

# I.E. Impulse

Die Zeitschrift der österreichischen  
Amateurflugzeugbauer



IGO ETRICH CLUB  
—Austria—



# Inhaltsverzeichnis:

	<b>Seite</b>
Editorial/Vereinsbeitrag .....	3
Horst Malliga in der Kronenzeitung .....	4
Einladung zur Jahreshauptversammlung 2026.....	6
AERO Friedrichshafen .....	7
Nachlese zum Igo Etrich-Treffen 2025 .....	8
Grüße aus Holland .....	11
Weißwurst-Fly-In in Straubing .....	12
Neu im Museum Oshkosh: Demoiselle .....	14
Silvesterstimmung .....	15
Frauenecke .....	16
Übungsflug mit Annex 1-Flugzeugen?.....	17
Digitale Gedanken/Inserat .....	18
Inserat .....	20

Bild auf der ersten Seite: Ballonaufblasen mit dem Flugzeug; Krems 2022 © Franz Piller

## 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 Flugzeugbauer!

Die erste Ausgabe Impulse im Jahr 2026 ist im Fertigwerden. Wir wollen die Gelegenheit benutzen und uns bei allen sehr bedanken, die sich dafür mit Beiträgen engagieren, dass dieses Medium regelmäßig so entsteht, wie wir es kennen und schätzen. Vor allem aber danken wir Christoph Canaval, der mit so viel Sachverstand und Geduld für das regelmäßige Erscheinen sorgt. Nochmals vielen Dank dafür!!

Wir haben das Jahr 2026 begonnen und wünschen uns sehr, dass wir es in gewohnten Bahnen erleben werden. Die nächste gemeinsame Veranstaltung ist die Jahreshauptversammlung, die am 18.4.2026 in Ansfelden bei Linz stattfinden wird. Wir haben als wesentlichen Tagesordnungspunkt die Wahl des Vorstandes und bitten schon jetzt um zahlreiche Teilnahme. Mehr dazu auf Seite 6.

Ich wünsche uns allen ein gutes, unfallfreies Flugjahr 2026

Walter Soelle  
Obmann

---

## Lieber Clubkamerad!

Der Vereinsbeitrag für 2026 ist fällig (erhöht auf 40,- €) und ich möchte bitten, diesen in den nächsten zwei Wochen zu überweisen (korrespondierende Mitglieder ausgenommen). Weiters empfehle ich, einen Dauerauftrag bei der Bank zu deponieren bzw. bestehende Daueraufträge auf 40,-€ zu aktualisieren. Das erspart die vielen Erinnerungen, die immer wieder erforderlich sind. Der Dauerauftrag kann jederzeit gekündigt und bei Bankwechsel unkompliziert geändert werden (im Gegensatz zu einem Bankeinzug).

Einige haben schon überwiesen und die ersten Beiträge sind bereits eingegangen. Bitte checken – es sind manchmal Mehrfachüberweisungen getätigt worden.

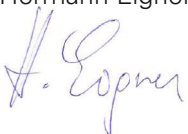
**Bankverbindung:** Sparkasse Eferding  
Kontowortlaut: Igo Etrich Club Austria  
IBAN: AT44 2033 0035 0000 0777  
BIC: SPPBAT21034

Hast Du bei uns keine E-Mail-Adresse gemeldet oder ist diese nicht mehr gültig, bitte ehestmöglich die aktuelle Adresse an mich und Franz Piller (franz.piller@nanet.at) mailen, damit wir unsere Verteiler updaten können.

Falls an der Mitgliedschaft kein Interesse mehr besteht, bitte gleich bekanntgeben – per E-Mail oder telefonisch.

Tel.-Nr.: 0670 1965644  
E-Mail: hermann.eigner@gmail.com

Schöne Flugsaison 2026!  
Hermann Eigner



BERG  
KRONE

hannes.wallner@kronenzeitung.at

750 km/h

SCHNELL flog Horst Malliga seine Speedbird hoch über den Niederen Tauern und dem Fliegerhorst Hinterstoisser-Zeltweg, wo auch die „AirPower“ Flugtage stattfinden.

NIZ7ATW4

# „Mein Platz war immer oben!“

Die unglaubliche Geschichte des Steirers Horst Malliga – Militärpilot, Weltrekordmann, Konstrukteur seines eigenen Flugzeugs – und eines Kärntners, der das einzigartige Stück Luftfahrtgeschichte wieder zurück in die Luft bringen will

**W**enn der heute 87-jährige Horst Malliga der „Krone“ in seiner Wohnung in Spielberg von seinem Leben erzählt, klingt es wie ein Roman aus einer anderen Zeit. 41 Jahre lang saß der Bundesheerpilot im Cockpit, flog vom Schulungsflieger bis zum Jet so gut wie alles, was Tragflächen hatte. 14.500 Flugstunden, davon etwa 7500 auf Jets, stehen in seinen Büchern. Er war Einsatzpilot, Fluglehrer, Vizeleutnant.

Doch das ist nur die halbe Geschichte. Die andere Hälfte hat er sich selbst gebaut: in Form zweier muskeltreibener Fluggeräte, eines winzigen Rekordfliegers und später eines spektakulären Experimentalflugzeugs.

Fast 20 Jahre lang tüftelte er an einem Flugzeug, das es so noch nie gegeben hatte: Die MAL04 Speedbird, ein

extrem schnelles Experimentalflugzeug, gebaut, um aus einem Traum Wirklichkeit zu machen – noch einmal die Grenzen des Machbaren auszuloten.

