



**EXPERIMENTAL DAYS
2016
BERICHT**



**WARTUNGSANWEISUNG
ROTAX MOTOREN
DRINGEND!**



**DAS NORDKAPP
ZUM NÖRDLICHEN
ENDE EUROPAS**



**GESCHICHTE MEINER
CHERRY BX-2
N4UC**



NEWSLETTER



EAS Summer Fly-In 2016 Langenthal

Cruise

Liebe EASler, die Flugsaison ist im vollen Gange nach der recht langen Schlechtwetter-Phase, die sicherlich geholfen hat in den Werkstätten weiter an den Projekten zu bauen. Nun können wieder längere Flüge unternommen werden. Einige Reiseberichte unserer Mitglieder zeugen von verlässlichen Einsatz- und Leistungsfähigkeit unserer Experimentals. Das Thema Maintenance beschäftigt uns im EAS Vorstand nach wie vor und wir arbeiten mit dem BAZL um hier eine tragbare Basis zu schaffen. Weiters fand das jährliche EAS Summer-FlyIn in Langenthal statt, wo wieder zahlreiche Flugbegeisterte aus dem In- und Ausland einflogen. Die Sicherheit während der Erstellung und im Betrieb unserer Eigenbauten ist und bleibt ein fixer Agendapunkt. Das Teilen von Erfahrungen und Hinweisen auf mögliche Gefahren oder bessere Lösungen ist einer der Werte, die es zu pflegen gilt. Ich wünsche Euch viele produktive Stunden im Baulokal und erlebnisreiche Stunden in der Luft.

Always happy landings!

Michael Wellenzohn,

Vorwort des Präsidenten

von EAS Präsident Werner Maag



Liebe Fliegerkollegen und Kolleginnen

Was hatten wir doch für ein Glück mit dem Wetter am Fly-In Wochenende, in den nachfolgenden Wochenenden sind wieder Kaltfronten durchgezogen! Der Freitagmorgen begann noch mit Wolkendecke, welche aber rasch auflockerte. Gerne erinnere ich mich auch, wie alle aufgebotenen Helfer und Helferinnen und sogar jene, welche ich im Aufgebot vergessen hatte, pünktlich auf dem Platz standen zum Einsatz.

Freitag waren zu viele aufgeboten. Zum Aufbau hatte Paul Zeltner, Flugplatzchef alles gut vorbereitet und dazu erlitt Susanne mit dem Wohnwagen einen Plattfuss, so dass wir erst am Nachmittag fertig einrichten konnten. Das Heu auf der Camper Wiese musste noch trocknen bis der Bauer aufladen konnte. Um 16:00 Uhr war alles bereit. Der erste Engländer und zwei Deutsche Freunde landeten schon. Das kleine Grillfest wurde zum wahren Schlemmer Diner, welches von der ganzen Familie Zeltner unglaublich reichhaltig vorbereitet wurde. Dies war ja auch die Entschädigung für die Helfer vom Freitag und der Early Birds, der früh eintreffenden Flieger.



Der Samstag begann wieder mit Kaiserwetter und der AFIS vom Funkwagen informierte gut. Alle Zollmeldungen gelangen und die Flugpläne aus dem Ausland wurden geschlossen. Von den angebotenen Besuchen in der Käserei und nach Solothurn wurde nur die Stadtbesichtigung genutzt und geschätzt. Der Flohmarkt und das Gleiterbauen für die (wenigen) Kinder ebenso. Die Jury bewertete die gemeldeten Flieger, einige starteten auch zu schönen Alpenflügen. Die Willkommenstasche für die Piloten fand Gefallen.

Den Apero und das Nachtessen konnten wir alle geniessen und uns bedienen lassen, das Team vom Flügerli Peter Restaurateur hat fein gekocht. Auch Peter Dätwyler landete noch und kam zum Essen. Er hat uns seine Garagen, den Parkplatz und das Parkhaus für unseren Anlass offeriert. Die Siegerehrung in drei Sprachen geriet etwas lang, dafür war der Film von der Himmelslaus nur in Französisch. Ein wunderschöner Abend fand seinen Abschluss.

Am Sonntag kamen nicht mehr viele Schweizer Flieger, die Zelte waren schnell trocken zum Einpacken und wir konnten bald nach dem Mittag mit Abbauen beginnen. Total hatten wir 58 Flugzeuge begrüsst. Ohne negative Ereignisse und mit schönen neuen und alten Kontakten durften wir dieses Fly-In in Langenthal glücklich abschliessen.

Allen Helfern und Verantwortlichen danke ich ganz herzlich für ihren Einsatz und umsichtige Arbeit an ihren Posten. Mein grosser Dank gilt auch Paul und Silvia Zeltner und dem Flugplatz Langenthal für den Empfang und das feine Grillfest vom Freitag. Die gute Organisation und Gastfreundschaft kam bei einigen Feedbacks von Teilnehmern klar zu Ausdruck.

Experimental Days 2016

von Thomas & Rita Müller HB-YTM

„We are really pleased to welcome you for the second edition of the only fly-in in Belgium for experimental aircraft! 1-2-3 July 2016 at Sanicole airfield (EBLE) – Hechtel-Eksel“
Dieser Willkommensspruch auf der Homepage <http://www.experimentaldays.be> der Belgischen Fliegerkollegen motivierte uns für einen Besuch in einem bis jetzt für uns unbekanntem VFR-Territorium. Auf der sehr informativen Homepage waren alle Infos zum Treffen zu finden. Die nötige Bewilligung für Experimentals wurde von den Belgischen Kollegen nach Zusenden der nötigen Unterlagen umgehend ausgestellt ohne Kostenfolge. Auf der Anmeldeliste waren bis kurz vor dem Fly-In rund 60 Flugzeuge eingetragen.
Ein ausführlicher Pilots-Guide mit allen Infos zum Einflug in den kontrollierten Luftraum „Kleine Brogel“, einer aktiven Militärflugplatzzone, stand ebenfalls zur Verfügung.

Das Wetterfenster für den Abflug am Freitag, 1. Juli passte ebenfalls. So starteten wir mit „Yellow Fox“ (KITFOX S7SS HB-YTM) in Lommis zum ersten Leg nach Speyer EDRY für den Zolleinflug in die EU. Im Anflug Speyer auf RW16 hat man einen wunderbaren Überblick auf die Stadt und natürlich das grosse Flugzeugmuseum mit vielen Exponaten im Aussengelände.



