I.E. Impulse

Die Zeitschrift der österreichischen Amateurflugzeugbauer





Inhaltsverzeichnis:

	Seite
Editorial	3
Vier Jahre für das ideale Flugzeug	4
Weiz - das Zentrum der Selbstbau-Szene	8
HB 207 Alfa	12
Der Bau einer Europa XS	13
Unser Entwicklungs- und Herstellungsbetrieb	14
Impressionen von einem Föhnflug	16
Einladung zum IGO Etrich-Treffen	17
Integration unbemannter Luftfahrzeuge in den Luftraum	18
Vorstellung Kitfox S7 OE-AGK	20
Kitfox - Reisebericht im Telegrammstil	21
Frauenecke	23

Bild auf der ersten Seite: Völtendorf im Morgengrauen. Foto: Anton Tscherny

Impressum:

 $\label{thm:linear_problem} \mbox{Die I.E. IMPULSE sind ein Nachrichten- und Kommunikationsmedium des Igo Etrich Club Austria.}$

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:Walter SölleRedaktion I.E. IMPULSE:Christoph Canaval

2191 Schrick

Tel. 0664 - 88 55 05 14 walter.soelle@gmail.com Würzenberg 35 5102 Anthering +43 664 4414560 canaval@aon.at

Editorial

Liebe Flieger,

Noch einige Wochen, und wir haben unser Jahrestreffen. Auch dieses Jahr duerfen wir das in Krems/LOAG durchfuehren, die gemeinsame Organisation mit dem USFC Krems hat sich bewaehrt und verringert unseren Arbeits- und Organisationsaufwand erheblich. Wie in der Jahreshauptversammlung erbeten ersuchen wir jetzt schon um rege Unterstuetzung beim Treffen! Schon im Voraus vielen Dank an Siegi, der wieder die Gesamtkoordination uebernommen hat.

Wir moechten nach den Sommerferien eine Initiative in den Fachschulen starten, weil wir glauben, dass junge Menschen sich fuer diesen unseren speziellen Bereich der Fliegerei interessieren.

Wir bitten Euch, diese Initiative entsprechend zu unterstuetzen, Details dazu dann zeitgerecht im Sommer/Herbst.

Weiterhin eine erfolgreiche, u	unfallfreie	Flugsaison!
--------------------------------	-------------	-------------

Euer

Walter Soelle

...eine Bitte...

an alle, die gelegentlich einen Beitrag für die IE-Impulse schreiben - und das sind gar nicht wenige.

Photos bitte immer in größter Auflösung schicken und das möglichst über "wetransfer" (Bei Google eingeben, anklicken, die Empfängeradresse eingeben und Bilder mit und ohne Text hochladen - fertig. Geht wirklich einfach und ohne vertiefte Computer-Kenntnisse). Ich bekomme dann eine mail und kann mir die Dateien herunterladen.

Das Verschicken als email-Anhang geht zwar auch, aber mehr als ein paar Bilder in hoher Auflösung akzeptiert das System nicht, denn dann ist mein (webmail-)Postfach voll und weitere emails an mich können nicht mehr geschickt werden. Erst wenn ich die mails im webmail gelöscht habe, funktioniert es wieder. Sollte also ein an mich gesendetes mail als unzustellbar zurückkommen, bitte um ein SMS, damit ich sofort die alten mails lösche und das Postfach wieder freimache.

Texte bitte grundsätzlich als word-Dateien schicken. Die lassen sich beliebig bearbeiten und irgendeine Form der Bearbeitung (meistens Kürzung, manchmal auch Fehlerkorrektur) ist immer notwendig.

Screenhots von Einträgen in sozialen Medien sind zur Weiterverarbeitung in einer Zeitung nicht geeignet. Die Bilder werden beim Verschicken komprimiert und die Texte müssen händisch abgeschrieben werden.

Danke an alle die an dieser Ausgabe so fleißig mitgearbeitet haben!

Christoph Canaval

Vier Jahre für das ideale Flugzeug

Der Bau einer Van's RV-14 - beinahe IFR-tauglich



Die Lieferung der Teile

Bei meinen Reisen mit der Cherry (OE-CTO) wuchs der Wunsch, ein etwas größeres und leistungsfähigeres Flugzeug vollständig selbst zu bauen. Die RV-14 von Van's Aircraft entsprach genau meinem gesuchten

Einsatzprofil: Zweisitzer, Side-by-Side, kaum Ansprüche an Start- und Landebahn, hohe Steigleistung (1500ft/min bei MTOW), gute Reisegeschwindigkeit (160KTAS 2300/23 in FL60), 50kg im Gepäckraum und sogar +6/-4g für einfachen Kunstflug. Auch die Bauweise (bis auf wenige Verkleidungsteile alles in klassischer Blechbauweise) war ein Plus – gerade wegen der intensiven GFK-Erfahrung bei meinen Cherry-Projekten. Die Wahl mit 3-Bein-Fahrwerk (RV14-A) habe ich auf Grund mangelnder Spornraderfahrung und dem oft sehr starken Seitenwind in LOAN getroffen.

Im Oktober 2019 wurde der Empennage-Kit geliefert und nach der Baugenehmigung durch die ACG mit dem Einrichten der Werkstätte, Beschaffung der für mich neuen Werkzeuglandschaft und dem Vorbereiten und Bau der ersten Probestücke begonnen (ja auch ich habe eine Van's Toolbox). Anfänglich hatte ich meine liebe Mühe mit den angelsächsischen Maßeinheiten – aber daran gewöhnt man sich schnell. Entgegen

der Empfehlung von Andreas Winkler (das Internet oder heute die KI ist ja immer klüger) habe ich mich entschlossen, alle Blechteile primen (mit einem Primer Wasserbasis auf von Stewart Systems). Den zeitlichen Mehraufwand für das Primen habe ich allerdings unterschätzt. Für kniffliche Arbeiten Beispiel (zum Vernieten der Gurte und Spanten im Beplankung Rumpf, Flächenunterseiten usw.) Unterstützung hatte ich aus der Familie oder von Autoschraubern am Platz (meine Werkstätte).

