

I.E. Impulse

Die Zeitschrift der österreichischen
Amateurflugzeugbauer



Inhaltsverzeichnis:

	Seite
Editorial.....	3
Die Ära Othmar Wolf.....	4
Wer braucht noch eine Papierzeitung?.....	7
39. Igo Etrich-Treffen.....	9
Der erste Viersitzer in Österreich.....	13
Wir trauern um Rudi Aigner.....	17
Neukonstruktion eines Schlepp-Motorseglers.....	19
Aus dem EFLEVA-Newsletter.....	21
Inserate	22
Neues zum Fliegerstammtisch.....	24

Bild auf der ersten Seite: Unser neuer Obmann Walter Sölle mit seiner Pitts.

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



PITS + JOB

Liebe Flieger!

Die Zeit vergeht im Sauseschritt,.....das zweite Exemplar der Impulse 2023 ist da! Es ist allen, die am Entstehen teilhaben, an dieser Stelle herzlich zu danken, der Einsatz für jedes Exemplar ist sehr groß. Wir sind sehr froh, dieses Medium zu haben, es wird auch weiterhin in dieser Form erscheinen, nochmals Dank an alle Beteiligten.

Wir haben bei unserer Hauptversammlung im Frühjahr den Vereinsvorstand neu- bzw. umbesetzt. Othmar hat auf lange angekündigten eigenen Wunsch die Obmannfunktion zurückgelegt, er wird weiterhin dem Verein mit Rat und Tat zur Verfügung stehen. Wir alle bedanken uns sehr bei Dir, Othmar, für alles, was du in den vielen Jahren für unsere Gemeinschaft geleistet hast. Vielen Dank nochmals!

Nun liegt es mir nicht so sehr, über mich zu berichten - da mich viele von Euch nicht kennen, möchte ich das steckbriefartig kurz abhandeln:

Walter Sölle, geboren 1957, beruflich 43 Jahre bei einem deutschen Elektrokonzern im Management international tätig, seit 2022 Pensionär. Fliege seit 45 Jahren, Segel- und Motorfluglehrer, etwa 4000 Flugstunden, 2019 hat meine selbstgebaute Pitts 11 die endgültige Zulassung erhalten, ich fliege sie mit Begeisterung! Wir betreiben zusammen mit meinem Bruder eine der seltenen Job 15, auch aus Nostalgie, es ist ja das einzige in Kaernten entwickelte Flugzeug!

Noch einige Worte zur Situation unserer Passion, dem Eigenbau. Wir haben in Österreich, gemessen an den Möglichkeiten anderer Länder, eine sehr positive Situation. Sowohl die verantwortliche Behörde als auch unser Club geben Selbstbauern alle Möglichkeiten, das jeweilige Projekt erfolgreich durchzuführen. Wir alle wissen, dass das nicht selbstverständlich ist! Und deshalb werden wir weiterhin alles unternehmen, dieses beizubehalten und wo immer möglich weiterzuentwickeln. Ich bin mir sicher, dass wir dabei die Unterstützung der verantwortlichen Behörden weiterhin haben werden. In diesem Sinne blicke ich äußerst positiv in die Zukunft. Wir haben allerdings ein Thema, dem wir uns widmen müssen: Unser Altersdurchschnitt ist leider viel zu hoch, wir brauchen ambitionierte junge Leute, die sich für unsere Sache interessieren; beim Wachstum der Luftfahrt insgesamt sollte das möglich sein. Hier werden wir aktiv sein müssen! Ich freue mich sehr auf unser Jahrestreffen 2023 in Krems, die Einladung findet Ihr hinten im Heft. In diesem Sinne bis dahin!

Euer Obmann Walter Soelle

Die Ära Othmar Wolf



In Stichworten:

- * Übernahme der Obmannschaft am 13. 4. 2002 von Gerald Fink. Damals hatte der Club knapp 200 Mitglieder.
- * Erste Arbeit war die Übernahme der Bauüberwachung durch den Igo Etrich Club beginnend mit der Überarbeitung des Technischen Handbuchs. Partner bei der Austro Control war Ing. Pollak. Die Zusammenarbeit war nicht leicht, weil häufig Änderungen notwendig waren. Die Versicherung der Bauberater war ein ständiges und strittiges Thema. Es gab Probleme mit der Qualifikation der Funktionäre, die keine Ausbildung als Qualitätsmanager hatten (z.B. Glatzmeier). Schließlich hat Bernhard Rögner einen Kurs im Wirtschaftsförderungs-Institut (WIFI) absolviert und die Funktion übernommen.
- * In den ersten Jahren wurden auch die notwendigen Meßmethoden für die Erprobung unserer Luftfahrzeuge entwickelt und zugelassen. (Startstrecken- und Lärm-Messung, anfangs mit Geräten der ACG, später mit eigenen Geräten)
- * Ab 2005 konnten wir dann kleine Änderungen an unseren Flugzeugen selbst genehmigen (zuständig: technischer Leiter Wolfgang Paungartner).
- * 2006 - Suche nach Entlastung von der Arbeit an der Clubzeitung. Sigi Schicklgruber übernahm die Redaktion.
- * 2009 - Präsentation von neun Maschinen des Clubs im Hangar 7 von Red Bull in Salzburg. Damals hatten wir 50 zugelassene Maschinen.
- * 2011 - Servus TV drehte einen Film über Flugzeugprojekte in verschiedenen Baustadien. Gezeigt wurden die Maschinen von Hans Gutmann, Alois Krenmeir, Wolfgang Paungartner, Sigi Schicklgruber und Othmar Wolf.
- * Aero Friedrichshafen: Der Club war jedesmal als „Untermieter“ am Stand der Oskar Ursinus Vereinigung (OUV) durch Heidi und Othmar vertreten (bis zum Ausbruch der Corona-Pandemie).
- * Sehr viel Arbeit hat die Umstrukturierung unserer homepage verursacht. Sie mußte mit stories, Photos und Videos versorgt werden - eine Heidenarbeit, die aber nur eine Person machen konnte, weil es sonst noch komplizierter geworden wäre.
- * Othmars Flugzeug: Cherry BX 2 (eine Konstruktion des Schweizers Max Brändli). Baubeginn Oktober 1988 (Bauprüfer war Ing. Dundler), Erstflug 10. Oktober 1991, endgültige Zulassung 1994. Bis Frühjahr 2002 wurde die Maschine 1.020 Stunden geflogen, bis Sommer dieses Jahres 2.070 Stunden.