Beim Weiterflug nach Belgien veränderte sich das Wetter wie erwartet, die Wolkenbasis lag nun tiefer und einzelne Regenschauer konnten aber problemlos umflogen werden. Mit Hilfe von Brüssel Info schlängelten wir uns durch die vielen roten Zonen auf der Karte und nahmen Kontakt auf mit „Kleine Brogel“. Prompt war die CTR aktiv und eine nette Damenstimme machte uns auf zwei F16 aufmerksam, die uns bald kreuzten. Danach Einflug in die CTR und Landung auf RW26 EBLE bei böigem SW Wind.

Wir wurden als drittes Flugzeug auf der Flightline eingewiesen, der KITFOX erhält so also eine Pole Parkingposition. Eine aktive Kaltfront über dem Ärmelkanal und NW Frankreich hielt sogar die Schlechtwetter erprobten Engländer und weitere Teilnehmer von einer Ankunft am Freitag fern. Nach einem herzlichen Empfang durch die belgischen Kollegen konnten wir unsere Unterkunft in der Militärkaserne in komfortablen Doppelzimmern beziehen. Den Abend verbrachten wir im gemütlichen Clubhaus des Aeroclub Sanicole bei einem Pizzabuffet mit dem ausgezeichneten Belgischen Bier. Die Stimmung am Abend wurde einzig etwas vom Ausscheiden der Belgier an



der Fussball EM in Frankreich getrübt.

Am Samstag Morgen präsentierte die Fa. Cub Crafters <http://cubcrafterseurope.com> ihren Carbon Cub Experimental. Ein Flugzeug stand auch auf der Flightline für Demoflüge zur Verfügung. In der Schweiz fliegt seit kurzem die Carbon Cub HB-YOU gebaut vom Max Degen. Bis am Mittag schaffte es auch die Crew vom Wheeler Express HB-YJR aus der regnerischen Schweiz nach Belgien. Die Flightline füllte sich langsam bis zum späteren Nachmittag mit weiteren Flugzeugen, die Van's Typen RV-7/7A, 9A und RV-12 waren wie überall prominent vertreten.



Ein exzellent gebauter Silent Twister wurde von seinem Erbauer mittels Transportanhänger zum Flugplatz gebracht und in wenigen Schritten aufgebaut. Der sehr sauber gebaute Flieger, angetrieben von einem UL Power Engine, weckte natürlich das Interesse der Technikfreaks. Ausführlich erklärte darauf der Erbauer die vielen Detaillösungen unter der Motorhaube. Auch der Delta F-PDHV von Bart Verhees <http://www.verheesengineering.com> war mit seinen Vorführungen ein Hingucker.



Das Kulturprogramm am Nachmittag mit Besuch Hechtel-Heksel zeigte eine dunkle Seite der Vergangenheit auf. Hechtel-Heksel war gegen Ende des zweiten Weltkriegs eine strategisch umkämpfte Kreuzung auf dem Vormarsch der Alliierten. Der anschliessende Besuch in der „Likeurfabrik Korhaans“ lockerte die Stimmung aber wieder auf.

Am Abend zeigte sich sogar das Wetter von der besten sonnigen Seite und Wim van Malcot vom OK konnte in seinem offiziellen Welcome Speech ein positives Fazit des Fly-Ins präsentieren. Mit einem luxury Barbecue und viel Fliegerlatein mit den Kollegen beschlossen wir den gemütlichen Abend im

Clubhouse des Aeroclub Sanicole.

Um dem zu erwartenden Gewittern am Nachmittag auszuweichen starteten wir zu unserem Rückflug nach Lommis schon vor dem Mittag. Somit verpassten wir leider die interessante Präsentation über das Projekt Ypselon GT von Green Tech Aircraft <http://www.greentechaircraft.com>. Für den Zollausflug aus der EU wählten wir Aschaffenburg EDFC, danach Weiterflug direkt nach Lommis wo wir um 16h landeten. Ein erlebnisreiches Fly-In Wochenende war zu Ende.

Flight Ops:

Planung und Flug mit AIR Million Charts und SkyDemon auf iPad, sowie Dynon SkyView im KITFOX.

Blocktime: 6h45'

Fuel used: 121 ltr

Average FF: 18.9 ltr/h

Das Nordkap Mit HB-YRA zum nördlichen Ende Europas

von Roland Aeschbacher

Das Nordkap zu erreichen – das ist für viele ein Traum. Einmal im Leben den nördlichsten Punkt des europäischen Festlandes zu sehen und zu fühlen, inmitten einer gigantischen Kulisse aus Meer, Klippen und rauem Wetter zu sehen, das hat etwas Majestätisches. Oder etwa nicht?

Am 7. Juni 2016 sind wir von LSZG Grenchen nach ETNL Rostock-Laage geflogen. Während unseres Anfluges hatte ein Tornado mit der Hydraulik Probleme und wir hatten Glück und durften sofort landen. Das Ganze dauerte dann über eine Stunde bis die Piste wieder freigegeben wurde. Der Tornado ist sicher gelandet wurde aber mit einem Fahrzeug von der Piste gezogen. Nach dem Betanken und einem Aufenthalt von ca. anderthalb Stunden ging es weiter nach ESSB Stockholm. Wo wir 2-mal übernachteten. Der Flughafen Bromma ist teuer aber er befindet sich sehr nahe vom Zentrum und ist eine Reise wert.

Die Aufgabe von Flugplänen für Flüge von und nach Schweden sowie Inlandflüge sind nach Erstellung eines Kontos gratis unter folgendem Link.

<https://aro.lfv.se/>

In Schweden ist es üblich auch für VFR-Flüge eine Clearance zu erhalten. Es wird immer die vorläufige maximal Flughöhe, Transpondercode, QNH und erster Checkpoint vorgegeben und ein sauberes Readback erwartet. Also Schreibzeug bereit halten und Freude am professionellen Fliegen haben.

