

Nr. 68
Juli 2017

I.E. IMPULSE



IGO ETRICH CLUB AUSTRIA

Die Zeitschrift der österreichischen Amateurflugzeugbauer



Inhaltsverzeichnis

Seite

Editorial	3
Einladung IE-Treffen 2017 in LOWZ	4
Bericht OUV Sommertreffen 2017 in Bad Dürkheim	5
Bericht über den Bau einer RV12 mit Rotax 912iS	7
Das Geheimnis des Rotax 912 S	12
Modellflug im Igo Etrich Club	14
Baubericht DSF Habicht	18
Frauenecke von Heidi Wolf	21
Flugzeugverkäufe	22
Kleinanzeigen	23

Editorial

Liebe Fliegerfreunde!

für diese Ausgabe unserer Vereinszeitung sind diesmal erfreulicherweise viele interessante Beiträge eingetroffen.

Wolfgang Madlsperger berichtet über seine Erfahrungen beim Einbau eines Rotax 912 iS Einspritzers in seine RV-12, offensichtlich ist das nicht so einfach. Ebenfalls um den Rotax 912 geht es in einem lustig – ironischen Artikel von Christoph Canaval, wie wir es von ihm gewohnt sind.

Leopold Beham hat sich in letzter Zeit auch anderwärts fliegerisch betätigt – er sammelt Pokale bei Modellflugwettbewerben. Wie es ihm dabei ergangen ist erzählt er in seiner Story. Und ebenfalls mit Modellflug hat ein Bericht unseres Freundes Norbert Fischer zu tun. Sein großes Projekt ist der Bau eines DFS Habicht. Damit ihm dabei nicht zu viele Fehler unterlaufen hat er diesen Oldtimer erst einmal als Scale Modell gebaut. Wir gratulieren zu dieser Leistung! Mittlerweile ist auch die 1:1 Version in Bau, siehe Bericht im Blattinneren.

Schlussendlich habe ich selbst einen Bericht vom diesjährigen OUV Sommertreffen in Bad Dürkheim verfasst. Leider war Österreich diesmal nur schwach vertreten, vor allem hat mich die Cherry Community enttäuscht. Ich war der einzige der mit einer Cherry gekommen ist, obwohl insgesamt über 110 Flugzeuge gezählt wurden.

Nicht zu vergessen ist natürlich der Termin zu unserem 33. Internationalen Igo Etrich Treffen, vom 11. – 13. August 2017, diesmal wieder in Zell/See LOWZ. Details dazu auf der Einladung im Blattinneren.

Ich wünsche Euch eine schöne und unfallfreie Flugsaison 2017!

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
-------------------------	---

33. Internationales IGO ETRICH Treffen 2017
von Freitag 11. bis Sonntag 13. August 2017
am Flugplatz Zell am See LOWZ



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

Zell am See bietet attraktive Freizeitaktivitäten mit baden im See, Seilbahn auf die Schmittenhöhe, Wanderungen, Leihräder, u.v.m.

Veranstaltungsprogramm:

Freitag 11. August:

Nachmittag: Anreise der Teilnehmer, abends Wanderung zur Ebenbergalm, mit zünftigem Schweinsbraten in der Rein! Bus für nicht so gehfreudige kann organisiert werden.

Samstag, 12. 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 Hangar.

Sonntag, 13. 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 Beilage. 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 zu Heidi kommen!

Info für Privatzimmer, Hotels (bitte rechtzeitig buchen): Tel: 0043/6542 770 oder welcome@zellamsee-kaprun.com. Campieren am Flugplatz ist ebenfalls möglich, Duschen und WC's sind vorhanden

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 eine blaue Igo Etrich Weste als Geschenk.

Wir freuen uns auf Euren Besuch und wünschen Euch einen schönen Aufenthalt!

Info/Anmeldung: Heidi Wolf, 0043 6644533063 oder othmar.wolf@gmx.at

OUV Sommertreffen 2017 in Bad Dürkheim – Othmar Wolf

Das jährliche OUV Sommertreffen ist eigentlich ein fester Programmpunkt in unserer Terminplanung, doch in den letzten Jahren hat leider das Wetter nicht immer mitgespielt, so auch im Vorjahr. Heuer beobachtete ich deshalb die Wetterprognosen für das Wochenende am 17./18. Juni, sehr genau, die waren im Prinzip nicht schlecht, nur wurde starker Nordwestwind vorhergesagt, typische Rückseitenwetterlage. Das gefiel meiner lieben Heidi gar nicht, deshalb beschloss ich einen Alleinflug und präparierte meine bewährte Cherry für den Flug nach EDRF, normale Flugzeit gut 2 Stunden.

Samstag früh um 9 Uhr wollte ich starten um die noch mäßigen Winde um diese Zeit zu nutzen. Doch wie es eben meistens ist, kommt noch was dazwischen, jedenfalls startete ich um 10 Uhr Richtung Westen. Mein Aufruf in der WhatsApp-Gruppe hatte nichts gefruchtet, unser ganzer „harter Kern“ war diesmal anscheinend



Im Anflug war bereits zu sehen, dass über die ganze Platzlänge Flugzeuge abgestellt waren. Der Trabbi-Follow me wies mir natürlich einen Platz ganz am Ende des Platzes zu. Während ich zum Empfang marschierte hörte ich plötzlich eine vertraute Stimme: Rudi Eigner mit seinem C42 war noch vor mir gekommen, das war eine Überraschung! Er erzählte mir, dass er sich fast 5 Stunden von Krems bis hierher durchgekämpft hatte! Alle Achtung, das muss erst mal das Sitzfleisch durchhalten!



anderweitig beschäftigt oder war auch vom starken Wind nicht begeistert.

So kämpfte ich halt allein gegen den mittlerweile heftigen Gegenwind, anfangs 20kt, na ja, das war eh zu erwarten. Doch dann steigerte sich der Nosewind, sodass ich bald 35kt Differenz zwischen Fahrtmesser und Groundspeed ablesen konnte. Ich gab der guten Cherry die Sporen um wenigstens mit 85kt vorwärts zu kommen, probierte verschiedene Höhen aus, nichts zu machen. Positiv war nur zu bemerken, dass der Wind wenigstens nicht arg böig war.

Nachdem ich den Tank nicht ganz gefüllt hatte, beobachtete ich ständig den Spritverbrauch mit überschlägigen Kalkulationen, ob sich das wohl ausgehen würde bis zum Ziel. Notfalls gäbe es genug Ausweichplätze auf der Strecke.

Ab halber Distanz bemerkte ich jedoch ein stetiges Nachlassen des Gegenwindes, der bis zum Ziel endlich auf 10kt nachließ. Mit einer Flugzeit von 3:05 Stunden erreichte ich endlich Bad Dürkheim EDRF.

Wir gingen also gemeinsam zum Empfang, wo wir von unseren deutschen Kollegen begrüßt wurden und um 15 EUR einen Stempel auf die Hand gedrückt bekamen. Das sollte der Nachweis sein, mit dem wir uns am Abend um das Essen anstellen könnten.

Nun musste aber ein kühles Bierchen her. In der Ausschank hatten sie nur kleine 0,35l Fläschchen des begehrten Saftes, so mussten wir halt öfter



nachholen. Im Laufe des Nachmittags gesellte sich dann noch Robert Frauwallner zu uns, er hatte ja mit seiner RF01 nicht so weit zu fliegen, so hielten wir wenigstens mit 3 OE Flugzeugen die Stellung.

Beim Durchgehen der Flightline fiel mir auf, dass meine Cherry die einzige von auswärts angereiste war, keine schweizer, keine deutsche, außer der am Platz ansässigen D-ENTG von Thomas Gschwind, das war sehr enttäuschend.



Waren doch nach Auskunft der Betriebsleitung ca. 110 Flugzeuge gekommen. Auffallend war jedenfalls, dass neben einigen sehr schönen exotischen Einzelstücken großteils RV Flugzeuge in allen Varianten das Bild beherrschten. Dieselbe Tendenz ist ja auch bei uns in Österreich zu bemerken.

Im Laufe des Nachmittags gesellten sich noch zwei weitere Österreicher zu uns, die mit dem Auto gekommen waren. Hermann Eigner war mit seinem Sohn in der Nähe unterwegs und Hans Schwöllner in Sachen Werbung für sein SR51 Projekt.

