

I.E. Impulse

Die Zeitschrift der
österreichischen
Amateurflugzeugbauer



Inhaltsverzeichnis

Editorial	2
Erstflug Vans RV-8	3
Die lange Geschichte einer CRICRI MC 15	9
Bau einer Sling 4	13
Zu Besuch bei Freunden	14
Weihnachtsfriele	20
Flugzeugverkäufe	21

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

Editorial

Liebe Fliegerfreunde!

Ihr werdet euch schon gewundert haben, warum ihr heuer noch keine Vereinszeitung bekommen habt. Der Grund liegt nicht darin, dass es keine Neuigkeiten in unserer Community gibt, sondern allein darin, dass unser Redakteur Sigi Schicklgruber sein Cleverhotel in Herzogenburg großzügig mit einer Gaststätte, dem „Mahlzig“, für seine Hotelkunden ausgebaut hat. Als Familienvater und Hotelbesitzer war es dann auch zeitlich fast unmöglich, unsere Vereinszeitung auch noch zu gestalten.

Diese Ausgabe wird daher die letzte von ihm erstellt sein, ein neuer Redakteur wird im Moment noch gesucht.

Wir danken Sigi sehr herzlich für seine Arbeit mit der Zeitung, die in den Jahren seiner Redaktion ein neues, junges Gesicht bekommen hat und wünschen ihm, dass er trotz seiner anstrengenden geschäftlichen Tätigkeit doch noch viel zum Fliegen mit seiner gelben RV-7 kommt!

Es sind diesmal zwar weniger, aber dafür umfangreichere Berichte eingetroffen. Zu unserem Igo Etrich Treffen im August haben wir heuer einen schönen Bericht von Franz Scheck, einem deutschen Kollegen, der uns schon öfter besucht hat, bekommen. Von unserer Seite ist dazu zu sagen, dass wir in Wels wieder sehr offen und unkompliziert aufgenommen wurden. Abstellflächen und Einweiser wurden vom

Flugplatzmanagement professionell

gehandelt, die Verpflegung durch den Flugplatz Gastwirt war hervorragend und vor allem das Wetter hat prima mitgespielt.

Besten Dank allen, die dabei mitgeholfen haben.



Franz Piller hat uns einen Bericht über den Werdegang seiner RV-8 geschickt, die mittlerweile schon den Erstflug erfolgreich absolviert hat und nun in Krems hangariert ist.

Von mir stammt weiters ein nicht alltäglicher Bericht über die Entstehung einer Cricri MC-15, bei der ich die Arbeit der Restauration übernommen habe. Die alte Dame ist eigentlich schon über 20 Jahre alt und ich versuche nun gemeinsam mit Hans Fischer sie aus dem Dornröschenschlaf zu erwecken.

Ich wünsche Euch noch viel Spaß beim Lesen dieser Ausgabe der IE IMPULSE und auch eine besinnliche Zeit der kommenden Feiertage!

Und wenn ihr gelegentlich in der Nähe von Herzogenburg seid, besucht doch das Gasthaus „Mahlzig“ beim Cleverhotel!

Euer Obmann Othmar Wolf

ERSTFLUG Van*s RV-8 – OE-VRP von Franz PILLER

Das erste Mal wurde ich mit dem Fliegervirus im Bubenalter – also vor über 50 Jahren - angesteckt. Ein Kollege meines Vaters, welcher im 2. Weltkrieg Jagdflieger war, erzählte wie er über dem Mittelmeer mit seiner ME-109 abgeschossen wurde. Bis ins kleinste Detail saugten wir seine Erzählungen auf und ab diesem Zeitpunkt wollten wir Buben nun auch alle Jagdflieger werden. Na ja - das waren halt Bubenträume.

Viele Jahre später hatte ich mein erstes Flugerlebnis. Ich fuhr damals von der Feuerweherschule Tulln heimwärts und in der Gegend um Stockerau beobachtete ich Sportflugzeuge am Himmel. Da musste ich hin und mir das genauer ansehen. Nach einiger Zeit des Zusehens fragte mich ein junger Pilot – ob ich denn mal mitfliegen wolle.



Ich konnte nicht nein sagen – ich war ja noch nie in meinem Leben geflogen und außerdem konnte ich als „Halbstarker“ gegenüber meinen Freunden und den Mädels damit angeben. Ich hatte bis dato keine Angst vorm Fliegen - meine größte

Sorge war – ob der Inhalt meiner Geldbörse für den Flug reichen würde.

Kurze Zeit später saßen wir in der Cessna 150 – anschnallen – Motor anlassen und ab auf die Startbahn. Da wurde mir schon ein wenig mulmig als ich feststellte wie das Flugzeug schepperte und wackelte. Nachdem das Flugzeug dann endlich abhob – die Kiste wackelte und als alles noch mehr schepperte, hatte ich das erste Mal in meinem Leben wirklich Angst – die Blöße wollte ich mir aber nicht geben – cool bleiben war mein Motto. Als der Pilot dann noch nach einiger Zeit sagte – probier mal selber zu steuern – hielt ich das Steuerhorn – wie ein Eis um 500 Schilling bei 30 Grad Celsius und meine Finger waren vor Blutleere weiß. Nach geglückter Landung war ich heilfroh wieder festen Boden unter den Füßen zu haben. Den Traum vom Fliegen hatte ich fürs erste einmal verworfen.



Der zweite Anlauf vom „Traum vom Fliegen“ war dann viele Jahre später – inzwischen hatte ich meine liebe Brigitte kennen und lieben gelernt – wir hatten gemeinsam ein Eigenheim errichtet und zwei wundervolle Kinder (Patrick und Barbara) im Schulalter. Damals begannen einige Leute im Nachbarort auf einer

langen Wiese und mit einer Startwinde mit der Segelfliegerei. Da lernte ich Walter Sölle und seine Truppe kennen, der damals auch der „Leitwolf“ dieser Fliegertruppe war. Ich durfte einige Flüge mit dem Bergfalken III mitmachen.

Erneut war ich mit dem Fliegervirus angesteckt und in Anbetracht der überschaubaren Kosten für diese Sportart liebäugelte ich damit, auch Segelflieger zu werden. Aber was sagt da meine Brigitte dazu? Ich war erstaunt – als ich ihr mit leuchtenden Augen von der Schönheit des Segelflugs und meinen Absichten erzählte – als sie sagte „Na und warum machst es dann nicht?“.