Die Basis: Ein ausrangierter 3000-Liter-Zusatztank eines amerikanischen Kampffliegers, einer F-4 Phantom, als Rumpf, dazu eine von ihm selbst konstruierte Tragfläche, holmlos, aus Spezial-Flugzeugblech, das er sich mit viel Telefoniererei und Glück über einen Airbus-Zulieferer organisierte. Alles verschraubt und verbolzt. „Ich konnte nicht nieten, weil ich alles alleine machte.“ Unter die Haube kam ein gebrauchter Motor mit rund 300 PS aus einem Jetski.

## Weltrekorde im Mini-Flieger

Dass Malliga weiß, wie man schnelle Flugzeuge baut und

Fast 20 Jahre lang hat Horst Malliga in der Pension an seiner Speedbird gebaut ☺



Foto: zvg/Horst Malliga

fliegt, hat er schon davor bewiesen. In den 1980er- und 1990er-Jahren wurde seine BD-5 – ein Bausatz Mini-Flieger – in Österreich zur Legende. Mit diesem Flugzeug stellte er mehrere FAI-Geschwindigkeitsweltrekorde in der Klasse bis 300 kg Abfluggewicht auf – 1989: rund 271 km/h, 1991: über 320 km/h, 1999: rund 352 km/h – mit nur 75 PS!

Malliga flog Airshows, begeisterte das Publikum – ein österreichischer Ausnahmeflieger in einem Flugzeug, das sonst eher aus James-

Bond-Filmen bekannt war, und schaffte es so auf die Titelseite der „Krone“.

## Der „Speedbird“ aus der Steiermark

Mit seiner Speedbird ging Malliga jedoch noch einen Schritt weiter. Das Flugzeug war aerodynamisch hoch raffiniert für Geschwindigkeiten – bis zu 1100 km/h.

Für die Zulassung eines solchen Einzelstücks braucht es normalerweise ein ganzes Team. Malliga aber arbeitete im Geist der Pioniere – unterstützt von

Foto: zvg/Horst Malliga



Foto: zvg/Horst Malliga



Testpilot und deutlich über 70. Im orangen Overall flog Horst Malliga seine Speedbird hoch über den Bergen Österreichs.



Foto: Wallner Hannes

**SICHERER TRITT BIS ZUM GIPFEL**

Der La Sportiva Trango Pro GTX musste in den Gailtaler Alpen alles können. Warum der schlanke Bergschuh erst ungewohnt wirkt – und dann mit überzeugt. [www.bergkrone.at](http://www.bergkrone.at)



**MIT GIPFELSTÜRMER HANNES WALLNER**

Mehr Infos und Geschichten finden Sie auf [www.bergkrone.at](http://www.bergkrone.at)



Foto: Wallner Hannes

Der heute 87-jährige Horst Malliga beim Besuch der „Krone“ in seiner Wohnung in Spielberg – wo überall Fotos seines Fliegers und Ehrungen zu sehen sind.

Experten rund um die Austro Control, aber getragen von seiner Erfahrung.

Der Steirer war da schon deutlich über 70. Und trotzdem stand für ihn fest: Der Testpilot bin ich selbst.

**„Jetzt ist es vorbei, jetzt ist es passiert!“**

Beim einem der Testflüge der Speedbird im Jahr 2015 kommt es dann zum Zwischenfall. In der Platzrunde über Zeltweg beginnt bei 500 km/h das Ruder zu flattern – ein hochgefährlicher Zustand, bei dem sich das

Leitwerk in Schwingungen aufschauelt.

Ein Konstruktionsfehler. Dann der Knall, der Steuerknüppel blockiert. Plötzlich hat Malliga kein funktionierendes Höhenruder mehr.

„Die Maschine ging steil nach unten. Ich konnte nichts mehr machen“, so Malliga: „Ich dachte, jetzt ist es vorbei, jetzt ist es passiert.“ Doch was andere in Panik versetzen würde, löste beim Steirer Routine aus: Gas zurück, Fluglage beobachten, Gas wieder hinein – mit feinsten Veränderungen

der Motorleistung steuert er den Gleitweg. Er bringt die Speedbird in einen flachen Sinkflug, peilt die Bahn an. Kurz vor der Piste streift die Tragfläche den Zaun vor der Landebahn, der Flieger kracht am Boden auf, dreht sich und rutscht hunderte Meter auf dem Bauch über die Rollbahn.

Die Speedbird ist beschädigt. Malliga selbst steigt jedoch so gut wie unverletzt aus dem Wrack.

Ein Wunder – und gleichzeitig das Ergebnis von jahrzehntelanger fliegerischer

Erfahrung. Da ist der Steirer 77 Jahre alt.

Heute, rund zehn Jahre nach diesem Tag, steht die Speedbird nicht in einem Museum, sondern in einem Garten hinter einem Wohnhaus in Klagenfurt. Staub auf den Flächen, Dellen im Rumpf. Für manche ist das Flugzeug nur ein gefährliches Einzelstück. Für andere – vor allem für jene, die wissen, wie viel Herzblut, Zeit und Risiko in einem solchen Projekt stecken – ein Stück österreichische Luftfahrtgeschichte.

