

# **OUV-Weihnachts- Sonderausgabe 2022**

Es wurden einige Selbstbau-Projekte bei uns  
„abgegeben“, die Weihnachten nicht alleine verbringen  
möchten und eine neue Werkstatt bzw. eine(n) neue(n)  
Besitzer/in suchen.



## Willkommen zur ersten OUV-Weihnachts-Sonderausgabe der OUV-News.

Sollte ihr noch nicht wissen, was ihr gerne unter dem Weihnachtsbaum sehen würdet, bietet diese Weihnachtsausgabe vielleicht einige Ideen.

In dieser Sonderausgabe sind OUV-Selbstbau-Projekte und auch Teile aufgeführt, die aus den verschiedensten Gründen zum Verkauf stehen und abgegeben werden sollen. Von gerade angefangenen Bausätzen über Flugzeuge / Hubschrauber / Ultraleichte, die kurz vor dem Erstflug oder der endgültigen Zulassung stehen, bis zu Bauteilen, ist hier alles aufgeführt, was ihr als OUV-Mitglieder der Geschäftsstelle zugeschickt habt.

Sollte kein Projekt für Euch dabei sein, könnt ihr zum Stöbern weiterhin den „Marketplace“ der Schweizer EAS für Schweizer Projekte (<https://www.experimental.ch>), die klassische Webseite [www.planecheck.com](http://www.planecheck.com) und auch unseren Link „Flugzeuge selber bauen“ auf unserer OUV-Webseite aufsuchen.

**SEHR WICHTIG:** In den Anzeigen sind die wesentlichen Informationen zur Papierlage angegeben, aber den tatsächlichen Zustand der angebotenen Flugzeuge / Projekte kennt nur der in der Anzeige stehende Ansprechpartner, der auch jeweils die Infos und die Bilder an die Geschäftsstelle geschickt hat. Bitte beachtet, dass in manchen Fällen der Verkäufer oder Erbauer nicht der Ansprechpartner ist. Daher kontaktiert nur die in der jeweiligen Tabelle stehenden Ansprechpartner. Bei allgemeinen Fragen versucht die Geschäftsstelle oder der jeweilige Projekt-Gutachter so gut er kann zu helfen.

Von manchen der angebotenen Projekte haben über Jahre weder der Gutachter noch die Geschäftsstelle etwas gehört oder gesehen, was aber kein Problem sein muss. Wurde das Projekt über die OUV beim LBA mit einem ersten Gutachten angemeldet, dann ist normalerweise auch eine LBA-Gerätenummer vorhanden. Und ist das Projekt in einem entsprechenden Zustand, kann man es meist auch zum Fliegen bzw. zur endgültigen Zulassung bringen. Eine Garantie gibt es dafür aber nicht. Zumindest sollte eine minimale Baudokumentation und bei ungewöhnlichen Projekten auch ein Mindestmaß an Nachweisunterlagen vorhanden sein.

Auf jeden Fall wünschen wir Euch viel Spaß beim Schmökern und vielleicht verhilft es dem einen oder anderen Projekt zu einem neuen Zuhause.

Allen eine gesunde Advents- und eine erholsame Weihnachtszeit !!!



Eure Geschäftsstelle

Mail: [gs@ouv.de](mailto:gs@ouv.de)

Mobile: 0172 / 4444977

INFO: In der Geschäftsstelle befinden sich aktuell ca. 40 Stück des OUV-Kalenders 2023. Wer also Interesse hat, sollte sich bitte unter [gs@ouv.de](mailto:gs@ouv.de) melden.

| Flugzeug         | Acro Sport II  |
|------------------|--|
| Preis            | Zelle und Material: 25.000 €<br>Motor: 12.000 €<br>Zusammen: 35.000 €  |
| LBA-Gerätenummer | /  |
| Gutachten        | /  |
| VVZ              | /  |
| Bemerkungen      | Angemeldetes Bauprojekt, erstes Gutachten steht aber noch aus  |
| Ansprechpartner  | Dirk Weiskat<br>Email: <a href="mailto:d.weiskat@aero-works.de">d.weiskat@aero-works.de</a><br>Telefon: +41 (0)794309605 |

Weitere Infos von Dirk:

*Das Flugzeug wurde in den USA begonnen und die Möglichkeit, es unter OUV-Aufsicht fertig zu bauen, wurde besprochen und ist gegeben.*

*Es handelt sich um eine bespannfertige Zelle inklusive weiterem Baumaterial, sämtliche Hardware, Flying Wires und eine Wolf Pitts Pro Einsitzerhaube mit CfK-Rahmen (beides allerdings noch nicht montiert). Außerdem ist das gesamte benötigte Bespannmaterial, bestehend aus Poly-Fiber Bespannstoff, Glue und Dope vorhanden.*

*Weiterhin ist der Rumpfmotor eines O-340 vorhanden, der aus ausgewählten Neuteilen von Bart Lalonde (ex Aero Sport Power und Titan Engines) aufgebaut wurde. Er kann mit Einspritzung oder Vergaser und unterschiedlichen Anbauteilen komplettiert werden und leistet Mogas-tauglich bis zu 180 hp, bei höherer Verdichtung (dann Avgas) auch mehr und das beim Gewicht, das eher beim 320-er liegt, denn beim 360-er. Mit zum Motor gehört ein neues Raven Rückenschmiersystem.*

*Abzugeben wegen Projektaufgabe zu weniger als dem Materialpreis. Viele hunderte von Arbeitsstunden gibt's gratis dazu.*







| Flugzeug         | Pulsar II  |
|------------------|--|
| Preis            | Verhandlungssache  |
| LBA-Gerätenummer | 455  |
| Gutachten        | erstes Gutachten: 1999<br>zweites Gutachten: 2008  |
| VVZ              | Ja, aber seit Jahren nicht verlängert  |
| Bemerkungen      | Fliegendes Projekt mit abgelaufener VVZ<br>Kennzeichen: D-EDHL   |
| Ansprechpartner  | Wolfgang Vorholt<br>Zum Blickpunkt 38<br>45721 Haltern am See<br>Mobil: 0171-2118735<br>E-Mail: <a href="mailto:wworholt@t-online.de">wworholt@t-online.de</a> |

Weitere Infos von Herrn Vorholt:

*Angeboten wird die Pulsar II mit der Kennung D-EDHL einschl. Motor „Rotax“ Type 912 F3. Der Flieger steht in einem Hangar auf dem Verkehrslandeplatz Borkenberge EDLB (bei Haltern am See) Leversum, in 59348 Lüdinghausen.*

*Wegen langjähriger schwerer Erkrankung und dem Todesfall des Eigentümers Herrn Karl-Heinz Kemper konnte die Flugzulassung leider nicht zum Abschluss gebracht werden. Seine Witwe, Hiltrud Kemper (meine Schwägerin), hat mich beauftragt und autorisiert, dass seit mehreren Jahren nicht in Betrieb genommene Flugzeug zu verwerten.*

*Für evtl. Rückfragen stehe ich jederzeit gerne zur Verfügung.*







| Flugzeug         | Vari Viggen  |
|------------------|--|
| Preis            | Verhandlungssache  |
| LBA-Gerätenummer | 1520   |
| Gutachten        | erstes Gutachten: 1976   |
| VVZ              | /  |
| Bemerkungen      | Angemeldetes Bauprojekt.<br>Ein interessantes, aber aufgrund des Alters und der Nachweisunterlagen definitiv kein einfaches Projekt.<br>Weitere Detailbilder können bei der Geschäftsstelle angefragt werden |
| Ansprechpartner  | Frau Reifenstein<br>E-Mail: <a href="mailto:j.reifenstein@maxeiner-collegen.de">j.reifenstein@maxeiner-collegen.de</a>   |

Weitere Infos von Herrn Wernig:

*Der Bau der Rutan VariViggen begann als Freizeitprojekt eines Verkehrspiloten / Schreinermeisters Ende der 70er Jahre. Eine teilweise Neukonstruktion erfolgte - aus Platz- und Umzugsgründen - einige Jahre später.*

*2001 folgte der nahezu endgültige Baustopp bedingt durch eine Leukämieerkrankung. Der zu ca. 40% fertiggestellte Flieger war seither sicher und witterungsgeschützt in einer Flugzeugbauwerkstatt untergestellt.*

*Bei den verbauten Materialien handelt es sich um Materialien, die teilweise aus den USA importiert worden sind. Belege hierzu sind jedoch nicht mehr vorhanden.*