Einige Jahre später erwarb ich dann noch den Privatpilotenschein. Irgendwann liebäugelte ich dann damit, ein eigenes Flugzeug zu besitzen. Ich studierte diverse Anzeigen in den Fliegerzeitungen und stellte fest das das eigene Flugzeug finanziell doch eine Nummer zu groß für mich war. Bei einem Vortrag in Stockerau von Hans Guttmann über seinen Flug um die Welt mit einem Eigenbauflugzeug wurde ich hellhörig. Mit einem Eigenbauflugzeug? Ich verfolgte diese Sache weiter und begann zu recherchieren – besuchte diverse Flugzeugbauer wie Peter Kalcher und Rudi Dallinger welche beide an einer RV-8 bauten und mir Einblick in ihre Projekte gewährten. Inzwischen war ich Mitglied im Igo Etrich Club und bestellte die ersten Teile für eine eigene RV-8 aus den USA.

Die Entscheidung für die Van's war aus folgenden Überlegungen zustande gekommen:

- **die Zuladung** – ist in meiner Gewichtsklasse immer ein Thema
- **die Festigkeit** – beruhigt wenn ein Flugzeug in Turbulenzen nicht gleich überbeansprucht wird
- **die Leistung** – da kommen nicht viele Serienflugzeug mit

Der langen Rede kurzer Sinn: Ich begann mit dem Bau meiner RV-8 unter der Baubegleitung unseres Präsidenten Othmar Wolf. Voller Euphorie dachte ich dieses Projekt in 3-4 Jahren fertigstellen zu können. Dies war eine gewaltige Fehleinschätzung – hauptberuflich als Softwareentwickler und IT-Techniker tätig und nebenbei als 2. Standbein die Verantwortung und Mitarbeit im eigenen IT-Unternehmen. Dementsprechend knapp war es an nötiger Freizeit für meine begonnene RV-8. Nach dem Motto - „Gute Arbeit braucht Zeit“ machte ich mir nie einen Druck zur Fertigstellung meines Projektes. Viele einfach aussehende Teile unterschätzt man vom Zeitaufwand gewaltig. Die Anpassung der Cowling und der Kabinenhaube zum Beispiel oder die Elektrik oder bis das Flugzeug dann endlich lackierfertig ist – endlos.



Spannend war auch der Moment als ich mit Unterstützung von Walter Sölle das erste Mal die Tragflächen an den Rumpf steckte.

Alles mit einem Laser genau in die Waage gestellt – Holm und Abstand in der Holmbrücke nochmals nachgemessen – das könnte sehr eng werden da das Loch in der Holmbrücke offensichtlich um 2/10 kleiner war als der Holm selbst. Nach leichtem Anphasen der Bleche am Holm und dem Einsatz von Vaseline flutschten die Tragflächen in die vorgesehene Öffnung. Auch die vorbereiteten Holm-Bolzen passten einwandfrei und ohne wesentlicher Gewaltanwendung. Bei der anschließenden Vermessung der Geometrie hatte mir Walter ein „Ei“ gelegt indem er mich beim Messen des Abstandes von den Flächenspitzen zum Rumpfhinterteil gegenüber der linken Tragfläche um **10 Zentimeter** anmogelte.



Als hätte mich einer mit einem Hammer auf den Kopf geschlagen lag ich am Rumpfende meines Fliegers und dem Ende des Maßbandes am Boden und konnte es nicht fassen. Walter lachte und sagte „war nur ein Scherz“ das passt ja auf den Millimeter genau. Als dann noch eine neugierige Nachbarsfrau den Flieger auf der Straße vor meiner Werkstatt mit den angesteckten Tragflächen sah und einen prüfenden Blick auf die Torbreite machte, fragte sie mich, wie wir denn das „Werkl“ da wieder beim Tor hineinbringen? Nun war ich auch schon zum Scherzen aufgelegt und ich antwortete ihr mit ernster Miene, dass anschließend jemand mit einer Stein-

Motorsäge kommt und links und rechts vom Tor Schlitz in die Mauer hineinschneidet, welche anschließend, wenn der Flieger in der Werkstatt ist, wieder zugemauert werden. Aha- so geht das – hab ich mir eh gedacht – und ist Gott sei Dank wieder abgedampft.



Wolfgang Mokesch, ein Autospengler und Lackierer, verpasste meinem Baby ein wunderschönes weißes Kleid mit einem roten Schwanz (Leitwerk) und einem roten und grauen Zierstreifen am Rumpf. Nach der anschließenden Komplettierung des Fliegers in meiner Werkstatt konnte ich dann im März 2018 meinen vorläufigen Hangarplatz am Flugplatz Krems beziehen und das Flugzeug endgültig aufrüsten.

Im Endeffekt dauerte es 9 Jahre bis zur Fertigstellung des Flugzeuges. Für mich war die manuelle und handwerkliche Tätigkeit in der Fliegerwerkstatt eine Entspannung gegenüber meiner stressigen Tätigkeit in der IT- Branche.

Vor der Endabnahme durch Mark Wrathall von der ACG war doch noch einiges zu erledigen. Mein Baubegleiter Othmar Wolf und Wolfgang Paungartner führten die Vorabnahme durch, bei der für mich erneut einige Punkte abzuarbeiten waren. Hans Brandstätter kam mit den Waagen des IE Clubs zur Schwerpunktvermessung nach Krems. Jede Menge Papierkram war noch zu erledigen – Versicherung –

Anmeldungen bei der Fernmeldebehörde – Austro-Control Formulare und Ansuchen – Betriebsanleitung erstellen etc., etc.



Nach sorgfältiger Vorbereitung – einigen Motor Standläufen und Rollversuchen – war endlich der Tag der Wahrheit – der Abnahmetag gekommen. Am 5. April 2018 prüfte Mark Wrathall von der ACG sehr eingehend im Beisein von Othmar Wolf meine RV. In Anbetracht der kurzen Beanstandungsliste – bei der nur ein wirklich technischer Punkt (den ich durch füllen einer falschen Bremsflüssigkeit selber verursacht habe) und sonst nur administrative Punkte auf der Liste standen – war es eine gelungene und erfolgreiche Abnahme. In einem Mail bedankte sich Mark Wrathall nochmals für die gute Vorbereitung der Abnahme und die Vollständigkeit der Unterlagen bei mir und dem Igo Etrich Club unter der Leitung von Othmar Wolf und seinen Männern. Die Anmerkung von Mark - „Franz – pass bitte gut auf diesen schönen Flieger auf“ ehrte mich besonders.

