

# I.E. Impulse

Die Zeitschrift der österreichischen  
Amateurflugzeugbauer



# Inhaltsverzeichnis:

Editorial .....	3
Baubericht Kitfox S 7 STI .....	4
Fliegen in Corona-Zeiten oder: kleine Ursache - große Wirkung .....	7
Glasair II RGE - Performance improved .....	9
Was echte Gastfreundschaft ist (auf italienischen UL-Plätzen) .....	12
Fly in & Fun 2021 .....	15
Einladung zum Igo Etrich-Treffen in Zell am See .....	16
AOPA Airport Training in Wien-Schwechat .....	18
Sunrise fly in 2021 in Schärding .....	20
Frauenecke .....	21
Inserate .....	22

Foto auf der ersten Seite: Sunrise fly in © Fliegerunion Schärding-Suben

## 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  
[othmar.wolf@amateurflugzeugbau.at](mailto:othmar.wolf@amateurflugzeugbau.at)

**Redaktion I.E. IMPULSE:** Christoph Canaval  
Würzenberg 35  
5102 Anthering  
+43 664 4414560  
[canaval@aon.at](mailto:canaval@aon.at)

# Editorial

Liebe Fliegerfreunde!

Als wir diese Ausgabe der IE Impulse in Angriff genommen haben, war ich noch der Meinung, dass es diesmal eine etwas dünnere Zeitung werden würde, angesichts weniger fliegerischer Aktivitäten. Wir haben jedoch so viele Beiträge erhalten, dass wir eine Zeitung im gewohnten Umfang erstellen konnten, ein herzliches Dankeschön allen, die dazu beigetragen haben.

Durch die Versammlungsverbote musste unsere traditionelle Jahreshauptversammlung im März verschoben werden, diese werden wir jedoch bei unserem IECA Treffen in Zell am See abhalten, siehe die Einladung in diesem Heft. Eine besondere Enttäuschung war diesmal die Absage der AERO Friedrichshafen, die vorerst auf Juli verschoben wurde, aber letztendlich doch abgesagt wurde. Für unsere Fliegertreffen im In- und Ausland sind wir jedoch zuversichtlich, dass sie wie gewohnt stattfinden können.

Fliegerisch konnten die meisten von uns verständlicherweise wegen der Sperre der Grenzen keine großen Sprünge machen, so sind diesmal nur Berichte von kleineren Exkursionen eingetroffen. Einen Bericht habe ich selbst verfasst, bei dem wir nicht nur ein schönes Flugerlebnis hatten, sondern auch ein interessantes „Hop-pala“ mit einem Rotax 912 erlebten, das aber Gottseidank gut ausgegangen ist. Dafür tut sich aber einiges in den verschiedenen Heim-Werkstätten. So mancher kann nun sagen „Als die Welt im Corona-Lockdown stillstand, habe ich die Zeit genützt und mir ein Flugzeug gebaut.“ Siehe Berichte im Blattinneren.

Was unsere Weiterbildungsveranstaltungen und Workshops betrifft, so mussten diese ebenfalls bis jetzt zurückgefahren werden. Allerdings hat uns Ing. Andreas Winkler zugesagt, dass von Seite der ACG die Möglichkeit besteht, im Herbst ein Fachreferat von einem Behördenvertreter zu bekommen. Der Veranstaltungsraum am Flugplatz Hofkirchen steht auch wieder zur Verfügung, Fa. Brditschka sei gedankt.

Ebenfalls ist der traditionelle Stammtisch am ersten Samstag des Monats seit Juni wieder aktuell. Eine Einschränkung gibt es allerdings doch, es muss bis auf weiteres die 3G Regel beachtet werden, bitte bei der Planung beachten.

Messflüge für Startstrecken- und Lärmmessung sind ebenfalls wieder möglich. Der Beauftragte für die Startstreckenmessung ist Günther Dornstädter, Tel.: 0699-11113255, für die Lärmmessung ist Rainer Gaggl unser Fachmann: Tel.: 0664-1054217. Für die Flugzeugwägung zuständig ist Hans Brandstätter, Tel.: 0664-2277564.

Übrigens: Die Betriebszeit des Flughafens Klagenfurt endet seit Neuestem bereits um 18:00 Uhr.

Nun bleibt mir nur mehr Euch eine schöne und unfallfreie Flugsaison zu wünschen, wir sehen uns im August in Zell am See, dem schönsten Flugplatz Europas!

Euer Obmann Othmar Wolf

## Baubericht Kitfox S7 STI



Ich habe erst vor einigen Jahren mit der Fliegerei begonnen und im Dezember 2015 meinen PPL erhalten. Durch Kontakt mit Fliegerfreunden habe ich von der Möglichkeit des Flugzeug Eigenbaus und des Igo Etrich Clubs erfahren und auch von Außenlandegenehmigungen auf geeigneten Grundstücken. Nachdem ich von meinen Eltern ein kleines landwirtschaftliches Anwesen mit 5 ha Grund geerbt habe, lag die Idee auf der Hand, dort eine Landewiese einzurichten. Freunde vom Igo Etrich Club haben dieses Grundstück prinzipiell für brauchbar bewertet, infolge der möglichen Pistenlänge sollte ich mich jedoch für einen möglichst kurzstartfähigen Flugzeugtyp entscheiden. Daher habe ich sofort bei der Landesregierung NÖ um eine Außenlandegenehmigung angesucht. Als Antwort wurden dann einige Fragen gestellt: Luftfahrzeugda-

ten, wie Eintragungsschein, Lufttüchtigkeitszeugnis. Ausstellung ist also erst möglich, wenn ein Flugzeug vorhanden ist.

Das nächste war die Suche nach einem geeigneten Flugzeug, es sollte ein Typ mit STOL-Eigenschaften werden. Nach einem Testflug mit einer Just Aircraft Superstol war klar, ein Flugzeug mit solchen Eigenschaften passt genau für meine Anforderungen. Nach einigen Gesprächen mit Othmar, Robert und Siegfried habe ich 2017 einen Bausatz für einen



Kitfox S7 STI bestellt und um Baugenehmigung bei der ACG angesucht, die auch problemlos ausgestellt wurde. Für die Baubegleitung wurde ich an den Igo Etrich Club verwiesen, wo ich mittlerweile Mitglied geworden bin.

Ende 2017 ist dann eine riesige Kiste mit sehr vielen Teilen eingetroffen.

Erfreulicherweise hat Reinhold Schinagl, ein Kitfox Bauer der ersten Stunde mit viel Erfahrung mit diesem Flugzeugtyp, die Aufgabe des Baubegleiters übernommen und die Erstkontrolle durchgeführt.