Am Abend nach der Prämierung der besten Eigenbauflugzeuge hieß es Schlange stehen zum Büffet, hier war für jeden Geschmack Bodenständiges und Rustikales zu finden, lediglich das Bier war wieder nur in den kleinen Flascherln zu bekommen.

Sonntagmorgen war Frühstück im benachbarten Campingplatz-Shop vereinbart, gut dass nicht alle gleichzeitig kamen, war ein bisschen eng dort.

Für den Heimflug hatte ich mir schönen Rückenwind erhofft, leider hatte sich der Wind inzwisch



en gedreht und ich musste wieder mit Gegenwind Richtung Heimat starten. Wenigstens nicht so extrem wie gestern, doch bis München 10kt, dann das letzte Stück bis nach Hause windschwach und ich konnte nach 2:40 Std. Flug wieder wohlbehalten in Cherryhausen landen.



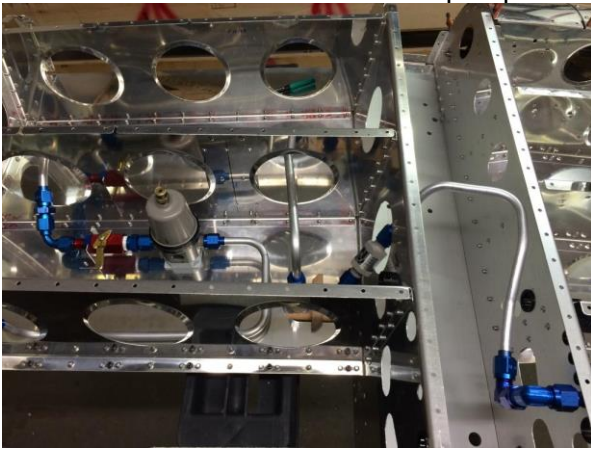
Bau einer Vans RV12 mit Rotax 912 iS Einspritzmotor

Von: Wolfgang Madlsperger

Ich bin jetzt seit zwei Jahren mit dem Bau einer Vans RV12 beschäftigt. Da ich einen modernen, sparsamen und umweltfreundlichen Motor wollte, habe ich beschlossen, den neuen Rotax 912 iS Einspritzmotor anstelle des herkömmlichen Vergasermotors zu verwenden. Im folgenden Bericht werden die dafür notwendigen Änderungen beschrieben.

Das Kraftstoffsystem:

Der neue Rotax 912 iS Einspritzmotor verfügt über keine mechanische Kraftstoffpumpe.



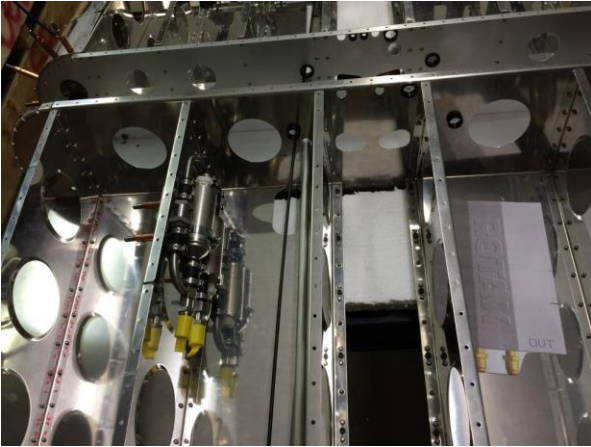
Daher muss die unter dem Tank vorgesehene elektrische Förderpumpe der Vergaserversion durch zwei Hochdruckpumpen ersetzt werden. Da ich aus verschiedenen Gründen das Pumpenmodul nicht vorne beim Motor, sondern möglichst nahe am Rumpftank platzieren wollte, musste in der Rumpfbodenstruktur ein geeigneter Platz gefunden werden. Zusätzlich ist noch ein Gascolator (Vorfilter/Wasserabscheider) mit Absperrventil zwischen Tank und Pumpenmodul unterzubringen.

Auf Grund der sehr beengten Platzverhältnisse stellte sich diese Änderung schwieriger dar als gehofft. Zudem sind in diesem Bereich auch noch die Steuerseile geführt. Solange das Bodenblech nicht angenietet war, konnte ich das Pumpenmodul direkt unter dem Tank an einer Rippe der Rumpfstruktur befestigen.

Das Ganze dann im fertigen Rumpf durch zwei kleine Handlöcher auch zu warten und die Leitungen anzuschließen, stellte sich schnell als unmöglich heraus. Daher habe ich beschlossen, das Pumpenmodul zu zerlegen und völlig neu aufzubauen. In dieser Konfiguration sind die Pumpen von oben durch einen großen Deckel im Gepäckraumboden zugänglich.



Die Verrohrung vom Tank über den Gascolator zu den Pumpen habe ich mit Alu-Rohren ausgeführt und direkt unter dem Tank positioniert.



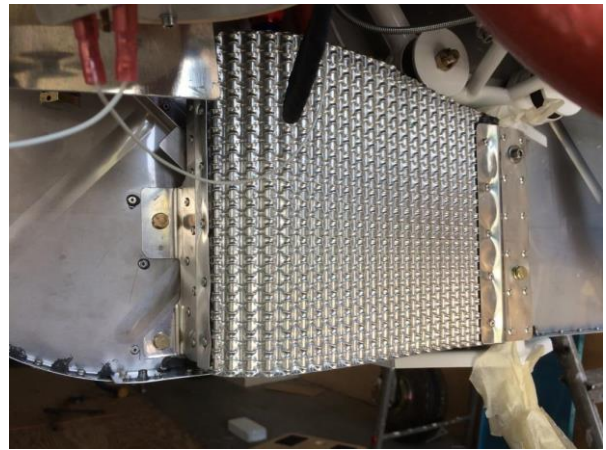
Nach dem Aufnieten des Bodenblechs ist die Zugänglichkeit zwar stark eingeschränkt, aber noch ausreichend, um alles aus/einbauen und warten zu können.



Am Brandspant muss noch der Drucksensor und ein Feinfilter untergebracht werden. Dazwischen liegt noch ein T-Stück zur Rückführung einer Teilmenge (ev. Gas-/Dampfblasen) in den Rücklauf.



Da das Ganze sehr knapp hinter dem Schalldämpfer liegt, habe ich davor noch einen Hitzeschild montiert.

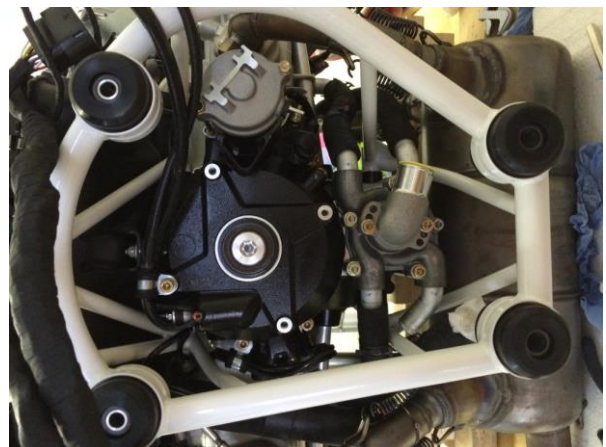


Der Rotax 912 iS :

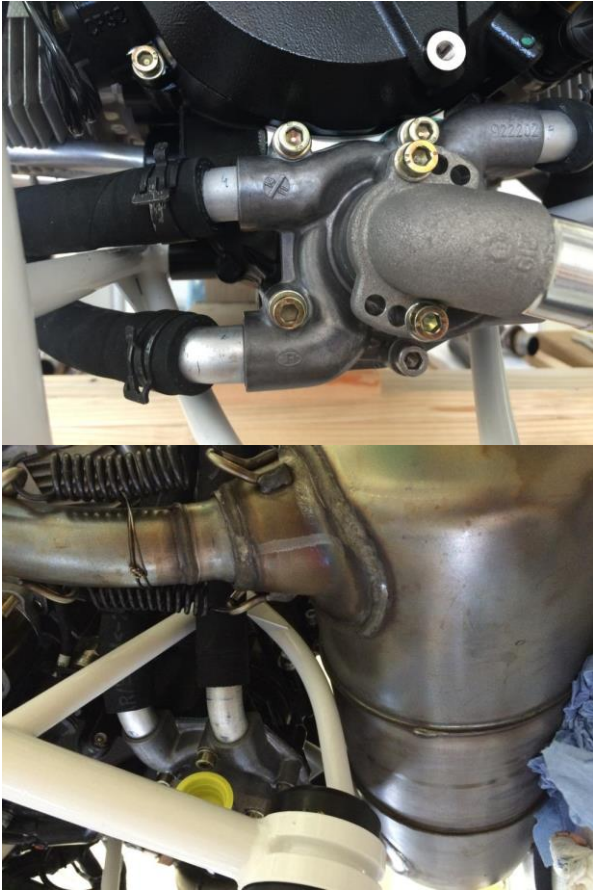
Ende Juli 2016 konnte ich den Motor in Hofkirchen abholen. Da ich mich inzwischen für einen Verstellpropeller entschieden habe, war es ein Motor der Ausführung 912iS Sport S3.