Nach Abarbeitung der Beanstandungsliste und die ersehnte Erprobungsbewilligung in der Hand war es dann endlich soweit: **der ERSTFLUG**

Schon lange vor der Fertigstellung überlegte ich mir, wie der Erstflug meines

Flugzeuges erfolgen sollte. Im Gedanken fliegt man das Flugzeug ja schon – sieht sich unzählige YouTube Videos im Internet an und muss sich entscheiden ob man den Erstflug selbst oder von einem Profi machen lässt. Auf Grund meiner mangelnden Erfahrung auf solchen Hochleistungsflugzeugen und reiflicher Überlegung ersuchte ich Wolfgang Paungartner als erfahrenen Van's Piloten den Erstflug meines Flugzeuges durchzuführen. Es wäre ein falscher Stolz – sein Lebenswerk vielleicht durch eine Fehlreaktion aus Unerfahrenheit – zu gefährden oder gar zu zerstören.

Am Donnerstag den 14. Juni 2018 war es dann soweit. Schon zeitig in der Früh fuhr ich nach Krems um alles penibel genau vorzubereiten und den Flieger nochmals eingehend durchzuschauen. Im Lauf des Vormittages kam dann Wolfgang mit seiner RV-8 nach Krems. Othmar Wolf wollte natürlich auch dabei sein und kam mit seinem Elektro Flitzer – Walter Sölle, der zufällig einen Termin in Krems hatte, wollte sich den Erstflug auch nicht entgehen lassen. Kurzum erklärte ich Wolfgang alle „Schalterchen“ und „Hebelchen“ in meinem Flieger – und Wolfgang nickte nur verständnisvoll und sagte anschließend „na dann gemma's halt an“. Ich stellte mir vor, so wie ich es für mich zig-male im Gedanken durchgegangen bin, dass nun einige Rollversuche mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten durchgeführt werden und dann der Flieger mal kurz von der Piste abgehoben und wieder hingehesetzt werden wird und erst dann der endgültige Erstflug erfolgen wird.

Gewaltig geirrt: Wolfgang stieg in das Cockpit – Systemcheck – der Motor läuft auf

den 1. Drücker – Warmlauf – kurze Kommunikation mit dem Turm in Krems – dann rollt meine RV langsam zur Piste 29. Kurz darauf war mein Flieger mit meinem Testpiloten Wolfgang auf der Piste – eine Wende am Endpunkt der 29 und ich hörte aus der Ferne wie der Lycoming Clone (IO-360) kräftig und röhrend Drehzahl annahm – nach kurzer Startstrecke war meine RV mit dem Kennzeichen OE-VFP das erste Mal in der Luft und stieg zügig in den Kremser Himmel. Ich war so aufgeregt und perplex, dass ich trotz 2 Kameras in der Hand keine vernünftigen Bilder des Erstfluges zustande brachte. Mir blieb vor Staunen – über den Wagemut und auch das Vertrauen, welches Wolfgang offensichtlich in mich als Erbauer des Flugzeuges hatte – die Spucke weg.

Ich versuchte mich in die Lage von Wolfgang zu versetzen – funktioniert alles – hat er Stress – gibt es Probleme? Nach einer Platzrunde setzte er souverän auf der 29 auf und rollte auf das Vorfeld zurück. Ganz locker und relaxed hob er beim Vorbeirollen den Daumen, zum Zeichen das alles OK ist. Nach einer kurzen Besprechung führte Wolfgang dann noch einen längeren Flug und eine perfekte Landung durch. Anschließend hatten wir bei einem guten Mittagessen die Eindrücke und Erkenntnisse des Testpiloten besprochen. Dass bei einem neuen Flugzeug natürlich noch Feintuning erforderlich ist, war mir von Anfang an klar.

Die Leerlaufdrehzahl ist mit über 1050 RPM zu hoch und die Gemischaufbereitung ist noch zu FETT – dies habe ich mit Unterstützung von Walter Sölle bereits erledigt; Feineinstellung der Ruder und Landeklappen – (das Flugzeug tendiert bei

höherer Geschwindigkeit nach rechts zu rollen) – wird in den nächsten Tagen erfolgen; In Anbetracht meiner Einschulung durch Wolfgang am Doppelsteuer – wir sind beide nicht unbedingt von schwachen Eltern – sollte die Schwerepunktlage durch versetzen der derzeit 13 Kg schweren Starterbatterie vom Rumpf auf ein leichteres Modell mit 5,7 Kg im Bereich des Brandschott verbessert werden. Nach einigen Solo Flügen durch Wolfgang und den erfolgten Anpassungen steht meiner Einschulung am Doppelsteuer nichts mehr im Wege. Ich muss mir dann nur noch einen Namen unseres „Baby's“ einfallen lassen – Anfang Juli 2018 werden meine Brigitte und ich das erste Mal stolze Großeltern – es wird ein Mädchen – dessen Name uns aber noch nicht verraten wurde – aber ich könnte mir gut vorstellen, dass unser Flugzeug auch so heißen könnte. Ich wünsche mir, dass uns dieses Flugzeug viele schöne Flüge und Reisen beschert und das wir immer gesund zurückkommen werden. Ich bin richtig stolz auf meine Familie, welche mich in all den Jahren bei diesem Projekt unterstützt hat und das nötige Verständnis dafür hatte. Ich bin auch stolz darauf Mitglied in einem Verein wie dem Igo Etrich Club sein zu dürfen, wo ich immer ein offenes Ohr für meine Anliegen fand und jegliche Unterstützung erhielt. Was mich besonders freut ist, dass es parallel zu unserer Männerdomäne dank der Heidi Wolf eine Flieger Damenrunde gibt, welche sich gut versteht und dadurch auch an unserem schönen Hobby teilhaben kann.

GLÜCK AB – GUT LAND

Franz



Lehrgang für Erprobungspiloten von Eigenbauflugzeugen entsprechend LTH 22 (Theorie*)

Die Fa. HB-Flugtechnik führt einen Erprobungspilotenkurs durch.
(inkl. Erprobungsleiter)

- Umfang der Unterrichtszeit: ca. 30 Std.