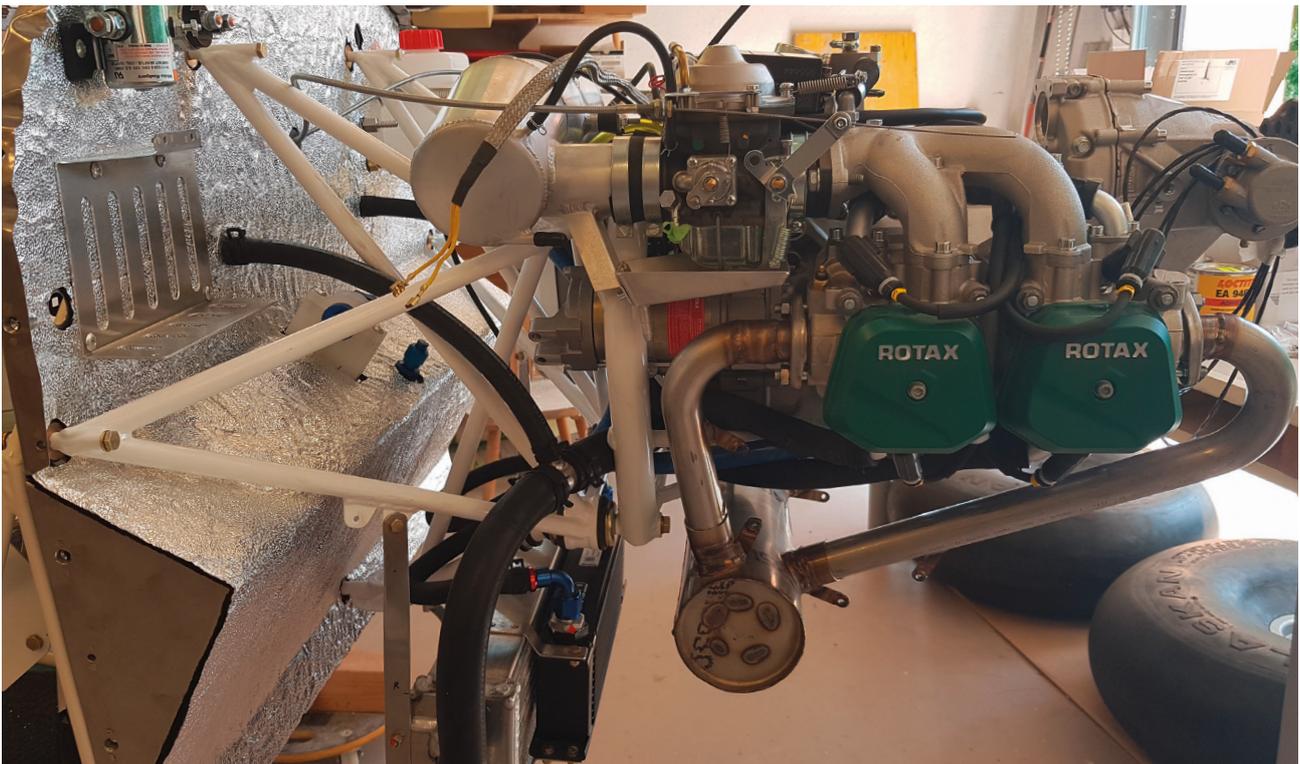
Danach ist einige Zeit mit anpassen, nacharbeiten, neu anfertigen, kleben, feilen, einstellen und so weiter vergangen, über die Details könnte ich ein ganzes Buch schreiben. Jedenfalls war dann im August 2019 der Rohbau des Flugzeuges fertig, wurde umgehend von Reinhold geprüft und anstandslos zum Weiterbau freigegeben.



Nun musste ich mir Gedanken über die Auswahl von Bespannung, Avionik, sowie Motor und Propeller machen.

Nach ausführlichen Gesprächen mit Flugzeugbauerkollegen habe ich mich für folgende Typen entschieden: Garmin G3X, Rotax 912ULS, ein 3 Blatt Airmaster AP332 Constant Speed Propeller und als





Bespannung Ceconite mit Lack und Kleber von Stewart Systems.

Nach einigen Übungsstücken konnte ich die gesamte Bespannung im Oktober 2020 fertigstellen. Nun musste ich noch lernen wie man ein bespanntes Flugzeug lackiert, ich wollte diese Arbeit unbedingt selbst erledigen. Um ein wirklich gutes Ergebnis zu erhalten sind viele Durchgänge und Zwischenarbeiten notwendig, das Ergebnis lässt sich dann sehen. Auch das farbliche Design will gut überlegt werden, schließlich ist das die „Visitenkarte“ des Flugzeugs.

Aber auch die Lackierarbeit ist irgendwann zu Ende, auch das V-Kennzeichen habe ich inzwischen von der ACG bekommen. Damit kann die Fertigmontage endlich beginnen. So habe ich mir das Flugzeugbauen eigentlich vorgestellt. Jetzt steigt die Motivation, das Flugzeug könnte ja tatsächlich irgendwann fertig werden.

Mit den im Baukasten enthaltenen Teilen war der Rotax 912ULS zwar schnell eingebaut, viel Arbeit ist jedoch noch für die Installation von Schläuchen, Rohren und Kabel notwendig.

Das Panel ist auch viel Arbeit, die Avionik wird gerade installiert und die restliche Elektrik ist noch zu verkabeln, Robert ist mir dabei eine große Hilfe. Interessant und spannend wird der erste Start des Motors mit längerem Standlauf.

## Schlußbetrachtung

Der Bau eines Flugzeuges ist jedenfalls schon mit einem enormen Zeitaufwand verbunden. Auch wenn ein Bausatz verwendet wird sind sehr viele Teile anzufertigen, bzw. fast alles muss angepasst oder nachbearbeitet werden. Viele Teile fehlen oder entsprechen nicht den Ansprüchen.

Bespannen und Lackieren muss jemand, der das noch nicht gemacht hat, auch erst erlernen.

Jedenfalls habe ich alle Arbeiten selbst durchgeführt, daher dauerte der Bau auch etwas länger.

Ohne den Igo Etrich Club Austria hätte ich dieses Projekt wahrscheinlich nicht gestartet und ohne die Unterstützung von Robert und Reinhold vermutlich auch abgebrochen.

Am wichtigsten ist jedoch die Geduld meiner lieben Frau Erika, ohne sie wäre ich niemals auf die Idee gekommen selbst ein Flugzeug für uns zu bauen.

Der Erstflug wird voraussichtlich noch im Jahr 2021 durchgeführt und wir freuen uns schon auf die Gebirgsflüge in den Alpen. Auch die eigene Landepiste hinter dem Haus ist bereits präpariert und für geeignet befunden worden.

Mit Fliegergrüßen

Gerhard Knoll

# Fliegen in Corona Zeiten

## oder: kleine Ursache – große Wirkung

Wettermäßig begann ja die heurige Flugsaison vielversprechend, wenn nicht die behördlichen Einschränkungen durch Corona gewesen wären. Trotzdem konnten wir einige Wochenenden im Februar und März schon zu schönen Ausflügen nützen.

So zum Beispiel kündigte sich für Donnerstag, den 31. März schönes Wetter an, zwar kein Wochenende, aber für Pensionisten ideal. Ein Ziel war schnell gefunden: Martin Leitner, unser Freund bei den Gebirgpiloten hat uns schon öfter eingeladen nach Mayerhofen LOKM zu kommen. Der Flugplatz liegt in der Nähe von Friesach in Kärnten und wird von einer kleinen Mannschaft betrieben. Martin selbst ist Halter eines Kitfox, mit der interessanten Kennung PH-FOX und hat ihn dort in LOKM eingestellt. Der Platz war früher bekannt für seine kurze Piste, die aber in den letzten Jahren verlängert und etwas geschwenkt wurde, sodass auch für eine Cherry ein problemloser Anflug möglich ist. Ich plante also einen Besuch bei Martin, einen Nachmittagsausflug auf Kaffee und Kuchen, denn großartige Gastronomie war ja wegen Corona nicht möglich. Allein mochte ich allerdings auch nicht fliegen, also klemmte ich mich ans Telefon. Nach kurzer Zeit hatte ich einige weitere Freunde gewinnen können, die Arbeit stehen zu lassen und den schönen Tag zum Fliegen zu nützen.

Nachdem meine Heidi nicht mitkommen konnte bot sich ein flugbegeisterter junger Mann, den ich kürzlich in St. Georgen kennengelernt hatte, als Co-



pilot an. Simon ist mit seinen 13 Jahren ein fliegerisches Naturtalent. Stolz hat er mir sein Kniebrett gezeigt, auf dem er alle seine (Mit-)Flüge notiert hatte, mit allen Daten, 25 Stunden hatte er bereits gesammelt, bevor ich das erste Mal mit ihm geflogen bin. Natürlich hat er mir freudig zugesagt, dass wir nach der Schule gleich losfliegen können. Von unserem Flugplatz „Cherryhausen“ waren noch Christian Parb mit Herbert Scheich als Co und Poldi Beham mit von der Partie.

Von Martin hatten wir uns noch spezielle Infos eingeholt,

bevorzugte Landerichtung ist 26, Start besser auf 08 hat er uns geraten. So flogen wir los, perfekte Flugsicht, die Berge noch schneebedeckt, Fliegerherz, was willst du mehr. Mein Copilot wollte natürlich selbst fliegen, kein Problem, aber sicherheits halber ließ ich fürs erste meine Hand in der Nähe des Steuerknüppels. Bald merkte ich jedoch, dass der Junge die Eigenheiten der Cherry schnell begriffen hatte. Bis dahin hatte er ja eher Erfahrungen mit Cessnas und Katanas gesammelt. Auch hatte er auf seinem Handy Navigationsapps, mit deren Hilfe wir ständig die Position der anderen Flugzeuge sehen konnten. So konnte nichts schiefgehen, der Platz war schnell gefunden und wir landeten wie erwartet auf der 26.