Fast zufällig habe ich von dem Schwesterprojekt von

Franz Schachner in Seitenstetten erfahren – trotz meiner beabsichtigten "Abkürzung" über den QB-Kit (Fläche und Rumpfvorderteil kommen im Rohbau) hat mein Projekt deutlich mehr Zeit in Anspruch



Der Erbauer in einem frühen Stadium des Projektes



Die Kabine im Rohbau

genommen und ich konnte von so mancher bereits gesammelter Erfahrung (einschließlich einem Mitflug) profitieren. Beide haben wir uns für die etwas wurde eine Crossover-Abgasanlage eingebaut, eine FM 200 - Einspritzung von Flight Performance, eine "Cold Sump"-Luftansaugung sowie ein Cowl-Flap

an Stelle des bei der RV14 ursprünglich vorgesehenen Tunnels im Rumpfboot für die 4in1-Abgasanlage. Lärm in Europa wohl anders als in den USA bewertet wird, war die Nachrüstung von zwei um ca. 45° gedrehten Liese-Schalldämpfern den Endrohren an erforderlich.

Die Avionik habe ich – wie bei der Umrüstung der OE-CTO – selbst entworfen und realisiert. Auch hier ist wohl mehr Zeit im Projekt liegen geblieben als ursprünglich geplant.

Dafür ist es jetzt genau so wie ich es auf Grund meines Einsatzprofils und der Erfahrung in der Cherry überlegt habe – Minimum Analog als Backup, Flap und



Bereit zur Wiegung der fertigen Maschine

leistungsstärkere Variante des Lycoming IO-390 mit 215 PS entschieden. Die Modifikation wurde von Van's genehmigt. An Stelle einer 4in1-Abgasanlage



Ein modernes Instrumentenbrett

Pitch-Trim (bei der RV14 durchaus kritisch) mit Backup-Schaltung, COM/NAV und IFR-fähiges WAAS- GPS jedoch keine Doppelausrüstung. Da die ACG keine Erleichterungen für eine IFR-Zulassung in Aussicht stellen konnte, bleibt das Einsatzprofil VFR/NVFR. Die

Leistungsfähigkeit des G3X zusammen mit dem AT-1, GNC255 und GPS175 ist enorm – die Erprobung des Autopiloten für Roll- und Pitch auf Basis GSA28 (wie von Van's als Kit-Option vorgesehen) steht noch aus.

Der Zusammenbau nach spektakulärem Transport aus Wien/Langenzersdorf nach LOAN erfolgte im April 2023 – bis zum Erstflug am 19.Oktober 2023 waren dann doch fast 4 Jahre nach Lieferung der ersten Kiste aus den USA vergangen.

Auf Grund der "Break In-Procedure" für neue oder

generalüberholte Lycoming-Motoren war von Anfang an Leistung gefragt (65 – 75% und zweitweise auch MCP). Für mich (die 80PS Cherry gewohnt) – waren die Flugleistungen spektakulär (Kreisen mit 175 TAS über dem Flugplatz) und gleichzeitig das Handling



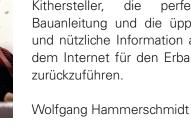
Die fertige Maschine mit Erprobungskennzeichen



Das Panel im Flug

gutmütig – vom ersten Steigflug, der ersten Landung bis hin zum Stall-Verhalten – einzig der Kopf musste sich erst an die Geschwindigkeit gewöhnen. Was letztendlich für mich die größte Überraschung war:

Außer einem Ölwechsel und einer Ölanalyse nach den ersten 10 Flugstunden, Nachziehen einiger Schellen und Montage der Schalldämpfer hatte ich nach der Baufertigstellung keinen Grund für Anpassungen oder Änderungen. Das ist vor allem auf die große Erfahrung von Van's Kithersteller, die perfekte Bauanleitung und die üppige und nützliche Information aus dem Internet für den Erbauer





215 PS-Lycoming

Das Zentrum der Selbstbau-Szene

... ist Weiz. Alles begann mit einem mißglückten Rekordversuch.



Das Muskelkraftflugzeug des "Pepsch" Sattelhak auf einem Auto der Type Ford 12 m. Damit wurde die Geschwindigkeit ermittelt, bei der das Gerät abzuheben bereit war. Wie sich bei Testfahrten herausstellte, funktionierte die Steuerung einwandfrei. Gescheitert ist der Rekordversuch letztlich an den offenbar zu schmalen Reifen, die für die Graspiste nicht gut geeignet waren und vor allem an der Tatsache, daß sich kein Flieger mit genügend kräftiger Beinmuskulatur fand.

Als in den 60er Jahren der Flugsportclub Weiz in Unterfladnitz/St. Ruprecht an der Raab seine finale Heimat gefunden hat und die wichtigsten Infrastruktureinrichtungen in Form eines kleinen Hangars geschaffen waren, begann bald darauf eine engagierte Gruppe um Ing. Josef Sattelhak mit dem Bau eines ganz besonderen Flugzeuges.

50.000 britische Pfund Preisgeld standen auf dem Spiel (heute 643.000,- Euro). Sie sollten an denjenigen gehen, der als erster ein Flugzeug nur mit Muskelkraft in die Luft bringt. Der Engländer Henry Kremer, ein wohlhabender Industrieller, hatte den Preis 1959 erstmals ausgelobt und die Summe dann drastisch auf die 50.000,- Pfund erhöht. Die Bedingungen: ein aus eigener Kraft gestarteter Flug mit einem Muskelkraftflugzeug in Form einer liegenden Acht um zwei Markierungen, die 806 Meter voneinander entfernt stehen. Der Flug durfte maximal acht Minuten dauern. Noch dazu musste bei Start und Ziel ein drei Meter hohes Hindernis überflogen werden. Letztendlich konnte der Preis nicht nach Weiz geholt werden, sehr wohl entstand dafür ein äußerst interessantes Flugzeug in Canard-Konfiguration. Und, was wesentlich wichtiger war als der entgangene Gewinn des Preises: Ein Virus begann sich ganz langsam unter den handwerklich begabten Piloten auszubreiten – der Selbstbauvirus.

Josef Sattelhak begann mit dem Bau einer Quickie, ein Flugzeug in Tandemkonfiguration, und brachte dieses trotz vieler Schwierigkeiten erfolgreich in die Luft. Ein zu schwacher Motor in Kombination mit einer kurzen Graspiste bedeutete jedoch das baldige Ende dieses Projektes.

Die Cherrys

Bald darauf wurden von einigen Mitgliedern die ersten BX2-Cherry-Projekte gestartet. Ich darf als bekannt voraussetzten, dass es sich dabei um ein reines Bauplanflugzeug des Schweizer Konstrukteurs Max Brändli handelt. Damit verbunden begann die mühselige Suche nach den geeigneten



Linker Tragflügel einer Cherry im Rohbau

Baumaterialien, als Voraussetzung für die händische Anfertigung aller Teile von Tragwerk, Fahrwerk bis zu den Beschlägen. In Summe mussten für den Bau einer Cherry mehrere tausend Arbeitsstunden aufgewendet werden.