Othmars Salzburger Verwandtschaft mit dem neuen Flugzeug

Um die zwei Jahrzehnte Arbeit von Othmar zu würdigen, braucht man sich nur den Club anzuschauen: Rein statistisch gibt die Betrachtung zugegebenermaßen nicht viel her: Knapp 250 Mitglieder, über 100 zugelassene selbstgebaute Maschinen, fertig.

Aber, was unseren Club auszeichnet, sind andere „Kleinigkeiten“. In Summe führen sie dazu, daß die Mitglieder gern zu den Vorträgen und zum Stammtisch nach Hofkirchen kommen, daß unser jährliches Treffen immer gut besucht ist und von vielen ausländischen Teilnehmern sehr geschätzt wird; kurz, daß der Club lebt. Und hundert zugelassene Selbstbauflugzeuge sind ja nicht wenig.



In Lappland

Wir haben etliche Mitglieder, deren Flugzeug ohne Igo Etrich Club und ohne Othmar nie in die Luft gekommen wäre. Dabei spielt eine Eigenschaft unseres früheren Obmannes eine wichtige Rolle, nämlich seine profunde Fachkenntnis als Maschinenbauer zusammen mit der Bereitschaft, diese auch weiterzugeben. Man kann Othmar geradezu eine Freude machen wenn man ihn mit einem technischen Problem behelligt. Das ist im Club weitem bekannt.

Weniger bekannt ist der (meist bürokratische) Aufwand, der notwendig ist, um die Aufgaben des Clubs zu erfüllen. Gerade in der Ära Wolf hat der Club etliche Aufgaben von der Behörde übertragen bekommen (Baubegleitung, Genehmigung



Vor dem Hangar 7 in Salzburg

von kleinen technischen Änderungen). Deren Abarbeitung erfordert Sachkenntnis und vor allem Durchhaltevermögen. In Summe kommt da viel Arbeit zusammen, die im Hintergrund für das einfache Clubmitglied unsichtbar geleistet wurde und wird. Dazu kommt der organisatorische Aufwand für das jährliche Treffen in Wels, Zell am See oder Krems. Dazu

haben wir nicht nur das Kap erreicht, sondern auch die Städte und Landschaften auf dem Weg genossen.



Alta (nahe dem Nordkap)



Tromsø

hat vor allem die Seele des Clubs, Othmars Copilotin Heidi das meiste beigetragen. Denn Techniker neigen dazu, Anzugsmomente von Schrauben genau einzuhalten und dafür Kleinigkeiten wie Restaurant-Reservierungen zu vergessen.

Wenn der Igo Etrich Club für uns ein Ort ist, an dem Freundschaft gepflegt wird, ist das Othmars Verdienst. Und Heidis. Danke dafür, daß der Club zu dem geworden ist, was er heute ist.

Mir wird vor allem unsere Nordkap-Reise 2012 ewig in guter Erinnerung bleiben. Mit unseren Frauen Heidi und Veronika und zwei selbstgebauten Maschinen

Wer braucht noch eine Papierzeitung?

Es gibt bei uns eine Debatte darüber, ob wir die „Impulse“ nicht digital als .pdf-file verbreiten sollten.

Dafür sprechen die Kosten von 6,-Euro pro gedrucktem Exemplar. Die Zeitung ist der größte Ausgabenposten in unserem Club. (Wir können uns diesen allerdings leisten, auch in Zukunft, wie unser Kassier versichert.)

Dafür spricht weiters die einfache Verbreitung - ein Click und Nutzer sozialer Medien auf der ganzen Welt können mitlesen. Doch wollen das alle unsere Autoren auch?

Dagegen sprechen einige andere Überlegungen: Veröffentlichungen im Internet sind erfahrungsgemäß liebloser gestaltet als gedruckte. Theoretisch müsste das nicht so sein, aber: Das Medium verführt dazu. So, wie die glatte, breite, gerade Straße zum Schnellfahren verführt.

Eine Zeitungsseite kann man nicht einfach von unten nach oben mit Text auffüllen, gleichsam vollschütten. Ein .pdf-file sehr wohl. Und es wird auch fleißig gemacht, wie man an praktisch allen newsletters sehen kann. War die Kommunikation über eine Zeitung eine Bringschuld des Produzenten so wird sie durch die digitale Verbreitung zur Holschuld der Leserin oder des Lesers.

Als Leser merkt man nur, daß man mit Bildschirmtexten immer viel schneller fertig ist als mit der papierenen Zeitung. Oft liegt der Grund dafür in der Bequemlichkeit des Gestalters und in der scheinbaren Leidensfähigkeit des Lesers. Tatsächlich will er aber auch nicht leiden - lieber bricht er die Lektüre vorzeitig ab.

Profis lieben Papier

Jeder Profi, der vom Schreiben lebt, zieht das Papier dem Bildschirm vor. Es flimmert nicht, es poppt nichts auf, man kann neben dem Lesen Kaffee trinken, man kann im Text zurückspringen ohne scrollen zu müssen, man kann unterstreichen, Stücke herausreißen und man muß nicht gezielt lesen.

Manchmal stolpert man in einer Zeitung über scheinbar völlig uninteressante Geschichten, die man gar nicht lesen wollte, aus irgendeinem unerfindlichen Grund aber doch gelesen hat - und zwar mit Genuß.

Die Geschichten haben anfangs nur uninteressant ausgeschaut.

Am Computer gibt's aber kein Stolpern, da wird nur das Aufgerufene gelesen. Von selbst kommt nichts auf den Schirm, außer Werbung oder postings der asozialen Medien (die einen immer wieder ablenken). In Zeitungen kommt auch Werbung, aber die kann man mühelos ignorieren. Man muß nicht warten, bis sie verschwindet, man braucht nicht zu klicken, man blättert einfach um.

