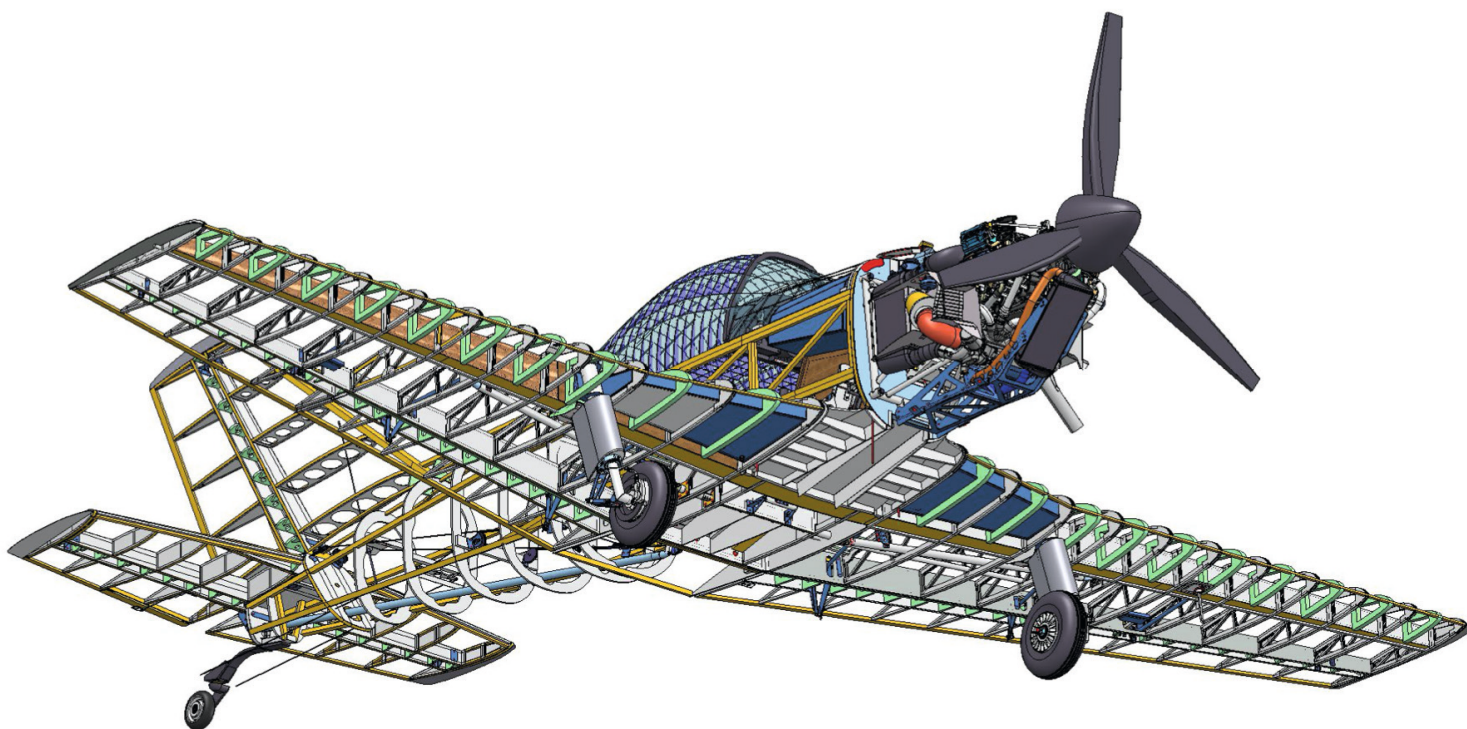


I.E. Impulse

**Die Zeitschrift der österreichischen
Amateurflugzeugbauer**



IGO ETRICH CLUB
—Austria—



Inhaltsverzeichnis:

	Seite
Editorial	3
Aus unserem Behördenverkehr	4
Andreas' Liste.....	5
„Geburtshilfe“ in der Praxis.....	7
Die neuen Gebühren des Clubs.....	9
Einladung zum Igo Etrich-Treffen 2025	10
Ballontage in Krems	11
Aus vier mach zwei	12
Frauenecke	16
Eine Pottier P 50 entsteht	17
Ein neues Erscheinungsbild für den Igo Etrich Club	22
Inserate	23

Bild auf der ersten Seite: 3 D-Ansicht einer Pottier P 50 nachkonstruiert von Helmut Hadinger nach Plänen von Alois Krennmair. Weitere Bilder über den Baufortschritt der Maschine ab Seite 17.

Impressum:

Die I.E. IMPULSE sind ein Nachrichten- und Kommunikationsmedium des Igo Etrich Club Austria.

Beiträge, die mit dem Namen des Verfassers oder dessen Initialen gekennzeichnet sind, brauchen nicht die Meinung der Redaktion wiederzugeben.

Medieninhaber und Herausgeber: Igo Etrich Club Austria

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

Obmann: Walter Sölle
2191 Schrick
Tel. 0664 - 88 55 05 14
walter.soelle@gmail.com

Redaktion I.E. IMPULSE: Christoph Canaval
Würzenberg 35
5102 Anthering
+43 664 4414560
canaval@aon.at

Editorial

Liebe Fliegerfreunde!

Und schon ist die Zeit da, die nächste IMPULSE zu versenden. Wir sind mitten in der Flugsaison und soweit ich beobachte, werden interessante Unternehmungen durchgeführt, diesbezüglich hat sich der Eigenbau gut und schnell weiterentwickelt, sowohl was die Fluggeräte anlangt, als auch die Freiheit, diese länderübergreifend fliegen zu dürfen. Wir gehören in Österreich zu jenen Ländern die eine sehr liberale Grundhaltung diesbezüglich haben; ich denke wir Eigenbauer in Österreich tragen auch dazu bei, dass es fachlich und auch gesellschaftlich gerechtfertigt ist, diese Freiheit zu haben. Und das wird, so hoffen wir sehr, auch so bleiben bzw. sich weiterentwickeln.

Wir freuen uns alle schon auf unser Treffen in Krems, es wird wie in den letzten Jahren sehr interessant und hoffentlich gut besucht sein. Details dazu im Blattinneren.



IGO ETRICH CLUB
— Austria —

Ein Ersuchen hätte ich noch: Wir haben uns bei der Hauptversammlung im März für ein neues LOGO entschieden, und entsprechendes Outfit dazu wird jetzt in Form verschiedener Bekleidung angeboten. Bitte macht ausgiebig Gebrauch davon, es wäre sehr schön, wenn beim Treffen in Krems jeder schon entsprechend gewandet wäre. Auch dazu Details im Blattinneren.