*Kontaktaufnahme bitte direkt mit Frau Reifenstein.*









| Flugzeug         | Lancair 360 / 320   |
|------------------|---|
| Preis            | Verhandlungsbasis 19.000 €  |
| LBA-Gerätenummer | 1653  |
| Gutachten        | erstes Gutachten: 1992  |
| VVZ              | /   |
| Bemerkungen      | Angemeldetes Bauprojekt.<br>Weitere Detailbilder können auch bei der Geschäftsstelle angefragt werden. Flächenverlängerungen vorhanden  |
| Ansprechpartner  | Jochen Fuglsang-Petersen<br>Dorfstraße 17<br>24613 Aukrug<br>Tel: +49 (0) 4873 87145 80<br>Mobil: +49 (0) 1575 2822288<br><a href="mailto:j.fuglsang@gmx.de">j.fuglsang@gmx.de</a><br>skype: jochenfp |

Weitere Infos von Jochen:

*Bausatz Lancair 320/360 von 1989 mit Motor IO360 B1B, Rohbau Zustand nach ca. 2700 dokumentierten Baustunden:*

*Rumpf steht auf Fahrwerk, Bremsen eingebaut, Motor vormontiert. HLW vergrößerte Version fertig, aber noch nicht montiert. SLW noch nicht gefertigt und nicht montiert. SR original verpackt, Tragflächen rohbaufertig in der kurzen Version. Anbausatz für die Flächenverlängerung ist vorhanden aber noch nicht montiert.*

*Wesentliche offene Punkte:*

*Cowling und Baffling anpassen, Abgasanlage montieren und einpassen, Schläuche und komplette Elektrik, Haube anpassen, SLW fertig stellen und zusammen mit HL montieren, Steuerung komplettieren, Flächenverlängerung anbauen, Landeklappen fertig gestellt und einpassen, Instrumentierung, Finish*

*Motor:*

*Der IO 360 B1B wurde zusammen mit dem Bausatz der Lancair 1989 erworben und konserviert geliefert. Seitdem ist er trocken gelagert und lässt sich durchdrehen.*

*Dokumentation:*

*Für das Projekt ist eine umfassende Dokumentation vorhanden. Alle Bauschritte sind in einem Bautagebuch dokumentiert und regelmäßig vom Prüfer kontrolliert und gestempelt worden. Letzter Eintrag: Mai 1995.*

*Das Kit ist in Flensburg zu besichtigen. Bei Ladung und Transport kann geholfen werden.*

*Verkäufer: Harro Teichmann, Flensburg*







| Flugzeug         | Velocity   |
|------------------|--|
| Preis            | Verhandlungssache  |
| LBA-Gerätenummer | 1763   |
| Gutachten        | erstes Gutachten: 1991<br>zweites Gutachten: 1994  |
| VVZ              | Bis 2010   |
| Bemerkungen      | Fliegendes Projekt mit abgelaufener VVZ, D-EAVI<br>Lycoming IO-360 B1B, nur als Zweisitzer betrieben   |
| Ansprechpartner  | Tilman Beck<br>Mobile: 0162 4166 360<br>Telefon: 033671-31240<br>Email: <a href="mailto:fahrzeugbau-beck@t-online.de">fahrzeugbau-beck@t-online.de</a> |

Weitere Infos von Tilman:

*Es handelt sich um die Velocity JII Baujahr 1994 von Herrn Wilhelm Maul, Plauen, die am 09.11.2010 von mir erworben wurde. Die Anzeige zum Halterwechsel erfolgte am 29.11.2010 beim LBA Braunschweig. Der defekte Motor wurde begutachtet (Dachsel) und ein ca. Kostenvoranschlag erstellt, die Reparatur aber nicht in Auftrag gegeben. Das Flugzeug steht deshalb mit 486 hrs mit Sicherheitslandung wie übernommen zum Wiederaufbau zur Verwendung.*

*Aufgrund meines Arbeitspensums in meiner beruflichen Selbstständigkeit sehe ich mich veranlasst das Projekt selbst nicht weiterzuführen und möchte es deshalb veräußern.*

*Noch besser wäre es, wenn sich ein weiterer Interessent findet oder sich eine Gruppe bildet, da ich einen Bausatz der fast baugleichen Velocity 173 RG Elite ebenfalls anbiete, allerdings ohne Antrieb. So könnte das ein Technologieträger für fortschrittlichen Antrieb, Glascockpit usw. werden und dann die aerodynamischen Vorzüge der Flugzeuge analysiert und verglichen werden.*

*Herr Maul ist leider von uns gegangen, so dass nur Herr Klein vom OUV, sofern er dazu bereit ist, Auskünfte zum praktischen Flugbetrieb der JII D-EAVI in den Jahren von 2001 - 2005 geben kann.*

*Tilman Beck*



| Flugzeug         | Cherry BX 2   |
|------------------|---|
| Preis            | Verhandlungssache   |
| LBA-Gerätenummer | 1807  |
| Gutachten        | erstes Gutachten: 1995<br>zweites Gutachten: 2004<br>ergänzendes zweites Gutachten: 2013  |
| VVZ              | Fliegendes Projekt mit gültiger VVZ (fliegt seit 2011)  |
| Bemerkungen      | D-EDDJ  |
| Ansprechpartner  | Franz F. Metzler<br>Mobile: 0163 3521304<br>Email: <a href="mailto:franz-f.metzler@t-online.de">franz-f.metzler@t-online.de</a> |

## Weitere Infos von Franz

## CHERRY BX 2

**AUS ALTERS + GESUNDHEITSGRÜNDEN ABZUGEBEN**  
 STANDORT DES FLUGZEUGS HANNOVER AIRPORT  
 KONTAKT: MOB. +491633 521304  
 E-MAIL: [FRANZ-F.METZLER@T-ONLINE.DE](mailto:FRANZ-F.METZLER@T-ONLINE.DE)

- Serial-No. 173 SB Registraton D-EDDJ
- Baujahr 2004 sehr solide gebaut



- Zweisitziger Tiefdecker in Kompositbauweise
- Motor Hirth 3701 - 100 PS - Verbrauch ca 15 Ltr/h - Reisegeschwindigkeit 200 km/h
- Helix 3 Blatt Propeller
- ca 30 Stunden geflogen (Vorläufige Verkehrszulassung)
- Schnellmontierbare Tragflächen, mechanisches Einziehfahrwerk
- Bugrad steuerbar mit Hohlgummifeder, Hauptfahrwerkbeine aus GFK mit Holzkern
- Hydr. Scheibenbremsen mit Bremshebel
- Landeklappen mittels Handhebel und Querruderüberlagerung
- Pendelhöhenruder mit Antiservoklappe
- Trimmung des Höhenruders über Bowdenzug
- Radios neu: COM Filser ATR 833, 8,33 kHz Spacing
  - : Mode S Transponder Garrecht VT-01 Mode S Code 3d0ceb
  - : Encoder Garrecht VT-01



# MAKE A OFFER

| Flugzeug         | Super Cruiser (Pulsar Aircraft)  |
|------------------|--|
| Preis            | Verhandlungssache  |
| LBA-Gerätenummer | 2002113  |
| Gutachten        | erstes Gutachten: 2004   |
| VVZ              | /  |
| Bemerkungen      | Angemeldetes Bauprojekt.<br>Bitte beachten: Für Viersitzer sind die Nachweisforderungen etwas höher als für Doppelsitzer (siehe LBA-Merkblatt 240.1) |
| Ansprechpartner  | Robert van de Sandt<br>Jarnostr. 11, 22145 Hamburg<br>Mobil: 0170 5883188  |

Weitere Infos von Robert:

*Wir bieten eine Super Cruiser von Pulsar Aircraft, ausgeliefert als Fast Build Kit.*

*Infos zum Design:*

*Der Super Cruiser ist ein 4-sitziges Flugzeug mit einer Reisegeschwindigkeit von 190 mph und einer Überziehgeschwindigkeit von 59 mph. Das Flugzeug hat eine Länge von 25,46 Fuß und eine Spannweite von 29 Fuß, bei einem Bruttogewicht von 2500 lbs und einer Nutzlast von 1100 lbs. Der Prototyp wird von einem Conti IO-360ES angetrieben. Lycoming-Motoren von 160-200 PS werden empfohlen und die Bauzeit beträgt 1200-1500 Stunden. Verbaut wurden bisher ca. 200-300 Stunden. Die Flügel sind laminiert, die Ruder zum Teil. Der Rumpf wurde noch nicht (wesentlich) bearbeitet. Zum Verkauf steht der Bausatz ohne Motor, Propeller und Instrumente.*







| Flugzeug         | MC 100 BANBI  |
|------------------|---|
| Preis            | Verhandlungssache   |
| LBA-Gerätenummer | 2002124   |
| Gutachten        | erstes Gutachten: 2004<br>zweites Gutachten: 2006<br>zweites ergänzendes Gutachten: 2012  |
| VVZ              | Seit 2006, letzte VVZ bis Anfang 2019   |
| Bemerkungen      | Fliegendes Projekt mit abgelaufener VVZ, D-ELLF   |
| Ansprechpartner  | Osthaus & Beckert GmbH<br>Industriepark Brundorf 14<br>28790 Schwanewede<br>Telefon: 04795 9559 11<br>Email: <a href="mailto:co@osthaus-beckert.de">co@osthaus-beckert.de</a> |