**Luftfahrtgeschichte unter der Plane**

Einer, der das so sieht, ist der Villacher Physiker Dr. Siegfried Krainer. Und der gebürtige Steirer ist überzeugt: „Ein Flugzeug gehört in die Luft oder in ein Museum, aber keinesfalls unter die Plane.“

Krainer will die weltweit einzigartige Speedbird wieder flugtauglich machen. Nicht als Spielzeug, sondern als rollendes – und fliegendes – Denkmal für Pioniergeist, Präzision und die Hartnäckigkeit eines Mannes, der sein Leben lang nach oben geschaut hat.

Hannes Wallner

[hannes.wallner@kronenzeitung.at](mailto:hannes.wallner@kronenzeitung.at)



Foto: zvg/Horst Malliga

⊙ Nach der Bruchlandung wird die Speedbird geborgen. Danach war die Maschine zehn Jahre lang in Klagenfurt gelagert und soll nun wieder fliegen. ⊙



Foto: Wallner Hannes



**Igo Etrich Club Austria**  
 Vereinigung der österreichischen Amateurlflugzeugbauer  
 ZVR – Zahl: 24383150

## EINLADUNG

**zur Jahreshauptversammlung des IGO ETRICH CLUB AUSTRIA  
 am Samstag, den 18. April 2026**

**TAGUNGSORT:** Gasthof Hotel Stockinger  
 Ritzelhofstraße 63-65  
 A- 4052 Ansfelden  
<http://www.stocki.at>



**TAGESORDNUNG:**

**10:00 Uhr:** Begrüßung durch Obmann Walter Sölle

- Feststellung der Beschlussfähigkeit
- Bericht des Obmannes über das Vereinsjahr 2025
- Bericht über die Tätigkeit des Entwicklungs- und Herstellbetriebes IECA
- Vorschau auf die Aktivitäten 2026
- Bericht des Kassiers und der Rechnungsprüfer über das Jahr 2025
- Antrag auf Entlastung des Kassiers und des Vorstandes
- Neuwahl des Vereinsvorstandes mit Neubestellung des Obmannes
- Allfälliges

**12:00 bis 13:45 Uhr:** Gemeinsames Mittagessen

**14:00 Uhr:** Flugerprobung in der Praxis von DI Othmar Wolf  
 Veranstaltungen 2026 – FlyIn Weiz, Igo Etrich Treffen Krems

**Ca. 16:00 Uhr:** Ende der Veranstaltung

Schriftliche Anträge an die Generalversammlung müssen eine Woche vor der Generalversammlung bei einem Vorstandsmitglied eintreffen (Datum des Poststempels)

Um die Tagesordnungspunkte ordnungsgemäß abschließen zu können, bitten wir um pünktliches Erscheinen!

Petzenkirchen, 4. Februar 2026

**Walter Sölle**  
 Obmann

**Heidemarie Wolf**  
 Schriftführerin



# The Leading Show for General Aviation 22. - 25. April 2026

## Öffnungszeiten 2026

Mittwoch, 22. April 9–17 Uhr  
 Donnerstag, 23. April 9–17 Uhr  
 Freitag, 24. April 9–17 Uhr  
 Samstag, 25. April 9–16 Uhr

Die Parkplätze sind gratis

## Eintrittspreise

Ticket	Online	Kassa
1 Tag	€ 39,-	€ 49,-
2 Tage	€ 62,-	€ 72,-
4 Tage	€ 76,-	€ 86,-
Studenten, Lehrlinge	€ 19,-	€ 29,-
Samstag Familie	€ 39,-	–
Kinder < 5 Jahre	–	–
Kinder & Jugendliche 6–17 Jahre	€ 5,-	€ 10,-
Rentner, Menschen mit Behinderung	€ 32,-	€ 42,-



Messegelände und Flughafen (31.01.2025) © Michael Häfner

# Nachlese zum 41. Internationalen IGO ETRICH-Treffen 2025

vom Freitag, 15. bis Sonntag, 17. August 2025 am Flugplatz Krems LOAG

Werte Amateurflugzeugbauer des Igo Etrich Club Austria und der Partnerorganisationen aus der Schweiz, Deutschland und den Niederlanden!  
Werte Gastgeber des USFC Krems!

Durch die in der Vergangenheit bereits bestens bewährte Zusammenarbeit mit dem Team des USFC Krems unter ihrem Obmann Martin Mörtinger, der

Veranstaltung und unsere Gäste aus dem In- und Ausland konnten einen positiven Eindruck mit nach Hause nehmen.

Gelungene Feste bedürfen natürlich auch einer guten Vorbereitung und Organisation. Diesbezüglich hatten wir (Sigi Schicklgruber und ich) uns mit dem Betriebsleiter Andreas Huber und seinem Team zu einer Vorbesprechung in Krems getroffen.

Themen wie Standort unseres Zeltes, Stromversorgung, Tische und Bänke, Ablauf Grillabend etc. waren zu besprechen. Sigi organisierte den Kühlwagen und kümmerte sich um „Speis und Trank“ für das Igo Etrich-Zelt und den Grillabend.

## Viele halfen mit

Ich organisierte sämtliche Ausschreibungen und Einladungen, das Igo Etrich-Zelt, die Teilnehmerliste für die Betriebsleitung, die Bänder mit Namenskarten, die Urkunden sowie einen Würstelkocher und Wein.

In meinen Aussendungen er suchte ich um zahlreiche Helfer

für den Aufbau des Zeltes und der Heurigengarnituren am Freitag. Die Rückmeldungen vorab waren leider nicht sehr berauschend und bewegten sich im „einstelligen“ Bereich. Mit einem mulmigen Gefühl



... die „Fliegenden Holländer“

Betriebsleitung des Flugplatzes und allen mitwirkenden Vereinsmitgliedern, planten wir auch für 2025 das Internationale IGO ETRICH Treffen in Krems abzuhalten. Zeitgleich fanden die Ballontage statt.

