wollte mal einige Fotos fürs Auge haben. Vorgeschwebt ist mir eine „schwarzhaarige mit roten Oberteil“, so wie auf meiner RV12 ein „Teufel“ klebt. Nach einigen Absagen und leider auch Ohrfeigen in meinen weiblichen Umfeld suchte ich einen Amateurfotografen.



Mit Model Fiby und Fotograf Michi waren die richtigen gefunden.

Die Aufnahmen dauerten rund 2,5 Stunden und 700 Fotos wurden geschossen. Zwei Blitze und ein Sonnensegel mit 2x1m waren im Einsatz. Das Sonnensegel musste (durfte) ich bedienen, damit Fiby auch Licht von der Seite bekam.

Als Abschluss nahm ich Fiby noch zu einen kleinen Rundflug mit.



Bubenträume von Walter Sölle

1981, den Privatpilotschein seit einiger Zeit in der Tasche, hat es mich beruflich nach Wien verschlagen.

Nicht an allen Wochenenden war die Fahrt nach Kärnten möglich, einen mit dem Flugbazillus verseuchten ziehts auf den Flugplatz, mich damals nach Trausdorf, leider gibt's den Platz nicht mehr.

Das Fliegerstüberl in Trausdorf war gut gefüllt, am Stammtisch saßen die angestammten Honoratioren.

Einer von denen merkte an daß er nun fliegen gehe, und ob jemand mitfliegen wolle?

Irgendwie hatte ich den Eindruck daß sich die Lust der Anwesenden solches zu tun in Grenzen hielt. Er hat dann in die erweiterte Runde geblickt und dann kams forsch: No, wos is mit Dir?

In Unkenntnis dessen, wer das

war und worums ging sagte ich zu.

Später war dann klar, es war Hans Jörg Stoeckl (Montana Austria war seine airline) und er hatte in Trausdorf seine Pitts stehen.

Seit diesem Flug (mir war dann klar warum keiner mitfliegen wollte) bin ich durch den Pitts Bazillus verseucht.

Es war damals für mich der Kosten wegen unvorstellbar ein solches Flugzeug zu fliegen, oder gar zu besitzen. Später als es dann möglich gewesen waere, hatte ich die Zeit nicht, also das übliche Muster wenn man sich keinen Stoß gibt.

Zeit und Ortswechsel:

2009, wir hatten zwischenzeitlich nach längerem Auslandsaufenthalt nördlich von Wien Wurzeln geschlagen. Ich war, wie mein ganzes Leben, fliegerisch aktiv und mit dem Flugplatzbau in LOAR

beschaeftigt, da lese ich im Aeromarkt „ Pitts Rohbau zu verkaufen“

Kurz hin und her überlegt, der Pitts Bazillus hat gesiegt, nach genauer Inspektion wurde der Rohbau in Bayern gekauft.

Mark Wrathall von der Austrocontrol hat dann die Begutachtung durchgeführt und den Baubescheid ausgestellt.

Die Pitts S1-11b ist kein Baukastenflieger, es gibt ausgereifte sehr gute Pläne (das



weiss man allerdings erst nach Monaten Studium mit entsprechender Lernkurve) und wenn man dann Teil der weltweiten Community geworden ist kann man sich die Erfahrungen und das nötige Know-How abholen.

Die Szene in Europa ist überschaubar, eine S1-11b fliegt in Gross Britannien und eine wurde in Deutschland von Alex Stegner gebaut, meine ist somit in Europa die Dritte, einige weitere sind im Bau.

Insgesamt ist das Pitts Konzept sehr ausgereift, der Flieger wird seit mehr als 60 Jahren in veschiedenen Modellvarianten gebaut und geflogen, die Konstruktion ist perfekt fuer die Eigenbauszene geeignet.

Die OE-VSW ist einsitzig, wird von einem IO-540-6 Zylinder Lycoming angetrieben und war Mitte der 90er Jahre von Curtiss

Pitts als Antwort auf die Kunstflugeindecker wie Extra etc. konzipiert worden. Dementsprechend sind auch die Leistungsdaten: Um die 300 PS, 515 Kg Eigengewicht, mehr als 3200 ft/min steigen, Reise bei 150-160 kts mit 65% Leistung, Rollrate 400 Grad/sek., zugelassen +/- 9g

Baulich ist bei einer Pitts quer durch die Technik alles dabei, Stahlrohr Gitterrumpf, Holzflächen, Stoffbespannt komplett vernäht, Kunststoffcowling, Aluverkleidung, Kunstflugmotor mit Rückenflugschmierung, etc.