Die Zeitung nimmt man öfter zur Hand

Die Zeitung kann man liegenlassen (wo sie dann jemand anderer findet), weitergeben, aufheben, sogar auf die Toilette mitnehmen. Die Zeitung nimmt man öfter zur Hand und man findet sich darin leichter zurecht als in einem Bandwurmtext am Tablet.

Bildschirmtexte müssen für einen bestimmten Bildschirm zugeschnitten sein. Beispielsweise für den des Tablets. Dann passen sie nicht mehr automatisch auf den Schirm des smart phones. Das Problem läßt sich lösen, aber nur mit teurem Programmieraufwand. Umformatierte Texte können aber immer nur Notlösungen sein.

Wer will, könne sich die .pdf-Zeitung ja ausdrucken, heißt es oft. Doch die Praxis zeigt, daß die Zahl der verkauften Farbdrucker, die längere Zeit in hoher Qualität drucken, minimal ist. Die meisten stehen herum und wenn man sie wirklich braucht, ist die Tinte eingetrocknet und die neue Patrone kostet oftmals mehr als das Gerät selbst. Und Laser-Drucke in schwarz/weiß lassen sämtliche Bilder „absaufen“

Alle diese digitalen Nachteile führen dazu, daß die Gestalter digitaler Texte irgendwann mitkriegen, wie oberflächlich ihre Arbeit gewürdigt wird. Einen größeren Aufwand tun sie sich dann mit Recht nicht mehr an. Das Produkt wird fad. Das Medium hat letztlich die Botschaft beeinträchtigt.

Die desktop-Programme, die sich jeder billig oder gratis besorgen kann, haben in kurzer Zeit das ehemals hochgeschätzte Handwerk des Schriftsetzers



Die erste Ausgabe in Farbe

demokratisiert und seiner Kunst beraubt. Heute kann jeder „layouten“ und genauso schauen die Veröffentlichungen auch aus.

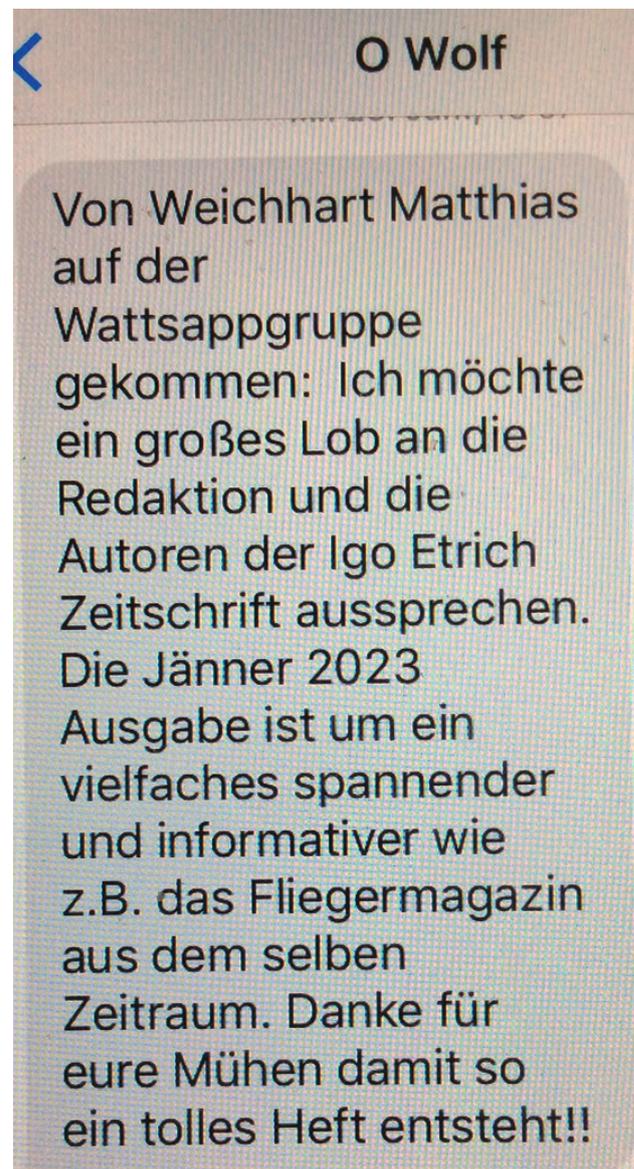
Sie erinnern an die „Selfies“, mit denen die Masse das Photographen-Handwerk überflüssig gemacht hat. Spätere Historiker, denen durch Zufall aus unserer Zeit nur smart phone-Aufnahmen in die Hände fallen, werden zwangsläufig annehmen, es habe im 21. Jahrhundert nur häßliche Menschen gegeben. Selfies zeigen zwangsläufig aufgedunsene Gesichter, weil die Handy-Kamera nur so weit weg vom Gesicht gehalten werden kann, wie der Arm eben reicht. Heraus kommen ausschließlich extreme Nahaufnahmen, geschossen mit stark verzerrenden Weitwinkelobjektiven.

Mit den hohen Kosten einer Papierzeitung lässt sich natürlich trefflich für die Digitalisierung argumentieren.

Dieses Argument entspricht exakt unserem unseligen Zeitgeist, der uns seit Jahrzehnten einredet: Menschliche Arbeit ist grundsätzlich nichts wert, wo möglich soll sie eingespart oder wenigstens in prekäre Arbeitsverhältnisse ausgelagert werden. (Für meine Arbeit gilt das natürlich nicht.)

Viele von uns Älteren haben Sorge, als verschroben, nicht digitalaffin zu gelten, wenn sie so altvaterische Medien wie Papierzeitungen weiterhin benutzen. Diese Sorge halte ich für unbegründet, denn das wahre Beurteilungskriterium ist nicht analog oder digital sondern gut oder schlecht.