- **Termin:**

31. Jänner/1. Februar und 7./8. Februar 2019 **)

jeweils von 9:00 bis 17:00 Uhr

am Flugplatz Hofkirchen, 4491 Hofkirchen, Kiebach 2a

***) Bitte beachten Sie, dass der Termin nur zustande kommt, wenn es genug Anmeldungen gibt.
Bei zu wenigen Anmeldungen wird ein neuer Termin ausgeschrieben!

- Vortragender: Heino Brditschka

- **Preis** inkl. Skripten: **€ 400,00** (Bezahlung bar beim Kurs)

Anmeldeschluss ist der 15. Jänner 2019

*Praxis: Workshop nach Vereinbarung
Allfällige Flugstunden werden gesondert verrechnet

Ich bin mit dem Termin einverstanden und nehme teil

Name: _____

Telefonnummer / Email: _____

Die lange Geschichte einer Cricri MC 15

Oder wie aus der N61CC die OE-FFW wurde

Von Othmar Wolf

Jeder kennt sie von Flugtagen, wo sie meistens umringt und bestaunt wird, die Cricri, franz. Grille, die kleinste Zweimot der Welt. Konstruiert von Michel Colombar, einem französischen Flugzeugkonstrukteur, der sein Handwerk in der Luftfahrtbranche gelernt hat. Entstanden ist sie aus einer Wette, dass es möglich ist, ein Flugzeug zu bauen das leichter ist als sein Pilot. Michel hat die Wette damals gewonnen.

Meine erste Bekanntschaft mit der Grille stammt aus den frühen 1980er Jahren. Ich bin damals noch mit meinem selbstgestrickten UL geflogen und habe anlässlich eines Besuches beim leider schon verstorbenen Gerhard Veigl, damals auch UL- und Drachenflieger, Konstruktionszeichnungen an der Wand hängen gesehen, die zweifellos ein Flugzeug darstellten. Allerdings schien es sich von der Größe her eher um ein riesiges Modellflugzeug zu handeln. Gerhard hatte mich schnell aufgeklärt, er sei gerade dabei, sich ein richtiges Flugzeug zu bauen, sogar ein zweimotoriges. Er zeigte mir die vielen Einzelteile, die er schon angefertigt hatte, auch die zwei Motoren hatte er schon gekauft. Zweitakter mit 220 Kubik und Resonanzauspuff sollten je 15 PS leisten. Das interessierte mich natürlich auch, aber er warnte mich gleich: das Ding ist irrsinnig aufwendig zu bauen, jeder Teil den du anfertigst stellt dich vor irgendein Problem – entweder die Materialbeschaffung oder die mechanische Bearbeitung oder die Wärmebehandlung. Aber er als



Werkstättenlehrer in der HTL Schellinggasse wollte sich dieser Herausforderung stellen. Derart gewarnt gab ich diese Pläne gleich wieder auf. Ich habe aber immer wieder auf diversen Fliegertreffen, vor allem in Deutschland, diese ungewöhnlichen Fliegerchen bewundert, wie sie von ihren Besitzern mit einem Schnürl angeworfen wurden und dann erstaunlich problemlos mit den zwei singenden Motoren abhoben und sogar Kunstflüge vorführen konnten.

Nun habe ich anlässlich einer Cherry Baukontrolle in Neulengbach Bekanntschaft mit Hans Fischer gemacht, Pilot von Beruf und Halter einer Super Cuby. So nebenbei erwähnte er, dass er vor 20 Jahren gemeinsam mit seinem Bruder eine Cricri in USA gekauft hatte. Um sie in die Luft zu kriegen wären allerdings einige Arbeiten daran zu machen, die aus verschiedenen Gründen nur schleppend voran gingen, vor allem mangels technischer Kompetenz. Mein Interesse war wieder neu geweckt, wir fuhren auf der Stelle zu ihm heim, wo er mir das gute Stück zeigte. Unter Planen und Decken versteckt, - eine echte Cricri, ich war baff. Pläne und allerhand Paperwork war vom Erbauer, einem Amerikaner vorhanden.

Eine grobe Durchsicht ergab, dass Ing. Winkler das Flugzeug bereits besichtigt und eine 25 Punkte Mängelliste erstellt hatte.

Die Mängel betrafen vor allem Änderungen gegenüber der Originalkonstruktion von Colomban. Es stellte sich heraus, dass das Flugzeug vom Erbauer aus einem Kit von Chris Heintz, dem Konstrukteur der bekannten Zenair



Ganz schön eng, aber es macht Spaß

Flugzeuge, gebaut wurde. Dieser hatte aber bei dem Kit einige Details geändert, wohl um den Kit kostengünstiger zu gestalten.

Aus den Papieren ging jedoch hervor, dass die Maschine in den USA mit dem Kennzeichen N61CC ca. 25 Stunden geflogen wurde. In den 90ern ist der Erbauer aber verstorben und durch Bekanntschaften in den Staaten haben die Brüder Fischer die Cricri erwerben können.

Heuer im Frühjahr haben wir also das Dornröschen wieder aus dem Schlaf geweckt. Nachdem Hans in Neulengbach keine geeignete Werkstatt zur Verfügung hat, bot ich mich an, sie in meiner Garage unterzustellen, dort wollten wir sie gemeinsam restaurieren. Was zuerst danach aussah, als wären nur ein paar Mängel auszubessern, erwies sich nach genauerer Recherche doch als einigermaßen anspruchsvolle Arbeit.

Als erstes nahm ich Kontakt mit Ingo Luz, einem mir bekannten deutschen Cricri Bauer auf, der mir bereitwillig einige wichtige Informationen zukommen ließ, speziell was die „Cricket“ von Chris Heintz betrifft. Dabei erfuhren wir, dass es

in den USA einige Unfälle gegeben hat, die auf Schwachstellen der Chris Heintz Konstruktion zurückzuführen waren. Daraufhin beschloss ich sofort, alle Modifikationen, wo es möglich ist, auf den Standard von Colomban zurückzubauen. Je länger ich mich mit der Konstruktion beschäftigte, desto mehr erkannte ich den genialen Konstrukteur Michel Colomban. Seine Lösungen sind teilweise aufwendig, aber technisch perfekt und sollten



Noch im alten Kleid, das wird sich bald ändern

nicht leichtfertig abgeändert werden. Ein weiteres Problem gab es mit den Motoren. Eine erste Sichtkontrolle nach Ziehen eines Zylinders ergab schwere Schäden in der Zylinderlaufbahn, wahrscheinlich durch Kolbenreiber infolge zu magerer Gemischeinstellung. Ersatzteile für die JPX Motoren sind schwer aufzutreiben, da der Motor nicht mehr erzeugt wird.