Unser Freund Martin kam uns schon entgegen und ein bärtiger Rübezahl empfing uns freundlich. Martin stellte ihn uns vor, es war Franz Greiler, seines Zeichens Obmann des ansässigen Vereins und der





Franz Greiler

der „gute Geist“ des Flugplatzes. Ebenso begrüßten uns Sigi Schicklgruber mit der RV-7 und Toni Tscherny mit der RV-12, die schon vor uns gelandet waren. Kurze Zeit später kam noch Robert Stefan mit seinem Kitfox, so waren wir 6 Gäste, fast ein kleines Igo Etrich Treffen.

Nachdem wir die Gastfreundschaft mit interessanten Fliegergesprächen genossen hatten, beschlossen wir den schönen Tag noch zu einem Besuch in der steirischen Amateurbauerzentrale – Weiz LOGW, mit Route südlich um Graz herum. Einige flogen schon voraus, wir starteten gemeinsam mit Christian und Herbert. Doch schon nach kurzer Zeit hörten wir auf unserer Companyfrequenz, daß

Christian Motorprobleme mit Leistungsverlust meldete, sie würden zurück zum nächsten Platz fliegen, Friesach LOKH. Ich beschloss ebenfalls umzukehren, vielleicht könnten wir helfen.

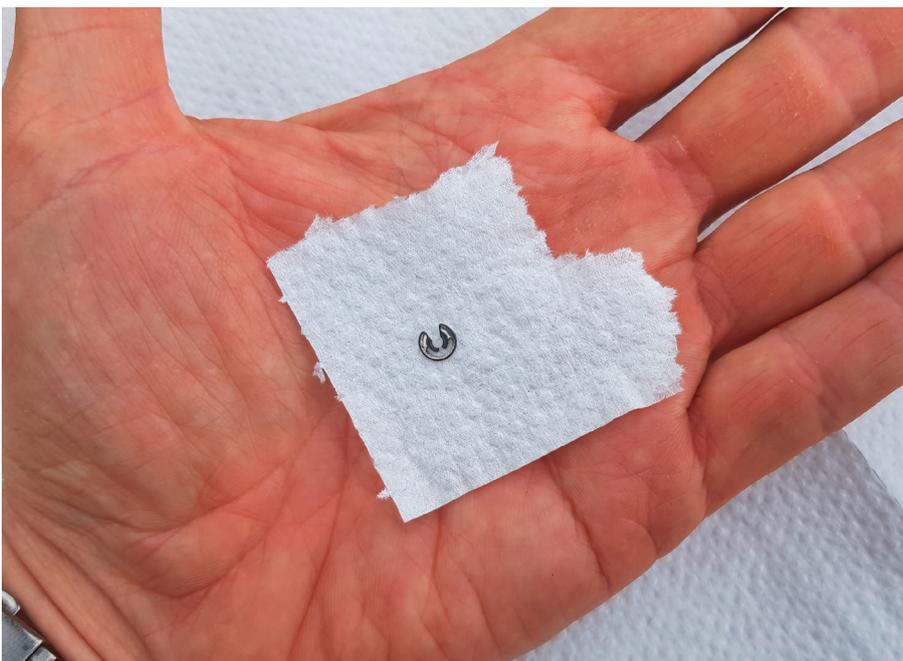
Die Landung war problemlos, also öffneten wir die Cowling der OE-CHP in der Hoffnung, die Ursache der Störung schnell zu finden. Nachdem jedoch alles unverdächtig aussah, versuchten wir telefonisch Tipps vom Rotaxspezialisten Hans Peintinger zu bekommen. Der konnte uns fürs erste zumindest zu der Erkenntnis helfen, dass der linke Vergaser defekt war. Damit war mit der CHP momentan an kein Heimfliegen zu denken.

Mittlerweile war es jedoch spät geworden, sodass ich mit Simon aufbrechen musste. Nach unserer Landung daheim noch ein kurzes Telefonat mit Christian, sie hatten inzwischen den Vergaser zerlegt und den Fehler gefunden: der winzige Sicherungsring der Düsenadel war gebrochen, sodass die Düsenadel in der tiefsten Stellung stecken geblieben und der Vergaser somit funktionslos war. Daher der rauhe Lauf und Leistungsverlust, da der Rotax nur auf zwei Zylindern gelaufen war. Kleine Ursache – große Wirkung, wie so oft.

Herbert hatte inzwischen eine Heimreise mit dem Auto durch seine Gabi organisiert, die die beiden noch in der Nacht heimholte. Glücklicherweise hatte Christian entsprechende Ersatzteile daheim, so konnten wir nächsten Tag die Rückholaktion der CHP starten. Wir flogen also mit meiner Cherry

wieder nach Friesach, gerüstet mit Werkzeug und guten Ratschlägen. Die Bing Gleichdruck-Vergaser sind etwas trickreich, doch die neue Düsenadel mit dem Sicherungsring war schnell montiert. Sicherheitshalber erneuerten wir die Nadel auch am zweiten Vergaser, man kann nie wissen... Ein anschließender Standlauf ergab wieder einwandfreie Funktion des Rotax Motors. Nach 50-minütigem problemlosen Flug waren wir beide wieder daheim, Abenteuer beendet.

Othmar Wolf



# Glasair 2 RGE - Performance Improved



Eine ungeplante Verbesserung der Leistung meiner Glasair geht in die Endgerade.

Im April 2018 war der Wind nicht auf meiner Seite. Eine Windböe beim Ausschweben des sechsten Erprobungsfluges zwang mich zum seitlichen Aufsetzen neben der Landebahn im Gras, die Glasair 2 RGE verfring sich in einem Zieselloch und alle Fahrwerke, Klappen, Propeller und Tragfläche rechts unten waren beschädigt.

Nach fünfjährigem Bau und vielem Tüfteln zur Optimierung der Performance - dieser Schock - die Glasair 2 RGE ist schwer beschädigt. Mir war weiter nichts passiert - rundherum waren alle erleichtert. Aber für mich gab es nach der Schadensfeststellung viele Fragen. Wie kann dieser Schaden repariert werden? Wo kann ich mir Hilfe holen? Wer kann mich unterstützen? Wie lange wird das dauern? Werde ich je wieder Freude am Fliegen haben können? Lässt sich die Glasair wieder so herstellen wie sie war?

Mein Optimismus überwog, die vielen Reparaturschritte waren herausfordernd, aber Herausforderungen sind da, um bewältigt zu werden.

## Schritt 1:

Die Schadensdokumentation mit vielen Fotos.

## Schritt 2:

Der Motor

Bei der Shockload Überprüfung, durchgeführt von der Firma Sauer Motoren, wurde keine Beschädigung festgestellt.

Ein großer Vorteil des Holzpropellers!

Und: eine große erste Erleichterung.

Nach der Inspektion wurde noch ein Prüfstandslauf durchgeführt.

## Schritt 3:

Der Propeller wurde durch einen neuen ersetzt.

## Schritt 4:

Die Ersatzteilbesorgung

Dieser Schritt sollte der mühsamste werden. Die schwierige Liefersituation war nur schwer auszuhalten. Stoddard Hamilton hatte Glasair an Advanced Aero Components verkauft. AAC Ansprechpartner waren nur „Manager on Training“, der Boss schrieb in einer internen Mail: „Was will der Guy?“ Die Qualität der ersten gelieferten Teile war wie vom Schrottplatz, mit Kerben, oder waren gar von anderen Glasair-Ty-

pen. Für die Hauptfahrwerks-Zylinder schickte ich dann sogar selbst erstellte Konstruktionszeichnungen. Die gelieferten Teile waren dann trotzdem um 12,7 mm zu lang und zu allem Wahnsinn an der Stelle, wo der Dämpfungskolben eintauchen soll, mit einem Deckel zugeschweißt.

Nach fast einem Jahr kam endlich der Slotted Flap Kit - aber (fast war es zu erwarten) nur unvollständig. Die Konsolen waren in der Anleitung falsch konstruiert, halt amerikanisch, primitiv, die Lagerstellen ohne Winkelausgleich, die instabile Konsole an der Tragfläche, die stabilere an der Landeklappen vorgesehen. Ich fasste den Entschluss, die nicht lieferbaren Teile selbst nachzukonstruieren und sie aus Niroblech und mit Kugelgelenken selbst anzufertigen - wozu bin ich Maschinenbauer!!!