Christoph Canaval





39. Internationales IGO ETRICH Treffen 2023

von Freitag 11. bis Sonntag 13. August 2023
am Flugplatz Krems LOAG



Flugplatz Krems LOAG, Elev. 1035ft´ RWY 10/28 904x18 Asphalt
Frequenz 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 11. August:

Nachmittag: Anreise der Teilnehmer **Abend:** Heurigenbesuch

Samstag 12. 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: Grillparty - Aperitif, gemütliches Beisammensein mit Preisverleihung für die fertig gestellten Flugzeuge.

Sonntag 13. 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 Experimental's ist frei!** Für aus dem Nicht -EU Ausland anfliegende Teilnehmer kann Zoll organisiert werden. Jeder mit dem Flugzeug anreisende Teilnehmer erhält ein interessantes Geschenk.

Wir freuen uns auf Euren Besuch und wünschen Euch einen schönen Aufenthalt!

Info/Anmeldung: Sigi Schicklgruber +43 664 3151640 oder sigi@cleverhotel.at
oder Heidi Wolf +43 664 4533063

Printed from JeppView for Windows 5.3.0.0 on 20 Dec 2021; Terminal chart data cycle 25-2021; Notice: After 23 Dec 2021, 0000Z, this chart may no longer be valid



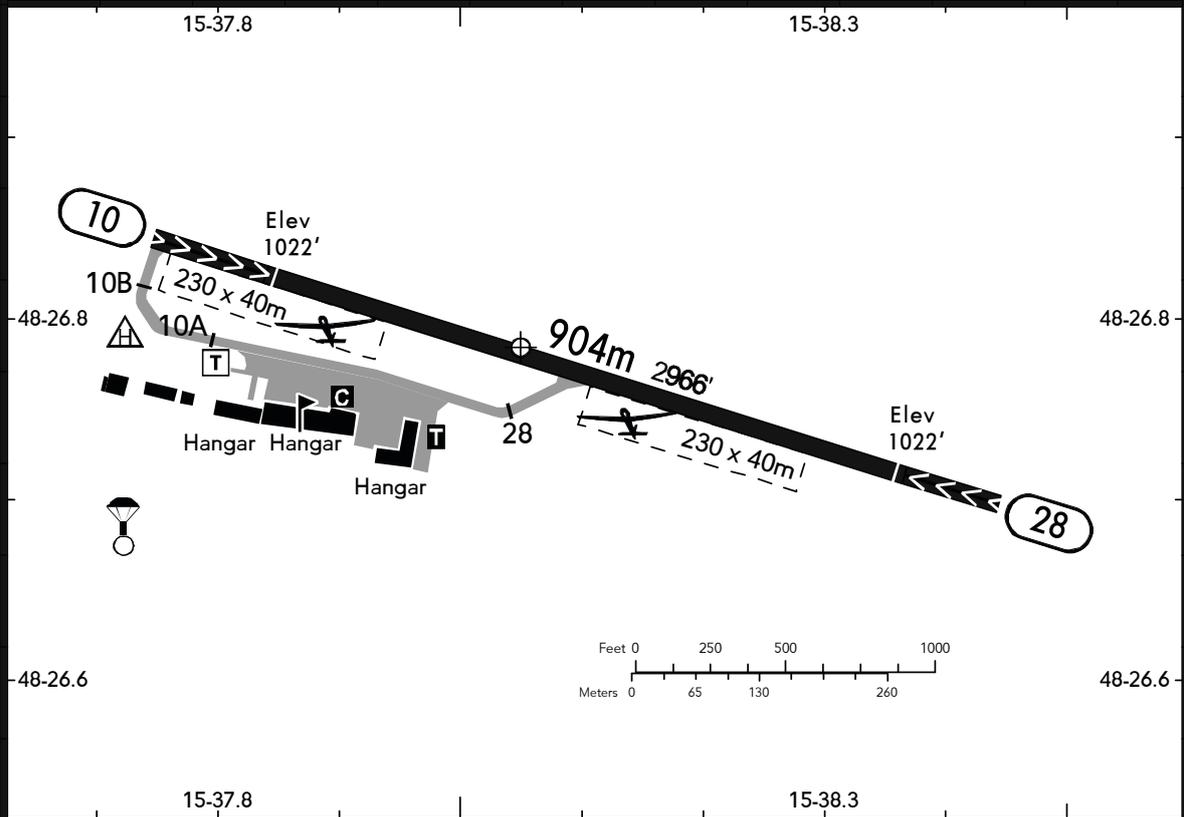
LOAG

LANGENLOIS

12 NOV 21 **19-2**

**KREMS
AUSTRIA**

BRIEFING STRIP™	LOCATION	AFIS
	Elev 1035' /315m N48 26.8 E015 38.1	KREMS AERODROME/FLUGPLATZ 125.110
ADMITTED AIRCRAFT		



RWY No	Dimension (m) - Surface	TORA (m)	LDA (m)	Strength	Lights
10 (110°)	904 x 18 Asphalt	904	784	5t AUW	---
28 (290°)			804		

NOTE: Refer to Wien (LOWW) Area Information.

Contact KREMS AERODROME/FLUGPLATZ at least 3 NM prior to reaching the AD or overhead the compulsory REP.

Pay attention to HEL ARR/DEP sector. Look out for parachuting and glider activity.

ARR/DEP only via REPs. Adhere strictly to the procedures as depicted.

Taxiing on RWY and TWY only.

Within traffic circuit avoid overflying of Bundesstraße (SW of AD) to the south and built-up areas near AD.



Endlich angekommen

Impressionen vom Treffen 2022 ...



Gruppenbild mit Damen



Außergewöhnlicher Heißluftballon



So fängt es meistens an



Die fertige RV-10 mit Familie Ellersdorfer, vlnr.: Lisa, Christian und Laura (Juli 2023) © planeartists.com

Der erste Viersitzer in Österreich

Endlich ist es soweit und die letzten Schrauben werden angezogen, die letzten Checks durchgeführt. Lange haben wir auf diesen Moment gewartet. Jetzt ist er gekommen. Unsere RV-10 „Falcon One“ steht im Hangar am Flugplatz Wolfsberg LOKW und wird endlich von der Behörde abgenommen.