Weitere Infos von Christian:

*Ich möchte meine MC 100 BANBI (ca. 260 Flugstunden) in gute Hände geben und mich ggf. von allem Baumaterial, das ich noch bevorräte, trennen. Ich bin auf eine Dynamik umgestiegen, in die steigt auch meine Frau und geteilte Freude ist doppelte Freude. Erstes und zweites OUV Gutachten vorhanden. Einwandfreier Gesamtzustand, exzellente Wirtschaftlichkeit. Weitere Infos, Fotos, Videos, Dokumente bei mir.*









| Flugzeug         | Vans RV-7   |
|------------------|---|
| Preis            | Verhandlungssache   |
| LBA-Gerätenummer | 2002133   |
| Gutachten        | erstes Gutachten: 2004<br>zweites Gutachten: 2006   |
| VVZ              | Seit 2006, letzte VVZ 08/22   |
| Bemerkungen      | Fliegendes Projekt mit gültiger VVZ, D-ENGL   |
| Ansprechpartner  | Thomas Engel<br>Telefon: 0170 446 9568<br>Email: <a href="mailto:th.engel@web.de">th.engel@web.de</a> |

Weitere Infos von Thomas:

*Der Bausatz wurde 2003 als Standardbausatz bestellt. Nach dreijähriger Bauzeit stand ich schließlich vor dem Erstflug, der am 15.03.2006 in Mainz-Finthen erfolgte. Es ist eine Kombination von einem fabrikneuen Mattituck TMX O-360 und dem Fixpitch-Propeller von Prince eingebaut.*

*Das Flugzeug hat einen sehr schönen „Uhrenladen“ der mittlerweile den Austausch des einen oder anderen Gerätes gerade hinter sich gebracht hat. Amperemeter, Öldruck und Öltemperaturanzeige sowie der Öldrucksensor wurden gegen neue Geräte ausgetauscht. Die Magnete wurden einer 500-Std.-Kontrolle unterzogen und diverse Rangier- und Lackschäden ausgebessert. Die Fahrwerksübergänge zu Boots und Cowling sind auch noch ergänzt worden. Auch der Propeller hatte einige Steinschläge und Rangierschäden, so dass ich ihn ebenfalls gegen einen neuen, gleicher Ausführung, getauscht habe. Das Funkgerät musste natürlich auch gegen ein neues mit einer 8,33er Rasterung getauscht werden. Navigiert habe ich immer mit meinem 7“-Tablet, für das ich mir eine Halterung gebaut habe. Insgesamt steht der Flieger jetzt sehr ansprechend und vernünftig da.*

*Im Rahmen meiner bisherigen Verkaufsbemühungen wurde der Motor von mehreren Interessenten eingehend untersucht incl. Leaktestes oder endoscopischer Untersuchungen des Zylinderraumes. Der sieht auch innendrin noch richtig gut aus. Das wundert mich überhaupt nicht, denn er hat mich in den vergangenen, etwas über 500 Stunden nicht einmal im Stich gelassen. Die Wahl eines fabrikneuen Motors mit 2400 Stunden between overhaul war eine Top- Entscheidung damals und auch die Liese Schalldämpfer haben sich bewährt. Die Prüfung für den Schallschutz hat er natürlich mit Bravour bestanden und auch die Flugdaten sind in einer studentischen Bachelorarbeit erhoben und berechnet worden die selbstverständlich zur Verfügung steht. Nur das Flughandbuch muss noch fertiggestellt werden. Das würde ich vor dem Verkauf noch übernehmen.*

*Verschenken möchte ich es aber auch nicht. Und nach den Erfahrungen, die ich im Laufe des Jahres mit vermeintlichen Interessenten gemacht habe, möchte ich hier jetzt keinen festen Preis nennen. Jeder, der ein faires Angebot macht, wird von mir eine faire Antwort bekommen.*



| Flugzeug         | Vans RV-7   |
|------------------|---|
| Preis            | Verhandlungssache   |
| LBA-Gerätenummer | 2002159   |
| Gutachten        | erstes Gutachten: 2005  |
| VVZ              | /   |
| Bemerkungen      | Angemeldetes Bauprojekt   |
| Ansprechpartner  | Gebhard Munz<br>Email: <a href="mailto:gebhard.munz@web.de">gebhard.munz@web.de</a> |

Weitere Infos von Gebhard:

*Das Kit besteht aus dem Standard Empennage Kit und Wing Kit.*

*Empennage Kit fertig gebaut. Wing Kit ist fertig zum Nieten der Skins. Leading edge, spar und ribs fertig genietet. Flaps und ailerons fertig gebaut und Tanks fertig zum Nieten. Tanks mit abschließbaren delux Fuel Caps, kapazitiven Tanksensoren und Fuel flop Tube für Kunstflug.*

*Komplette Fotodokumentation sowie komplette DVD-Videoserie für den Bau. Gebaut von gelerntem Werkzeugmacher/Ingenieur in hoher Qualität.*

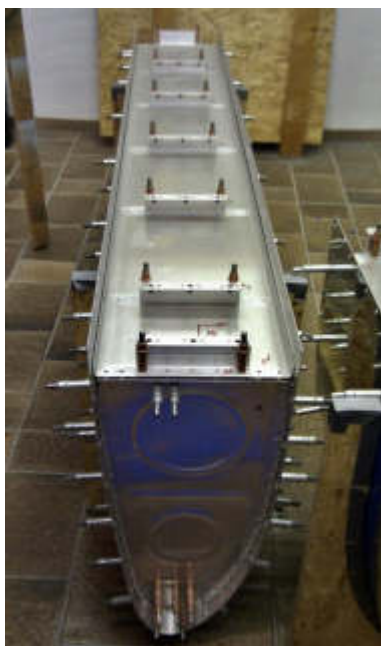
*Bei der Bestellung von Fuselage und Finishing Kit kann noch über das Fahrwerk (Bugrad oder Spornrad) und über die Kabinenhaube (Sliding oder Tip-up) entschieden werden.*

*Gerne gebe ich das bei mir schon einige Jahre ruhende Projekt ab und würde mich freuen, wenn die Van's auf diesem Weg doch noch in die Luft kommt.*

*Standort ist 73614 Schorndorf.*







| Flugzeug         | Sky Princess  |
|------------------|---|
| Preis            | Verhandlungssache   |
| LBA-Gerätenummer | 2002224   |
| Gutachten        | erstes Gutachten: 2005  |
| VVZ              | /   |
| Bemerkungen      | Angemeldetes Bauprojekt.<br>Australische Version der Jodel D11 Serie, Zweisitzer mit verstärktem Holm, breiterem Rumpf und Schwingenfahwerk. Verschiedene Triebwerke mit ca. 100 PS |
| Ansprechpartner  | Jürgen Thiel<br>Lübower Str. 14<br>19370 Parchim<br>Telefon: 03871 451890<br>Email: <a href="mailto:juti@thielfox.de">juti@thielfox.de</a>  |

Weitere Infos von Jürgen:

*Dieser Flugzeugtyp ist eine Variante der Jodel-Baureihe, bestehend aus einem verbreiterten D11-Rumpf und einer D150-Fläche ohne Klappen, jedoch mit einem variablen Spoiler an der Rumpfunterseite, erweiterte Gepäckfächer und einem Fahrwerk mit Kunststoff-Schwinge statt des typischen Jodel-Rohrtyps.*

**RUMPF** *komplett hergestellt und bespannt, Kabine mit Türen und Verglasung fertig. Erweitertes Gepäckfach, Motor-Cowling fertig und gespritzt. Elektrokabel und Steuerseile eingebaut. NAV-Beleuchtung und Strobe-Lites montiert*

**LEITWERKE** *komplett hergestellt und bespannt*

**FLÄCHE** *komplett hergestellt und mit Belastungstest abgenommen. Steuerkabel eingebaut. Querruder einbaufertig. Landelichter und NAV-Beleuchtung/Strobe-Lites montiert. Oratex-Bespannmateriel sowie Kleber vorhanden*

