

I.E. Impulse

Die Zeitschrift der österreichischen
Amateurflugzeugbauer



IGO ETRICH CLUB
—Austria—



Inhaltsverzeichnis:

	Seite
Editorial	3
Steckbrief Franz Piller.....	6
Die Geschichte des Igo Etrich-Clubs	7
Einladung zum 42. Igo Etrich-Treffen.....	12
Mit der Sonne über die Alpen	13
Einladung zum Igo Etrich-Fly In.....	15
Zwei Motoren im Vergleich	16
Frühstück bei Sonnenaufgang	18
Frauenecke	19
Wohin mit alten ELT-Batterien	20
Buchbesprechung	22
Inserate	23

Bild auf der ersten Seite: Unser neuer Obmann Franz Piller in seiner RV-8

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: Franz Piller
Laaer Straße 55
2135 Neudorf im Weinviertel

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

Editorial

Liebe Amateurflugzeugbauer!

Liebe Fliegerfreunde!

Seit unserer Generalversammlung, welche am 18. April 2026 in Ansfelden bei Linz stattfand, darf ich euch als neu gewählter Obmann des Igo Etrich-Club Austria vertreten. Der eingebrachte Wahlvorschlag für den neuen Vorstand wurde einstimmig angenommen.

Für dieses Vertrauen, das ihr mir und dem neu gewählten Team entgegengebracht habt, möchte ich mich im Namen des Vorstandes ganz herzlich bedanken. Ich möchte mich weiter unten im Beitrag in Form eines Steckbriefes bei all jenen vorstellen, die mich noch nicht kennen.

Diese Wahl ist für mich nicht nur eine große Ehre, sondern auch eine Verpflichtung.

Wenn ich mir die erste Ausgabe unserer I.E. IMPULSE aus dem Jahre 1988 durchlese, muss ich mit Anerkennung feststellen, das in unserem Verein noch immer Mitglieder der „Ersten Stunde“, also Gründungsmitglieder, aktiv tätig sind. Hut ab von solch beachtlicher Leistung.

Unser Verein blickt auf eine lange Tradition zurück und lebt von Menschen, die ihre Begeisterung für den Amateurflugzeugbau mit viel Engagement weitergeben. Gemeinsam wollen wir diese Tradition fortführen und gleichzeitig neue Impulse setzen. Seit nunmehr 38 Jahren verbindet der Igo Etrich-Club Austria Menschen, die ihre Leidenschaft für das Fliegen, den Flugzeugbau und die Fliegerei miteinander teilen. Wobei man anmerken muss, dass bereits 4 Jahre vor der Vereinsgründung, also ab 1984, Treffen der Amateurflugzeugbauer stattfanden. Im heurigen Jahr veranstalten wir das 42. Internationale Igo Etrich-Treffen in Krems.

Was unseren Verein so besonders macht, sind nicht nur die außergewöhnlichen Flugzeuge, sondern vor allem die Menschen dahinter. Jeder bringt seine Erfahrungen ein – ob beim Bau, bei technischen Fragen oder einfach wie unser geschätzter Altobmann Othmar Wolf immer wieder sagt - bei sogenannten „Benzin-Gesprächen“ im Club oder am Flugplatz. Genau dieses Miteinander macht unseren Club aus.

In diesen fast 4 Jahrzehnten sind unzählige Eigenbauprojekte entstanden, viele Freundschaften geschlossen worden und viele unvergessliche Flugerlebnisse geschaffen worden. Vor allem aber wurde enormes Wissen aufgebaut und eine solide Basis für die gute Zusammenarbeit mit unserer Behörde Austro Control geschaffen.

Unsere I.E. IMPULSE sollen genau das widerspiegeln: Wissen vermitteln, Projekte vorstellen, interessante Persönlichkeiten vor den Vorhang holen und Lust darauf machen, selbst aktiv zu werden.

Als neuer Obmann möchte ich gemeinsam mit dem Vorstand auf diesem starken Fundament aufbauen. Bewährtes soll erhalten bleiben, gleichzeitig wollen wir neue Ideen aufgreifen und noch mehr Menschen, vor allem junge Menschen, für den Amateurflugzeugbau begeistern. Unser Ziel ist es, dass sich sowohl langjährige Mitglieder als auch Neueinsteiger bei uns wohlfühlen und aktiv am Vereinsleben teilnehmen. Es



Unser neuer Obmann



Van's RV-8 mit dem Wunschkennzeichen ...

müssen ganz einfach viel mehr Personen draußen auf den Flugplätzen und Vereinen und in den einschlägigen Bildungseinrichtungen erfahren, das ein Amateurflugzeugbau in Österreich möglich ist und das es dafür den Igo Etrich Club Austria gibt.

Besonders freue ich mich schon auf unsere kommenden Veranstaltungen. Das Igo-Etrich Treffen in Krems und das geplante Fly In in Weiz sind zwei Höhepunkte unseres Vereinsjahres. Sie bieten die ideale Gelegenheit, Freunde wiederzutreffen, neue Flugzeuge kennenzulernen und gemeinsam unserer Leidenschaft nachzugehen.



... und moderner Instrumentierung

Ich lade euch alle dazu ein, diese Veranstaltungen auch zahlreich zu besuchen und hoffe, viele von euch dort persönlich begrüßen zu dürfen. Nichts ersetzt das persönliche Gespräch am Flugplatz, den Blick in ein fremdes Cockpit oder den Erfahrungsaustausch bei einem gemütlichen Abend.

Übrigens das kurzfristig von Fritz Neusser und mir organisierte Sommer Sonnwend FlyIn am Flugplatz Hate „Excalibur“ an der tschechisch-österreichischen Grenze wurde sehr gut angenommen. Bereits um 4:08 Uhr morgens (Lokalzeit) schoben die ersten Piloten den Gashebel hinein und flogen dem Sonnenaufgang entgegen. Die Stimmung unter den 18 Flächenflugzeug- und 4 Tragschrauber-Piloten war ausgezeichnet. Meine Gattin Brigitte kredenzte den Gästen frischen Kaffee, kühle Getränke, Striezel mit Butter und Marmelade, sowie Würstel mit Gebäck. Mehr dazu auf Seite 18.



Bevor ich zum Schluss komme, möchte ich noch ein besonderes Dankeschön aussprechen.

Ein herzliches Dankeschön gilt all jenen, die sich seit vielen Jahren ehrenamtlich für unseren Verein einsetzen. Ohne dieses Engagement gäbe es unseren Club in dieser Form nicht.

