



EAS SUMMER FLY-IN

22.-24.8.2014

LANGENTHAL



LANCAIR 235/320

ADVANCED

I DID IT MY WAY!



MATERIAL LAGER

HARDWARE FÜR DEIN

FLUGZEUG BEI MSW



GRAND CANYON

EINMOTORIG

UNTERWEGS



NEWSLETTER



RV-10, HB-YNN, Landing Ecuvillens

Landing!

Liebe Mitglieder, danke euch für die vielen positiven Rückmeldungen zum ersten EAS Newsletter!

Wie schon letztes Mal gibt es wieder interessante Neuigkeiten von der EAS

Um das EAS Image weiter zu entwickeln haben wir einheitliche Emailadressen eingeführt. In dieser Ausgabe stellt sich auf jeder Seite ein Mitglied des erweiterten EAS Vorstand vor. Hans Leder schreibt über sein Lancair-Projekt und Martin Pohl-Imfeld berichtet von seiner Grand Canyon Tour.

Bitte unterstützt mich weiterhin mit interessanten Beiträgen und Fotos für die Titelseite.

Ich freue mich auf eure Vorschläge und Anregungen

Viel Spass mit dieser Ausgabe!

Michael Wellenzohn

EAS Summer Fly-In 2014

22.-24. August Langenthal (LSPL)

von Michael Wellenzohn

Es ist wieder soweit: Ein Highlight des Jahres steht vor der Tür.

Auf dem Flugplatz Langenthal findet das EAS Summer Fly-In 2014 statt. Neben der Möglichkeit sich im nationalen und internationalen Umfeld mit Gleichgesinnten auszutauschen, werden auch dieses mal wieder Experimentals in verschiedenen Kategorien prämiert.

Solltet ihr Interesse haben, meldet euch bitte gleich nach der Landung! Das Flugzeug bekommt dann eine Kennzeichnung um von der Jury bewertet zu werden.

Für den Anflug haben wir ein umfassendes Pilot Briefing erstellt das hier von der experimental.ch Website heruntergeladen werden kann. Nebst Vorschlägen für den Anflug finden sich auch hilfreiche Hinweise für Unterkünfte in der Nähe und natürlich auch dem Programm. Bitte meldet Euch über das Online-Formular an, das erleichtert uns die Planung.

Die Möglichkeit, gleich neben dem Flugzeug zu campen, ist ebenso vorhanden, wie Sanitäre Einrichtungen und Gastronomie. Wir freuen uns auf euch und eure Flugzeuge und hoffen auf gutes Wetter, das dem des Flyers entspricht.

Bitte verbreitet die Einladung auch auf euren Flugplätzen, Internetforen und unter Piloten, natürlich sind auch interessierte "Nicht-Experimental" Piloten mit und ohne ihren Flugzeugen willkommen.



EAS Präsident

Mitglied im Zentralvorstand des AeCS

Name: Werner Maag

Homebase: Birrfeld LSZF

Flugzeug/Project: HB-YJR Express S-90 gebaut von 1994 bis 2006.

Tätigkeit/Fachgebiet: 32 Jahre Linienpilot, Captain bei Swissair bis 2002.

Besondere Flugerlebnisse: Erstflug als Passagier mit 5 Jahren.

21-jährig Erstflug am Doppelsteuer eines Bücker Jungmann. Mit 23 Jahren: Erstflug mit und in einem Jet (DC-9). Viele interessante Linienflüge bei jedem Wetter. Daneben gelegentliche Flüge im Kleinflugzeug mit der Familie. Ein weiterer Höhepunkt, der Erstflug nach 12 Jahren, in meinem selbst gebauten Flugzeug im Birrfeld. Seither Reisen in ganz Europa mit dem Express HB-YJR.

Mein Traum ist: Eine schöne Ballonfahrt.

Kontakt: president@experimental.ch



LANCAIR 235/320 Advanced

von Hans Leder

I did it my way....

24 Jahre Bauzeit und 9500 Baustunden

Liebe EAS Kollegen/Innen,

Damals, 1990 kaufte ich den Kit von meinem Vorgänger und Freund Jürg Läderach. Es war damals total neu ein Kit mit vorgefertigten Teilen käuflich zu erwerben.

Trotz einigen Einwendungen seitens EAS und BAZL gegenüber vorgefertigten Bauteile, zeugte dies von der neuen Art ein Flugzeug zu bauen. Heute rückschauend betrachtet war dies reine Zeitverschwendun darüber diskutieren zu müssen.

Jürg kaufte die Lancair zusammen mit weiteren 2 Kits. Er baute die Rumpfshalen zusammen und ahnte wohl dass der Aufwand sehr gross sein würde und verkaufte ihn an mich. Nach der Übernahme baute ich sehr zielstrebig an der Zelle, dessen Arbeit auch wirklich sehr spannend war. Bereits nach 2 1/2 Jahren konnten wir die Flügelbelastung und Leitwerkstest problemlos durchführen.