**FAHRWERK** *Einsatzfertig mit Bremsen, Flächen-Anschlüsse und Verkleidungsteilen*

**MOTOR** *SUBARU-EA81 Flugmotor-Variante testgelaufen. Motorträger fertig*

**AUSSTATTUNG** *Die zum Betrieb notwendige Avionik vorhanden:*

MGL EFIS iEFIS Discovery Lite 7"

Autopilot TruTrack PP2 Pictorial Pilot

f.u.n.k.e. Funkgerät ATR833S

f.u.n.k.e. Transponder TRT800H

ELT Kannad 406AF-Compact

Crazed Pilot LED-Landelichter

AvioLights Sky Nav 360 NAV/Strobe





| Flugzeug         | Vans RV-8A   |
|------------------|--|
| Preis            | Verhandlungsbasis 10.000 €   |
| LBA-Gerätenummer | 2002367  |
| Gutachten        | erstes Gutachten: 2008   |
| VVZ              | /  |
| Bemerkungen      | Angemeldetes Bauprojekt  |
| Ansprechpartner  | Markus Heinze<br>27449 Kutenholz<br>Telefon: 03871 451890<br>Email: <a href="mailto:markusheinze@t-online.de">markusheinze@t-online.de</a> |

Weitere Infos von Markus:

- *Beinhaltete Bausatzteile: Leitwerk, Tragflächen, Rumpf (22,850 \$, ohne Fracht + Zoll)*
- *Fehlende Bausatzteile: Finishing (9,600 \$, ohne Fracht + Zoll)*
- *Bauzeit: 2008 – 2011 mit ca. 800 h*
- *Fertigstellung: Leitwerk, Tragflächen und ca. 10% vom Rumpf*
- *Fertigstellungsgrad: ca. 40% der Strukturarbeiten*
- *Prüfer Inspektionen: Leitwerk am 28.09.2008, Tragflächen am 25.04.2010*
- *Ausführung: Qualitativ hochwertig*





| Flugzeug         | Glasair II-S TD   |
|------------------|---|
| Preis            | Verhandlungssache   |
| LBA-Gerätenummer | 2002417   |
| Gutachten        | erstes Gutachten: 2010  |
| VVZ              | /   |
| Bemerkungen      | Angemeldetes Bauprojekt   |
| Ansprechpartner  | Ulrich Wolter<br>E-Mail: <a href="mailto:enterprisefuture@web.de">enterprisefuture@web.de</a> |

Weitere Infos von Ulrich:

*Das Kit habe ich 2009 aus USA von Glasair Aviation, LLC importiert. Es wurde dahingehend modifiziert, dass es mit gesteckten Flügeln und Höhenruder geplant ist, die einen einfachen Transport im Anhänger zulassen. Die Änderungen mit vorhandenen Berechnungen wurden seinerzeit von Dr.-Ing. Bernhard Hinz erarbeitet. Bernhard ist leider in 2012 mit seiner LS-1 tödlich verunglückt. Das geteilte HLW ist zu 80 % rohbaumäßig fertiggestellt. Die unteren Tragflächenschalen sind in 3 Teile gestückelt. Der standardmäßige I-Beam Holm ist nicht vorhanden. Anstelle dessen müssen die beiden Kastenholme (L+R) sowie eine Holmbrücke gem. vorhandener Beschreibung gebaut werden. Eingehende GFK-Kenntnisse sind somit unabdingbar um das Projekt fertig zu stellen. Altersbedingt sowie finanziell bin ich nicht mehr in der Lage das Projekt zu Ende zu bringen. Investiert wurden bisher ca. € 55 TSD. Freue mich auf eine positive Resonanz.*







| Flugzeug         | Europa XS Monowheel  |
|------------------|--|
| Preis            | Verhandlungssache  |
| LBA-Gerätenummer | 2002440  |
| Gutachten        | erstes Gutachten: 2011   |
| VVZ              | /  |
| Bemerkungen      | Angemeldetes Bauprojekt  |
| Ansprechpartner  | Jan-Olaf Schiwek<br>Handy 0177 1984834<br>Email <a href="mailto:oskarrf5@gmail.de">oskarrf5@gmail.de</a> |

Weitere Infos von Jan-Olaf:

*Europa XS-Trigear mit Glasfaser Rippen, Fertigstellungsgrad 65 %, Bauzustand Prüfer dokumentiert*

*Alle Optionen sind vorhanden:*

- Cockpit forward install Rotor 914 incl. Cowl und Motorträger
- Motor Rotax 914 ULS (kann auch separat verkauft werden)
- Speedkit
- Elektrokraftstoffanzeige
- Vorbereitet Autopilot – Stallwarner
- Cockpit Breitenerweiterung
- AOA Probe

| Flugzeug         | Rans S-9  |
|------------------|---|
| Preis            | Verhandlungssache   |
| LBA-Gerätenummer | 2002493   |
| Gutachten        | erstes Gutachten: 2011  |
| VVZ              | /   |
| Bemerkungen      | Angemeldetes Bauprojekt   |
| Ansprechpartner  | Klaus Berger<br>Albertshofen 5a<br>82272 Albertshofen<br>Tel.: +49 (0) 8146-288 55 99<br>E-Mail: <a href="mailto:info@klaus-berger.de">info@klaus-berger.de</a> |

Weitere Infos von Klaus:

*Bauprojekt als ECHO-Zulassung. Der Plan war, einfachen (legalen) Kunstflug so günstig als möglich zu halten. Der Bausatz wurde vom Musterbetreuer in Deutschland bezogen. Ausführung für Rotax 100 PS mit diversen Extras. Rohbau so gut wie abgeschlossen, Belastungstests durchgeführt mit Dokumentation in Fotos und Videos. Blechverkleidungen, Scheiben schon fertig. Ablagefach hinter Sitz konstruiert, u.v.mehr. Anschauen und dann weiteres Besprechen macht Sinn!*







| Flugzeug         | Laser Z-2300   |
|------------------|--|
| Preis            | Verhandlungsbasis 9.500 €  |
| LBA-Gerätenummer | 2002603  |
| Gutachten        | erstes Gutachten: 2017   |
| VVZ              | /  |
| Bemerkungen      | Angemeldetes Bauprojekt  |
| Ansprechpartner  | Olaf Weidner<br>E-Mail: <a href="mailto:buero@weidner-rheine.de">buero@weidner-rheine.de</a> |

Weitere Infos von Olaf:

Zum Verkaufsumfang gehört:

- Konstruktion basierend auf Plansatz v. Devon York, kompletter Plan im 3D-CAD System von mir nachkonstruiert, ca. 250 Std.
- fertig beplankter Flügel, zu 100% mit Aerodux verklebt, alle Teile CNC-gefräst
- Hauptholm aus Sitka-Fichte durchgehend ohne Schäftung
- Querruderumlenkung aus Chrommolybdänstahl bereits eingebaut
- Schläuche für Pitotrohr bereits eingezogen (statisch u. dynamisch)
- Festigkeit der Beplankung laborgetestet
- Bauform für die Querruder, CNC- hergestellt
- einen Teilesatz für ein Querruder, hergestellt aus Kohlefaser in Sandwichbauweise/ Vakuumverfahren
- einen Datenträger mit der gesamten Detailkonstruktion des Laser Z-2300 in 3D-CAD, Format frei wählbar.
- Bisheriger Baufortschritt mit rd. 600 Bildern detailgenau dokumentiert









| Flugzeug         | Vans RV-10   |
|------------------|--|
| Preis            | Verhandlungssache  |
| LBA-Gerätenummer | 2002616  |
| Gutachten        | erstes Gutachten: 2018   |
| VVZ              | /  |
| Bemerkungen      | Angemeldetes Bauprojekt  |
| Ansprechpartner  | Jan-Ole Moriz<br>Parkalle 14<br>21521 Wohltorf<br>Handy: 0152 5321 221 0<br>Mail: <a href="mailto:Kimmel.Moriz@t-online.de">Kimmel.Moriz@t-online.de</a> |

Weitere Infos von Jan-Ole:

*Ich biete hier mein RV 10 Projekt an, dass ich schweren Herzen verkaufen will. Begonnen habe ich im Sommer 2018 mit viel Enthusiasmus. Im Laufe der letzten Jahre habe ich leider feststellen müssen, dass mir die benötigte Zeit auf Dauer fehlt. Ich habe großen Spaß am Bau des Flugzeuges, aber aufgrund meiner großen Familie und meiner Freelance Tätigkeit als Fluglehrer komme ich viel zu selten dazu.*