Mein herzlicher Dank gilt unserem Redaktionsteam und ganz besonders Christoph Canaval. Mit viel Engagement, Geduld und einem feinen Gespür für interessante Themen sorgt er gemeinsam mit seinem Team dafür, dass unsere I.E. IMPULSE Ausgabe für Ausgabe zu einer lesenswerten Vereinszeitung wird. Dahinter steckt viel Arbeit, die oft im Hintergrund passiert und daher leicht übersehen wird.

Lieber Christoph, vielen Dank für deinen Einsatz, deine Ideen und die vielen Stunden, die du für unseren Verein investierst. Ich freue mich auf eine weiterhin gute Zusammenarbeit.

Allen Autorinnen und Autoren sowie allen Mitgliedern, die mit Berichten, Fotos und Anregungen zum Gelingen unserer Vereinszeitung beitragen, möchte ich ebenfalls herzlich danken. Denn unsere I.E. IMPULSE lebt von den Geschichten und Erfahrungen unserer Mitglieder.

Lasst euch inspirieren und genießt die 85. Ausgabe der I.E. IMPULSE. Ich wünsche euch erfolgreiche Stunden in der Werkstatt, unvergessliche schöne Flüge und vor allem eine unfallfreie Saison 2026 und freue mich auf ein Wiedersehen beim Igo Etrich-Treffen in Krems oder beim Fly In in Weiz.

Euer
Franz Piller

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Franz Piller', with a stylized flourish at the end.

Obmann Igo Etrich Club Austria

STECKBRIEF Franz Piller

Funktion:	Obmann des Igo Etrich Club Austria
Wohnhaft:	in 2135 Neudorf im Weinviertel - Niederösterreich
Familienstand:	seit 1984 (also seit den Anfängen des IE-Club) glücklich verheiratet mit meiner Brigitte Sohn Patrick und Martina - 2 Enkeltöchter Diana und Julia Tochter Barbara und Sebastian - Enkelsohn Moritz
Beruf:	IT-Unternehmer (schon ein bisschen im „Un“-Ruhestand)
Fliegerischer Werdegang:	• Segelflugpilot • Motorflugpilot • Amateurflugzeugbauer
Eigenbauflugzeug:	Van's RV-8 (Slowbuild ca. 3500 Stunden) OE-VFP
Erstflug der RV-8:	2018
Was mir am Amateurflugzeugbau am meisten gefällt:	Aus vielen tausend Einzelteilen entsteht Schritt für Schritt ein Flugzeug – und noch wichtiger: es entstehen Freundschaften.
Unvergesslich für mich:	Als ich nach der Geburt das erste Mal meinen Sohn und meine Tochter im Arm hielt. Der Erstflug meines selbst gebauten Flugzeuges – ein Moment, den man nie vergisst.
Mein Wunsch für unseren Verein:	Dass wir weiterhin offen miteinander umgehen, unser Wissen teilen und viele neue Menschen für den Amateurflugzeugbau begeistern.

Der Vereinsvorstand besteht nunmehr aus folgenden Personen:

Obmann:	Franz Piller
1. Obmann-Stellvertreter:	Robert Stefan
2. Obmann-Stellvertreter:	Siegfried Schicklgruber
Kassier:	Hermann Eigner
Kassier-Stellvertreter:	Gerhard Knoll
Schriftführer:	Othmar Wolf
Schriftführer-Stellvertreter:	Herbert Scheich
1. Kassaprüfer:	Michael Wagner
2. Kassaprüfer:	Alois Brunner

Die Geschichte des Igo Etrich Club Austria

Schon in den Jahren vor Gründung des Igo Etrich-Clubs gab es vereinzelt Interesse am Flugzeugeigenbau. Zu dieser Zeit war nur der Bau von mustergeprüften Flugzeugen möglich, die auch für den Nachbau freigegeben waren (z.B. die Modelle Jodel¹⁾, Emeraude²⁾).

In den Siebzigerjahren bemühte sich Rudolf Holzmann beim Bundesamt für Zivilluftfahrt um die Genehmigung für den Nachbau eines Eigenbauflugzeuges nach amerikanischen Plänen. Es war ein in Amerika bereits erprobtes Modell KR-2³⁾ in Compositbauweise, eine Holzstruktur für die Festigkeit mit Schaumkern zur Formgebung und GFK-Epoxyлами-



Rudolf Holzmann (1935-2022)

nat an der Oberfläche. Die Pionierleistung gelang und es folgten bald darauf weitere Eigenbauanträge.

Um diese Zeit war Hubert Keplinger mit seinem Eigenbau Jodel D95 schon im Fertigsstellungsstadium (Einsitzer, noch mit Musterzulassung), Hermann Eigner begann 1982 mit dem ersten Voll-GfK-Eigenbauflugzeug Polliwagen⁴⁾ (amerikanische Pläne), etwa zeitgleich mit Alois Krennmeir, der den Nachbau des französischen Einsitzers Pottier P-50⁵⁾ begann (klassische Holzbauweise). Allesamt waren Mitglieder des Fliegerclubs Weisse Möwe Wels, somit wurde die WMW zur Geburtsstätte der Eigenbauvereinigung. Eigners Polliwagen ging nach einigen Jahren in Vrsar zu Bruch (gottlob ohne Personenschaden) und bald darauf kaufte er eine schwer beschädigte Lancair 235 und rüstete sie wieder auf.

Ein Name tauchte ebenfalls um diese Zeit im Kreis der Pioniere des österreichischen Amateurflugzeugbaus auf: Ing. Wilhelm Lischak aus Vöslau. Er wagte sich sogar an eine Eigenkonstruktion, einen kleinen einsitzigen Tiefdecker mit dem er im Jahr 1985 den Erstflug absolvierte und in den Jahren danach mehrere Weltrekorde erflog. Der spektakulärste war wohl der Nonstop-Flug von Vöslau an die französische Atlantikküste nach Brest (über 1.500 km). Er erhielt eine Reihe von Auszeichnungen, darunter die Bleriot-Medaille.

Die Neukonstruktion eines Flugzeuges erfordert jedoch einiges an rechnerischem Aufwand, der von einem Laien kaum zu bewältigen ist. Also wandte sich

Willi an seinen Freund Rüdiger Kunz, der in der Branche tätig war und an den Konstruktionen von Airbus und Eurofighter mitgearbeitet hat.

Und er brachte Rüdiger Kunz zum Igo Etrich Club, wo er der einzige Profi unter Amateuren war. Von ihm stammt die Konstruktion des Segelflugzeuges „Standard Austria“. Dieses Modell brachte es auf fünf Weltrekorde. Im Club war Kunz DIE technische Autorität.