Ja, aber dann ging es los:

Die Einbauten der Rumpfteile aus Platten, keine Fertigteile, mussten alle selber hergestellt werden. Die meisten Beschläge konnten nur als Muster dienen. Auch das Fahrwerk, Nose gear strut, main gear Dämpfer waren nicht zu gebrauchen.

Irgendwie findet sich immer eine Lösung, andere Erbauer dieses Kits hatten die gleichen Probleme, so bot der Hersteller in den nachfolgenden Jahren immer wieder RETROFIT Teile an, natürlich zu super teuren Preisen. Zum Vergleich: Vor etwa 8 Jahren wollte ein Erbauer eine Lancair Legacy bauen. Er buchte in den USA beim Hersteller 2 Arbeitswochen Builder -Assistance. Als zugeteilter Bauberater half



EAS Chef Technische Kommission

Name: Heinrich „Henry“ Leuthold

Homebase: Ecuvillens, LSGE

Tätigkeit/Fachgebiet: Ich bin pensionierter Militärpilot und bin heute zeitweise als Fluglehrer in Ecuvillens tätig. Außerdem arbeite ich als Bärenführer im Fliegermuseum Payerne

Besondere Flugerlebnisse: Staffelpilot auf Mirage IIIS, Fluglehrer vom Bücker über Vämpis bis Mirage und Tiger. Versuchspilot und Chef der Erprobungsstelle: Lenkwaffenschiessen in Schweden, Erprobung Mirage Canard, Testpilotenaustausch mit Frankreich, Projektleitung FA-18, FLORAKO, etc, etc liegen geniessen

Mein Traum ist: Wasserfliegen in Kanada oder Skandinavien

Kontakt: technics@experimental.ch



ich ihm während einer Woche beim Zusammenbau der Zelle mit dem Baubericht am Schluss der Qualitätskontrolle. Nach Ende der 2. Woche war die Zelle fertig im Rohbau. Trotzdem ist zu bemerken, dass der Weiterbau auch beim "Fast Built- Kit" trotzdem enorm ist und bleibt.

Fazit: Wenn man die Bauzeiten einiger Hersteller vergleichen möchte, erlaube ich mir anhand der Erfahrungen der letzten 20 Jahre folgendes darzustellen: Wenn ich meine kleine Lancair, der ersten Kit Generation, mit den neuen Modellen vergleiche, könnte ich: 2 Lancair Legacy bauen, 3-4 Kitfox, 3-4 RV 6-8 und als Schlussbeispiel fast 8-9 RV-12. Das sind Angaben von unseren EAS Baukollegen welche diese Modelle fliegen)

Als ich beruflich noch Fluglotse war, wurde mir im Alter von 50 die Zusatzstelle als Dienstleiter bei Skyguide angeboten, just zu der Zeit, als wir das neue Florako Radarsystem einführten. Schlussfolgerung: Es folgten 8 Jahre, wo ich nur für das Geschäft und die EAS arbeiten konnte.

Nach der Pensionierung vor 7 Jahren, wagte ich mich wieder an das Projekt. Musste mich wieder einarbeiten, die Stunden und Jahre vergingen viel zu schnell, wobei ich anmerken muss, dass ich in diesen Jahren 5 Mietwohnungen total selber renoviert habe, also aushöhlen und Neuaufbau bis zur Fertigstellung, jeweils ca. 6 Arbeitsmonate.

Auch änderte sich in den Jahren das Layout des Panels mehrmals. Aus den Rundgeräten wurde ein rechteckiges EFIS Display mit Back-up Geräten verbaut. Alle NAV/COM, Transponder,



EAS Zulassung/Dokumentation (auslaufend)

Bauberater, Flugberater

Name: Heinz Lang

Homebase: Thun

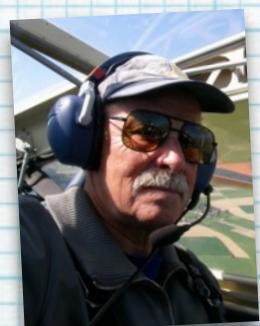
Flugzeug/Project: Kitfox IV-1200 (1995), neue Motorisierung (2013-14) mit HKS 700T, bisher einziger Motor in Europa und erster auf einem Kitfox. Mithilfe bei verschiedenen Projekten. Ski-Herstellung.