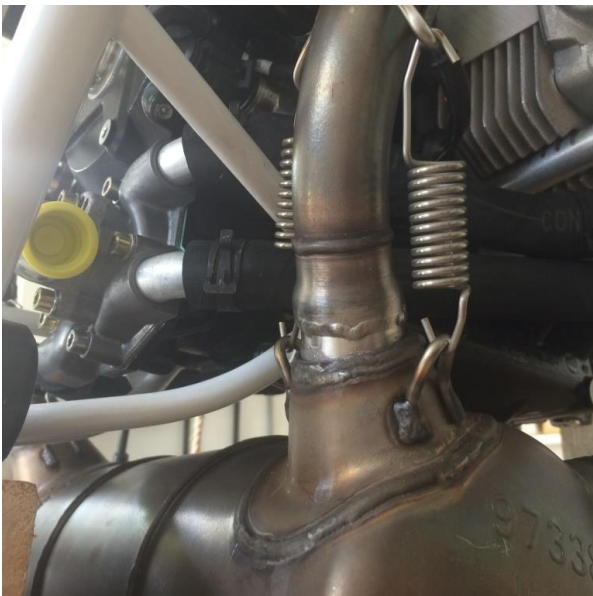
Bevor dieses Schmuckstück an den Brandspant geschraubt werden konnte, musste noch der Motorträger durch den Träger von VAN's Aircraft ersetzt werden. Die Anschlusspunkte am Rumpf passten nicht zum Rotax Träger.



Das hatte allerdings zur Folge, dass ein Krümmer an der Wasserpumpe etwas gedreht und der Auspuff modifiziert werden musste. Der Abstand vom Auspufftopf zum Motorträger war nur ca. 1 mm.



Durch Verlängerung der hinteren Auspuffrohre mit zwei zusätzlichen Kugelstutzen wurde ein ausreichender Abstand erreicht. Die vorderen Auspuffrohre mussten an die neue Position des Schalldämpfers angepasst werden.



Nachdem alle Schläuche wieder montiert und alle Schrauben festgezogen waren, konnte ich endlich den Motor am Rumpf befestigen.



Der Tipp von Siegi Heer, dass die normalerweise am Sicherungskasten befestigten Regler auch separat montiert werden können, war sehr hilfreich. So war die „Fuse Box“ schnell positioniert und befestigt.



Die ECU (Engine Control Unit) hat oben auf der „Map Box“ einen gut zugänglichen Platz gefunden.

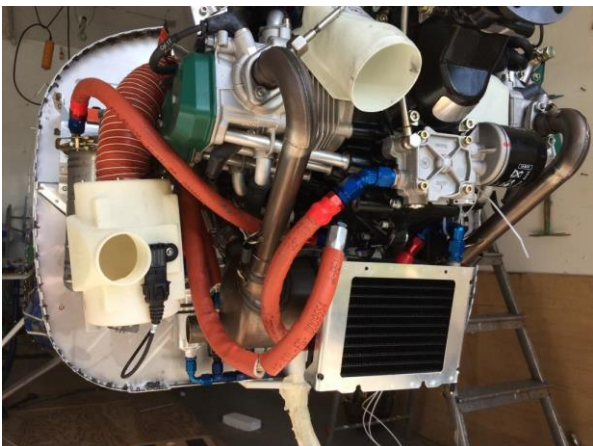


Öltank:

Den Öltank habe ich noch ca. 110mm nach unten versetzt, damit der Luftschlauch vom Filter zum Drosselklappengehäuse nicht daran scheuern kann. Außerdem liegt damit das Ölniveau im Tank auf Höhe der Ölpumpe (lt. Rotax die ideale Höhe). Das notwendige Kurbeln vor der Ölstandkontrolle, wie wir es z.B. von den Katanas kennen, sollte sich damit erübrigen.



Die optimale Führung der Ölschläuche (Teflon) zu finden, hat drei Anläufe gebraucht.

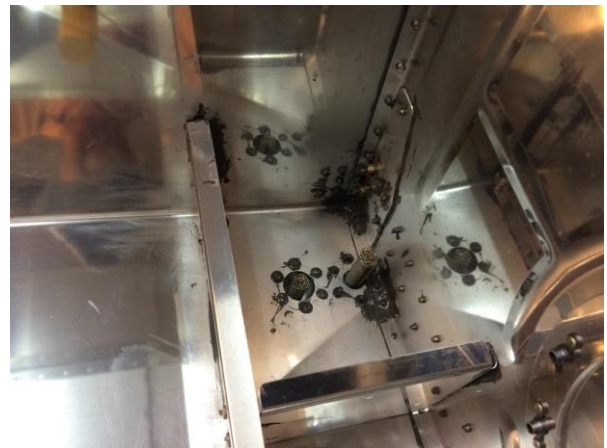


Mit dieser Ausführung bin ich endlich zufrieden.

Benzintank:

Entnahme und Rücklauf des Treibstofftanks mussten für den Rotax 912 iS Einspritzmotor etwas verändert werden.

Bei der Vergaserversion endet der Rücklauf irgendwo im Einfüllstutzen. Der Tank ist durch Trennbleche in 3 Bereiche unterteilt. Durch die große Umwälzmenge (min. 90 l/h) muss beim Einspritzer der Rücklauf im selben Bereich wie die Entnahme positioniert sein. Den Fingerfilter für die Entnahme habe ich in einem kleinen Sumpf versenkt. Der Rücklauf wurde zur besseren Verteilung ebenfalls über einen Fingerfilter realisiert und unmittelbar neben der Entnahme angeordnet. Ich hoffe, damit die nicht ausfliegbare Menge gering zu halten.

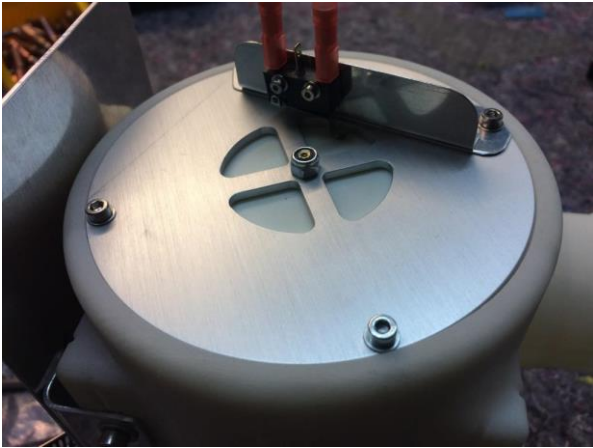


Luftfilter:

Um das Leistungspotential des Einspritzers voll nutzen zu können, wollte ich keine warme Verbrennungsluft innerhalb der Cowling ansaugen. Das Filtergehäuse mit integrierter und automatischer „Alternate air“ Klappe habe ich an Öltank befestigt.



Um ein eventuelles Öffnen der Klappe (zB. bei Filtervereisung) auch zu bemerken, habe ich einen Mikroschalter und eine Warnlampe montiert.



Cowling:

Hier werden noch an einigen Stellen Änderungen notwendig sein. Das linke vordere Auspuffrohr geht nur ganz knapp am Luftkanal zum Wasserkühler vorbei.