Beste Fliegergrüsse

Walter Soelle
Obmann

Aus unserem Behördenverkehr

Vor einiger Zeit sucht Hermann Eigner Auskunft auf Fragen, die ihm ausländische Kollegen gestellt haben. Ein Belgier fragt nach der Notwendigkeit eines Lärmzertifikates für den Einflug nach Österreich und ein Schweizer will wissen, welche Bestimmungen für selbstgebaute IFR-Flugzeuge bei uns gelten.

Die Antwort von Andreas Winkler (Austro Control) kommt in einem Mail:

Lieber Hermann,
ich hoffe, es geht Dir gut.

Zuerst das Wichtigste: Ich bin mit 31. 3. 2025 in Pension.

Für alle Themen rund um Annex I - Luftfahrzeuge ist Thomas Pink der Koordinator und dafür zuständig. Fragen rund um die Allgemeine Luftfahrt bitte an generalaviation@austrocontrol.at.

ECAC-Abkommen:

Alle von der ECAC herausgegebenen Empfehlungen benötigen national eine rechtliche Umsetzung. Dabei besteht immer das Prinzip der Gleichwertigkeit und Gegenseitigkeit, damit ein Betreiber unter OE-Register nicht benachteiligt ist. Aus diesem Punkt kommt auch die Forderung nach einem Lärmzertifikat für den Einflug, um letztlich auch übermäßigen Lärm zu verhindern.

Generell kann ich nur empfehlen, daß von der ECAC zuerst Mindestkriterien für Amateurbauluftfahrzeuge gestaltet und ausgegeben werden. Erst dann macht es einen Sinn zu empfehlen, daß - wenn alle Kriterien eingehalten sind - ein Einflug ohne gesonderte Nachweise bezüglich Lärm möglich ist.

IFR im Amateurbau:

Derzeit haben wir, wie Du richtig bemerkst, nur ein Amateurbauflugzeug mit eingeschränktem IFR am Register. Eingeschränkt = IFR in VMC.

Es war ein Testlauf, ob es möglich ist. Der Aufwand war sehr hoch und auch dann konnten einige Punkte nur eingeschränkt oder gar nicht (HIRF, lightning) nachgewiesen werden. Die vereinfachten Nachweise sind nur bedingt tauglich, IFR nachzuweisen. Oft sind aber auch simple Stabilitätsvorgaben aus der CS-23 nicht erfüllt. Die Idee war, ein erweitertes flight test program zu entwickeln, das es nach positivem Abschluß ermöglicht, IFR zu genehmigen. So weit sind wir aber nicht gekommen, der Aufwand ist für die wenigen Fälle einfach zu hoch. Da es in der ZLLV nicht verboten ist, ist es grundsätzlich möglich, der Antragsteller hat jedoch mit sehr hohem Aufwand an technischen Nachweisen und Kosten zu rechnen.

Liebe Grüße
Andreas

Anmerkungen:

Annex I-Luftfahrzeuge: Flugzeuge mit einer Einzelstückzulassung (z. B. historische Flugzeuge, kitplanes, warbirds)

ECAC: Europäische Zivilluftfahrt-Konferenz (European Civil Aviation Conference)

HIRF: High Intensity Radiated Fields (elektromagnetische Felder hoher Intensität)

CS-23: (Certification Specifications) EASA-Bau- und Zulassungsvorschrift für leichte Motorflugzeuge

Das Mail enthält die für uns unerfreuliche Mitteilung, daß wir DEN Ansprechpartner in der zuständigen Behörde verlieren. Es geht uns wie dem Patienten, der plötzlich erfährt, daß sein Hausarzt in Pension geht. Wer hat schon damit gerechnet, daß auch Hausärzte altern?

Das Mail beantwortet aber auch zwei Fragen, die in unseren Kreisen immer wieder diskutiert werden. Deswegen haben wir es hier abgedruckt.

Andreas' Liste

Der Bau und die Prüfung eines Flugzeugs ist nicht nur die Kunst der Herstellung, Entwicklung und die technische Beurteilung einer komplexen, leichten Flugmaschine. Es ist auch die Geschichte einer Beziehung von Menschen, eine Geschichte von Schicksalen und über das Vertrauen unter Menschen.

Es sind besondere Menschen, die die Erfüllung des „Traums vom Fliegen“ in sich tragen und es gibt für sie nichts Schöneres als - „wenn sie abhebt und schwebt“ -, auch wenn es oft ein schwieriges Unterfangen ist, die Hürden auf dem Weg dahin zu überwinden.

In dieser Liste (abgedruckt auf der nächsten Seite) sind Menschen aufgeführt, die sich ihren Traum erfüllen und einer leistete ihnen „Geburtshilfe“, damit sie sich diesen Traum erfüllen und auch wieder sicher den Boden unter den Füßen erreichen konnten.

