

OUV-Marktplatz

für angefangene / fliegende / zugelassene OUV-Projekte

Aktualisiert: Dezember 2023



Flugzeug	RV-9A
Preis	VB 149.000 €
LBA-Gerätenummer	2002175
Gutachten	erstes Gutachten: 2005 zweites Gutachten: 2008 dritte Gutachten: 2010
Endgültige Zulassung	Seit 2011
Bemerkungen	Sehr gut gebaute RV-9A mit MOGAS-tauglichen Lycoming YO-320-D1A Triebwerk und Zelle total: ca. 378 Std Propeller: SENSENICH Gewartet durch Flugwerft Avionik: COM/NAV/GS/GPS: GARMIN GNS 430 GPS: GARMIN GPSMAP 496 COM: IC A200 XPDR: BECKER BXP6401 ENCODER: BE6401-1 ELT: KANNAD AF 406 compact EFIS: GRT Horizon 1 EIS: GRT EIS 4000 Autopilot: TRUTRAK Digiflight II mit elektrischer Trimmung Ledersitze und Seitenverkleidung
Ansprechpartner	Hans-Peter Viere mail.: hans-peter@viere.de mobil: 0170/2727990 oder 05436/278

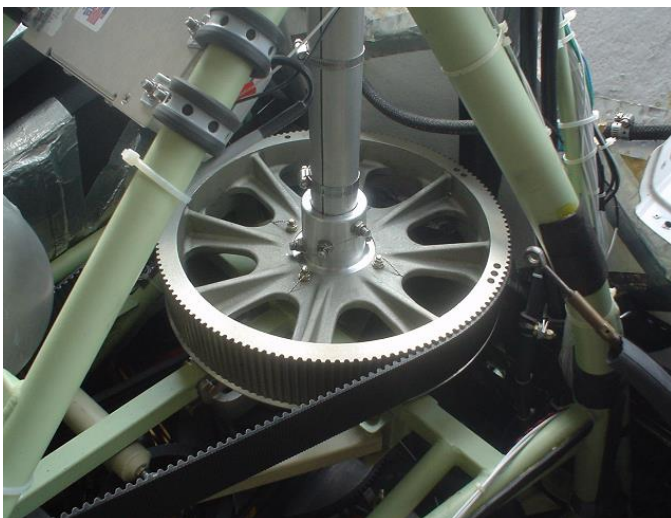




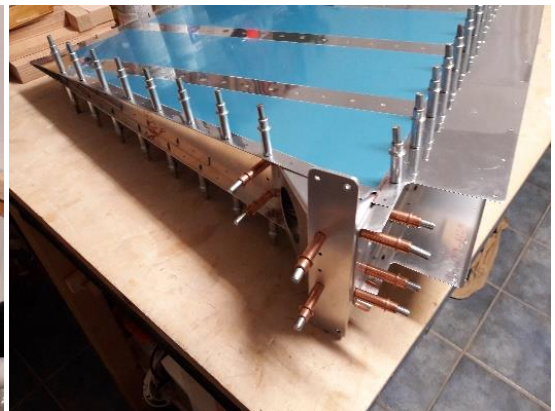
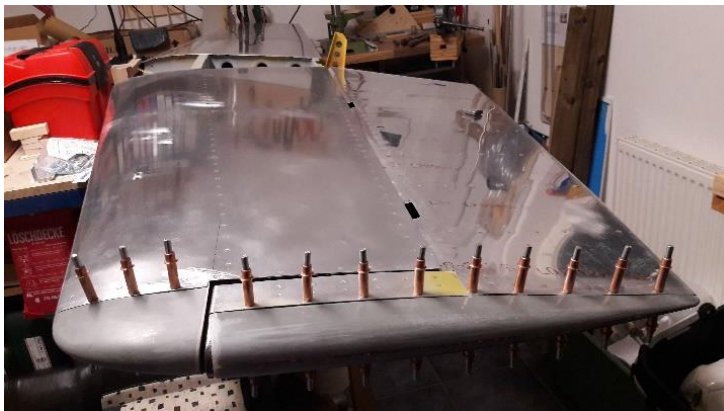
Triebwerk	Rotax 912 UL
Preis	Verhandlungssache
Bemerkungen	Der Motor wurde komplett mit folgenden Teilen neu aufgebaut: – Kurbelwellen Hauptlagerschalen – Kolbenringe – Wasserpumpe mit Welle / Wedi. / Gleitringdichtung – Ölpumpen Rotor kpl. – Bypassventil kpl. – Propellergetriebe , Federn , Lager , Wellendichtring – Vergaser , alle Verschleißteile – Zündkerzen – Benzinpumpe – Kühlerschläuche – Motorgehäuse mit Benzinfester Farbe lackiert Zum Motor gehören folgende Zubehörteile : Ringmotorträger , Trockensumpf Öltank , Ölthermostat , Ölkühler , 4 x EGT Sensoren , CARBON Luftführungshaube (leicht beschädigt) Begleitung / Unterstützung bei Einbau / Umbau nach Absprache möglich.
Ansprechpartner	Rüdiger Lichte Tel: 05191-16090 Mobil 015142828247