Letztlich entstanden dann in den Folgejahren unter genauer Überwachung durch die für die allgemeine Luftfahrt zuständige Behörde, die Austro Control, insgesamt 6 dieser schnellen und schönen Flugzeuge, von denen noch 4 am Flugplatz in Weiz stationiert sind. Eines ging 1997 bei einem tragischen Unfall verloren.



Rechter Flügel einer Van 's RV

Nach erfolgreichem Bau muss ein im Selbstbau hergestelltes Flugzeug ein umfangreiches Erprobungsprogramm durchlaufen. Jedes Flugzeug ist ein Unikat und hat seine eigenen spezifischen Leistungsparameter wie Startrollstrecke, Lärm, Steigleistung, Dienstgipfelhöhe usw. Nach erfolgreicher Erprobung folgt die Zuteilung des endgültigen Kennzeichens.

Langsam begann sich ein Markt mit Bausätzen für Eigenbauflugzeuge zu entwickeln. Dabei galt es, die ominöse 51%-Regel einzuhalten, die besagt, dass mehr als die Hälfte der Arbeit im Eigenbau geleistet werden muß. Damit war ja auch die Erlaubnis

verbunden, sein Flugzeug selbst warten zu dürfen. Ein ganz wesentlicher Punkt, wenn es darum ging, die Kosten des Motorfliegens in vernünftigen Grenzen zu halten.

1 Avid Flyer, 1 Storm, 2 Europa, 2 HB Alpha, 1 Pulsar und 5 RV's entstanden in den Jahren bis heute. Allesamt gelungene Projekte und jedes Flugzeug einzigartig. Die Kombination verschiedenster Bauarten (Holz-, Metall- und Kunststoffbau) schufen eine Kompetenz von Mitgliedern im Verein, von der auch alle anderen Flugsportarten profitieren. Dasselbe gilt auch für die Fertigkeiten im Bereich Flugzeugelektrik und -elektronik. Aus den anfänglichen Uhrenläden in älteren Flugzeugen wurden so im Laufe der Zeit Glascockpits mit Autopiloten, die keinen Vergleich mit kommerziell gefertigten Flugzeugen zu scheuen brauchen.

Beginnend mit modifizierten VW-Motoren, über Stamo- und Rotax 2- und 4-Takt-Motoren bis hin zu Lycoming-Motoren kamen unterschiedlichste Motorentechnologien zum Einsatz. Die hohe Fachkompetenz einiger Mitglieder ermöglicht bis heute die vereinsinterne Wartung dieser sicherheitstechnisch wichtigen Komponenten.

Der Propeller

Flugzeuge brauchen ja auch Propeller zur Fortbewegung in der Luft. Der Ehrgeiz einiger Piloten ließ es nicht zu, Luftschrauben von der Stange an ihre Flugzeuge zu schrauben. Wiederum ist in diesem Zusammenhang Josef Sattelkak zu erwähnen, der schon bald mit den grundsätzlichen Berechnungen



Teile der Propellernabe mit Prüfgewichten

zu 2- und 3-Blatt-Propellern begann. Dabei handelte es sich schon um im Flug verstellbare Luftschrauben, anfangs elektrisch betrieben.



Zugprüfstand an der Technischen Universität Graz

Erste Propellerblätter wurden noch aus dem Ganzen geschnitzt, später wurden dann modernere Kopierfräsen zur Herstellung benutzt. Das absolute Herzstück im wahrsten Sinne des Wortes ist jedoch die Propellernabe, der Hub. Die geringe Nabenhöhe an den Flugzeugen und die immer stärker werdenden



Ing. Müller (Austro Control) überwacht die Schleuderprüfung

Motoren machten die Herstellung eines hydraulisch verstellbaren 3-Blatt Propellers notwendig.

Unter genauer Kontrolle durch Herrn Ing. Müller von der Austro Control wurde die dazu entworfene und gefertigte Nabe strengen Prüfungen unterzogen.

Zugversuche an der Verklebung und Verschraubung des Blattfußes in der Hülse wurden an der TU Graz am Institut für Maschinenbau erfolgreich durchgeführt, Schleuderversuche an einer Versuchsanordnung im Garten eines Piloten. Diese Propellerkonstruktion hat sich mittlerweile zigfach an verschiedenen Flugzeugen, vornehmlich mit Rotax-Motoren ausgestattet, bewährt.

Der Hangarbau

Diese große Anzahl an selbstgebauten Flugzeugen erforderte zusätzlichen Hangarplatz. 1997 wurde der Bau des Hangars 2 in Sichtmauerbauweise abgewickelt, den eine Besonderheit auszeichnet. Er besitzt eine Drehscheibe, auf der die Flugzeuge sternförmig geparkt sind und ohne großen Zeitaufwand aus- und eingeparkt werden können. Angetrieben wird diese Scheibe elektrisch mittels eines Reibrades.



Hangarbau 1997

Um dieses Bauwerk errichten zu können wurde Finanzierungsmodell eigenes entwickelt. Die Kombination aus einer vorgeschriebenen Arbeitsleistung und einer Mietvorauszahlung über einen Zeitraum von 20 Jahren ermöglichte die Umsetzung dieses Projektes. Mittlerweile ziert auch eine Photovoltaik-Anlage das Dach des Hangars 2 und hilft, den Strombedarf des Flugplatzes abzudecken. Der Bau weiterer Flugzeuge parallel dazu war jedoch nicht zu stoppen und so wurde 2009 der Hangar 3 in sehr ähnlicher Konstellation nur etwas größer geschaffen. Als Antrieb der Drehscheibe kam hier ein Zentralantrieb zum Einsatz. Auch dieser Hangar ist mittlerweile gut gefüllt.



Ein Teil der Selbstbau-Flotte

Die Ausflüge

Keines der selbstgebauten Flugzeuge wurde gebaut um damit nur um den Flugplatz herum zu fliegen. Weiz liegt geografisch gut, um in relativ kurzer Zeit an die Adria zu fliegen. Portoroz, Vrsar, Pula, Caorle und Venedig sind häufig angeflogene Ausflugsziele, Ungarn als östlicher Nachbar, die Schweiz, Deutschland und Tschechien ebenso. Fernziele waren bislang das Nordkap, England, Sizilien und Marokko. Lustiger Höhepunkt in der sonst so trostlosen Corona-Pandemiezeit war ein Ausflug von sieben selbstgebauten Flugzeugen nach Wien mit Überflug der Piste 11 in Wien Schwechat im Pulk in geringer Höhe.