Rudis KR-2, eine Konstruktion von Ken Rand



Im benachbarten Ausland gab es bereits Vereine für Amateurflugzeugbauer (Schweiz EAS⁶⁾, Deutschland OUV⁷⁾, mit denen schon reger Kontakt gepflegt wurde.



1986 organisierte Peter Gantze die ‚Air Tech Austria‘ am Flugplatz Wels, eine Technische Veranstaltung für den Bereich Luftfahrt. Hermann Eigners Polliwagen war bereits im Rohbau ausgestellt, viele Besucher aus der Schweiz und

Deutschland bereicherten die Veranstaltung mit ihren Eigenbauflugzeugen. Im Jahr 1987 hat sich eine Interessensgruppe von ca. 15 Personen in Wels zusammengesetzt und die offizielle Gründung eines Clubs beschlossen. Rudolf Holzmann übernahm die Präsidentschaft und weitere Vorstandsaufgaben wurden verteilt (siehe auch Homepage www.amateurflugzeugbau.at).

Wertvolle Hilfe durch den Club

Daß der Club nach Igo Etrich benannt werden sollte, lag eigentlich auf der Hand. In den weiteren Jahren wuchs das Interesse am Amateurflugzeugbau sehr schnell. Die Unterstützung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (jetzt Austro Control GmbH, ACG) war sehr zufriedenstellend und die Projekte wurden kompetent betreut.

Eines der beliebtesten Eigenbauflugzeuge war damals die Konstruktion BX-2 Cherry⁸⁾ von Max Brändli aus der Schweiz. Es ist in Composit-Bauweise ähnlich der KR-2 aufgebaut, hat schnell abnehmbare Tragflächen und Höhenleitwerk, somit für Straßentransport und Hangarierung in der Heimgarage gedacht. Die Ausrüstzeit am Flugplatz ist etwa 10 Minuten. Als Bauzeit werden etwa 5000 Stunden angegeben (4-5 Jahre), was sich als realistisch erwies. Später folgten hauptsächlich Bausatzflugzeuge in Metallbauweise, die zum Teil in der halben Zeit zu schaffen sind weil bei ihnen die aufwändige Materialbeschaffung wegfällt. Hierfür ist für Neulinge der Igo Etrich-Club eine gute Anlaufstelle, da viel Erfahrung weitergegeben wird und dadurch viele Probleme vermieden werden.

Generell muss vor dem Bau eines Flugzeuges bei der ACG um Baugenehmigung angesucht werden, nach Genehmigung wird dem Bewerber ein Baubewerber zugewiesen, der vom Igo Etrich-Club bereitgestellt werden kann.

Der spannendste Augenblick beim Bau ist der Belastungstest des meist im Rohbau befindlichen Flugzeugs, bei dem die Flügel der verkehrt liegend aufgeböckten Maschine mit Sandsäcken belastet werden. Diese zusätzlichen Massen entsprechen einer Belastung von 3,8 bzw. 4,4g. Dabei wird die Durchbiegung gemessen und nach Entlastung die bleibende Verformung.

Nach Fertigstellung erfolgt die Endabnahme durch die ACG, wenn diese positiv ausfällt wird die Erprobungsbewilligung ausgestellt. Nun kann der Erstflug durchgeführt werden, für jeden Flugzeugbauer ein spannender Moment. In 50 Flugstunden muß ein vorgeschriebenes Erprobungsprogramm absolviert werden, wobei die Flugleistungen und die Sicherheit des Flugbetriebs nachgewiesen werden. Auch der Lärm muss gemessen werden. Sind diese Hürden genommen wird die endgültige Zulassung durch die Behörde in Form eines „Eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnisses“ ausgestellt. Die Einschränkungen betreffen Instrumentenflug, Nachtflug und Schulung.

Auf der zugelassenen Maschine muß groß und für jeden Passagier deutlich lesbar „experimental“ draufstehen. Unsere Flieger bleiben ihr Leben lang „experimental“. Weil wir sie selbst gebaut haben, dürfen wir sie auch selbst warten und reparieren.

Im Auftrag der Behörde

Es ist geplant, noch weitere Kompetenzen von der ACG auf den IE-Club zu übertragen, da die Kapazitäten bei der ACG sehr begrenzt sind. Der Igo Etrich-Club ist auch als zertifizierter Entwicklungs- und Herstellerbetrieb gemäss §53(1) der ZLLV 2010⁹⁾ zugelassen und hat auch Ausrüstung und Berechtigung für die Durchführung von Lärmmessungen.

Die jährlichen internationalen Eigenbauertreffen fanden bis 2006 am Flugplatz Wels statt. Sie waren immer gut besucht, einmal wurden fast 100 Flugzeuge aus ganz Europa gezählt. Die Abendveranstaltung fand in den ersten Jahren im Osttrakt des Welser Hangars statt. Als dies aus Platzgründen nicht mehr möglich war, wurde ein Festzelt nördlich des neuen Han-

gars aufgebaut, was allerdings sehr aufwändig war. Die Obmannschaft wurde Anfang der 2000er Jahre von D.I. Othmar Wolf übernommen, der nahe Wieselburg beheimatet ist. Sein Heimatflugplatz war Krems und so wurden wir für unsere jährlichen Treffen dort eingeladen und auch wohlwollend aufgenommen. Dazwischen ist der Club auch schon mehrmals von den Betreibern des Flugplatzes in Zell/See eingeladen worden, unser Treffen dort abzuhalten. Der landschaftliche Reiz und das ansprechende Ambiente dieses Flugplatzes hat alle Besucher immer wieder begeistert. In den letzten Jahren hat sich unser Igo Etrich-Treffen jedoch aus verschiedensten Gründen fest am Flugplatz Krems etabliert.

Wervolle Fachvorträge Im Cockpit Cafe Hofkirchen

Die monatlichen Zusammentreffen der Clubmitglieder in „Cockpit Cafe“ am Flugplatz Hofkirchen wurden häufig mit Fachvorträgen eingeleitet, die immer gut besucht waren. In der Ära Wolf wurden besonders viele angeboten. Unter den Referenten sind vor allem zu nennen: Ing. Andreas Winkler von der Austro Control, Hans Lixl von der Fa. Aerotechnik in Salzburg, Dipl. Ing Hans Bayerl (Entwicklungsingenieur der Motorenserie 912-914) und Leo Braunshofer von der Fa. Rotax, Dr. Dieter Reisinger vom Institut für Flugsicherheit und schließlich der „Hausherr“ Ing. Heino Brditschka, der am Flugplatz die Werft betreibt.