Soviel zum Konzept des Fliegers. Was ich 2009 gekauft habe entspricht etwa 1300 Stunden Arbeit, der Gitterrohrumpf und die Holzflügel wurden im wesentlichen von Profis gebaut. Ich habe dann von 2010 bis 2015 etwa 2000 Stunden bis zur Fertigstellung geleistet, wobei ich mir keinen Zeitdruck auferlegt habe. Ich muß allerdings gestehen, daß Durchhaltevermögen als Charaktereigenschaft gefragt ist, zumal das Ganze neben dem „normalen Leben“ mit Beruf, Familie und all den anderen Notwendigkeiten läuft.

Und wenn das unmittelbare Umfeld (noble Beschreibung für Ehefrau!) nicht als Befürworter sondern als Gegner auftritt, sollte man die Finger von einem solchen Projekt lassen.

Ja, und ohne gute Kumpel geht's auch nicht. Mein Bruder ist Flugzeugwart beim

Heer und bringt sich entsprechend ein, und mein Fliegerkumpel Sepp, der Nachbar und ein begnadeter Metallmensch ist hat sich äusserst hilfreich engagiert, so lassen sich auch Durchhaenger, die es immer wieder gibt, besser bewaeltigen.

Neben vielen anderen Dingen, die zu berichten diesen Rahmen sprengen wuerden, ist bei einem Kunstflugzeug das Thema Motor ein Zentrales.

Plangerecht ist ein Lycoming IO 540 parallel valve 6 Zylinder vorgesehen der nominal 260 Pferdchen leistet. Meist eingebaut wird ein IO 540 angel valve mit

300 PS, der aber deutlich schwerer ist. Ich habe mich aus Gewichtsgruenden für den IO 540 D4A5 entschieden, die kanadische Firma aero-sport-power hat ihn aufgebaut. Die

Verdichtung wurde etwas erhoehet (9,2:1) eine Silverhawk Einspritzung installiert, und statt des rechten Magneten eine

Lightspeed Elektronikzuendung

installiert.

Der Motor leistet in dieser Konfiguration um die 300 PS, ich habe dann nach den ersten Probeläufen auch die linke Zuendung gegen eine elektronische gewechselt, die Laufkultur des Magneten war im Verhaeltnis zur Lightspeed im Teillastbereich eklatant schlechter.

Ein wesentliches Teil ist natürlich der Quirl am Frontend. Das dreiblätterige Exemplar stammt aus den Werkstätten von Woodcomp in der Nähe von Prag, und ist für den IO 540 für Kunstflug konzipiert. Das Teil ist 28 kg leicht, für die Belastungen der Kurbelwelle im Kunstflug somit von Vorteil, die Laufkultur des Motors ist trotz höherer Verdichtung und geringer Propeller-masse sehr gut, ich denke daß diese Konfiguration moderne Zuendungs-lösungen ala la Light-speed braucht.

Die Instrumentierung ist fuer die wesentlichen Fluginformationen mit großen konventionellen Rundinstrumenten ausgeführt, im Kunstflug muß auch aus den Augenwinkeln die richtige Info abgeholt werden koennen. Alles andere ist mit digitalen Einzelinstrumenten realisiert.

Die Benzinversorgung erfolgt über einen Kunstflugtank (Pendel) mit 110 L Inhalt der genau im Schwerpunkt montiert ist, damit gibt es keinerlei Lastigkeitsaenderung während des Benzinverbrauchs. Die endurance beträgt etwa 2 ½ Stunden oder 300 nm

Der Aufenthaltsort fuer den Piloteur ist bei Flugzeugkonzepten, welche Jahrzehnte alt sind, äußerst primitiv. Das als Sitz vorgesehene Sperrholzbrett war mir definitiv zu rustikal, ich hab dann aus Kevlar und Kohle was schalenförmiges gebaut, da sitzt man jetzt deutlich komfortabler.