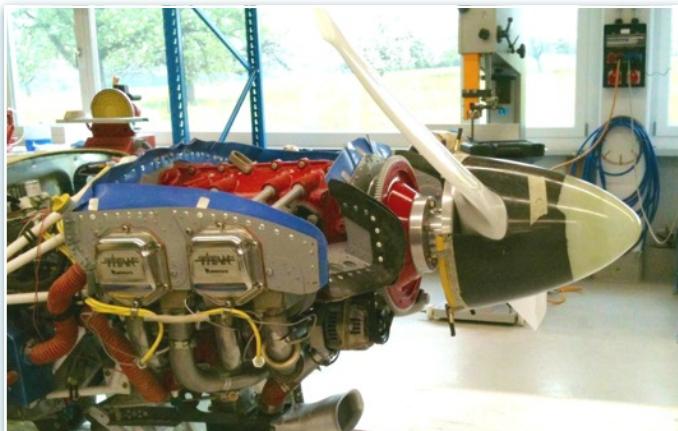
Tätigkeit/Fachgebiet: Dipl. El. Ing HTL (pens.), viele Jahre beim BAZL: Flugsicherungsanlagen, Projektleitungen, Luftraumfragen... bis Überprüfung Gebirgslandeplätze.

Besondere Flugerlebnisse: Mit Segelflug angefangen, Motorflug CPL, CRI, werde vermutlich mit Segelflug aufhören (ist immer noch „die erste Liebe“).

Mein Traum ist: Vielleicht doch noch ein Elektroflugzeug bauen und fliegen.

Kontakt: technics@experimental.ch





ELT etc. wurden wegen ? ? ? Normen durch Neue ersetzt.

Auch der Lycoming O-235 wurde durch einen neuen O-320 ersetzt, da ich die Steigleistung nach dem Abheben als zu gering empfand. Dies bedeutete auch eine neue 3/8" dicke Fuelleitung zu installieren etc.

Der zweite ebenfalls neue 3-Blatt MT Constant Speed Propeller, wog viel zu viel bei der Montage und musste mit riesigem Knurren in die Ecke gestellt werden. Out of Center of Gravity Range. Kann sehr billig gekauft werden, zum Aufhängen in der Küche als...

Die Cowling war ebenfalls nicht brauchbar. Es gab keinen Platz für Alternator, Starter, Auspuff, Carburetor Heat, Auspuff etc. Also 13 Ausschnitte machen und neu einharzen mit genügend Abstand. Selbstverständlich war auch das Stirnrad zu gross.

Ja so kann man sich irren

Nun, wie schon angedeutet, es gibt immer wieder Wege, jedoch sehr schmerhaft, weil teuer. Der neue 2-Blatt Fixpropeller Prince P-Tip wiegt blass noch 6 kg gegenüber 25 kg des Abmontierten. Die Leistung ist annähernd 80 % eines C/S. Was den Schmerz reduziert, ist das Wissen, dass es keine teuren TBO nach 60 Monaten gibt. (Wau...)

EAS Chef Bauberatung

Name: Georg Serwart

Homebase: Birrfeld LSZF

Flugzeug/Project: Bau eines Segelflugzeuges Elfe S4A (HB-1236).

Umbau dieses Flugzeuges in einen Motorsegler (HB-2146).

Totalrevision Cherry mit Einbau eines neuen Motors. (HB-YCY).

Tätigkeit/Fachgebiet: Dipl. Masch. Ing ETH im Ruhestand ca. 40% EAS Tätigkeit

Besondere Flugerlebnisse: Immer noch der Gebirgssegelflug bei guten thermischen Bedingungen

Mein Traum ist: noch 1000h fliegen mit dem Cherry.

Kontakt: construction@experimental.ch



Endpurt, der keiner werden sollte.

Im Jahr 2013 kam das Flugi erstmals aus der Garage. Mit mit einem Riesenkran bekam die Lancair erstmals Luft über das Haus gehoben und in die Ostschweiz zu Andi transportiert.

Bei Andi wollte ich dann die Fertigstellung schleifen, spachteln. Dachte und träumte. Ja wie flog ich bereits dort. Jedoch von einem Hochregal Boden, weil die Leiter wegrutsche. Die Verletzung krass und ich brauchte 7 Monate um wieder können plus 2 weitere Operation nach dem Spitalaufenthalt (Medical test ok).

Während dieser Zeit erteilte ich Andi in dass er das Flugzeug fertig spachteln, spritzen soll. Und hier liegt der Teufel Kunststoffbau. Es ist kaum vorstellbar Aufwand gegenüber Alu oder Stoff ist. diese Arbeiten, welche sehr schmutzig Stunden bis die Zelle in einem sehr guten werden kann. Als Beispiel sei zu nennen der Linienführung der Farbe Gelb zu Rumpf. Fast unvorstellbar dass wir ganzen Nachmittag brauchten, bis Einige mm höher oder ungemein. Ja finanzielle



vielen Helfern, zusammen unter der Zelle, wurde Rombach Nähe Lommis

vorantreiben, sprich vielleicht schon gehört runter auf den war sehr arbeiten zu ersten

Absprache schleifen und bei in wie gross der Es brauchte für alle waren, rund 500 Finish betrachtet die Erstellung Weiss am zu Dritt den es stimmte. vorne oder hinten das Farbbild

niedriger veränderte es lohnte sich, muss ich heute zugeben obwohl der Aufwand als sehr hoch betrachtet werden darf.