Es ist zu hoffen, dass der Igo Etrich-Club noch lange bestehen bleibt. Zu bemerken ist jedoch, dass immer weniger junge Leute nachkommen, die den Idealismus für den Eigenbau eines Flugzeugs aufbringen. In den letzten Jahren blieb daher unsere Mitgliederanzahl mit etwa 250 stabil. In einigen Europäischen Organisationen ist das Durchschnittsalter der Amateurbauer schon über 60 und auch unter unseren Mitgliedern herrschen bereits die Silberrücken vor.

Abschließend ist zu sagen, es sind alle Frauen und Männer gerne im Igo Etrich Club willkommen, die sich für dieses interessante Hobby begeistern, egal wie alt oder jung. Und: Man muß kein Flugzeug bauen um bei uns Mitglied sein zu können. Das kostet 40,- Euro im Jahr.

Anmerkungen:

- 1) Einsitziges Leichtflugzeug, konstruiert von den Franzosen Edouard Joly und Jean Delemontez (Jo Del). Erstflug 1948.
- 2) Emeraude (deutsch: Smaragd), konstruiert von Claude Piel, Frankreich. Erstflug 1954.
- 3) KR-2 konstruiert für Amateurbauer vom Amerikaner Ken Rand. Erstflug 1974.
- 4) Polliwagen (der Name setzt sich zusammen aus polliwog, dem englischen Wort für Kaulquappe und Volkswagen, dessen Boxermotor in abgeänderter Version verwendet wurde) konstruiert von Joseph Alvarez (Kalifornien) 1978.
- 5) Pottier P-50 konstruiert vom Franzosen Jean Pottier 1970.
- 6) Oskar Ursinus Vereinigung (OUV), gegründet 1968. Der Name geht auf Oskar Ursinus (1878-1952) zurück, der „Rhönvater“ genannt wurde. Die Rhön ist das deutsche Segelfluggelände schlechthin. Heute hat die OUV über 1.100 Mitglieder.
- 7) Experimental Aviation of Switzerland (EAS), gegründet 1963. Rund 500 Mitglieder.
- 8) BX-2 Cherry, konstruiert vom Schweizer Max Brändli (1924-2009) als Amateurbauflugzeug. Die ersten Lizenzen wurden 1983 verkauft.
- 9) ZLLV: Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät Verordnung



IGO ETRICH CLUB
—Austria—

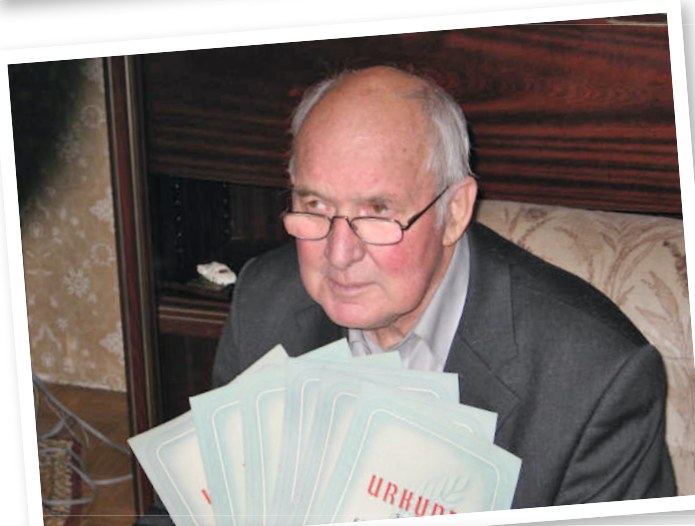
Igo Etrich Club Austria

Gründungsversammlung 9. 12. 1987

Obmänner:

Rudolf Holzmann †	1987 - 1999
Gerald Fink	1999 - 2002
Othmar Wolf	2002 - 2023
Walter Sölle	2023 - 2026
Franz Piller	2026 -

Hermann Eigner/Christoph Canaval





Legende

Seite 10:

links oben:

Hubert und Maria Keplinger mit der Jodel 95

rechts oben:

Hermann Eigner in seiner Lancair 235.

darunter:

Polliwagen, sein erstes Flugzeug

links unten:

Wilhelm Lischak mit Urkunden seiner Rekordflüge

darunter:

Die Eigenkonstruktion LW-2

rechts unten:

Alois Krennmeir und seine Pottier P-50

Seite 11:

oben:

Othmar Wolf in Lappland und seine Cherry BX-2

unten:

Rüdiger Kunz (1926 - 2013) und der von ihm konstruierte Segelflieger „Standard Austria“



42. INTERNATIONALES IGO ETRICH TREFFEN

**FREITAG 14. BIS SONNTAG 16. AUGUST AM
FLUGPLATZ KREMS-LANGENLOIS (LOAG)**



FREITAG

Nachmittag:
Anreise der Teilnehmer
Abends:
Gemütliches Beisammensein beim IE
Zelt am Flugplatz



SAMSTAG

Präsentation der Eigenbau Flugzeuge
Grillabend mit dem Flugsportverein
Krems und den Ballon Fahrern
Abends:
Live Musik mit den Travelers



SONNTAG

Gemeinsames Frühstück und
Verabschiedung der alten und neuen
Freunde



**...für Speisen und Getränke ist
bestens gesorgt...**



IGO ETRICH CLUB
—Austria—



FLUGPLATZ
KREMS - LANGENLOIS
(LOAG)



PILOTEN, FLUGZEUGE
UND FREUNDE AUS NAH
UND FERN



INFORMATIONEN UNTER
WWW.AMATEURFLUGZEUGBAU.AT



WIR FREUEN UNS AUF DEINEN BESUCH !