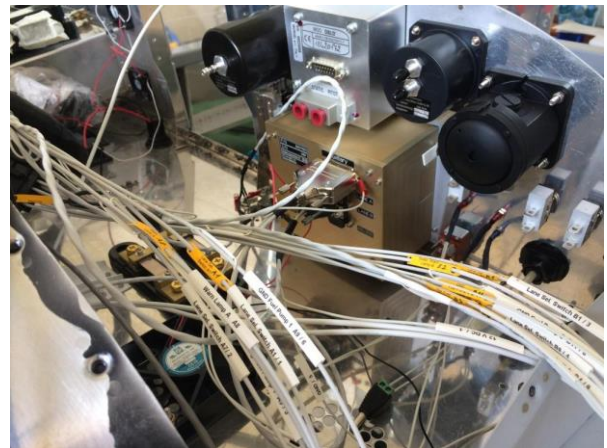
Der Schlauch zur Ölpumpe hat ebenfalls vor dem Ölkühler nur wenig Abstand zum Luftkanal.



Über dem Fuel-Rail bei Zylinder 1 (rechts vorne) wird auch eine Beule in der oberen Cowling notwendig sein. Wie ich den Eintritt zum Luftfilter realisiere, ist mir derzeit allerdings noch völlig unklar.

Verkabelung:

Von Rotax werden alle notwendigen Stecker zum Anschluss der Motorsteuerung und Elektrik mitgeliefert. Nach einem Hinweis von Siegi Heer habe ich von Fa. MLT unter Beistellung dieser Stecker einen, an einem Ende fertiggestellten Kabelsatz bezogen. Na ja, war nicht gerade billig, hat aber eine Menge Arbeit erspart. So musste ich nur noch das zellenseitige Ende zum EMU (Engine Monitoring Unit), Schlüsselschalter, Start up Relay usw. fertigstellen.



Inzwischen ist die gesamte Verkabelung fast fertig. Jetzt geht es hauptsächlich darum, etwas Ordnung ins Chaos zu bringen.

Fazit:

Der zeitliche Mehraufwand zum Einbau des Einspritzers war beträchtlich. Allerdings hauptsächlich durch längere Nachdenkphasen und auch einige Fehlversuche verursacht. Der reine Arbeitsaufwand dürfte nicht viel mehr sein als beim Vergaser, dafür hat man aber einen modernen, sparsamen und umweltfreundlichen Motor.

Das Geheimnis des Rotax

Wenn der 912 S nicht mehr richtig starten will

Die ersten hundert Stunden mit dem nagelneuen 100-PS-Motor waren der reine Genuß. Ich flog zuerst in Salzburg und konnte oft beobachten, wie andere sich in ihren Katanas quälten, die Motoren zum Laufen zu bringen. Meiner lief sofort, bei jeder Temperatur. Ich war selig. Doch einige Zeit nach der Erprobung fingen die Zores an. Er begann beim Starten zurückzuschlagen, sprang nur noch widerwillig an und lief unter 2.000 rpm ziemlich unrund. Eigentlich liebte er geringe Drehzahlen überhaupt nicht mehr, oft zog er es vor, überhaupt stehen zu bleiben. Mich erinnerte sein Verhalten an die Motoren meiner Modellflugzeuge, die entweder Vollgas liefen oder beleidigt abstarben.

Fliegen konnte man mit dem Motor ohne Schwierigkeiten, Landen schon weniger. Bis zum Aufsetzen hielt ihn die Fluggeschwindigkeit am Leben und solange der Propeller sich drehte, nahm der Motor auch Gas an – Durchstarten war also immer möglich. Doch beim Ausrollen ließ er mir die Wahl zwischen Absterben oder genügend Gas. Genügend bedeutet soviel, daß der Motor spürbar zieht, was die Ausrollstrecke verlängert und Landungen auf kurzen Plätzen spannend macht. Dazu kommt, daß meine Bremsen auch eher schwach sind. Ich hatte den Gaszug absichtlich so eingestellt, daß der Motor bei herausgezogenem Hebel mit rund 2.000 rpm lief, bei weiterem kräftigem Zurückziehen aber stehenblieb. Damit war zumindest die Gefahr des Überschießens auf kurzen Pisten gebannt. Aber eine Lösung was das natürlich nicht.

Die scheinbar sauberen Leerlaufdüsen

Das Finden derselben dauerte etliche Jahre, 200 Flugstunden und war mit einigen Änderungen am Motor verbunden.

Jede Maßnahme half ein bißchen, doch nur die letzte löste das Problem: Die Reinigung der Leerlaufdüsen. Ich hör schon den Aufschrei der Leser: Wieso reinigt der die Leerlaufdüsen nicht als erstes? Nun, das hatte ich eh. Die letzte Reinigung geschah aber nicht mit dem Kompressor, sondern mit einem Faden. Unter der Lupe sieht man, daß er durch das Loch passen müßte, aber in der Praxis zeigt sich dann, daß er sich unmöglich einfädeln läßt. Dazu braucht man einen dünnen Kupferdraht (eine Ader einer Litze) und viel Geduld. Mit der Drahtschlinge kann man den Faden problemlos einziehen. Das Reinigen ist schnell gemacht und nachher springt der Motor prompt an und läuft wieder unter 2.000 Umdrehungen ohne gleich abzusterben.

Was hatte ich in in den Düsen, das andere nicht haben? Rückstände aus minderwertigem Treibstoff aus Italien oder Norwegen konnten es nicht sein, denn die Probleme hatten bereits begonnen bevor ich mich das erste Mal ins Ausland wagte. Es konnte also nur die aufgelöste Gascolator-Dichtung sein. Bekanntlich soll man an einem neuen Flugzeug nach den ersten paar Betriebsstunden das Treibstoffsystem gründlich untersuchen – was ich auch tat. Vorher war mir noch aufgefallen, daß der Benzindruck von einem Flug zum anderen immer langsamer auf seinen Sollwert kletterte. Mein Motor lief anstandslos eine Minute lang mit dem Benzindruck von Null. Irgendwann kam er dann aber doch noch. Ohne Druckanzeige wagte ich jedenfalls nicht zu fliegen.

Bei der Überprüfung fiel mir sofort auf, daß von der Gascolatordichtung (ein O-Ring mit ca. 5 cm Durchmesser) nicht mehr viel da war und was da war, bestand aus einer honigartigen klebrigen Masse.

Der große Rest der ehemaligen Dichtung fand sich im Benzindruckgeber und seiner Zuleitung (ein 50 cm langer Gummischlauch). Die war ziemlich verstopft mit der klebrigen Dichtungsmasse. Sonst fand sich nichts, die Düsen waren alle sauber. Das Zeug kam offenbar erst allmählich aus dem Tank zurück (ich habe ein Treibstoffsystem mit Rücklaufleitung) und setzte sich als feiner Film an den Bohrungen der Leerlaufdüsen ab.

Bis zur Identifizierung der Düsen als Übeltäter war es ein weiter und vor allem interessanter Weg. Anfangs wußte ich ja nicht einmal ob das Zurückschlagen und der unrunde Leerlauf zusammenhängen oder nicht. Also experimentierte ich damit, die Nadel der Hauptdüse höher zu hängen und schrieb an den Vergaser-Hersteller, der mir aber auch nicht weiterhelfen konnte.

Die Ratschläge der Experten

Ich suchte das Internet ab nach tips zur Vergaserreinigung und bekam soviele absonderliche Vorschläge, daß ich mißtrauisch wurde. Die Verwendung von Kukident war noch der harmloseste. Andere rieten zu Bädern in Säuren oder Laugen, wieder andere rieten gerade davon ab und alle gaben sich felsenfest überzeugt von ihrer Weisheit. Bei weiterer Netz-Recherche wäre ich sicherlich auf Grandewasser oder Nitroglyzerin als Patenlösung gestoßen.

Mehrmals synchronisierte ich die Vergaser allein und mit fachkundiger Hilfe mechanisch und auch pneumatisch – immer mit dem Eindruck geringen Erfolges. Beim nächsten Flug war der dann jedesmal wie weggeblasen.

Ich erkundigte mich bei einem ausländischen Fachbetrieb und bekam bereits am Telephon eine erstaunlich umfassende Anzahl von Vorschlägen. Allein das Zuhören verursachte mir so etwas wie Verarmungsanik. Ich solle die Vergaser zur Prüfung vorbeibringen, unabhängig davon jedenfalls einen stärkeren Starter einbauen, grundsätzlich den Freilauf erneuern – das alles vorgetragen mit der Überzeugungskraft des Experten, der allein die Lösung kennt und die bestehe nun einmal im Neukauf etlicher teurer Komponenten.