Heidi Wolf



Anton Tscherny und Andreas Winkler

OE-ABH	Europa	1997	Weinhart/Brenneis
OE-ABM	RF-1	2023	Berkmann
OE-ADD	Europa	1997	Doblhoff-Dier
OE-VCB	V-Max		Veigl
OE-AHP	HB 207 RG	2007	Pichler
OE-AJG	HB 208 E	2008	Wolfram
OE-AJK	Pulsar XP	1997	Kablinger
OE-AJT	Glastar SH-1	2006	Tetauer/Gutmann
OE-AKD	Bücker T 131 PA	2004	Dietrich
OE-AKH	Storm 320 E	2002	Katzengruber
OE-AKR	Kitfox 7	2012	Klein
OE-ALG	HB 207 V RG	1997	Gassinger
OE-AMS	Europa	1997	Weinhart
OE-APC	Pulsar XP 100	2000	Eder
OE-ARH	BX-2		Rumpl
OE-ASY	WT-9 A	2010	SFG Ybbs
OE-ATT	RV-12	2015	Tscherny
OE-AWD	Glastar SH-1	2010	Drahanowsky/Buber
OE-CAA	HB 207 V RG	1997	HB Fan Club
OE-CBK	HB 207 V RG	2022	Birklbauer
OE-CEG	Lancair 320 Mk II	2007	Dornstädter
OE-CEH	Lancair 235	2003	Eigner/Hackauf
OE-CFB	Europa	1995	Darj
OE-CFY	HB 207 V RG	2003	Manigatterer
OE-CGH	Glasair II-S RG	1995	Gutmann
OE-CHA	HB 207 V	1995	Pestinger
OE-CHC	HB 207 V	1994	HB Flugtechnik
OE-CHL	Europa	1997	Weinhart/Neusser
OE-CHW	Kitfox 4	1994	Gruber
OE-CIF	Kitfox 3	1992	Jakob
OE-CIG	Kitfox 2/4	1994	Ragauer
OE-CKD	Europa	1997	Dietrich
OE-CKF	Kitfox Classic 4	1996	Czernin
OE-CKH	BX-2	1994	Kübel
OE-CKR	Long Ez	1993	Königsmayr
OE-CLB	BX-2	1998	Beham
OE-CMW	Europa	1995	Wally
OE-CNH	Europa	1995	Weinhart
OE-CPV	Glastar SH 1	2003	Salzmann
OE-CRF	RF-1	2009	Frauwallner
OE-CRH	Rand KR-2	2000	Kogelmann
OE-CRN	Kitfox 4	1994	Schinagl
OE-CRV	RV-8	2004	Klima
OE-CSI	SA-180	2006	Franz/Ecklmaier
OE-CSL	Stern ST-87	2023	Schobersberger/Brunne
OE-CTO	BX-2	1998	Tillmann
OE-CWP	RV-8	2004	Paungartner
OE-DAS/KBG	Lancair ES	1998	Rögner/Schneckenreithe
OE-KWJ/VAI	CH 801	2006	Janner
OE-VPJ/KDW	Prescott Pusher		Köck
OE-9032	Krähe IV		Bogenhuber
OE-9544/9991	RF 5		Schlosser/Leonhardsber
OE-9990	CJW 20		Jütte
OE-ACI	Hansa Brandenburg C1	2015	Craftlab
OE-VKL/CKL	Klemm L 20 B 1		Craftlab
OE-0039	Habicht F		Wevers
OE-VBC	Pischof Autoplan		Krobath
OE-VMA	MAL-04		Malliga

Die „Geburtshilfe“ in der Praxis

Ich kam mit Ing. Andreas Winkler erstmals enger in Kontakt, als mein Flugzeug am Flughafen Salzburg zu Endabnahme bereitzustellen war. Er kam aus Wien und begutachtete die Maschine gemeinsam mit seinem Salzburger Kollegen Ing. Andreas Burger. Ich mußte (und wollte) dabei nicht anwesend sein.

Als ich nach Stunden wieder auf das Vorfeld kam, lief ich einem Kollegen aus einem anderen Fliegerverein in die Hände, der mich mit den Worten „Ist des Dei Maschin?“ aufhielt. Ich sagte ja und daraufhin kondolierte er mir: „An jedem Gummischlauch ham’s angrissen, so grob, wie die mit dem Ding umgangen san!“ Der gute Mann hatte nicht ganz unrecht, denn nach der handgreiflichen Kontrolle hatten die Landeklappen soviel Spiel, daß ich im Gestänge eine Verstärkung anbringen mußte.

Kommentar Winkler: „Die Belastung der Klappen im Flug ist gewaltig, das unterschätzen die meisten. Diese Verstärkungen sind dringend notwendig. Da ist eine Liste mit 20 Punkten, die müssen Sie alle abarbeiten und dann fliegen’s!“

Ich: „Prüfen Sie auch, ob ich wirklich alle vorgeschriebenen Reparaturen gemacht habe?“

Er: „Nein. Sie können’s auch nicht machen. Das ist dann Sache der Flugunfallkommission.“

Also habe ich es gemacht. Ich wollte ja auch weiterleben.

Nach der monatelangen Erprobung mußte die Maschine noch einem behördlichen Testflug unterzogen werden. Wieder kam Andreas Winkler, diesmal nach Zell am See. Zuerst erkundigte er sich, ob ich die ersten Stunden der Erprobung auch vorschriftsmäßig mit Fallschirm absolviert habe. Hatte ich nicht.

Mein Flugzeug hat eine Haube, die vorn angeschlagen ist. Um im Notfall herauszukommen, braucht man einen Abwurfmechanismus für die Haube. Und ich war auf keine Lösung gekommen, die ein sicheres Abwerfen gewährleistet und gleichzeitig garantiert, daß nicht im Flug irrtümlich einer der beiden vorderen Befestigungspunkte aufgeht und die Haube womöglich nur wegen dieses Fehlers abgeworfen werden muß. Und ob die Maschine ohne Haube noch sicher zu fliegen und vor allem zu landen ist, darf mit Recht bezweifelt werden.

Diese Argumentation scheint ihn überzeugt zu haben. Sein knapper Kommentar: „ok.“ Nachdem er meinen Storm allein ausgiebig in der Luft getestet

hatte, gratulierte er mir und machte mich darauf aufmerksam, daß die Maschine beim Überziehen zum Trudeln neigt (was andere offenbar nicht tun). Dann tranken wir zusammen einen Kaffee.

Dabei fragte ich ihn: „Sie setzen sich in ein fremdes, neues Flugzeug, vertrauen meinen Aufzeichnungen im Flugbuch über die Erprobungsflüge und wissen nicht, ob ich die vorgeschriebenen Flüge wirklich auch alle unternommen habe.“

Der ungeplante Erstflug

Als Antwort erzählte er mir eine Geschichte über einen schon länger zurückliegenden Vorfall. Er war gerufen worden um auf einem kleinen Flugplatz eine Maschine zu testen und die Genehmigung zur Erteilung des endgültigen Kennzeichens zu geben. Als er ankam, wunderte er sich über die große Menge an Leuten auf dem Platz. Es waren praktisch alle Zuschauer. Er absolvierte den Testflug und beim Ausrollen nach der Landung kam er sich vor wie Charles Lindbergh in Paris: Die Leute rannten auf die Piste, und gratulierten ihm überschwänglich. Dazu, daß er seine Arbeit gemacht hatte? Das kam ihm äußerst merkwürdig vor.

Nach einiger Zeit erfuhr er den wahren Grund für den Auflauf und für die Volksfeststimmung der Masse: Er hatte den allerersten Flug der Maschine unternommen. Und die Masse bestand ausschließlich aus Verwandten und Bekannten des Flugzeugbauers. Die Geschichte schloß er mit den Worten: „Das passiert mir nie wieder.“

Er hatte also in meinem Fall vorher schon mit ein paar Anrufen am Flugplatz die Bestätigung geholt, daß die dokumentierten Flüge auch tatsächlich unternommen worden sind.

Irgendwann waren wir auf Du miteinander. Einfach so, ohne, daß ich als der Ältere das angeboten hätte. Offenbar eine Art der Würdigung meiner flügge gewordenen Maschine....