Alle Gedanken und Entscheidungen, das weltweite Einholen von Erfahrungen, das zurückdrängen des technischen Spieltriebes zugunsten sicherer Flugzeuglösungen etc. wuerde den Rahmen dieses Berichtes sprengen.

Ich greife deshalb nur einige wesentliche Dinge heraus.

In meinem langen Fliegerleben habe ich gelernt daß dem Thema Weight&Balance in der Sportfliegerei nicht immer die nötige Aufmerksamkeit geschenkt wird. Die Schwerpunktgrenzen bei der S1-11b sind recht eng definiert, die OE-VSW ist so gebaut, daß ein 80 kg Pilot den Schwerpunkt genau in die Mitte des Bereiches bringt.

Das Einstellen eines Doppeldeckers ist naturgemäß etwas anspruchsvoller, alle Winkel der Flächen und Ruder passend zu haben, sowie die Kräfte in den Spannstäben richtig einzustellen braucht Geduld und Zeit. Schlussendlich aber ist die Konstruktion genial und ausserst robust.

Wir sind jetzt mitten in der Erprobung, das ist natürlich eine spannende Phase, nicht weil unberechenbare Dinge zu erwarten waeren, das Flugzeug ist völlig ausgereift und damit berechenbar, nein es ist die hohe Leistung und Beweglichkeit die sozusagen erfolgen werden muß.

Summa summarum hat sich der Einsatz und Aufwand gelohnt. Ein solches Hochleistungsgerät selbst zu bauen und zu fliegen ist schon etwas besonderes und fordert den ganzen Menschen. Technisch



sowieso, und koerperlich trainiert und fit zu sein ist Voraussetzung wenn man die Pitts artgerecht fliegen will.

Sollte jemand Lust verspüren den Bau einer Pitts in Angriff zu nehmen, an Erfahrung mangelt es somit in Österreich nicht mehr!

Walter Sölle im Juni 2016

Baubericht Alfa 207RRG von Erwin Pucher

Als ich von Hans Haberhofer erfuhr, dass eine angefangene Alfa 207 vielleicht in Wien zu haben ist, hatte ich mir noch nichts dabei gedacht da ich ja meine selbst gebaute Cherry BX2 seit 1998 hatte. Aber nach einer Woche und mit Absprache meiner Frau Berta war der Gedanke geboren, wär doch nicht schlecht in der Garage noch einen Flieger zu bauen. Ist ja



das Bauen gleich schön wie das Fliegen. Nach Rückfrage bei Hr Gottfried Komaier ob sein Bausatz wirklich zu haben ist, brauchte es noch einige Wochen Verhandlungen und im Dezember 2011 waren wir uns einig. Bus mit Hänger organisieren, mit Hans Haberhofer den Bausatz in Wien abholen.

Die Weihnachtfeiertage hab ich gleich genützt um bei Austro Control die Aufstellung des Baufortschrittes und die Bewilligung von Hr Lippitsch zu bekommen, da er das Projekt bereits betreut hatte. Das Mail mit der Zusage kam bereits im Jänner. Als Baubegleiter machte Hr. Brditschka vom Igo Etrich Club auch weiter.

Das Bauen ging danach zügig voran - hauptsächlich im Winter - im Sommer musste ich ja öfter fliegen. 2014 war ich dann soweit, dass ich sagen konnte nächstes Frühjahr muss die Alfa fliegen. Ich musste also meine Cherry zum Verkauf anbieten, hatte danach einige Interessenten, aber Schluss endlich blieb sie in Österreich LOGW was mich sehr gefreut hat.

Im Mai 2015 hatte ich die Liste vom Igo Etrich Club für die Endabnahme abgearbeitet. Bei der Endabnahme von Hr. Gerhard Lippitsch (Austro Control) blieben dadurch nicht viele Fragen offen. Er hat mir ab 04.06.2015 die Erprobungsbewilligung ausgestellt, danach war mein Erstflug er dauerte nur 40 min und verlief sehr gut.

Die Erprobung dauerte den Sommer über, da Zeit und Wetter nicht immer mitgespielt haben. Abnahme der Zulassung war im Dezember 2015. Leider konnten wir den Prüfungsflug wegen Nebels nicht machen, also zweimal Termin verschoben auf Jänner und März.

Am 27.04.2016 hatte ich die Zulassung mit viel Freude in der Hand.



