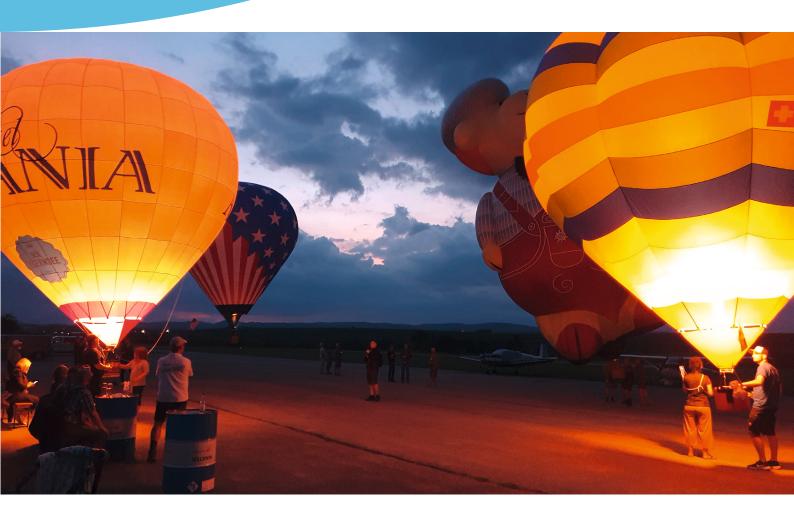
I.E. Impulse

Die Zeitschrift der österreichischen Amateurflugzeugbauer





Inhaltsverzeichnis:

=ditorial	3
Eine RV-9A bauen und fliegen	4
Vier Holländer in Krems	8
Kampf den Vibrationen	11
Neuaufbau eines Helikopters	12
"Hurra, die Kiste fliegt!" - Historische Postkarten-Ausstellung in Wien	16
Einfach zum Nachdenken	20
Nachruf Alois Roppert	21
Nachruf Franz Schöfmann	22
Ein neuer Flugplatz im Weinviertel	24
Zusammenarbeit des Igo Etrich Clubs mit der Austro Control	26
nserate	27
Die Schönheit der Welt von oben	28

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.

Bild auf der ersten Seite: Ballone beim Igo Etrich-Treffen im Sommer 2022 in Krems (Foto: Marco Kaandorp)

Medieninhaber und Herausgeber: Igo Etrich Club Austria

Homepage des Igo Etrich Club im Internet: http://www.amateurflugzeugbau.at

Obmann: Othmar Wolf Redaktion I.E. IMPULSE: Christoph Canaval

3252 Petzenkirchen
Tel. 07416/54774
othmar.wolf@amateurflugzeugbau.at

+43 664 4414560 canaval@aon.at

Würzenberg 35

5102 Anthering

Editorial

Liebe Fliegerfreunde!

Die allgemeine Teuerung ist derzeit, neben dem Ukraine-Krieg, Thema Nummer eins in allen Medien, diese hat klarerweise auch in unseren Kreisen nicht halt gemacht. Die Kraftstoffpreise spüren wir nicht nur bei den Fahrzeugen, nun müssen wir auch bei unseren Fliegern tief in die Tasche greifen. Die Kitpreise sind, wie alle Materialkosten, verglichen mit denen vor einigen Jahren noch, enorm angehoben worden. Und wenn so manch einer noch Kreditraten für das Eigenheim abzahlen muss, so braucht man nicht lang nachzudenken,

wo am leichtesten gespart werden kann. Wobei wir mit unseren Eigenbauflugzeugen noch eher die Möglichkeit haben, uns die eine oder andere Flugreise oder auch nur Flugstunde zu gönnen.

Nun kommt aber erschwerend noch die Meinung der Öffentlichkeit hinzu, die schon bisher wenig Ahnung von der Allgemeinen Luftfahrt hatte und nun erst recht mit den Fingern auf die "Spaßflieger" als unnötige Energieverschwender zeigt. So wird in einer Tiroler Zeitung gefordert: "Sportfliegerei muss ebenfalls eingebremst werden". Möglicherweise gehen wir finsteren Zeiten entgegnen, aber sehen wir im Frühjahr weiter.



Wieder hat uns ein alter Bekannter für immer verlassen. Franz Schöfmann, der Daniel Düsentrieb unter den österreichischen Flugzeugbauern, hat am 16.9.2022 den Weg in die ewigen Fliegergründe angetreten. Ich habe ihn ja seit seinen ersten Flugversuchen mit Einfachst-Fliegern gekannt und seinen fliegerischen Werdegang immer verfolgt. Lest dazu meinen speziellen Nachruf im Blattinneren.

Einen nicht alltäglichen Baubericht hat uns Roland Grabner zukommen lassen. Er ist einer der ganz wenigen in Österreich, die sich in den Kopf gesetzt haben, einen Helikopter selbst zu bauen. Nachdem er seit 1999 aktiver Hubschrauberpilot ist, lag es natürlich auf der Hand, auch für sich selbst einen Heli zu bauen. Dies ist ihm mit akribischer Arbeit und viel Geduld gelungen, lest selbst seinen Baubericht.

Wir haben auf Vorschlag von Rainer Gaggl ein Gerät zum dynamischen Wuchten von Propellern angeschafft. Ein Workshop für alle Interessierten an dem Gerät hat am 1. Oktober stattgefunden und war sehr gut besucht. Aufgrund der positiven Erfahrungen mit der einfachen Handhabung kann das Wuchtgerät von Vereinsmitgliedern kostenlos ausgeliehen werden. Lediglich die Kosten für etwaigen Beistand von Rainer oder anderen erfahrenen Mitgliedern sind zu bezahlen.

Nicht zu vergessen, unser diesjähriges Igo EtrichTreffen im August 2022 war wieder ein voller Erfolg. Dank der professionellen Organisation von Sigi Schicklgruber und des zeitgleichen Treffens der Cherrybauer, sowie einer Veranstaltung der Kremser Ballonfahrer konnten alle Besucher zufriedengestellt werden. Dass es auch den ausländischen Besuchern gefallen hat, beweist der Bericht des holländischen Cherrybauers Marco Kaandorp, der seine erste weitere Reise mit seiner neuen Cherry zu uns nach Krems unternommen hat und uns einen schönen Bericht aus seiner Sicht geschickt hat.

Mir bleibt noch euch ein erfolgreiches Neues Jahr zu wünschen.

Euer Obmann Othmar Wolf

Eine RV-9A bauen und fliegen

oder: Ein Kärntner in Düsseldorf

Da mich viele Igo-Etrich-Kollegen nicht kennen, darf ich mich kurz vorstellen. Ich bin Jahrgang 1974, verheiratet und habe einen 5 Jahre alten Sohn. Ich bin in Kärnten geboren und aufgewachsen und habe in Graz Technische Mathematik studiert. Danach hat es mich für 5 Jahre nach Wien verschlagen und im Jahr 2007 bin ich aus beruflichen Gründen nach Deutschland gezogen. Eigentlich wollte ich nur zwei bis drei Jahre bleiben und dann wieder zurück nach good old Austria, aber erstens kommt es anders und zweitens als man denkt... Ich wohne nun schon seit 15 Jahren in Düsseldorf, trotzdem bin ich immer noch oft und regelmäßig "zu Hause" (in Kärnten) weil ich dort immer noch tief verwurzelt bin. Zur Fliegerei bin ich ziemlich spät gekommen. Mit 24 bin ich zum ersten Mal geflogen, mit Tyrolean von Graz nach Frankfurt und es war wie ein "Erweckungserlebnis". Von dem Tag an war es beschlossene Sache, sobald Zeit und Geld es zulassen, den Pilotenschein zu machen. Im Jahre 2010 war es dann endlich so weit und ich habe die PPL gemacht. Zunächst habe ich bei der Motorflug-Union in Graz gechartert und die nähere Umgebung von Österreich erkundet. Bei einem dieser Ausflüge nach Italien habe ich zufällig den Piloten einer RV-6 kennen gelernt, der mir sein Flugzeug stolz präsentiert hat. Dies war das erste Mal, dass ich eine Van's gesehen habe. Das Interesse war geweckt, allerdings noch irgendwie weit weg und schwer vorzustellen, wie ich zu so einem schönen Flugzeug kommen könnte...

Im Juni 2014 fand das Van's Aircraft Treffen in Münster statt, ein Pflichttermin für mich. Ich war vollkommen fasziniert den vielen von Van's, eine schöner als die andere. Es muss wohl Schicksal gewesen sein, dass ich dort die Weizer Flieger-Kollegen kennengelernt mich mit denen sofort super verstanden habe. Irgendwie habe ich dort schon beschlossen, dass ich

so ein Prachtstück haben möchte. Aber welches? Wo soll ich den Flieger bauen (ich habe damals in einer kleinen Mietwohnung gelebt)? Habe ich die Zeit, das Wissen, die Geduld und das handwerkliche Geschick? Ich habe mich intensiv mit diesen Fragen beschäftigt, habe die Van's Fabrik in Aurora, Oregon besucht und mich im Internet informiert.

... infiziert von Hans Haberhofer

Derjenige, der mir aber die Tür zu meinem Flieger weit aufgestoßen hat, war Hans Haberhofer. In zahllosen Gesprächen hat er mir mit seinem umfangreichen Wissen, seiner Engelsgeduld und angenehmen Art jede noch so blöde Frage beantwortet. Da Hans sich bereit erklärt hat, mich bei meinem Bauvorhaben zu unterstützen und ich aufgrund eines Arbeitgeberwechsels 6 Monate freigestellt wurde, konnte ich diese Zeit nutzen, in der Werkstatt von Hans gemeinsam mit ihm meinen Traum Wirklichkeit werden zu lassen. Die Stunden mit Hans in seiner Werkstatt waren für mich ein pures Vergnügen, ich habe von Hans viel gelernt und bin ihm für alles, was er für mich getan hat, seine Ratschläge und seine Freundschaft zutiefst dankbar.