Mich überzeugte das nicht, ich fühlte mich eher an die Hymnen eines Staubsaugervertreeters erinnert.

Dann stolperte ich über amerikanische Kollegen, die das Startproblem mit einer Zusatzbox lösten. Diese ließ den Motor nur auf einem Zündkreis starten, modifizierte dessen Funktion aber so, daß der Motor mit größerer Nachzündung startete. Wenn er lief, konnte man auf beide Zündkreise umschalten – das bedeutet, man brauchte einen Zündschalter mit einer zusätzlichen Schaltstellung. Lösungen, die im Einbau zusätzlicher Schwachstellen bestehen, lehne ich meist ab. Also auch diese.

Erster Teilerfolg: Neue Zündboxen

Inzwischen kam die Firma Rotax mit ihren easy-start-Zündboxen heraus, die das gleiche konnten, allerdings auf beiden Kreisen gleichzeitig. Man brauchte sie nur gegen die alten auszutauschen. Das wäre die Lösung gewesen – wenn die Boxen auf meinen Motor gepaßt hätten. Meine Zündboxen hatten je einen vierpoligen und einen sechspoligen Steckverbinder, die neuen wurden mit zwei sechspoligen Steckern geliefert, die noch dazu anders angeschlossen waren. Adaptersätze für die alten Motoren wurden nicht angeboten, weil die Übergangswiderstände womöglich zu hoch werden könnten.

In meiner Verzweiflung fragte ich Hans Bayerl, der am 912 S maßgeblich mitkonstruiert hat, ob der Tausch meiner Boxen zumindest technisch funktionieren würde, was er uneingeschränkt bejahte. Also ging ich daran, den Motor auf die neuen Stecker umzurüsten. Theoretisch kein Problem: Man zwickt die alten Stecker ab und klemmt die neuen an. Nun ist der Motor aber ein Flugmotor, an dem jedes Gramm Gewicht gespart werden muß. Das hat die Fa. Rotax auch getan – am meisten gespart wurde an der Länge der Kabel für die Zündboxen. Das Anklemmen der neuen Stecker war eine Millimeterarbeit, aber sie hat sich gelohnt. Das Zurückschlagen hat aufgehört – meistens, aber nicht immer.

Mit den Zündboxen habe ich auch das Geberrad für die Zündung mit einem neuen ersetzt (was empfohlen wird) und den Freilauf geprüft. Gottseidank war er noch in Ordnung, ich habe mir so viel Geld gespart. Später erfuhr ich, daß man die Funktion des Freilaufes auch ohne mühsames Zerlegen überprüfen kann: Man mißt die Stromaufnahme des Starters; solange die während des Anlaßvorganges halbwegs konstant bleibt, ist der Freilauf noch nicht hinüber. Zur Beruhigung meines Gewissens habe ich das natürlich auch gemacht.

Der Leerlauf war aber noch immer unrund. Also borgte ich mir bei meiner kleinen Schwester (sie ist Zahnärztin) ein Ultraschallbad aus und reinigte die Vergaser darin gründlich. Viel Schmutz kam nicht mehr heraus, jedenfalls nicht so viel wie die

Auflösung der Verstopfung eines der dünnen, verwinkelten Kanäle ergeben hätte. Da lag das Problem also auch nicht. Der eine oder andere Dental-Patient des Tennengaus mag sich nachher vielleicht gewundert haben über einen zarten Mogas-Duft der Prothese....

Jetzt hatte ich mit den Vergasern alles unternommen, was man nur tun kann. Das ist der Zeitpunkt, an dem man ins Grübeln kommt. Und so fiel mir die Gascolatordichtung wieder ein. Und es fiel mir ein Gespräch im Kollegenkreis ein, in dem behauptet wurde, man könne durch das Loch der Leerlaufdüse keinen Zwirnsfaden bringen. Eher noch ein Kamel. Nun: Man kann doch. Und es wirkt.

Christoph Canaval

   Motorwechsel Motoren und Ersatzteile ab Lager Wartung & Reparatur alle Motorsegler, Segelflugzeuge, Ultralights, Motorflugzeuge & Experimentals Experimental-Bausätze	 Nachprüfungen nach EASA Part M/G Segelflugzeuge und alle Luftfahrzeuge bis 1000kg (ELA 1) Flugplatz HB Hofkirchen mit gemütlichem "Cockpit" Cafe
07225/20580 (Werft), 0664/5437300 (Heino Brditschka), www.hb-flugtechnik.at, info@hb-flugtechnik.at	

Modellflug im IE Club

Eines Tages ruft mich mein Freund Lois an, „fah mit nach Gera zum RES Wettbewerb, ich muss da rauf ein paar Flieger liefern“. Bitte wo ist das? Vor Leipzig, über 5 Std. Autofahren, nein danke, da musst du alleine fahren. Abends, es lässt mir keine Ruhe, wäre doch klasse dort mitzufliegen, aber wieso eigentlich nicht, wofür hab ich ein richtiges Flugzeug, wird seit längerem eh zu wenig geflogen. Schnell ist der Entschluss gefasst mit meiner Cherry nach Gera zu fliegen, der Modellflugwettbewerb findet sogar am Flugplatz statt. Schnell ist per Internet die Nachnennung gemacht und ich gebe den Flugplan gleich für beide Richtungen auf.

Den Betriebsleiter von Gera erreiche ich zwar nicht mehr, ist es doch schon deutlich nach Betriebsschluss, ich bereite noch zwei meiner Wettbewerbsmodelle vor und gehe mit Vorfreude auf den kommenden Tag etwas später zu Bett.

Ach ja, was sind RES Modelle? Eine ziemlich neue Wettbewerbsklasse, die ihren Ursprung in der Türkei hat. Es sind einfache, vorwiegend aus Balsa und Sperrholz gebaute Segelflieger mit max. 2m Spannweite, nur Seiten, Höhenruder und Störklappen gesteuert, 400g leicht, tragen aber bei Wind bis zu 250g Ballast.

Diese werden per genormtem, vom Veranstalter zu Verfügung gestelltem 15m Gummi + 100m Seil, welches beim Start auf max. 30m gedehnt wird, gestartet. Je nach Geländegröße, Teilnehmerzahl und Startpunkte immer 5 bis 10 Teilnehmer zugleich, jeder hat sein zugeteiltes Seil, Start und Landepunkt. In der Rahmenzeit von 9 Minuten, in welcher ein 6 Minuten Flug mit Ziellandung

gemacht werden muss. Es können mehrere Starts gemacht werden, der letzte Flug zählt. Die erreichte Zeit und Landeabstand wird im Vergleich zu den anderen in der geflogenen Gruppe hochgerechnet, der



Beste bekommt 1000 Punkte, der Rest aliquot weniger, so werden Wetter, Thermikunterschiede unter den Gruppen egalisiert und diese Gruppen werden für jeden Durchgang neu zusammengestellt, wobei gemeldete Teams so gut es geht berücksichtigt werden, um in der Vorrunden nicht gegeneinander zu fliegen wegen der erforderlichen Starthelfer. Ja, das Ganze ist ein Team- und Laufsport, einer muss sofort das Seil zurückholen und dies liegt bei Windstille 150m im Luv, bei Seitenwind zusätzlich im Lee gekreuzt mit den anderen Seilen. Da legt man bei einem Viererteam schon mal mehrere Kilometer zurück und so mancher ältere Herr war Abends fix und fertig. Einer bedient die Stoppuhren und beobachtet die Kongruenz wo gute Luft, noch besser, Thermik ist. Je nach Startstellen wird zum Schluss das Finale mit zwei Durchgängen geflogen wo nur die besten der Vorrunden teilnehmen. Dieses Finale wird ohne die Ergebnisse der Vorrunden gewertet. Die RES Klasse gibt es auch mit Elektromotoren als Steighilfe, da wird der Steigflug auf 30 Sekunden und 90 m Höhe elektronisch begrenzt, dies macht die Austragung eines Wettbewerbs einfacher, da keine Seile und weniger Helfer nötig sind und es auf kleinen Modellflugplätzen auch möglich ist Bewerbe auszutragen.