Wien Schwechat mit coronabedingtem Stillstand des Flugbetriebes

Die Erfahrungsberichte und mitgebrachtes Fotomaterial Piloten ihren dieser von Ausflügen begeistern und motivieren immer wieder Jüngere zu derartigen Ausflügen. Etwas unter Druck geraten ist die Selbstbauszene in jüngster Zeit durch die vielen qualitativ hochwertigen ultraleichen Flugzeuge auf dem Markt, die mit Einschränkungen ebenfalls eine kostengünstige Pilotenwartung ermöglichen.

Herbert Habersatter

HB 207 Alfa - ein Bausatz aus Österreich

OE-CPB gebaut von Erwin Pucher



...beim Lackieren



Ein gelungenes Cockpit



Der leichte Rotax-Motor sitzt weiter vorn als der ursprünglich vorgesehene HB VW mit 2,4 Litern Hubraum und 100 PS.

Der Bau einer Europa XS

OE-ACH von Herbert Habersatter



Wie sich das Projekt in die Wohnung einfügt



Kontrolle vor dem Motorstart



Die ersten Motortestläufe



... endlich flügge!



Entwicklungs- und Herstellungsbetrieb gemäß Paragraph 53(1) der ZLLV 2010:

Genehmigungsumfang:

- Ausübung von baubegleitenden Maßnahmen für Amateurbau-Luftfahrzeuge (Starr- und Drehflügler bis max. 2.000 kg Abflugmasse) in allen Bauweisen gemäß Anhang D, sowie die Ausstellung von Nachweisen im Sinne des § 31 Abs. 5 ZLLV 2010.
- Durchführung von Lärmmessungen an Amateurbau-Luftfahrzeugen und Flugzeugen bis max. 2.000 kg Abflugmasse, sowie darüber die Ausstellung von Nachweisen im Sinne des § 31 Abs. 5 ZLLV 2010.

Mit diesem Aufgabenbereich begleitet unser Verein seit 2001 insgesamt 70 Amateurflugzeugbau – Projekte. Viele Flugzeuge der verschiedensten Typen davon fliegen bereits seit (vielen) Jahren und belohnen die Betreiber und Besitzer mit schönen Flugstunden.

Einige Daten zu unserem Entwicklungs- und Herstellungsbetrieb.

- 70 Amateurflugbauprojekte wobei Nummer 69 und 70 seit 2023 in der Baubegleitung sind.
- 258 Wiegungen wurden durchgeführt hauptsächlich von Hubert Keplinger und Hans Brandstätter
- Unser neuer Wiegebeauftragter ist Stefan Morawetz (Kontaktdaten über unsere Webseite)
- 10 kleine Änderungen wurde 2023 von unserem technischen Leiter Wolfgang Paungarttner freigegeben.

Durch die personelle Veränderung in der Betriebsleitung, die von Othmar Wolf auf Robert Stefan überging, musste das Betriebshandbuch angepasst und behördlich genehmigt werden.

Dieses wurde bereits mit unserem neuen externen Auditor Alexander Raab (von der ACG) durchgeführt. Alexander hat die Agenden von Hr. Hainitz übernommen und bereits das zweite jährliche Audit durchgeführt.

Zusätzlich wurde zu Dokumentations- und Sicherungszwecken ein Ablagesystem (in der Cloud) installiert, in dem all unsere technischen und organisatorischen Unterlagen abgelegt werden. Dies ist somit für die handelnden Personen jederzeit verfügbar und zugänglich.

In diesem Zuge wurde ein Register über die Bauprojekte angelegt, wobei ich Euch hier um Mithilfe zur Vervollständigung der Daten bitte. Einige Projekte wurden weitergereicht, andere Flugzeuge verkauft usw. Anbei findet Ihr eine Aufstellung mit zahlreichen Datenlücken. Wenn Ihr Informationen zu den fehlenden Feldern habt, bitte ich Euch um kurze Mitteilung unter bl@amateurflugzeugbau.at oder per WhatsApp/Anruf 0676/842465502