Am 9. Juni sind wir bei zuerst noch schönem Wetter von ESSB Bromma nach ESNX Arvidsjaur geflogen. Der Deckel ist immer weiter gesunken und so mussten wir auf 2500 Fuss runtergehen. In Arvidsjaur war der Wind wie bei der Planung vorausgesagt quer zur Piste mit Böen bis zu 22 kt bei starkem Regen. Da Schweden sehr flach ist kann man hier fast bei jedem Wetter fliegen, nur der Wind kann einem zu schaffen machen. Hier war das raue Klima des Nordens zum ersten Mal richtig spürbar und wir waren froh nach Festbinden des Flugzeuges im beheizten aber leeren Terminal zu sitzen und auf das Taxi zu warten.

Der Flugplatz ist ca. 13 km von der Stadt entfernt und nur mit dem Taxi erreichbar. Hier war geplant sobald wie möglich weiter nach Norden zu fliegen. Am Nachmittag des 10. Juni war das Wetter in ENTC Tromso gut und so haben uns entschieden die kleinen Löcher zu nutzen um Aufzusteigen. Schlussendlich auf Flight Level 105 angelangt flogen wir über den Wolken nach Tromso. Der Anflug nach Tromso war fantastisch schön. Der Flugplatz ist 24 Stunden offen, im Sommer immer Tag und die Kontroller sind hier wie auch in Schweden sehr professionell und freundlich.



Am 11. Juni haben wir die Chance genutzt und den wundervollen zweieinhalb stündigen Rundflug zum Nordkap durchgeführt. Da aber an Wochenenden die kleineren Flugplätze wie ENHV Honningsvag nicht kontrolliert sind, haben wir nur den Rundflug durchgeführt.

Nach zwei Schlechtwetter Tagen sind wir am 13. Juni, am Morgen um 08:30 Uhr wieder auf Level 100 aufgestiegen und so über den Wolken nach ESNQ Kiruna geflogen, wo das Wetter auch wieder schöner wurde. Achtung beim Aufsteigen wirklich nur VFR da die Temperaturen auf Wolkenhöhe meist um 0° sind und Eis sofort ansetzen würde.

Nach der Betankung, wollte vom Zoll uns niemand persönlich sehen, so stiegen wir wieder auf und reisten so bei immer wärmer und schöner werdendem Wetter nach ESSD Borlänge, wo wir wieder übernachteten. Der Flugplatz war gross und menschenleer wie alle Flugplätze auf unserer Reise ausser Bromma Stockholm, Tromso, Malmö und Grenchen.



Am 14. Juni sollte es wieder nach ETNL Rostock-Laage gehen. Bei zuerst wieder schönem Wetter sank der Deckel wie erwartet erneut ab. Da dann noch sehr starker Regen einsetzte und wir bis auf 2000 Fuss absinken mussten, sind wir auf dem Ausweichflugplatz ESMS Malmö gelandet. Hier war wieder mal richtig viel los und wir mussten auf 1500 Fuss 2 Holdings drehen. Beim Festbinden und Betanken unseres Flugzeuges seichte es immer noch in Bindfäden und wir waren völlig durchnässt jedoch bei angenehmeren Temperaturen. Malmö ist eine sehr schöne Stadt und bei schönem Wetter sicher einen Besuch wert, jedoch sind es bis ins Zentrum ca. 30 km, aber es fahren auch Busse.



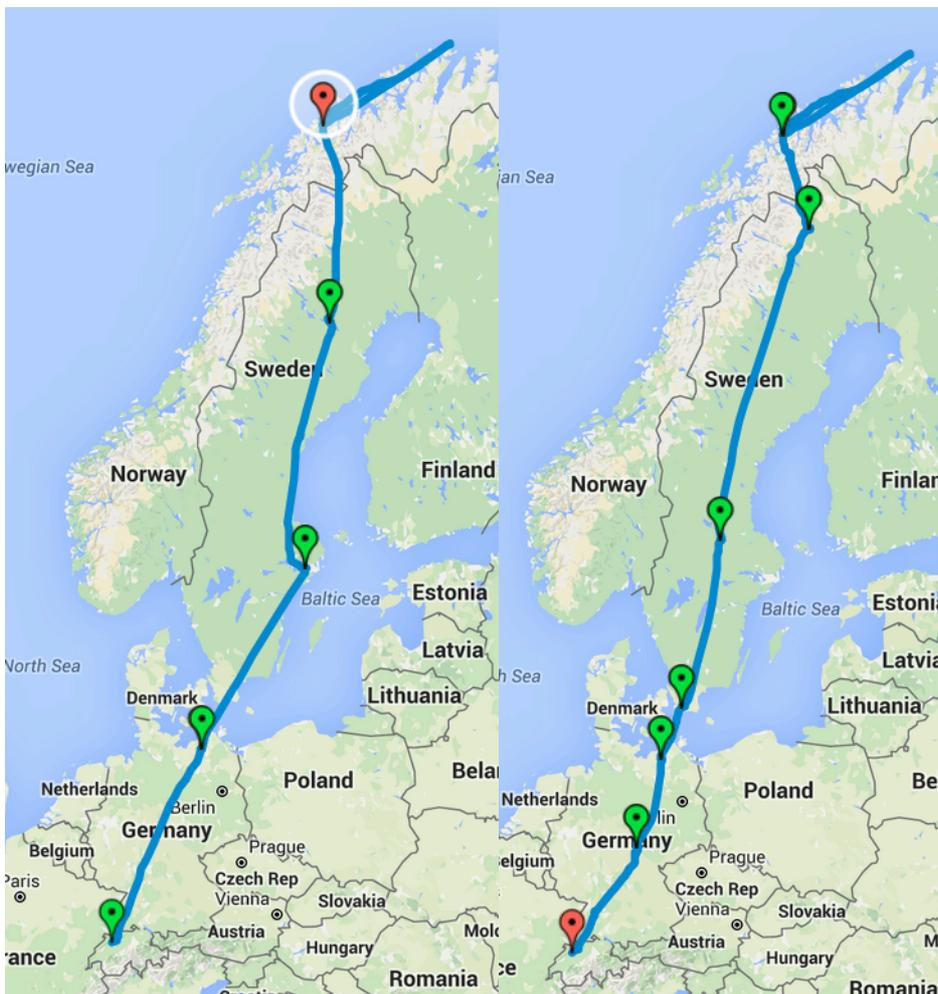
Heute 15. Juni sollte es von Malmö nach EDDE Erfurt gehen. Über Wasser im ersten Kontakt mit Bremen Info wurde uns mitgeteilt, dass zwischen Rostock und Erfurt sehr starke Gewitter wüten. Also habe ich beschlossen, dass wir wieder in Rostock-Laage landen. Hier setzte dann wieder starker Regen ein und so mussten wir, da nur selten Busse fahren, ein Taxi nach Rostock nehmen ca. 40 km.