Bedanken möchte ich mich bei Hr. Gerhard Lippitsch und Hr. Andreas Winkler (Austro Control), bei Hr. Günther Dornstätter (Igo Etrich Club) für die Lärm- und Startstreckenmessung, bei Hr. Hans Brandstätter für die Wiegung und bei Hr. Heino Brditschka für die Baubegleitung.

Recht herzlichen Dank!

Für die tatkräftige Unterstützung während des Bauvorhabens möchte ich Hr. Stefan Lang, Hr. Hans Haberhofer, Hr. Hans Peintinger und Hr. Gottfried Komaier hervorheben!

Danke Jungs! Auf viele gemeinsame Flüge!

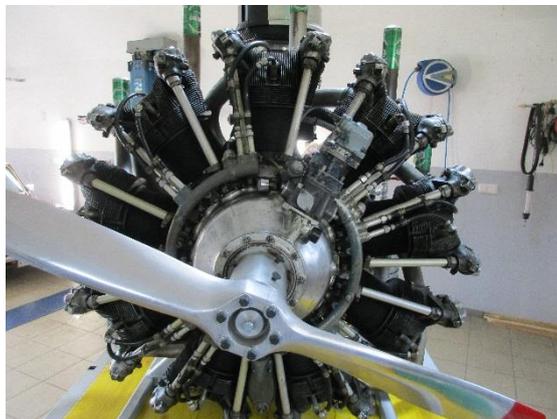


Last but not least geht ein großes Danke an meine liebe Frau Berta für die Geduld und Unterstützung. Danke!

Erwin Pucher

Restaurierung eines Sternmotors

Mein Nachbar erzählte mir unlängst, dass er auf einer Traktorenausstellung einen echten Sternmotor aus einem russischen Flugzeug gesehen und auch laufen gehört habe. Da bin ich natürlich hellhörig geworden und habe nähere Informationen gesucht. Es stellte sich heraus, dass der gesuchte Mann in Böheimkirchen zuhause ist und nach einem kurzen Telefonat bereit war, mir das Objekt



meiner Begierde bei ihm daheim zu zeigen. Ein Termin war schnell vereinbart und so machte ich mich auf den Weg, gemeinsam mit meinem Nachbarn, der sich den Motor auch noch einmal genauer ansehen wollte.

Ein junger Mann, Herr Andreas Bernhart, öffnete uns die Tür zu seinem Heiligtum. Auf einem eigens gebauten Plattform-Anhänger montiert, ein riesiger Sternmotor mit allem notwendigen Zubehör für einen

Testlauf, inklusive einem allerdings viel zu kleinen Propeller. Mit dem Original Propeller wäre der Teststand viel zu hoch geworden, erklärte mir Herr Bernhart, sodass er nicht mehr in seine Garage gepasst hätte. So hat er sich eben einen alten 150er Propeller besorgt und mit einer selbst gebauten Propellernabe an der Kurbelwelle befestigt.

Nun wollte ich natürlich einige Details von ihm erfahren. Der Motor stammt aus einer Antonow AN-2, ein **Schwezow Asch-62** Neunzylinder Sternmotor mit einer Nennleistung von 746 kW, also ca. 1000 PS. Herr Bernhart erzählte uns, dass er als gelernter Lkw Mechaniker immer schon von so gewaltigen Motoren geschwärmt hat. Eines Tages konnte er diesen Motor im teilerlegten Zustand günstig erwerben und begann ihn fachgerecht instand zu setzen und zusammenzubauen, mit der Absicht, ihn auch laufen zu lassen.

Dazu war natürlich auch ein entsprechendes Manual erforderlich. Über das Internet wurde er in Ostdeutschland fündig und erwarb dort ein komplettes Reparaturhandbuch der AN-2 in deutscher Sprache.

Ein dreiviertel Jahr später konnte der Riesenmotor auf einem Motorbock auf einem eigens gebauten Anhänger montiert werden. Ein Probelauf war ja bei ihm zuhause in der Siedlung nicht möglich, also musste der Teststand mobil sein. Tanks für Treibstoff und Öl, sowie Starterbatterien mussten ebenfalls darauf befestigt werden. Anstatt des originalen Ringauspuffs wurden einzelne, senkrecht nach oben führende Auspuffstutzen montiert.