Euer Betriebsleiter Robert Stefan

Luftfahrtzeug				Ert	sauer				
		Urent Mr. ■	*Erfeleider		A ⁶	tarterature .			apprentients
Marke -		Uzeri dhi	45EFFEEE	₩.	Variatric <u></u>	adma [Stard -	pgr w	- met
] &
CHERRY	BX2	103	OE-AHI OE-ANK		Johann Norbert	Haberhofer Pischelsberger	Zugelassen	Komplettbau Komplettbau	
Glastar	DAL	127	OE-CKK		C.	Kitzmantel	Zugelassen	fastbuildkit	Unfertig Verkauft
CHERRY	BXC2				Peter	Fenigbauer	Zugelassen	Komplettbau	Verkauft an Friedrich Masser
KITFOX	IV Classic	C03100292	OE-ALR	-	Andreas	Ritsch	Zugelassen	Kitbuild	
Alpha	HB207 R-RG	207026			Gottfried	Komaler	Zugelassen	Kitbuild	Verkauft an Pucher Erwin
ZODIAC	CH601XL	7258			Kevin	Dilks	Unbekannt	Kitbuild	
Alpha	HB207 R	207082	OE-CFM		Friedrich	Madi	Zugelassen		
Europa	XS	541			Alfred	Tiefenthal	Unbekannt	Kitbuild	Original Alfred Tiefenthal
Glasair	II-RGE	1106	OE-AJB		Johann	Gutmann	verkauft	Kitbuild	Verkauft an Buber
BD	5G	1384	OE-CBD	-	Hermann	Madrian	Zugelassen		Verkauft an Ruppert Überacker
CHERRY	8002	190	OE-CEN		Peter	Tomaser	Zugelassen	Komplettbau	verkauft an Ernst Nerad
VANS VANS	RV8 RV8	81943	OE-CRD		Rudolf	Dallinger	Zugelassen	Quickbuild	Totalschaden
CHERRY	BX2	82184 821	OE-AUG OE-CAM		Peter August	Kalcher Petscharnig	Zugelassen I Im Bau	Komplettbau	
VANS	F1 EVO (Rocket)	143	UE-CAM		August Stanislav	Krejd	in Bau	Kitbuild	
VANS	RV8	82059	OE-CFP	-	Franz	Piller	In Erprobung	Kitbuild	OE-VFP
VANS	RV7-A	73301	OE-ASM		Slegfried	Schickelgruber	Zugelassen	Quickbuild	
Zenair	CH701SP	7-7185	OE-CDD	-	Dietmar	Dörfler	Zugelassen	Kitbuild	
PITTS	\$1-118	4039	OE-CSW		Walter	Sölle	Zugelassen	Kitbuild	
ZODIAC	CH601XL				Clemens	Wolmuth	Unbekannt	Kitbuild	
CHERRY	BX2	59	OE-CMF	-	Friedrich	Masser	Zugelassen	Komplettbau	Übernahme von Peter Fenigbauer
VANS	RV7-A	72352	OE-AUT		Johannes	Klement	Zugelassen		,
VANS	RV8	8103		Mag	Rudolf	Mayerhofer	Verkauft	Kitbuild	In Erprobung zerstört
VANS	RV3 B	11232			Peter	Tomaser	Zugelassen	Kitbuild	Verkauft defekt
VANS	RV12	120394	OE-AHK		Karl	Mayer	Zugelassen	Kitbuild	
ZODIAC	CH650	65-7545			Franz	Salzer	Unbekannt	Kitbuild	
PITTS	51-118	4057			Dieter	Bock	Unbekannt		Baubegleitung offen ?
VANS	RV7				Andreas	Laimer	Zugelassen		Verkauft an Aschbacher Franz
	RF01	62	OE-ABM	-	Michael	Berkmann	Zugelassen		
VANS	RV8	5082	OE-CMR		Christian	Mulgg	Zugelassen		
VANS	RV9	92005			Thomas	Wimmer	Verkauft		Verkauft an Wagner
VANS	RV8-A	8329	OE-AJL	Mag		Leitgeb	Verkauft		Ausland
	GSI1	103	05.411		Gerald	Siegi	Unbekannt		W. J. A
VANS	BX2 RV12	120655	OE-AHI OE-VSM		August Andreas	Petscharnig Laimer	Zugelassen In Erprobung		Verkauft von Haberhofer , Umbau auf Rotax Verkauft an Schicklgruber
CHERRY	BX2	120633	OE-VSIM		Anureas Maximilian	Mick	Unbekannt		verkaut an schickigruber
CHERRY	8002				Eduard	Hochenbichler	in Bau		Verkauft an Robert Stefan
CHERRY	8002			-	Leopold	Hallach	In Erprobung		Übernahme Wolfgang Hallach
CHERRY	BXC2				Thomas	Höllerer	in Bau		
CHERRY	B002				Wolfgang	Hies	In Erprobung		Verkauft
KATANA	DX20				Gerhard	Pfleger	Unbekannt		
VANS	RV12	120766	OE-ATT		Anton	Tscherny	Zugelassen		
VANS	RV12is	120908	OE-AWM		Wolfgang	Madelsperger	Zugelassen		
DFS	Habicht E				Norbert	Fischer	in Bau		Wechsel Baubegleiter von Beham auf Wolf seit 02.10.2017
DFS	Habicht E				Josef	Trauner	in Bau		
VANS	RV9A	92235	OE-COY		Josef	Kantor	Zugelassen		
KITFOX	IV Speedster	C94120089	OE-ASR		Robert	Stefan	Zugelassen		
LANCAIR	320				Ferdinand	Zinsmeister	Unbekannt		
VANS	RV7	74596			Mario	Lechner	Im Bau		
GLASAIR	II-RG	1106	OE-AJB		Josef	Buber	Zugelassen		Ursprünglich Gutmann
CHERRY	BX2	248	OE-AST	-	Simon	Staller	in Bau		Ursprünglich Brandstätter
CHRISTEN	Eagle 2	101534	OF BLC	-	Mark	Brown	Unbekannt		Verzogen
VANS	RV10		OE-DLC	-	Christian	Ellersdorfer	In Erprobung	-	OE-VLC
KITFOX	7 Sti Cri Cri MC15	KA17163351 12-0053	OE-AGK		Gerhard Johann	Knoll	IZugelassen		
CHERRY	BX2	12-0053 251	OE-CCN		Johann Johannes	Fischer Mayrhofer	In Erprobung		OE-VCN
ZENITH	BX2 CH 650B	10906	JECUN		Johannes Manuel	Berner	In Erprobung		DETUN
VANS	RV7	73841	OE-ALT		Franz	Aschbacher	Zugelassen		
VANS	RV12IS	121183	OE-ALM		Heinrich	Mörth	im Bau		OE-VLM
POTTIER	P50		or mail		Helmut	Hadinger	In Bau		
	RV7	74870		-	Andreas&Ste		Im Bau		
			OE-ASG		Reinhard	Gruber	Zugelassen		Zugelassen auf Schachner/Gruber
VANS VANS		140712				Hechenberger	in Bau		
VANS	RV14A Patrol	140712			Stephan				
VANS VANS	RV14A				Stephan Reinhard		In Bau		
VANS VANS BEARHAWK VANS	RV14A Patrol	1776			Reinhard	Fuchs	in Bau in Bau		
VANS VANS BEARHAWK	RV14A Patrol RV10	1776 42361							
VANS VANS BEARHAWK VANS COLOMBAU	RV14A Patrol RV10 MC30 Luciole	1776 42361 293			Reinhard Egon	Fuchs Schneeberger	In Bau		
VANS VANS BEARHAWK VANS COLOMBAU COLOMBAU	RV14A Patrol RV10 MC30 Luciole MC30 Luciole	1776 42361 293 294	OE-ARV	Mag	Reinhard Egon Arno	Fuchs Schneeberger Schneeberger	in Bau in Bau		

Impressionen von einem Föhnflug im Juni 2024

von Leopold Beham



Bevor es turbulent wird



Steigen mit Standgas





Die Enns

40. Internationales IGO ETRICH Treffen 2024 von Freitag 16. bis Sonntag 18. August 2024 am Flugplatz Krems LOAG



Flugplatz: Krems LOAG, Elev. 1035ft RWY 10/28 904x18 Asphalt Frequenz Krems Radio 125,110 MHz

Die Weinstadt Krems an der Donau mit ihrer interessanten Altstadt ist Teil des Weltkulturerbes Wachau und es erwartet die Besucher hier ein breites Kulturangebot, ebenso wie kulinarische Genüsse.