Mit der Sonne über den Alpen

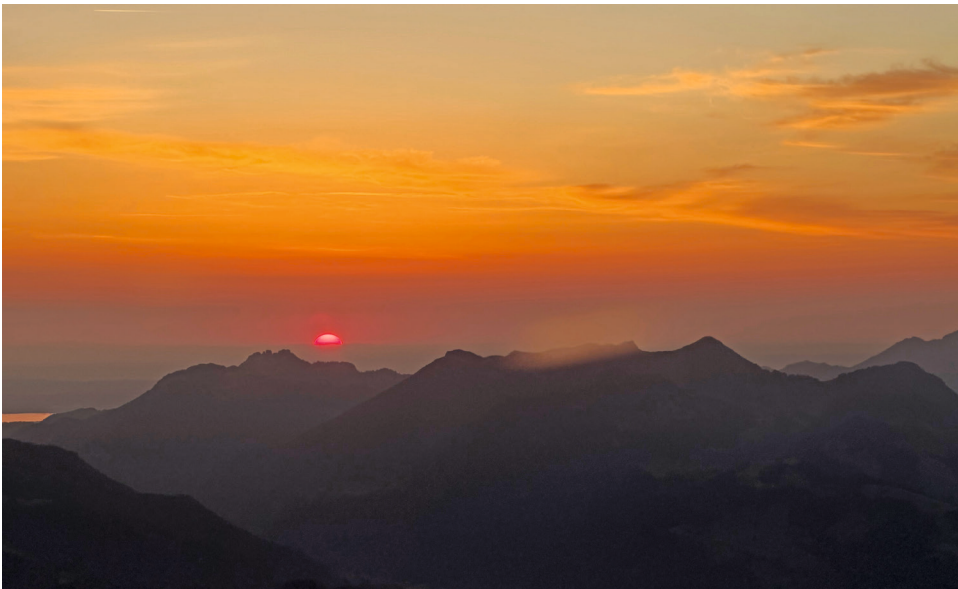


In der Platzrunde am Flughafen Landshut

Am Vortag des 21. Juni bin ich nach Landshut geflogen, da der Flugplatz in meiner Heimat, St. Johann in Tirol, erst um acht Uhr öffnet. Am Abend hat mich Hans Schredl in einen Biergarten bei Haag eingeladen.

mer 2 folgte ich dem blitzenden Tail-Strobe durch die Platzrunde und unter der Münchner Kontrollzone zum Chiemsee. Richtung Osten färbte sich der Himmel schon rot. Nach einem kurzen Vorbeiflug in St. Johann

ging es wieder ins Alpenvorland, um das erste Stück der roten, aufgehenden Sonne zu sehen.



Inntal über Kufstein, links ist ein kleines Stück vom Chiemsee zu sehen

Um drei Uhr morgens läutete der Wecker, um vier Uhr waren wir am Flugplatz. Die Vorflugkontrolle wurde noch im Dunkeln erledigt. Um 4:30 Uhr standen die zwei Lanciers am Rollhalt bereit – ein Taxi-Light wäre jetzt praktisch gewesen ... Der Start erfolgte mehr nach Gefühl, es war ungewohnt dunkel. Als Num-

Hans flog zurück nach Landshut, ich zurück in die Berge Richtung Zell am See und weiter nach Aigen. Dann ging's im Slalom durch die Alpentäler, ganz allein in ruhiger Luft, bis nach Mariazell und wieder zurück Richtung Gerlos. Pünktlich zum Betriebsbeginn um acht Uhr bin ich wieder in St. Johann gelandet.

Es war ein einmaliges Erlebnis, im Dunkeln zu starten und mit der aufgehenden Sonne dreieinhalb Stunden lang durch die Alpen zu fliegen.

Christian Meier



Kitzbühler Horn



Zell am See



IGO ETRICH CLUB
— AUSTRIA —

IGO ETRICH FLY-IN

Gemeinsam abheben!

SAMSTAG
12.
SEPTEMBER
2026

Treffen der Amateurflugzeugbauer
und Experimentalpiloten



INFOS FÜR PILOTEN

	FLUGPLATZ	LOGW – Weiz / Unterfladnitz
	FREQUENZ	122.180 MHz
	PISTE	18/36 – Gras – 440 x 30 m
	HÖHE	395 m / 1.297 ft
	MTOW	2.000 kg
	TREIBSTOFF	AVGAS 100LL, ETBE 98 ROZ
	KOORDINATEN	47° 10' 15" N 15° 39' 55" E
	PPR	erforderlich



Freundschaft &
Erfahrungsaustausch



Flugzeuge aus
nächster Nähe erleben



Für Speisen und Getränke
ist bestens gesorgt



Für Pilot:innen, Familien,
Freunde und alle
Flugbegeisterten!

Wir freuen uns auf euch!

Ankommen. Genießen. Abheben.



FLUGPLATZ WEIZ / UNTERFLADNITZ
Flugplatzstraße 1, 8160 Weiz
LOGW



www.logw.at



facebook.com/logw.at

Igo Etrich Club Austria

www.amateurflugzeugbau.at



office@amateurflugzeugbau.at

Zwei Motoren im Vergleich:

Continental C 90 und Rotax 912 iS

Lange habe ich mich darauf gefreut, eine Cherry in die Hände zu bekommen, die mit einem Rotax-Motor ausgestattet ist. Durch meinen liebgewonnenen Freund Jonathan wurde mir das vor Kurzem ermöglicht. Meine Gedanken dazu möchte ich hier gerne aufschreiben.

Die Ausgangssituation vorweg: Ich liebe meine Cherry mit dem Continental C 90 Motor. Das möchte ich einfach nur anmerken, damit man beim Lesen einen gewissen „Filter“ setzen kann. Trotzdem versuche ich, so neutral wie möglich zu berichten.

Die harten Fakten:

Continental C 90-8F: 90 PS (Vergaser)

Rotax 912 iS: 100 PS (Einspritzer)

Beide Maschinen besitzen einen Verstellpropeller und sind identisch aufgebaut. Der Continental ist mit einem 2-Blatt-Wolf-Propeller ausgestattet, die Rotax-Cherry mit einem 3-Blatt-Woodcomp.

Der erste markante Unterschied zeigt sich auf der Waage:

Rotax-Cherry: ca. 350 kg (oder sogar etwas weniger)

Conti-Cherry: ca. 380 kg (oder sogar etwas mehr)

Mit dem Rotax-Motor hat man also deutlich mehr Zuladung. Ich komme mit meinen 220 kg Zuladung super aus, da kann man wirklich zwei ausgewachsene Personen hineinsetzen und volltanken. Manche Rotax-Versionen fliegen sogar schon mit einem Rettungssystem, weil der Platz vorhanden ist und das zusätzliche Gewicht keine große Rolle spielt.

Aufgrund des geringeren Motorgewichts muss das Rotax-Triebwerk allerdings weiter nach vorne gebaut werden, was zu einer etwas anderen Optik führt. Die Rotax-Cherry hat eine spitzere Nase als die Conti-Cherry und streckt den Rumpf optisch. Aerodynamisch hat so eine spitze Haube natürlich ebenfalls ihre Vorzüge.

Die Verbrauchs-Überraschung

Der technisch versierte Pilot wird den größten aller Vorteile jedoch nicht im Gewicht vermuten, sondern im Verbrauch. Genau da täuscht man sich aber oft.