Hubschrauber	EXEC 162F
Preis	Verhandlungssache
LBA-Gerätenummer	3529
Gutachten	erstes Gutachten: 2001 zweites Gutachten: 2002
Letzte VVZ	03/2022
Bemerkungen	D-HVWF, Total 167 Flugstunden, Erprobung weitgehend abgeschlossen, sehr gut und zuverlässig fliegender Hubschrauber. Neues Funkgerät TQ KRT-2, etliche Austauschteile für Wartungsarbeiten, zweiter Schalldämpfer, Navi/Smartphone mittels Magnet am Instrumentenbrett befestigt, umfangreiche Dokumentation. OUV Preisträger 2005 für Bauausführung und Spurling Zahnriemensystem.
Ansprechpartner	Vera Horstmann Telefon: 05754 336





Flugzeug	RV-7 Leitwerk und Werkzeug
Preis	VHS
LBA-Gerätenummer	2002592
Gutachten	erstes Gutachten: 1985
VVZ	/
Bemerkungen	Zum Verkauf steht ein fertig gebautes Leitwerk inkl. elektrischer Trimmung. Leider werde ich aus Zeitgründen nicht mehr dazu kommen das Projekt weiterzuführen. Daher stelle ich das Leitwerk und ebenso das komplette Werkzeug für die Herstellung des Bausatzes gegen Gebot zur Verfügung. Gerne stelle ich weitere Bilder oder Informationen zur Verfügung. Natürlich kann das Gewerk auch direkt bei mir besichtigt werden
Ansprechpartner	Martin Gönnewicht mail.: martinig@t-online.de mobil: 0160/95392196



Flugzeug	Projekt Jurca MJ-80 Focke Wulf FW-190
Preis	Verhandlungssache
LBA-Gerätenummer	/
Gutachten	/
VVZ	/
Bemerkungen	Maßstab 80%, wurde bisher unter UK-LAA-Aufsicht gebaut, ca. 50 % fertiggestellt, viele Instrumente und Fahrwerk vorhanden, Flügel vorhanden, aber nur Holme fertig. Das Projekt lagert in einem trockenen Hangar Zustand: Rumpf ist gebaut und lackiert, ebenso Seitenruder, Höhenleitwerk und Höhenruder. Professionell hergestellte Haube, kein Rahmen dazu gebaut. Die Flugzeugzelle ist gemäß den Jurca-Plänen mit zusätzlichen Längsträgern ausgestattet, um einen großen Motor aufzunehmen, Motor noch Propeller sind nicht vorhanden
Ansprechpartner	Rudi Burgstaller mobil: 0049 (0) 157 3006 6822





Hubschrauber	EXEC 162C
Preis	Verhandlungssache
LBA-Gerätenummer	3508
Gutachten	erstes Gutachten: 1991 zweites Gutachten: 1998
VVZ	/
Bemerkungen	D-HSYG, Total 415 Flugstunden, Standort Mainz Finthen
Ansprechpartner	Telefon: 069 61 45 75 Email: drgebel@t-online.de



Flugzeug	Pietenpol Air Camper
Preis	Verhandlungssache
LBA-Gerätenummer	2002617
Gutachten	erstes Gutachten: 2018 zweites Gutachten: 2023
VVZ	Gültig bis 14.08.2023
Bemerkungen	Die Großmutter aller Selbstbauflugzeuge (Konstruktion 1928)
Ansprechpartner	Josef Schmitz Email: j.schmitz@online.de Telefon: 0163 162 51 53

Einmalig in Deutschland! Nach Originalplänen aus dem Jahr 1928 gebaut und handgefertigt. Der Erstflug fand am 11.03.2023 statt, verlief erfolgreich und ohne Probleme. Begleitet wird die Einzelstück-Zulassung durch die Oskar-Ursinus-Vereinigung (OUV), betreut durch Thomas Sandmann als Gutachter. Die beiden ersten Gutachten sind erstellt und liegen vor. Stationiert ist die unsere Pietenpol Air Camper auf dem Flugplatz Aachen Merzbrück (EDKA) und kann dort nach Absprache besichtigt werden.