#### Schritt 5:

Die Tragflächen

Während der Wartezeiten auf die Ersatzteile begann ich mit Unterstützung eines hauptberuflichen Flugzeugteile-Laminierers, der auf Reparaturen an Zelle und Tragflächen spezialisiert ist, die beschädigten Stellen zu reparieren. Im Zuge der Entfernung der schadhaften Bereiche stellten wir fest, dass auf beiden Seiten der Hauptholm mit der oberen Schale nicht verklebt war. Dieser Fehler wurde bei der Dichtheitsprüfung der Tanks nur deshalb nicht entdeckt, da sämtliche Tragflächentanks gemeinsam an das Druckprüfrohr angeschlossen wurden.

Das war eine Überraschung mehr: Welche Folgen hätte das beim Fliegen haben können? Besser gar nicht vorstellen.

Die Tankbelüftung der hinter dem Hauptholm liegenden Zusatztanks wurde hinter den hinteren Holm verlegt und über einen Siphon unterhalb der Hydraulikpumpe belüftet. Das verhindert das Auslaufen von Treibstoff auf schrägem Untergrund.

Die Finne an der Rumpfunterseite und am Ruder wurde wieder neu laminiert und verklebt, die Antennen wurden neu installiert.



Die Rippenstruktur zum Fahrwerksschacht wurde fachgerecht rekonstruiert, Lage für Lage aufgebaut, sodass die Stabilität der Tragfläche wieder hergestellt ist.

Mein Dank geht an den Laminierprofi für seine kompetente und saubere Arbeit.



#### Schritt 6:

Upgrade der Flaps

Die wohl wichtigste Änderung an der Glasair 2 RGE war das Anbringen neuer Flaps. Das Upgrade der Standard-Flaps auf Slotted Flaps bringt eine um 5 Knoten langsamere Stallgeschwindigkeit und deutlich bessere Stabilität bei der Landung. Kein Schaden ohne die Chance auf Verbesserung!

Die Konsolen für die Flaps wurden aus hochfestem Niro per Wasserstrahl geschnitten und die einzelnen Segmente per Laserstrahlschweißung verbunden. Für die nötige Festigkeit der Verschraubung wurden Verstärkungsplatten laminiert, die Nut-Plates darauf genietet und vor dem hinteren Holm im Tank mit Dickharz eingeklebt.



Die obere Tragflächenhinterkante wurde im Bereich der Flaps dem Profil entsprechend verlängert. Von der Flapvorderkante wurde ein konturgetreues Profil abgenommen und für den Strömungskanal eingesetzt. Die Unterkante des Strömungskanals wurde zur Tragflächenunterkante abgerundet und mit 2 Lagen Gewebe verstärkt.

**Schritt 7:**

Der Motoreinbau

Auch zum Schluss fehlte es nicht an einer Überraschung. Der überprüfte Motor wurde mit veränderten Ölandruckanschlüssen geliefert. Die Konsequenz war, dass ein verdecktes nicht verschlossenes Ölknippel beim ersten Standlauf eine entsprechende Sauererei anrichtete.

**Schritt 8:**

Warten auf ACG

Meine Geduld wurde ziemlich hart auf die Probe gestellt. Ein Jahr coronabedingte Wartezeit bis zur Erteilung der neuerlichen Erprobungsbewilligung. Kein Thema: keine Beanstandungen, aber das Virus legte die Bürokratie lahm.

**Schritt 9:**

Rolltests mit der Glasair 2 RGE

Und wiederum eine Herausforderung: Die Bremsleitungen erwärmten sich bei den Rolltests – bei hochsommerlichen Temperaturen – und mussten auf Hochtemperaturleitungen getauscht werden.

Dies bescherte mir erneut Verrenkungen unter dem Armaturenbrett. Aber das war wohl das unvermeidbare Tüpfelchen auf den „Improvement-Bemühungen.“

**Schritt 10:**

Start frei für die Glasair 2 RGE

Die ungeplante Maintenance zur Verbesserung der Leistung der Glasair 2 RGE hat ein Ende, es gilt wieder den Boden zu verlassen.

Die Glasair 2 RGE wurde nämlich gebaut, um zu fliegen. Und darauf freue mich - nach dieser langen Flugpause.

Josef Buber



# Was echte Gastfreundschaft ist

## Erfahrungen mit den italienischen Ultraleicht-Plätzen



## CORTONA

Foto: Gierre, Cortona

Meine ersten Flüge nach Italien waren ziemlich ernüchternd. Einmal hatten wir auf einem winzigen Flugplatz Handling-Gebühren zu bezahlen, dann kostete das Taxi vom Flughafen Neapel in die Stadt das Doppelte der angezeigten Summe und schließlich teilte man uns mitten im Anflug auf Venedig mit, wir könnten zwar landen, aber nicht parken. Und jedesmal waren wir mit der Cessna oder Mooney unseres Clubs ziemlich allein auf den airports. Und das in einem Land, in dem jedes Kind Ducati, Ferrari oder Piaggio kennt. Unerklärlich.

Um die Jahrtausendwende wuchs mein Interesse für ein Selbstbauflugzeug. Da empfahl mir Rudi Haas das Modell, das er importierte: einen italienischen Storm. Am Wochenende käme einer nach Santo Stino di Livenza, ich brauche nur hinzufliegen und mir das Ding anzuschauen. Der Salzburger Flugsicherung war ein Flugplatz mit diesem Namen

aber unbekannt, also flog ich mit einem Freund in der C 182 an die nördliche Adria auf der Suche nach einem Fließchen Livenza - denn dieses war zumindest auf der Straßen-Karte bezeichnet. Statt eines Flugplatzes sahen wir bereits aus großer Entfernung eine riesige Versammlung von Kleinflugzeugen und nach intensiver Suche sogar eine Piste. Das war es. Der Storm war da und entsprach tatsächlich den Beschreibungen von Rudi (bis auf die Höchstgeschwindigkeit, aber das sollte ich erst später herausfinden).

Um uns spätere Zores zu ersparen suchte ich irgendeine offizielle Person, um die Landegebühr zu begleichen. Ein junger Mann mit Englisch-Kenntnissen nahm sich meiner an und meinte, er werde sich wegen der Landegebühr erkundigen. Tatsächlich fand er mich in der Menge auch wieder und teilte mir mit, so etwas gebe es nicht. Gleich-

sam zum Trost schenkte er mir ein Buch mit dem Titel „avioportolano 98/99“. Das ist bekanntlich das Verzeichnis der italienischen UL-Plätze. Ultra-leicht-Flugzeuge gelten in Italien nicht als Teilnehmer der abendländischen Luftfahrt, sondern als Sportgeräte. Sie dürfen ICAO-Flugplätze nicht benutzen, in Kontrollzonen nicht einfliegen und auch nicht hoch fliegen.

Als mein Storm endlich fertig, erprobt und zugelassen war, lud mich Hannes Walcher ein, an der nächsten UL-Tour nach Italien teilzunehmen. Weil meine Frau noch arbeiten mußte, flog ich solo zusammen mit neun UL-Maschinen, die alle schneller waren als meine, bis nach Apulien. Dabei entdeckte ich all die Kleinflieger, die mir auf den Flughäfen abgegangen waren.

Weil die Plätze nicht als Flugplätze gelten, haben sie auch keine Betriebspflicht. Sie können das Gras auf ihrer Piste mähen, aber sie müssen es nicht. Deshalb ist es gut zu wissen, wohin man fliegt.

Viele UL-Plätze haben ein „agriturismo“ dabei, meist ein umgebauter Bauernhof, der als Hotel dient. Die ich besucht habe, waren alle geschmackvoll hergerichtet und sehr gepflegt. Eigentlich das Optimum: Du fliegst mit deinem Privatflugzeug direkt ins Hotel. Landen, bremsen und ab in den Pool!

Gegen Ende dieser Tour wurde das Wetter immer schlechter und kurz vor Venedig gab es für unsere Formation kein Weiterkommen mehr. Wir mußten runter. Also landeten wir bei beginnendem Regen auf dem Platz „la fattoria“ etwa auf halbem Weg zwischen Padua und Chioggia. Acht weiße zwanzig-Liter-Kanister auf einer kurzen Wiese markierten die Piste. Während wir unsere Maschinen verzurrten und abdeckten kam ein Van angebraust und sein Fahrer stürmte laut und wild gestikulierend auf uns zu. Instinktiv beschlich uns alle der Verdacht, wir hätten etwas falsch gemacht...die Mittagspause gestört, die falsche Wiese erwischt, was immer. Doch der Verdacht erwies sich als unbegründet, denn in der lebhaften zweisprachigen Auseinandersetzung mit dem Mann stellte sich bald heraus, daß er wissen wollte, ob wir ein Mittagessen wünschten. Eine klassische No-Na-Frage.