## Gelungene Koordinierung

Hiermit möchte ich vorerst dem USFC Krems und der Betriebsleitung meine Anerkennung aussprechen. Wenn man bedenkt, dass neben dem normalen Flugbetrieb Fallschirmspringer, Ballonfahrer und aufgrund des nicht so schlechten Flugwetters eine erhebliche Anzahl von Amateurbau-Flugzeugen aus Nah und Fern zu koordinieren waren, also ein richtiges „Remmi-Demmi“ stattfand, dies derartig professionell abgearbeitet wurde und vor allem unfallfrei über die Bühne ging, war es eine gelungene



... Relax im Schatten



Franz Piller, Stef den Beer aus Middenzeeland, Walter Sölle

startete ich gemeinsam mit meiner Gattin Brigitte und dem vollgepackten Anhänger Richtung Krems. Zu meiner Überraschung waren dort schon derart viele Helfer anwesend, dass der Aufbau im Nu erledigt war. Arbeit macht natürlich hungrig und durs-



Arjen van Pinxteren, Präsident des NVAV

tig. Vorsorglich hatte ich einige Packungen „Debreziener“-Würstel, welche dann sofort im Würstelkocher landeten, und Gebäck mitgenommen.

Zum Leidwesen der fleißigen Helfer gab es gegen den Durst nur Wasser und „Tschapalade“ und leider, wie von manchen ersehnt, kein Bier.

## 40 Flugzeuge waren da

Insgesamt besuchten unser Treffen 40 Flugzeuge. Einige konnten leider aufgrund der Wetterlage im Bereich der Alpen nicht anreisen.

Zu unserer Freude hatten sich 7 „Fliegende Holländer“ angesagt, welche erstmals an unserem Treffen teilnahmen. Diese brachten gleich ihren Präsidenten Arjen van Pinxteren mit. Unsere Kollegen aus der Schweiz, welche ebenfalls mit ihrem EAS-Präsidenten Jonathan Höhn anwesend waren, und Deutschland mit Detlef Claren und seinen Freunden halten uns ja bereits über Jahre die Treue.

Das gemeinsame Abendessen am Freitag fand wie im vergangenen Jahr wieder im Igo Etrich-Zelt mit Gulasch und Getränken (leider wieder ohne Bier) statt. Ich sorgte natürlich wieder wie in der Vergangenheit für ein Sortiment von guten Weinen vom Weingut Hugl-Wimmer, welches vor allem von unseren ausländischen Gästen bewundert und von allen Teilnehmern gut angenommen wurde. Es herrschte bis spät in die Nacht gute Stimmung in unserem Zelt.

Der Samstag war für uns Flugenthusiasten ausgefüllt mit Fachsimpeln und gegenseitigem Kennenlernen unserer neuen Freunde. Die Damenrunde verdrückte sich zu einem Stadtbummel nach Krems.

## Gemeinsamer Grillabend

Der Grillabend fand dann wieder beim Hangar des USFC Krems gemeinsam mit dem Kremser Verein, den Fallschirmspringern und Ballonfahrern statt. Als musikalische Umrahmung spielte unser Kassier Hermann Eigner mit seinen Travelers auf und brachte richtig Stimmung in das Publikum.

Nachdem sich leider nur sehr wenige bereit erklärten, die Funktion eines Grill-Koches zu übernehmen, war es doch eine Herausforderung, die bereits hungrige „Meute“ mit saftigen Grillstücken zu versorgen. Manche kamen mit ihren speziellen Gustostückerln, legten diese auf den Griller und verschwanden wieder im Publikum. Somit hatten wir das Problem, dass



Cherry von Andre Gremmen aus der Schweiz

das Grillgut bereits fertig war, aber keiner wusste, wem es nun gehörte!

Dank unserem Walter Lechmann, einem Berufsfeuerwehrmann mit Koch- und Grill-Erfahrung – welcher einen unserer Griller bediente – lief alles wie am „Schnürchen“. Ein herzliches Dankeschön nochmals an Walter und alle mithelfenden Grill-Köche.

Hier gab es aber dann doch das wohlsehnte Bier vom Fass.

## Weiteste Anreise aus Holland

Nach den Grußworten des Kremser Obmannes Martin Mörtinger und unseres Obmannes Walter Sölle fand die Preisverleihung statt. Für den weitest ange-reisten Teilnehmer des 41. Igo Etrich-Treffens, Herrn Stef den Beer von den „Fliegenden Holländern“ mit einer Flugzeit von 5 Stunden und 10 Minuten von EHMZ (Midden Zeeland) in den Niederlanden nach LOAG (Krems), gab es einen Karton „Hugl-Wimmer“-Weine und eine Anerkennungsurkunde.

Für den erfolgreichen Erstflug ihrer Van's RV-10 wurden Lisa und Christian Ellersdorfer eine Urkunde und ein Karton Wein überreicht. Den Vertretern unserer Partnerorganisationen aus der Schweiz, Deutschland und den Niederlanden wurde ebenfalls als Wertschätzung für ihre Teilnahme an unserem Treffen ein Weinpräsent überreicht.

Im Anschluss an die Ansprachen und Ehrungen fand ein schöner Grillabend mit Live-Musik, kühlen Getränken, auserlesenen Weinen, saftigem Grillgut und guter Unterhaltung bis spät in die Nacht hinein statt. Auf diesem Weg nochmals ein herzliches „Danke-schön“ an alle Mitwirkenden für die gelungene Veranstaltung.