Im Juni 2017 war meine RV-9A fertig und zum ersten Mal in der Luft, die Erprobung an sich gestaltete sich als interessant und ging zügig voran, der damit verbundene Papierkrieg jedoch nicht. Aber Ende gut, alles gut und Ende 2018 wurde aus der OE-VOY die OE-COY.



Meine Van's noch mit Erprobungskennzeichen

Ich denke, dass viele von uns Piloten ähnliche Herausforderungen zu bewältigen haben. Man steht mitten im Beruf, hat ein aktives Familienleben, dazu noch jede Menge andere Verpflichtungen, sodass man sich oft fragt, wo die Zeit für die Fliegerei herkommen soll. Ich bin hier in der dankbaren Situation, dass meine Frau meine Ambitionen tatkräftig unterstützt, sie hat mir beim Design meines Fliegers geholfen, hat kein Problem damit, wenn ich viel Zeit mit meinem Flieger verbringe und - vor allem - ist sie begeisterte Co-Pilotin. Gott sei Dank ist mein Sohn mittlerweile in einem Alter, wo er bereits gerne mitfliegt, sodass ich mich nicht mehr zwischen "Familie" oder "Fliegen" entscheiden muss, sondern beides miteinander verbinden kann. Nun möchte ich euch gerne ein paar Flugziele vorstellen, die ich in den letzten Monaten besucht habe. Da ich in Düsseldorf wohne werde ich mich auf Flüge in Deutschland/Holland beschränken.



Sohn und Vater

Ein absoluter Klassiker unter den Zielen in Deutschland sind die sieben ostfriesischen Inseln, von denen sechs mit einem Flugplatz ausgestattet sind (wobei der Flugplatz auf Baltrum mit seiner 360 Meter langen Piste nur was für STOL-Flieger ist...). Jede dieser Inseln hat ihren eigenen Charakter, so ist Juist autofrei, Norderney eher "schickimicki", Baltrum klein und ruhig... Jede von ihnen ist aber eine Reise wert.

Ein weiteres spektakuläres Ziel ist auf jeden Fall die einzige deutsche Hochseeinsel Helgoland. Der Flugplatz Helgoland-Düne (EDXH) liegt auf der kleineren der beiden Inseln und hat 3 gekreuzte Bahnen, von denen die "längste" (oder besser: am wenigsten kurze) schlanke 480 Meter misst. Bei meinem Besuch im September 2020 wurde mir die mit 371 Metern zweitlängste Bahn zugewiesen. Die Landung war aber überhaupt kein Problem,

da der Wind auf Helgoland immer ziemlich stark bläst, sodass man mit moderater Ground Speed anfliegt und die Landerollstrecke entsprechend kurz ist. Der Anflug über das offene Meer ist wirklich beeindruckend und war für mich ein bleibendes Erlebnis. Die Stadt Helgoland auf der anderen Insel habe ich nicht besucht, kann daher nichts darüber sagen. Was ich aber noch sagen kann, ist, dass AvGas auf EDXH aufgrund von Steuerbefreiung super billig ist. Ich bin mir aber nicht sicher, ob es sich lohnt, nur zum Tanken nach EDXH zu fliegen...

Pflichtbesuch in Sinsheim

Eine weitere Empfehlung, welche deutlich weiter im Süden liegt, und daher für österreichische Piloten einfacher erreichbar ist, ist der Flugplatz in Speyer (EDRY). Neben dem bekannten Dom zu Speyer ist natürlich das Technikmuseum mit zahlreichen Flugzeug-Exponaten ein Pflichtbesuch.

Das dazugehörige Museum in Sinsheim (dort werden z.B. die Concorde und die Tupolew 144 ausgestellt) hat leider den Nachteil, dass der Flugplatz für platzfremde Flugzeuge nur an einem Wochenende im Jahr geöffnet ist. Daher ist die Anreise – im Normalfall – zu Lande notwendig. Eine Besuchsempfehlung ist das Museum aber auf jeden Fall.

Wer Luftfahrtmuseen mag, dem sei der Flugplatz Lelystad (EHLE) in Holland mit dem Museum "Aviodrome" ans Herz gelegt. Der Anflug ist zwar ein wenig umständlich und ich hatte dort einen Ramp-Check (nicht den ersten meines

Pilotenlebens...) aber die Leute waren sehr freundlich und das Museum wirklich sehenswert.



Speye

Ein sehr bekannter Flugplatz (auf Skydemon ist er Deutschlands beliebtester Flugplatz) ist Koblenz-Winningen (EDRK). Mit seinem spektakulären Anflug und der Lage auf einem Plateau hat man den Eindruck einer "Flugzeugträger-Landung".

Oft erlebt man aber auch Überraschungen. So bin ich z.B. einmal "nur so" nach Nordhorn-Lingen (EDWN) geflogen und bin dort mit einem örtlichen Piloten ins Gespräch gekommen. Dieser hat mir dann im Hangar eine Sammlung von historischen Flugzeugen aus dem ersten Weltkrieg gezeigt. Außerdem ist es erstaunlich, wie oft man auf Van´s-Piloten trifft. Wir sind also eine große Gemeinschaft.

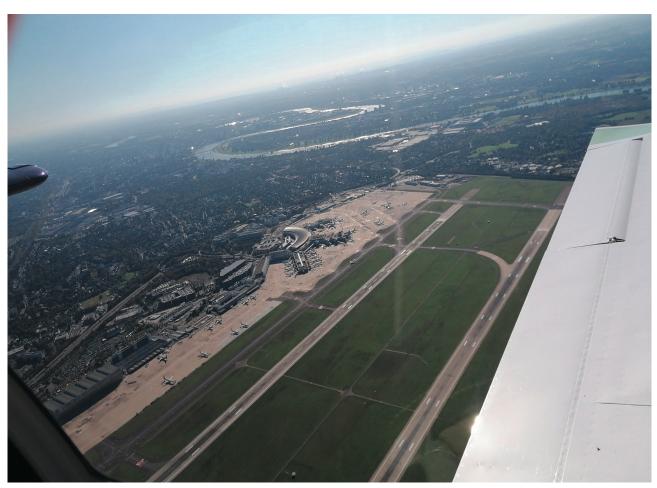
Keine Angst von großen Flughäfen

Wenn man Lust hat, in Deutschland einen großen Flughafen anzufliegen, so sollte man vorsichtig sein. Frankfurt und München haben den Ruf, dass man "kleine Flugzeuge" mit allen Mitteln (extreme Landegebühren und unfreundliche Behandlung sowohl am Funk als auch beim Handling) fernhalten will. Die unfreundliche Behandlung deckt sich nicht mit meinen Erfahrungen. In Frankfurt bin ich bereits durch die Kontrollzone geflogen und hatte es nur mit ausgesprochen freundlichen Lotsen zu tun. Generell muss man sagen, dass die Qualität der Lotsen in Deutschland sensationell gut ist. Man hat wirklich den Eindruck, dass diese sich als Dienstleister verstehen, sind sehr selten gestresst und versuchen, jedes Problem für den Piloten vorherzusehen.

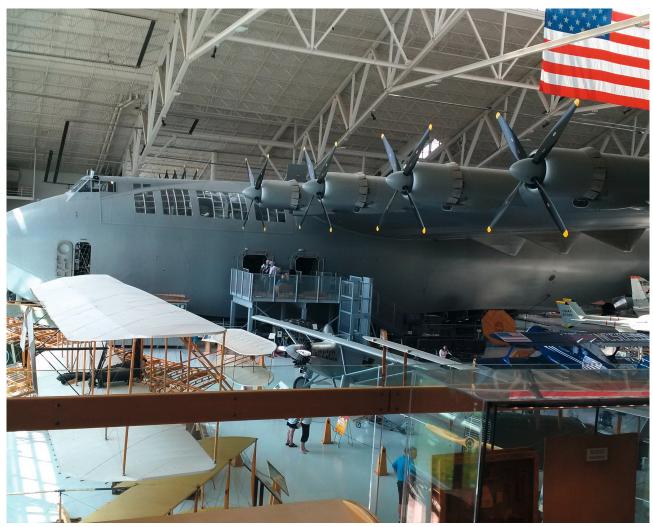
Große Flughäfen, wo man als Privatpilot herzlich willkommen ist, sind z.B. Hannover (EDDV) und Düsseldorf (EDDL), wo man zwischen den "Großen" zu humanen Gebühren echtes "Airlinerfeeling" genießen kann.

Noch ein Thema, das für manche vielleicht interessant sein könnte, ist das Fliegen in den USA. Meine Schwiegereltern leben in Seattle und einmal im Jahr bin ich dort zu Besuch (das Museum of Flight alleine ist schon eine Reise wert, dazu noch die Boeing-Factory, das Privatmuseum "Flight Heritage" und vieles mehr). Ich habe mir daher meine (deutsche) PPL in den USA anerkennen lassen, damit ich auch dort fliegen darf. Wenn jemand von euch Interesse daran hat, wie die Lizenzanerkennung funktioniert, kann er sich sehr gerne bei mir melden.

Das Fliegen in den USA ist ein Traum, Landegebühren sind unbekannt, Chartern zwar nicht billig, aber die Preise human und es gibt viele schöne Ziele. Das einzige, was dort schmerzt, ist das "Fremdgehen", weil ich natürlich nicht mit meiner RV-9A fliegen kann, sondern eine PA-28 chartere. So sind wir (Frau, Sohn, Schwiegermutter) ausgehend von Arlington (KAWO)



Flughafen Düsseldorf



Spruce Goose im Evergreen Aviation Museum, McMinnville, Oregon

bis nach McMinnville (KMMV) geflogen und haben uns dort die "Spruce Goose" angesehen.

