



Im Endanflug auf die Piste 21 des Engadin Airports bei schönstem Novemberwetter.



In nur zweieinhalb Jahren hat sich Charly Kistler seine Van's RV12iS HB-YPL gebaut.

Foto Hansjörg Bürgi

Charly Kistler ist mit seinem selbstgebauten Van's RV12 unterwegs

«Jetzt fliege ich nur noch»

In nur gut zweieinhalb Jahren hat der ehemalige Edelweiss-CEO Charly Kistler sich seinen Van's RV12iS gebaut. Damit umfasst seine orangefarbene Flotte neben dem Eigenbau-Heli CH-7 neu auch wieder ein Flächenflugzeug. «Doch jetzt ist genug gebaut, jetzt fliege ich nur noch», sagt der fliegende Rentner.

Report von Hansjörg Bürgi

Mit einem schlanken Piloten von 75 Kilo, einem etwas vollschlankeren Copiloten mit 95 Kilo und vollen Tanks erreicht die Van's RV12iS HB-YPL ziemlich genau ihr maximales Start-

gewicht von 599 kg. Bei bestem Flugwetter und 13 Grad starten wir am 14. November in Speck-Fehraltorf auf der Piste 30 nach Samedan. Ich bin erstaunt, wie schnell die Van's beschleunigt. Nach nur gut 250 Metern hebt sie Charly Kistler ab. Mit 90 Knoten steigt die HB-YPL mit auf 60 Prozent reduzierter Leistung in gut 20 Minuten auf 9500 Fuss – bei einem Fuel-Flow von 18 Litern pro Stunde.

Problemloser Rotax-Einspritzer

Charly Kistler hat sich für den Rotax-Einspritzmotor entschieden und bereut es in keiner Weise. Zwar muss der Propeller vor jedem Start so lange durchgedreht werden, bis das Öl «gurgelt», aber der Motor springt problemlos an und wird ausschliesslich über den Leistungshebel geregelt.

Van's bietet zwei Triebwerke für die RV12 an: Den normalen 100 PS starken Rotax-Vergasermotor oder eben den Einspritzer, der ebenfalls 100 PS leistet. «Meine Wahl fiel auf den Einspritzer, weil er rund 25 Prozent weniger Treibstoff verbraucht und das Problem





Zum Anpassen der Flügel kam die RV12 erstmals ins Freie. Foto Charly Kistler

der Vergasersynchronisierung wegfällt. Zudem ist der Einspritzer meiner Einschätzung nach noch zuverlässiger als der Vergaser. Er läuft einfach perfekt wie ein Automotor und die Steuerung erfolgt vollelektronisch», sagt der Erbauer Kistler.

Aufgeräumtes Cockpit

Mittlerweile sind wir bereits über dem Julier und haben das ATIS von Samedan verinnerlicht. Die RV12 sinkt erst als zügig Power reduziert wird. Via einen linken Gegenanflug auf die Piste 21 landen wir nach genau 50 Minuten in der Luft im schönsten Novemberlicht im Engadin.

Alle Instrumente sind in einem gut Tablet-grossen digitalen Instrumentenbrett vereint. Neben gibt es noch drei digitale Backup-Instrumente für Flughöhe, Geschwindigkeit und



Ernst Baumgartner beim Bearbeiten der Haube. Foto Charly Kistler

Steig- oder Sinkrate, falls der Bildschirm einmal dunkel sein sollte. Auch die Avionik ist wählbar, zwischen Garmin und Dynon, ein oder zwei Bildschirme sind möglich. In den USA wird die RV12 gar IFR geflogen. In der Schweiz sind die meisten Eigenbauflugzeuge aber nur für VFR am Tag zugelassen. Zudem nutzt Charly Kistler noch sein iPad zum Fliegen, so reicht ihm ein Bildschirm.

«Meine Wahl fiel auf den Einspritzer, weil er rund 25 Prozent weniger Treibstoff verbraucht und das Problem der Vergasersynchronisierung wegfällt.»

Orangefarben sind sein Heli und sein Flugzeug, weil damit eine gute Sichtbarkeit gewährleistet ist. «Trotz Flarm und anderen Hilfsmitteln ist unser Hauptproblem beim VFR-Fliegen immer noch, die anderen Flugzeuge rechtzeitig zu erkennen, deshalb habe ich eine auffällige Farbe gewählt», sagt Charly Kistler.

Nur zweieinhalb Jahre gebaut

Sein erster Eigenbau war ein Kitfox, der während neun Jahren in rund 1600 Arbeitsstunden entstand. Charly Kistler schätzte ihn sehr, hat ihn aber verkauft, um Platz für den Bau des RV12 in seiner Doppelgarage zu schaffen. Weshalb musste es ein Van's sein? Als er einmal einen Van's fliegen konnte, begeisterte ihn das Fluggefühl in diesem Tiefdecker total – deshalb hat er sich für den RV12 entschieden. Zudem wollte er nicht zehn Jahre lang bauen, sondern möglichst bald mit seinem Eigenbautiefdecker in die Luft. Das gelang ihm nach seiner Pension bei Edelweiss im April 2017.