*Ich habe im Sommer 2018 das komplette Kit von VANS (Empennage, Wings, Fuselage und Finishing Kit) erhalten. Das Projekt ist beim LBA angemeldet und wird von der OUV betreut. Die Bauaufsicht hat Christian Tank. Es ist von mir ursprünglich geplant worden, das Flugzeug auch für IFR zuzulassen, was es in Deutschland für „Experimentals“ noch in den Anfängen steckt.*

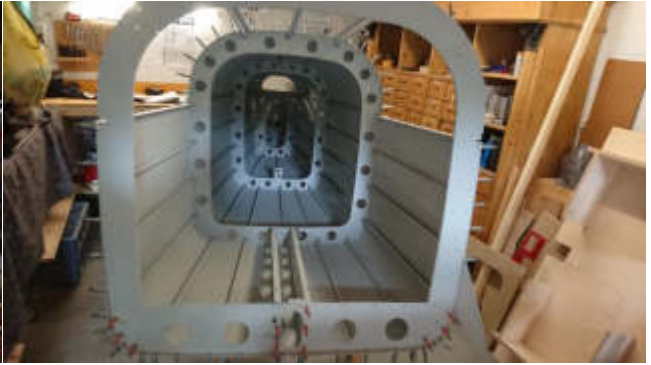
*Sämtliche Teile sind auf der Innenseite angeraut und mit 2K Epoxi-Primer behandelt worden.*

*Der hintere Rumpfteil und das Leitwerk sind bis auf Kleinigkeiten fertig und müssen nur wieder zusammen gebaut werden. Die Flügel sind auf der Oberseite fertig beplankt. Die äußeren Flügelvorderkanten sind fertig, aber noch nicht an den Holm genietet. Die inneren Vorderkanten, nämlich die Tanks, sind gerade in Arbeit. Die Ailerons und die Flaps sind fertig.*

*Da die Kabel im Flügel verlegt werden müssen bevor man diese schließt, habe ich schon mit der elektrischen Vorplanung für das ganze Flugzeug begonnen, aber noch nichts installiert.*

*Ich biete auch das komplette Werkzeug für den Bau mit an. Dieses habe ich bei Cleveland Tools vor Baubeginn bestellt.*

*Wer Interesse hat, dieses ambitionierte Projekt zu übernehmen, der bekommt von mir nicht nur das komplette Kit und das Werkzeug, sondern auch viele Ideen, Vorüberlegungen, Erfahrungen, Links und Tipps. Über einen Preis kann man sprechen, wenn man sich das Projekt angesehen hat.*



| Flugzeug         | RV-12iS  |
|------------------|--|
| Preis            | Verhandlungsbasis 34.500 €   |
| LBA-Gerätenummer | 2002641  |
| Gutachten        | erstes Gutachten: 2020   |
| VVZ              | /  |
| Bemerkungen      | Angemeldetes Bauprojekt. Geplanter Bau mit dem Rotax 912iS.                                |
| Ansprechpartner  | Peter Mihatsch<br>E-Mail: <a href="mailto:Peter.Mihatsch@gmx.de">Peter.Mihatsch@gmx.de</a> |

Weitere Infos von Peter:

*Der Bausatz für meine RV12iS wurde am 16. Januar 2020 geliefert. Ich wählte die Rotax Einspritzer-Version 912iS und in jedem Flügel einen Landescheinwerfer. Neben sonstigen Verbesserungen wird hier auch ein handbreiter Schubregler statt der bisherigen Stange verwendet. Der Bausatz enthält noch nicht Motor und Avionik. Die laufende Dokumentation des Baufortschritts erfolgte über eine dafür erstellte Webseite, die dann seitenweise als das obligatorische Baubuch ausgedruckt werden kann.*

*Ein großer Vorteil ist, dass die Flügel in Minuten angeklappt werden können und das Flugzeug mit dem Hänger auf der Straße transportiert werden kann.*

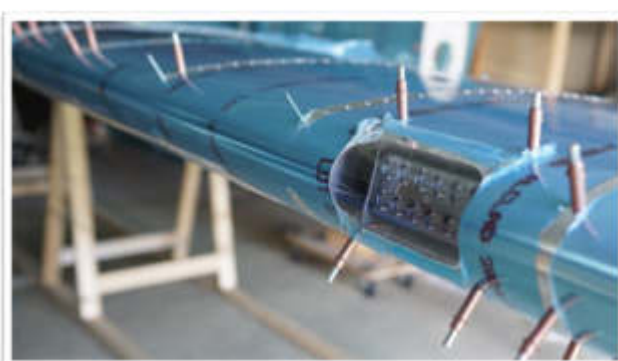
*Am rechten Flügel sind bereits die Deckbleche montiert. Das schräge Abschlussblech wird erst nach dem Test des Landescheinwerfers angenietet. Der linke Flügel ist noch einseitig offen. Alle dünnen Bleche sind mit einer 1-Komponenten-Grundierung für Alu versehen. Ob dies für den Innenbereich auch notwendig sein wird, muss man selbst abschätzen. Alle Alubleche sind vom Hersteller schon mit einer Reinaluminium-Außenschicht versehen. Außer den letzten Arbeiten ist das Baubuch von meinem Bauprüfer angesehen und abgestempelt.*

*Ich biete den Bausatz in der jetzigen Teilfertigstellung für € 34500.- an. Das sind die Teilekosten, wie sie 2019 von Van's Aircraft berechnet wurden ohne Transport- und Zollkosten. Zugute kam dem Preis, dass der Dollar niedrig stand: 1\$ = 1.10€.*

*Der Bausatz kommt heute beim aktuellen Dollarkurs einschließlich der Mehrwertsteuer auf € 45370. Dazu kommen noch die Transport- und Zollkosten, für die sich auch die anteilige Mehrwertsteuer erhöht.*

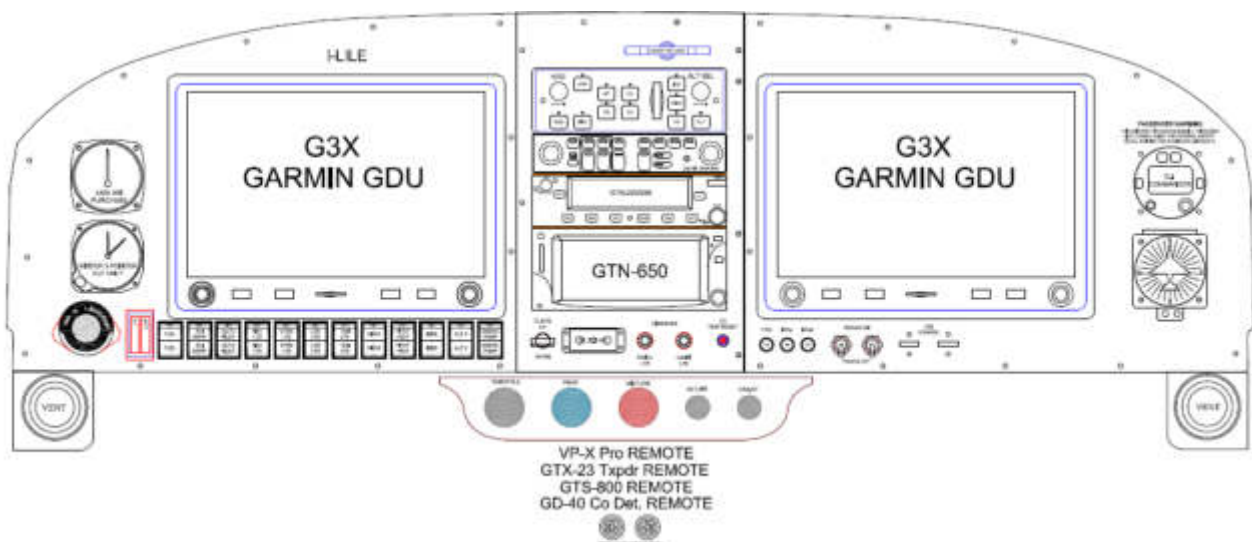
*Bei Interesse oder für weitere Informationen, z.B. Einsicht in das Baubuch, bitte ich um Kontaktaufnahme über meine Email-Adresse. Natürlich kann der Bausatz nach Absprache gern in der Nähe von Günzburg besichtigt werden.*





| Flugzeug         | RV-14A   |
|------------------|--|
| Preis            | Verhandlungsbasis 275.000 €  |
| LBA-Gerätenummer | 2002676  |
| Gutachten        | erstes Gutachten: 2021   |
| VVZ              | /  |
| Bemerkungen      | Angemeldetes Bauprojekt, steht kurz vorm zweiten Gutachten.<br>Triebwerk YIO-390-EXP10 (210hp, AVGAS 100 only) mit elektronischer Zündung P-MAG 114) |
| Ansprechpartner  | Elmar Marinoni<br>Telefon: +39 3357751391 (Italien)<br>E-Mail: <a href="mailto:elmar.marinoni@gmail.com">elmar.marinoni@gmail.com</a>                |