Wenn man von einem 100-PS-Vergaser-Rotax ausgeht, liegen die typischen Verbrauchswerte bei rund 20 Litern. Im Fall von Jonathans Cherry, die einen modernen Rotax 912 iS (Einspritzer) besitzt, sind es dagegen nur 12,5 Liter.

Um den Vergleich realistisch zu gestalten, flog ich mit der Rotax-Cherry genau in der Geschwindigkeit, mit der ich auch in meiner Conti-Cherry unterwegs bin, wenn ich ziellos des Fliegens wegen unterwegs bin. Das sind je nach Wetter und Zuladung zwischen 105 und 115 Knoten IAS.

Bei dieser Geschwindigkeit verbrauche ich mit dem Conti in 4.000 Fuß Density Altitude ca. 17 Liter – bin also zirka dort, wo sich auch ein 80-PS-Rotax (Schwarzkopf) bewegt. Fairerweise muss man dazusagen, dass ich beim Steigen mit vollreichem Gemisch (Full Rich) deutlich über dem Rotax liege. Doch im Reiseflug macht der Motor, der erstmals 1947 am Markt erschien, noch immer einen tollen Eindruck!

12,5 Liter bei 107 kt IAS

16,4 Liter bei 107 kt IAS

Die Amortisations-Rechnung

Starten wir einen kurzen wirtschaftlichen Vergleich: Zahlt sich so eine Investition aus?

Angenommen, man steht vor der Entscheidung, seinen alten Conti-Motor grundüberholen zu wollen, muss man mit einer Rechnung von ca. 20.000 € rechnen (ohne Ein- und Ausbaurkosten). Nehmen wir diese Zahl zur Hand und ignorieren wir für einen Moment die Umrüstkosten, die Arbeitszeit sowie die neuen Zulassungen, falls man sich für einen Rotax 912 iS entscheidet. Der Rotax 912 iS kostet neu um die 45.000 € brutto.

Ein durchschnittlich ambitionierter Pilot fliegt um die 100 Stunden im Jahr.

Conti-Cherry (17 l/h): Bei 2 € pro Liter Mogas macht das 1.700 Liter ergo 3.400 € Spritkosten.

Rotax-Cherry (12,5 l/h): Macht 1.250 Liter ergo 2.500 € Spritkosten.

Das ergibt eine Differenz von 900 € im Jahr. Ich müsste also rund 28 Jahre ambitioniert fliegen, um die rei-

ne Differenz der Anschaffungskosten (25.000 €) zu amortisieren – wohlgernekt ohne den enormen Aufwand und die Kosten des Umbaus selbst zu rechnen. Diese Zahl variiert natürlich je nach Vielfliegergrad.

Wo der Rotax glänzt: Laufkultur, Effizienz und Lautstärke. In meinem Flug bemerkte ich sofort, dass die Cherry viel weniger vibrierte – wenn sie überhaupt vibrierte. Das Rotax-Triebwerk läuft dermaßen ruhig, dass es für jemanden wie mich äußerst entspannend ist. Andererseits läuft das Triebwerk im Reiseflug immer mit rund 5.000 RPM. Da gefällt mir der langsame, träge Lauf meines Contis subjektiv wieder besser.

Was im Flugbetrieb extrem positiv auffällt: Gibt man Gas, beschleunigt der Motor nach oben und magert sich durch die elektronische Einspritzung komplett von alleine ab. Das geht mit dem Conti nur, wenn man ihn wirklich in- und auswendig kennt. Ansonsten lässt man ihn im Steigflug lieber auf der fetten Seite und fliegt bis zum Erreichen der Reiseflughöhe eher unwirtschaftlich. Das ist ein riesiges Effizienz-Plus für den iS.

Der letzte, aber wesentliche Punkt ist die Lautstärke. Ehrlich gesagt: Ich liebe den Klang meines Contis. Über 3 Liter Hubraum – das ist echt was Feines. Aber man ist damit natürlich laut. Zwar leiser als eine Bonanza, aber merklich lauter als ein Rotax. Und wenn ich eines nicht möchte, dann ist es, meinen Mitmenschen mit meinem Hobby auf den Nerv zu gehen. Daher geht der Punkt für die Lautstärke klar an den Rotax.

Und nicht zu vergessen: Natürlich steigt der Rotax besser! Durch das optimale, automatische Abmagern und das geringere Gewicht liegt die Steigrate eigentlich immer bei über 1.000 ft/min, oft eher Richtung 1.500 ft/min. Die 1.000 ft/min schaffe ich mit dem Conti zwar auch, aber nur alleine. Im Winter geht das mit dem Conti wesentlich besser als im Sommer – aber das gilt für den Rotax sicher auch!

Das Treibstoff-Sicherheitsplus (Vergaservereisung)

Ein riesiger Pluspunkt für den 912 iS, den du als Conti-Pilot extrem spürst: Keine Vergaservereisung mehr. Beim C90 fliegt die Furcht vor der Vereisung immer ein bisschen mit. Erst neulich wieder (bei +30 Grad am Boden) +20 Grad in 5.000 ft die ersten Anzeichen einer Vereisung bemerkt. Der Motor neigt extrem

zum vereisen. Auch längeres Fliegen im Regen mag er nicht. Wenn man die Vorwärmung ziehen muss, ist auch die Effizienz schlechter. Der iS eliminiert dieses Sicherheitsrisiko als Einspritzer komplett.

Die Kehrseite der Moderne: die Stromabhängigkeit

Ein Punkt, der mir als Conti-Pilot jedoch schwer im Magen liegt, ist die absolute Abhängigkeit vom Strom. Fällt beim Continental der Strom aus, läuft der Motor dank der autarken Magnetzündung unbeeindruckt weiter. Beim Rotax 912 iS hingegen gilt: Kein Strom, kein Motor. Steht kein Saft mehr zur Verfügung, geht das Triebwerk augenblicklich aus.

Das hat zur Folge, dass man ein extrem komplexes Backup-System mitschleppt: Zwei Lichtmaschinen (Generatoren), zwei Batterien und zwei elektrische Kraftstoffpumpen (manche verbauen zur Sicherheit sogar eine dritte). Diese Redundanz wiegt nicht nur einiges, sondern bringt auch eine ganz neue Komplexität in die Bordelektrik, die es beim simplen Conti schlichtweg nicht gibt.

Schrauber-Mentalität vs. „Black-Box“-Tausch

Das bringt mich zum nächsten entscheidenden Punkt: der Wartung. Der C 90 ist quasi baugleich mit dem O-200. Das bedeutet für uns: Jede Werft kennt diesen Motor, Ersatzteile gibt es weltweit nahezu überall, und – was für mich als Schrauber das Wichtigste ist – bei entsprechendem Fachwissen kann man die meisten Arbeiten selbst erledigen.