Ab 2014 kam die Zeit betrachtet eine Avioniker, welche Hilfe ich verschlang deren den Arbeitsaufwand

für die Avionik, bzw. Installationsarbeiten. Nüchtern Katastrophe. Es gibt in der Schweiz schlicht keine anbieten können, wollen etc. Ja es hört sich lustig an. Aber "VIER". Mag sein, dass ich zu viele Toys eingebaut habe und/oder sie scheut. Durch Zufall konnten wir dann René, ein Avioniker der Swiss

EAS Performance Evaluation

Bauberater, Flugberater

Name: André Beusch

Homebase: Grenchen LSZG

Flugzeug/Project: Ich habe eine Glasair Super II RG im 2003 fertig gebaut

Tätigkeit/Fachgebiet: Dipl. El-Ing ETH

Besondere Flugerlebnisse: Viele schöne Reisen mit der Glasair in ganz Europa und Nordafrika.

Mein Traum: Die IFR Ausbildung und die Zulassung meines Flugzeug





für meine Arbeit begeistern. So ging es langsam weiter. Ich war der Kableleinzieher, die Profis die Crimper. Die letzten Schlussarbeiten habe ich der AVIONITEC in Kloten erteilt. Die Mitarbeiter leisten super Arbeit und sind bezahlbar. Ich denke dass ich meine AVOR Liste bald fertig abarbeiten, die Systeme rauffahren und die Einbauten testen kann. Für den BAZL Experten habe ich für die Kontrolle auch einen Leckerbissen vorbereitet. Damit alle angeblich notwendigen Placards vorhanden sind habe ich mich für die maximal Variante entschieden und alles drucken lassen, sei es Siebdruck, Plottern oder weitere Verfahren. Das gibt rund 9 Seiten AFM Placard zu besichtigen. Mag jedoch mich nicht weiter über die Placard Hysterie äussern. Es gilt: wie man in die Berge ruft, so kommt teilweise ein Echo. Wahnsinn, was wir uns da auflasten.

Let's go flying

Ich freue mich, dass in rund 2 Monaten die Lancair auf den Flugplatz Birrfeld gezügelt wird, ihren Hangar Liftplatz bekommt und ich mich auf die verschiedenen Schlussprüfungen der EAS und BAZL freuen kann. Hello Paperwork, you are welcome.

Member Profil:

Name: Gordon Anderson

Homebase: LSZF

Projekt(e): Vansaircraft RV-10 (HB-YVJ)

Motor: IO-540-D4A5

Propeller: Hartzell 2-Blatt Blended Airfoil

Avionik: 2 x Dynon Skyview, Vertical

Power VP-X Pro, Garmin GNC255

Phase: Bau, (Motoreinbau / FWF)



EAS Sekretariat

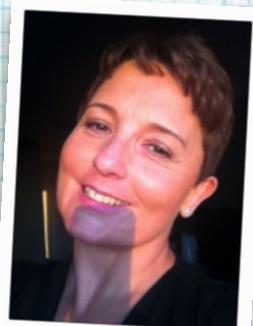
Name: Susanne Styger

Tätigkeit/Fachgebiet: Flight Attendant/Swiss Int. Airline (seit 24 Jahren), Segelflugpilotin.

Besondere Flugerlebnisse: Segelfliegen in den Alpen.

Mein Traum ist: Motorfluglizenz

Kontakt: sales@experimental.ch



Einmotorig unterwegs...

von Martin Pohl-Imfeld

Tief unter mir sehe ich den Bright Angel Trail - ja, genau da werde ich morgen früh hinabsteigen, bewaffnet mit Stirnlampe und Wanderstöcken, und bei Sonnenaufgang will ich am Colorado River sein. Der Grand Canyon sieht von hier oben aus dem Cockpit meines Sling2 Experimental Light Sport Aircraft unglaublich imposant aus, eine rotbraune, klaffende Wunde in der ansonsten überaus grünen, bewaldeten Landschaft. Der Colorado-Fluss hat sich fast 1800 Meter tief in das Tonto Plateau hineingefressen und die unterschiedlichsten Gesteinsschichten freigelegt Geologen finden hier ihre Geschichte auf der Silbertafel präsentiert. Ich bin einfach nur beeindruckt von der absoluten Weite und Grösse dieses Naturwunders. Kurz denke ich, was wäre, wenn der im Moment beruhigend, gleichmässig surrende Rotax-Motor mucken würde: Den Canyonrand könnte ich trotz der ganz guten Aerodynamik der Sling2 im Gleitflug nicht erreichen und an ein Landen im Canyon ist beim besten Willen nicht zu denken. Das eingebaute Gesamtrettungssystem beruhigt mich etwas, das wäre zumindest eine vernünftige und realistische Alternative.