Gewöhnungsbedürftiger Slang

Wir haben in Paine Field (KPAE) inmitten von geschätzt 50 fabriksneuen Boeing 747 einen Touchand-Go gemacht, wir waren in Jefferson County und in Friday Harbor, Washington (KFHR). Obwohl die Luftraumstruktur in den USA deutlich anders ist als bei uns, hat man die schnell gelernt, weil sie - meiner Meinung nach - deutlich einfacher ist als in Europa und auch an den genuschelten Slang am Funk gewöhnt man sich total schnell. Wenn man die Möglichkeit hat, Zeit in den USA zu verbringen, ist es eine echte Empfehlung, sich dort auch fliegerisch zu betätigen. Vor allem bei den zahlreichen "Airparks", bei denen die Leute direkt am Flugplatz wohnen (beim Haus vorne die Garage fürs Auto und hinten raus der Hangar für den Flieger) frisst mich schon der Neid. So etwas ist in Europa (fast) undenkbar. Und selbstverständlich trifft man so gut wie überall auf Van's-Piloten mit denen man stundenlang über

die Fliegerei reden kann. Der schönste Flug ist allerdings jedes Jahr, wenn es mit meiner OE-COY im Juni von EDLD (Dinslaken) wieder "nach Hause", nach LOGW (Weiz) geht, wo die Maschine den Sommer verbringt. Es ist jedes Mal eine Freude, wenn der Funk wieder österreichisch wird und ich die vielen Leute in LOGW wieder treffe, die mir im Lauf der Jahre zu echten Freunden geworden sind.

Am meisten wird es mich freuen, wenn ich diesen Flug nach Hause gemeinsam mit meinem Sohn machen kann. Der ist aktuell noch etwas zu klein für lange Flüge, aber er wird sanft an die Fliegerei herangeführt, fliegt bereits gerne mit, sodass uns der Pilotennachwuchs nicht ausgeht!

Ich hoffe, ich habe euch etwas Neues erzählt und würde mich freuen, wenn ihr euch bei mir meldet, wenn ihr in der Nähe von EDLD seid!

Josef Kantor (Text und Bilder)



Vier Holländer in Krems

Jedes Jahr wird ein Cherry-Treffen für alle Cherrybauer, Flieger und Interessierte organisiert. Dieses Jahr fand es in LOAG, Krems an der Donau -Österreich, statt. In Österreich wird dies in der Regel mit dem Jahrestreffen der österreichischen NVAV (Netherlands Experimental Aircraft Assiciation), dem Igo Etrich Club Austria, kombiniert.

Vor zwei Jahren durfte ich mit André zu diesem jährlichen Treffen fliegen. Jetzt, wo meine Cherry fliegt und André mit dem Umbau seiner Cherry beschäftigt ist, hatten wir bald die Absicht, mit der PH-GDT zum Treffen in Österreich zu fliegen. Auch die KR2 von Stef verlangt nach größeren Herausforderungen und Stef war sehr schnell bereit, Bart zu überzeugen, mit ihm zu fliegen.

Nun, dann begannen die Vorbereitungen. Früher bin neben ihnen gesessen, aber jetzt muss ich es wirklich selbst tun. Zusammen mit Stef plante ich die Routen Wochen im Voraus. Gibt es alternative Routen? Was wird das Wetter machen? EasyVFR besser kennenlernen, Flugpläne erstellen, etc. etc. Da dies meine erste weitere Reise mit mir als pilot in command ist, und dann auch noch mit meiner eigenen Cherry, will ich natürlich alles gut organisiert haben. Nun, jeder Flugzeugselbstbauer wird dies kennen. Stef war ein Tankstop in Würzburg wenig besorgt, aber, wie er selbst sagt, "ihr drei werdet mich schon durchbringen". Es ist wunderbar, wie man gemeinsam trainieren kann und immer begeisterter wird, je näher der Tag der Abreise rückt.

Und dann war der Tag gekommen. Das Wetter schien gut zu sein, auch wenn wir an der Grenze zu Österreich schlechteres Wetter haben würden. Im Nachhinein betrachtet, war genau das der Fall.

Stef und Bart starteten mit der KR 2 (PH-TDB) von EHMZ (Midden Zeeland Airport/Middelburg) und André und ich mit der Cherry (PH-GDT) von EHTE (Teuge International Airport), auf dem Weg zur ersten Zwischenlandung in EDFW (Würzburg), um von dort aus nach LOAG (Krems an der Donau) weiterzufliegen.



Leider war das Restaurant an diesem Tag aufgrund von Personalmangel geschlossen. Also musste das Wienerschnitzel warten. Zum Glück hatte ich ein paar belegte Brote mitgebracht. Zu allem Übel hatte die Tankstelle auch noch eine Panne. Stef musste tanken und ich wollte etwas mehr in Reserve haben, falls das Wetter schlecht wird. Jedenfalls hatten wir nach einer Stunde Verspätung unsere Tanks gefüllt. Weiter nach Krems.



Schauer bei Linz

Wegen der schlechten Wettervorhersage in der Nähe der tschechischen Grenze hatten wir eine Route unterhalb der Kontrollzone von Linz (LOWL) geplant. Die Wettervorhersagen haben sich bewahrheitet. In 3000 ft flogen wir unter der TMA 2 von LOWL hindurch, um die großen Schauer zu vermeiden. Für einen Moment sind wir auf 2000 Fuß gesunken. Dies für den Fall, dass wir plötzlich weiter nördlich abbiegen müssten, um eine Ecke der Route abzuschneiden und unter der LOWLTMA 1 durchzufliegen. Natürlich könnten wir auch die Flugsicherung kontaktieren, aber Sie würden bloß feststellen, dass Sie zum Zeitpunkt der Notwendigkeit keinen Funkkontakt bekommen.

Im Nachhinein betrachtet war das aber nicht nötig, und wir konnten mehr oder weniger der geplanten Route folgen und den Schauern ausweichen. Je näher wir Krems kamen, desto schöner wurde das Wetter und wir konnten weiter nach Norden fliegen und der Donau weiter folgen.

In Krems war das Wetter herrlich. Nach unserer schönen Landung wurden wir von Othmar und Heidi herzlich empfangen. Ich hatte Othmar und Heidi ein paar Mal auf einem Treffen getroffen und während der Bauarbeiten hatte ich regelmäßigen Kontakt zu Othmar. Deshalb war es großartig, sie jetzt in Österreich mit meiner selbst gebauten Cherry zu treffen.



Regen hinter uns

Und dann hatten wir nicht mehr viel Zeit. Wir mussten unsere Zelte aufbauen und die Flugzeuge verankern. Dann konnten wir nach Langenlois zum Abendessen fahren. Das Wienerschnitzel schmeckte, wie ein Wienerschnitzel schmecken sollte... lecker. Bei einem Bier ließen wir den Tag Revue passieren und beendeten einen fantastischen Flugtag.

Am nächsten Morgen wachte ich früh auf, kurz nach sechs, geweckt von Ventilatoren und Brennern...???? André war schon draußen. Mal sehen, was da los ist.... Ballons, es hingen bereits einige in der Luft und einige wurden für die Fahrt vorbereitet. Wie kann man den Tag schöner beginnen, wenn man neben seinem Flugzeug mit 99 Luftballons aufwacht (na ja... fast 99...).

Alles, was fliegt, war da

Es war unmöglich, Stef und Bart zu wecken. Nachdem die ganze Ballonherde weg war, versuchten wir erneut, die beiden anderen zu wecken. Diesmal hat es besser funktioniert. Wenig später saßen wir zu viert im Restaurant und genossen ein leckeres Frühstück. Jetzt haben wir erfahren, dass an diesem Wochenende auch ein Fliegerfest stattfindet. Nicht nur bei den Experimentalfliegern, sondern auch beim örtlichen Flugverein, Modellflugverein, Segelflugverein, Paraclub und Ballonclub. Kurzum, die meisten Zweige der Fliegerei waren vertreten. Und das alles an einem Tag auf einem einzigen Feld! Großartig, was für ein Fest, das man erleben kann. Der Rest des Tages wurde auf dem Gelände verbracht, um die Flugzeuge und Aktivitäten mit neuen und bestehenden Kontakten zu genießen. Für Bart wurde eine neue Luftmatratze besorgt, damit er nicht zwei Nächte auf einer undichten Plastikmatratze (sprich: auf dem Boden) schlafen musste.



Marco, Stef, Andre, Bart

Am Abend waren wir zum Grillabend eingeladen. Alles war perfekt vorbereitet und vorhanden. Wir konnten uns einfach hinsetzen. Während des Abendessens kamen noch ein paar Flieger herein, es gab Modellflug und ein Ballon wurde gefüllt, indem man ein Flugzeug statt eines Ventilators davor setzte. Es waren auch einige Modell-Heißluftballons zu bewundern, die über den Tischen schwebten, und Modellflugzeuge, die in der Dunkelheit geflogen wurden. Darüber hinaus gab es eine Cocktailbar (bereitgestellt vom Igo Etrich Club) und eine Hangardisco. Was für eine Atmosphäre! Außerdem gab es Preise zu gewinnen. Stef bekam den Preis für den Teilnehmer, der am längsten fliegen musste, um nach Krems zu kommen, und ich bekam den Preis für das schönste selbstgebaute Flugzeug. Unser Abend konnte nicht mehr verdorben werden. Mit vielleicht ein bisschen zu viel Alkohol im Blut gingen wir in unsere Zelte. Am nächsten Morgen hörte ich im Zelt die ersten Flugzeuge ankommen, oder war es abfliegen....?

Glück mit dem Wetter

Nach einer schönen Dusche und dem Frühstück begannen wir mit den Vorbereitungen für unseren Flug. Das Wetter schien gut zu sein, obwohl ein Flugzeug zurückkam, das in die andere Richtung (nach Osten) fliegen wollte. Es gab keinen Ausweg. Glücklicherweise mussten wir nach Westen, und es schien gut zu sein. Vielleicht ein paar Schauer in Österreich, aber dann wäre das Wetter gut. Wir hatten uns entschieden, die Route einfach umzukehren, mit dem einzigen Unterschied, dass wir jetzt an der Nordseite von Linz entlang der Donau flogen. Also,

alles zurück in die Flugzeuge, uns verabschieden und los... Ach ja, bezahlen... Für die Landungen und den Grillabend, inklusive Getränke, mussten wir bezahlen: nichts. Danke an alle Kremser Vereine und ihre Sponsoren!

