

## KOMPAKT FVA 18/3 SILBERKRÄHE

### Motor

Typ	Limbach L 2000 EO	
Leistung bei 3200 U/min	PS/kW	75/56

### Abmessungen

Spannweite	m	9,80
Länge	m	6,53
Flügelhöhe	m	1,50
Flügelfläche	m <sup>2</sup>	14,7

### Massen & Mengen

Leermasse	kg	430
Maximalmasse	kg	580
Zuladung	kg	150
Treibstoff	l	85

### Leistungen

max. Geschw. $V_{NE}$	km/h	180
Reisegeschw. $V_{NO}$	km/h	140
Überziehggeschw. $V_{SO}$	km/h	50
Steigrate	m/sec	2,3
Startstrecke	m	360
Reichweite	km	750

musste Abschied nehmen von seinem Lebenstraum, so kurz vor dessen Verwirklichung. Es dauerte lange, bis er sich von seiner geliebten Silberkrähe trennte; schließlich wurde sie demontiert und nach Traunreuth in Bayern gebracht. Und dort stand sie lange Zeit wieder unbezogen in der Halle eines kleinen privaten Flugplatzes: Schönberg. Der neue Eigentümer verstarb, und irgendwann, vor einigen Jahren, war dann eine Verkaufsanzeige im *aerokurier* zu lesen.

### Euphorie ist eine kurzlebige Angelegenheit.

Und die lasen zwei Journalisten, die sich gelegentlich gefragt hatten, wann sie sich ihren Bausatz kaufen würden: der eine war Karl-Bernd Bockstahler von der Vereinigung Cockpit, der andere der Verfasser dieser Geschichte. Ein paar Telefonate folgten, und man wurde Eigentümer eines Flugzeuges. Eines Flugzeuges allerdings, das zu diesem Zeitpunkt keineswegs mehr flog, außerdem 500 Kilometer entfernt stand und nicht so ganz fertig war.

Euphorie ist eine recht kurzlebige Angelegenheit. Das sollte uns bald klar werden, denn alles und jedes erfordert erst einmal den tiefen Griff in die Tasche, besonders wenn man den Vogel nicht in der Nähe stehen hat. Irgendwie aber sind solche Probleme lösbar, und zwei mutige Freunde flogen die Krähe schließlich

nach Egelsbach und später nach Bad Sobernheim.

Es wurde recht bald klar, dass man an dem Flugzeug in dieser Konfiguration nicht viel Spaß haben würde. Außerdem – so berichteten die beiden Piloten – seien die Leistungen alles andere als gut: 200 ft/min Steigen, dafür rasches Erreichen der  $V_{NE}$  (180 km/h). Und die Sitzposition sei schlichtweg eine Katastrophe. Was also tun? Eigentlich wollten wir ein Flugzeug zum Fliegen und nicht zum Schrauben. Und, je mehr Ingenieure und Luftfahrtsachverständige sich die Krähe ansahen, desto mehr Diagnosen und Therapieverschlüsse waren zu bekommen; Leistungserhöhung beispielsweise durch Absägen des Propellers oder Aufbohren des Motors – je komplizierter, desto vielversprechender.

Schweren Herzens beschlossen wir, die Maschine wieder abzugeben. Doch niemand wollte sie haben. Vermutlich wollen Flieger fliegen und Bastler basteln, und an der Krähe war für erstere zuviel und für letztere nicht mehr genug zu tun. Jetzt standen wir da mit unserem Traumflugzeug!

Bis ich in Bad Sobernheim auf jemanden traf, der sich den Vogel einmal näher anschaut und mir Mut machte. Da wäre schon noch einiges zu tun, aber machbar wäre es auch für mich als flugzeugtechnischen Laien. Er – Hans-Udo Hellrigel – würde mir beim Umbau helfen.

Dieses Zusammentreffen war der Durchbruch. Es war mehr als die berühmte Fliegerkameradschaft, was dieser Ingenieur in das Projekt investierte. Nachdem ich die zweite Hälfte der Maschine übernommen hatte, ging der konsequente Umbau zum Einsitzer los. Die frühere Seitenrudersteuerung wurde ersetzt durch zwei Pedale aus einer Cessna 172 mit den dazugehörigen Einzelradbremsen. Der eigens dafür angefertigte Bock ließ sich einbauen ohne zu schweißen. Eine bequeme Sitzschale aus Kunststoff wurde klappbar montiert, so dass ein mittelgroßer Gepäckraum entstand. Damit rückte die Schwerpunktposition um zirka 200 mm nach vorn.