Nach einer Übernachtung flogen wir am 16. Juni, da das Wetter in die Schweiz zu schlecht war, nach EDDE Erfurt wo wir wieder übernachteten. Der Flugplatz Erfurt ist sehr empfehlenswert, die Flughafengebühren sind günstig und die Leute sehr freundlich. Von hier fährt ein Tram alle paar Minuten direkt in die schöne und touristische Altstadt.

Wettermässig den schlimmsten Flug traten wir am 17. Juni zurück nach LSZG Grenchen an. So bin ich unterwegs 2-mal bis auf Level 115 angestiegen, um nach kurzem wieder auf unter 3000 Fuss abzusinken, wo sehr starke Böen herrschten. Jedoch kamen wir so ohne grosse Umwege und ohne die Ausweichflugplätze Colmar oder Bern sicher mit nur 15 Minuten Verspätung nach Grenchen.

Skandinavien ist sehr zu empfehlen, von Südschweden bis an die Norwegischen Grenze ist das Land sehr flach und abgesehen von starken Windböen mit Regen eigentlich immer fliegbar. Nach Norwegen muss schon mehr auf das Wetter geachtet werden und an Wochenenden sind die Betriebsstunden der Administration sehr eingeschränkt, ausser Tromso der 24 Stunden geöffnet ist. Unsere Reise dauerte knappe 26 Flugstunden und wurde mit Skydemon auf dem Ipad-Mini durchgeführt. Als Backup diente das Android Handy mit einem PC im Gepäck. Die als GPX File gespeicherten Logfiles sind auf den folgenden Kartenausschnitten dargestellt.



EAS Summer-FlyIn 2016

von Gerald Janes

Hier ist noch einmal die Aufstellung der Prämierungen:

Best plan built aircraft:

HB-YNG, Colibri MB2, Roland Schneider



Best kit built aircraft:

HB-YOU, Piper Carbon Cub, Max Degen (85.60 Punkte)



HB-YMP, RV-7A, Dominik Stadler (85.59 Punkte)



Most innovative aircraft:

HB-YGY, RANS S-10, Gerald Janes



Most elegant aircraft

YL-MFG, Tarragon, Jacques Nauer (8.0 Punkte)



Longest travel:

G-CETS, RV7, Graham Greensell, 656 mi/1056 km von Bedford (EGBW)





Wartungsanweisung für Rotaxmotoren welche die maximale Lagerzeit von 2 Jahren überschritten haben.

Situation:

Rotax begrenzt die Lagerzeit ihrer Motoren auf 2 Jahre nach Auslieferung. Nach Ablauf dieser Zeit muss der Motor ins Werk zurück.

Die Lagerzeit von max. 2 Jahren einzuhalten ist für den Eigenbau unrealistisch.

Der EAS wird deshalb ein Konservierungsprogramm für neu ausgelieferte Motoren erstellen. Bei Einhaltung dieses Programmes beginnt die kalendarische Laufzeit ab Inbetriebsetzung ungeachtet der Lagerzeit.

Als Uebergangslösung für Erbauer die schon gelagerte Triebwerke haben und solche welche ihre Motoren bereits in Betrieb haben aber die Lagerzeit überschritten wurde haben wir in Abstimmung mit dem BAZL (Yves Hängärtner STLB) folgende ergänzenden Kontroll- und Wartungsarbeiten festgelegt. Bei deren Einhaltung gilt auch hier dass die kalendarische Laufzeit ab Inbetriebsetzung startet.

Ergänzende Kontroll- und Wartungsarbeiten für Rotaxmotoren mit überschrittener Lagerzeit welche noch nicht in Betrieb gesetzt wurden:

Vor Inbetriebsetzung durchzuführen:

- **Messung und Protokollierung aller Ventilhübe**
- **Kompressionsmessung nach der Differenzdruckmethode**
- **Alle Gummiteile ersetzen wenn sie älter sind als 7 Jahre (2Jahre Lagerzeit plus 5 Jahre zulässige Betriebszeit)**
Dies betrifft alle Gummischläuche Benzin, Oel, Kühlflüssigkeit sowie die Gleichdruckmembrane der Vergaser.

Nach 10h, 25h, 50h Laufzeit:

- Messung aller Ventilhübe**
- Kompressionsmessung**
- Oelfilteranalyse**
- Oelanalyse**

Beurteilung der Messresultate:

Kompressionswerte: Entsprechend Wartungshandbuch Rotax

Ventilhub: Muss über die Messreihe gleich bleiben.

Oelanalyse und Oelfilteranalyse: Zusammen mit Wartungsbetrieb beurteilen.

Ergänzende Kontroll- und Wartungsarbeiten für Rotaxmotoren mit überschrittener Lagerzeit welche bereits in Betrieb sind:

- **Alle Gummiteile ersetzen wenn sie älter sind als 7 Jahre ab Auslieferung (2 Jahre Lagerzeit plus 5 Jahre zulässige Betriebszeit)**
Dies betrifft alle Gummischläuche Benzin, Oel, Kühlflüssigkeit sowie die Gleichdruckmembrane der Vergaser.

Dieses Dokument ist Bestandteil des Wartungshandbuches für die betroffenen Motoren

Mettmenstetten, 22.7. 2016

Georg Serwart (Chef Technik EAS)

Max Brügger "Memorial Day" 18.Juni 2016 in LSGE Ecuwillens

En Memoire de Max Brügger "La Brugger" le 18 juin 2016 à LSGE Ecuwillens

von Ronald Schneider

Vielen Dank:

- an alle die gekommen sind zum gemütlichen Grillplausch und fröhlichem Beisammensein.
- an alle die kommen wollten und denen die Meteo das Beisammensein vermieste.
- an Werner Maag, der der Unbill des Wetters trotzte und für das Ereignis ein willkommener Gesprächspartner war.
- an die Verantwortlichen des Flugplatzes Ecuwillens für die Benutzung des Hangars.