Weitere Infos auch über Gutachter Thomas Sandmann (0173 6407812).









| Hubschrauber     | Rotorway A600 Talon                               |
|------------------|---|
| Preis            | Verhandlungssache                                 |
| LBA-Gerätenummer | 3003570   |
| Gutachten        | erstes Gutachten: 2012<br>zweites Gutachten: 2013 |
| VVZ              | Letzte VVZ 05/2022, D-HHWW                        |
| Bemerkungen      | Fliegendes Projekt                                |
| Ansprechpartner  | Helfried Weber<br>Telefon: 0172 3485815           |

Weitere Infos von Helfried:

*Rotorway A600 Talon (SN: 8086), sehr guter Zustand, Betriebszeit: ca. 70 Std bei ca. 220 Landungen*

*Ausstattung:*

- *metallic blau*
- *viele verchromte Teile (z.B. Ausgleichsgewicht, Pedale, Scharniere)*
- *abnehmbares Helibag (Transportkoffer)*
- *Interior: Kunstleder/Filz, schwarz+anthrazit*
- *Pilotentür von aussen abschliessbar*
- *zusätzlich eingebauter Hauptschalter*
- *LED Begrenzungsleuchten*
- *Wetter- und Regenschutz Abdeckung*
- *Propellerschutz (Befestigung)*
- *Rangierräder*
- *diverse Werkzeuge für Wartungsarbeiten*







| Hubschrauber     | EXEC 162F   |
|------------------|---|
| Preis            | Verhandlungsbasis 52.000 €  |
| LBA-Gerätenummer | /   |
| Gutachten        | /   |
| VVZ              | /   |
| Bemerkungen      | Bauprojekt wurde bislang nicht angemeldet   |
| Ansprechpartner  | Torsten Helms<br>Telefon: +49 441 36117832<br>Email: <a href="mailto:flyrotorway@aol.com">flyrotorway@aol.com</a> |

Weitere Infos von Torsten

*Angefangenes Projekt, bestehend aus allen 4 „Stages“ und dem Light Kit (incl. großer Lichtmaschine). Dabei ist noch die „EZ-Start“ Electric Clutch und der Cog Belt von Spurling. Der Rahmen, Landing Gear, Motorträger und einige Kleinteile sind pulverbeschichtet, die Auspuffanlage ist Keramik beschichtet. Die Pedalen und Controls sind verchromt. Der Motor und die Rotorblätter sind noch in ihren originalen Kisten. Der Bauzustand entspricht mehr oder weniger den Bildern. Der Body wird von Clekos gehalten, die Türen sind noch nicht angefangen und alle Fenster besitzen noch die Schutzfolie. Einige „Technik“-Teile wie Heckrotor, Riemenrollen und -Halter zum Heckrotor, Controls usw. sind bereits angefangen. Die Ansteuerhebel der Rotorblätter wurden bereits in einem Maschinenbaubetrieb gefräst. Instrumente sind dabei, wie sie ausgeliefert wurden, incl Fadec.*



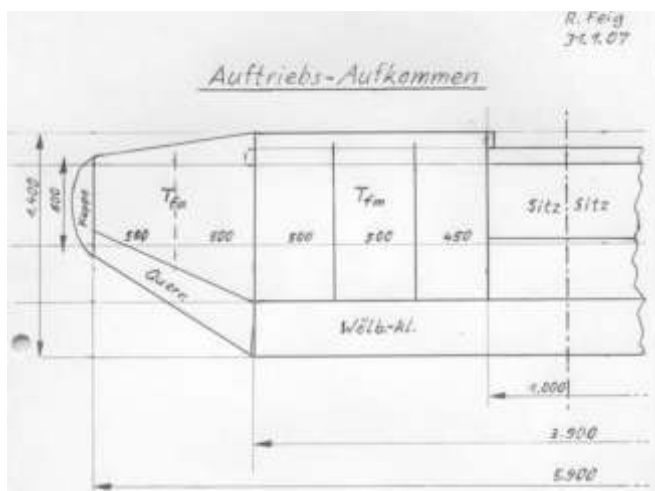


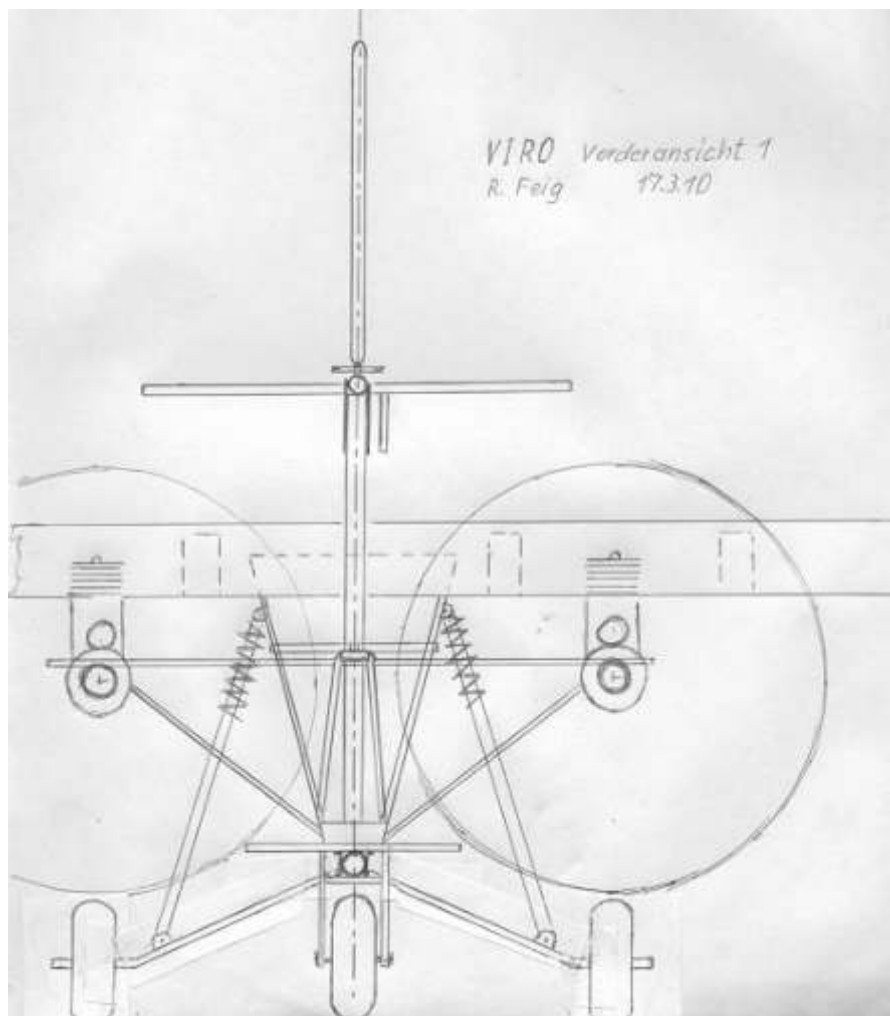


| Ultraleicht<br>120 kg | VIRO 120  |
|-----------------------|---|
| Preis                 | Verhandlungsbasis 2.500 € oder umsonst für Restarbeit in Haltergemeinschaft 50 : 50   |
| DAeC-Gerätenummer     | Keine, da 120 kg Klasse (OUV-interne Bezeichnung LL002)   |
| Gutachten             | Erstes Gutachten: 2014  |
| VVZ                   | /   |
| Bemerkungen           | Bauprojekt, Fertigstellung 75%  |
| Ansprechpartner       | Dr. Rainer Feig<br>Johannesstr. 29 b<br>01640 Coswig bei Dresden<br>Telefon: 03523 533<br>Webseite: <a href="http://www.rainer-feig.de">www.rainer-feig.de</a><br>Email: <a href="mailto:1@rainer-feig.de">1@rainer-feig.de</a> |