## Dank an die vielen Helfer

Der Abbau des Zeltes und das Wegräumen der Heurigengarnituren am Sonntag ging dank der zahlreich anwesenden Helfer genauso „hurtig“ vonstatten wie der Aufbau.

Ich hoffe, ich konnte euch einige Eindrücke von unserem 41. Igo Etrich-Treffen übermitteln und würde mich freuen, wenn Ihr im kommenden Jahr wieder zahlreich an unserer Veranstaltung teilnehmen könntet. Vielleicht konnte ich mit meiner Nachlese auch jene dazu animieren, welche bis jetzt noch nicht teilgenommen hatten.

Im Namen des Igo-Etrich-Club Austria und des Organisationsteams möchte ich mich nochmals bei allen Helfern und Teilnehmern recht herzlich bedanken.

Mit einem „Glück ab, gut Land“

Franz Piller

IEC\_Impulse\_1\_26

Igo Etrich Club Austria <office@amateurflugzeugbau.at> 1. September 2025 um 11:38 Details

Wtr: Könnten Sie das bitte an Franz Piller weiterleiten?

An: Franz Piller <franz.piller@nanet.at>, Othmar Wolf <atem-energie@gmx.net> & 2 weitere

---

**Igo Etrich Club Austria**  
Vereinigung der österreichischen Amateurflugzeugbauer

ZVR – Zahl: 24383150  
Webseite: [www.amateurflugzeugbau.at](http://www.amateurflugzeugbau.at)  
Email: [office@amateurflugzeugbau.at](mailto:office@amateurflugzeugbau.at)  
Vereinsitz: Petzenkirchen / Niederösterreich

----- Originalnachricht -----

**Betreff:**Könnten Sie das bitte an Franz Piller weiterleiten?  
**Datum:**2025-08-25 16:58  
**Von:**<[voorzitter@nvav.nl](mailto:voorzitter@nvav.nl)>  
**An:**<[office@amateurflugzeugbau.at](mailto:office@amateurflugzeugbau.at)>

Lieber Franz,

Ich möchte mich noch einmal ganz herzlich für die schönen Gespräche beim *Sommer Treffen* von Igo Etrich bedanken. Es war für mich das erste Mal in Krems a. d. Donau und eine große Freude, an eurem Treffen teilnehmen zu dürfen.

Es war mir ein Vergnügen, sowohl das Vorstandsteam als auch die Clubmitglieder persönlich kennenzulernen. Besonders beeindruckt hat mich die hervorragende Organisation des Festes – vom Abendessen am Freitag über die Ballonfahrten am Samstagmorgen bis hin zum großartigen Fest am Samstagabend.

Ebenso in Erinnerung geblieben ist mir die feine Auswahl an österreichischen Weinen und dein großes Wissen darüber.

Ich freue mich sehr, dass wir uns über den Austausch von Artikeln aus *I.E. Impulse* verständigen konnten. Wie besprochen werde ich diese ins Niederländische übersetzen, mit den dazugehörigen Fotos versehen und selbstverständlich mit Quellenangabe veröffentlichen. Sobald die Neuauflage unserer NVAV-Clubzeitung erscheint, lasse ich dir ein digitales Exemplar zukommen. Sollte ein Beitrag für euer Heft interessant sein, würde es mich freuen, wenn Ihr ihn in *I.E. Impulse* verwenden könnt.

Im nächsten Jahr findet wieder unser Fly-In statt, und hiermit lade ich euch herzlich dazu ein. Ich freue mich schon jetzt auf ein Wiedersehen!

Mit freundlichen Grüßen

**Arjen van Pinxteren**  
NVAV - Nederlandse Vereniging van Amateur Vliegtuigbouwers  
Dutch Experimental Aircraft Association  
Voorzitter | Chairman  
Mobile: +31 6 81331372  
[www.nvav.nl](http://www.nvav.nl)



# OUV und IEC beim Weißwurst-Fly-In der Eigenbauer in Straubing



Die Oskar Ursinus-Vereinigung lud zum Treffen nach Straubing

Beim zweiten Versuch hat es geklappt: Nachdem der Termin für das 1. OUV Weißwurst-Fly-In aus Wettergründen verschoben werden musste, boten sich Ausrichtern und Piloten am 22.06.25 optimale Bedingungen für das Fliegertreffen.

Einige ortsansässige OUV-Mitglieder hatten Piloten der OUV sowie der österreichischen Amateurbauervereinigung IEC zu einem sonntäglichen Treffen bei Weißwurst und Brezn auf den Flugplatz Straubing EDMS eingeladen.

Während bei der Anzahl teilnehmender Flugzeugsbauer aus Kreisen der OUV noch etwas Luft nach oben gewesen wäre, haben sich erfreulich viele Freunde des IEC aus dem benachbarten Österreich mit ihren Flugzeugen eingefunden. So standen schließlich rund 30 Flugzeuge auf dem Hallenvorplatz, wobei alle Kategorien von Selbstbaufliegern vertreten waren.

Allein drei verschiedene Exemplare der 120-kg-Klasse waren zu sehen (Colomban's Luciole, Spacek's SD-1 und die

Rebell von Weller, von der es zukünftig einen Bausatz geben soll). Gefolgt von mehreren im Eigenbau erstellten Ultraleichten, einer ganzen Reihe von Cherry-, Lancair-, Europa- sowie RV-Exemplaren – bis hin zur viersitzigen RV-10 aus Kärnten – war ein repräsentativer Querschnitt dessen zu sehen, was im Eigenbau hergestellt werden kann.