Der Steuerknüppel wurde entsprechend versetzt. Das Funkgerät wanderte von seiner Position über dem Kopf des Piloten ins Instrumentenbrett, der Knüppel bekam eine PTT-Taste. Dafür muss man heute nur leicht hoch schauen, um die Informationen vom GPS und vom zweiten, als VOR-Empfänger nutz-

baren Funkgerät (ICOM) abzulesen. Quasi als kleines „Head-up-Rechenzentrum“ wird ein Garmin 195 ins Bordnetz eingeklinkt. Eine schon antik wirkende dunkelgrüne Sonnenblende – wahrscheinlich aus einem alten DKW – sorgt bei tief stehender Sonne für Sicherheit.

Großen Wert lege ich darauf, den Innenraum ergonomisch zu gestalten, was ja nicht nur dem Komfort, sondern letztlich der Flugsicherheit zugute kommt. Deshalb gibt es heute eine Menge Stauraum: für einen Bottlang, für Strecken- und Anflugkarten, für Kleinteile.

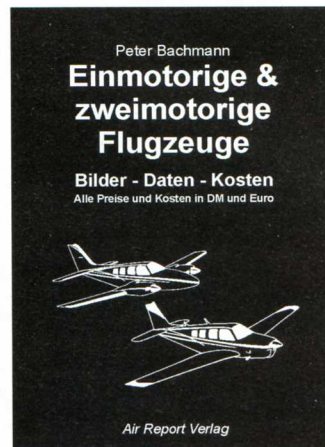
Beim Umbau des Gashebelgestänges gab es dann die Überraschung: Während man im Cockpit nur 16 mm freien Weg messen konnte, bot der Hebel am Vergaser 30 mm Spiel bis zur Vollgasposition. Uns schwante Fürchterliches. Sollte dies der Grund gewesen sein, warum die Krähe so schlechte Leistungen brachte? Peinlich, peinlich, wenn das die Kameraden hören. Andererseits: Wer kommt schon auf so etwas Banales?

Um das Ergebnis gleich mitzuliefern: Ja, es war der Gaszug. Jetzt bringt der Motor gut Vollgas, die Beschleunigung am Boden und im Flug

ist zufriedenstellend. Und die Silberkrähe fliegt gut und gutmütig: Steigen mit zirka 500 ft/min, Reisegeschwindigkeiten zwischen 110 und 160 km/h, etwas zum Luftwandern also. Mit einem ordentlichen Headset ist sie bei mittleren Drehzahlen innen auch nicht viel lauter als ein Airbus, und durch ihre einsitzige Auslegung bietet sie dem Piloten nun Platz und Bequemlichkeit.

Das dritte und endgültige OUV-Gutachten und die endgültige Zulassung in der beschränkten Sonderklasse stehen jetzt an. Die zwei Jahre, die ich für den Umbau zum Einsitzer benötigte, waren im Nachhinein gut investierte Zeit: Man wächst mit der Aufgabe, begreift Zusammenhänge viel besser, bekommt Respekt vor der Kunst des Konstruierens. Bei der Silberkrähe habe ich quasi in die Zukunft gebaut und mehr und mehr die Vergangenheit entdeckt; Reste aus Aachener Zeiten, pfiffige Ingenieurslösungen von Albert Wettig, aber auch richtige Kunstfehler. Was jetzt auf dem Domberg des öfteren zum Start rollt, ist mein ganz persönlicher Traum von der kleinen Freiheit. D-EFVA, der Himmel hat sie wieder. Endlich.

## Flugzeugkosten '99.



Die Neuausgabe '99 dieses Handbuchs präsentiert aktuelle Anschaffungs- und Betriebskosten fast aller in Deutschland zugelassenen Flugzeugtypen - neu und gebraucht, in DM und Euro. Alles über Flugzeug-Besitz und -Betrieb, detaillierte Flugzeugportraits, Glossar, Kosten- und Leistungsvergleiche, Anschriften.

Die unentbehrliche Entscheidungshilfe bei Kauf, Charter und Leasing!

- Handbuch als praktische Loseblatt-Ausgabe im Format A5, 224 Seiten, ca. 100 Abbildungen, im Air Report Basics Ringbuch (Format 20,0 x 23,0 x 5,4 cm) mit 2-Ring-Mechanik. Ladenverkaufspreis 69,00 DM.
- Wahlweise mit halbjährlichen Updates: 1. Update (32 Seiten) kostenlos, danach pro Seite 0,56 DM; Abo nach 1 Jahr kündbar. Update-Option bei Bestellung bitte angeben!

**Bestellanschrift: Eisenschmidt GmbH  
Frankenallee 25 - 60327 Frankfurt  
Telefon 069-973659-0 / Fax 069-7391321**