Seit 1987 fliege ich, seit 27 Jahren

, in der Zwischenzeit hauptsächlich mit zwei (oder mehr) Jettriebwerken und ebenso vielen Kollegen im Multicrewcockpit. Meine heutige berufliche Fliegerwelt besteht aus und basiert auf einer unglaublichen Vielzahl von Redundanzen und Auffangebenen. Ein "Totalausfall" mit einem Airliner wird dadurch äusserst unwahrscheinlich,



EAS Weight & Balance

Name: Karl Haller

Homebase: Thun LSZW

Flugzeug/Project: Mein Flugzeug, das ich gerade bau, ist eine Brändli BX-2 Cherry. Um jetzt schon fliegen zu können habe ich mir einen Kitfox IV Speedster, HB-YGM, angeschafft.

Tätigkeit/Fachgebiet: Heute bin ich pensioniert. Beruflich hatte ich bei den SBB Schienenfahrzeuge beschafft, geprüft und eingeführt.

Besondere Flugerlebnisse: Schon als Kind hatte ich Modellflugzeuge gebaut. Der Fliegervirus liegt wahrscheinlich in der Familie, denn mein Grossvater hat im 2. Weltkrieg bei der Flieger Kp. 14 Aktivdienst geleistet. Zu den schönsten fliegerischen Erlebnissen gehören u.a. je ein Flug mit dem P-51 Mustang und mit dem Hunter T68.

Kontakt: Fragen zu meinem Ressort richtet ihr an w&b@experimental.ch



es müssen zuerst eine Mehrzahl von technischen und/oder menschlichen Ausfällen oder Fehlern auftreten, bevor es überhaupt richtig gefährlich werden kann. Durch die tausenden Flugstunden in

dieser sicherheitsbetonten Welt hat mein Gehirn angefangen, "sicherheitstechnisch" anders zu denken (oder ist es das Altern, das weiser und ängstlicher macht?).

Das Überqueren des Grand Canyon im einmotorigen Flugzeug wird plötzlich zur Herausforderung, obwohl ich das als frischer PPL-Jungpilot vor 25 Jahren schon mehrfach mit viel älteren Single Engine Flugzeugen und damals absolut entspannt getan habe.

Was hat sich heute an meiner Denkweise zum Single Engine Fliegen geändert? Und wieso

schätze ich vor allem das Fliegen mit diversen Experimental-Flugzeugen - z.B. mit der zweisitzigen Sling2, einem Ganzmetall-Kitflugzeug von "The Airplane Factory" aus Südafrika - so besonders? (Für den interessierten Homebuilder: www.airplanefactory.co.za - das Flugzeug ist wirklich der Hammer!)

Der Preflight Check wird zum Heimspiel



Obwohl ich die Sling2 nur gelegentlich fliege (von Torrance KTOA aus, für 120USD/h), habe ich bei diesem Flugzeug wirklich fundierte Systemkenntnisse. Deutlich mehr als zum Beispiel bei einer Cessna 172, obwohl ich darin schon viele hunderte Flugstunden verbracht habe. Der Motor der Sling2, ein Rotax 912ULS, ist exakt der gleiche, den ich in meinem Zodiac-Kitplane-Projekt zu Hause während vieler Arbeitsstunden verbaut habe. Ich bin dadurch vertraut mit

EAS Coordination

Name: Thomas Müller

Homebase: Lommis LSZT

Flugzeug/Project: KITFOX Speedster

HB-YGM habe ich im Zeitraum 1996-2001 gebaut. Seit September 2013 fliegt ihn ein neuer stolzer Besitzer ab dem Flugplatz Thun.

Mein neues Projekt, ein KITFOX S7SS, sollte bis Ende 2014 fertiggestellt sein. Siehe auch flykitfox.net

Tätigkeit/Fachgebiet: Nach 31 Jahren Berufsliegerei bei Swissair und SWISS bin ich seit Anfangs 2011 pensioniert. Die Faszination Fliegen ist aber geblieben und ich geniesse das Privileg der Experimental Fliegerei mit den vielfältigen Möglichkeiten.

Besondere Flugerlebnisse: Reisen im selbstgebauten Flieger mit der gleichgesinnten EAS Gemeinschaft wird auch meine Zukunft prägen.

Kontakt: Als EAS Coordinator bin ich die Anlaufstelle und Vermittler für alle möglichen Bereiche der EAS coordination@experimental.ch



ziemlich jedem Anschluss, jeder Systemkomponente, jeder "kritischen" Stelle der Antriebseinheit. Die Ganzmetallbauweise und der allgemeine Aufbau der Sling2 ist mir ebenfalls geläufig, weil ähnlich zu meinem eigenen Selbstbauflugzeug-Projekt. Der Preflight-Check mit der Sling2 wird so praktisch zum "Heimspiel".