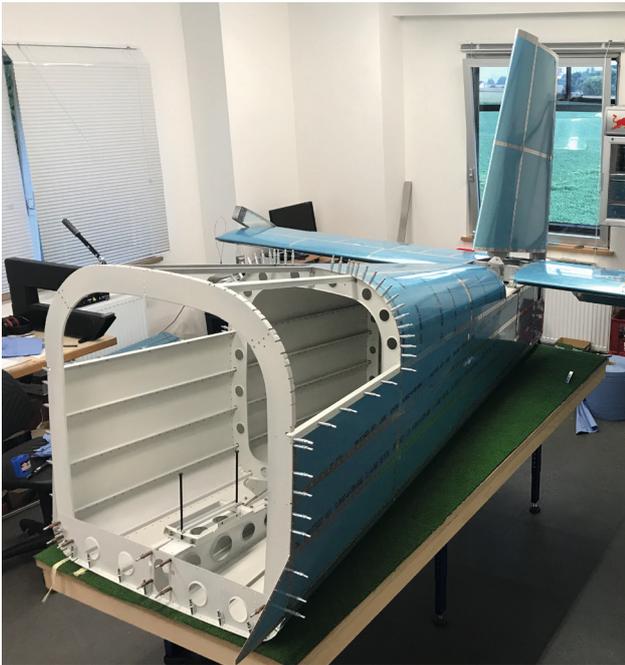
Es war ein langer Weg vom Traum zu Fliegen zur Realität.

Anfangen hat alles – wie sooft in der Fliegerei – mit dem Modellbau in der Jugendzeit. Aber das Budget war klein und dementsprechend auch die Größe der Flugzeuge. In einer Modellbauzeitschrift las ich dann, dass es auch „richtige“ Flugzeuge zum Selberbauen gibt. Und somit war klar – so etwas will ich eines Tages auch mal bauen. Die Jahre vergingen und ich investierte viel Zeit in die Recherche über verschiedene Eigenbauflugzeuge – bis ich auf Vans Aircraft gestoßen bin.

Im Jahr 2016 fuhr ich schließlich mit meiner Frau und meinem Vater zum Igo Etrich Treffen nach Krems und

wir informierten uns dort persönlich über die RV-Modelle und den Flugzeugeigenbau. Zuerst wurden wir belächelt, als wir vom Plan des Baus einer 4-sitzigen RV-10 erzählten. Aber meine Frau Lisa und ich waren uns einig: wenn, dann kommt für uns nur ein Familienflugzeug in Frage. Hans Haberhofer, den wir dort kennenlernten, war einer der wenigen, der uns in unserem Vorhaben bestärkte.

So flogen wir in die USA und machten uns selbst vor Ort ein Bild von den Vans Aircraft Flugzeugen und deren Produktion. Wir waren sehr begeistert – eines blieb jedoch noch offen und das war das persönliche Gespräch mit einem echten RV-10 Piloten. Die Suche danach gestaltete sich schwierig, da es in Österreich noch keine und in Europa nur wenige RV-10 gab. Fündig wurden wir in der Schweiz mit Michael Wellezohn, welcher ausgerechnet ein gebürtiger Kärntner ist. Nach stundenlangem Fachsimpeln und einem Rundflug vorbei an der Eiger Nordwand und den wunderschönen Schweizer Seen, gab es keine Zweifel mehr – wir wollen unsere eigene RV-10 bauen!



Die erste fertige Baugruppe, der Empennage (August 2018)

Ein halbes Jahr mussten wir auf unsere Bestellung warten und diese Zeit nutzen wir, um uns im Stadl meiner Eltern in Wolfsberg in Kärnten eine Fliegerbauwerkstatt einzurichten und mit der Pilotenausbildung zu beginnen.



Nieten der Flügeltanks mit Spezialwerkzeugen der Marke Eigenbau

Am 18.03.2018 rollte der Slow Build Kit dann endlich an. Von da an gab es in unserer Freizeit nur ein Hobby - Flugzeugbau. Da wir in Graz leben und arbeiten, war der Bau unter der Woche leider nicht möglich. Dafür verbrachten wir jedes Wochenende und jeden Urlaub mit Schleifen, Bohren, Schrauben und Nieten. Tatkräftig unterstützt wurden wir von meinem Vater Gerhard, der sein technischen Wissen als gelernter Landmaschinentechniker einbrachte und sein handwerkliches Geschick für die Anfertigung von Sonderwerkzeugen stets unter Beweis stellte.

Im Juni 2021 konnten wir den Motoreinbau feiern. Mit unserem Baubegleiter Hans Haberhofer war unser 6-Zylinder Lycoming IO540 mit 260 PS rasch angebracht. Der Propeller ist ein 3-Blatt Constant Speed Propeller der Marke Mühlbauer.



Die fertigen Flügel mit der stolzen Besitzerin



Rumpfkonstruktion der RV-10 (Dezember 2019)



Der Motoreinbau, vlnr.: Lisa, Christian, Gerhard und Hans



Erster Zusammenbau der RV-10 im eigenen „Hangar“ (September 2021)

Neben den zahlreichen Stunden in der Werkstatt, investierten wir auch viel Zeit in das Flugzeugdesign. Lisas Schwester Eva und ihr Freund Marco kommen beide aus der kreativen Branche und waren maßgeblich an der Entwicklung des Designs beteiligt. Unser gemeinsames Ziel war es, das Bild eines aerodynamischen, sportlichen Fliegers mit einem Falkenkopf an der Cowling zu erschaffen. Und so entstand in zahlreichen Designstufen unsere „Falcon One“. Mittlerweile haben die beiden ihr Hobby zum Beruf gemacht und entwickeln mit ihrer Firma Planeartists Designs für alles was fliegt.

Instrumentierung konzentrieren. Der Einbau der drei Garmin G3x Touch Displays sowie sämtlicher anderer Avionik verschlang jedoch mehr Zeit als ursprünglich angenommen.

Aber nach mehr als 5 Jahren Bauzeit und mehr als 3.000 geleiteteten Arbeitsstunden alleine von mir sowie weiteren jeweils ca. 2.000 Stunden von Lisa und meinem Vater, stehen wir jetzt vor unserem eigenen Flugzeug. Wir sind sehr stolz auf unsere Leistung und freuen uns schon auf unsere gemeinsamen Ausflüge und Familienurlaube mit unserer OE-DLC.