Die Würdigung seiner jahrzehntelangen Tätigkeit läßt sich in einem Satz zusammenfassen: Er hat gute handwerkliche Arbeit geleistet. (Auch wenn es sich nicht so liest: Das ist ein Superlativ.) Und wir wissen das wohl zu schätzen. Danke.

Christoph Canaval

Wer nach Andreas Winkler im Internet sucht, stößt als erstes auf eine .pdf-Zusammenfassung eines Vortrages, den er 2009 in Wien gehalten hat („**First Flight of an Amateur Built Airplane**“). Damals hatte die Society of Experimental Test Pilots (SETP) einen workshop in Wien veranstaltet. Die SETP ist eine internationale Organisation mit Sitz in Lancaster (Kalifornien), die sich dem Thema Flugsicherheit

verschrieben hat. Sie hat über 2300 Mitglieder aus 30 Ländern (ausschließlich zertifizierte Testpiloten). Zahlreiche bekannte Astronauten sind Mitglieder der SETP (Wikipedia).

Winklers Vortrag bietet eine gute Zusammenfassung seiner Erfahrungen mit uns - sowie eine Reihe von wertvollen Tips.



Andres Winkler beim Erstflug von Tschernys RV-12



In einer kleinen Feier wurde Andreas Winkler als Ehrenmitglied in den Igo Etrich Club aufgenommen. Der Vorstand überreichte ihm als Andenken einen Propeller, eine Photocollage über seine Projekte, einen kulinarischen (steirischen) Geschenkkorb und eine Magnumflasche Rotwein. Damit sollte sich der Pensionsschock überstehen lassen.

Die neuen Gebühren des Clubs

Seit der Vereinsgründung im Jahr 1987 haben sich die Preise in Österreich gemessen an der Inflationsrate um 155 % erhöht. Hätten wir diese Erhöhung mitgemacht, läge der Mitgliedsbeitrag heute bei 92,- Euro. Auf der letzten Hauptversammlung wurde nun beschlossen, den Mitgliedsbeitrag um 10 % auf 40,- Euro anzuheben. In den letzten Jahren haben einige Vereinsmitglieder freiwillig 40,- bis 50,- Euro bezahlt. Der Vorstand weiß das zu schätzen und bedankt sich für die Spenden.

Die Gebühren, die der Club für bestimmte Leistungen verlangt, wurden um rund 30 % angehoben. Seit der letzten Gebührenfestlegung im Jahr 2012 hat sich das allgemeine Preisniveau um 44 % erhöht.

Unsere Gebühren im einzelnen (Stand 1. 4. 2025):

Sachverständigenabgeltung je aufgewendeter Stunde	€ 25,-
Fahrtvergütung für den Sachverständigen pro km	€ 0,50
Lärmmessung + Auswertung (Rainer Gaggl) für Clubmitglieder	€ 330,-
Lärmmessung + Auswertung (Rainer Gaggl) für Fremde	€ 450,-
Messungen anderswo als in Wels oder Hofkirchen pro Fahrt-km	€ 0,50
zusätzlich Kosten für die Ausstellung des Lärmzeugnisses durch die ACG	
Startstreckenmessung + Ausw. (Günther Dornstädter) für Clubmitglieder	€ 130,-
Startstreckenmessung + Ausw. (Günther Dornstädter) für Fremde	€ 260,-
Messungen anderswo als in Wels pro Fahrt-km	€ 0,50
Baubegleitung/Beratung vor Ort pro Stunde	€ 25,-
Magnetprüfung (Othmar Wolf) für Clubmitglieder	€ 65,-
Magnetprüfung (Othmar Wolf) für Fremde	€ 130,-
Wiegung (Stefan Morawetz) - die erste Stunde vor Ort	€ 40,-
Jede Weitere Stunde	€ 25,-
Flugerprobung: Erprobungsleiter/-Pilot je aufgewendeter Stunde	€ 25,-
Genehmigung kleiner Änderungen für Clubmitglieder	€ 65,-
Genehmigung kleiner Änderungen für Fremde	€ 130,-
Schulungen im Rahmen des Club-Stammtisches (für Fremde)	€ 25,-
Kostenvergütung für Referenten (wird vom OeAC bezahlt)	€ 260,-

Kosten für Leistungen der Fa. HB Flugtechnik (inkl. MWSt.):

2-Jahres-Nachprüfung VLA bis 750 kg für Clubmitglieder	€ 573,-
ELA I LFZ bis 1.200 kg	€ 648,-
Fahrtvergütung pro km (Fahrzeit inkludiert)	€ 1,25
Transponder-Überprüfung (Mod. S) für Clubmitglieder	€ 218,-
Höhenmesserüberprüfung für Clubmitglieder	€ 128,-

DER **UNION SPORTFLIEGERCLUB KREMS AN DER DONAU** LÄDT HERZLICH EIN



BALLONTAGE KREMS - LANGENLOIS

Flugplatz Krems - Langenlois
14. bis 17. August 2025

Bei geeigneter Wetterlage Treffpunkt
der Ballonteam und Passagiere um **5:45 Uhr**

Täglich ab ca. **6:15 Uhr**:
Massenstart der Ballone am Flugplatz

Nähere Informationen:
www.ballooningkrems.at
T.: 0664 - 7512 6996

Auf Euer Kommen freut
sich der Veranstalter



www.flugplatz-krems.at

41. Internationales IGO ETRICH Treffen 2025

**von Freitag 15. bis Sonntag 17. August 2025
am Flugplatz Krems LOAG**



Flugplatz: Krems LOAG, Elev. 1035ft´ RWY 10/28 904x18 Asphalt
Frequenz Krems Radio 125,110 MHz

Die Weinstadt Krems an der Donau mit ihrer interessanten Altstadt ist Teil des Weltkulturerbes Wachau und es erwartet die Besucher hier ein breites Kulturangebot, ebenso wie kulinarische Genüsse.

Veranstaltungsprogramm:

Freitag, 15. August:

Nachmittag: Anreise der Teilnehmer
Abends: gemütliches Beisammensein beim IE-Zelt am Flugplatz
für Speisen und Getränke ist bestens gesorgt

Samstag, 16. August:

8:00 -14:00 Uhr: Anreise der Teilnehmer
ab 10:00 Uhr: Präsentation der Eigenbau Flugzeuge
15:00 -17:00 Uhr: Eventuell Vorführflüge einzelner Teilnehmer
19:00 Uhr: Aperitif, gemütliches Beisammensein und Abendessen beim gemeinsamen Grillabend mit dem Flugsportverein Krems und den Ballon Fahrern
Preisverleihung für die fertig gestellten Flugzeuge

Sonntag, 17. August:

ab 9:00 Uhr: Gemeinsames Frühstück im Restaurant, Verabschiedung der alten und neuen Freunde und individuelle Abreise.