Mehr Kapazität für Luftraumüberwachung

In der Sling2 sind diverse nicht-zertifizierte und deshalb erschwingliche, aber äußerst hilfreiche Instrumente eingebaut. Möglich ist das nur, weil das Flugzeug in der Experimental-Klasse zugelassen ist. Ein EFIS mit 3D-Terrain, ein elektronisches und sehr übersichtliches Engine Monitoring System, der Navigation Display mit Anzeige von Wetterdaten, Airspace- und Terrain-Warnung und ADS-B-Traffic (ebenfalls mit Warnung). Die elektronischen Geräte unterstützen mich derart gut während des Fliegens, dass ich spürbar mehr Kapazität für die wirklich wichtigen Dinge der VFR-Fliegerei habe (nämlich z.B. für die Luftraumüberwachung!).



Letzte Möglichkeit Rettungssystem

Das Gesamtrettungssystem, welches im Sling2 eingebaut ist, ist für mich eine "Last-Chance". Nach einer Mid-Air-Kollision und nachfolgend unkontrollierbarem Flugzustand, oder beim Engine-Failure über wirklich unlandbarem Gebiet habe ich einfach noch einmal eine "letzte Möglichkeit". Der relativ einfache, unbürokratische Einbau des Rettungssystems wird wiederum nur möglich dank der "Experimental"-Zulassung (und kostet übrigens ca. CHF 5'000.-).



Single Engine Fliegen bedeutet grundsätzlich, dass wegen der fehlenden Redundanz bei der Antriebseinheit gewisse Risiken eingegangen werden

EAS Leiter Schallmessungen

Regionalsekretär Grenchen

Name: Karl Kofmel

Homebase: Grenchen

Flugzeug/Project: KMCRO1 HB-YHJ Erstflug 16.Jan.2011/MCR4s F-PFRG

Erstflug Okt.2005 (in Frankreich gebaut mit 3 Kollegen)

Tätigkeit/Fachgebiet: Dipl. Masch. Ing. ETH

(Abschluss in Flugzeugstatik und Leichtbau) / Dipl. El. Ing. HTL

Besondere Flugerlebnisse: Fliegen geniessen.

Mein Traum ist: Weiterhin das Fliegen zu geniessen.

Kontakt: soundcheck@experimental.ch



(Motorausfall = "Red Master Warning" d.h. allerhöchste Gefahrenstufe). Diese Tatsache mache ich mir während jedes Fluges mental in aller Deutlichkeit - und zwar immer und immer wieder - bewusst! Meine Entscheidungen, sei es bei der Flugroutenwahl, bei der Wetterbeurteilung, bei der Zeitplanung, werden so rational und defensiv. Im Zusammenhang mit guten Systemkenntnissen, dem verantwortungsvollen Umgang mit den modernen, sehr hilfreichen Systemen an Bord und dem "Last-Chance"-Gesamtrettungssystem, fühle ich mich so auch mit nur einem Motor und Propeller absolut sicher unterwegs!

Der Rotax schnurrt heute zuverlässig und fast genüsslich weiter, bis nach der Landung am Grand Canyon Airport in der Parking Row 10 (da stehen die Übernacht-Parkierer immer). Mit Ausschalten der Zündung wird es ruhig, nur noch der warme und trockene Wind des South Kaibab Plateaus, der über die Asphaltbahn streicht, ist zu hören. Und bereits dringt der unvergessliche und unglaublich angenehme süßlich-herbe Duft der Zedern durch die leicht geöffnete Kabinenhaube. What a helluva life!!!

Materiallager

von Samuel Gautschi, HB YSH

Liebe EAS-Mitglieder,

Mit diesem Bericht möchte ich über den Stand der Arbeiten am EAS Lager mitteilen.

Die Idee, das umfangreiche Lager von Max Vogelsang, welches weitgehend aus alten Armeebeständen besteht und sich in den Räumlichkeiten von MSW befindet, für die Eigenbauer-Welt zugänglich zu machen, hatte Ende 2013 Georg Serwart.

Er hatte mich angefragt, ob ich beim Aufbau und der Organisation mithelfen würde. Zu diesem Zeitpunkt war ich noch mitten in der Endphase unseres Hatz Doppeldecker Projektes.

An der Generalversammlung im Frühling wurde das Lager den Anwesenden kurz vorgestellt. Nun 1 halbes Jahr später und x-Stunden, welche ich im Lager verbracht habe, ist ca. die Hälfte invertiert und so gut es geht geordnet und Teile wie z.B. Schrauben, welche der



EAS Segretario Regione Ticino

Name: Sandro Lumiella

Homebase: Locarno LSZL

Flugzeug/Project: Nel 2010 ho terminato la costruzione di uno Sportcruiser HB-YNM con il quale ho volato su 20 nazioni in Europa. Attualmente sto costruendo un Van's RV-10 www.lumiella.com da kit basico, prevedo ancora tanti anni di costruzione.

Tätigkeit/Fachgebiet: Quale professione dirigo due aziende legate al commercio di cavi elettrici ed impianti di domotica residenziale.

Besondere Flugerlebnisse: Volo da 15 anni su monomotori ed tra le esperienze più belle un volo su un L39 del Team Breitling, ai comandi per 5 minuti...