Ab dem Jahr 2022 bauten nur noch mein Vater und ich am Flugzeug weiter. Lisa widmete sich nun voll und ganz unserem neuesten Projekt – unserer Tochter Laura, die im März 2022 das Licht der Welt erblickte. Zu diesem Zeitpunkt war der Metallbau jedoch schon abgeschlossen und wir konnten uns auf die Lackierung sowie die



Erste Inbetriebnahme der Instrumente (der Rauch blieb in den Kabeln)

Ein riesiges Dankeschön möchten wir unserem Baubegleiter und mittlerweile gutem Freund Hans Haberhofer aussprechen, der uns zu jeder Zeit mit Rat und Tat zur Seite stand und uns mit seiner Expertise und seinem Netzwerk stets unterstützte.

Und für alle, die mich noch nicht kennen: Mein Name ist Christian Ellersdorfer, ich bin 38 Jahre und Professor im Bereich Maschinenbau am Institut für Fahrzeugsicherheit an der Technischen Universität Graz. Ich bin in Wolfsberg, Kärnten geboren und

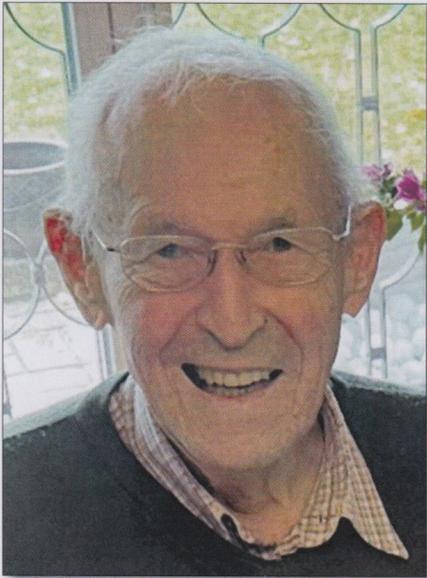
aufgewachsen und wohne zusammen mit meiner Frau Lisa, die übrigens auch die Privatpilotenlizenz besitzt, und meiner Tochter in Graz.

Wir freuen uns schon auf die künftigen Fliegertreffen und den Erfahrungsaustausch mit allen Flugbegeisterten.

Mit fliegerischen Grüßen,
Christian und Lisa Ellersdorfer



Wir trauern um Rudi Aigner



Rudi Aigner

* 24. April 1929 † 29. Mai 2023



Fliegen, grüß mir die Sonne,
grüß mir die Sterne und grüß mir den Mond.
Dein Leben, das ist das Schweben,
bis in die Ferne, die keiner bewohnt.

Die Verabschiedung findet am Freitag,
dem 2. Juni 2023, um 15.00 Uhr in der
Aussegnungshalle Maxglan statt.

In unseren Herzen lebst Du weiter!

Ursi, Margot

Pia, Adrian

Wieder hat uns eines der ganz alten Mitglieder verlassen. Rudi Aigner hat seine ersten Flüge noch in den letzten Tagen des zweiten Weltkrieges am Spitzerberg unternommen und die Ausbildung fünf Jahre später in Salzburg fortgesetzt. Nach dem Segelflugschein erwarb er 1956 die Privatpilotenlizenz (mit der Nummer 121), wurde Fluglehrer und später Berufspilot.

Sein erstes selbstgebautes Flugzeug war ein Grunau Baby II b, das 1959 zugelassen wurde („genannt „Zigeunerle““. Es fliegt heute noch in Hohenems). Nach KFZ-Mechaniker-Lehre und Ausbildung zum Flugzeugwart wurde er Werftleiter bei der Firma ÖFAG Flugdienst in Salzburg und arbeitete später als Berufspilot für Wirtschaftsunternehmen.

Wir jüngeren Greise kennen ihn vor allem mit seiner Bucker 131 OE-ABJ. Die war seinerzeit als Bausatz zu haben, aber Rudi bekam davon nur noch so wenige Teile, daß er nachträglich feststellte, er hätte eigentlich alle Teile selbst anfertigen können.

Unsere Anteilnahme gilt Rudis Familie.

cc, wp



Donnerstag, den 5. August 1965

Segelflieger landete in Unken

Mittwoch mittag startete der 36jährige technische Angestellte Rudolf Aigner aus Salzburg in einem Segelflugzeug, um einen Rundflug von Salzburg aus über das Gebiet Sonntagshorn, Gemeinde Unken und zurück zu unternehmen. Um 13.57 Uhr mußte er infolge schwachen Aufwindes am nördlichen Ortsausgang von Unken in einer Wiese notlanden. Die Landung ging glatt vor sich, das Flugzeug wurde nicht beschädigt.