Beim Rotax iS sieht die Realität anders aus: Da kannst du noch so ein begabter Mechaniker sein – wenn ein Modul oder die Elektronik streikt, wird die defekte Komponente einfach getauscht. An der Blackbox repariert niemand mehr etwas. Das ist nicht nur frustrierend für den technisch versierten Piloten, sondern auch extrem teuer, da man vollständig auf die hochpreisigen Ersatzteile und Module des Herstellers angewiesen ist. Aber! Dafür alles Plug and Play!

Fazit:

Mein ganz persönliches Fazit. Ich weiß nicht, was die Zukunft bringt, bleibt mein Conti so zuverlässig wie er im Moment ist, bleibt er auch weiterhin in der Cherry. Wenn ich eine Neue bauen würde, würde es sicher der moderne Rotax iS werden.

Florian Binder

Sommer Sonnwend FLY IN

Am **21.** Juni ab 04:30 Lokalzeit

Flugplatz Haté Excalibur LK EXCA
direkt an der österreichischen
Grenze bei der Family City

**Franz Piller und Fritz Neusser
freuen sich auf euren Besuch**

... was erwartet dich

**keine Landegebuhr
Gemütlichkeit**

**ein deftiges Frühstück
Kaffee und Kuchen
kühle Getränke**

Flugverfahren und Infos findest du auf der WEB Seite unter
<http://lkexca.eu>



Frühstück bei Sonnenaufgang



Franz und Brigitte Piller



Frauenecke

Wenn das Wörtchen „wenn“ nicht wär`...

... Wenn ich in Pension bin...
 ... Wenn es mir finanziell besser geht...
 ... Wenn die Kinder grösser sind...
 ... Wenn das Wetter besser wird...
 ... Wenn ich wieder gesund bin...

Kennt nicht jeder von uns diese wenns? Vielleicht ist das jetzt meine persönliche Alterserscheinung, vielleicht ist das aber auch ein Innehalten, nach einem aktuellen Todesfall im engsten Freundeskreis, dass mir meine eigenen „wenn“ durch den Kopf gehen.

Wie oft haben wir uns vorgenommen, wenn das oder das ist, dann machen wir aber endlich die Motorradreise, oder den Familienurlaub, oder die Reise zu zweit, oder den Flug nach Irgendwo, oder was auch immer. Wie oft haben wir das uns Vorgenommene wirklich durchgezogen??

Jeder von uns hat seine Träume, seine Wünsche, seine Vorstellungen. Manchmal lassen sie sich aus wirklich akuten, dramatischen oder unumstösslichen Gründen nicht verwirklichen. Manchmal jedoch heisst es nur, seinen inneren Schweinehund zu besiegen, oder abzuwägen, was ist mir wichtig, wo schliesse ich einen Kompromiss oder wo bin ich schlicht und einfach zu bequem, oder wo nehme ich zuviel Rücksicht auf andere und vergesse mich selbst dabei. Natürlich ist genau der letzte Punkt eine Gratwanderung, die jeder für sich selbst beschreiten muss.

Vielleicht beachten wir zuwenig, dass das Leben nicht unendlich ist, wer setzt sich schon gerne mit seiner eigenen Endlichkeit auseinander. Manchmal vergisst man vor lauter Familie, Pflichtgefühl oder

dem gewöhnlichen Alltag genau das, das, was uns zusätzlich an den täglichen Freuden die unvergesslichen Momente abseits der Familie bringt.

Dies soll ein Plädoyer gegen die „Aufschieberitis“ sein. Schieben wir nichts auf später, auf „wenn“ es so oder so ist, manches „wenn“ kommt nie und wir verpassen vielleicht die besten Momente unseres Lebens.

Ich erinnere mich an eine Situation vor einigen Jahren, wir hatten schon länger den Wunsch ans Nordkap zu fliegen. Jedes Jahr kam irgendwas dazwischen, Kinder, Enkel, zu pflegende Eltern, Wetter, usw. Offensichtlich hatten wir diesen Traum nicht intensiv genug geträumt.

Dann kam Christoph, der den gleichen Traum hatte, wir vereinbarten „heuer im Sommer fliegen wir“. Bloss hatten wir die Rechnung nicht ohne den Wirt, sondern ohne Christoph gemacht, der lapidar sagte: „Wenn es nicht Schusterbuben regnet und die Spatzen zu Fuss gehen, starten wir am 1. Juli!“ Dieses fixe Datum hatte sich in unseren Köpfen eingenistet.

Und so war es dann auch, wir starteten am 1. Juli bei schönstem Wetter, 1 Woche Hinreise, am Nordkap genau ein Zeitfenster von 1 wolkenfreien Tag und wieder eine Woche Rückflug, mit allem, was ich sehen und besuchen wollte, einer der schönsten Flüge meines Lebens.

Fazit: wenn wir unsere Träume intensiv genug träumen, sodass ein Gedanke an Scheitern gar keinen Raum hat, dann werden unsere Träume Wirklichkeit.

So viele hier im Club haben ihren Traum vom eigenen Flugzeug verwirklicht, vergessen wir nicht weiter zu träumen, seien wir mutig, träumen - und verwirklichen wir - weiter, höher.....

Am Ende unserer Tage sollten keine Wünsche und Träume mehr offen sein, nur mehr die Erkenntnis, ein freudvolles, erlebnisreiches, einzigartiges und geliebtes Leben gelebt zu haben.



Heidi und Othmar Wolf

Heidi Wolf

Wohin mit den alten ELT-Batterien?



Für die Scheinwerfer tun sie es noch lange

Das Problem betrifft jeden von uns: Alle fünf Jahre muß der crash-Sender (Emergency Locator Transmitter - ELT) mit neuen Batterien versorgt werden. Die kosten nicht wenig und sind nach fünf Jahren noch nicht annähernd am Ende Ihrer Kraft. Trotzdem müssen sie gegen neue ausgetauscht werden.

Die alten haben die Größe von Monozellen (zumindest die für das Ameri-King AK 451), allerdings die doppelte Spannung (3 V). Man kann sie also nicht bedenkenlos in ein altes Kofferradio einsetzen.

Meine verbringen ihren Lebensabend als Energiespender für die Scheinwerfer des alten Kinderautos. Und das tun sie bedeutend länger als die Kinder in dem Auto Platz haben.