Weitere Infos von Rainer:

|                  |   |
|------------------|---|
| Leermasse        | 120 kg  |
| MAX: Abflugmasse | 220 kg  |
| Steuerung        | Dreiachssteuerung   |
| Tragwerk         | rechteckiges Mittelteil auf 4 m, Profil NACA 4412, Profiltiefe 1,40 m, stranggepresste Profilnase, außen auf je 0,50 m Trapezform, abklappbar |
| Bauweise         | Ganzmetall, Schulterdecker, freitragend   |
| Spannweite       | 6,00 m, im Hangar 4,3 m   |
| Landehilfe       | Wölbungsklappe auf 3,50 m mittig  |
| Querruder        | je Seite auf 0,50 m   |
| Triebwerke       | 2 x Raket mit je 14 ÜS  |
| Propeller        | WOODCOMP, Anfertigung nach Vorgabe  |
| Fahrwerk         | #40015 (FT 300/4"x15)   |







| Motorsegler      | Kortina 2000  |
|------------------|---|
| Preis            | Verhandlungssache   |
| LBA-Gerätenummer | Es wurde keine vergeben   |
| Gutachten        | Erstes Gutachten: 1984  |
| VVZ              | /   |
| Bemerkungen      | Bauprojekt  |
| Ansprechpartner  | Jürgen Röhrdanz<br>Lärchenstr. 16, Söllhuben<br>83083 RIEDERING<br>Telefon: 08036 8058<br>Email: <a href="mailto:juergen.roehrdanz@arcor.de">juergen.roehrdanz@arcor.de</a> |

Weitere Infos von Jürgen:

Selbststartfähiger 2-sitziger Motorsegler in Faserverbundbauweise (FVW), freitragender Schulterdecker (Eigenkonstruktion) mit Tragflügel Valentin 'TAIFUN' und T-Leitwerk. Weitere Features auf Anfrage. Weiterhin vorhanden:

- Großlamine,te,
- Plexiglashaube,
- Tragflügel (Valentin 'TAIFUN') mit Holmbrücke,
- Antriebs- und Fahrwerkskomponenten,
- Steuerungsteile und Instrumentierung

Das Flugzeug **'KORTINA 2000' (JR1)** ist ein zweisitziger, selbststartfähiger Motorsegler der Utility-Klasse hergestellt in Faserverbundbauweise (FVW).

Der Entwurf hat das Ziel, in einem Motorsegler attraktive Eigenschaften im Segelflug sowie gute Leistungen im Motorflug zu vereinen. Dies wird durch die besondere Auslegung des Flugzeugs und seines Antriebs sowie durch die Faserverbundbauweise und die damit verbundene hohe Oberflächengüte und Konturtreue der Profile erreicht.

Zur Erhöhung der Beulsteifigkeit bei geringem Gewicht sind die Strukturen als Sandwich ausgeführt. Darüber hinaus ist das Flugzeug im Flug und am Boden leicht bedienbar sowie generell sehr wartungsfreundlich.

Der Motorsegler **'KORTINA 2000'** ist ein freitragender Schulterdecker mit Wölbklappenprofil (Valentin 'TAIFUN') und T-Leitwerk. An der Oberseite des Flügels befinden sich Schempp-Hirth-Bremsklappen. Zur Verbesserung der Flügelaerodynamik wird der Taifunflügel mit Randbögen und Winglets versehen. Dadurch vergrößert sich die Spannweite jedes Flügels um 0,5 m gegenüber dem Original Taifunflügel. Querruder- und Wölbklappenausschläge werden zur Erhöhung der Wirksamkeit überlagert. Die Trimmung des gedämpften Höhenleitwerks erfolgt über Verstellung des Einstellwinkels der pendelnd gelagerten Höhenflosse.

Der Motorsegler hat ein mechanisch einziehbares, durch Elastomerfedern gedämpftes Fahrwerk. Ein großes Hauptrad und das lenkbare Bugrad sind in Tandemanordnung eingebaut. Es sind beidseitig an den Tragflächen Stützräder vorgesehen.

Das Triebwerk ist ein Modifizierter (z. B. Doppelzündung, Untersetzungsgetriebe . . .) **BMW** Zweizylinder-Boxermotor Typ **R100RS**. Der Motor ist hinter der Hauptholmbrücke im Rumpf mit einer schwingungsdämpfenden Aufhängung eingebaut und treibt über zwei Zahnriemensätze zwei Schubpropeller an. Diese sind jeweils rechts und links vom Rumpf hinter der Profilhinterkante der Flügelstummel angeordnet.

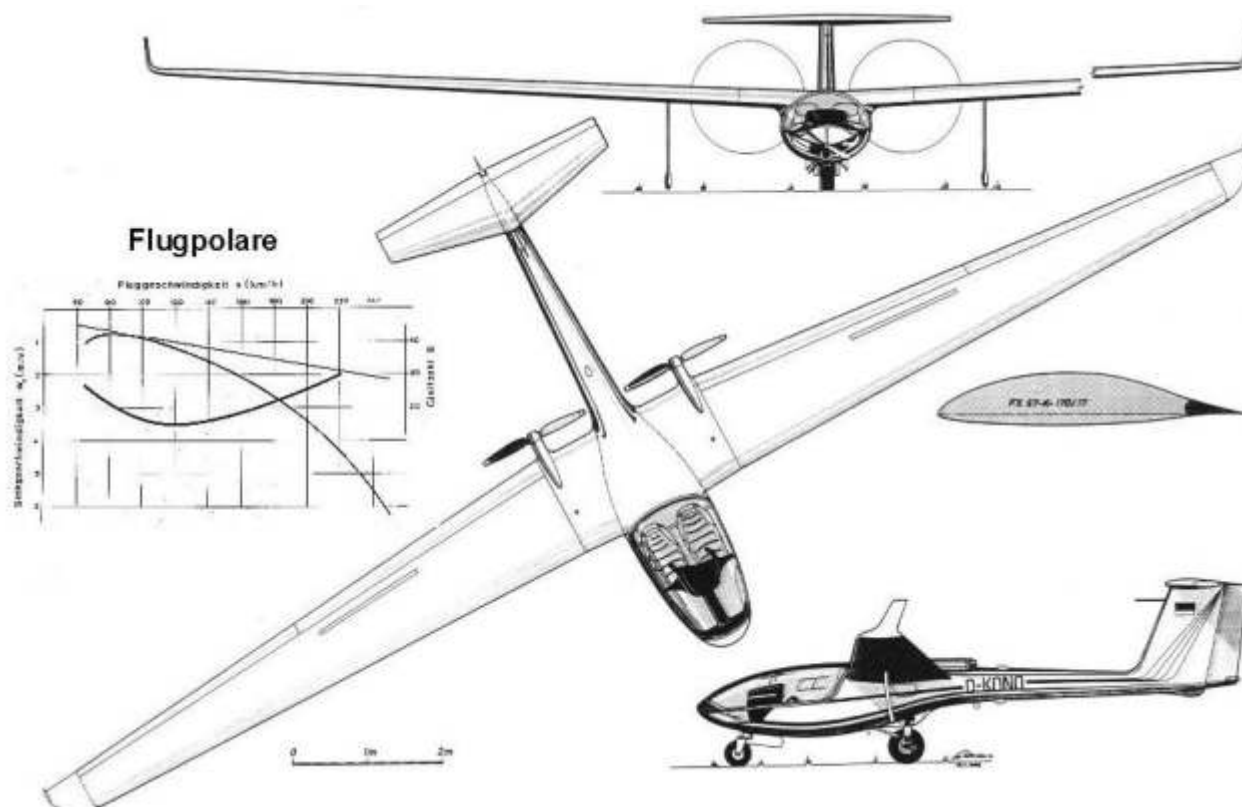
Zur Lärminderung besteht zwischen Propellerebene und Flügelhinterkante ein größerer Abstand. Außerdem sind die Propellerblätter schlagweich gelagert. Die Propeller sind zur Anpassung an verschiedene Flugzustände mit Blattwinkelverstellung ausgestattet. Sie falten sich im Stillstand durch Federkraft zusammen. Im Motorflug werden die Propellerblätter durch Wind- und Fliehkräfte aufgefaltet.

Die Sitze sind nebeneinander in einem Sicherheitscockpit mit eingestakter großflächiger Verglasung angeordnet. Vom Cockpit aus ist ein großer, hinter den Sitzen angeordneter Staureum zugänglich.

Für den Transport des Flugzeuges auf der Straße und zur besseren Handhabung am Boden können die Tragflächen durch Schnellverschlüsse vom Rumpf gelöst, beigeklappt oder ganz entfernt werden. Das Beiklappen kann ggf. durch eine Vorrichtung unterstützt werden.