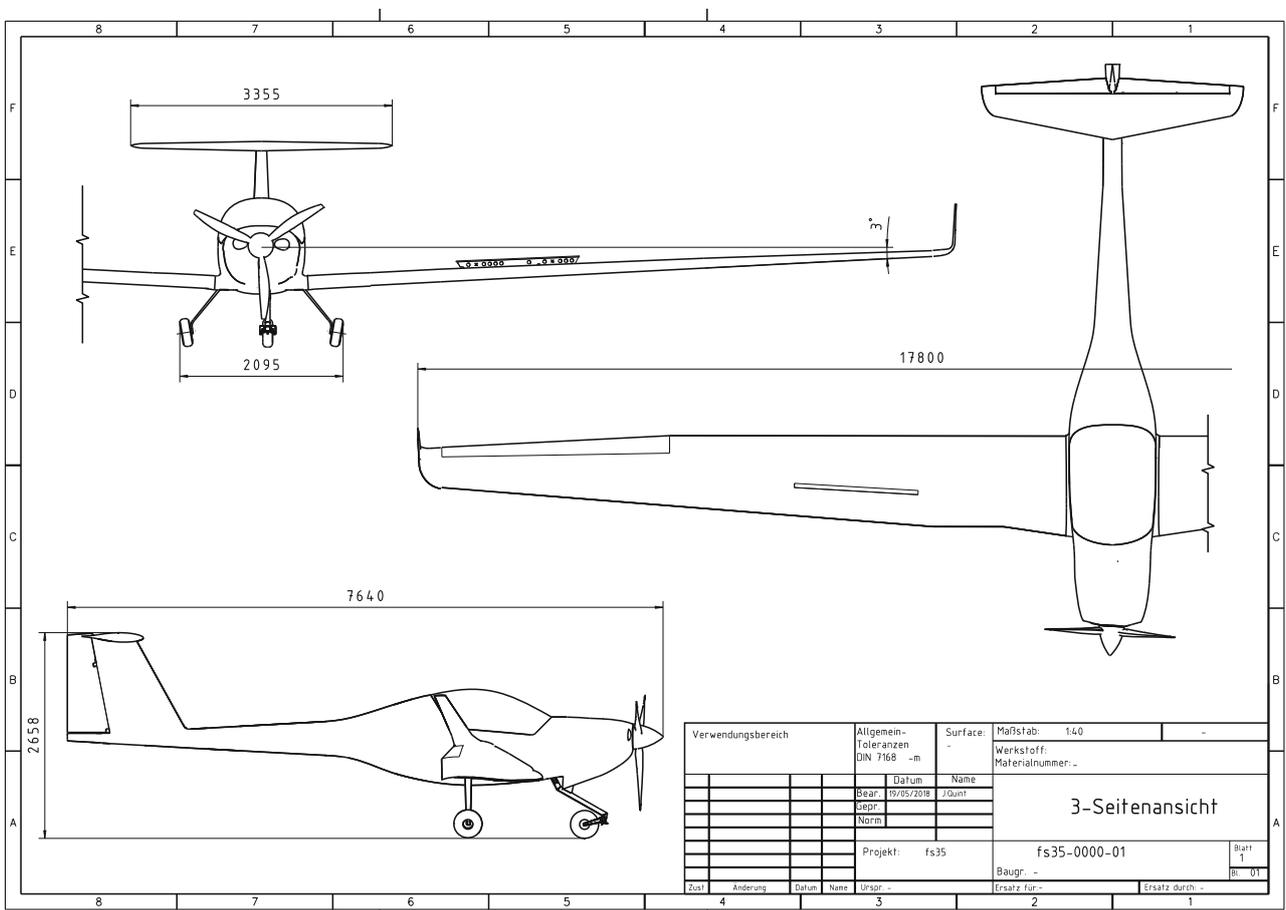


Rudi Aigner in seiner Bucker

Neukonstruktion eines Schlepp-Motorseglers

Den Vortrag auf der jährlichen Hauptversammlung hielt diesmal ein junges Mitglied unseres Clubs: Michael Wagner berichtete über den Bau des Motorseglers „fs 35“, den die akademische Fliegergruppe Stuttgart (in der er mitarbeitet) zwischen 2003 und 2023 entwickelt und gebaut hatte. Das Flugzeug wurde als Schleppmaschine

konstruiert. Es mißt 15 m in der Spannweite, hat ein Leergewicht von 670 kg und ein maximales Abfluggewicht von 850 kg, das inzwischen auf 900 kg erhöht worden ist. Angetrieben wird es von einem Continental-Dieselmotor mit 155 PS. Er ist in der Lage, die Maschine mit fünf Litern Treibstoff eine Stunde lang in der Luft zu halten.



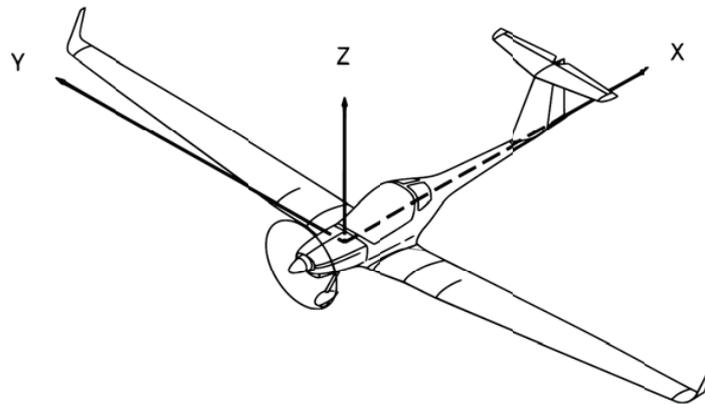


Kapitel 1.1 Beschreibung

Rev. 1

Die fs35 „Harpyie“.

Die fs35 „Harpyie“ ist ein zweisitziger, eigenstartfähiger Reisemotorsegler aus Faserverbundbauweise, konstruiert und gebaut von der Akademischen Fliegergruppe Stuttgart e.V. Der primäre Verwendungszweck des Flugzeuges ist der Flugzeugschlepp von Segelflugzeugen und die Ausbildung von Piloten-Nachwuchs.



Struktur

Das Flugzeug ist als Tiefdecker mit T-Leitwerk und nebeneinanderliegenden Sitzen aufgebaut. Rumpf, Flügel und Leitwerk sind als Halbschalen-Kohlefaserstrukturen ausgelegt. Der Tragflügel besitzt Winglets. Flügel und Höhenleitwerk sind demontierbar.

Steuerung

Die Steuerung der fs35 wird durch konventionelle Quer-/Höhen und Seitenruder realisiert. Als Bremsklappen dienen Schempp-Hirth Bremsklappen. Das Flugzeug besitzt aus gewichtsgründen keine automatischen Ruderanschlüsse.

Antrieb

Als Antrieb steht der Dieselmotor CD-155 von Continental Motos zur Verfügung, welcher sich durch eine besonders einfache Bedienung, bei gleichzeitig überdurchschnittlicher Leistung auszeichnet. Der automatische Verstellpropeller MTV-6-A-C-F/CF190-69 setzt diese Leistung in Vortrieb um. Der zentrale Aluminiumtank befindet sich hinter den Piloten.