Mein Traum ist: Il mio sogno è di girare l'Africa con l' RV-10

Kontakt: Per qualsiasi informazione scrivetemi su ticino@experimental.ch



französischen Norm entsprechen weitgehend ausgemustert. Es sind heute ca. 180 Schubladen mit weit über 300 Positionen aufgenommen.

Dies sind vor allem Schrauben, Bolzen, Muttern, U-Scheiben, Annietmuttern, Kugellager, O-Ringe, Gelenke, Werkzeuge wie z.B. Nüsse und zum Teil Einzelteile wie antike Cockpitbeleuchtungen oder andere alte Luftfahrzeugteile, welche höchst wahrscheinlich niemand in unserer Szene brauchen kann, jedoch einfach nur schön sind zum Anschauen.

All diese Teile sind auf einer Excel-Liste aufgelistet und so gut es ging beschrieben (Teile wurden dazumals mittels einer durch die Armee eigens definierten Bezeichnung beschriftet, welche nicht zu entziffern ist). Um einen bestmöglichen Einblick zu haben, habe ich von jeder aufgenommenen Schublade ein hochauflösendes Foto gemacht, welches mit der Beschreibung zu jeder Schublade auf der EAS Webseite veröffentlicht werden soll. Dieses Foto ist zudem auf jeder invertierten Schublade angebracht.

Der aktuelle Stand soll nun auf einfache Art und Weise in den nächsten Monaten veröffentlicht werden.

Das EAS Mitglied kann sich so über das Inventar informieren und mit einer entsprechenden "Einkaufsliste" im Lager nach Anmeldung bei MSW die benötigten Teile selbst ausfassen. Die Bezahlung soll bis auf weiteres direkt vor Ort erfolgen. Wir hoffen, mit diesem Lager das Interesse der Mitglieder geweckt zu haben und werden je nach Nachfrage das Ganze noch weiter optimieren. In einer nächsten Phase werden umfangreiche Bestände an Schrumpfschläuchen, MIL-SPEC Kabel, Cherry Nieten und Stecker dazukommen. Die Preise können sich noch ändern, werden jedoch im Schnitt $\frac{1}{4}$ vom "Neu-Preis" ausmachen. Am EAS Sommer Fly-In in Langenthal werden wir euch eine kleine Auswahl am EAS Stand zeigen.



EAS Sekretariat Region Ostschweiz

Name: Andreas Meissner

Homebase: Birrfeld LSZF

Flugzeug/Project: Ich baute und fliege die Pulsar XP (HB-YTV).

Besondere Flugerlebnisse: Angesteckt durch meinen Vater, welcher über 50 Jahre Segelflug betrieb, begann ich mit 16 ebenfalls mit diesem Sport. Nach dem Besuch der FVS-Kurse kam ich zum Motorflug. Viele Jahre flog ich sowohl mit als auch ohne Motor. Für die Segelfluggruppe Bad Ragaz war ich 35 Jahre als Schlepppilot im Einsatz. Dabei kamen mehr als 4'500 Flüge zusammen.

Mein Traum ist: Ich freue mich darauf, meinen fliegerischen Horizont von der vertikalen Schlepper-Perspektive wieder mehr in die horizontale Reiseflugperspektive zu erweitern. Anknüpfend an frühere Flüge, welche mich mit dem Motorsegler bis nach Marokko brachten.

Kontakt: ostschweiz@experimental.ch



Lager MSW für EAS

Bild	Schubl. Nr.	Zugehörigkeit	Gang	Spalte	Position	Beschreibung	Dimension	Preis
	48	Splint-Bolzen	1 L	8	Vorne / Mitte	Splintbolzen, brüniert, cadmium plated, promatisiert	Ø4x40 / Ø4x43 / Ø4x57 / Ø5x10 / Ø5x14 / Ø10x25 / Ø10x43 / Ø10x47	0.50
	117	Kugellager	2R	2	Hinten / Oben	Pendel-Lager, Normale Rillenkugellager	I-Ø10/A-Ø25 / I-Ø8/A-Ø22, I-Ø10/A-Ø25	3.00
	126	Kabel-Tüllen	2R	5	Mitte / Oben	Kabeldurchführung, Gummi (Schwarz)	I-Ø6x3, I-Ø8x1, I-Ø6x1, I-Ø6x2, I-Ø4x3, I-Ø4x2, I-Ø4x1	0.20
	159	Annietmutter	2R	8	Vorne / Mitte	Plastic-Stop, Aluminium eloxiert & Metall cadmium plated	M4, M5 & Französische Norm	0.50
	168	Bolzen-Schrauben AN-Norm	2R	3	Hinten /Mitte	Aussen 6-kant Schrauben-Bolzen (Schaft), cadmium plated	AN5 - 45mm lang	0.50

EAS Chef PR & Communication

Name: Michael Wellenzohn

Homebase: Buttwil LSZU

Flugzeug/Project: Ich habe eine Vansaircraft RV-10, HB-YNN, gebaut.