Der Motor wird über einen Schwungrad Anlasser gestartet. Das heißt, der relativ kleine Anlassermotor treibt eine Schwungmasse auf sehr hohe Drehzahl an. Wenn diese erreicht ist, wird über ein Untersetzungsgetriebe die Kurbelwelle eingekuppelt und die Energie der Schwungmasse setzt den schweren Motor in Bewegung. Nachdem die ersten Zylinder gezündet haben, wird wieder ausgekuppelt.

Ich konnte den Motor leider nicht in Aktion beobachten, aber Herr Bernhart hat mir zugesagt, dass er zu unserem Treffen im August nach Krems kommen und dort den Motor auch laufen lassen wird. Man

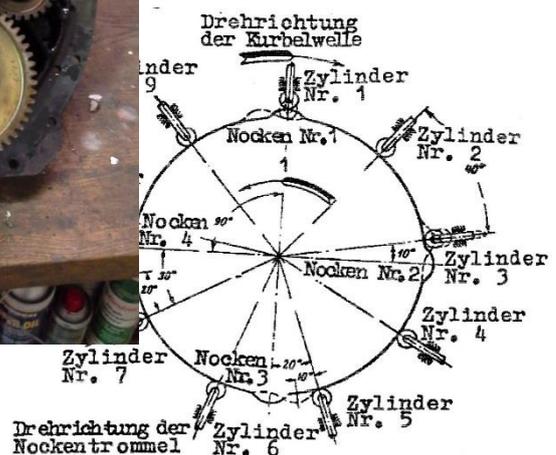


Abb. 79 Funktionsschema der Nocken trommel

kann darauf gespannt sein, das wird Musik werden. **Othmar Wolf**

Einige Technische Daten des Asch-62:

Bauweise: 9 Zylinder, einreihige Sternanordnung, luftgekühlt
 Hubraum: 29,8 Liter
 Durchmesser: 1378 mm
 Gewicht: 560 kg
 Aufladung: zweistufiger Kompressor
 Leistung: 746 kW/1014 PS
 Kompressionsverhältnis: 6,4 : 1
 Leistungsgewicht: 0,56 kg/PS

Zero limits

von Heidi Wolf

Was veranlasst uns, bei manchen Gelegenheiten, in manchen Dingen, an unsere Grenzen zu gehen? Unsere Grenzen immer weiter zu stecken?

Ist es unser Ego, das uns verlockt, immer höher, weiter, schneller, besser zu sein? Oder ist es das, was uns gebietet wir selbst zu sein, das zu leben, was uns innewohnt, das, was unser Leben, unsere Bestimmung letztendlich ausmacht.

Oft ist es schwierig, diese Fragen für uns selbst zu beantworten, ohne vom Ego getrieben zu sein.

Das Ego ist einfach das Ego, wenn wir es als das „Ich“ anerkennen und erkennen. Ohne gesundes Ego kein selbstbestimmtes und verantwortungsbewusstes Leben. Das Ego nimmt dann gefährliche Züge an, wenn es vom Ego zum Egoismus wird, oder wir uns nur mehr von unserem Ego leiten lassen. Ohne zu hinterfragen, wo unsere Wünsche, unsere Bestrebungen, unsere (hoch)gesteckten Ziele, unsere Leidenschaften ihren Ursprung haben. Will ich mir selbst etwas beweisen, ist es für mich lebenswichtig, will ich Anerkennung von außen, definiere ich mich über die Bewunderung von anderen?

Oder ist dieses- weiter, höher, schneller, besser- mein ureigenstes Lebenspotential, das gelebt werden will, gelebt werden muss?



Der Grat zwischen beiden ist ein schmaler.....

Ich glaube, es entspricht mehr unserem Daseinszweck, unserem Bewusstsein die Führung zu überlassen, als unserem Ego.

Für mich ist das Ego vergleichbar mit dem Schwanz eines Schwanzlurchs: wenn der Lurch versucht sich gewaltsam seines Schwanzes, des Egos, zu entledigen, dann wird er daran zugrunde gehen und sterben.

Wenn er seinen Schwanz von selbst verliert, dann wächst ihm ein neuer, schönerer nach.