Nach dem Start verließen wir die Platzrunde in Richtung EDFW (Würzburg-Schenkenturm). Ein wunderschöner Flug über die Donau in einer Höhe, die fast den Gipfeln der Berge entsprach. Nach dem sehr turbulenten Finale landeten wir auf der Piste 11 von Würzburg. EDFW liegt auf einem Hügel und es ist etwas ganz Besonderes, wenn man im Endanflug ist; (man kann noch kurz vor dem Aufsetzen ins Lee geraten).

Jetzt war das Restaurant geöffnet und die Tankstelle hatte keine Probleme. Stef füllte seinen Tank, und wir konnten es mit dem verbliebenen Treibstoff leicht bis EHTE schaffen, also tankten wir nicht nach. Nach dem kleinen Mittagessen trennten sich unsere (Luft-) Wege. Die PH-TDB flog nach EHMZ und die PH-GDT nach EHTE. In Teuge wurden wir in der Luft herzlich willkommen geheißen. André vom Tower kam zum Hangar, um zu hören, wie es uns ergangen war. Wie schön.

Wir können auf ein fantastisches Flugwochenende zurückblicken, das wir nicht nur genossen, sondern an dem wir auch eine Menge gelernt haben. Ich denke, die vier Niederländer haben einen guten und schönen Eindruck hinterlassen.

Marco Kaandorp (Text und Fotos)

Kampf den Vibrationen

Werte Kollegen,

nachdem schon einige ihren Propeller gewuchtet haben und auch ich an meinem Prop eine merkliche Verbesserung der Laufruhe durch die dynamische Wuchtung erzielen konnte, habe ich das Gerät wieder an Rainer Gaggl zurückgeschickt, der es für den Club besorgt hat und auch weiterhin verwaltet.

Othmar hat bei der Schulung vor dem Oktober-Stammtisch in Hofkirchen die Vorgehensweise gut erklärt und auch einige Adapterbleche für verschiedene Motoren (Rotax, Lycoming, Continental) gefertigt. Diese befinden sich jetzt im Koffer.

Ich konnte bei meiner Messung die einfache Handhabung bestätigen. Zuerst wurde zwar die doppelte Drehzahl angezeigt, weil die weiß lackierte Spinnerplatte an manchen Stellen reflektierte, aber das Problem ließ sich durch Abkleben lösen.

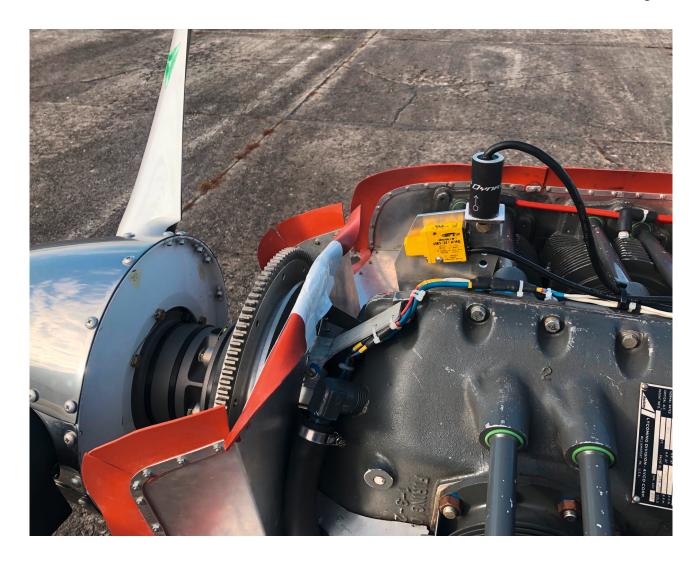
Die richtige Anordnung der Sensoren am Adapterblech ist auf dem Bild gut zu erkennen.

Für die Gerätebenützung ist keine Gebühr zu bezahlen (derzeit haben wir einen guten Kontostand), lediglich der Aufwand für etwaigen Beistand durch Rainer oder andere Kollegen ist mit dem üblichen Stundensatz zu begleichen. Und natürlich sind auch die Versandkosten vom Interessenten zu tragen.

Personen, die bereits Erfahrung mit dem DynaVibe Classic gesammelt haben und Unterstützung anbieten können, sind Othmar Wolf und Wolfgang Madlsberger.

Bei Bedarf bitte Rainer Gaggl kontaktieren: r.gaggl@tips.co.at

Hermann Eigner





Vor dem Zerlegen

Neuaufbau eines Helicopters Rotorway Exec 162F

Im November 2016 stieß ich bei meiner Internetrecherche über den Selbstbau von Flugzeugen und Hubschraubern, auf die Homepage des Igo Etrich Club, worauf ich gleich bei Othmar Wolf anrief um mich über den Selbstbau zu informieren, und mein Interesse am Eigenbau eines Hubschraubers kundzutun.

Ein paar Tage später bekam ich einen Anruf von Wolfgang Paungarttner, der mir sagte, er wüsste da am Flugplatz Spitzerberg einen Hubschrauber, der schon seit Jahren dort im Hangar steht, vor sich hin gammelt und zu haben wäre. Nach kurzer Besichtigung wurde ich mit dem Eigentümer handelseins und kaufte das Ding, ohne zu wissen, wie viel Arbeit da auf mich zukommen würde.

Nachdem ich in meiner KFZ Werkstätte einen Platz frei geräumt hatte, zerlegte ich das gute Stück nach Absprache mit der Austro Control in sämtliche Einzelteile, um es von Grund auf komplett neu aufzubauen und auf den neuesten Stand zu bringen. Nach Besichtigung der Einzelteile und der

vorhandenen Unterlagen (Baupläne, Construction Manual, Maintenance Manual, Engine Manual) und Überprüfung der Übereinstimmung der Teilenummern mit den vorhandenen Papieren durch DI Gerhard Lippitsch, hatte ich bald darauf die Baubewilligung in der Hand.

Den kompletten Rahmen ließ ich glasperlstrahlen und pulverbeschichten, wichtige Komponenten unterzog ich einer Rissprüfung mittels Farbeindringverfahren. Danach begann ich mit dem Bestellen verschiedener Teile bei Rotorway in den USA. Da aber meine Englischkenntnisse damals sehr bescheiden waren und ich öfter diverse Auskünfte brauchte, begann ich nebenbei noch im Selbststudium Englisch zu lernen.

Viele Komponenten waren abgelaufen, so musste ich zum Beispiel die Kühlerschlauche, Ölschläuche, Kraftstoffschläuche, Elastomerlager des Rotorkopfes, sämtliche Keilriemen und vieles mehr, durch Neuteile ersetzen.

Nach so vielen Jahren des Stillstandes waren auch etliche Service Bulletins ausständig, die ich befolgen



musste, und ich verpasste dem Hubschrauber auch jede Menge Upgrades des neuen Modells A600 Talon.

Das waren unter anderem die Temperaturüberwachung sämtlicher Lager des Riemenantriebes und das EGT mittels Sensoren und dazugehörigem Display im Cockpit, ein neuer Zahnriemen-Spanner und die Sicherheitsgurte mit Aufroller. Außerdem verbaute ich zusätzlich noch ein Batterie-Trennrelais, einen zweiten Batterieschalter, falls das Relais einmal ausfällt. Für die Avionik ein 8,33kHz TRIG TY96, einen Garrecht VT02 Mode S Transponder, ELT 406 MHz, diese habe ich teilweise neu verkabeln müssen.

Weiters ein neues Strobe, LED Nav Lights, LED Landescheinwerfer, neue Kraftstoffpumpen mit beidseitiger AN Verschraubung, eine elektronische druckanzeige anstelle der mechanischen. Eingebaut habe ich noch eine Firewall, ein Handschuhfach Boden für Werkzeug, Verbandszeug, Motorölflasche und die Bordpapiere.

Die Bodenwanne konnte nur durch den Ausbau der vorderen Kufe abgenommen werden (z.B. für die Wartung), daher habe ich diese im Bereich der vorderen Kufe geteilt. Die Türen waren leider nicht mehr vorhanden, die gab es auch nicht fertig zu kaufen bei Rotorway, daher habe ich sie selber anfertigen müssen.

Dazwischen erfolgte noch eine Bauprüfung durch DI Lippitsch im Juli 2018, die mit nur geringen Beanstandungen endete, so zum Beispiel fehlender Sicherungslack an diversen Verschraubungen.

Die Lackierarbeiten waren insofern kein Problem, da ich in meiner KFZ-Werkstätte auch eine eigene Lackierkabine mit dem

dazugehörigen Equipment habe.

Im März 2018 flog ich nach Phoenix/Arizona wo ich das Type Rating für den Exec 162F und ein Maintenance Training absolvierte, was sich als Abenteuer meines Lebens herausstellte. Unter anderem flogen wir durch die Wüste von Arizona mehrmals zum AK-Chin Airport zum Training, wir waren bei einem Hubschrauber-Schrottplatz und einem Flugzeugfriedhof mitten in der Wüste. Am Ende meines Aufenthalts machte ich noch mit dem Pickup einen kleinen Abstecher nach Nogales in Mexico wo ich mitten in eine Schießerei zwischen Drogenbanden und der Polizei geraten bin, aber das ist eine andere Geschichte....



Der Autor in Phoenix, Arizona, wo das Werk von Rotor X Aircraft steht



Endlich flügge

Schon während des Baues und nach der Fertigstellung folgte das "Rigging", wobei sämtliche beweglichen Teile exakt nach den Vorgaben des Manuals eingestellt werden müssen. Statisches auswuchten, sowie der Vor- und Nachlauf (lead / lag) der Rotorblätter bzw. Heckrotorblätter waren anspruchsvolle Arbeiten. Dann kam das Wiegen mit vier geeichten Waagen, die mir ein LKW-Aufbau Hersteller zur Verfügung stellte. Damit konnte das Eigengewicht festgestellt und der Schwerpunkt berechnet werden.