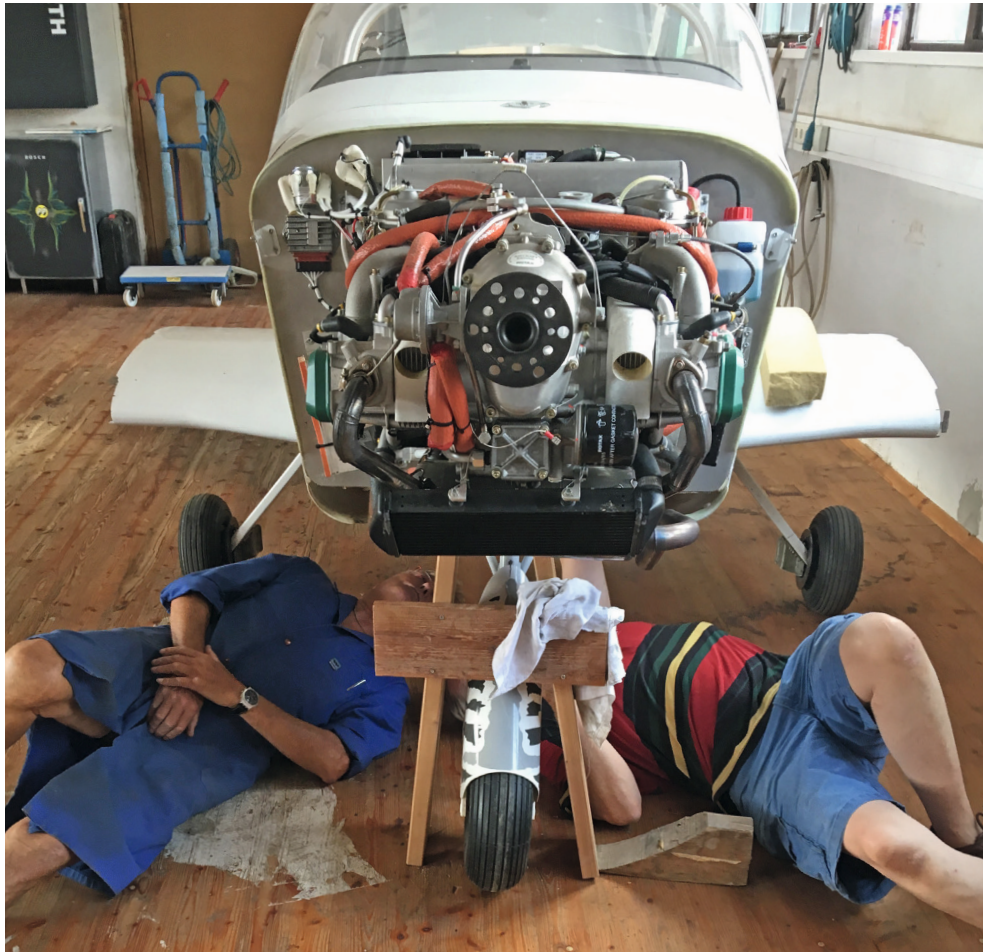
Für den Anflug gelten die normalen, veröffentlichten Anflugverfahren, siehe Anflugblatt. Wir bitten diese unbedingt einzuhalten, es ist mit erhöhtem Verkehrsaufkommen zu rechnen. Nach der Landung bitte zur gekennzeichneten Abstellfläche rollen und den Einweisern folgen. Nach dem Abstellen bitte zuerst zum Anmeldebüro zu Heidi kommen!

Übernachten im Privatzimmer oder Hotel möglich, bitte selbst organisieren (Booking.com)
Campieren am Flugplatz ist ebenfalls möglich, Duschen und WC's sind vorhanden. Landegebühr für anfliegende Experimentals ist frei! Für aus dem Nicht -EU Ausland anfliegende Teilnehmer kann Zoll organisiert werden.

Wir freuen uns auf Euren Besuch und wünschen Euch einen schönen Aufenthalt!
Info/Anmeldung: Sigi Schicklgruber +43 664 3151640 oder Heidi Wolf, +43 664 4533063

Aus vier mach zwei

oder die Geschichte der Neulengbacher Cherrybauer



Arbeit am Einziehfahrwerk

Dies ist die Geschichte von vier engagierten Enthusiasten, die eines Tages beschlossen, mit geschickter Arbeitsteilung vier Cherrys zu bauen. Ich konnte die folgenden Arbeiten in mehreren Stadien als Bauberater und Erprobungsleiter begleiten.

Baupläne als Geburtstagsgeschenk

Begonnen hat dieses Abenteuer mit einem Besuch des Igo Etrich-Treffens in Wels im Jahr 1992. Ein gewisser Edi Hochenbichler aus Neulengbach fand dort ein selbst gebautes zweisitziges Flugzeug sehr interessant. Der Besitzer des Flugzeugs gab bereitwillig Auskunft, angeblich hat er es in 3-jähriger Bauzeit hergestellt. Es hatte einen 65 PS starken Continental-Motor mit starrer Luftschaube als Antrieb. Man einigte sich schnell auf einen kurzen Testflug.

Der Start schien etwas mühsam, aber die Piste war lang und so stieg der kleine Flieger langsam aber

stetig über die Häuser am Flugplatzrand. Die Sicht aus dem Cockpit war herrlich für den Fliegerneuling. Offensichtlich hat er damals an diesem Flug großen Gefallen gefunden und so schenkte ihm seine damalige Freundin einen Plansatz für den Bau einer BX-2 Cherry, Lizenz Nr. 158 zum Geburtstag.

Für den berufsmässigen Metzger schien die Herstellung der Metallteile problemlos, jedoch die viele Holzarbeit war ein unüberwindbares Hindernis. So vergingen einige Jahre bis er eines Tages mit Freunden erneut das Thema Flugzeug-Eigenbau anstieß. Eine RV-6, eine Ganzmetallkonstruktion, war sein Vorschlag, die käme seinen Möglichkeiten entgegen. Sein Freund Wolfgang brachte jedoch wieder die Cherry ins Gespräch. Er könne als Tischler mit geräumiger Werkstatt die Holzarbeit erledigen. Ernst, ein dritter Freund, befürwortete diese Idee ebenfalls, da er auch Tischler von Beruf war. Dann war da noch Thomas, ein Elektrotechniker, der sich um die Elektrik kümmern würde.

stetig über die Häuser am Flugplatzrand. Die Sicht aus dem Cockpit war herrlich für den Fliegerneuling. Offensichtlich hat er damals an diesem Flug großen Gefallen gefunden und so schenkte ihm seine damalige Freundin einen Plansatz für den Bau einer BX-2 Cherry, Lizenz Nr. 158 zum Geburtstag.