Veranstaltungsprogramm:

Freitag, 16. August:

Nachmittag: Anreise der Teilnehmer

Abends: gemütliches Beisammensein beim IE-Zelt am Flugplatz

für Speisen und Getränke ist bestens gesorgt

Samstag, 17.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: Aperitif, gemütliches Beisammensein und Abendessen beim gemeinsamen

Grillabend mit dem Flugsportverein Krems und den Ballon Fahrern

Preisverleihung für die fertig gestellten Flugzeuge

Sonntag, 18. August:

ab 9:00 Uhr: Gemeinsames Frühstück im Restaurant, Verabschiedung der alten und neuen Freunde und individuelle Abreise.

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

Übernachten im Privatzimmer oder Hotel möglich, <u>bitte selbst organisieren</u> (Booking.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.

Wir freuen uns auf Euren Besuch und wünschen Euch einen schönen Aufenthalt! Info/Anmeldung: Sigi Schicklgruber +43 664 3151640 oder Heidi Wolf, +43 664 4533063

Integration unbemannter Luftfahrzeuge in den Luftraum



Die General Aviation und bemannte Luftfahrt wird durch die ständig steigende Anzahl von unbemannten Luftfahrzeugen in zunehmendem Maße beeinflusst werden. Bislang waren lediglich Modellflugzeuge in beschränktem Maße Teilnehmer am Luftverkehr. Der vor etwa einem Jahrzehnt begonnene Einsatz von unbemannten Luftfahrtsystemen für eine Vielzahl von Einsätzen, die über sportliche und freizeitgestalterische Flüge hinausgehen, macht für den Gesetzgeber weitreichende Regulierungsmaßnahmen erforderlich, um die Sicherheit der Luftfahrt weiterhin gewährleisten zu können. Die Kommission der Europäische Union hat zur Integration von unbemannten Luftfahrzeugen in den Luftraum als Lösung die Einführung eines U-Space-Systems vorgesehen. Seit 26.01.2023 ist die entsprechende EASA-Verordnung gültig und in den Mitgliedsstaaten anwendbar. Die Veröffentlichung erfolgte im Amtsblatt der Europäischen Union (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/ PDF/?uri=CELEX:32021R0664).

Diese Durchführungsverordnung umfasst sechs Kapitel. die in einzelne Artikel (Paragrafen) unterteilt sind. Die allgemeinen Grundsätze und Begriffsbestimmungen sind in Kapitel 1 vorangestellt.

KURZBERICHT der Stabsstelle DROHNEN (1) Zukunftsfrage U-Space: Un | Bemannte

- → EU will elektronische Sichtbarkeit der bemannten Luftfahrt steigern Gründe: Bessere Kollisionsvermeidung Generell | speziell mit Drohnen
- → U-Space ist das EU-Konzept dazu: In bestimmten (klar definierten) Lufträumen (viel Verkehr) sollen ALLE LF-Teilnehmer "sichtbar" sein
- ★ Elektronische Sichtbarkeit (eConspicuity):

Bemannte Luftfahrt entweder über klassisches ADS-B (Motorflieger) oder über neue Geräte mit "ASD-L" (light) für Segelflieger | Paragleiter

- → kleines Gerät wie FLARM aber mehr Funktionen (Short Range Device)
- → ev. später auch Mobilfunk-Lösungen via Smartphone (techn. Fragen!)
- → ev. eines Tages auch SATCOM (falls dann auch erschwinglich)
- → Zeithorizont: Nächste 2-3 Jahre wahrscheinlich (EU-weit)

Der zweite Abschnitt beschäftigt sich mit dem U-Space-Luftraum und dessen dynamischer Rekonfiguration und den Informationsdiensten. Der "U-Space-Luftraum" (U-space airspace) ist ein von den Mitgliedstaaten ausgewiesenes geografisches UAS-Gebiet, in dem ein UAS-Betrieb nur mit Unterstützung durch U-Space-Dienste durchgeführt werden darf.*) Ein Mitgliedsstaat ist also grundsätzlich nicht verpflichtet, einen oder mehrere U-Space-Lufträume einzurichten.

Unter dynamischer Rekonfiguration des Luftraums versteht man, dass innerhalb des kontrollierten bemannte Luftfahrzeuge, Flugverkehrskontrolldienste erbracht werden, und UAS zeitlich und räumlich getrennt bleiben müssen.

Zwei wesentliche Player im Verkehrsmanagement sind vorgesehen:

CIS: Gemeinsamer Informationsdienst (Common Information Service): ein Dienst, der in der Verbreitung statischer und dynamischer Daten besteht, um die Erbringung von U-Space-Diensten für das Verkehrsmanagement von unbemannten Luftfahrzeugen zu ermöglichen;

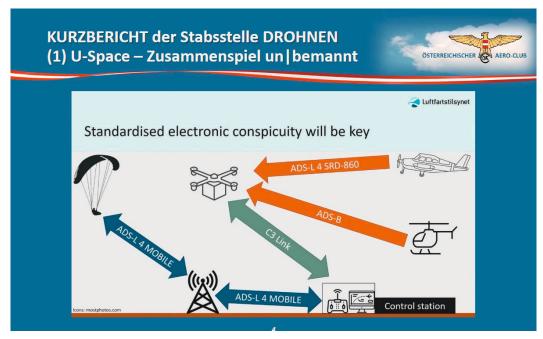
USP: Ist der Dienstanbieter, der über die nötigen Informationen des CIS verfügt und diese dem UAS-Betreiber übermittelt und letztlich die Freigabe zum Flug erteilt.

Die U-Space-Dienste umfassen obligatorisch a) den Netzidentifizierungsdienst, b) den Geo-Sensibilisierungsdienst, c) die UAS-Fluggenehmigung und d) den Verkehrsinformationsdienst (nach Artikel

ÖSTERREICHISCHER

8 bis 11). Wetterinformations- und Konformitätsüberwachungsdienst sind zusätzliche Dienste. Alle diese Dienste werden im Kapitel IV der Verordnung behandelt und die an sie gestellten Anforderungen und Rechte festgelegt.

Im Kapitel III werden allgemeine Anforderungen an UAS-Betreiber und an die Anbieter von U-Space-Diensten zusammengefasst.