Die noch junge Werft „safe-take-off“ stellte ihre Halle zur Verfügung, in der sich die Besucher, geschützt



Lisa pilotierte ihre Familie mit der RV10 von Kärnten nach EDMS – ein Familienprojekt und tolles Flugzeug



*Weißwurst, Senf und Brezn .... oder doch eher Kaffee und Kuchen?*

vor der Sonne, mit den begehrten Weißwürsten und Getränken versorgen und es sich zum „Ratschen“ (im bayerisch-österreichischen Sprachraum gebräuchlich für „Fachgespräche führen“) bequem machen konnten.

An den Flugzeugen diskutierten die Teilnehmer Bauweisen, Leistungen und vieles mehr, während ein Ingenieur (selbst OUV-Mitglied) der Firma Mühlbauer (MT-Propeller, Straubing) sich spontan der Fragen der Piloten zu den in Straubing hergestellten Propellern annahm.

Es herrschte eine geradezu familiäre Atmosphäre, zu der die Organisatoren, die Mitarbeiter des „Tower“, in allererster Linie aber die Piloten und ihre Besatzungen aus Deutschland und Österreich beitrugen. Da es nicht allzu viele Veranstaltungen gibt – von denen witterbedingt zusätzlich einige ausfallen – bei denen sich die Eigenbauer in entspannter Atmosphäre treffen können, denken die Organisatoren über eine Neuauflage des OUV Weißwurst-FlyIn im Jahr 2026 nach. Ihr Wunsch wäre, möglichst viele Besatzungen von OUV und IEC in Straubing begrüßen zu dürfen.

*Bernhard Resch*



*SD-1, Rebell und Luciole MC30, wer ist die schönste in der 120 kg Klasse?*



## EFLEVA Newsletter

December 2025



### **The Demoiselle at the EAA Aviation Museum**

The aircraft currently on display in Oshkosh is a faithful replica, built by the French Club Aéro des Garrigues. It was transported across the Atlantic to take part in EAA AirVenture Oshkosh, the world's largest aviation gathering.

Although it arrived shortly after the event, the Demoiselle now holds a place of honor in the Pioneers of Flight exhibit at the EAA Aviation Museum. There, it stands as a striking contrast to later aircraft, highlighting just how bold and imaginative early aviation truly was.

Visitors can examine the aircraft up close and gain a deeper appreciation for the ingenuity and courage required to take to the skies more than a century ago.

For anyone interested in aviation history, engineering, or human innovation, the Demoiselle is a must-see. It tells the story of a time when flight was still a dream, and of a man who believed that flying should be simple, elegant, and accessible to all.

More information :

Club Aéro des Garrigues : <https://clubaerodesgarrigues.com>

EAA Museum Oshkosh : <https://www.eaa.org/eea-museum>



*Silvester 2025 über dem Attersee*

# Frauenecke

## Veränderungen tun nicht immer weh.....

In meiner langjährigen beruflichen Tätigkeit, und auch in meinem Umfeld, habe ich immer wieder die Erfahrung gemacht, dass die meisten Menschen große Bedenken oder auch Angst vor Veränderung haben. Ganz egal, ob es Veränderungen im privaten, beruflichen, im gesellschaftlichen Bereich, oder auch in der Politik sind. Veränderungen wird oft mit einem mulmigen Gefühl oder Misstrauen begegnet. Was ist, wenn.....Wie wird das, wenn.....

Veränderung prägt unser ganzes Leben, schon als Ungeborenes in unserem warmen Kokon verändert sich eines Tages etwas und wir werden aus unserem geschützten Universum „vertrieben“; diese Veränderung bringt auch Schmerz mit sich. Ich denke, dies ist der Grundstein, warum wir oft unbewusst Veränderung mit „Schmerz“ in Zusammenhang bringen und uns diese unbewusste Projektion unser Leben begleitet.

Es liegt an uns, wie wir mit unbewussten Gefühlen, mit Erlebtem, mit Vermutetem oder Befürchtetem umgehen. Es liegt nur an uns, ob wir Veränderungen mit Misstrauen, mit vagen Befürchtungen oder mit Neugier, Spannung oder gar Vorfreude begegnen. Es liegt an unserem Standpunkt, an unserem Blickpunkt. Veränderungen sind einfach Veränderungen, wir können erst im Nachhinein sicher wissen, ob sie gut, oder weniger gut waren. Umso wichtiger ist es,

Veränderungen offen, neugierig und entspannt zu begegnen, auf Veränderungen reagieren können wir sowieso erst, wenn sie eingetroffen sind. Trotzdem kann Veränderung geplant sein, vorbereitet sein, in Erwägung gezogen, kritisch hinterfragt und herbeigeseht.

Wichtig ist, für alles offen zu sein, nicht schon vorher zu verteufeln, zu befürchten oder misstrauisch zu sein. Alles in unserem Leben verändert sich, in der Natur draußen, in unserem Umfeld, in unserer Familie, auch wir selbst, im Innen und im Außen. Womit wir wieder beim Standpunkt, beim Blickpunkt wären. Wir können dies akzeptieren, neugierig darauf sein, oder wir können missmutig sein und sudern, befürchten. Einzig und allein eine Sache unseres Standpunkts.

Und was davon bringt mehr Lebensfreude?