Nachdem er sich unseres Hungers versichert hatte, griff er zum Telephon, sprach ein paar Kommandos hinein und entschuldigte sich wortreich, daß er uns leider nicht alle auf einmal ins Wirtshaus bringen könne. Er müsse zweimal fahren. Wir genossen diesen Service und fanden uns nach zwanzig Minuten alle wieder in einem eher schmucklosen Lokal irgendwo in einer Siedlung. Es gab: das Menü. Wir hätten es kulinarisch nicht besser erwischen können. Bodenständige Küche, aber hervorragend gekocht.

Nach 15 Uhr schien das Wetter wieder halbwegs fliegbar zu sein. Unser Samariter startete seinen Van und karrte die Meute wieder zurück auf die kurze und inzwischen gut feuchte Wiese. Mit Hängen und Würgen sind letztlich doch alle in die Luft gekommen, nicht zuletzt dank eines Kollegen, der die Flügel jeder Maschine am Rollhalt mit einem großen Fetzen von den Tropfen befreite. (Nasse Flügel verlängern die Startrollstrecke.)

Zuhause schwärmte ich meiner Frau von den Annehmlichkeiten der Mini-Flugplätze Italiens vor. Ihre Reaktion: „Direkt vom Flugzeug in den Pool? Das glaub ich nicht.“ Im Jahr darauf durfte ich den Beweis antreten. Eine Woche Toskana und zurück, nur wir zwei. Erste Station: Al Casale, ein Agriturismo in der Nähe von Udine, direkt am Tagliamento. Der Pool war Gottseidank in Betrieb. Sie war beeindruckt.

Mit einem Agriturismo sind viele Vorteile, aber auch ein Nachteil verbunden: Man ist am Land und zwar wirklich. Rundherum – je nach Betrachtungsweise – nichts oder bloß Natur. Jedenfalls kein Shopping-Center. Das sollte uns bald schmerzhaft bewußt werden, denn wir hatten zwar alles mit, aber keine Haarbürste. Dorfgreisler? Fehlanzeige. Es gibt ja nicht einmal ein Dorf. Also fragen wir die Wirtin, ob wir vielleicht zu Fuß oder auf geliehenen Fahrrädern zu einem Geschäft kämen. Es sei in jedem Fall zu weit und im übrigen würde man auf den Straßen leicht über den Haufen gefahren. Doch dann kam ihr die rettende Idee: „Nehmen Sie doch das Auto.“ Sie meinte ihres. Damit besorgten wir, was wir brauchten und genossen den Abend - vor allem das Essen. Mit den wenigen anderen Gästen saßen wir um den familiären Stammtisch und ließen uns verwöhnen.

Am nächsten Tag hieß es: Ab in die Toskana. Jetzt folgte noch ein ernüchterndes Erlebnis, für das aber die Italiener nichts können. Wir starteten an einem heißen Sommertag gegen Mittag um durch die Poebene nach Süden zu fliegen. In der geringen Flughöhe war das ein unangenehm turbulentes Unterfangen, das einem die Lust am Fliegen verderben konnte. Wir legten eine Zwischenlandung auf dem nächsten Flugplatz (Ozzano) ein und ruhten uns so lang aus, bis die Sonne ihre Kraft zur Erzeugung von Thermikblasen eingebüßt hatte.

Es folgte ein ruhiger, angenehmer Flug bis Serristori, ein Agriturismo irgendwo zwischen Arezzo und dem Trasimenischen See. Der Platz war seltsam ruhig, unsere Maschine nahezu das einzige Flugzeug, aber in einem der Hangars trafen wir ein paar junge Männer, die an einer Maschine arbeiteten. Einer meinte: Hotel chiuso.

Ok, dann fahren wir eben nach Arezzo. Ob uns jemand uns ein Taxi rufen könne?

Daran schloß sich ein skurriler Dialog, wie er nur in Italien möglich ist.

Natürlich könne er uns ein Taxi rufen, aber wozu?

- Wir wollen ja irgendwo übernachten.

Da ist eh das Hotel.

- Das ist doch chiuso!

Chiuso, chiuso, würden Sie denn hier schlafen wollen?

- Ja, selbstverständlich. Bevor wir jetzt noch lang taxifahren...



*Mariä Verkündigung von Beato Angelico.  
Zu bewundern im Diözesanmuseum Cortona, in dem Kunstwerke vom zweiten. Jahrhundert bis in die Moderne ausgestellt sind.*

Moment. (telephoniert, dann:) Die Madame läßt sich entschuldigen, sie kann jetzt vom Hof nicht weg, aber in 45 Minuten ist sie hier und dann können Sie ein Zimmer haben.

Tatsächlich waren es keine 40 Minuten und die Dame machte nicht im Entferntesten den Eindruck, von einem Bauernhof oder gar aus dem Stall zu kommen. Sie sperrte uns eines der kleinen Häuser auf und gab uns ein schönes Zimmer im Erdgeschoß. Leider sei das Restaurant ebenfalls geschlossen, aber sie könne uns einen Schinken und Brot gegen das Verhungern anbieten. Dann kam sie mit einem Tablett mit Schinken und Käse und Brot und Oliven und einer

Flasche Rotwein und verabschiedete sich bis zum Frühstück. Wir dinierten auf den Stufen zum Eingang des Häuschens sitzend in der warmen Abendsonne, genossen Stille, Vino, Prosciutto und überhaupt alles.

Am nächsten Morgen voller Betrieb im Restaurant. Nach dem Frühstück wollen wir nach Arezzo fahren, denn da waren wir beide noch nie. In der Nähe des Empfangspultes im Restaurant hängen Bilder von Arezzo, aber viel mehr Bilder zeigen Cortona, offenbar eine kleine Stadt in der Nähe. Ich frage die Wirtin schließlich ob wir nach Arezzo oder Cortona fahren sollten.

Ohne auch nur zu überlegen ruft sie: Cortona! Als müsse einem das klar sein. Ich komme mir vor als hätte ich sie gefragt, ob wir Venedig oder Jesolo besuchen sollten.

Dann ruft sie uns ein Taxi und ein gut englisch sprechender junger Mann bringt uns ans jenseitige Ende einer kleinen Stadt, die auf einem Berghang liegt. Von dort ginge es nämlich bergab und es gebe in der Stadt soviel an Kunst und Geschichte zu bestaunen, daß die meisten Besucher froh seien, zwischen den einzelnen Stationen nicht auch noch bergauf krabbeln zu müssen. Der Mann hatte recht.

Wir kommen uns vor wie in Florenz - nur ohne Touristen. Es sind wohl genug Fremde da, aber man sieht ihnen an, daß sie nie im Leben an großen Busreisen teilnehmen würden. Wir sind tatsächlich ausschließlich unter Leute geraten, die die Geschichte der Stadt und ihre Kunstschätze zu würdigen wissen und deshalb hergekommen sind. Cortona gilt immerhin als die Mutter von Troja und die Großmutter von Rom - so alt, daß ihre Entstehung sich in zahllosen Legenden verliert. Noah soll hier in der Nähe gelandet sein. Odysseus war jedenfalls hier und Pythagoras auch. Die Stadt war eine der zwölf etruskischen Städte, daher gibt es hier ein sehenswertes Etrusker-Muse-

um. Ferner: eine Reihe von Kirchen und Palazzi mit phantastischen Gemälden aus der Renaissance. Die Stadt hatte nämlich einmal zum Imperium der Medici gehört.

Wir ziehen uns hinein, was wir können und beschließen den Tag mit einem Bummel durch die paar Geschäfte. Eines ist so klein, daß zwei Kunden drin Platz haben, aber wenn einer von ihnen einen Pullover anprobieren will, muß der andere inzwischen auf die Gasse gehen. Aber wir werden fündig und statt eines Andenkens kauft meine Frau eine schöne Jacke.

Wo sonst kriegst du einfach so ein Auto geliehen, ein Taxi für mehrere Flugzeugbesatzungen, ein Bett im geschlossenen Hotel...?