Schlussendlich der alles entscheidende Hängetest, wobei der Hubschrauber am Rotorkopf mit und ohne Piloten / Passagier aufgehängt wird. Dabei darf der Mast zur Senkrechten nur in einem vorgegebenen maximalen Winkel ausschwenken.

Um den Hubschrauber am Boden ohne Anstrengung bewegen zu können, konstruierte und baute ich noch eine Schleppachse, mit der ich ihn mit einem kleinen Traktor vom Abstellplatz zum Landeplatz in meinem Obstgarten ziehen kann.

Nach der Abnahme mit Standlauf durch DI Lippitsch erhielt ich im Frühjahr 2019 die Erprobungsbewilligung. Vor der eigentlichen Flugerprobung musste noch der gesamte Rotor dynamisch gewuchtet werden, was am Anfang mangels Gerätschaft fast zur unendlichen Geschichte ausartete. Doch dann kam mir mein Freund Martin Söllner zu Hilfe und schlussendlich kaufte ich mir das neue DynaVibe GX3 Helikopter Kit mit Tracking Kamera um das Verfahren zu perfektionieren.

Nun war die Zeit reif für den Erstflug. Es war der 6. Juli 2019, ich startete den Motor und ließ ihn ordentlich warmlaufen bevor ich mit etwas Pitch abhob, soweit alles normal. Als ich jedoch etwas mehr Geschwindigkeit aufnehmen wollte, kippte der Hubschrauber plötzlich nach links weg, instinktiv nahm ich etwas Leistung zurück und konnte ihn dadurch glücklicherweise wieder abfangen.

Was war passiert? Bekanntlich wird beim Helikopter die Horizontalgeschwindigkeit dadurch begrenzt, dass sich beim voreilenden Rotorblatt zur Fluggeschwindigkeit noch die Umfangsgeschwindigkeit des Rotors addiert. Ich habe daher die Anzeige der Rotordrehzahl mit der tatsächlichen Drehzahl verglichen und festgestellt, dass die Anzeige zu gering war. Nach Kalibrierung des Drehzahlmessers ist dieser Effekt nie mehr aufgetreten, es dürfte sich um einen Strömungsabriss am voreilenden Blatt gehandelt haben.

Im Laufe der restlichen Flugerprobung stellten sich meine Stieftochter Stefanie, ein Freund von mir und

Robert Stefan vom IEC für die Aufzeichnungen im Fluge mit Begeisterung zur Verfügung, wobei mir Robert bei den Berechnungen für Vx und Vy sehr behilflich war.

Alles in allem war das Projekt für mich ein Abenteuer und ich habe viel dazugelernt. Ich spreche mittlerweile fast fließend Englisch, habe viele Freunde gefunden und auch noch viel Kontakt mit Freunden in den



Dipl. Ing. Dr. Gerhard Lippitsch, Austro Control und Dipl, Ing. Dieter Reisinger, Testpilot bei der Endabnahme

Bei den vielen Flügen habe ich immer wieder Veränderungen an der horizontalen und vertikalen Finne durchgeführt bis der Hubschrauber ohne Trimmung und ohne Steuerungseingabe beim Reiseflug geradeaus flog und ich den Stick dabei loslassen konnte ohne dass sich die Fluglage veränderte, aber die Autorotationseigenschaften auch nicht negativ beeinflusst waren.

Nach ca. drei Jahren Bauzeit und anschließend drei Jahren Erprobung bekam ich den Termin für die Endabnahme am 18. Oktober 2022. Ich flog mit meinem Hubschrauber zum Flugplatz Ried-Kirchheim (LOLK). DI Lippitsch führte die Endabnahme durch und Testpilot DI Dieter Reisinger nahm mein Baby mit einem kritischen Testflug unter die Lupe. Beide Prüfungen habe ich ohne größere Beanstandung mit Erfolg bestanden!

USA. Dazu muss auch noch gesagt werden, dass für so ein Projekt eine Menge technischmechanisches Verständnis notwendig ist, neben einem gehörigen Durchhaltewillen und last, not least die Hilfe von Freunden, die einen bei immer wieder vorkommenden Durchhängern wieder aufrichten und mit ihrem Fachwissen zum Weitermachen verhelfen. In diesem Sinne: Glück ab - Gut Land!

Roland Grabner (Text und Bilder)

Zum Autor: Roland Grabner, Jg. 1971, ist gelernter Karosseriebauer und Inhaber einer Kfz-Reparatur- und Karosseriewerkstätte in Weißenkirchen/Attergau. Fliegerisch ab 1996 Tätigkeit als Luftbildfotograf, dabei auch mit Wartungsarbeiten beschäftigt. Er hat 1999 die Hubschrauberlizenz PPL(H) erworben. Damit ist er nun ca. 15 Jahre mit einem Hughes 300 im In- und Ausland auch viel auf Außenlandeplätzen geflogen, und hat dadurch ausreichend Flugerfahrung gesammelt.

photoinstitut

"Hurra, die Kiste fliegt!"

Österreichs erstes Flugfeld auf Postkarten, 1909-1912



Pilot Karl Illner auf der "Etrich II" im Landeanflug auf das Flugfeld (Postkarte), Mai 1910 Bromsilber Gelatine, Verlag F. H. © Sammlung Christian Reiterer

1. Dezember 2022 bis 27. Jänner 2023 1010 Wien, Seilerstätte 22

Ausgerechnet im" Falter" (nicht gerade das Zentralorgan der Technikfreaks) stolpere ich über einen zweiseitigen Bericht von dieser Ausstellung. Wenn die sich an ein Publikum wendet, dann sind wir das, die eigentlichen Nachfahren des Igo Etrich. Unsere Maschinen werden grundsätzlich ja immer noch so hergestellt, wie damals: in mühevoller Handarbeit. Leider läuft die Ausstellung nur noch wenige Tage. Aber einen Besuch in der Bundeshauptstadt ist sie sicher wert.

CC

Das Flugfeld von Wiener Neustadt ist die Wiege der österreichischen Aviatik, wo Konstrukteure, Piloten und Pilotinnen die neuesten Flugmaschinen erprobten. Von 1909 bis 1912 erregten sie in spektakulären Wettbewerben, in denen ein Rekord den nächsten ablöste, das öffentliche Interesse. In Scharen reisten das Publikum und Vertreter der Presse nach Wiener Neustadt, nicht nur um erstmals

motorisierte Flugzeuge zu bestaunen, sondern auch um einen Blick auf Kaiser, Erzherzöge und die tollkühnen Piloten zu erhaschen. Der Bedarf an Fotografien, die sowohl die Flüge als auch den hohen Besuch zeigten, war riesig, und schnell entwickelte sich ein Bilderkult, der in Fachzeitschriften wie auch Klatschblättern, im Kino, vor allem aber im privaten Bereich mit der illustrierten Postkarte seinen Ausdruck fand.

Zwischen 1909 und 1912, vor der Übernahme des Flugfeldes in Wiener Neustadt durch die k. k. Armee, erprobten hier Konstrukteure, Piloten (und auch einige Pilotinnen in Ausbildung) die neuesten Flugmaschinen. Jährlich fanden mehrere Wettbewerbe und Preisausschreiben statt, die Publikum und Presse in Scharen zum Flugfeld brachten: Jeder neu aufgestellte Rekord, jede tollkühne Bewegung der Piloten und jedes neue Flugzeug, aber auch die vielen Auftritte der Hocharistokratie, allen voran des Kaisers, wurden begierig beäugt, fotografiert und besprochen. Nicht nur Fachpublikationen, sondern auch Tageszeitungen und Gesellschaftsklatschblätter wie Sport & Salon



"Flugmeeting am Österr. Flugfeld Wr. Neustadt" (Postkarte), 1911 Heliochrom, Verlag A. J. Kuderna/Wiener Neustadt © Sammlung Christian Reiterer

berichteten ausführlich und untermalten ihre Stories mit Fotostrecken, in denen der hohe Besuch mit den fliegenden Maschinen zusammen arrangiert wurde.

Das Bild aus der Kamera galt als Garant für Glaubwürdigkeit in der Darstellung eines noch nie dagewesenen technischen und gesellschaftlichen Ereignisses. Diesen Authentizitätsanspruch einzulösen bereitete der Fototechnik jedoch noch Schwierigkeiten. Zu rasch bewegten sich die Flugzeuge, zu groß waren die Distanzunterschiede im Blickfeld der Kamera, um flächendeckend detailreiche Aufnahmen zu gestatten. Die Fotografen standen vor der Herausforderung, wie der nun endlich wahr gewordene Traum bildlich dargestellt werden sollte. Um Höhe zu verdeutlichen, galt der leere Raum zwischen Horizont und Flugzeug als beliebtes Sujet, aber da man darauf die neuartigen Maschinen kaum ausmachen konnte, mussten sie meist mehr oder weniger augenscheinlich im Bild montiert werden.

Im privaten Bereich manifestierte sich der Bilderkult in der illustrierten Postkarte, die schnell zum zentralen Medium der beliebten Fliegerevents aufstieg. Als Sammelobjekt sollten die Bilder belegen, was man fast nicht glauben konnte. Immer wieder finden sich auf den Rückseiten begeisterte Berichte der Zuschauerinnen und Zuschauer, die den Daheimgebliebenen von Höhenflügen und Kaiserbesuchen vorschwärmten.

Einfach in der Herstellung zählte die illustrierte Postkarte zu den billigsten Möglichkeiten, um Fotografien schnell (oft schon kurz nach dem Ereignis) und in großer Auflage zu produzieren. Die Vielfalt und Menae der heute erhaltenen Postkarten legt Zeugnis von der Masse an Menschen ab, einerseits nach Wiener Neustadt pilgerte oder sich abseits davon für die Geschehnisse begeisterte. Je mehr Motive nämlich gedruckt wurden, desto höher muss in Folge die Nachfrage angesehen werden. Zwar gehörte der Verkauf vor Ort zur Hauptabsatzquelle, aber wem eine Reise zum Flugfeld verwehrt blieb, der hatte die Möglichkeit, in Spezialläden oder über einschlägige Zeitschriften nach den begehrten Karten zu suchen.