Merci :

- à toutes et tous venues de célébrer La Brugger avec grillades au sein des constructeurs amateurs.
- à ceux qui voulaient participer et qui était groundé par la météo.
- à Werner Maag qui a ignoré la météo et nous était à disposition pour maint discussions intéressantes.
- aux amis fidèles, de la Suisse romande.
- à André pour l'organisation .
- au responsables de l'aérodrome d'Ecuwillens pour la mise en disposition de l' infrastructure.





Fly-Away with Viktor

von Thomas Müller

Nach dem das EAS FlyAway 2016 trotz umsichtiger Planung mit drei Varianten wegen schlechtem Wetter nicht stattfinden konnte und das Frühlings Fly-In in Raron fast vom Winde verweht wurde, hatte das FlyAway mit Viktor vom 10.-12. Juni 2016 etwas mehr Wetterglück.

Aus einem geplanten viertägigen Ausflug nach Italien wurde aber schliesslich, wieder aus Wettergründen, ein dreitägiges FlyAway nach Deutschland.

Die Planung wurde von Viktor und Lucia im Verlauf der Woche den sich wechselnden Meteobedingungen angepasst. Bei bestem VFR-Wetter trafen sich die vier Besatzungen am Freitag Mittag in Hohenems, zum Zolleinflug in die EU.

Beim gemütlichen Lunch im Flugplatzrestaurant wurde der Weiterflug besprochen. Dinkelsbühl-Sinnbronn EDND, ein kleiner Flugplatz mit 700m Graspiste, war das Tagesziel. Während die schnellere Pulsar und der Tarragon schon bald als Spitze des Quartetts vorausflogen, übten sich der SportCruiser und die KITFOX im Formationsfliegen. Die Theorie vom Kurs „Fliegen im Verband“ von Ernesto Looser, wurde hier in die Praxis umgesetzt. Aufkommende Thermik gestaltete diese Übung aber recht anspruchsvoll.



Nach herzlichem Empfang in Dinkelsbühl-Sinnbrunn, werden die vier Experimentals für die Übernachtung zugedeckt und verankert. Ein kurzer Fussmarsch bringt uns ins Dorf Sinnbronn zum Gasthof „Goldenes Rössle“. Die Zimmer haben Viktor und Lucia im Voraus reserviert. Beim ersten Feierabendbier erhielten wir von der Wirtin Hints und Tips zur Stadt Dinkelsbühl. Dinkelsbühl ist eine Stadt im Landkreis Ansbach, Mittelfranken im Bundesland Bayern. Die Stadt ist aufgrund des besonders gut erhaltenen spätmittelalterlichen Stadtbildes ein bedeutender Tourismusort an der „Romantischen Strasse“.

Bei sonnigem Wetter schlenderten wir durch die Altstadt und genossen das schöne Stadtbild mit seinen vielen Gassen, Plätzen und Fachwerkhäusern.

Der Tip unserer Wirtin für das Nachtessen erwies sich als goldrichtig. Im „Weib's Brauhaus“ war die Bedienung herzlich, aufmerksam und die Speisekarte erfreute Leib und Seele.

Der erste gemütliche Tag des FlyAway ging spät zu Ende.



Ein grauer Himmel und leichter Regen zeigte sich wie erwartet am Samstagmorgen. Beim Morgenessen wurden fleissig Wetterprognosen studiert und die diversen App für die Flugplanung konsultiert. WIFI hatte auch im Gasthof „Goldenes Rössle“ Einzug gehalten und somit zeigte sich, dass wir am ursprünglichen Programm festhalten konnten. Bei nur noch grauem Himmel spazierten wir wieder auf den Flugplatz und machten die vier Experimentals startklar. Für Parkieren und Landung wurden keine Gebühren verlangt, somit fütterten wir die Fliegerkasse des Klubs mit einem freiwilligen Obolus.

Das nächste Etappenziel war der Flugplatz Coburg-Brandensteinebene EDQC. Er liegt auf einer Anhöhe oberhalb der Veste Coburg, inmitten der Mittelgebirgslandschaft zwischen Thüringer Wald, Rhön und Mittelgebirge. Auf dem gepflegten Verkehrslandeplatz mit Hartbelagpiste parkierten wir unsere Flugzeuge und machten uns zu Fuss auf zur Besichtigung der Veste Coburg, die wir schon im Landanflug auf die Piste 12 aus der Luft begutachten konnten. Die Burg liegt rund 160 Meter über dem Stadtzentrum. Ein Rundgang durch die imposante Anlage zeigte die grossen Dimensionen auf. Die Veste Coburg überragt die Stadt Coburg im oberfränkischen Grenzgebiet zu Thüringen. Sie hat eine Ausdehnung von etwa 135 mal 260 Meter und ist sehr gut erhalten.



Nach einem Lunch in der Burgschänke starteten wir zur letzten Tagesetappe nach Rothenburg ob der Tauber EDFR. Der Himmel immer noch unverändert grau mit einzelnen Regenschauern, die sich aber problemlos umfliegen liessen. Nach der Ankunft betanken wir die Flieger mit Mogas und sicherten sie für die Nacht. Der Tarragon erhielt sogar einen Hangarplatz.

Ein Taxi brachte uns dann in die Stadt zum Hotel Glocke, auch hier hatten Viktor und Lucia vorgängig die Zimmer reserviert.

Rothenburg ob der Tauber ist Romantik pur. Kaum eine andere Stadt verkörpert so eindrucksvoll und lebendig Geschichte. Hier sprechen gleichsam die Steine. Sie erzählen von Königen und Kaisern, von Patriziern und vom Stolz der freien Stadtbürger, von den Geheimnissen und dem Zauber des Mittelalters. Weltoffenheit, Idylle und eine 1000-jährige Geschichte verbinden sich zu einem einzigartigen Flair, so dass Rothenburg weit über Deutschland hinaus als eine Sehenswürdigkeit ersten Ranges gilt.

Ein vielfältiges Gemisch an Sprachen und Nationen begegneten uns auf dem Rundgang durch die herrliche Stadt. Die Stadt ist wahrlich ein Tourismusmagnet.