Tätigkeit/Fachgebiet: Dipl. Wirt.-Ing. spezialisiert auf Quality-Management, Prozessoptimierung und Change-Management

Besondere Flugerlebnisse: Die Faszination, Fliegen, erfasste mich schon als Kind. Neben dem Erstflug in meiner RV-10 gehören Flüge in der Yak-52 und das Fliegen mit Freunden und Familie in Europa mit zu den schönsten fliegerischen Erlebnissen.

Mein Traum ist: In einem Militärjet mitzufliegen.

Kontakt: communication@experimental.ch



FIRST FLIGHTS



KITFOX 4 HB-YPB
23.4.2014 Peter Biggeli



RV-8 HB-YKG
7.6.2014 Simon &
Peter Wiedmer



Hatz CB1 HB-YSH
11.6.2014 Samuel &
Hansueli Gautschi



Lancair Legacy
HB-YPB 1.7.2014
Hans Bissig



RV-6A HB-YRV
17.4.2014 Ueli Aregger



LongEzy HB-YDZ 10.3.2014
Vito Wyprächtiger



Dein Flugzeug ?!
HB-Y_



RV-7A HB-YRA
15.2.2014
Roland Aeschbacher

EAS Chef Flighttesting

Name: Ernst Looser "Ernesto"

Homebase: Locarno LSZL

Flugzeug/Project: Zenair Zodiac CH 601 HDS

Tätigkeit/Fachgebiet: Militärberufspilot in Pension (Mirage III, Superpuma), Freizeit-Flugleher auf P3/PC-7.

Besondere Flugerlebnisse: 2001 Erstflug meines Zenair Zodiac CH 601 HDS. Inzwischen schon viele schöne Ferienflüge in die umliegenden Länder gemacht.

Kontakt: Bei Fragen flighttesting@experimental.ch



Willkommen in der EAS!

von *Alfons Hubmann*

Seit Jahresbeginn sind folgende Mitglieder zu uns gestossen:

Brüngger Urs	Selzach SO
Conca Olivier	Olten SO
Frey Thomas	Ebnat-Kappel SG
Langer Patrik	Küblis GR
Lasser Norman	Genthod GE
Torghelle Bruno	Zug ZG
Vasjak Valentin	Riga, Latvia

Termine:

Datum	Event	Ort
1.8.2014	PC-24 Roll Out	Buochs/Stans
22.-24-8.2014	EAS Summer Fly-In	Langenthal LSPL
29.-31.8.2014	LAA UK International Rally	Sywell UK
6.9.2014	Schallmessung	Grenchen LSZG

EAS Chef Zulassung

Name: Hans Kandlbauer

Homebase: -

Flugzeug/Project: Project in "Preliminary Design Phase".

Tätigkeit/Fachgebiet: Nach 33 Jahren Swissair, fliege ich seit 4 Jahren bei Edelweiss Air auf Airbus A-330. Als Beruf habe ich an der ETH Zürich Aerodynamik und Leichtbau studiert und doziere jetzt an der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften in Winterthur Flugphysik.

Besondere Flugerlebnisse: In meinen 43 Jahren in der Luftfahrt habe ich viele besondere Erlebnisse erfahren. Sie würden den Rahmen dieser kurzen Vorstellung sprengen.

Mein Traum ist: Ein selbst konstruiertes Flugzeug zu fliegen.

Kontakt: Für Fragen und Informationen könnt ihr mich unter acceptance@experimental.ch erreichen.



Nächste Ausgabe im Dezember

Die nächste Ausgabe des EAS-Newsletters erscheint im Dezember, unter anderem mit einem Reisebericht von Werner Maag und Eindrücken vom EAA Airventure 2014 aus Oshkosh von Thomas Müller und Georg Serwart.

Zum Abschluss bitte ich Euch nochmals mir Bilder und Berichte bis spätestens 10.November 2014 zukommen zu lassen. Natürlich freue ich mich über Feedback und Vorschläge von euch. Hoffentlich bis bald, beim EAS Fly-In in Langenthal.



EAS Geschäftsstelle

VP, Finanzen, Internationales

Name: Alfons Hubmann

Homebase: Bern, Grenchen, Ecuvillens

Flugzeug/Project: Rockwell 112 TC, vollständig restauriert. Velocity 173FG. EAS-P1, Bauzeit 6 Jahre.

Tätigkeit/Fachgebiet: Oec HFW, FAI-CIACA Präsident, EFLEVA Headoffice, Unternehmensberatung, Treuhand+Verwaltungen.

Besondere Flugerlebnisse: Als CPL-IFR auf Flug Bern-LDN mit Rockwell in CB eingeflogen. Testflüge Velocity. Heli- und Gyrocopter.

Mein Traum ist: P1-EAS die Arbalète (P1) mit modernsten Baustoffen +-Antrieben Einsatzfähig machen.

Kontakt: office@experimental.ch