1. Beim Flugbetrieb im U-Space-Luftraum müssen UAS-Betreiber folgendes beachten:

- a) UAS muss den F\u00e4higkeiten und Leistungsanforderungen des U-Space-Luftraums gen\u00fcgen.
- **b.** b) U-Space-Dienst muss genutzt werden.
- **c.** c) die geltenden Betriebsbedingungen und Luftraumbeschränkungen müssen eingehalten werden.
- **2.** UAS-Betreiber können U-Space-Dienste für sich selbst erbringen.
- **3.** Vor der Aufnahme des Betriebs im U-Space-Luftraum müssen UAS-Betreiber die Anforderungen der (EU) 2019/947 erfüllen.
- **4.** UAS-Fluggenehmigung ist vor jedem einzelnen Flug beim Anbieter des U-Space-Dienstes erforderlich.
- **5.** Fluggenehmigung wird nach Startklarmeldung beim Anbieter der U-Space-Dienste aktiviert.
- 6. UAS-Betreiber müssen die UASFluggenehmigung inklusive der genannten
 Schwellenwerte für die Abweichung von der
 Genehmigung, sowie alle diesbezüglichen
 Änderungen einhalten. Der Anbieter von
 U-Space-Diensten kann Änderungen der
 Genehmigung während jeder Flugphase
 vornehmen, über die er die UAS-Betreiber
 informieren muss.
- 7. Können UAS-Betreiber die genannten Schwellenwerte für die Abweichung von der UAS-Fluggenehmigung nicht einhalten, müssen sie eine neue UAS-Fluggenehmigung beantragen.

Das Kapitel IV beschreibt alle U-Space-Dienste hinsichtlich ihrer Tätigkeiten und definiert Anforderungen die Ausfür übung dieser Tätigkeiten.

Die Anbieter von U-Space-Diensten

können private Personen oder Organisationen sein. In Kapitel V werden daher die Anforderungen für die Zulassung von Anbietern von U-Space-Diensten und der gemeinsamen Informationsdienste aufgezählt. Dabei werden die Beantragung und Voraussetzungen sowie die mögliche Gültigkeitsdauer einer Zulassung genannt.

Die Schlussbestimmungen des Kapitels VI beschreiben die an die zuständige Luftfahrtbehörde gestellten Anforderungen und Aufgaben.

Nach derzeitigem Wissensstand wurde U-Space bislang nicht in größerem Umfang in den Ländern eingeführt. Teilweise gibt es jedoch Ansätze zum Verkehrsmanagement, wie beispielsweise das in Österreich seit Ende des Jahres 2023 verwendbare UTM-System bei dem einfach über eine Applikation via Handy oder Internet ein UAS-Betrieb angemeldet werden kann.**) Sofern ein Flugbetrieb möglich ist, wird automatisiert dem Betreiber oder Piloten eine entsprechende Freigabe erteilt. Innerhalb von Kontrollzonen hat ACC die für die Lenkung des Verkehrs nötige Information hinsichtlich des unbemannten Flugverkehrs.

Bernhard Rögner

- *) UAS = unmanned aircraft system
- **) UTM = unmanned traffic management

Vorstellung Kitfox S7 OE-AGK

Baubeginn: 01/2018

Endabnahme für Erprobungsbewilligung: 05.08.2022

Erstflug: 13.08.2022

Nachprüfungsbescheinigung/ Lufttüchtigkeitszeugnis: 16.11.2023

Ausrüstungsliste: Rotax 912 ULS Airmaster AP-332 3-Blatt, 70 inch Garmin G3X 31-inch Alaskan Bushwheels

Leermasse: 416,4 kg max. Flugmasse: 703 kg

Reisegeschwindigkeit: 80 kts IAS

Verbrauch: 20 Liter/Std.

Start/Landestrecke ca. 100 Meter



Analog sind nur noch Höhen- Und Fahrtmesser

Bin bis Juni 2024 über 120 Std. geflogen. Es gab keine Probleme mit dem Flugzeug. Bisher gesamt ca. 30 geplante Außenlandungen in: Rostock/Steiermark, Krimml/Salzburg und Kerschenbach 17, St. Veit an der Gölsen/Niederösterreich

Weiteste Reise bisher: Tortoli, Sardinien

Das Flugzeug ist nicht sehr schnell und auch nicht sparsam, aber die sehr guten STOL Eigenschaften und die für Außenlandungen perfekten 31 inch-Reifen sind optimale Voraussetzungen für Außenlandungen in den Bergen.

Durch die maximale Zuladung von 286 kg. und 105 Liter Tankvolumen ist das Flugzeug auch für längere Reisen geeignet. Auch das Garmin G3X mit dem 2 Achs-Autopilot und die guten Platzverhältnisse für 2 Personen sind optimal für längere Flüge.

Ich würde das Flugzeug sofort wieder bauen, jetzt natürlich mit dem Rotax 916.

Gerhard Knoll



...vor der Reise

Kitfox - Reisebericht im Telegrammstil

OE-CRN: Reinhold Schinagl, OE-ASR: Stefan Robert,

OE-AGK: Erika und Gerhard Knoll

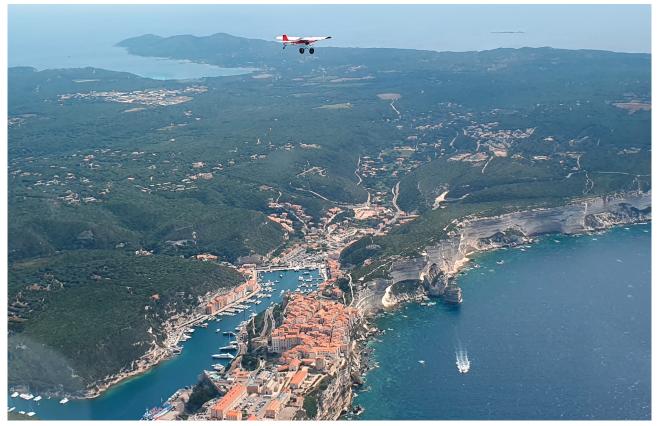


Reinhold Schinagl, Erika und Gerhard Knoll, Stefan Robert

Start 02.06.2024
LOAD-LOKF-LIPV Übernachtung am Lido
LIPV-LIAT-LFKT Übernachtung in Corte
LFKT-NU02 San Teodoro 3x Übernachtung in San Teodoro
NU02-LIET-NU02 zum Baden in Tortoli
NU02-LIRJ-LIDP Übernachtung in Pavullo
LIDP-LDPV Übernachtung in Vrsar
LDPV-LOGW-LOAD Abschlusslandung am 09.06.2024
Diese Reise war auch für meine Frau sehr angenehm,
alle legs unter zwei Stunden.