Technische Daten:

Spannweite:8,84 m
 Länge:6,06 m
 Höhe:2,13 m
 Flügelfläche: 13,00 m²
 Profil Eiffel 36 (mod)

Motor

Hersteller / Typ: UL-Power / UL350i

Kompression: 8:1

Maximale Startleistung / Drehzahl: 88 KW (118 HP) / 3300 RPM

Elektronische Zündung: integriert

Elektronische Einspritzanlage: integriert

Propeller / Schalldämpfer

Hersteller: Helix

Typ: Zweiblatt-Festpropeller

Model: H50F 1,95m R-LLS-12-2/NC

Durchmesser: 1,90 cm (gekürzt)

Pitch bei R = 75%: 13°

Schalldämpfer: UL-Power



Flugzeug	RV-6 Kit: Leitwerk und Flügel
Preis	Verhandlungssache
LBA-Gerätenummer	444
Gutachten	Erstes Gutachten: 2003
VVZ	/
Bemerkungen	Angemeldetes Bauprojekt
Ansprechpartner	Stefan Nowak Email: mail@stefan-nowak.eu Telefon: 0152 02145666

Vorhanden ist das Leitwerk- und Flügel-Kit. Leitwerk ist im Rohbau, der Flügel mit genietetem Holm von Phlogiston noch nicht angefangen. In den letzten fast 20 Jahren wurde an dem Projekt nicht gearbeitet. Bilder und weitere Infos auf Nachfrage.

Flugzeug	LD 20b, D-EHHR
Preis	Verhandlungssache
LBA-Gerätenummer	1501
Gutachten	Keins. Das OUV-Gutachterverfahren wurde erst danach entwickelt
VVZ	Erstflug 1968
Bemerkungen	Die LD20b war die erste über die OUV geflogene Konstruktion. Weitere Infos direkt vom Ansprechpartner
Ansprechpartner	Leonhard Kurt Kienlein Email: kurt.kienlein@gmail.com Telefon: +43 5224 51261 Whatsap: +43 650 242 3824



Flugzeug	Acro Sport II
Preis	Zelle und Material: 25.000 € Motor: 12.000 € Zusammen: 35.000 €
LBA-Gerätenummer	/
Gutachten	/
VVZ	/
Bemerkungen	Angemeldetes Bauprojekt, erstes Gutachten steht aber noch aus
Ansprechpartner	Dirk Weiskat Email: d.weiskat@aero-works.de 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	Vari Viggen
Preis	Verhandlungssache
LBA-Gerätenummer	1520
Gutachten	erstes Gutachten: 1976
VVZ	/
Bemerkungen	Angemeldetes Bauprojekt. Ein interessantes, aber aufgrund des Alters und der Nachweisunterlagen definitiv kein einfaches Projekt. Weitere Detailbilder können bei der Geschäftsstelle angefragt werden
Ansprechpartner	Frau Reifenstein E-Mail: j.reifenstein@maxeiner-collegen.de

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

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	Super Cruiser (Pulsar Aircraft)
Preis	Verhandlungssache
LBA-Gerätenummer	2002113
Gutachten	erstes Gutachten: 2004
VVZ	/
Bemerkungen	Angemeldetes Bauprojekt. Bitte beachten: Für Viersitzer sind die Nachweisforderungen etwas höher als für Doppelsitzer (siehe LBA-Merkblatt 240.1)
Ansprechpartner	Robert van de Sandt Jarnostr. 11, 22145 Hamburg 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	Vans RV-7
Preis	Verhandlungssache
LBA-Gerätenummer	2002133
Gutachten	erstes Gutachten: 2004 zweites Gutachten: 2006
VVZ	Seit 2006, letzte VVZ 08/22
Bemerkungen	Fliegendes Projekt mit gültiger VVZ, D-ENGL
Ansprechpartner	Thomas Engel Telefon: 0170 446 9568 Email: th.engel@web.de

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

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-Bespannmaterial 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	Glasair II-S TD
Preis	Verhandlungssache
LBA-Gerätenummer	2002417
Gutachten	erstes Gutachten: 2010
VVZ	/
Bemerkungen	Angemeldetes Bauprojekt
Ansprechpartner	Ulrich Wolter E-Mail: enterprisefuture@web.de

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.