Mitten in der Nacht läutet der Wecker, oh Mann, warum tu ich mir das an! Ich frühstücke, checke das Wetter, fahre bei Sonnenaufgang auf unsere Flugwiese, räume das ganze Geraffel in die Cherry, Hans unser Betriebsleiter ist entzückt über mein Vorhaben. Waldviertel, Tschechien, wie im Fluge zieht die Landschaft unter mir durch, wie gewohnt

freundliche Controller, über Karlsbad um 7 Uhr morgens, nix ist los, direkt fliege ich auf mein Ziel zu um nach entspannten 94 Minuten über Gera zu kreisen, die Modellflieger sehe ich auch schon am

südlichen Platzrand, Funkkontakt negativ, hm? Fährt da nicht ein Moped auf der Piste, ok, schon bald höre ich „Flugzeug welches über Gera kreist frei zur Landung“

Dann rufe ich mal Lois an, er ist etwas überrascht, als ich ihn Frage, ob er mich denn nicht vom Tower mit dem Auto abholen könnte, ist doch beschwerlich mit der ganzen Modellausrüstung über den Platz zu laufen. Sind doch diese Flugplätze im ehemaligen Osten etwas geräumiger. Großes Hallo mit meinen deutschen Freunden, wir kennen uns nun seit 2 Jahren intensiven Wettbewerbsflug ganz gut. Alle sind guter Laune, 30 Teilnehmer sind anwesend und 5 Startstellen aufgebaut, pünktlich um 9 Uhr startet der Bewerb bei leichtem Wind, Sonne, bestem Wetter.

Ich bin gleich in der ersten Gruppe dran. Nach einem problemlosen Flug hab ich meinen Tausender, genauso im zweiten Durchgang. Danach kommt mehr Wind auf, das Thermikfliegen ändert sich auf absteigen gegen den Wind, ordentlich auf ballastiert. Es ist sehr schwierig sofort eine Welle zu finden, die einheimischen Piloten sind im Vorteil, ich qualifiziere mich trotzdem als Führender fürs Finale. Jetzt erst mal die Grillspezialitäten genießen, stärken fürs Finale.

So, jetzt nur nicht patzen, Lois organisiert mir einen guten Ansager, Sepp aus München, er hatte einen schlechten Durchgang, ist daher nicht im Finale. Glück für mich und so werden wir zuvor noch Konkurrenten zum Team. Er in seiner ruhigen sachlichen Art, gepaart mit mehreren Jahrzehnten Wettbewerbserfahrung gibt mir das Gefühl, bestens für die nun anstehenden Flüge gewappnet zu sein. Mein Ziel, das Finale, hab ich ja schon erreicht und ja, ich will gewinnen! Mit dem ersten Flug bin ich überhaupt nicht zufrieden, musste nachstarten, nach 4 Minuten Flugzeit lande ich zwar fast am



Landepunkt, aber zwei Minuten fehlen auf die volle Zeit. Ich hab einfach keinen guten Aufwind gefunden, Schmarrn, jetzt hab ich's vermasselt. Sepp glaubt zwar die anderen waren auch nicht viel besser, sie sind auch viel nachgestartet, so entsteht ein ziemliches Durcheinander, auch wenn der Zeitnehmer bemüht ist den Überblick zu behalten und die Taktik danach auszurichten. Beim zweiten Flug gelingt mir eindeutig ein Tausender, super, Anspannung runter!

Jetzt gibt's erst mal Kuchen und Kaffee, der Computermensch quält sich mit der Auswertung. Urkunden werden geschrieben, es wird gefachsimpelt, Schmach geführt. Es hat sich inzwischen herumgesprochen, dass ich mit dem Flieger angereist bin, einige wollen diesen sehen, so ist die Fahrt zum Flugplatz auch schon gesichert, dann endlich die Preisverleihung. Wie üblich beginnt der Wettbewerbsleiter mit dem Letzten. Fünfter bin ich nicht, was, auch nicht vierten, dritter, ich fühle mich jetzt als Zweiter, was, ich wieder nicht, ja ich hab gewonnen!

So, meine Cherry ist eingeräumt und ich hab einigen Wettbewerbskollegen meinen Selbstbauflieger ausführlich erklärt, inklusive Sitzprobe für die mitgekommenen Kinder, so beginnt eventuell eine Fliegerlaufbahn. Da der Flugplan erst in einer halben Stunde läuft hab ich noch Zeit auf einen Apfelsaft, die Siegerfeier meiner Kontrahenten ist schon im vollen Gange, mir würde zwar auch ein Bier besser schmecken, aber einen kleinen Nachteil darf man als richtiger Pilot schon haben.

Ein ereignisloser Retourflug beendet einen nicht ganz normalen Modellfliegetag, Lois wäre lieber mitgeflogen, als den restlichen Tag auf der Autobahn zu verbringen. Neue Bekanntschaften, viel gelernt, vor allem die Wettbewerbsroutine gefestigt, die momentane Führung im Deutschlandcup und am Kuchlkastl steht ein Pokal mehr.

Othmar hat mich gebeten über Modellflug zu berichten, da einige Mitglieder diesen betreiben und es wegen der Aeroklub Versicherung einfacher ist über den IE-Club gemeldet zu sein. Modellflug ist äußerst vielfältig, hat aber mit richtigem fliegen meiner Meinung nach wenig gemeinsam, außer die sehr interessante Art des Spielens. Modellflug hat dabei einige Vorteile, kostet nicht die Welt, na ja etwas größere Turbinenmodelle vom Feinsten ausgerüstet kosten mit Bauservice dann auch schon Mittelklasse. Auch der Kreativität sind keine Grenzen gesetzt, sollte etwas schief laufen hat es keine Konsequenzen, man räumt das Zeug weg, das war's. Mich begeistert zur Zeit am meisten thermischer Segelflug. Joe Wurths aus Neuseeland, mehrfacher Weltmeister in verschiedenen Klassen, hat ein Video auf YouTube gestellt, wo er mit dem Segler in der Hand auf eine sich vom Boden lösende Thermikblase wartet, er wirft den 3 Meter Segler in die Blase und kurbelt auf. Hat einiges an Training und Erfahrung sammeln gedauert, jetzt kann's ich auch. Weiters war ich fasziniert von den Möglichkeiten des Dynamischen Segelflugs,

DS-soaring, dies hat mich vor 7 Jahren wieder zum Modellflug gebracht. Hierbei wird durch ein geschicktes Flugmanöver zwischen Luv und Lee an einer geeigneten Hangkante oder hinter einer Baumreihe, zur Fluggeschwindigkeit die Windgeschwindigkeit addiert, das Modell wird dadurch bei jedem Kreis schneller. Dies funktioniert bei optimaler Flugweise und Gerät bis zur 6-fachen Windgeschwindigkeit. Hat man dies einmal erlebt wie von Geisterhand das Ding immer schneller wird lässt einen diese Art der Modellvernichtung kaum mehr los. Wobei ich jetzt bei einem weiteren Vorteil des Modellfliegens angekommen bin. Es stellt sich meist selten die Frage was mit den gebrauchten, unmodern gewordenen Fliegern geschieht, es gibt aber auch einen guten fairen Gebrauchtmrkt dank Internet. Weiteres lebt Modellflug im Internet, die Scene ist bestens vernetzt, WhatsApp ist die absolut normale Art Infos auszutauschen. Jede Sprache hat ihr Forum, das deutschsprachige RC Network hat 73000 Benutzer.. Hochwertige Segelwettbewerbsmodelle werden mittlerweile ausnahmslos im Osten durch kleine Firmen und Einzelkämpfer gefertigt, CFK Bauweise in gefräste Metallformen, bzw. zumindest in CFK Formen, wobei die dafür notwendigen Positive ebenfalls CNC gefräst werden ist Standard. Diese hochwertigen Sportgeräte sind zumeist vergriffen, mehrere Monate und noch viel längere Lieferzeit sind normal und die dafür

verlangten und bezahlten Preise entsprechen einer sehr guten Wertschöpfung. Deswegen auch der große Zulauf bei der beschriebenen RES Klasse, da genügt eine im Modellbau mittlerweile sehr verbreitete, oft selbstgebaute Portalfräse, ausgesuchtes Balsaholz, handelsübliches CFK Halbzeug für Holmgurte und Leitwerkträger, einige Kleinhersteller wie Lois vertreiben auch Bausätze, nur das letzte, beste Material und Entwicklungen gibt es natürlich nur für seine Leute.