Die Konstruktionsarbeiten am Motorsegler **'KORTINA 2000'** wurden 1983, die Arbeiten zum Bau des Flugzeuges 1985 begonnen.

|                                   |                |  |  |   |                   |                  |
|-----------------------------------|----------------|--|--|---|-------------------|------------------|
| Hersteller/Entwickler             |                | Dipl.-Ing. Jürgen Röhrdanz<br>Robert-Koch-Straße 30<br>D-85521 Ottobrunn<br>Tel. (089) 609 19 75 |  | Rüstmass                                  | kg                | 475              |
| Werkstatt                         |                | Lärchenstraße 16, Söhlhuben<br>83083 RIEDERING<br>Tel. (08036) 80 58                             |  | Zuladung                                  | kg                | 250              |
|                                   |                |  |  | Abflugmasse                               | kg                | 725              |
|                                   |                |  |  | Flächenbelastung min                      | kg/m <sup>2</sup> | 30               |
|                                   |                |  |  | max                                       | kg/m <sup>2</sup> | 40               |
|                                   |                |  |  | Flächenleistung                           | kW/m <sup>2</sup> | 2,8              |
| Muster                            |                | RÖHRDANZ JR 1<br>'KORTINA 2000'  |  | Tankinhalt                                | ltr               | 2 x 50           |
| Verwendung                        |                | Reise-/Leistungssegelflug  |  | Max. Geschwindigkeit<br>in NN             | km/h              | 250              |
| Besatzung                         |                | 1 + 1  |  | Max. Reisegeschwindigkeit                 | km/h              | 220              |
| Bauweise                          |                | Voll - F V W - Bauweise<br>(Faser-Verbund-Werkstoffe)  |  | Reisegeschwindigkeit (80%)                | km/h              | 190              |
| Triebwerk                         |                | BMW R 100 RS, modifiziert<br>2 Zylinder-Boxer - 4 Takt - Motor<br>52 (70)<br>7000                |  | Reichweite bei Reisegeschwindigkeit (60%) | km                | 1500             |
| Leistung bei                      | kW (PS)<br>rpm | 2 Dreiblattpropeller<br>mit Blattverstellung<br>2800   |  | Dienstgipfelhöhe                          | m                 | 5000             |
| Luftschraube                      |                | 1,4  |  | Startrollstrecke                          | m                 | 180              |
| Drehzahl                          | rpm            |  |  | Landerollstrecke                          | m                 | 180              |
| Durchmesser                       | m              |  |  | Beste Gleitzahl<br>bei                    | km/h              | 34               |
|                                   |                |  |  | Geringstes Sinken<br>bei                  | m/s<br>km/h       | 110<br>0,8<br>80 |
| Spannweite                        | m              | 18,0   |  | Überziehgeschwindigkeit                   | km/h              | 72               |
| Rumpflänge                        | m              | 7,4  |  | Zulässige Lastvielfache                   |                   | + 5,3 / - 3,0    |
| Rumpfbreite über<br>Flügelstummel | m              | 2,3  |  | Tragflügelprofil                          | Wortmann          | FX-67-K-170/17   |
| Höhe                              | m              | 2,3  |  | Seitenleitwerksprofil                     | Wortmann          | FX-71-L-150/30   |
| Cockpitbreite                     | m              | 1,2  |  | Höhenleitwerksprofil                      | Wortmann          | FX-71-L-150/25   |
| Flügelfläche                      | m <sup>2</sup> | 18,2   |  |   |                   |                  |
| Streckung                         |                | 17,8   |  |   |                   |                  |





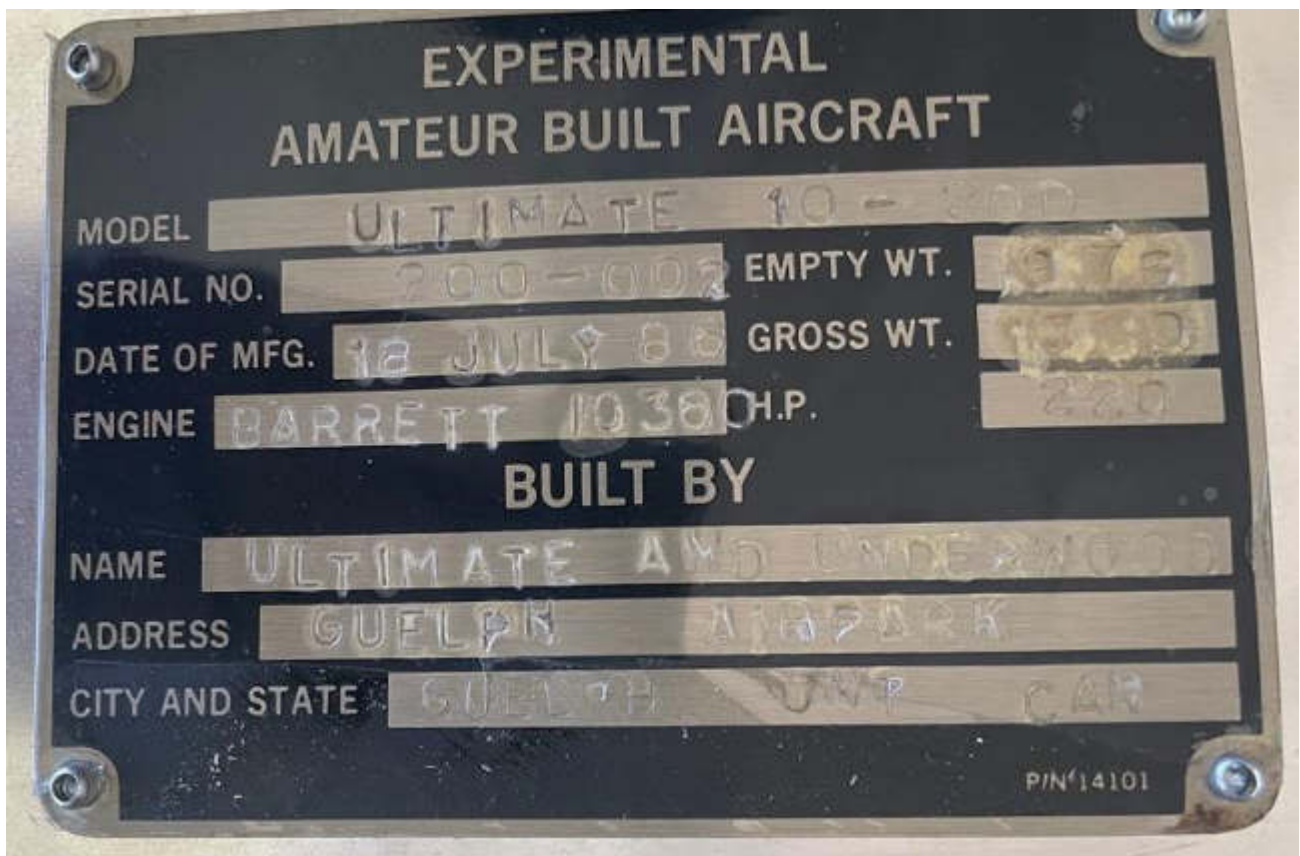




| Flugzeugteile    | Ultimate 10  |
|------------------|--|
| Preis            | Verhandlungssache  |
| LBA-Gerätenummer | /  |
| Gutachten        | /  |
| VVZ              | /  |
| Bemerkungen      | Bauprojekt   |
| Ansprechpartner  | Boris Reitz<br>Email: <a href="mailto:boris.reitz@gmx.de">boris.reitz@gmx.de</a> |

Weitere Infos von Boris:

Ich habe kürzlich eine nicht flugfähige in Kanada gebaute Ultimate 10 gekauft. Von der Maschine verwende ich einige Teile (Motor, Propeller, Rückenflugschmierung) für meine eigene RV-8. Den Rumpf, Canopy und Flügel (top Zustand) möchte ich an einen Selbstbauer verkaufen.



| Instrumente     | Sammlung alter Instrumente   |
|-----------------|--|
| Preis           | Verhandlungssache  |
| Bemerkungen     | Victor Arleth löst seine sehr umfangreiche Sammlung von Instrumenten und Flugzeugteilen auf. Für Oldtimerliebhaber dürfte einiges dabei sein. Eine Liste gibt es nicht, da es wohl zu viele Instrumente / Teile sind. Daher wendet Euch bitte direkt an ihn. |
| Ansprechpartner | Victor Arleth<br>Telefon: 09131 / 401689<br>Email: <a href="mailto:victor.arleth@t-online.de">victor.arleth@t-online.de</a>  |