Fritz Schönpflug, Plakat für die "Österreichische Flugwoche" (Postkarte), 1911 Autotypie, Verlag Stadtgemeinde Wr.-Neustadt © Sammlung Christian Reiterer



Pilot Josef Sablatnig mit vier Passagieren, darunter Lilly Steinschneider, in einem Autoplan-Biplan, 1911 © Stadtarchiv Wiener Neustadt

Zwischen 1909 und 1911 wurden von 13 Verlagen (der Großteil in Wiener Neustadt ansässig) über 422 verschiedene illustrierte Postkarten in einer Auflage von mutmaßlich jeweils bis zu 1.000 Stück herausgebracht. Manche der darauf abgebildeten Motive existierten in bis zu 11 Text- oder Retuschevarianten – jede ein Beleg für das rasche Aufeinanderfolgen neuer Auflagen und damit ihrer ungeheuren Verbreitung.

Details zur Ausstellung

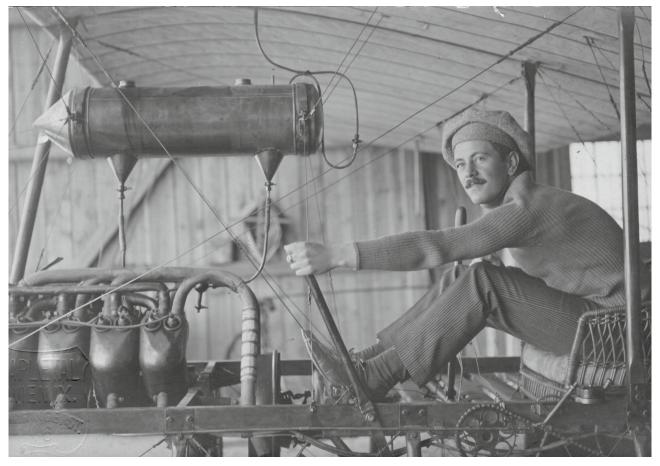
In der Ausstellung sind Leihgaben aus den Privatsammlungen von Christian Reiterer, Olaf Stanger und Marcus Zelezny sowie dem Stadtarchiv Wiener Neustadt zu sehen. Neben rund 50 Postkarten beleuchten Vintage-Abzüge, Zeitungsartikel, ausgewählte Memorabilia sowie ein selten gezeigter Film aus dem Jahr 1911 (Technisches Museum in Wroclaw) die vielen Facetten des Medienspektakels rund um das Flugfeld Wiener Neustadt. Die Ausstellung wurde von Marcus Zelezny und Magdalena Vukovic kuratiert.

"Hurra, die Kiste fliegt!" entstand anlässlich der eben

im Stanger Verlag/Salzburg erschienene Publikation Geschichte auf Postkarten. Aviatik in Wiener



Blick vom Flugfeld Wiener Neustadt auf den Turm des Windmessers und den Kaiser-Pavillon (Fotomontage mit Austro-Daimler "Rennapparat" und Etrich-Taube), 1911 Heliochrom, Verlag E. Sarostra © Sammlung Christian Reiterer



Carl Zapletal, Der ungarische Pilot Michael Székely im Cockpit eines Autoplan-Monoplans, Juni 1911 © Stadtarchiv Wiener Neustadt



Pilot Heinrich Bier in seiner "Etrich VII" mit der Schauspielerin Frieda Gerôme (Postkarte), 1911 Lichtdruck, Verlag A. J. Kuderna/Wiener Neustadt © Sammlung Christian Reiterer

Neustadt (1909–1912) des Luftfahrthistorikers Marcus Zelezny. Mit seiner akribischen Untersuchung der Anfangszeit des Wiener Neustädter Flugfeldes an Hand des Mediums der illustrierten Postkarte hat er darin reiches Material vorgelegt, das über die Aviatik-Geschichte hinaus auch von medien- und fotohistorischer Relevanz ist.

Marcus Zelezny, Geschichte auf Postkarten. Aviatik in Wiener Neustadt (1909–1912), Stanger Verlag/Salzburg, 2022, Hardcover, 289 Seiten, 422 Abbildungen in Farbe und Schwarzweiß, Preis € 68,–(erhältlich während der Ausstellung im Photoinstitut Bonartes)

Der Besuch der Ausstellung ist nach Voranmeldung unter

+43-(0)1/236 02 93-40 oder per Email möglich: info@bonartes.org

Für den Besuch gelten die jeweils aktuellen COVID-19 Vorschriften.

Einfach zum Nachdenken...

Das vergangene Jahr war für viele von uns, für die gesamte Welt, sehr turbulent, ereignisreich, manchmal schön, auch oft sehr furchteinflößend und Angst machend. Teuerung, Krieg, Klima, Politik, Inflation, Migration, usw. usf.

Der Gedanke an C ist in den Hintergrund gerückt, denn die ältere Generation beherrscht der Gedanke, wie sie mit den steigenden Preisen zurechtkommt. In Österreich nie vorstellbare Entscheidungen, heizen oder essen, nehmen konkrete Formen an, etwas, das es seit dem Krieg nicht mehr gegeben hat. Die Alten machen sich Sorgen um die Jungen, denn die mussten nie wirklich sparen, es wurde ihnen vieles ermöglicht und leicht gemacht, das die Alten nicht hatten. Sagt doch jede Generation, "die nach mir sollen es leichter haben".

Ob das immer so gut ist??

Und doch, trotz aller Missstände und Sorgen, sollten die Zuversicht, der Optimismus, die Hoffnung nicht zu kurz kommen. Wo unsere Aufmerksamkeit, unsere gedankliche Energie sich befindet, entsteht Wachstum, im Guten wie im Schlechten. Natürlich ist es nicht einfach, seine eigene Energie hoch zu halten, seine Gedanken auf Positives zu richten, wenn rundherum soviel von dem passiert, was uns Sorgen, oder gar Angst macht. Das Leben insgesamt ist nicht einfach, doch es ist so, wie ich es mir gestalte. Klingt auch wieder recht gescheit.

Ein sehr, sehr weiser Mann sagte mir vor ein paar Tagen – wieder einmal – "DU erschaffst dir deine eigene Realität".

Wieder einmal Zeit zu reflektieren, die eigenen Gedanken, die eigenen Handlungen zu überprüfen, Aktion – Reaktion, Gedankenkontrolle, das Wichtigste überhaupt. Zeit, alte eingeschliffene Muster loszulassen, es ändert sich nichts, wenn man immer das Gleiche tut.

Unbekanntes Terrain erkunden, auch auf der Gefühlsebene, sich einmal neben sich zu stellen und sich selbst beobachten, in den Schuhen des anderen gehen.

Ungeahnte Möglichkeiten Altes loszulassen, sich neu zu finden, neu zu er – finden.

Achten wir auf unsere Gedanken, sie werden unsere Worte.

Achten wir auf unsere Worte, sie werden unsere Taten.

Achten wir auf unsere Taten, sie werden unser Schicksal.

In diesem Sinne:

"Ein Wunder-bares Neues Jahr 2023, mit allen ungeahnten Möglichkeiten!"

Heidi Wolf

Kurz notiert

Die Generalversammlung 2023 des Clubs wird am 25. März im Gemeindezentrum Petzenkirchen stattfinden. Auf dem Programm steht unter anderem die Wahl eines neuen Vorstandes.

Trotz Inflation, Preishysterie und steigenden finanziellen Belastungen sieht unser Kassier Hermann Eigner keinen Anlaß, den **Mitgliedsbeitrag** zu erhöhen. Wir zahlen also weiterhin 36,- Euro pro Jahr.

Auf Anregung unseres Obmannes Othmar Wolf wurde unsere Website um die Rubrik **Marktplatz** erweitert. Die ursprünglichen Menüpunkte "Termine", "Fragen & Antworten", "Kontakt" wurden nun im Menüpunkt "Information" zusammengefasst und um den "Marktplatz" erweitert. Wer etwas verkaufen will oder etwas sucht, sendet bitte sein Angebot oder die Anfrage mit Beschreibung, Fotos, Preisvorstellung und Kontakdaten an office@amateurflugzeugbau.at.

Nachruf Alois Roppert



Der Österreichische Aero-Club trauert um seinen langjährigen Präsidenten und Ehrenpräsidenten

NR aD. Reg. Rat Alois Roppert



Von 1994 bis 2013 hatte Präsident Alois Roppert die Tradition der Zivilluftfahrt intensiv gepflegt und die Entwicklung des Aero-Clubs als Sportverband, Interessensvertretung und Behörde maßgeblich unterstützt. Unsere Gemeinschaft der Sport- und Freizeitluftfahrt dankt ihrem Förderer und denkt an schöne Erlebnisse mit ihrem Ehrenpräsidenten zurück.

Wir verabschieden Alois am 22. September um 11 Uhr beim Waldfriedhof Villach.

Dipl.-Ing. Wolfgang Malik Präsident des ÖAeC

Meine lieben Aero-Club-Mitglieder, heute ist meine Info-mail leider keine erfreuliche, denn unser langjähriger Präsident und Ehrenpräsident Alois Roppert hat seinen letzten Flug angetreten. Alois Roppert ist am 15. September 2022 im 89. Lebensjahr verstorben.

Unser Ehenpräsident wurde am 25. Mai 1934 geboren und fand als engagierter Mitarbeiter der ÖBB bald den Zugang zur Gewerkschaft und Politik. So war er nicht nur als Funktionär der Arbeiterkammer tätig, sondern bald auch ein verlässlicher und viel gefragter Wehrsprecher im österreichischen Nationalrat und Berater der damaligen Bundesregierungen.