Zur Zeit wird Modellflug seitens der EASA neu reguliert, es scheinen auf uns Modellflieger dunkle Wolken, bzw. ein neuer Luftraum U-Space, für Drohnen zwischen 120 bis 150m zu kommen, also Modellflug auf unter 120m beschränkt. Es wäre sehr schade würde der Modellflug auf diese Weise ruiniert, denn wir alle unterliegen einem Ablaufdatum, irgendwann ist der Flugschein nicht mehr zu verlängern, dann bietet der Modellflug einen nahezu optimalen Ersatz zum richtigen Fliegen, viele Piloten kommen vom Modellflug. Mit Fliegernachwuchs, neuen Fliegerbauern, schaue ich in unserer Runde, schaut es jetzt schon traurig aus, wir brauchen Jugend, in Modellflugvereinen gibt es welche!

Leopold Beham

Quelle Fotos: www.rc-network.de



Das Erleben eines Traumes

Bericht über die Entstehung eines DSF Habicht



Mein Name: Norbert Fischer

Mein Hobby: schöne Flug Modelle

Es war schon immer mein Steckenpferd, schöne Flugzeuge zu haben, allerdings fehlte für die „Großen“ das Geld und so bin ich zum Modellbauer geworden, das bereits vor über 40 Jahren. Von Beruf bin ich Maschinenbau Techniker.

Nach den ersten Anfängen habe ich begonnen, meine Modelle selbst zu zeichnen und auch zu bauen, habe gelernt, Urmodelle und Formen zu bauen, um auch die notwendigen GFK Teile wie Motorhauben und Radverkleidungen selbst fertigen zu können. Die ersten Modelle habe ich noch am Zeichenbrett konstruiert, dann kam schon sehr früh CAD (2D) und heute zeichne ich meine Modelle auf CAD 3D und kann alle Teile auf einer CNC Fräse fertigen. All meine Modelle sind bis auf die notwendigen GFK Teile reine Holzkonstruktionen. Ich bin ein Holzwurm.

Eines meiner ersten komplett selbst gefertigten Modelle war vor ca. 20 Jahren eine RF4 im Maßstab 1:2 mit 5 Metern Spannweite, wo ich auch das Einziehfahrwerk konstruierte und gemacht habe.



Als am Flugplatz Krems Gneixendorf eine Modellsparte aufgebaut wurde, war ich der Leiter dieser Sparte, dort lernte ich auch unseren Obmann Othmar kennen, wusste aber noch nichts von einem IGO ETRICH Verein. Auf diesem Flugplatz machte ich dann auch 2003 meinen Segelflugschein. Anbei Bilder meiner Modelle:



Eigentlich war ich immer auf der Suche nach ausgefallenen und schönen Modellen. In den 80er Jahren wurde auf der Wasserkuppe der erste Habicht als Replikat gebaut. Da wurde in einer Fliegerzeitschrift ein Bericht mit einer tollen 3-Seitenansicht veröffentlicht. Dieses Segelflugzeug gefiel mir sofort und habe mir diesen Bericht aufgehoben.

Geriet aber in Vergessenheit, bis ich 2009 meine DG 300 ACRO ELAN nach 27 Jahren (so lange bin ich dieses Modell geflogen) durch einen Flächenbruch verlor.

Erst dann erinnerte ich mich an diesen Bericht über den Habicht, da ich ein neues Modell, am besten 1:2 bauen wollte. Nach langem Suchen fand ich den Bericht und begann mit dem Zeichnen. Ich hatte auch Gelegenheit, das Original in Wels zu fotografieren. Doch während des Konstruierens fehlten wieder einige Details und ich begann zu googeln und kam auf die damals mir unbekannte Homepage der Familie Zahn, die ich aus früheren Tagen meiner Ära des Schaufliegens kannte.

Die kannten mich auch noch, was ich aber nicht überriss, das die Zahns ein Original gebaut haben, bis mich Christoph bei unserem ersten Telefonat darauf aufmerksam machte und mir vorschlug, auch einen 1:1 Habicht zu bauen. Was soll ich sagen, der Virus war gesetzt und fand in mir sofort einen guten Boden. Meine Frau musste ich noch überzeugen, aber die wusste ja ohnehin bereits, dass ich einen Knall habe. Von Christoph erfuhr ich alles, was ich für den Bau brauchen würde, mittlerweile kannte ich auch den IGO ETRICH Verein, zwischenzeitlich war Othmar der Obmann.

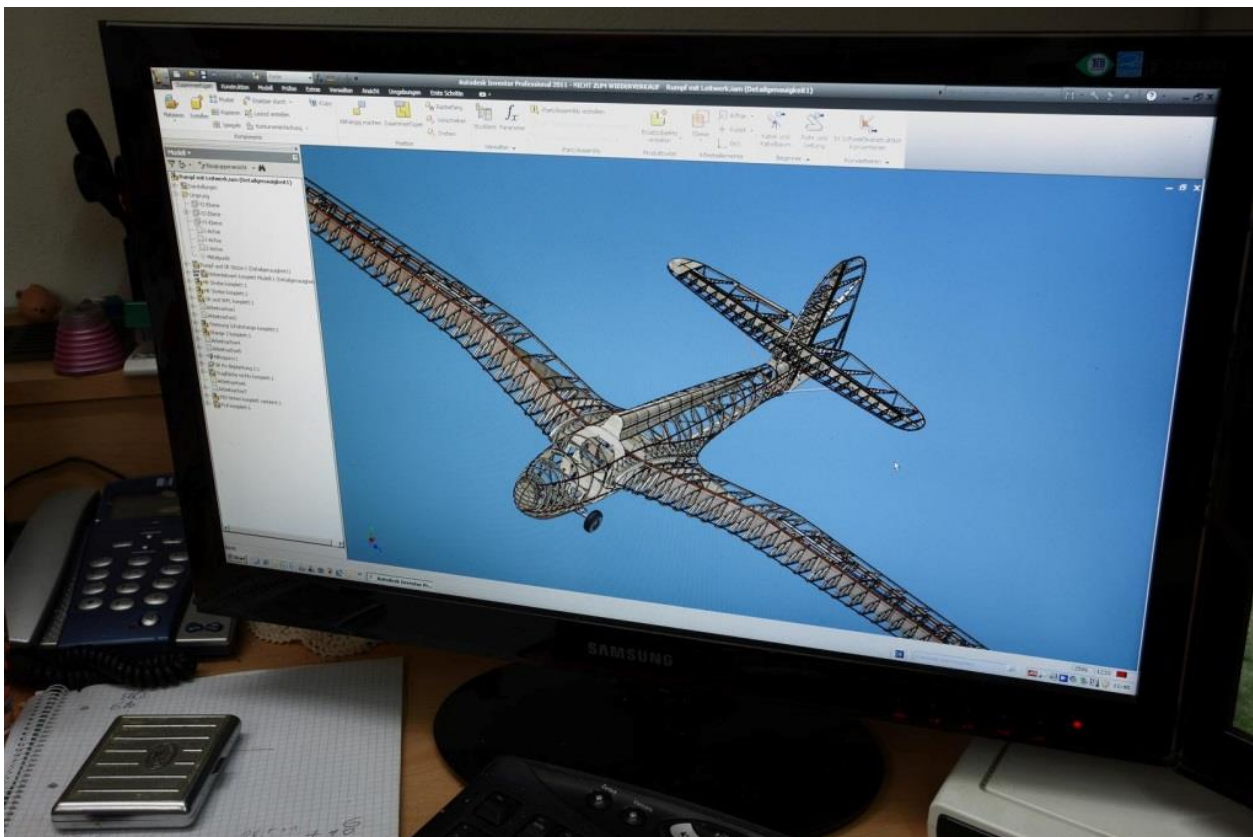
Ich dachte, Othmar erklärt mich für verrückt, wenn ich ihm von meinem Vorhaben erzähle, doch ich bekam nur aufmunternde Worte und jede Unterstützung, auch von der Behörde dem Herrn Andreas Winkler.

So besorgte ich mir die Originalpläne von dem Segelflugmuseum auf der Wasserkuppe, die die Pläne im Namen der Fa. Wolf Hirth verwalten. Als ich die bekam, war ich im wahrsten Sinne des Wortes überwältigt. Es dauerte 4 Wochen, bis ich alle Pläne geordnet und durgeschaut hatte.