Typisch fränkische Küche genossen wir zum Abendessen im Restaurant „Reichs-Küchenmeister“.

Zum Abschluss des Abends begleiteten wir den Nachtwächter zu später Stunde auf seinem Rundgang. Er erzählte in eindrucklicher Weise an den verschiedenen Schauplätzen von den Freuden und Leiden der Stadtleute im Mittelalter. Nach seinen Schilderungen waren wir nicht mehr ganz sicher ob man wirklich von der „guten alten Zeit“ träumen sollte.

Der Sonntagmorgen zeigte sich auch wieder von der grauen regnerischen Seite, gemäss Wetterprognosen sollte ein Wetterfenster am Nachmittag passen für unseren Rückflug in die Schweiz. Somit blieb uns also nach dem Morgenessen noch genügend Zeit für einen Rundgang auf der Stadtmauer.



Der Rückflug führte über Leutkirch EDNL für den Zollausflug. Viktor hatte die vier Experimentals vorangemeldet und somit waren diese Formalitäten schnell erledigt. Hier trennten sich nun die Wege der vier Experimentalflieger, SportCruiser PH-KMJ, Pulsar HB-YHM, Tarragon YF-MFG und KITFOX HB-YTM. Jeder flog bei grauem Himmel und einzelnen Regenschauern zu seiner Homebase.

Ein schönes FlyAway mit vielfältigen Eindrücken ging am Sonntagnachmittag zu Ende.

Ein herzliches Dankeschön an Viktor und Lucia für die Organisation.

Tools und Apps die eingesetzt wurden:

Navigation:

AirNav Pro, SkyDemon, Jeppesen VFR

Wetter:

Aero Weather, SkyMet Flight Meteo, AeroPlus Weather, Austrocontrol-Flugwetter

Termine:

Datum	Event	Ort
29.10.2016	Know How Blechbearbeitung	Anmeldung und Info auf experimental.ch/events
19.11.2016	Bauberatertagung	Flugplatz Grenchen

Nachruf Hans-Rudi Huber und Verena Mathis

von Thomas Müller

Hans-Ruedi und Verena habe ich am EAS Treffen in Raron 2012 kennen-gelernt. Der „Virus Aviaticus“ hatte die beiden erst spät infiziert. Hans-Ruedi ergriff darum die Gelegenheit und erwarb ein KITFOX Projekt, das zu 90 Prozent fertig gebaut war. Das Baulokal von Hans-Ruedi und Verena, hoch über Nesslau mit traumhafter Aussicht über



das Toggenburg, weckte schon die Vorfreude zum Fliegen mit dem KITFOX. Mit Akribie und Ausdauer bewältigte Hans-Ruedi die kleinen und grösseren Hindernisse zur Fertigstellung des Projektes. Im Herbst 2013 habe ich beide in Homedale Idaho getroffen, wo sie ihre Umschulung auf den KITFOX absolvierten.

Als Mitglied bei der MFGT in Lommis konnte sein KITFOX dort einen Hangarplatz beziehen.

Beide waren auch immer zur Stelle wenn bei EAS oder MFGT Veranstaltungen Helfer benötigt wurden. Easy Glider for Kids zu bauen, wurde von Verena schon fast mit Passion betrieben.

Mit Bestürzung vernahm ich die Nachricht vom ihrem Unfall am 5.8.2015 mit leider fatalem Ausgang für die beiden Fliegerfans.

Mit Hans-Ruedi Huber hat die EAS ein engagiertes Mitglied verloren. Zusammen mit seiner Partnerin, Verena Mathis, haben die beiden vom Motto der EAS „Dream it, Built it, Fly it“ nicht nur geträumt, sondern auch nachgelebt.



Mit tiefer Verbundenheit

Thomas Müller

Die Geschichte meiner CHERRY-BX2 N4UC in Kurzfassung.

von Ueli Christen

Die Nummer steht für N-Next, 4-for, U-eli, C-hristen. Nummer ausgewählt und über Jahre reserviert, kostet \$10. Die Grösse und Form der Nummer am Flugzeug ist frei wählbar. Muss einfach lesbar sein!

In Allmendingen/BE hatte ich ein riesiges Baulokal in unserem Haus. Dort habe ich (1991) mit Hilfe von Jean Pierre D'Epagnier den Bau begonnen. Hatte dann aber immer weniger Zeit, immer mehr Frust und so blieb das Projekt auf Sparflamme.

Im Frühjahr 2000 war ich in Vero Beach Florida für IFR Training und machte einen Plausch-Flug nach Sebastian. Dort werden die Bausätze für Velocity's gemacht. Nach deren Besichtigung und Flug mit dem Werksflugzeug hat es mich total erwischt. Ich wusste, dass der Bau einer Velocity in der Schweiz zu viel Aufwand und Probleme machen würde. So verlangte ich, dass ich das Flugzeug dort bauen dürfte. Die wollten das aber gar nicht. Auf ein mehrmaliges drängen meinerseits willigten sie aber ein. Dies war deren bester Entscheid. Denn von da an war dies ein gutes Geschäft für Velocity. Immer 4-5 Selbstbauer zu hohen Kosten im Hangar.

Ende 2000 habe ich dort mit dem Bau einer Velocity begonnen und November 2002 damit den Erstflug gemacht. Ich war Visa-bedingt immer nur max. 6 Monate in Florida (im Winter). Also 3 Winter, Total 72 Wochen Bauzeit, fertig. 2004 wurde meine Velocity bei Sun'n Fun in Lakeland mit dem Award "Outstanding Aircraft" ausgezeichnet. Ich, wie auch die Firma Velocity, waren sehr stolz auf diesen Award.

Die CHERRY wurde dadurch extrem vernachlässigt.

2004 kommt, wie es immer so schön gesagt wurde, das „FFFF": "flüger fertig frau furt" die Scheidung und damit der Auszug aus dem Baulokal. Nur, an der Scheidung hatte keines der beiden Flugzeuge eine Schuld.