Seien wir also bereit uns auf Veränderung einzulassen, gespannt auf Neues zu sein und uns unsere kindliche Neugier auf alles Neue zu bewahren.

„Du kannst aus dem Buch deines Lebens keine Seiten herausreißen, doch du kannst immer wieder ein neues Kapitel beginnen.“

*Heidi Wolf*



Sommer 2012 vor dem Polarmuseum in Tromsø - auf dem Rückflug vom Nordkap

# Übungsflug mit Annex1-Flugzeugen?

da bei den EFLEVA-Meetings auch der Übungsflug mit Annex1 Flugzeugen zur Lizenzverlängerung immer ein Thema ist (wird in einigen Ländern unter bestimmten Bedingungen praktiziert), hier die Info vom EFLEVA -Präsidenten Dominique Simon und die Antwort von Thomas Pink von der Austro Control GmbH.

Somit dürften alle Zweifel beseitigt sein...

Hermann Eigner

Hello Hermann,

During our meeting in Lisbon, I promised to send you the regulation applicable to Annex I aircraft that can be use in refresher training flights.

Here it is :

## Aircrew 1178-2011:

### FCL.740.A Validity and renewal of class and type ratings

within the 12 months preceding the expiry date of the rating, complete 12 hours of flight time in the relevant class, including 6 hours as PIC, 12 take-offs and 12 landings, and refresher **training** of at least 1 hour of total flight time with a flight instructor (FI) or a class rating instructor (CRI).

### FCL.035 Crediting of flight time and theoretical knowledge

... in case of training flights with an instructor, the aeroplane or TMG used is subject to an **authorisation** specified in point ORA.ATO.135 of Annex VII (Part-ORA) or point DTO.GEN.240 of Annex VIII (Part-DTO).

### ORA.ATO.135 Training aircraft and FSTDs

Aircraft that fall under points (a), (b), (c) or (d) of Annex I to Regulation (EU) 2018/1139, may be used for training if all of the following conditions are met: (1) during an evaluation process the competent authority has confirmed a level of safety comparable to the one defined by all essential requirements laid down in Annex II to Regulation (EU) 2018/1139; (2) the competent authority has authorised the use of the aircraft for training in the ATO.

**Remark:** the refresher training flight can be done outside an ATO/DTO

If you need more explanations, feel free to ask

Best regards

Dominique

Hallo Herr Eigner,

Laut **ZPH FCL 2** sind Examinations auf EASA-Luftfahrzeugen oder alternativ auf ICAO-ANNEX I -Luftfahrzeugen (aber mit **non-restricted** ICAO airworthiness certificate) durchzuführen. Der Grund liegt einerseits im Versicherungsrecht und andererseits an dem Umstand, dass die Examiner auf dem Sicherheitsstandard eines zertifizierten Flugzeugs vertrauen dürfen.

Ein weiteres Argument war bei den EASA- Aircrew-TEBs jenes der Vertrautmachung. Im Fall einer Negativleistung des Prüflings im Fluge müsste der Examiner die Prüfung abbrechen und das Steuer übernehmen. Wenn er das Flugzeug aber nicht kennt, kann das ebenfalls sicherheitskritisch werden.

..... was die EASA im **AMC zu ORA.ATO.135** nennt, ist Möglichkeit der **Verwendbarkeit von Amateurbauflugzeugen im Training innerhalb einer Flugschule**. Hier könnte der *Head of Training* die Verwendbarkeit für eine Trainingsaufgabe darstellen und die Behörde kann in Folge nach einem Assessment den adaptierten Trainingsplan genehmigen.

Den nächst höheren Schritt, die EXAMINATION, hat die EASA aber (noch) nicht behandelt. Vordergründig aus den Aspekten, welche ich zu Beginn erwähnt habe. Zudem geschieht die EXAMINATION **auch noch außerhalb der Flugschule** und somit außerhalb eines „*approved and controlled environment*“. Hier könnte man m.E. dann mit individuellen Genehmigungen durch die Behörde arbeiten.

Mit freundlichen Grüßen,

Thomas Pink

# Digitale Gedanken

Dreimal hat es heuer über Nacht geschneit. Und jedes Mal durfte ich meinen Morgenkaffee ohne Zeitung schlürfen. Früher hatte es das nicht gegeben, und früher hatte es in Winternächten aber auch nicht einen, sondern zehn Zentimeter geschneit.

Am zu vielen Schnee kann es also nicht liegen. Sondern? Vermutlich an Einsparungen im Zustellbetrieb – aber wohl in erster Linie am Kundenverhalten. Der moderne Mensch nimmt das hin und liest halt statt der morgendlichen Zeitung, was ihm die Herren auf Facebook und X zu sagen haben. Und wenn hundertmal der Algorithmus deren Nachrichtenstrom lenkt – auch Algorithmen werden von Menschen eingesetzt und verantwortet. So entsteht gleichsam automatisch ein sanfter, aber zunehmender Zwang zur Information über Smartphone und Tablet.

Wir sind als Clubmitglieder von diesem Trend nicht ausgenommen. Den Inhalt dieser Zeitschrift kann jedes Vereinsmitglied zumindest zum Teil auch auf der Homepage lesen – und zwar früher. Was vor Jahren an Manuskripten und Fotos hereingekommen ist, das kann ich mir als Gestalter der Zeitung heute von dieser Homepage herunterladen. Letztlich kopiert dann ein Medium das andere. Und dabei entstehen ganz automatisch Probleme, die die Produktion einer gedruckten Zeitung immer aufwändiger machen. Kopieren ist nämlich nicht gestalten.