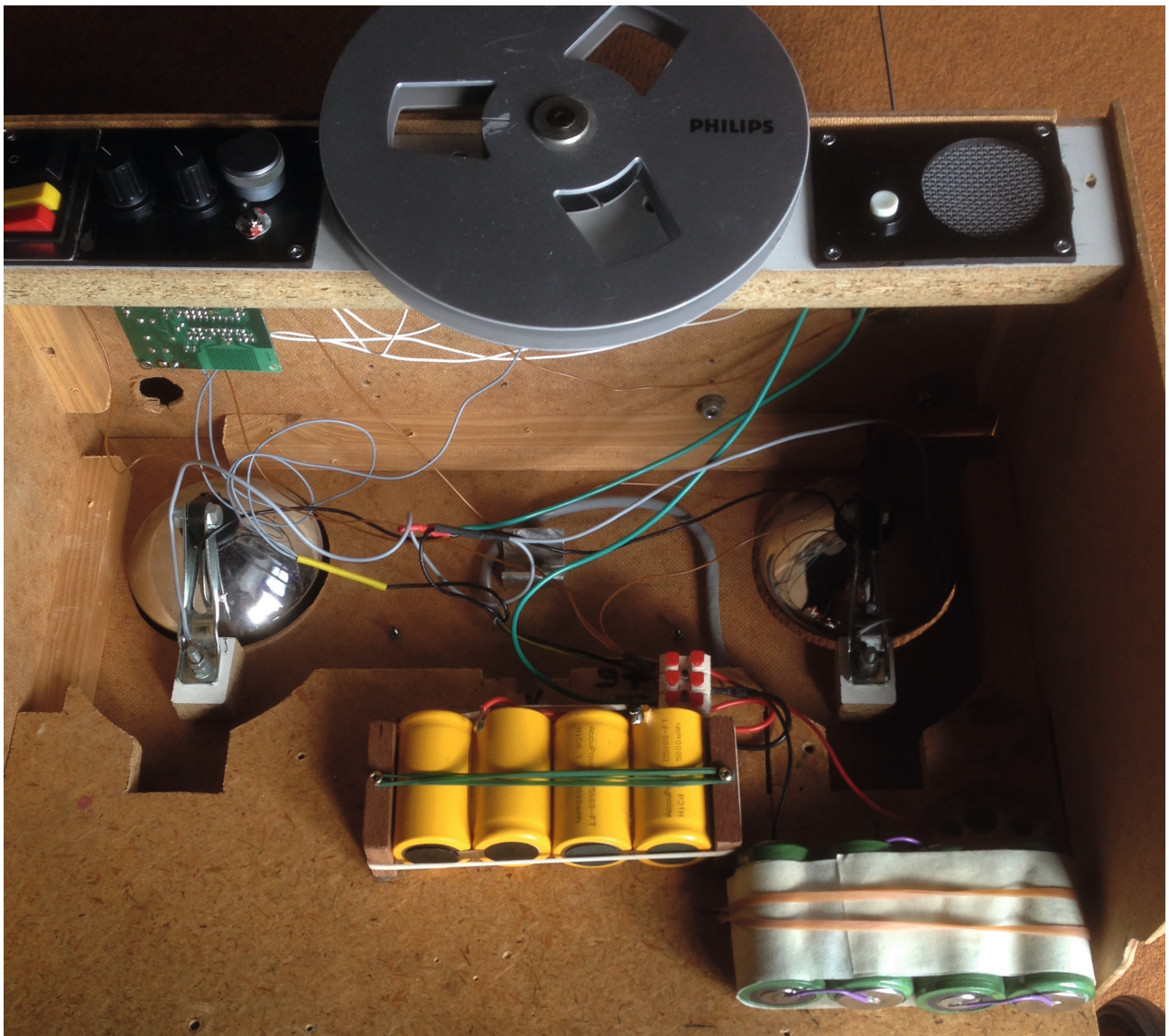
Das liegt aber auch an der (Um-)Konstruktion des Autos für die Benützung durch die Enkel. Denn in seiner ursprünglichen Version für die Kinder konnte man die Scheinwerfer wie in jedem normalen (alten)

Auto einschalten und über Nacht brennen lassen. In der Früh waren die Scheinwerfer dann natürlich finster.



Früher: Batterien aus alten Polaroidfilmen

Ein Drama war das nicht, denn ich hatte genug Reservebatterien. Mit diesen wurde ich regelmäßig von meiner Schwester versorgt, die mir ihre aus-



6 Volt fürs Radio, 12 Volt für die Scheinwerfer

geknipsten Polaroid-Filme überließ. Jede diese zu entsorgenden Plastikboxen hatte eine Batterie mit mindestens 6 V Spannung. Eine versorgte das Radio und den Knattergeräuschgenerator und alle beide die Scheinwerfer und die Innenbeleuchtung - nur eben nicht lang.

Heute werden Radiomusik und Knattergeräusch mit vier Ni-Cd-Monozellen aus dem Recyclinghof betrieben und die Scheinwerfer mit den alten ELT-Batterien.

Zusätzlich baute ich unter den „Fahrsitz“ (in Wahrheit sitzt man auf dem Boden des Autos) eine Künstliche Intelligenz ein, die allen elektrischen Verbrauchern sofort den Strom abdreh, wenn die Fahrerin oder der Fahrer das Fahrzeug verlassen haben. Jahrzehnte später haben die Chinesen meine Er-

findung übernommen. Wenn ich heute in meinem neuen chinesischen Elektroauto den Hintern hebe um mir die Hose zu richten, steht am Instrumentenbrett „Fahrer hat den Sitz verlassen“. Der gleiche Text erscheint, wenn meine Frau fährt. Hätte das fahrende Subjekt den Sitz wirklich durch die aufgestoßene Tür in Richtung freie Natur verlassen - wer soll die Warnung auf dem screen dann lesen? Daran haben die Chinesen (oder die EU?) offenbar nicht gedacht.

Die letzten zehn Polaroid-Batterien liegen heute noch in meiner Werkstatt als eletrotechnische Kuriositäten. Denn sie halten offenbar ewig. Das Auto (BJ 83) ist immerhin doppelt so alt wie mein Flugzeug und Polaroid-Filme sind schon seit Jahrzehnten out. Nur ihre Batterien wären noch zu brauchen....

Christoph Canaval

Was man auf Flohmärkten so findet:

Das Büchlein ist 1980 herausgekommen, enthält etliche heitere Erlebnisse und sollte uns zum Nachdenken anregen.

Fliegen ist nämlich auch für junge Menschen spannend, nicht nur für Großväter.

Es ist ein Traum, den man sich erfüllen kann.



Inserate:

Verkaufe modifizierten Motor Rotax 912 S „EPA-Power“

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

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

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