Nach dem Übersiedeln in meine Garage

Die Nikasil -Beschichtung der Zylinder zu erneuern ist problematisch und sehr teuer, wurde uns gesagt.

Zufällig fanden wir zu dieser Zeit im Internet auf Ebay ein Angebot von zwei Cricri Motoren, komplett, sogar mit einer Menge Ersatzteilen. Nach Kontaktaufnahme stellte sich heraus, dass der Anbieter sogar in Österreich sitzt, Nähe Hallein. Wir vereinbarten einen Termin und fuhren sofort hin.

Wir fanden dort einen jungen Mann, der eine französische Cricri gekauft, die Originalmotoren jedoch ausgebaut hatte, da er der Meinung war, dass sie zu wenig zuverlässig seien. Stattdessen wollte er 3W Zweizylinder-Boxer Modellmotoren einbauen, mit Doppelzündung, aber eben nur Modellmotoren. OK, seine Entscheidung, Hans konnte einen guten Preis aushandeln und so fuhren wir mit zwei Motoren nach Hause, von denen wir jedoch den technischen Zustand nicht kannten. Also sofort die Zylinderköpfe abgebaut und die Laufbahnen der Zylinder begutachtet. Gott sei Dank waren sie einwandfrei, auch die Kompression sehr gut, es war offensichtlich ein guter Kauf. Die Ersatzteilproblematik ist nun endgültig gelöst.

Trotzdem wurden noch eine Menge Teile neu angefertigt, eine umfangreiche Bestellung bei Aircraft Spruce war notwendig und nun hofften wir, die Cricri bald wieder zum Leben zu erwecken. Und natürlich soll sie österreichisch zugelassen werden, eine Baugenehmigung der ACG liegt bereits vor. Auch ein passendes Kennzeichen soll die Grille bekommen, was liegt näher als OE-CRI. Doch leider hat man uns beschieden, für Zweimot Flugzeuge wird in Österreich OE-F. vorgeschrieben, ähnlich wie in Deutschland D-G... So wird es also eine OE-FFW werden. Inzwischen ist es uns nach einigen Schwierigkeiten gelungen die Motoren zum Laufen zu bringen. Die hatten sich nämlich

anfangs absolut geweigert, auch nur einen kleinen Huster zu machen. Schuld war das Zündsystem, dessen Bauart mir nicht bekannt war. Ich kontaktierte daher einen alten Freund, der bis heute mit Mopeds und verschiedenen Zweitaktmotoren arbeitet. Nach kurzer Besichtigung hatte er den Fehler gefunden: da fehlt doch die Zündbox! Er erklärte mir, dass es sich hier offensichtlich um eine kontaktlose elektronische Zündung handelt, die eine sogenannte Zündbox benötigt, in der die Elektronik eingebaut ist. Nach kurzer Suche in der Ersatzteilkiste hatten wir zwei schwarze Dinger gefunden, die mit den Kabeln zu den Motoranschlüssen passten. Ein erneuter Startversuch war auf Anhieb erfolgreich, super! Als sich der Termin unseres jährlichen Igo Etrich Treffens näherte, war das Projekt soweit gediehen, dass man damit zumindest provisorische Rollversuche durchführen konnte. Wir beschlossen daher, die Cricri zum Treffen nach Wels zu transportieren.



Hans hat einen kleinen MB Campingbus, in dem wir die Flächen und Leitwerk unterbrachten und den Rumpf befestigten wir auf einem geborgten Autoanhänger. Den Bus konnten wir zudem auch als Empfangsbüro für Heidi verwenden, was sich in Wels sehr vorteilhaft erwies. Wie erwartet zeigte sich unser Fliegerchen als absoluter Hingucker, hat es doch bis dahin noch keine Cricri bei unseren Treffen der letzten Jahre gegeben. Hans

meinte, ich sollte doch als erstes einen Rollversuch am Vorfeld machen. Also starteten wir die beiden Zweitakter, was nach einigen Mucken gelang. Ich zwängte mich ins Cockpit und siehe da, die Grille ließ sich wunderbar leicht am Boden manövrieren, ich fühlte mich gleich wohl darin. Lediglich das Ein- und Aussteigen ist etwas anstrengender als in der Cherry.



Für später am Nachmittag hatte uns der Betriebsleiter zugesagt, dass wir auch über die Piste einen Rollversuch machen dürften. Doch als es dann soweit war, stellte einer der beiden Motoren plötzlich seine Dienste ein. Eine Kontrolle im Tank ergab bröselartige Fremdkörper im Benzin, wir brachen daher die Versuche ab. Daheim stellten wir fest, dass die Brösel von einer Tankbeschichtung stammten, die offensichtlich nicht Superbenzin-beständig war. Nun war guter Rat teuer, ein neuer Tank musste her. Und wieder war das Glück auf unserer Seite: Im Zug von Recherchen, die ich bei deutschen Cricri Bauern wegen eines Lärmzeugnisses anstellte, bot mir Hans Zeiler

aus Bremen einen neuen GfK Tank an, den er noch übrig hatte, da er für einige deutsche Kollegen welche gebaut hatte. Wir wurden schnell handelseins und einige Tage später hatten wir den neuen Tank in den Händen. So nebenbei bekamen wir von ihm auch eine Kopie seines Lärmzeugnisses, das auch von der ACG für unseren Flieger anerkannt wurde. Wir konnten dadurch sofort unser endgültiges OE-

FFW

beantragen, ohne Umweg über das V-Kennzeichen. Nun konnte auch unser ACG Prüfer Ing. Winkler eine erneute Begutachtung durchführen, die durchaus positiv verlief.