Beginn der Serienproduktion

Gesagt, getan. Die vier wollten jedoch gleich Nägel mit Köpfen machen, also für jeden von ihnen ein eigenes Flugzeug bauen, eine kleine Serienproduktion sozusagen. Man bestellte also weitere drei Lizenzen von Max Brändli, dem Konstrukteur der BX-2 Cherry, das waren die Lizenzen 210, 211 und 212, lautend auf Wolfgang Hiess, Thomas Höllerer und Ernst Spielbichler. Man schrieb bereits das Jahr 2000. Mit Elan wurde die Arbeit begonnen.



Serienbau in Tischlerei

Edi Hochenbichler konnte die Rohmaterialien besorgen und in seiner CNC Werkstatt die Metallteile wohl mit äußerster Präzision fertigen, jedoch musste er auch seinen Betrieb am Laufen halten. Trotzdem hat er vier Sätze Beschlagteile angefertigt.

Igo Etrich Club übertragen und von Leopold Beham erledigt. So kam wieder Schwung in die Baugemeinschaft und es entstanden vier baugleiche Rohbauten. Ein Belastungsversuch an der Cherry von Edi Hochenbichler wurde erfolgreich durchgeführt und für alle vier anerkannt.

Mehrere Jahre Stillstand

In der Tischlerei Hiess wurden die geeigneten Hölzer beschafft und geprüft, Leimproben erledigt und die Holzteile mit professioneller Qualität gefertigt. Der Bau der Neulengbacher Cherryflotte ging flott voran. Leider zeichnete sich bald ein Rückschlag ab, Ernst musste krankheitshalber sein Projekt und damit auch seine Arbeit aufgeben. Durch seinen Ausfall kamen die Arbeiten fast zum Stillstand. Es dauerte mehrere Jahre bis sich ein neuer Interessent an dem Projekt fand. Leopold Halbach, ein Hafnermeister aus Neulengbach, übernahm schließlich den Anteil von Ernst Spielbichler. Die Baubegleitung wurde zu diesem Zeitpunkt von der ACG auf den



Wolfgang Hiess und Hans Brandstätter bei der Flugzeugwiegung



Probleme mit der Bremse. Ganz Rechts: Leo Hallach

Mit den Jahren stellten sich weitere Probleme für das Quartett ein: Sowohl Thomas als auch Edi konnten aus verschiedenen Gründen nicht mehr an den Projekten weiterarbeiten. Also wurde die Arbeit von Wolfgang und Leo nur noch an zwei Projekten fort-

gesetzt. Motoren, Propeller und Instrumentierung bloß für zwei Maschinen gekauft und beide bis zur Endabnahme fertiggebaut.

Sie erhielten die Erprobungskennzeichen OE-VHW und OE-VLH.



Stand Schubmessung. Hinter der Maschine: Robert Stefan, ganz rechts Wolfgang Hiess

Im Frühjahr 2018 wurden die beiden Maschinen zum ersten Mal dem ACG Bauprüfer DI. Kellner zur Begutachtung vorgestellt, mit Motorstart und Messung des Standschubs. Nach Erledigung der obligaten Mängelliste stellte dieser die begehrten Erprobungsbewilligungen aus. Im Herbst 2018 konnte der Erprobungspilot Hans Fischer die Erstflüge beider Maschinen erfolgreich durchführen, sowie auch die ersten Erprobungsflüge.

Da waren's nur noch zwei

Und wieder änderten sich in den nächsten Jahren die Verhältnisse teils gravierend. Bei Wolfgang kam die Erprobung seiner Cherry aus verschiedenen Gründen zum Stillstand. Leo hat zwar die Erprobung der OE-VLH zügig fortgesetzt, doch leider wollte es das Schicksal anders. Im November 2021 ist Leopold Hallach überraschend verstorben, er wird sein Projekt aus dem Fliegerhimmel weiter verfolgen. So vergingen wieder einige Jahre, dann beschloss Wolfgang seine Maschine in die Steiermark in andere Hände abzugeben. Der neue Halter der OE-VHW hat die Erprobung weitergeführt und steht kurz vor der Zulassung.

Leos Sohn Wolfgang versuchte zuerst selbst das Projekt seines Vaters weiterzubetreiben. Nachdem das nicht gelang, fand er schließlich im Jahr 2024 einen würdigen und geeigneten Teilhaber. Herbert

Scheich, langjähriger Halter einer D-registrierten Cherry mit Conti C90, übernahm die Cherry in seine Werkstatt.

Nun ging es Schritt für Schritt vorwärts, Herbert und Leopold Beham als sein Baubegleiter checkten die Maschine in allen Details durch. Die dabei festgestellten Schäden und Mängel, sowie Verbesserungen, wurden während der Wintermonate durchgeführt und dokumentiert.

Nachdem das vorläufige Flughandbuch neu angefertigt worden war, erfolgte die Abnahme und die Neuausstellung der Erprobungsbewilligung durch Herrn DI. Hans Kellner von der Austro Control. Ab hier habe ich wieder die interessante Aufgabe, als Erprobungsleiter zu fungieren. Leopold Beham als erfahrener Erprobungspilot führt die erforderlichen Mess- und Erprobungsflüge durch. Unser Ziel ist es, noch dieses Jahr die endgültige Zulassung zu beantragen.

Es liegt nun die Frage nahe ,was aus den beiden halbfertigen Projekten geworden ist. Beide sind derzeit eingelagert und warten auf Interessenten zum Weiterbauen, bei Interesse Kontakt: 0676 5609751 (Thomas Höllerer, Langbeiner Version) oder 0676 842465502 (Robert Stefan).

Othmar Wolf



Rollout

Frauenecke

Endlich Sommer

Nun sitz ich doch glatt vor einem weißen Blatt Papier, soll oder will eine Frauenecke schreiben, doch die Muse, die mich sonst küsst, ist wahrscheinlich in der Sommerhitze verdampft.

Heiße Sommertage hieß früher „Hurra, Ferien“, Treffen mit Freunden, Badeausflüge, Wehr bauen im Bach, Eis essen, Abenteuerlust, usw. usw.

Heute heißt das eher frühmorgens durchlüften, dann Fenster zu, die kühle Luft im Haus halten, der Sommerhitze mit kühlen Getränken, im Pool oder mit der Siesta auf der Liege trotzen. Hat das jetzt mit der Veränderung des Klimas zu tun, oder ist es doch eine Alterserscheinung??