Die drei Kitfox, davon zwei echte Buschflieger



Am Flug nach Sardinien über Bonifacio, im Süden Korsikas

Frauenecke

Vom Tragen der Flügel und ähnlichen Dingen......

Es wäre schon lange an der Zeit, eine Lanze für die vielen Fliegerfrauen zu brechen, die ihre Flugzeug bauenden Männer unterstützen und unterstützten. Es ist ja nicht so – obwohl sich das jeder, vom Selbstbauvirus infizierte Pilot wünschen würde - dass jede Partnerin oder Ehefrau sich gleich vorstellen kann, was NACH der Erbauungsphase kommt.

"... des wird eh nix ..."

Manche nehmen die Entscheidung des Liebsten so mit dem leisen Hintergedanken: des wird eh nix – zur Kenntnis, andere wiederum sind gedanklich und dann auch tatkräftig voll dabei.

Es heißt ja: "Und jedem Anfang wohnt ein Zauber inne", nur ist für manch Ehefrau der Zauber etwas verflogen, wenn der Begeisterte zwar körperlich in Haus oder Keller anwesend, jedoch nicht ansprechbar ist.

Im Lärm des Niethammers

Entweder tüftelt er an Plänen und darf nicht gestört werden, oder er verschwindet hinter einer Staubmaske, schlägtalleine, oder mit einem Komplizen lautstark Nieten in Bleche, rührt Baumwollflocken oder verdunkelt nicht gerade die Sonne, aber doch die Werkstatt mit dem Staub der Schleifarbeiten.

Inzwischen geht das Leben für den Rest der Familie weiter, der Gespons verlässt nur zu Nahrungsaufnahme und notwendigem Hygieneprozedere die Werkstatt, der Gesprächsstoff der trauten Zweisamkeit dreht sich um Holme, Motorträger, Belastungstests und dergleichen. Unsereins hört ehrlich – oder auch nicht – interessiert zu, hat unermessliches Vertrauen in die Geschicklichkeit des Schaffenden, der manches Mal selbst von leisen Zweifeln gepackt wird, ob das denn auch was wird, was er da tut, wird sich das Ding jemals in die Luft erheben? Kann ich meiner eigenen Fertigkeit vertrauen?

Dann fliegen wir ans Nordkap!

Wenn dann in solchen Momenten die beste Ehefrau von allen erscheint, kritisch das begonnene Werk betrachtet, um dann lapidar zu sagen: "Wenn das Ding irgendwann fertig ist, dann fliegen wir ans

Nordkap!" welchen Energieschub, welch Vertrauen dieser einfache Satz im Fliegerbauer auslöst, vermag nur einer zu verstehen, der diesen Satz gehört, oder selbst gedacht hat.

Wie schwerer hätten sich die Männer ohne die Aufmunterung ihrer Frauen getan, ohne die seelische und auch tatkräftige Unterstützung bei ihrem Vorhaben. Das große Lob, den Pokal, die Urkunde bekommt zu Recht der Erbauer seines Flugzeugs. Die stille Anerkennung sei allen Frauen und Partnerinnen gewidmet, die mit ihrem Verständnis, ihrer Geduld, ihrer seelischen Unterstützung dies erst möglich gemacht haben.

Das größe Kompliment: Wenn die Partnerin mitfliegt

Ich glaube, jeder, der ein Flugzeug gebaut hat weiß, dass dies nicht selbstverständlich ist und weiß dies zu schätzen. Wenn dann die Partnerin auch noch mitfliegt, sogar bis ans Nordkap, dann muss man doch etwas richtig gemacht haben im Leben, oder? Wenn man die Reiseberichte in unserer Zeitung, oder auf der Homepage durchliest, ist spürbar, wie sehr das gemeinsame Fliegen zwei Menschen noch mehr verbindet. Wir sind nicht nur vom Wind getragen, sondern auch von Vertrauen und Gemeinsamkeit.

Geduld, Verständnis und Hilfe sind nicht selbstverständlich

An dieser Stelle sei allen Fliegerfrauen, mich eingeschlossen, gedankt für ihre Geduld, ihr Verständnis, ihre Unterstützung und ihre Bereitschaft, sich auf Neues einzulassen.

Ebenso danke ich an dieser Stelle meinem, und allen anderen Piloten, die uns Co's unvergessliche Flüge ermöglichen, wunderbare Erlebnisse bescheren und die uns immer wieder gesund nach Hause bringen.

Mögen wir weiterhin Unvergessliches erleben "Bis zum Mond und zurück!"

Heidi Wolf



Ist das die Zukunft?

Privatinserate für Vereinsmitglieder kostenlos, für Nichtmitglieder 7,- Euro pro Einschaltung.

Gewerbliche Inserate gegen Spende.

Dauerinserate erscheinen bis auf Widerruf, andere je nach Auftrag, für Mitglieder 3 mal.

Der "Fliegerstammtisch" wird jeden ersten Samstag im Monat am Flugplatz Hofkirchen abgehalten. Fällt der erste Samstag im Monat auf einen Feiertag, dann findet der Fliegerstammtisch eine Woche später statt. Wir treffen uns um ca. 18 Uhr im Cockpitcafe zum Plaudern, Benzingespräche führen und Erfahrungsaustausch.

Auch alle Workshops und Schulungen des IEC werden am Flugplatz Hofkirchen abgehalten (im Seminarraum).

Stefan Morawetz kommt mit den **elektronischen Waagen** des IEC gegen Spesenersatz auch zu Nichtmitgliedern.

Unkostenbeitrag pro Flugzeug: 50,- Euro. stefan-morawetz@gmx.at +43 676 790 93 22

Vereinsjacken aus blauem Fleece, mit Aufdruck "Igo Etrich Club Austria" in allen Größen sind um 20,-Euro bei Heidi Wolf erhältlich. Sie sind angenehm zu tragen, sehr warm und äußerst praktisch und vor alem leicht.

Auch beim Stammtisch in Hofkirchen sind sie bei Heidi oder Otmar zu beziehen.

Österreichische Post AG – Info.Mail Entgelt bezahlt

Verlagspostamt Wieselburg.

Unzustellbare Exemplare an: Franz Piller, Laaer Straße 55, 2135 Neudorf im Weinviertel