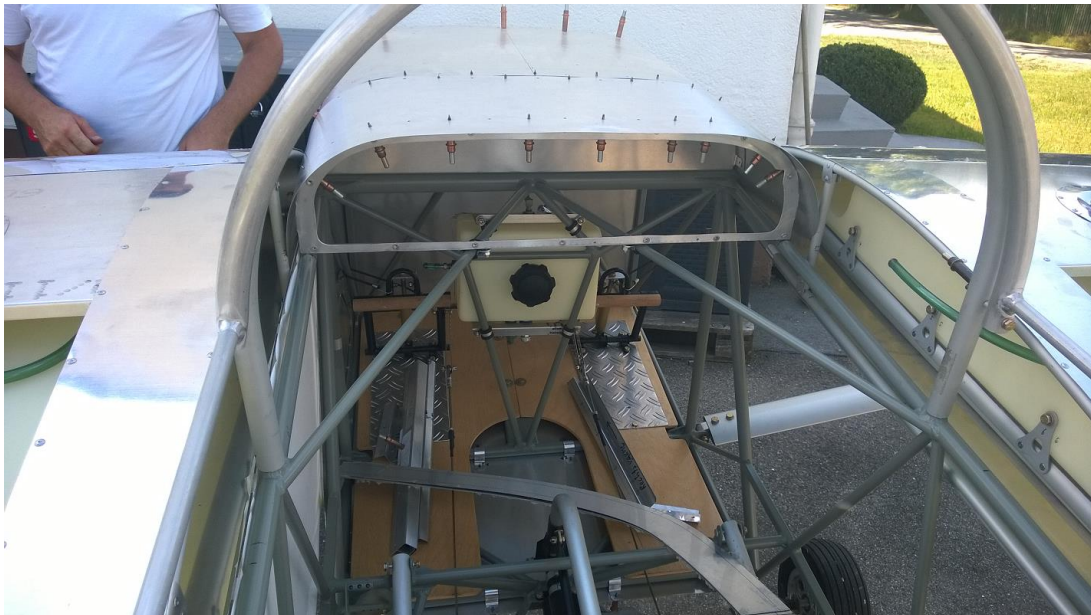


Flugzeug	Rans S-9
Preis	Verhandlungssache
LBA-Gerätenummer	2002493
Gutachten	erstes Gutachten: 2011
VVZ	/
Bemerkungen	Angemeldetes Bauprojekt
Ansprechpartner	Klaus Berger Albertshofen 5a 82272 Albertshofen Tel.: +49 (0) 8146-288 55 99 E-Mail: info@klaus-berger.de

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 E-Mail: buero@weidner-rheine.de

Weitere Infos von Olaf:

Zum Verkaufsumfang gehört:

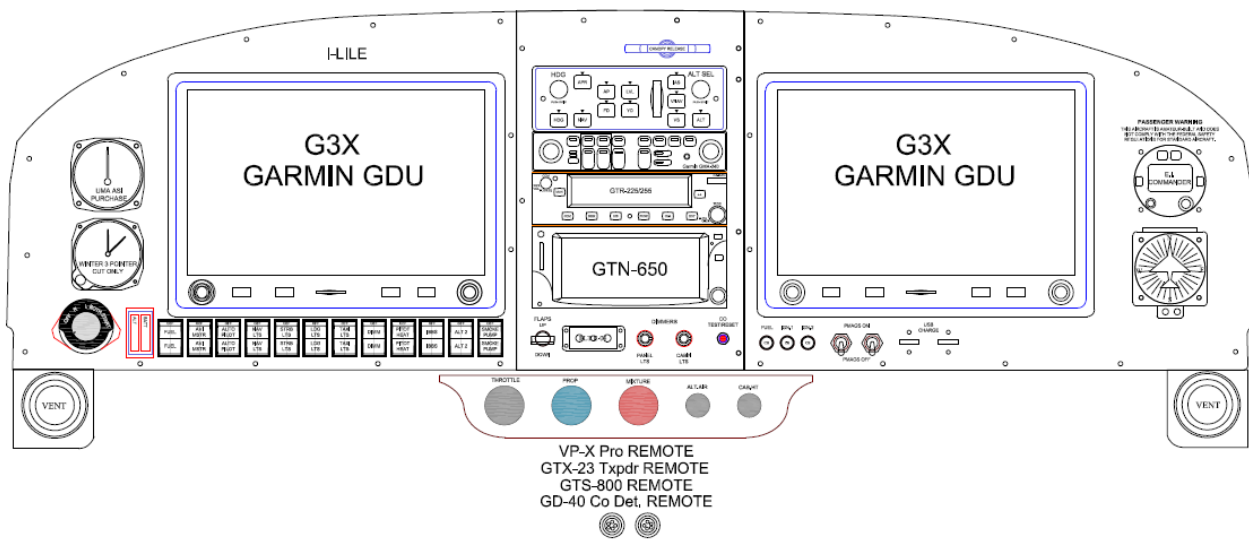
- Konstruktion basierend auf Plansatz v. Devon York, kompletter Plan im 3D-CAD System von mir nachkonstruiert, ca. 250 Std.
- fertig beplankter Flügel, zu 100% mit Aerodux verklebt, alle Teile CNC-gefräst
- Hauptholm aus Sitka-Fichte durchgehend ohne Schäftung
- Querruderumlenkung aus Chrommolybdänstahl 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	RV-14A
Preis	Verhandlungsbasis 275.000 €
LBA-Gerätenummer	2002676
Gutachten	erstes Gutachten: 2021
VVZ	/
Bemerkungen	Angemeldetes Bauprojekt, steht kurz vorm zweiten Gutachten. Triebwerk YIO-390-EXP10 (210hp, AVGAS 100 only) mit elektronischer Zündung P-MAG 114)
Ansprechpartner	Elmar Marinoni Telefon: +39 3357751391 (Italien) E-Mail: elmar.marinoni@gmail.com

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





Hubschrauber	EXEC 162F
Preis	Verhandlungsbasis 52.000 €
LBA-Gerätenummer	/
Gutachten	/
VVZ	/
Bemerkungen	Bauprojekt wurde bislang nicht angemeldet
Ansprechpartner	Torsten Helms Telefon: +49 441 36117832 Email: flyrotorway@aol.com

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.