Ohne Landegebühren?

Eben.

Christoph Canaval

# FLY IN & FUN 2021

**HB Flugplatz Hofkirchen - LOLH**

**21. August 21**

**10 Uhr bis Sunset**

Um Anmeldung wird gebeten: [iris.brditschka@hb-flugtechnik.at](mailto:iris.brditschka@hb-flugtechnik.at)



## 37. Internationales IGO ETRICH Treffen 2021 von Freitag 13. bis Sonntag 15. August 2021 am Flugplatz Zell am See LOWZ



Flugplatz:Zell am See LOWZ, Elev. 2470´ RWY 08/26 660x18 Asphalt (Landung RWY 08: 540m!)

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

### Veranstaltungsprogramm:

#### Freitag 13. August:

**Ab Mittags:** Anreise der Teilnehmer

**17 Uhr:** Jahreshauptversammlung des Igo Etrich Club Austria (nachgeholt wegen Coronamaßnahmen)

**18:30 Uhr:** Treffpunkt vor dem Flugplatzrestaurant, kurze Taxifahrt, dann ca.30 minütige Wanderung zur Ebenbergalm, bei herrlicher Aussicht über den Zeller See genießen wir zünftigen Schweinsbraten aus der Rein.

#### Samstag, 14.August:

Tagsüber Anreise der Teilnehmer

Präsentation der Eigenbau Flugzeuge

Nachmittags: Eventuell Vorführflüge einzelner Teilnehmer

**19.00 Uhr:** Gemütliches Beisammensein im Flugplatzrestaurant mit gemeinsamem Abendessen.

#### Sonntag, 15. August:

Ausklang des Treffens, ev. Ausflüge in die Umgebung, Leihräder stehen zur Verfügung.

**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 zur Anmeldung zu Heidi kommen!**

Info für Privatzimmer, Hotels (bitte rechtzeitig buchen): unter [www.zellamsee-kaprun.com](http://www.zellamsee-kaprun.com) .

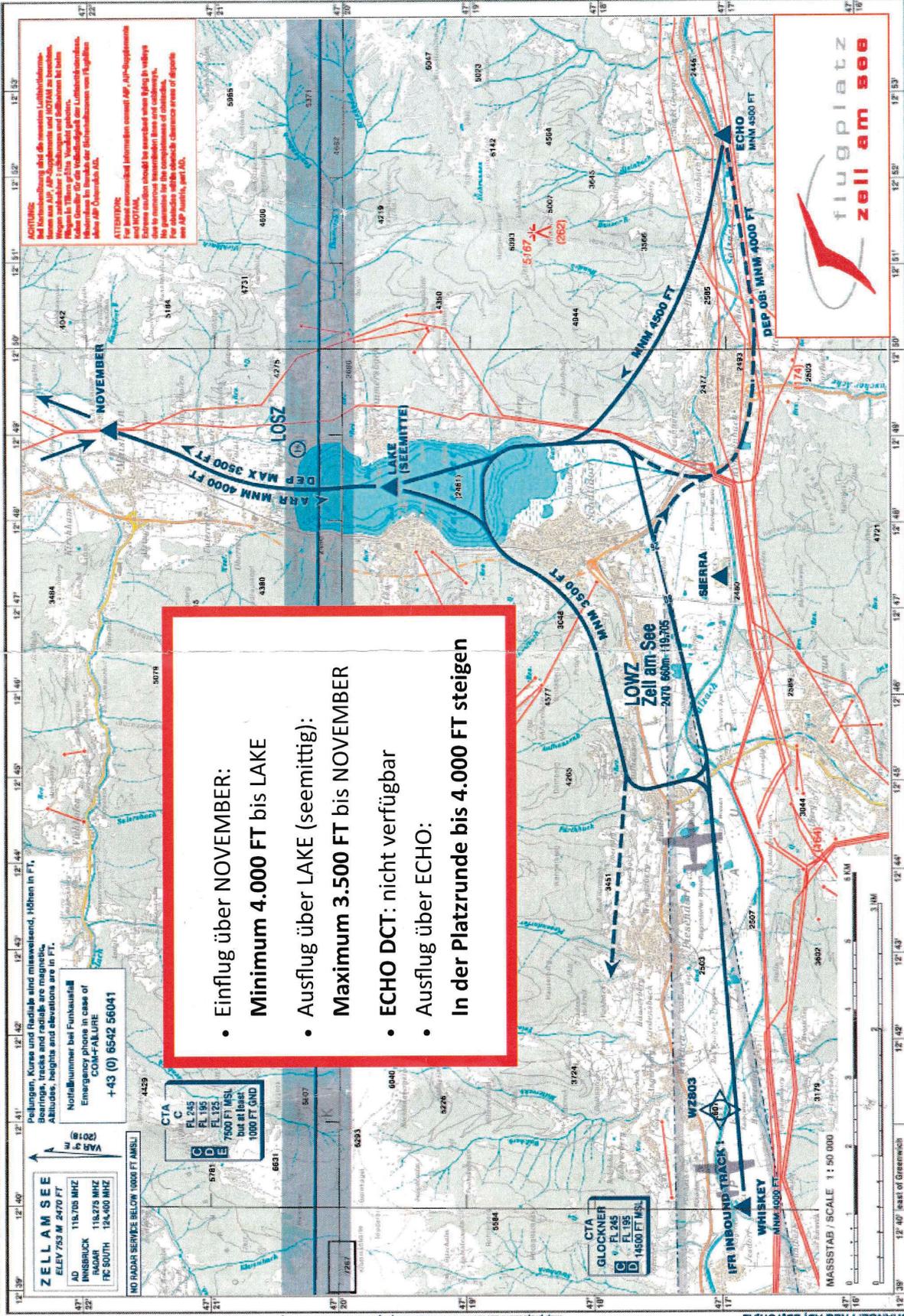
Campieren am Flugplatz ist ebenfalls möglich, Duschen und WC's sind vorhanden. Landegebühr für anfliegende Experimentals ist frei ! Für aus dem Nicht -EU Ausland anfliegende Teilnehmer kann Zoll organisiert werden. Jeder mit dem Flugzeug anreisende Teilnehmer erhält ein interessantes Geschenk.

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

Info/Anmeldung: Heidi Wolf, 0043 664 4533063 oder [othmar.wolf@gmx.at](mailto:othmar.wolf@gmx.at)

ZELL AM SEE  
Österreich / Austria

SICHTFLUGKARTE  
CHART FOR VFR FLIGHTS



• Einflug über NOVEMBER:  
Minimum 4.000 FT bis LAKE

• Ausflug über LAKE (seemittig):  
Maximum 3.500 FT bis NOVEMBER

• ECHO DCT: nicht verfügbar

• Ausflug über ECHO:  
In der Platzrunde bis 4.000 FT steigen



# AOPA Airport Training in Wien



*Seltener Blick auf die Bundeshauptstadt*

Die Freude war groß als ich erfahren habe, daß die AOPA ein Airport Training am Flughafen Wien Schwechat LOWW veranstaltet. Von ca. 100 gemeldeten Flugzeugen konnten nur 50 teilnehmen. Geplant war der Event am 13.3. mit Ausweichtermin am 20.3. Am ersten Termin war so starker Seitenwind prognostiziert, daß die Abhaltung zu gefährlich gewesen wäre. Zum zweiten Termin war das Wetter zum Fliegen nicht geeignet. Am 29.5. gab es die letzte Gelegenheit, das Training durchzuführen, da ab Juni mit erhöhtem Linienverkehr nach Beendigung der Covid-Einschränkungen zu rechnen war.

Auch an diesem Termin war die Wettervorhersage alles andere als gut. Ein Anruf bei der Wetterberatung der Austro Control am Vortag stimmte mich aber positiv, die Reise von Tirol in die Hauptstadt zu unternehmen. Meine Lancair wurde großzügig betankt mit ausreichend Reserve für ungeplante Umwege wegen der labilen Wetterlage. Wir erhiel-

ten vorab ein sehr ausführliches Briefing mit verschiedenen An- und Abflugrouten je nach Pistenrichtung.