Besonderes Augenmerk sollten wir auf

die Bodenerprobung der Motoren werfen, mindestens 5 Stunden Probeläufe wurden uns vorgeschrieben. Das erschien uns im eigenen Interesse sinnvoll. Derzeit arbeiten wir an einer ansprechenden Farbgebung, die mit Klebefolien gestaltet werden soll. Einen Köhner auf dem Gebiet, der vor allem mit PKW Folierungen arbeitet, haben wir bereits gefunden. Auch ein passender Transportanhänger musste beschafft werden. Im Internet fanden wir einen gebrauchten Bootsanhänger, auf den ich Bordwände aus Siebdruckplatten und eine kippbare Dachkonstruktion aufgebaut habe. Nun steht einer Erprobung im Frühjahr nichts mehr im Wege.

Bau einer Sling 4

Schon einmal von der Sling 4 gehört, einer Konstruktion aus Südafrika, 4sitzig und mit einem Rotax 914 motorisiert? Nein? Dann bist du nicht allein, dieser Flugzeugtyp wurde bisher in Österreich noch nicht gebaut, obwohl der Hersteller der Bausätze „Airplane Factory“ bereits seit einigen Jahren Kits und Fertigflugzeuge anbietet. Doch nun gibt es in Oberösterreich ein relativ neues IECA Mitglied, das einen Kit dieses Typs erworben hat und bereits mitten im Fertigungsprozess steht. DI. Peter Vorstandlechner, HTL Lehrer in Wels, hat uns mit Co-Pilotinnen eingeladen, am Baufortschritt seines Flugzeugs teilzunehmen und damit auch diese für uns neue Konstruktion kennen zu lernen. Am 16. Juni war es dann soweit, 15 Interessierte, teilweise mit ihren Frauen, trafen sich in Vöcklabruck, um Peters Werkstätte und seine Arbeiten zu begutachten. Um es kurz zu sagen, die Informationen über die Flugleistungen der Sling 4, die wir von Peter zu hören bekamen, waren erstaunlich, wenn man sie mit unseren derzeit gängigen Flugzeugtypen vergleicht.



Maximum Takeoff Weight: 700kg (VLA)

Empty weight: 360kg

Max. Useful Load: 340kg

Engine: Rotax 914, 115 HP

Cruise Speed 75% , 6000ft: 118kt

Was seinen Bau betrifft konnten wir keine Mängel feststellen, er hat jeden möglichen Platz in Keller und Garage genützt und entsprechend vorbildlich adaptiert. Peter hat mir versprochen, für die nächste Ausgabe der IE Impulse einen ausführlichen Bericht über sein Projekt zu schreiben. Von Elisabeth und Peter Vorstandlechner wurde auch der gesellschaftliche Aspekt sehr gepflegt: wir wurden zu einem hervorragenden Büffet eingeladen und Elisabeth versorgte nicht nur unsere Damen mit köstlichen selbst gemachten Kuchen. Auch eine kleine Stadtrunde mit Informationen zur Geschichte fand großen Anklang und der Blumengarten ihres Hauses erfreute das Herz. Wir freuen uns die beiden bei uns im Verein zu haben und wünschen viel Erfolg für ihr Projekt.

Zu Besuch bei Freunden

Seit Jahren haben wir immer wieder einen Besuch bei unseren benachbarten österreichischen Igo-Etrich-Club-Freunden geplant und immer ging justament genau zu diesem Termin irgendetwas in die Hose. Sei es dass unsere Zodiak beim Motorenöl leckte, der Vereins-Flieger reserviert war,

witterungsbedingt segelfliegen nicht möglich war oder auch das Wetter das Fliegen generell unmöglich machte. So war auch dieses Jahr ein Besuch in Österreich geplant und man sehe und staune, es hat dieses Jahr geklappt. Wir waren zu Besuch beim

Igo Etrich Treffen Austria

Aber wie könnte es anders sein, auch dieses Jahr war wieder mit Problemen verbunden. So konnten wir unseren ursprünglichen Plan, schon zu Beginn der Woche mit dem Segelflugzeug einen Trip zu fliegen und dann am Wochenende in Wels aufzuschlagen nicht verwirklichen. Genau zu dieser Zeit hat sich ein wochenlanges Segelfliegerhoch verabschiedet. Vorsichtshalber hatten wir aber rechtzeitig unsere Vereins-Dimona reserviert und konnten so auf diesen Flieger zurückgreifen. Am Freitag um 9:01 Uhr hieß es dann „Gentlemen start your engine“ und nach den Startchecks und als der Motor warm war gings los und im Querabflug gab es noch ein „Ciao Degerfeld“ (EDSA unser Heimatplatz). Bei herrlichem Wetter ging

Aber der morgendliche Blick auf die GAFOR-Karte machte uns schlauer. Für Österreich war **D**elta angesagt und das heißt in Österreich, „nur für in Sichtnavigation trainierte Piloten geeignet“. Bald war Ulm erreicht und wir konnten uns mit unserer Navigationshilfe, der Donau, bekannt machen. Sie war bis kurz vor unserem Ziel Wels LOLW immer wieder unser Guide.

es über die schwäbische Alb in Richtung Osten. Warum eigentlich nicht Segelfliegen?



Ulm mit seinem 161 m hohen Münster, rechts der Hauptbahnhof und davor die Bundesfestung Ulm

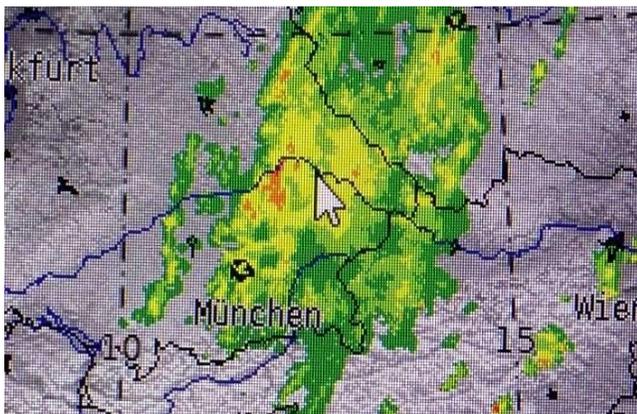


Weiter ging es gen Osten, vorbei an Donauwörth, da wo die Hubschrauber montiert werden und an Ingolstadt, wo Audis montiert werden. Tja, und das Wetter hatte sich auch schon deutlich geändert. Die Bewölkung zeigte uns bald wie 6/8, dann 7/8 und schließlich 8/8 aussehen und bald darauf durften wir auch erfahren, dass es aus den Wolken regnen kann. Die Sicht wurde auch schlechter und

was macht dann die vernünftige Fliegercrew? Ganz einfach, ne Pause. Vor uns lag Straubing und naja wieso nicht. Schnell sich mit den Bedingungen für Straubing bekannt gemacht – Dank Jeppesen – und schon waren wir unten bei herrlichem Dreckswetter. Abwarten und Teetrinken war nun die Devise.