Im Februar 2018 traf der Van's-Bausatz bei ihm in Fehraltorf ein, gute zweieinhalb Jahre später, im Oktober 2020 hat er das «Permit to Fly» für seine HB-YPL erhalten. Damit waren alle Testflüge abgeschlossen. «Dank einer sehr guten Planung war es möglich, das Projekt in dieser kurzen Zeit zu vollenden, die Arbeitsstunden habe ich diesmal nicht gezählt», sagt Charly Kistler.

Mit der obligaten Nusstorte im Gepäck und frisch gestärkt machen wir uns auf den Rückflug. Mittlerweile ist im Engadin Wind angekommen, vom Maloja her bläst er mit rund zwölf Knoten. Der Pilot vor uns stellt das optimale Luft-Benzin-Gemisch für die Engadiner Verhältnisse mit einem aufwendigen Run-up ein. Bei Charly Kistlers RV12 regelt dies der Motor automatisch. Ausflinieren und einfach

Vollgas geben – wiederum hebt die HB-YPL nach wenigen hundert Metern ab. Ohne eine Kurve zu fliegen, steigt sie gemütlich und direkt über den Julier hinweg.

Erfahrungsreiche Testflüge

Die Zulassung eines Eigenbauflugzeugs hat das BAZL an die Experimental Aviation of Switzerland (EAS) delegiert. Jedem Erbauer wird ein Bauberater zugeteilt, welcher das ganze Projekt begleitet und kontrolliert. Ist ein Flugzeug einmal gebaut, erfolgt zuerst eine interne Abnahme durch die EAS. Ist diese erfolgreich, wird das Projekt beim BAZL angemeldet, welches dann die offizielle Abnahme durchführt. Nach dem Beheben allfälliger Mängel stellt das BAZL das temporäre «Permit to Fly» aus, damit können die Testflüge erfolgen, welche dann wieder unter der Verantwortung der EAS stattfinden. Nach erfolgreichem Abschluss beantragt der EAS-Chef Zulassung beim BAZL das definitive «Permit to Fly».

Auch auf die Testflüge blickt Charly Kistler mit sehr guten Gefühlen zurück, obwohl nicht alles auf Anhieb funktioniert hat. Den Erstflug führt der Erbauer immer alleine aus. Anschliessend kann er aber Helfer bestimmen, welche bei den Testflügen dabei sind. So notierte auch seine Tochter auf den Testflügen die entsprechenden Werte im Formular. Viele Flüge mussten mit dem maximalen Startgewicht durchgeführt werden, da kam sein Testflughelfer Ernst Baumgartner zum Einsatz. «Heikle Manöver, wie etwa Stall-Übungen habe ich aber alleine durchgeführt», blickt Charly Kistler zurück.

Wertvolle Antworten aus Foren

Beim dritten Flug mit der Tochter im Steigflug Richtung Säntis stieg plötzlich die Indicated Airspeed IAS laufend an. Der Zeiger überschritt die rote Linie und im Kopfhörer war eine weibliche Stimme zu hören, welche «Overspeed, Overspeed» rief. Beim Level-off blieb der Speed-Zeiger dann bei 190 Knoten stehen. Beim anschliessenden Sinkflug sank die Geschwindigkeit wieder kontinuierlich. Im Einflugsektor «Echo» von Speck-Fehraltorf zeigte der Geschwindigkeitsmesser nur noch 30 Knoten an. Charly Kistler nutzte die Speed-Anzeige des iPads und konnte so sicher landen.

Anschliessend schilderte er im «Van's Online Forum» sein Problem. Prompt erhielt er Antwort: Wenn ein Speed-Messer verstopft sei, dann verhalte er sich wie ein Höhenmesser. Charly Kistler: «Da war mir klar, dass es ein Problem des Pitotrohrs sein muss. Ich demonstrierte die Cowling und versuchte durch das Pitotrohr im Spinner zu blasen, kein Effekt. Ich ging der Leitung nach und entdeckte, dass

FACTS

Van's RV12iS HB-YPL

MTOW	599 kg
Leergewicht	367 kg
Zuladung	232 kg inkl. Fuel
Fuel	76,5 Liter
Länge	6,26 Meter
Spannweite	8,16 Meter
Höhe	2,53 Meter
Motor	Rotax 912iS/100 PS
Maximale Speed	136 Kts
Cruise Speed	120 kts
Stall Speed	41 kts
Reichweite	893 km/482nm
Maximale Flughöhe	16'000 Fuss/4876 m
Steigrate	4,5 m/s
Kit-Preis	74'000-88'000 USD

Foto Hansjörg Bürgli



Das digitale Cockpit: alle relevanten Informationen finden sich auf dem Bildschirm.

das Röhrchen beim Motorblock zugeschmolzen war, so dass keine Luft mehr durchkonnte, dabei hatte ich es genau nach Anleitung eingebaut. Ich wechselte das Röhrchen aus und merkte zu Hause, dass ich das falsche Röhrchen aus anderem Material eingebaut hatte. Mit dem richtigen, wärmeresistenten Röhrchen funktioniert die Geschwindigkeitsanzeige seit her einwandfrei...»