Und nun, was mach ich mit der Cherry? Wenn ich sie nicht fertig baue, war alle Arbeit für die Katz. Mit den Erfahrungen beim Bau der Velocity entschied ich mich, die Cherry zu Verfrachten und bei Velocity fertig zu bauen. Das war schneller gedacht als gemacht, aber es ging. Vorerst blieb die Cherry aber auch in Sebastian über Jahre in der Garage meines Hauses. Ich hatte einfach keine Zeit und wenn, dann wollte ich mit der Velocity fliegen.

Zweimal Quer durch die Staaten (Rocky Mountains, Salt Lake, Las Vegas) und zurück. Längster Abschnitt, 7 Stunden 45 min. mit 1 Std Reserve. Rund 8 Stunden mit 190kn in eine Richtung. Der Papierkrieg in Europa würde mehr Stunden in Anspruch nehmen. Bis zum Unfall 2008 bin ich total um die 450 Stunden mit der Velocity geflogen.



2008. Ich hatte kein Flugzeug mehr. Aber immer noch Freude am Fliegen.

Also von neuem, ein Anlauf zum Weiterbau der Cherry.

Ab 2010 habe ich, jeweils im Winter, den Rumpf der Cherry aus der Garage in den Hangar gezügelt. Hat ja drei Räder, oder? Die Cherry an einem Seil, ich im Kofferraum eines Autos sitzend, auf der offenen Strasse. Und im Frühling dasselbe zurück. Ok, nur 2 Meilen.

Kein einziger Autofahrer hat gehupt und kein Sheriff hat sich daran gestört.

Ob das bei uns auch so gehen würde?

Später dann, als der Motor angebaut war, nutzten wir einen flachen Anhänger. Waren aber auf der Strasse nicht viel schneller. So habe ich dann jeden Winter teils an Velocity's, teils an der Cherry gearbeitet.

Habe alles in allem sicher mehr als 3 Velocitys gebaut und diverse bruchgelandeten Schäden repariert. An der Entwicklung der 2-motorigen Velocity habe ich einen grossen Teil mitgeholfen.

Der Pingelige, alles möglichst perfekt machen wollende "Swiss" mit den verrückten Ideen, war gerne gesehen. Für mich eine Genugtuung, dass meine Ideen ankamen und dann auch gemacht wurden. Der Wunsch, auch eine Twin Velocity für mich zu bauen, war riesig.



Nach all den Jahren muss ich nun aber sagen, genug ist genug. Mit der Cherry habe ich ein gutes Flugzeug. Man wird ja auch älter und vielleicht etwas weiser... bin nicht so sicher...

Klar, die Velocity war und ist für mich das beste 4-5 plätziges Flugzeug das ich je geflogen bin. Ich kann ja, wenn es sein muss, eine von der Firma benutzen.

Aber jetzt ist CHERRY – Zeit!!!

Ich wurde dauernd beobachtet, was ich an der Cherry machte und änderte.

So beschloss ich, Fahrwerk, Flaps und Trimmung, alles elektrisch zu machen.

Die Schiebehaube pro Seite 6-fach kugelgelagert auf Edelstahlschienen und der Tank jederzeit möglich zum aus- und einbauen.

Das hat mir schon viel Ärger erspart. Arbeiten unter dem Tank sind nämlich fast unmöglich.

Damit sind noch lange nicht alle Änderungen aufgezählt.

Es hat mich aber zusätzlich viel Zeit, Geld und Nerven gekostet. Aussenstehende haben schon nicht mehr geglaubt, dass das Ding fertig wird. (ich ab und zu auch nicht!!!)

Alle Änderungen ohne irgendeinen Inspektor oder sonst zu fragen. Es hätte auch niemand Bescheid gewusst! Das wäre in der Schweiz wohl nicht sehr gut angekommen.

Zweimal habe ich den Inspektor um mein Flugzeug herum gesehen.



Erstes Mal vor ein paar Jahren. Da hat er nur gesagt, "gut mach weiter so".

Das zweite Mal am 2. April 2016 bei der Endabnahme. "Gut gemacht, geh fliegen" waren nach einer halben Stunde Papierkrieg seine Worte.

"Du willst fliegen damit, also bist Du selbst dafür verantwortlich". Kosten - \$600.00

Es ist, so wie es hier in USA verstanden wird, ein Experimental.

Die 40 Stunden Pflicht und Tests hatte ich am 20.7.2016 mit total 44 Stunden hinter mir und so stand einem grösseren Überlandflug nichts mehr im Wege.

Ziel: Oshkosh Wisconsin.

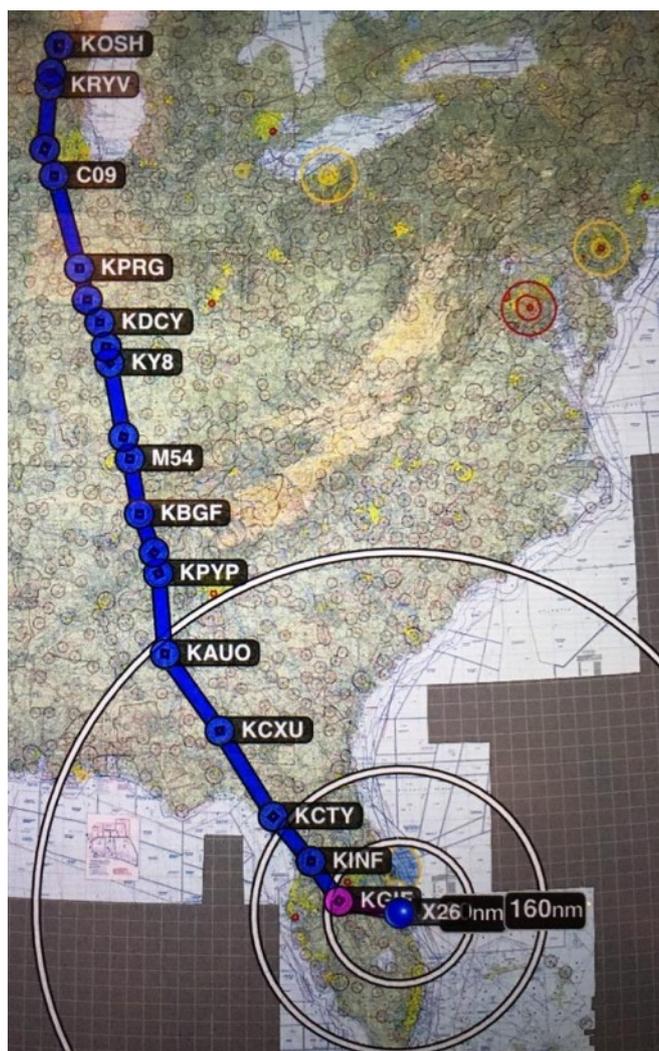
Am 21.7.2016 starte ich und machte in 2 Tagen je 2 Abschnitte die 1150 nm in fast 12 Stunden. Ich blieb eine Woche dort und dann ging's die gleiche Strecke zurück.