Der Start in St. Johann LOIJ war um 9:45loc. Genau eine Stunde später landete ich in Vöslau. Das Wetter war besser als erwartet, ich konnte aber wegen der tiefen Bewölkung nicht höher als 3500ft





Tower und UNO-City und Millennium Tower. Aus dieser Perspektive bekommt man die Hauptstadt selten zu sehen. Südlich der Kontrollzone von Tulln ging's weiter nach St.Pölten. Wien Information war sehr zukommend bezüglich Wetterauskunft und für die Kontrollzone Linz erhielt ich eine Freigabe diese in allen Richtungen und Höhen zu durchfliegen.

Im Mostviertel gab es einige lokale Regenschauer, nach Westen hin wurde das

fliegen. Mein Slot für den Abflug nach Schwechat war um 12:00. Da ich genau hinter dem einzigen UL eingeteilt war, hielt ich 15 min Abstand. Der Einflug in die Kontrollzone erfolgte über den „Sektor S“ in max. 1500ft zur Piste 29. Weniger als 1km vor der Post erfolgte das Kommando 360° nach rechts. Grund war eine Remus kurz vor dem Aufsetzen. Auf keinen Fall durften wir die Piste 16/34 überfliegen! In 200ft Höhe fliege ich ungern enge Kurven, also Vollgas. Nach 2 min. war ich wieder da, aber die Remus rollte noch immer in Zeitlupe zum Rollweg A12 ganz am Ende der Piste. Also nochmalig 360° nach rechts im Tiefflug. Endlich erhielt ich die Freigabe zur Landung auf der Piste 29. Nach einer kurzen Landung wirken die verbleibenden 2km der Piste endlos. Am Vorfeld angekommen wartete schon das Begrüßungskomitee vom Flughafen. Es gab ein Fotoshooting, Schlüsselanhänger und Stempel ins Flugbuch.

Der Heimflug erfolgte über der Donau bis Klosterneuburg, vorbei am Ernst-Happel-Stadion, DC

Wetter immer besser. So ging es weiter über Salzburg zum Chiemsee und dann in die Berge nach



*Vorbei an Salzburg*

St.Johann. Kurz nach 14:00 Uhr war ich wieder zu Hause.

Ein toller Ausflug - viel gesehen und viel gelernt. Ein Dank an AOPA, Flughafen Wien und Austro Control für die perfekte Organisation und gelungene Durchführung des Events.

Christian Meier

# Sunrise Fly-In 2021 in Schärding

Nach zwei Jahren mit bescheidenen Wetter um die Sonnenwende war diesmal beste Wetterlage zum Fliegen. Ich habe in Völtendorf etwas Werbung für das Event gemacht und so sind zu nachtschlafener Zeit vier Flieger startklar gewesen. Take-off um 04:23 und auf nach Schärding. Ein toller ruhiger Flug, die Straßenlaternen waren schön zu sehen. Und dann Sonnenaufgang im Flieger, Fliegerherz was willst du mehr! Etwas plauschen auf der Quatschfrequenz 123,425 MHz und umschalten auf Frequenz Schärding.

Da „tanzte“ der Bär. Viele Flieger, viele Meldungen, manche unnötig lang.

Schärding Flugplatz sagte meist nur: Melde Gegenanflug.

Ich kam am Anfang des Gegenanfluges hinter einen Hochdecker UL. Der verabschiedet sich gleich wieder aus der Platzrunde und ich war mit meiner RV12 dann hinter einem Scheibe Falke SF 25. Na schön, ob ich so langsam den Anflug durchführen kann? Es ging aber recht leicht, der Falkenpilot lies es schön laufen. Beim Eindrehen in den Queranflug waren drei Flieger vor mir und vier sah ich in einer wunderschönen „Perlenkette“ hinter mir. Plötzlich entdeckte ich beim Eindrehen in den Endanflug einen Flieger über und vor mir. Funkspruch von mir: „Die OE-ATT ist im Endanflug, nicht du.“ Funk zurück: „Do is wer unter mir.“ Nochmals: „OE-ATT ist im Endanflug.“ Der Flieger drehte weg, Gott sei Dank. Nach der Landung wurde man von Einweisern zur Abstellfläche dirigiert, der Ablauf war toll organisiert.

Vor sechs Uhr bereits Volksfeststimmung mit Weißwurst und Livemusik, super. Leider hatten es

zwei Völtendorfer Piloten nicht so leicht mit ihrem Anflug, sie mussten wegen sehr langsamer UL und oder wegen „Abkürzer“ in der Platzrunde, drei bzw. viermal durchstarten. Abkürzer sind Flieger, die andere in den Kurven der Platzrunde überholen.

Nach einer gemütlichen Stunde wurde ein Gruppenfoto aufgenommen und dann konnte man in Ruhe die anderen Maschinen begutachten. Der Rückflug war natürlich viel entspannter. Die nette Dame am Funk fragte noch, ob wir nächstes Jahr wieder kommen wollen. Die einhellige Antwort: Natürlich, ja.

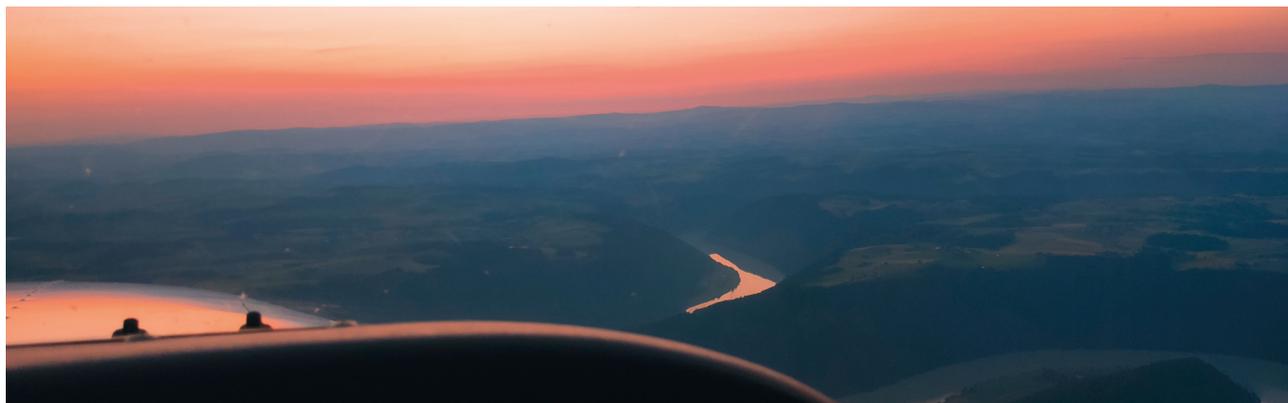
## Die Lehren aus dem Flugerlebnis:

Wenn die Funkfrequenz völlig überlastet ist sollte man nicht die volle Meldung absetzen. Du hörst eh, was verlangt wird. Die vorgeschriebene Platzrunde sollte man einhalten, auch die Höhe.

Sollte wieder mal so eine schöne Perlenkette entstehen, braucht man nur nachzufliegen. Selbst wenn die Platzrunde etwas größer ausfällt. Nicht abkürzen wie der Flieger, der mich überholt hat. Aus Erzählungen anderer hörte ich, dass leider auch andere Flieger abgekürzt haben. Wie kommt ein Pilot auf die Idee, einer so schön sichtbaren Perlenkette nicht nachzufliegen???

Eine so tolle regelmäßige Veranstaltung sollte uns noch lange erhalten bleiben und wunderschöne Eindrücke hinterlassen.

Toni Tscherny



# Frauenecke

## Was ist Erfolg? Was verbindest du mit dem Wort „Erfolg“?

Ganz objektiv betrachtet, ich bin überzeugt davon, dass jeder von uns erfolgreich sein will. Und ich denke, Erfolg ist für jeden individuell. Jeder verbindet etwas anderes mit dem Wort Erfolg, bei jedem von uns kommen Bilder, Emotionen, negative oder positive Erinnerungen hoch, Vorstellungen, usw. usf., die mit dem Wort Erfolg verbunden sind.

Wir wollen erfolgreich in unseren Berufen sein, Erfolg beim Abnehmen haben, Erfolg in diversen Sportarten haben, mit Erfolg eine Prüfung bestehen, unseren Erfolg am Bankkonto sehen, Erfolg beim Flugzeugbau haben, mit Erfolg eine Krankheit meistern, unzählige Möglichkeiten, Erfolg - oder auch Misserfolg zu erfahren.