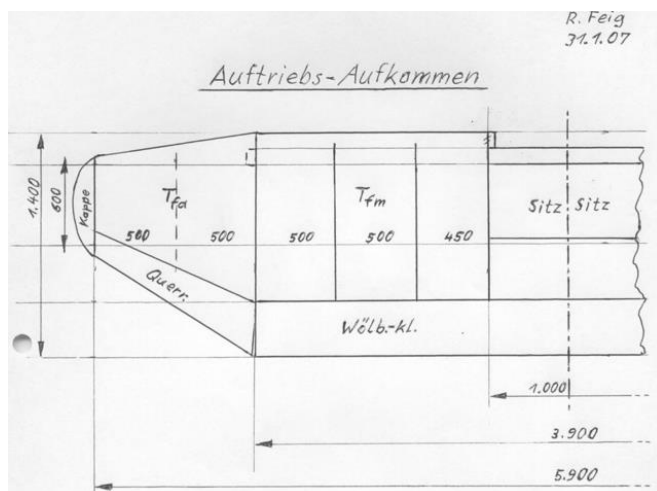


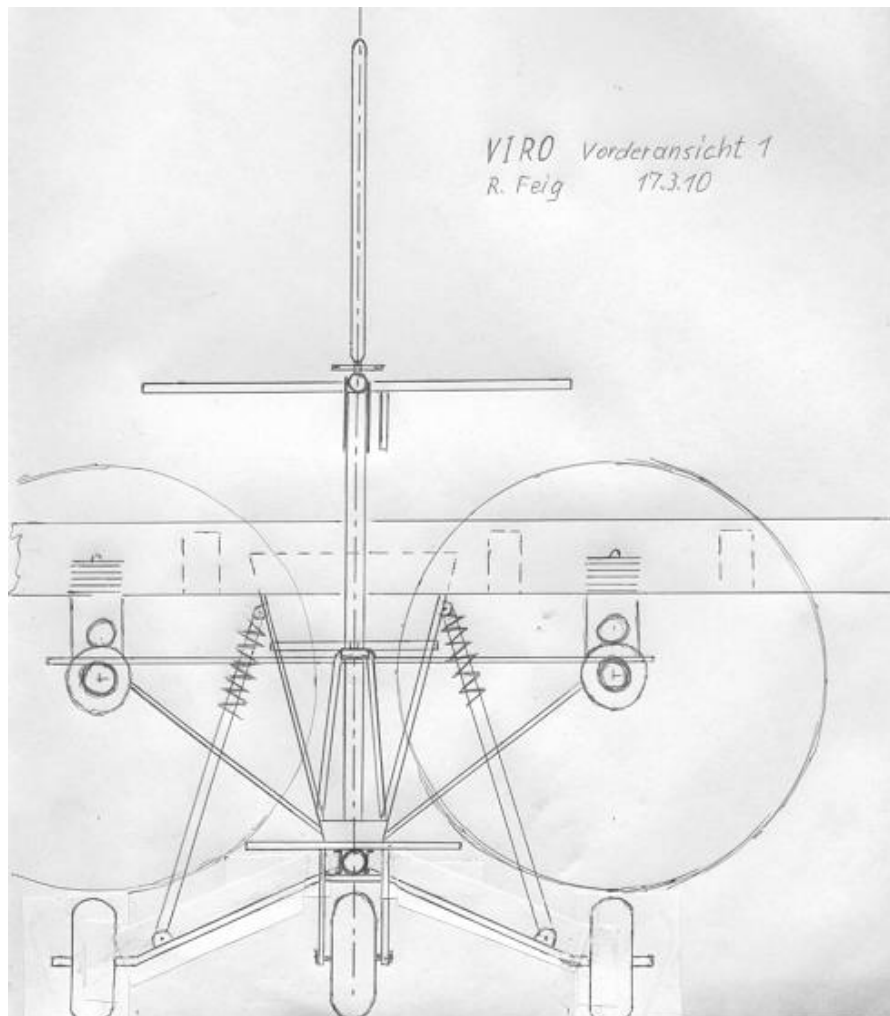


Ultraleicht 120 kg	VIRO 120
Preis	Verhandlungsbasis 2.500 € oder umsonst für Restarbeit in Haltergemeinschaft 50 : 50
DAeC-Gerätenummer	Keine, da 120 kg Klasse (OUV-interne Bezeichnung LL002)
Gutachten	Erstes Gutachten: 2014
VVZ	/
Bemerkungen	Bauprojekt, Fertigstellung 75%
Ansprechpartner	Dr. Rainer Feig Johannesstr. 29 b 01640 Coswig bei Dresden Telefon: 03523 533 2255 / 0172 1044 202 Webseite: www.rainer-feig.de Email: 1@rainer-feig.de

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 Lärchenstr. 16, Söllhuben 83083 RIEDERING Telefon: 08036 8058 Email: juergen.roehrdanz@arcor.de

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 Flügel-aerodynamik 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-Boxemotor 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.