Während den Systemtests musste auch eruiert werden, wie lange es dauert, bis nach einem Unterbruch der Treibstoffzufuhr der Motor abstellt. Stellt man die elektrischen Pumpen ab, dauert es nur drei Sekunden. Ein zuverlässiges Bordnetz ist also enorm wichtig. Während den Testflügen richtete sich Charly Kistlers Blick darum automatisch immer auch auf die Stromversorgung und er stellte fest, dass während des Fluges die Batteriespannung nicht den Nennwert erreichte. Im Gegenteil, diese nahm laufend leicht ab. Auch diesmal konnte Flugzeugbauer Kistler sicher landen. Wieder im Forum, diesmal in jenem des Rotax-Motors, fand sich die Antwort: Dieser Motor hat zwei getrennte interne Generatoren, bei den beiden Reglern müssen auch beide Massen getrennt werden, damit es richtig lädt. «Das war für mich neu. Ich ging alles durch und siehe da, ein Draht eines Reglers hing an der falschen Masse. Nach dem Umhängen funktionierte es dann einwandfrei mit 15 Ampère Ladestrom und 13,9 Volt Batteriespannung», erläutert Charly Kistler.

Wenn es gelingt, macht es Freude

Mittlerweile nähern wir uns dem Vorabgleitschergebiet, auch der Segnespass kommt in unser Blickfeld. Unweigerlich werden Gedan-

ken an den Absturz der Ju-52 hier im August 2018 wach. Charly Kistler dreht seine kleine Van's im Segnestalkessel, damit wir durchs Martinsloch nach Westen blicken können. «Dabei darf die Geschwindigkeit nie aus den Augen gelassen werden und bei den aktuellen Bedingungen ist das kein Problem», sagt er. Nach einer Linkskurve überqueren wir den Segnespass und erleben das Martinsloch auch von der Glarner Seite.

«Ich gebe es zu, ich hatte schon etwas Respekt vor dem Leben als Pensionär.


Welches war die grösste Herausforderung beim Bauen? «Der Rahmen der Cockpithaube und ihn mit Harz zu verkleiden. Da konnte ich mich auf den Kollegen Ernst mit entsprechender Erfahrung verlassen, ich hätte mich damit nur abgemüht. Geliefert wird nur der Rahmen und die Haube, aber das Einharzen mit Glasfasern muss man selber anpacken», antwortet Charly Kistler.

Und grösste Befriedigung? «Wenn etwas gelingt, dann macht es Freude und glücklich. Ein Eigenbauflugzeug ist ein typisches Projekt dafür, denn am Schluss hebt man ab und fliegt damit. Ich gebe es zu, ich hatte schon etwas Respekt vor dem Leben als Pensionär. Man fragte mich, ob ich denn loslassen könnte, nachdem ich jahrelang immer 24 Stunden erreichbar war», sagt der ehemalige CEO von Edelweiss Air. Und ja, er konnte loslassen. Der Bau der Van's sei eine seiner besten Ideen gewesen, denn er war die vergangenen zweieinhalb Jahre immer beschäftigt und zwar mit ei-

ner Arbeit, die ihn geistig und körperlich immer forderte. «Oft hatte ich nach dem Bauen Muskelkater, so ersparte ich mir den Aufenthalt im Fitnesscenter.» Der Bau der Van's erfolgte in der Doppelgarage von Kistlers Haus in Fehraltorf.

Lieber Heli oder Flächenflieger?

Mittlerweile haben wir die Hochalpen verlassen und sinken kontinuierlich in Richtung Obersee. Bei Uznach erreichen wir die vorgeschriebenen maximalen 5500 Fuss und nähern uns über den Einflugsektor «Echo» dem Flugplatz Speck-Fehraltorf. Nach erneut genau 50 Flugminuten setzt die HB-YPL butterweich auf der Piste 30 in der Speck auf. Und sie rollt nicht nur bis ans Ende, sondern darüber hinaus über den gemähten Gras-Taxiway zum Hangar 12 am Nordende des Flugplatzes. Ein herrlicher November-Flug geht zu Ende.

Heli oder Flächenflieger, was fliegt er lieber? «Irgendwann muss ich mich für eines der beiden entscheiden. Der Heli ist anspruchsvoller zu fliegen, aber extrem faszinierend. Der Nachteil meines Helis ist, dass ich nur maximal 60 Kilo leichte Passagiere mitnehmen kann. Aber am liebsten fliege ich ihn alleine, dann hat er auch eine gute Performance. Aber mit dem Heli fliege ich nicht schnell mal nach Samedan. Länger als eine halbe Stunde mit dem Heli geradeauszufliegen, ist eher anstrengend. Aus Vernunftsgründen werde ich mich schon zuerst vom Heli trennen, aber vorläufig sicher nicht», antwortet Charly Kistler. Und beim Schreiben dieser Zeilen kommt ein E-Mail von ihm an, das einen mit tollen Bildern seines jüngsten Helikopterfluges über dem Nebel «gluschtig» macht... 

www.kistleronline.ch