Seine Vorliebe und Leidenschaft galt schließlich dem Flugsport in Österreich, vor allem dem Österreichischen Aero-Club mit seinen tausenden Flugsportler:innen und Vereinsfunktionär:innen. Er, der selbst ursprünglich den Privatpilotenschein besaß, hat sich maßgeblich für den Sportverband, für die Interessenvertretung und - neu in seiner Ära - für eine

eigene, kleine Behörde der General Aviation eingesetzt. Bei ihm kam die Tradion in der Luftfahrt allerdings auch nicht zu kurz. So war er immer an Archiven, Museen und Sammlungen interessiert und unterstützte diese nicht zuletzt im Zusammenhang mit mit der 100 Jahr Feier des Aero-Club im Jahr 2001. Mehrere 100 Staatsmeisterschaften und mehr als 30 Europa- und Weltmeisterschaften in allen Sektionen des Aero-Club wurden unter seiner Führung mit den vielen Vereinen organisiert und begleitet.

Wir danken für knapp 2 Jahrzehnte Präsidentschaft und für seinen außerordentlichen Einsatz um die Zivilluftfahrt in Österreich. Ehrenpräsident Alois Roppert, der das traditionelle Fliegerlied von Hans Albers "Flieger grüß mir die Sonne!" so gern gehört hat, ist nun selbst zur Sonne und den Sternen aufgebrochen.

Das Team des Aero-Club wünscht ihm ein letztes "Glück ab - gut Land".

Euer Wolfgang Malik

Nachruf Franz Schöfmann

Es muss das Jahr 1982 gewesen sein, ich war damals noch aktiver Modellflieger, als ich von einem Kollegen hörte, dass es in Stockerau einen Mann geben soll, der mit einem motorisierten Drachenflieger dort herumfliegt. Er konnte mir nur den Namen Schöfmann nennen, mehr wusste er auch nicht. Nach ausgiebiger Telefonrecherche hatte ich den Mann endlich am Telefon und auch seine Adresse: Bräuhausgasse 18 und eine Einladung, ihn doch dort zu besuchen. Wenige Tage später kam ich zur angegebenen Adresse und ein eher schmächtiger Mann mit etwas heiserer Stimme empfing mich. Er erzählte mir von seinen Flugversuchen mit verschiedenen Drachenmodellen und Motoren und den Problemen, dazu passende Propeller zu finden. Aber sein letztes Modell mit einem Steinbach Delta und als Antrieb ein König Dreizylinder Zweitakter mit 24 PS fliegt sehr stabil und sicher, sagte er mir. Er will es mir gern vorführen, ich bin natürlich dabei.

Vom motorisierten Drachen ...

Eine Woche später, in der Weinviertler Pampa, in die ich mit Heidi, den 4 Kindern und dem Hund gefahren bin, packt Franz sein Gerät aus und montiert zu meinem Erstaunen den Dreizylinder auf der Turmstange des Drachens, eine gewagte Konstruktion für mich als gestandener Maschinenbauer. Aber er hatte wenigsten das Alurohr durch ein Stahlrohr ersetzt und den leichten Motor mit 2 Schrauben daran befestigt. Ein 90cm Propeller war direkt auf der Kurbelwelle montiert und ein 5I Benzinkanister als Tank unter der Fläche.

Nachdem das Ding fertig aufgebaut war, schnallte sich Franz einen alten Motorradhelm um und startete den Motor mit einem Riemen, dann hängte er einen einfachen Sitzgurt am Zentralgelenk des Drachen ein. Nach ein paar spielerisch scheinenden Schritten mit Vollgas schwang er sich in den Sitzgurt und flog einfach davon, ich war völlig baff, dass man mit so einer einfachen Konstruktion selbst fliegen konnte. So also habe ich Franz Schöfmann kennengelernt, klarerweise habe ich mich danach auch mit der damals aufkommenden UL-Szene beschäftigt bis zum Bau eines zweisitzigen Trikes. Durch einen Arbeitsplatzwechsel bin ich einige Jahre räumlich weiter von Franz Schöfmann getrennt gewesen, ohne ihn jedoch aus den Augen zu verlieren.

So hat er mir eines Tages am Telefon von einem Treffen von Leuten erzählt, die sich Flugzeuge selbst gebaut haben, in Wels sollte das am nächsten Wochenende stattfinden. Ich bin natürlich samt Frau und Kindern gleich hingefahren. Umso enttäuschter war ich, dass da eigentlich lauter "richtige" Flugzeuge rumstanden, das sollten selbstgebaute sein? Ein hagerer großgewachsener Mann mit Baseballkappe, ist mir damals schon aufgefallen, offensichtlich der Chef dieses Clubs. Wie das Leben so spielt war ich ein Jahr später schon selbst als Mitglied dabei. Ohne Franz Schöfmann wäre ich sicher nicht so schnell, oder womöglich gar nicht zum Flugzeug-Eigenbau gekommen.

Auch später hat er mich des öfteren kontaktiert, da er neue Pläne gewälzt hat, nämlich den eines einsitzigen Einfach-Hubschraubers. Dazu brauchte er, neben einem geeigneten Antriebsmotor auch Rotorblätter, die fürs erste im einschlägigen Handel nicht aufzutreiben waren. Nachdem ich für ihn und auch für meine eigenen UL-Projekte schon damals Propeller gebaut hatte, versuchte ich auch, für ihn Rotorblätter nach seinen Wünschen anzufertigen, glaubte aber nicht wirklich an den Erfolg seiner "Heli-Spinnereien". Umso überraschter war ich, als er uns zu einer Geburtstagsfeier, ich glaube es war mein 40er, besuchte, und dabei seine neueste Version eines Einmann-Helis vorstellte. In unserem Garten startete er ihn auch und schnallte sich in den simplen Fahrradsattel. Der Motor heulte und die staunenden Zuseher konnten sehen, dass Franz kleine Hüpfer versuchte, es fehlte offensichtlich nicht viel für einen Schwebeflug. Ich war nachdenklich geworden, vielleicht doch??

... zum Ein-Mann-Hubschrauber

Wieder waren ein paar Jahre vergangen, ich war inzwischen Obmann des Igo Etrich Club geworden und habe Franz Schöfmann als korrespondierendes Mitglied in unserer Runde aufgenommen. In den folgenden Jahren hat er uns auch immer bei unserem Igo Etrich Treffen mit seinen neuesten Kreationen besucht, mit denen er inzwischen tatsächlich abheben und tänzelnd herumschweben konnte. Ein Riesen-Applaus war ihm jedes Mal sicher. In der letzten Version hat er es sogar mit elektrischem Antrieb versucht, mit zwei Motoren, die jeweils zwei gegenläufige Rotoren

angetrieben haben und eine Batterie unter seinem obligaten Fahrradsattel.

Offensichtlich war in diesen Projekten kein Verbesserungspotential mehr vorhanden, so wandte sich der unermüdliche Tüftler einer neuen Kategorie von Flugobjekten zu, den Tragschraubern, auch Auto-Gyro genannt. Allerdings nicht mehr im Selbstbau, er hat sogar Lizenzen erworben und hat verschiedene Fabrikate getestet, anfangs in Ungarn und letztlich ist er am Flugplatz Excalibur in Tschechien sesshaft geworden. Sogar wenige Tage vor seinem Ableben hat man ihn noch dort gesehen.

Franz, ohne Dich und Deine teils eigenwilligen, aber immer erfolgreichen Projekte wäre ich heute nicht da, wo ich jetzt bin und hätte wahrscheinlich viel versäumt in meinem Leben, ich danke Dir. Ich weiß, da wo Du jetzt bist kannst Du völlig frei fliegen ohne lästige Motoren und Propeller, in der Hoffnung dass Du auch einmal wirklich zur Ruhe und Deinem Frieden kommst.







Dass wir das noch erleben dürfen:

Ein neuer Flugplatz!

Seit Mai 2021 hat das Segelflugfeld Altlichtenwarth eine Bewilligung für alle Arten von Luftfahrzeugen bis 2 Tonnen Abfluggewicht. Die ICAO-Kennung lautet LOAR. Der Platz liegt, vereinfacht gesagt, ganz rechts oben in Österreich, im Weinviertel, näher bei Lundenburg als bei Mistelbach.

Die alte WEB-Seite unter https://www.loar.at wurde vor einiger Zeit aufgrund der Google-Font-Klagen eines spitzfindigen Anwaltes vom Netz genommen. Es erscheint momentan unter dieser Adresse das Bild der WEB-Kamera. Diese Seite wird in nächster Zeit neu aufgebaut werden.