Staubing Wallmühle, it's raining



Dort beim Pfeil sitzen wir so richtig schön unter diesem Krempel.

Aber was noch blöder war, dieses Wolkengebilde hatte Ostkurs, genau wie auch wir. Das versprach nichts Gutes. Aber ein Cappuccino und ein Stück Apfelkuchen mit Sahne machte die Sache schnell erträglicher. Nur das Wetter wurde dadurch natürlich auch nicht besser. Nacht 2 Stunden hatten wir die Nase voll von der Warterei und das Wetter hatte sich „gefühl“ auch verbessert. Also rin in die Kist und weiter geht es.



Wieder auf Strecke, es ist trocken,

dafür im Hintergrund eine weniger schöne Wetterprognose. Schön zu sehen, wie sich die Donau durch die Lande schlängelt. Aber kurz darauf ging es mit der Witterungsunbillauch schon wieder los.

Regen und die Sicht miserabel.

Die Wolken zwangen uns in den Luftraum-Keller. Wie war denn das nochmal mit dem Luftraum „G“? Erfüllen wir noch alle Bedingungen? Wir waren uns einig, dass „ja“. Und so flogen wir mit verschärftem „look out“ bis wir den Flugplatz Wels (LOLW) erreichten, ca. 170 km vor Wien.



Gelandet,...

den Flieger abgestellt und es hört auf zu regnen. Vielleicht sollte man Petrus als Ehrenmitglied in einem Verein aufnehmen, dass er künftig bei Fliegertreffen großzügiger mit Schönwetter ist.

Gibt es eine Unterkunft? Wir hörten, dass die Schweizer Kollegen zelten und was die können, können wir auch haben wir uns gesagt. Also haben wir uns dazugesellt und unsere Stoffhütte aufgebaut.



Es gibt bei den Fliegertreffen doch immer eine beträchtliche Anzahl von Fliegern, die das Zelt dem Hotelbett vorziehen.

Am Samstag ging es dann richtig zur Sache. Recht ordentlich, was dieser relativ kleine Verein mit seinen ca 245 Mitgliedern auf die Beine stellt. Der Igo-Etrich-Club rief und rund 60 Flugzeuge kamen. So waren auch einige deutsche OUV'ler da und auch die eingeflogenen Eidgenossen waren in beträchtlicher Anzahl vertreten. Die Alpenländer halten wohl zusammen, kann man vermuten.

neue Gleichgesinnte kennenlernen und, und, und. Das Ganze wurde dirigiert von Heidi und Otti.



Otti, Chef/Präsident des Igo-Etrich-Club mit seiner reizenden, immer gut gelaunten rechten Hand, die Heidi.

An dieser Stelle nochmals ein herzliches „Danke schön“ an die Beiden.

Und Träume gab es natürlich auch genügend zu bestaunen, z.B. so ne Rennmaschine (Bild unten)



Des Schreibers besondere Aufmerksamkeit genoss ein junggebliebener 80-jähriger, der eine Arado 96 im Maßstab 75% in Holz mit Aerodux verleimt in wunder-schöner Art und Weise gebaut hat.



Herzlichen Glückwunsch zu dieser exzellenten Leistung.

Der Tag war dann ausgefüllt mit

 **Gugsch' d Du,**

wie haben andere das gemacht?, fachsimpeln,



Ein Teil der Schweizer Vertreter. Sie wissen halt zu leben, gemütlich im Schatten eines Hochdeckers.



Wie bei unseren OUV-Sommertreffen gibt es auch in Österreich Preise zu vergeben. Das Foto zeigt die Diesjährigen zusammen mit dem IEC-Präsident vor einer der großen Hallen mit dicken Pokalen.



Der Flugplatz sowie die Hallen sind Überbleibsel aus der dunklen Zeit (wie ein Zeitgenosse erklärte) als Österreich heimgeholt wurde. Hier hat sich also unsere glorreiche Luftwaffe getummelt. Was man so alles erfährt, wenn man unterwegs ist.

Und irgendwann dann ist auch mal Abend und die Flieger haben Hunger. Grillabend war angesagt und der Wirt der Flugplatzkneipe verstand es hervorragend, unsere Gaumen zu erfreuen.



Kurz anstehen und dann herrlich schmackofatzen auf der Gaststättenterasse. Einfach hmmm.



Werner Maag, Präsident der eidgenössischen Amateurbauer nutzte die Gelegenheit zur Einladung ihres Sommertreffens eine Woche später nach

Yverdon les Bains.



Mal sehen, vielleicht sehen wir uns wieder.

Die Musik spielte auf und einige jüngere und auch etwas in die Jahre gekommene Sommertreffenbesucher ließen es sich nicht nehmen, ihre Tanzbeine in Bewegung zu setzen.



So wurde es Abend, es wurde Nacht und danach auch wieder Morgen und so mancher fand eine mehr oder weniger bequeme Schafstelle.



Wer der Schläfer ist und von was er gerade wohl träumt? Keine Ahnung !!



Anm.:

Der Schläfer wurde auf Grund der neuen Gesetzeslage unkenntlich gemacht



Wie am Samstagmorgen hieß es auch am Sonntag gemeinsames Frühstück in geselliger Runde. Danach stand Zelt packen, den Flieger startklar machen und bei einem Rundgang allen Tschüss sagen auf dem Programm. Dann ging es auch schon wieder auf dem Rollweg zum Rollhalt.

Wenige Minuten später konnten wir im Querabflug nochmals einen Blick auf den Flugplatz werfen (rechts, etwa in der Mitte), heute bei herrlichem Flugwetter.



Und nach kurzem Flug gen Süden waren wir inmitten der herrlichen gigantischen Bergwelt. Gipfel an Gipfel standen sie da. Und wir wie ein Vögelein mitten drin. Einer schöner und größer als der andere. Das Dachsteinmassiv mit dem Hohen Dachstein (2995 m.ü.M) haben wir seitlich umflogen. Der Gletscher war vor 20 Jahren sicher auch noch größer als heute.