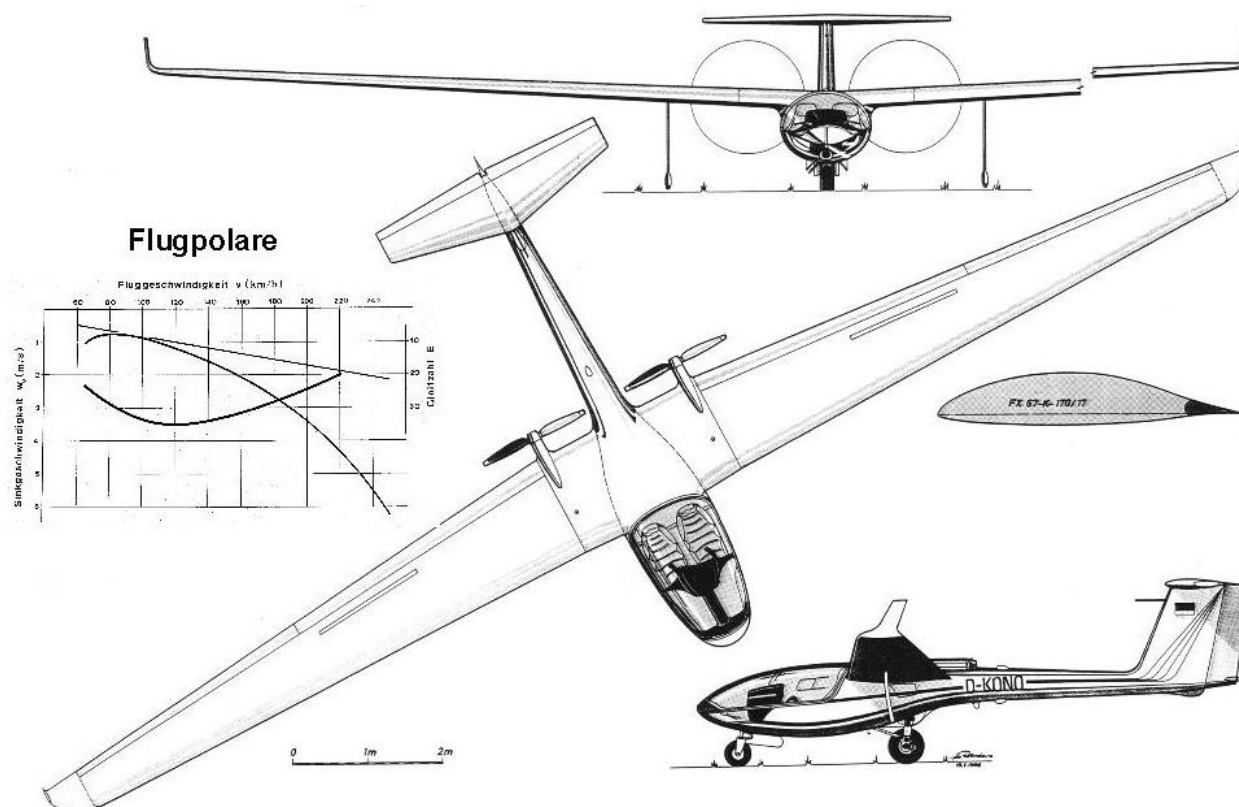
Zur Lärminderung besteht zwischen Propellerebene und Flügelhinterkante ein größerer Abstand. Außerdem sind die Propellerblätter schlagweich gelagert. Die Propeller sind zur Anpassung an verschiedene Flugzustände mit Blattwinkelverstellung ausgestattet. Sie falten sich im Stillstand durch Federkraft zusammen. 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 Robert-Koch-Straße 30 D-85521 Ottobrunn Tel. (089) 609 19 75		Rüstmasse	kg	475
Werkstatt		Lärchenstraße 16, Söllhuben 83083 RIEDERING Tel. (08036) 80 58		Zuladung	kg	250
				Abflugmasse	kg	725
				Flächenbelastung min	kg/m ²	30
				max	kg/m ²	40
				Flächenleistung	kW/m ²	2,8
Muster		RÖHRDANZ JR 1 'KORTINA 2000'		Tankinhalt	ltr	2 x 50
Verwendung		Reise-/Leistungssegelflug		Max. Geschwindigkeit in NN	km/h	250
Besatzung		1 + 1		Max. Reisegeschwindigkeit	km/h	220
Bauweise		Voll - F V W - Bauweise (Faser-Verbund-Werkstoffe)		Reisegeschwindigkeit (60%)	km/h	190
Triebwerk		BMW R 100 RS, modifiziert 2 Zylinder-Boxer - 4 Takt - Motor 52 (70) 7000		Reichweite bei Reise- geschwindigkeit (60%)	km	1500
Leistung bei	kW (PS) rpm	2 Dreiblattpropeller mit Blattverstellung 2800		Dienstgipfelhöhe	m	5000
Luftschaube				Startrollstrecke	m	180
Drehzahl	rpm			Landerollstrecke	m	180
Durchmesser	m	1,4		Beste Gleitzahl bei	km/h	34
				Geringstes Sinken bei	m/s km/h	110 0,8 80
Spannweite	m	18,0		Überziehgeschwindigkeit	km/h	72
Rumpflänge	m	7,4		Zulässige Lastvielfache		+ 5,3/ - 3,0
Rumpfbreite über 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 ²	18,2				
Streckung		17,8				





Flugzeugteile	Ultimate 10
Preis	Verhandlungssache
LBA-Gerätenummer	/
Gutachten	/
VVZ	/
Bemerkungen	Bauprojekt
Ansprechpartner	Boris Reitz Email: boris.reitz@gmx.de

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.