Lassen wir uns doch weder vom Klima, noch vom Alter unsere Sommer-, Freizeit-, Feierlaune vermiesen. Wir können weder das eine, noch das andere ändern. Wir können meckern, sudern, aufs Wetter schimpfen, die Sonne lacht uns eines, die Kinder freuen sich aufs Freibad oder auf die Eistüte. Endlich ist es Sommer! Vielleicht nicht der Sommer, wie er früher einmal war. Doch ein Sommer, in dem wir abends zu zweit mit einem Gläschen guten Weins zusammensitzen, den Tag, oder auch vergangenen Jahre Revue passieren lassen. „Weißt du noch?“ Wo nicht nur Flugabenteuer und Flug-

lebnisse in Erinnerung gerufen werden, sondern wo Zweisamkeit und Vertrautheit an einem lauschigen Sommerabend neu belebt werden. Ein Sommer mit Familienbesuchen, wo wir uns an Kindern und Enkelkindern erfreuen, auch stolz darauf sind, wie gut sie ihr Leben meistern, wie sie ihre Kinder betreuen, so wie wir sie betreut haben. Und wo uns wieder vor Augen geführt wird, wie sehr wir unseren Nachkommen verbunden sind und wie sehr wir sie lieben.

Sommer heißt auch Zusammensitzen mit Freunden und Nachbarn, über gemeinsame Erlebnisse und Anekdoten plaudern, ein Glas auf die gute Nachbarschaft trinken.

Der Sommer wird viel zu schnell vorüber sein, außer wir genießen ihn jetzt, genau jetzt. Mit allen Sinnen, mit allem, was wir uns vorgenommen haben, mit allem, was wir genau diesen Sommer tun wollten. Wir wissen nicht, wieviele Sommer wir noch vor uns haben. Darum, genießen wir jeden Sommertag, genießen wir jeden Tag, mit der Vorfreude auf neue Begegnungen, neuen Erlebnissen, kleinen und großen Kostbarkeiten. Seien wir dankbar, dass wir diesen Sommer erleben und uns an ihm erfreuen können.

Heidi Wolf



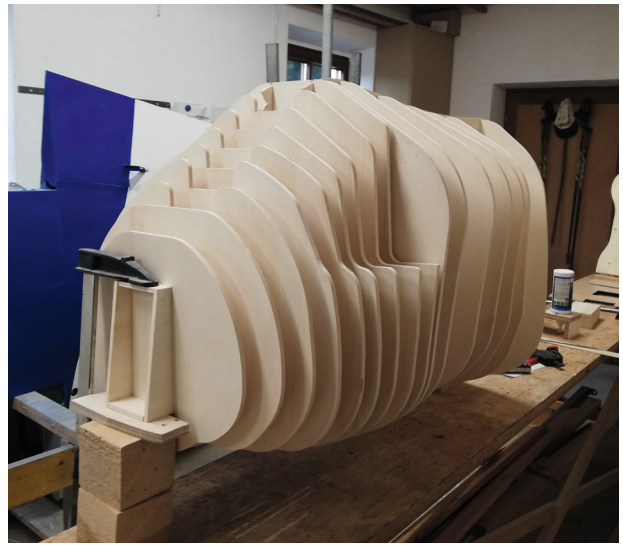
Nach Verbesserung des Antriebes müsste das Ding doch fliegen können ... (Maschine gebaut nach Plänen von Andreas Winkler)

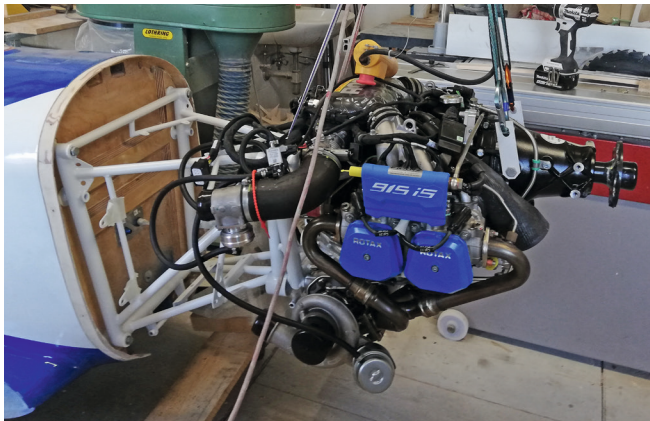
Eine Pottier P 50 entsteht

Helmut Hadinger hat sich seinen Traum erfüllt. Ende Juni war die letzte Bauprüfung, die durchaus zufriedenstellend verlaufen ist. Der Erstflug sollte bald stattfinden. Eine Entstehungsgeschichte in Bildern.









MEINBEZIRK.AT

Traum vom eigenen Flugzeug wird wahr

Helmut Hadinger baut sich ein Flugzeug aus Holz. Im kommenden Frühling will er damit abheben.

VON CHRISTINE
STEINER-WATZINGER

ATZBACH. Schon als Kind wollte Helmut Hadinger aus eigener Kraft abheben. „Mit zwölf Jahren bin ich um Holzleisten für einen Hängegleiter zum Tischler gegangen“, erinnert sich der 65-Jährige. Daraus wurde nichts: Der Tischler hat den Vater informiert.

„Mir ist das Bauen lustig, das ist erstarrig.“

HELMUT HADINGER

Den nächsten Versuch machte er nach der Matura in der HTL Vöcklabruck mit Schwerpunkt Maschinenbau: Hadinger krachte bei einer Probefahrt mit dem zusammengeschweißten Rumpf in den Gartenzaun des Nachbarn.

Mit dem ersten selbst verdienten Geld kaufte er sich eine Drehbank. „Mit dem Wissen, ich werde mir einmal ein Flugzeug bauen“, erzählt Hadinger. Beim Hausbau plante er eine große Werkstatt gleich mit ein.



Helmut Hadinger mit seinem Holzflieger. Die Spannweite beträgt 6,10 Meter, die Geschwindigkeit bis zu 340 km/h.

Foto: Steiner-Watzinger

Nach Jahren im Berufsleben – Hadinger war als Konstrukteur für Metall- und Stahlbau selbstständig – verwirklicht er nun seinen Traum. Er baut sich ein Leichtflugzeug aus Holz.