In mir kamen Zweifel, ob ich das schaffen könnte.

Nach einigen schlaflosen Nächten hab ich mich entschlossen, einen Schritt zurück zu machen und doch das 1:2 Modell zu bauen genau nach den vorhandenen Plänen von der Wasserkuppe.

Nach ca. 600 Stunden am Computer war der komplette Habicht mit allen Details am Bildschirm zu sehen, ich konnte alle Teile fräsen, die Beschlagteile konnten gelasert, gebogen, gedreht, gefräst und hart zusammengelötet werden.



Ich begann mit dem Modell, welches mittlerweile komplett fertig im Rohbau ist. Ich habe das Modell auch mit denselben Hölzern gebaut, wie das Original, lernte Sperrholz schäften und alle notwendigen Fertigkeiten, die ich für den „Großen“ brauche.

In den folgenden Bildern sind einige Baustufen des Modelles zu sehen. Es ist einfach toll, was die Leute früher im Flugzeugbau geleistet haben, ohne Computer und Maschinen.

Mittlerweile arbeite ich bereits am 1:1 Habicht mit Erfolg, das Projekt geht toll voran und es hat sich bezahlt gemacht, die über 2000 Stunden in das Modell zu stecken. Vor allem die Arbeit am Computer, da ich die 3D Daten verwenden konnte (in der 2D Ableitung) alle Sperrholzteile und „Füllklötze“ auf meiner Fräse zu fertigen. Auch bei den Metall Beschlägen sind diese Daten sehr hilfreich.

Mein Dank gilt allen Leuten, die mich bis jetzt unterstützt haben und auch hoffentlich bis zum Ende werden.

Ich durfte auch vergangenen Dezember einen Vortrag über den Habicht im Verein machen und war sehr erfreut über das Interesse an diesem Projekt.

Wenn es gewünscht wird, kann ich über den weiteren Verlauf berichten.

Norbert Fischer

Heiß, heißer, am heißesten

von Heidi Wolf

In diesen Tagen laufen nicht nur die Temperaturen von heiß auf heißer, auch die –Diskussionen zum Weltgeschehen, den Flüchtlingsströmen, der Klimaerwärmung und dem Verbrauch der Ressourcen auf unserem Planeten, lassen viele Mitbürger nicht nur durch die Sommerhitze in Wallung geraten. Das letzte heiße Thema der vergangenen 2 Tage war der G20 Gipfel und die damit verbundenen Krawalle, die Gewalt und die Verwüstungen in Hamburg.

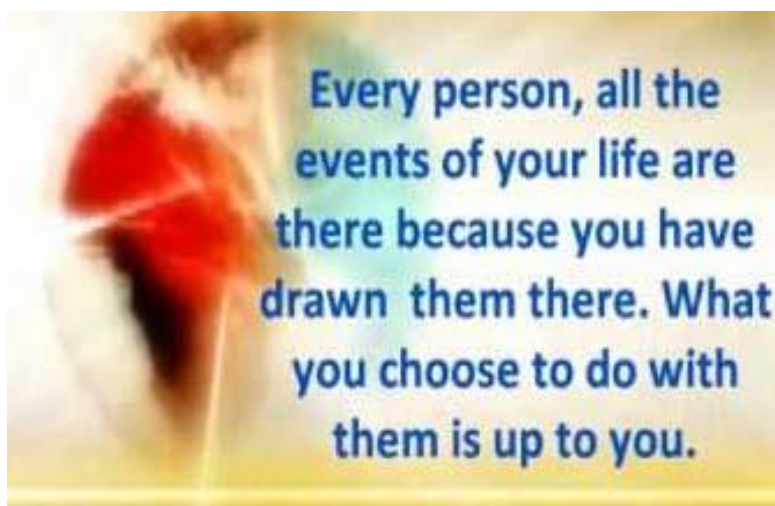
Mich persönlich lässt jedes einzelne dieser heißen Themen in große Nachdenklichkeit, manchmal auch Zukunftsangst oder auch tiefe Bestürzung sinken. Immer öfter wird mir meine Ohnmacht bewusst, meine „Kleinheit“, an diesen Zuständen, an diesen Verwirrungen etwas ändern zu können. Mit positivem Denken, an das Gute im Menschen zu glauben, komme ich mir oft direkt lächerlich, oder auch einsam auf weiter Flur, vor. Wie kann ich angesichts der Bilder aus Italien oder Hamburg, ganz bei mir bleiben, mit guten Gedanken und Vertrauen in die Zukunft? Wie soll ich mir keine Sorgen um die Kinder, oder vor allem die Enkelkinder machen? In welche Welt wurden sie geboren?

Und doch, irgendwo in meinem tiefsten, tiefsten Inneren; gibt es dieses Vertrauen, dass ich selbst für meine kleine Welt, in der ich lebe und so wie sie sich mir zeigt, verantwortlich bin. Ich selbst bin verantwortlich dafür, wie ich mit diesen heißen Themen umgehe, wie ich mit meinen Sorgen, oder Nicht-Sorgen umgehe. Ich selbst bin verantwortlich für meine Gedanken, die meine Welt erschaffen und somit wieder Teil der Grossen Welt sind.

Ich kann in der großen Welt nichts ändern, weder einen schwarzen Block in Hamburg aufhalten, noch tausende Flüchtlinge in Italien retten.

Doch ich kann achtsam mit meinen Gedanken und meinen Taten umgehen, ich kann mich in meiner Welt in Achtsamkeit üben, in Vertrauen und Hingabe an das Leben selbst, ganz egal, was es mir bringen mag. Ich habe die Wahl, das Leben so zu lieben wie es ist, oder mich der Angst oder den negativen Gedanken auszuliefern. Es ist immer meine Entscheidung, ich entscheide mich für oder gegen das Leben. Ich entscheide mich jeden Tag, jede Minute meines Lebens, wie ich mein Leben lebe und meistere. Und ich entscheide mich jedes Mal aufs Neue, Mut zum Leben zu haben.

Achten wir also auf unsere Gedanken, sie werden unsere Worte und unsere Taten.
Ich wünsche uns allen grenzenlosen Mut zum Leben und das Vertrauen in alles was ist.



Richard Bach

Flugzeugverkäufe:

Jodel D 1190 S Student



Baujahr 1966
 Kennblatt Nr. 671
 Motor Rolls Royce (Conti) C-90-14F, 95 PS
 bei 2650 UpM
 Reisegeschw. 180 km/h
 2-sitzig, MTOW 617 kg
 Das Flugzeug wurde im Jahre 1997
 grundüberholt (Neubespannung mit Ceconite
 101, Umbau auf hydraulische Bremsen,
 geänderter Kabinenrahmen, neue
 Verglasung).
 Zu Saisonbeginn 2017 wird die
 Jahresnachprüfung durchgeführt, das
 Flugzeug ist D-registriert. Das Flugzeug ist
 ständig
 hangariert, Gesamtzustand erstklassig.

Preisvorstellung: € 22.000,--

monsunfritz@gmx.at

Tel. 0664 2533075

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	€ 90.000,-
WT9-A	€ 80.000,-
RF5	€ 50.000,-

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

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.

Verkaufe BX-2 Cherry Komplett-Bausatz mit Rotax 914 um € 19.990,-

Anfragen und Details unter

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

Aus der Hinterlassenschaft von Toni Kahlbacher ist ein Flugmotor Walter Minor 4-III, 4 Zylinder Reihomotor mit 105 PS, vorhanden. Der Motor

war als Ersatz für die Etrich Taube vorgesehen und wird nicht mehr benötigt. Ist wahrscheinlich sehr günstig zu haben. Bei Interesse Kontakt: Wolfgang Paungartner 0664-2019567

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 (Filser) 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 28V neu

Anfragen, weitere Details und Bilder:

Christian Meier

c@meier.cc

0664 4210370

Motor Lycoming O235 H2c mit allen Anbauteilen und 2. Starter TT 2096 Std.

Peter Tomaser: Tel. 0650 948 1004

**Seltene Exemplare
beim OUV-Treffen
in Bad Dürkheim:**



Österreichische Post AG – Info.Mail Entgelt bezahlt

Verlagspostamt Wieselburg.

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