War aber eine Stunde schneller. Dies alles wohlverstanden ohne Autopilot.

Alles hat richtig funktioniert, aber trotzdem werde ich (mit nun 68 Stunden) noch die eine oder andere kleine Änderung vornehmen, diese im Logbuch festhalten und niemand fragt danach.

USA, zum Bauen und Fliegen, einfach ein Paradies!

2300nm (4260km) in 23std
100 Gallonen Benzin durchschnittlich zu \$3.20





Review Blechkurs, der erste der Maintenance and Training Gruppe

von Dominik Stadler

Noch während dem Bauen meiner RV-7A ist mir dies aufgefallen, es werden die Bauberater geschult, da und dort gab es etwas zu lernen, speziell jeweils am Bauberater Tag. Nun was hat man für den Erbauer angedacht ... ? Nicht wirklich viel, es gab keine Kurse oder etwas organisiertes! Das hat mich schon etwas erstaunt! So suchte man sich jemanden der schon weiter ist im Projekt und sucht da Anschluss. Das ist sicherlich auch eine gute Quelle, aber nicht etwas das immer gut klappt.



Nun wurde die Gruppe Maintenance und Training gegründet innerhalb der EAS, dies mit dem Ziel, sich Gedanken zu machen diesbezüglich und auch aktiv Kurse anzubieten.

Daniel Sulzer und ich hatten bereits einmal einen „Blech-Schnupperkurs“ angeboten, welches sehr gut besucht wurde und auch 2 Erbauer hervorbrachte, das hat uns natürlich sehr gefreut. Aufgrund dessen haben wir uns schnell entschlossen einen Tages-Kurs anzubieten, ein Kurs in dem man etwas weiter gehen kann. So dass man innerhalb dieses Tages etwas bauen kann, dass was her gibt. Wie zum Beispiel diese Werkzeugkiste: BILD Werkzeugkiste



Gesagt getan, nach dem die Organisation und Ausschreibung durch Daniel Lutz und Mich Wellenson stattgefunden hatte, war der Kurs nach 3 Tagen ausgebucht! Das ging ja schnell, also haben wir ins schwarze getroffen mit der Ausschreibung.

Es gab noch einiges zu tun und vor zu bereiten. Ein super Kurslokal stellte uns George Tuboly kostenlos zu Verfügung, vielen Dank an dieser Stelle! Eine ganze Kursdokumentation wollte ich auch schreiben, so dass der doch grosse Umfang an Information auch beim Teilnehmer ankommt und auch später in Ruhe nachgelesen werden kann.



Es war ein tolles Gefühl, an jenem Morgen, 6 wissensdurstige Teilnehmern gegenüber zu stehen und den Kurs zu beginnen. BILD mit allen Teilnehmern

Abwechselnd haben Daniel und ich Theorie und Praxis abgegeben und da und dort nach dem rechten geschaut. BILD Teilnehmer am Arbeiten

Trotz Zeitplan sind wir leider etwas abgedriftet und es dauerte halt einfach länger. Dennoch haben uns die Teilnehmer gute Noten gegeben, so dass wir nun gleich noch einen Kurs durchführen.



Es hat noch wenige Plätze frei, das ganze sieht wie folgt aus:

Datum: Samstag, 29. Oktober 2016, 08:30 bis 17:00 Uhr

Ort: Schöneggweg 60, 6410 Goldau, Parkplätze vorhanden,
2 Minuten vom Bahnhof

Werkstatt von Antonio Piccolo, 041 749 20 06

Mittagessen: in nahegelegenen Restaurants

Kursleitung: Dominik Stadler und Dani Sulzer

Teilnehmer: mind. 3, max. 6 Teilnehmer

Kurskosten: 250.- Fr. pro Teilnehmer inkl. Material, bar am Kurstag zu bezahlen

Anmeldung: bis Freitag, 7. Oktober 2016 direkt an

dominik.stadler@myrv7.ch

Informationen: Dominik Stadler und Dani Sulzer

[Ink auf EAS Homepage:](#)

Kommentare nach dem Kurs von einigen Teilnehmern:

Noch einmal herzlichen Dank für den genialen Kurs vom Samstag !

Grossartig, wie Ihr auf anschauliche und leicht verständliche Art dieses Wissen vermittelt habt. Nun fühle ich mich fit für die Alu-Niet-Teile bei meinem Projekt.

Ganz herzlichen Dank für diesen ausgefeilten, kurzweilig geschriebenen und informativ bebilderte Blechkurs-Doku!

Was den Kurs betrifft, war ich sehr zufrieden, da ich das Ganze endlich einmal von nahem sah und auch die wichtigsten Nieten, Blechvorbereitungs- und Nietwerkzeuge unter fachkundiger Anleitung benutzen durfte. Auch der Kursaufbau, die versierten Leiter, sowie die Teilnehmer machten das Nieten interessant (war eine interessante Zusammensetzung der Gruppe). Und natürlich ist es für mich auch immer wichtig, dass ich Kursunterlagen bekomme, auf die ich immer wieder zurückgreifen kann. Also für mich war es ein spannender Kurs und ich empfehle ihn sicher weiter.

Ich will es nicht unterlassen mich bei Euch für den professionell geführten Kurs herzlichst zu bedanken. Dokumentation sowie Durchführung und Begleitung während dem Kurs wurden von Euch sehr professionell geführt. Solche Kurse sollte es immer wieder geben, in verschiedenen Themen und Inhalte. Ihr habt Beweis geschaffen, Euer Wissen und Erfahrung nicht «nur» für Euch behalten zu wollen, sondern an andere/uns weiter gegeben zu haben.