## Bearbeitung ist notwendig

Texte lassen sich mit einigem Aufwand noch in Formate umwandeln, die eine Bearbeitung ermöglichen. Und eine Bearbeitung ist nicht nur zur Korrektur von Fehlern oder Unklarheiten notwendig, sondern auch zum Kürzen. Anders lässt sich nämlich nicht sicherstellen, dass eine Zeitung immer genau eine gerade Zahl an Seiten hat.

Von einer Homepage heruntergeladene Bilder lassen sich auch bearbeiten, aber qualitativ nur zum Schlechteren hin. Die Druckqualität unserer Zeitung würde jedoch eine Auflösung (= Bildschärfe) ermöglichen, von der wir früher nur geträumt haben.

Jetzt nähern wir uns dem Standard von damals wieder ein Stück weit an, weil die Auflösung eines Bildes auf der Homepage oft nicht berauschend ist und beim Kopieren unmöglich gesteigert werden kann. Das Programm, das unscharfe Fotos nachschärft, ist

noch nicht erfunden – und in Wahrheit auch nicht erfindbar. Es würde dem Versuch nahekommen, ein Tweet von Donald Trump nachträglich mit Intelligenz anzureichern.

Das Problem ist genau jenes, vor dem die künstliche „Intelligenz“ (in Wahrheit eine monströse Kopieranstalt des öffentlichen Welt Datenvolumens) steht, wenn sie eine abgebildete Schönheit nackt darstellen soll. Da im Netz deutlich mehr normale Bilder von Frauen kursieren als Nacktbilder, ist der Algorithmus darauf angewiesen, auf die einmal hochgeladenen Nacktbilder zuzugreifen, zu interpolieren und Details einfach zu erfinden. Mit der nackten Realität hat das nicht mehr zwangsläufig zu tun.

Die Papierzeitung unterwirft Produzenten und Leserschaft einer Reihe von Zwängen. So hat sie ein zumindest grob festgelegtes Erscheinungsdatum, und da muss sie fertig sein. Nachträglich lässt sich an einem Druckwerk nichts mehr korrigieren.

Was nicht fertig sein muss, weil es permanent geändert werden kann, das neigt dazu, tatsächlich auch nicht fertig zu werden. Wenn man eh immer alles permanent updaten kann, stellt man irgendwann fest, dass sich etwa die Zahl der längst überholten und nicht gelöschten Artikel gleichsam von selbst vermehrt.

Es braucht auch kein digital verbreiteter Text gekürzt zu werden, denn das Netz ist bekanntlich unbegrenzt aufnahmefähig (was nicht stimmt). Und so quält sich der Nutzer vieler digital verbreiteter Informationen durch eine rasch anschwellende Flut an Vorwörtern, Einleitungen, Erklärungen des längst Erklärten, bis er bald einmal genug hat und die Tatsache genießt, dass ein Tweet nach 280 Zeichen zu Ende ist. Er liest dann halt bei X weiter.

Papierzeitungen kosten Geld, selbst wenn sie gratis unter Vereinsmitgliedern verteilt werden. So wie analoge Fotos vor Jahrzehnten Geld gekostet haben. Allein diese Tatsache garantiert eine minimale Qualität des Produktes.

Was aber an Information gratis und auch noch in beliebiger Menge verbreitet werden kann, verliert völlig automatisch an Qualität – wie ein Temu-Leiberl oder ein Junk-Food-Menü.

Shitstorms sind ja nur möglich, weil sie kostenlos weltweit verbreitet werden können. Will man diesen Qualitätsverlust vermeiden, dann muss man dazu einigen Aufwand treiben. Ungefähr den gleichen, der zur Herstellung einer papiernen Zeitung notwendig ist.

Und selbst die ideale Homepage hat gegenüber der gedruckten Zeitung einige systembedingte Nachteile. Sie ist (anders als das Papierexemplar im Briefkasten) nie körperlich anwesend, muss also jedes Mal aktiv geöffnet werden und ist immer in Gefahr, in der Fülle der digitalen Tweets, Push-Nachrichten, Chats und Social-Media-Einträge unterzugehen. Das Katzenvideo macht sich bemerkbar, wenn es aufgemacht werden will, die Homepage des Igo-Etrich-Clubs hingegen nicht unbedingt.

Allein unsere Erfahrungen zeigen, dass Clubmitglieder Mitteilungen auf der Homepage mitunter zwar gesehen, aber nicht oder noch nicht gelesen haben.

Inhalte ohne große Bearbeitung digital zu verbreiten, ist zwar möglich, aber nicht automatisch zielführend. Einfach „ins Netz kippen“ ist zu wenig. Denn Information ist letztlich eine Bringschuld.

Auf der anderen Seite ist die Verbreitungsgeschwindigkeit über digitale Kanäle nicht zu übertreffen. Da kommt keine Zeitung mit.

Der Trend hin zur ausschließlich digitalen Information wird sich irgendwann durchsetzen, und er wird zusätzlich befeuert werden von Werkzeugen wie digitaler Bildbearbeitung, KI (= digitale Texterfindung) etc. Und wenn wir da noch so etwas Simplex wie Gedankenaustausch von Mensch zu Mensch aufrechterhalten wollen, müssen wir rechtzeitig die notwendigen Pflöcke einschlagen. Das sollten wir gelegentlich diskutieren.

*Christoph Canaval*

## Inserat:



## 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 € 9.999,-**

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