Nur durch Bewusstwerdung können wir unser ungesundes Ego ablegen, wie einen oft getragenen Mantel, den wir nicht mehr benötigen. Dann ist es nicht mehr nötig, im Außen nach Anerkennung zu ringen, Risiken einzugehen, die nicht durchdacht und kalkuliert sind. Dann können wir für uns selbst und mit uns selbst unsere Bestimmung leben, ganz egal wie hoch, wie schnell, wie weit und wie gut wir sind.

Flugzeugverkäufe:

Midget Mustang MM1



Registrierung: N 927
 Baujahr: 1992
 Serial Nr. 487
 TT: 378 Hrs.
 Engine- Continental C-90-12F
 TSMOH 368
 Jahreszulassung + 100 St. Kont.- Febr. 2016
 Home LOAN
 Technische Daten unter –
<http://www.mustangaero.com>
 € 26.500.-
 Kontakt
 Tel +43 664 3403649
 oder johannschweifer@gmail.com

Verkaufe eines von drei Luftfahrzeugen (alle Experimental) zur Auswahl stehen:

Lancair Super ES OE-KBG



4 Sitzig
 Baujahr:1998
 Motor: Continental IO 550, PS: 300
 Stunden:1100
 Ausstattung: 280 L Tank,
 Reisegeschwindigkeit: 160 kts
 Verbrauch:46-50 Liter/Std.

Dynamic WT9

OE-ASY



Baujahr:2010
 Motor: Rotax 912 S2 , PS: 100
 Stunden:450
 Ausstattung: Schleppkupplung
 Reisegeschwindigkeit: 120 kts
 Verbrauch:16 Liter/Std.

RF 5 Fournier OE-9544



Baujahr:2015-2016
 Motor: Rotax 912 S2, PS: 100
 Stunden:
 Ausstattung: 80 L Tank,
 Reisegeschwindigkeit: 110 kts
 Verbrauch:14 Liter/Std.

Mindestkaufpreis für einen 2/3
 Lancair ES € 95.000,-
 WT9-A € 80.000,-
 RF5 € 55.000,-

Karl Brandstetter
 3370 Ybbs/Donau
brandstetter.ybbs@gmail.com
 0664 421 50 60

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

Vans RV3B

178 Std Zelle, Motor O235H2C 76 Stunden
seit Überholung, Propeller elektrisch
verstellbar, OE Kennung, 3 Jahre
alt..Preis 39000 Euro.
Peter Tomaser Tel 0650 9481004

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

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, 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.

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

RMJ-Aero Oil Separator zu verkaufen. Gebraucht, aber in sehr gutem Zustand.

Ein Oil Separator wird in die Ableitung der Kurbelgehäuseentlüftung eingebaut und vermindert Verschmutzung durch Öldämpfe der Rumpfunterseite. Außerdem (soll) der Ölverbrauch geringer sein.

<http://www.rmjaero.com/oilseparator.html>

EUR 50.- ; Alois Steiner, 0699 88455011

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

Funkgerät ATR 500 neu (ohne Kabelbaum) : € 250,-

Vollwertiges VHF-Funkgerät 6W Ausgangsleistung im kleinen 57mm-Rundgehäuse

25kHz Kanalraster

9 Frequenzspeicher

Sprachgesteuertes Intercom für 2 Headsets

Durchflussmesser (Benzin) neu : € 200,-

Funkwerk (Filsler) FUELCON C letzter

Beppo Luger, Scheibbs; 0664 500 55 61
jl.afk6@aon.at

Transponder Garmin GTX328 Mode S

Nav/Com Garmin SL30 (25Khz)

Attitude Gyro, SimaTek 5000B-36 Vacuum

Directional Gyro, SimaTek 4000B-30 Vacuum

Vacuum Pumpe, Rapco RA215CC (Set mit Regler, Filter und Schläuchen)

Ladedruckanzeige, UMA 7-300-35 (10 –35 IN/HG)

Drehzahlmesser, UMA 19-801-112 (3500 RPM

elektrisch mit Sensor)

Drehzahlmesser, Mitchell D1-112-5034 (3000

RPM mechanisch)neu

Fuel Boost Pump, Dukes 1500-000-67 neu

Stall Warning 28Vneu

Anfragen, weitere Details und Bilder:

Christian Meier

c@meier.cc

0664 4210370