Und dann nach knapp einer Stunde in großen Höhen ein Steilabstieg zum nächsten Ziel, nämlich Mauterndorf. Seit Jahren ein Wunsch und nie erreicht (dieselben Gründe wie eingangs schon erwähnt). Man kann nicht immer auf der AERO bei den Mauterndorfern Speckbrot mampfen, man muss sie auch mal besuchen. Viel los war allerdings nicht. Nach dem Mittagessen im Dorf und dem Nachfüllen des verbrauchten Treibstoffvorrates ging es auch schon wieder weiter.



Der Flugplatz Mauterndorf mit unserer guten Dimona im Vordergrund.

Einsteigen und schnell nachhause fliegen, sonst wird diese Story zu lang. Nach dem Start die kleine Platzrunde links vorbei an Mauterndorf und an der Burg Mauterndorf. Diese Burg hat auch was mit der dunklen Zeit zu tun. Aber wer sich dafür interessiert => bitte selber googlen.

Vorbei ging es an Zell am See mit dem Großglockner



im Hintergrund, leider durch Wolken verdeckt. Dann weiter St. Johann i.T. mit dem Wilden Kaiser und



vorbei an der Zugspitze



So, jetzt ist diese Seite auch voll. Zeit für den Schluß. Es war Spitze (hüpfen) und für nächstes Jahr gilt: Same Time, same Station. Come on, too!
Ich grüße euch alle



Weihnachtsfriede – die Geburt des göttlichen Kindes - was bedeutet das in unserer modernen Zeit?

Überall lesen oder hören wir in der Adventzeit von Weihnachtsfrieden, wir wünschen friedvolle Weihnachten, wir haben oft friedvolle Gedanken, friedvolle Motivationen im Kopf- im Wollen, doch in der hektischen Vorweihnachtszeit, die eigentlich die stillste Zeit im Jahr sein sollte, gelingt es uns meist selten, den Friedensgedanken auch zu leben. In unserem Land herrscht Gott sei Dank schon lange Frieden, und möge es auch immer so bleiben. Der Begriff „Friede“ wird meist mit Krieg assoziiert, oder in der stillen Zeit auch mit dem Verständnis der friedlichen Zeit in der Familie, ohne Streit. Doch wie sieht es mit unserem inneren Frieden aus? Liegen wir im Clinch mit unserem Wollen und unserem Tun? Können wir unser Wollen und unser Tun in friedlichen Einklang bringen? Herrscht Friede in uns selbst? Wissen wir, was wir wirklich, WIRKLICH wollen? Tun wir es dann? Überall dort, wo sich Wollen und Tun nicht friedlich miteinander verbinden können, herrscht kein Friede, kein Friede im äußeren Umfeld, kein Friede im Inneren, kein Friede in der Seele,

kein Friede in den Gedanken, kein Friede im Körper. Erst wenn unser Körper Signale gibt, aufzeigt, dass etwas nicht in Ordnung ist, beginnen wir in uns zu suchen, zu horchen, zu spüren und letztendlich zu erkennen, was zu tun ist. Der Weihnachts-Friede beginnt in uns selbst, erst dann können wir ihn hinaustragen, in unsere Familie, zu unseren Freunden, Bekannten, zu allen, die uns begegnen. Die immer wiederkehrende Geburt des göttlichen Kindes könnte die Erkenntnis in uns sein, dass wir göttlichen Ursprungs sind und unsere Lebensaufgabe darin besteht, in Frieden, Freude und Glückseligkeit zu leben. Wahrscheinlich dann, wenn wir unser tiefstes, innerstes Wollen mit unserem Tun verbinden können. In diesem Sinne wünsche ich uns allen den tiefen Frieden zu spüren, der uns allen innewohnt und eine gesegnete Weihnacht!

Heidi Wolf



Flugzeugverkäufe

Verkäufe 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:1250
 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:640
 Ausstattung: Schleppkupplung
 Reisegeschwindigkeit:120 kts
 Verbrauch:16 Liter/Std.

RF 5 Fournier OE-9544



Baujahr:2015-2016
 Motor: Rotax 912 S2, PS: 100
 Stunden: 120
 Ausstattung: 80 L Tank,
 Reisegeschwindigkeit: 110 kts
 Verbrauch:14 Liter/Std.

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

Verkaufe FA02 Smaragd OE-APZ



Bj. 2004, Experimental, MTOW 650kg, gepflegt, wenig und nur von 1 Piloten geflogen (ca. 190 Std.), zum größten Teil aus CFK, VReise ca.230 km/h, Reichweite >1000 km. Rotax 912S 100 PS, Woodcomp 3-Blatt CS Propeller, Klappen und Trimmung elektrisch. Künstlicher Horizont, Funk 8,33kHz, GPS DX 400, Transponder Mode S von Funkwerk, 2-Stufen Heizung. Einbau für Schleppkupplung vorbereitet. Immer hangariert. JNP 07/2017gemacht.

Preis VB 40.000€

Kontakt: Markus Wuttke Tel.: 0664-2172110
masu.wuttke@gmail.com

Verkaufe Cherry BX-2;

Tragflächen fertig, lackiert;

Rumpf, Fahrwerk, Tank, Cowling, Haube usw. fertig; Kann mit unter 51% Fertigstellung übernommen und somit selbst gewartet werden.

Besichtigung Nähe 3040 Neulengbach.

VB 15000,--

Kontakt: Thomas Höllerer, thomas@hoellerer.net, 0676 5609751



Neuer 3 Blatt constantspeed Propeller.
 Durchmesser 1665mm für Rotaxmotoren 912S und 914. Spinnerdurchmesser 250mm.

Preis € 4000,-

Johann Haberhofer
 TEL. +43 664 4753389

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

Österreichische Post AG – Info.Mail Entgelt bezahlt

Verlagspostamt Wieselburg.

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

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.

Ich biete mein neues und unbenütztes Dittel KRT 2 um €850,- zum Verkauf an, original Rechnung und Form 1 sind auch dabei, vielleicht braucht es jemand vom IEC, Versand per Nachnahme oder Vorkasse möglich.

Roland Grabner 0664 2261106

Biete Transponder Mod S TRX800A von Filser, Rechteck, OLED Anzeige zum Verkauf € 1400,- (NP ca. 2300,-).

Manfred Mayr 0676 3237589