Eines ist untrennbar mit Erfolg verbunden: vor dem Erfolg kommt der Wunsch, das Ziel, der Traum, die Vision! Wenn es keine Vision, kein Verlangen, keine Sehnsucht nach etwas gibt, wie kann es dann zu Erfolg kommen?

Eines ist sicher: Erfolg kommt nicht einfach so, überraschend, husch-wusch aus heiterem Himmel. Erfolg bedeutet regelmäßiges Tun, was immer getan werden muss, getan werden will. Ste-tes TUN, was auch immer, führt zum Erfolg. Ich glaube gerade die Flugzeugbauer wissen genau

was ich meine. Jede große Reise beginnt mit dem ersten kleinen Schritt, und dann noch einem, und noch einem, und so weiter, bis sich der Erfolg einstellt, immer mit dem Ziel vor Augen.

Vor einigen Tagen habe ich ein paar Zeilen gelesen, die mich sehr berührt haben.

**„Erfolg ist die Antwort auf eine Einladung zur Veränderung, zum Wachsen, zur Entwicklung und zum Werden.“**

Wir sind es gewohnt, Einladungen anzunehmen. Zum Kaffee, auf ein Bier, einen Filmabend, ein Essen, einen Rundflug, usw.

Wie wäre es, wieder einmal in uns hineinzuhorchen? In uns hinein zu spüren?

Rudolph Steiner, der große Anthroposoph, schrieb schon: „Lerne die Zeichen zu erkennen!“

Lernen wir wieder, die Zeichen zu erkennen, **die Einladungen zur Veränderung, zum Wachsen und zum Werden, die Einladungen zum über uns selbst Hinauswachsen um mit Erfolg dorthin zu kommen, wo wir hinwollen, wo es uns hinzieht, wo unser Lebenssinn ist, wo unser Herz ist.**

Heidi Wolf



Der erste Stammtisch des Jahres – im Juni!

# Inserate:

**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 15.000,- Euro

Thomas Höllerer  
+43 676 5609751  
thomas@hoellerer.net

---

**Verkaufe:**

1 Handbremsgriff Beringer für hydraulisches Bremssystem mit DOT 4 Bremsflüssigkeit, Parkbremse am Handbremsgriff verriegelbar, Kraftlimiter einstellbar (um Blockieren der Räder zu verhindern), Bremsleitung Stahlflex ca. 3 m, Anschlussfitinge. Neu, unbenutzt. EUR 200,- statt Neupreis EUR 480,-

Dr. Rainer Gaggl  
T.I.P.S. Messtechnik GmbH, Villach  
Tel.: +43 4242 319720 / mobil: +43 664 1054217  
e-mail: r.gaggl@tips.co.at

---

**Verkaufe:**

Propellerregler FLYBOX PR1-P für Rotax mit elektrischem Verstellpropeller. Originalverpackt und unbenutzt um € 450,- (Neupreis € 650,-) Der Regler paßt im Prinzip für alle elektrischen Verstellpropeller an Rotax-Motoren, da das Gerät programmierbar ist. Man kann ein externes Potentiometer anschließen und so den Propeller mit einem Hebel regeln.

Christian Muigg  
+4369910021722  
Chrstian.muigg@tjs.at

---

**Verkaufe:**

Lycoming O-320-H2AD 1800 h, last overhaul in 2002. Removed in 2017, conserved, comes with alternator, starter, carburetor, magnetos.

karl.rupp@austrian.com  
+4366488504274

---

**Biete:**

Lycoming O320 E2A, 150PS, ca. 433h gelaufen. Incl. lightweight starter und alternator, governor drive, Vergaser, Magnetos und Luftleitblechen. Shockload inspection wurde durchgeführt. VP € 6800,-

Mario Lechner  
Tel.: +43/664/2188450  
lechner@pace-engines.at

**Verkaufe:**

- Crossoversystem für Lycoming mit Töpfen € 230,-
- Ext VHF Antenne € 30,-
- 2 Starter für Lycoming (12V+24V geared) je € 90,-
- Spinner für Lyc 30cm Alu eloxiert € 80,-
- Gurte Schroth 2 Sets € 120,-
- Gurte abgelaufen 2 Sets € 80,- (Beschläge ok)

Ing. Hermann Eigner  
 +43 664 4417478  
 hermann.eigner@philips.com

---

**Verkaufe:**

Quick Build Bausatz eines Avenger von Fisher Flying Products <https://fisherflying.com/avenger/>  
 Ich habe diesen Bausatz nur erworben aber nie etwas daran weiter gebaut, die Leitwerke und andere Teile sind sehr schön gefertigt

Einen Nachweis über die Herkunft oder durch wie viele Hände der Bausatz gegangen ist habe ich keinen. Nur die Adresse des ersten Käufers am Deckel der Transportbox.

Preisvorstellung: €2.500

Clemens Unterer  
 Mobil: +43(0)664 8450531  
 clemens.unterer@regro.at

---

**Suche:**

ein Magnetzahnrad (slick) für Lycoming (P/N 61163).

LG Hermann Eigner  
 +43 664 4417478  
 hermann.eigner@philips.com

---

**Verkaufe:**

GLASAIR II RG Baujahr 2003,  
 TT 920 Std., 160 PS, voll IFR-  
 instrumentiert, Autopilot,  
 Mode S-Transponder, ADSB-  
 In/Out, FLARM, Stormscope,  
 KX165A VHF COM/NAV 1  
 (8,33 kHz) Top Zustand,  
 Standort LOXZ, Preis VS.

alois.zoehrer@aon.at  
 +43 676 6102500



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.

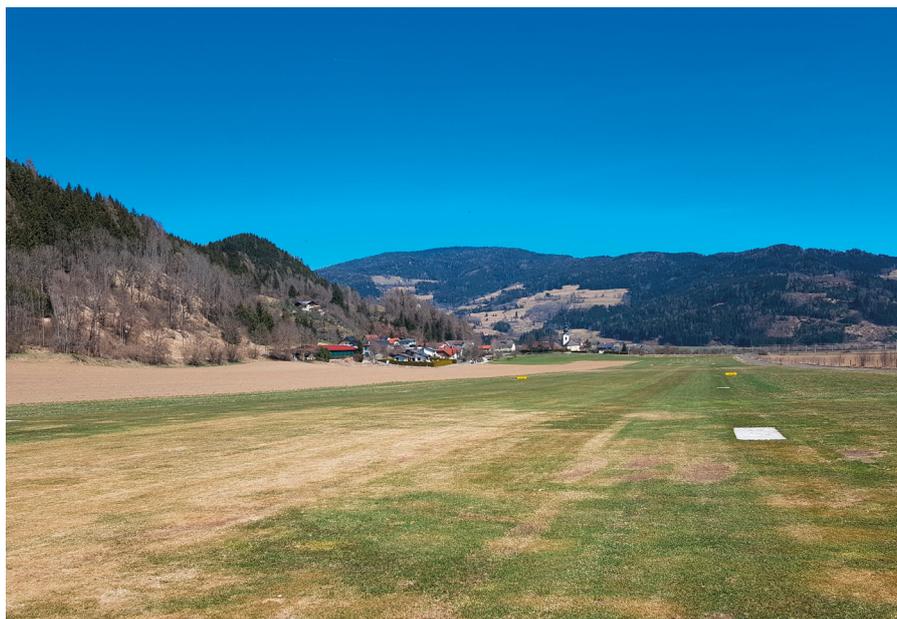
Der **„Fliegerstammtisch“** wird jeden ersten Samstag im Monat am Flugplatz Hofkirchen abgehalten. Fällt der erste Samstag im Monat auf einen Feiertag, dann findet der Fliegerstammtisch eine Woche später statt. Wir treffen uns um ca. 18 Uhr im Cockpitcafe zum Plaudern, Benzingespräche führen und Erfahrungsaustausch. Auch alle Workshops und Schulungen des IEC werden am Flugplatz Hofkirchen abgehalten (im Seminarraum).

Hans Brandstätter kommt mit den **elektronischen Waagen** des IEC gegen Spesenersatz auch zu Nichtmitgliedern.

Unkostenbeitrag pro Flugzeug: 50,- Euro.

johann.brandstaetter17@gmail.com

+43 664 22 77 564



*Piste in Mayerhofen*

**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 allem 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: Othmar Wolf, 3252 Petzenkirchen, Dürnbachgasse 2