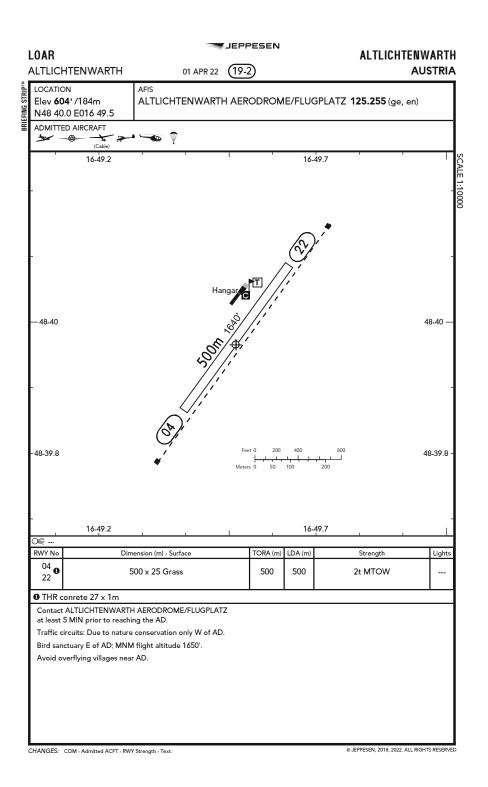
Inzwischen gibt es eine zweite WEB-Seite unter:

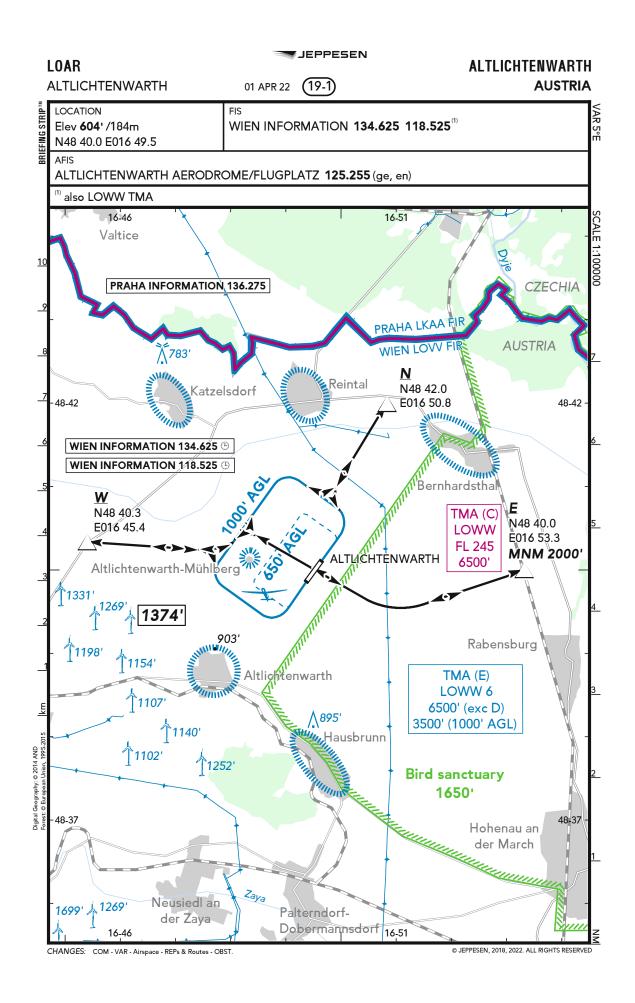
https://flugplatzaltlichtenwarth.at

welche von einem jungen Vereinsmitglied erstellt wurde.

Für etwaige Rückfragen über einen Besuch bei uns in Altlichtenwarth stehe ich gern zur Verfügung:

> Franz Piller, 0664-393 66 23, franz.piller@nanet.at





Zusammenarbeit des Igo Etrich Clubs mit der Austro Control

Nachdem es aus verschiedenen Gründen (Corona, Umstrukturierung in der ACG) im Jahr 2022 kein ACG Referat in Hofkirchen gegeben hat, hat Andreas Winkler vorgeschlagen, in einer Online-Besprechung den momentane Stand der Zusammenarbeit IECA-ACG zu erörtern. Wir legten als Termin den 2. Dezember um 9h fest, das Meeting mittels "Teams" wurde von ACG organisiert.

Als Themen wurde von Andreas Winkler vorgeschlagen:

- PGA Struktur Info Wer ist für Amateurbau Zuständig? (PGA - Permissions General Aviation Experte Zertifizierung und Lufttüchtigkeit)
- 2. Workshop Termine 2023 Themen, Vortragende
- 3. IGO Etrich Club Personaländerungen 2023 Ansprechpersonen für die Behörde
- 4. Erprobungspiloten und Erprobungsleiterkurs Syllabus Review
- 5. Audit Zusammenarbeit AIR-PGA Info Audit Ergebnisse und Actions

Teilnehmer: IECA: Othmar Wolf, Robert Stefan ACG: Andreas Winkler, Thomas Pink, Alexander Raab

Zu1: Andreas Winkler hat uns von der Umstrukturierung der ACG erzählt und den einzelnen Bereichen. Er ist jetzt Leiter des Bereich AIR und hat somit auch weniger Zeit für uns. Für uns sind die Ansprechpartner hauptsächlich Gerhard Lippitsch, Thomas Pink und Gerold Fuchs. Im Bedarfsfall werden dann auch noch andere Prüfer herangezogen wie Klug, Vavra, Otin etc. Dies erfolgt jedoch nicht nach Schema, sondern danach, wer Zeit hat und sich bereit erklärt. Wir sollen uns jedoch mit unseren Anträgen/Anliegen etc. wenden an:

generalaviation@austrocontrol.at

Dort werden die Anliegen an die(den) Zuständigen verteilt.

Zu 2: Wir haben als nächsten Workshop-Termin den 10.06.2023 vorab vereinbart. Vortragende werden hier Winkler, Pink und Raab (ACG) sein. Thema: Durchführung einer Inspektion bei einem

Amateurbauflugzeug (on hand – sprich an einem Flugzeug vor Ort in Hofkirchen) z.B. zum Zweck einer Zustandsbeurteilung zum Kauf eines ausländischen Eigenbauflugzeuges. Dazu passend das Thema Unterlagen / Papiere, die für eine Zulassung dazu notwendig sind. Das ist auch ein brennendes Thema und gut geeignet als Fortbildung für Baubegleiter.

Zu 3: Nur kurze Vorstellung von Robert Stefan als zukünftiger Betriebsleiter unseres Herstellbetriebs.

Zu 4: Wurde im Einzelnen nicht besprochen. Aber es kam der Wunsch, dass sich der IECA mehr um die Ergebnisse der Flugerprobung kümmern soll bzw. eine Begleitung dieser verbessern sollte. Die Daten der Flugerprobung sind hier manchmal mangel- oder fehlerhaft.

Zu 5: Ergebnis des letzten Audits war der Wechsel des zuständigen Auditors von Gerhard Hainitz zu Alexander Raab, sowie von unserer Seite Wechsel des Betriebsleiters von Othmar Wolf zu Robert Stefan. Dazu muss das Technische Betriebshandbuch gründlich überarbeitet werden. Es soll auch in Zukunft spezifiziert werden, in welchem Rahmen wir Hubschrauber baubegleiten können sowie Ultraleichtflugzeuge. Andreas Winkler war diesen Themen gegenüber sehr aufgeschlossen.

Regelmäßige Onlinetreffen

Abschließend wurde Winkler vorgeschlagen, ein regelmäßiges Online-Treffen zu installieren um den Informationsaustausch zu intensivieren. Ziel ist hier, die ACG über den Stand der im Bau befindlichen Flugzeuge zu informieren, aber auch unsere Anliegen persönlich und in entsprechender Häufigkeit zu formulieren.

Dazu sind wir aufgefordert, uns einen besseren Überblick über den Stand der im Bau befindlichen Flugzeuge zu verschaffen. In diesem Rahmen auch die Bitte an die Baubegleiter um die unmittelbare Übermittlung der Begleitungsprotokolle nach Besuch bei den Projekten an den technischen Leiter.

Othmar Wolf

Inserate:

Suche:

Mühlbauer Propeller Type MTV-11-C/183-59 gebraucht, auch beschädigt Hans Haberhofer 0664 - 47 533 89



Verkaufe:

Flugzeug samt Anhänger:

MCR 01 Club Rotax 912 S hydraulisch verstellbarer Dreiblatt-Propeller 2-Achs-Autopilot Rauchanlage inkl.geschlossenem Anhänger

Reinhold Sachan Hauptstraße 16 8642 St. Lorenzen im Mürztal reinhold.sachan@gmx.at 0676 - 83 79 72 00



Zu verkaufen:

Preis: 45.000,- Euro

Ein leichtes Funkgerät samt original Kabelbaum: Funkwerk ATR 833A mit Handbuch und form 1 Preis: 500,- Euro tischlerei.streitwieser@sbg.at



Zu verkaufen:

Nach dem Ableben unseres Mitglieds Max Mick steht ein Cherry-Rohbau zum Verkauf. Vorhanden sind der Rumpf mit Tank, Cowling, Mecaplex Canopy Rohling, sowie Beschläge für Steuerung und Fahrwerk. Höhen- und Seitenleitwerk sowie die Flügel sind laminiert. Es ist auch und ein hydraulischer 3-Blatt-CS-Propeller vorhanden.

Hans Haberhofer Preisvorstellung gesamt € 25.000,-

+43 664 4753389

Verkaufe:

- Ext VHF-Antenne € 30,-
- 2 Starter für Lycoming (12V+24V geared) je € 90,-
- Spinner für Lycoming 30cm Alu eloxiert € 80,-
- Gurte abgelaufen 2 Sets € 80,- (Beschläge ok)
- Neuen Mixture-Seilzug 40" (102 cm von Montageflansch bis Ende Gewinde 10-32), vorn Teleskop mit 10-32 Gewindeanschluss (3/16"). Neupreis USA 137,-\$, mit Porto und Steuer ca. 200,- €. Wegen falsch gelieferter Länge abzugeben. Preisvorstellung 95,- €

Ing. Hermann Eigner +43 664 4417478

hermann.eigner@philips.com

Die Schönheit der Welt von oben

Ein ungeheuer interessantes, wunderschönes Buch über das Wunder zu fliegen. Eigentlich müßte man das Buch normalen Flugpassagieren ans Herz legen. Denn der Autor befaßt sich mit allem, was das Fliegen zu einem Erlebnis macht. Er ist einer von den Piloten, die auf ihren Flügen um die Welt die Schönheit derselben in allen möglichen Details erkennen und vor allem schätzen.

Er erklärt auch alle Einzelheiten der abendländischen Luftfahrt, was für viele Leser sehr hilfreich sein wird. Denn Flugangst hat immer damit zu tun, daß die/der davon Befallene nicht weiß, was gerade vorgeht und warum.

Daß ein Linienpilot nach 20 Jahren noch immer imstande ist, über jeden Flug und die damit verbundenen Erlebnisse zu staunen anstatt in Routine zu verfallen, das ist doch bemerkenswert.



СС

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

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

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

Österreichische Post AG – Info. Mail Entgelt bezahlt

Verlagspostamt Wieselburg.

Unzustellbare Exemplare an: Othmar Wolf, 3252 Petzenkirchen, Dürnbachgasse 2