Für Air Race gedacht

Es ist 5,80 Meter lang und hat eine Spannweite von 6,10 Metern, das Gewicht beträgt 350 Kilogramm. Bis zu 340 Kilometer in der Stunde soll sein Flieger schnell sein, die Reichweite beträgt 1.100 Kilometer. Konstruiert hat ihn der Franzose Pottier in den 60er-Jahren. „Er war für Air Races gedacht“, so Hadinger, der vor zweieinhalb Jahren zu bauen begonnen hat. Bis auf Motor, Instrumente, Räder und Reifen macht er alles selber. „Mir ist das Bauen lustig, das ist für mich erst-

rangig“, erklärt Hadinger. Den 144-PS starken Vierzylinder-Motor kauft er von Rotax zu. Aktuell arbeitet Hadinger an der Cockpithaube aus Plexiglas – eine große Herausforderung für den Konstrukteur, der acht Stunden am Tag in seiner Werkstatt verbringt.

Früh fliegen gelernt

Das Fliegen hat er schon früh gelernt: Hadinger machte mit 17 den Segelflugschein, jetzt ist er beim Askö in Scharnstein, wo er mit Vereinsflugzeugen abhebt. Seiner Frau Christine machte er übrigens schon als Jugendlicher ein besonderes Geschenk: Er überließ ihr einen Plan für einen Flieger. Mit seinem eigenen will Hadinger im kommenden Frühjahr in die Luft steigen.

Ein neues Erscheinungsbild für den IGO ETRICH CLUB Austria

Zeitgemäß, klar und mit Bezug zur Geschichte. Nach rund eineinhalb Jahren intensiver Arbeit, mehreren Designstudien und wiederholter Abstimmung innerhalb des Vereins wurde im Frühjahr 2025 bei der Jahreshauptversammlung das neue Vereinslogo des IGO ETRICH CLUB Austria beschlossen. Entwickelt wurde es vom Designteam unseres Partners Planeartists, der auch die Umsetzung der neuen Vereinsbekleidung begleitet hat.

Das neue Logo zeigt eine stilisierte Frontansicht der Etrich Taube – reduziert, klar und grafisch prägnant. Der hellblaue Farbton ist an den Himmel angelehnt und schafft eine Verbindung zum Fliegen als zentrales Thema des Vereins. Der Schriftzug ist technisch inspiriert gestaltet und verweist auf den ingenieurhaften Anspruch des frühen Flugzeugbaus, wie ihn Igo Etrich geprägt hat.

Ergänzend zum Logo wurde auch eine neue Vereinsbekleidung eingeführt. Die Kleidungsstücke sind in klarem Weiß und tiefem Marineblau gehalten – eine moderne, kontrastreiche Kombination, die Dynamik und Stil ausstrahlt. Das Zusammenspiel der Farben wirkt zugleich frisch, technisch und souverän und passt damit ideal zur Luftfahrttradition des Vereins. Die Kleidung ist hochwertig verarbeitet und mit dem neuen Logo bestickt, was für Langlebigkeit und einen professionellen Auftritt sorgt – bei Veranstaltungen ebenso wie im Vereinsalltag.

Nach Abschluss der ersten Sammelbestellung ist die Vereinsbekleidung nun dauerhaft erhältlich. Bestellungen sind jederzeit und ab sofort ab einer Stückzahl von 1 direkt über die Website von

Planeartists (www.planeartists.com)

möglich. Mit dem neuen Auftritt schafft der IGO ETRICH CLUB Austria ein klares, modernes Bild nach außen – in Anknüpfung an die eigene Geschichte und mit Blick auf eine gemeinsame Zukunft.



Inserate:

Verkaufe meine "Alfa", HB-207 V, D-ESTY (Festfahrwerk, Turbo-ROTAX 914, const.-Speed-Prop. Mühlbauer)



Angeboten wird ein für längere Distanzen gut geeignetes Reiseflugzeug. Dabei sind Hilfsmittel für Montage und Demontage, ein Hänger zur Montage der Flügel durch eine Person, Werkzeugwagen, Reste aus der Bauzeit.

Verkehrszulassung:	2021
Motor:	Rotax 914 F 3 mit 885 Stunden (von 2.000)
Propeller:	MTV-34-(1)-A constant speed mit 215 Stunden
Instrumente:	Dynon Sky View, GPS, ADAHRS, MAP, BAT AP Dynon, 2 Servos, AP-Panel
Motor-Überwachung:	mini EIS flybox
Funk:	TRIG 91/TC 90, 8,33 kHz
Transponder:	TRIG TT 21 mit ADSB out
ELT:	ACK E-04
elektronischer CO-Warner	
Verbrauch bei 105 kts:	knapp 18 l Super+

Preis: Verhandlungssache

Günter Böhme | +49 170 410 4329 | w.g.boeh@gmail.com



Verkaufe HB 208 E

Bauzeit:	2006 bis 2007
Flugerprobung abgeschlossen:	April 2008
Gesamtflugzeit:	628 Stunden
Motor:	Rotax 912 ULS
Propeller:	Neuform CR-3-75-47-101,6
Instrumente:	Drehzahlmesser, Öldruck, Öltemperatur, Zylinderkopftemperatur, Treibstoffdruck, low level switch für Treibstoff, Batteriespannungs-, Außentemperatur- und Vergasertemperaturanzeige, Beschleunigungsmesser, Fahrtmesser bis 250 km/h, Höhenmesser, Variometer, Turn Coordinator
Funkgerät:	f.u.n.k.e. ATR 833A
Transponder:	Filser Electro TRT 800 EM
ELT:	ACK E-04
EFIS:	D 10 A

Preis: VB € 53.000,-

Günter Wolfram | + 43 664 7354 5340 | guenter.w@gmx.at

Inserat:

Modifizierter Motor Rotax 912 S „EPA-Power“ zu verkaufen

Engine Model SA-R 977i - S/N. 105

Nur am Prüfstand gelaufen

Baujahr: 2005

gemessene Leistung: 82 KW (111,5 PS)

Preis: VB € 14.000,-

Walter Lechmann | w.lechmann@gmx.net | 0680 - 23 11 689

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.

Sollte das Lokal in Hofkirchen für uns nicht verfügbar sein, werden die Vereinsmitglieder über die whatsapp-Gruppe oder per Email verständigt. Auch alle Workshops und Schulungen des IEC werden am Flugplatz Hofkirchen abgehalten (im Seminarraum).

Stefan Morawetz kommt mit den **elektronischen Waagen** des IEC gegen Spesenersatz auch zu Nichtmitgliedern.

stefan-morawetz@gmx.at

+43 676 790 93 22

Österreichische Post AG – Info.Mail Entgelt bezahlt

Verlagspostamt Wieselburg.

Unzustellbare Exemplare an: Franz Piller, Laaer Straße 55, 2135 Neudorf im Weinviertel