Cockpit

Das Cockpit bietet bei Insassen nebeneinander ausreichend Platz. Die Sitze, sowie die Seitenruderpedale sind verstellbar konstruiert und bieten kleinen, sowie großen Piloten ausreichend Komfort. Alle Steuerorgane sind für beide Sitzpositionen vorhanden. Das Fluginformationssystem Dynon HDX Skyview zeigt auf dem jeweiligen Bildschirm vor jedem Sitzplatz alle geforderten Informationen deutlich an. Hierdurch wird dem Piloten die Möglichkeit gegeben das Flugzeug von jedem der beiden Sitzplätze aus zu steuern. Die Kabinenhaube wird zum Öffnen nach hinten geschwenkt.

Aus dem EFLEVA-newsletter ...



EFLEVA

European Federation of Light, Experimental and Vintage Aircraft

Beware – Scammers targeting aircraft builders

Crime comes in different shapes, but the theme is always the same: they are after your money, be it cash or other valuable possessions.

We all heard of the thefts of many Rotax engines which peaked a couple of years ago. However, aviation crime is not confined within the airfield fence, and could easily catch you at your desk at home.

Last month, an advert appeared on the website of the Experimental Aviation of Switzerland (EAS), an EFLEVA member organisation. The advert promised a second hand IFR certified GPS/nav/com navigator from an established avionics brand, only two years old, hardly ever used and complete with all accessories for installation. All for just over € 6000 with the seller in a coastal town in a EU country some 800 km further North.

With the new price for this set is over € 15 000, this advert attracted the attention of an EAS member, so he contacted the seller via email. Although initially all appeared to go normal, but as € 6000 is not the kind of money to take a gamble, he decided to investigate a bit further before committing to a deposit, which the seller began insisting on.

A quick check with an avionics dealer raised a first warning flag, saying that, at about half the market value, this offer was almost too good to be true. Subsequent investigation revealed that the one of the pictures in the advert was identical to a picture on the website of an avionics dealer located in the USA. When asking if a friend living nearby the seller could make a visit to see the equipment, the seller suddenly went silent.

This was clearly an attempted scam and all information obtained has been forwarded to the police in the country where the seller operates from. The police have opened an investigation.

This is not an isolated case. There have been other reports of scammers offering aircraft parts and equipment on the internet. As always, be cautious, do the necessary checks before you commit to pay any money. If the seller is insisting on a quick sale, be extra cautious, and do not let this put any pressure on yourself to rush things. Remember:

If it sounds too good to be true, it probably isn't true.

Termine:

- (AT) IEC 11-13 August 2023 Krems (LOAG)
- (BEL) DAC 12-13 Aug 2023 Diest (EBDT) Oldtimer Drive & Fly in
- (UK) LAA 19-20 Aug 2023 Perth (EG...) Scottish Aero Club Fly in, Meet the LAA
- (EFLEVA) 20-22 Oct 2023 Salzburg (Austria) - ANNUAL MEETINGS: the Technical & Business meeting on Saturday 21st is open to all members of EFLEVA member organisations. The General Assembly on Sunday 22nd is reserved for the Delegates from member organisations. A visit of the Red Bull museum is planned. For details, ask secretary@efleva.eu .

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
Preis: 40.000,- Euro



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



Verkaufe:

Habe einige Teile abzugeben:

- 4 Liter Einlauföl Aeroshell 80 (gesamt 25,- Euro)
- ein Magneto Timing Light um 45,- Euro

Ing. Hermann Eigner
+43 664 4417478
hermann.eigner@philips.com

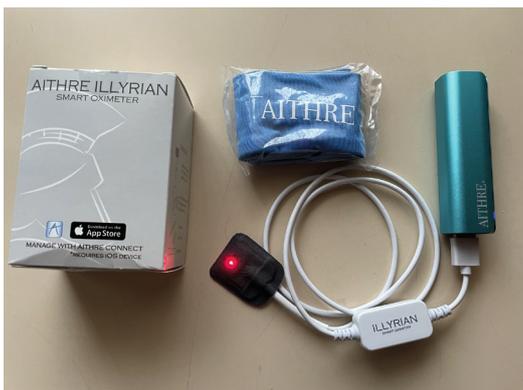


Verkaufe:

Nachdem ich meine Glasair verkauft habe, benötige ich folgende Teile auch nicht mehr und kann diese günstig (VB ca. 50 % vom Neuwert) abgeben:

- 1 Aithre Illyrian - Smarter Pulsoximeter für Piloten (air-store.eu)
- 1 Aithre Shield 4.0 - Portables CO-Warngerät mit App-Schnittstelle (air-store.eu)
- 1 Lightspeed Headset ZULU SERIES oder 1 Lightspeed Headset ZULU PFX
- 1 Zoll-Werkzeugschlüsselsatz
- 1 Stickstoff-Flasche 2,8 noch gefüllt mit ca. 60 bar (TÜV 2023)

Alois Zöhrer
 8720 Knittelfeld
 +43 676 61 02 500
 alois.zoehrer@aon.at





Aufkleber an der Tür zum ehemaligen AIS in Klagenfurt

Werte Kollegen,
da unser Stammtisch in Hofkirchen in letzter Zeit eher schwach besucht war, wollen wir unserer Gastgeberin vom HB Cockpit Cafe entgegenkommen um ihr die Planung zu erleichtern. Speziell in den Wintermonaten ist es sehr unwirtschaftlich, wenn Liane stundenlang wartet und abends nur drei Leute kommen.... Wir wollen daher über unsere Whatsapp-Gruppe „Etrich Flyer“ jeweils am Freitag vorher abfragen, wer zu kommen plant und das Ergebnis dann der Belegschaft vom HB Cafe mitteilen. Wer nicht in der Gruppe eingetragen ist und generell Interesse am Stammtisch hat, möge unseren Gruppenadministrator Toni kontaktieren:
Anton Tscherny, oeatt@gmx.at, Telefon 0664 - 4222 035.
Am ersten August-Samstag ist kein Stammtisch, da eine Woche später das Igo Etrich Treffen in Krems stattfindet.

LG
Hermann Eigner

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 allem 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