



2015

Annual Report

Jahresbericht des
Präsidenten
Rapport annuel du
président

Jahresbericht EAS
Coordinator
Rapport annuel du
coordinateur EAS

Jahresbericht Chef
Tech. Kommission
Rapport annuel du
chef de la CT

Baubericht Kitfox S7
Super Sport
Rapport Kitfox S7
Super Sport

EAS
Motorenwartungskurs
EAS Cours d'entretien
moteur



PASSION

EDUCATION

CRAFTSMANSHIP

EXPERTISE

PERSISTANCE

Build your own experimental.ch

Inhaltsverzeichnis

EAS Jahresbericht 2014 des Präsidenten	4
EAS Rapport annuel 2014 du président	6
Jahresbericht 2014 EAS Coordinator	9
Rapport annuel 2014 du Coordinateur EAS	10
Jahresbericht 2014 Chef Technische Kommission	12
Rapport annuel 2014 du Chef de la Commission Technique EAS	15
Baubericht Kotfox S7 Super Sport	18
Rapport de construction Kitfox S7 Super Sport	20
Wissen vertiefen und Sicherheit fördern EAS Motoreninstandhaltungskurs	21
Approfondir le savoir et promouvoir la sécurité EAS Cours d'entretien moteur	22
Termine	23
Agenda	23
EFLEVA President Newsletter 2015	24
EFLEVA Tour Award 2015	25
First Flights 2014	26
Impressum	27

EAS Jahresbericht 2014 des Präsidenten

von Werner Maag



Liebe Mitglieder

Nach den arbeitsintensiven Monaten anlässlich des 50-Jahr-Jubiläums im 2013, haben wir im Vorstand beschlossen, im vergangenen Jahr etwas gemütlicher zu fahren. Die erste Vereinfachung besteht darin, dass wir nur noch alle zwei Jahre an der AERO in Friedrichshafen mitmachen werden, da die Segelflieger und die deutschen Flugzeug Eigenbauer der Oskar Ursinus Vereinigung (OUV) ebenfalls nur noch jedes zweite Jahr dabei sein werden. Auf der Aero15 werden wir somit dieses Jahr wieder präsent sein.

Wir konnten an der AERO immer interessante Kontakte knüpfen, konkrete Neuanmeldungen von Mitgliedern waren jedoch selten.

Der Besuch am EAS Stand unserer Mitglieder und der Kontakt mit den europäischen Eigenbau Freunden ist sehr wertvoll. Dazu kommt die Gelegenheit, das ganze Spektrum der AERO zu sehen und neue Flugzeugkonstruktionen oder Details, welche für das eigene Projekt taugen, aus der Nähe zu prüfen. Aus all diesen Gründen lohnt sich die Fahrt über den Bodensee.

Kommunikation

Als wichtigen Punkt erachten wir weiterhin die gute Kommunikation mit unseren Mitgliedern intern und nach aussen. Den Flugzeug-Eigenbau-Interessierten, stehen eine immer besser aufdatierte Homepage und themenbezogene Beiträge in der Aerorevue als Informationsquelle zur Verfügung.

Anstelle einer regelmässigen Printausgabe verbreiten wir neu den EAS Newsletter im Internet und per E-Mail. Als neu gewählter Public Relations Mann schafft Michael Wellenzohn mit diesem Format eine raschere und attraktive Information für uns Mitglieder. Den EAS Newsletter bekommen alle Members mit einer Mailadresse direkt, und er ist jeweils auf der ersten Seite von www.experimental.ch veröffentlicht. (s. auch Beitrag EAS-Coordinator auf Seite 9)

Generalversammlung

Die Generalversammlung 2014 startete erstmals schon am Samstagmorgen mit technischen Schnupperkursen auf dem Flugplatz Birrfeld, wohin man auch durch die Luft anreisen konnte. Die Lektionen fanden guten Anklang und sollen zu richtigen Kursen erweitert werden. Im Anschluss folgte der Transfer in den Ochsenaal nach Lupfig nahe dem Birrfeld. Nach dem Apéro und einem feinen Mittagessen wurde die GV eröffnet.

Elf Neuanmeldungen von Projekten hatten wir im 2014. Vor allem die RV Typen sind momentan erfolgreich, weil sich die fliegerische Qualität und die Vollständigkeit dieser Metall Bausätze herumgesprochen hat. Wir mussten ein Projekt ablehnen, welches vollständig im Ausland gebaut werden sollte, obwohl es von einem Schweizer Initiant angemeldet worden war. Wir wollen uns als EAS nicht so weit in die Produktions-Szene ausdehnen. (s. auch Beitrag Chef TK auf Seite 12)

EAS Ausflug

Der EAS Ausflug im Mai nach Speyer am Rhein war als Trainingsflug ins nahe Ausland gedacht, mit der Möglichkeit zur Übernachtung und dem Besuch des riesigen Technikmuseums neben dem Flugplatz, mit dem weitherum sichtbaren Wahrzeichen einer Lufthansa Boeing 747 auf Stelzen.

Die Leute im Tower am Flugplatz waren sehr freundlich und an unseren Flugzeugen interessiert. Im Tower konnten wir sogar Velos mieten. Zu Fuss ins Städtchen sind es gut zwanzig Minuten. Am Sonntagmorgen machten einige von uns eine sonnige Schifffahrt auf den alten Rheinschlaufen und verpflegten sich noch einmal vor dem Rückflug übers Elsass. Es kam der Wunsch auf, im nächsten Jahr wieder einige Tage gemeinsam auszufliegen.

EAS Fly In

Das EAS Fly-In in Langenthal war zu Beginn etwas unsicher, da die Zustimmung der lokalen Clubs eher spät im Frühjahr eintraf. Doch dann ging's schnell und die Oberaargauer zeigten sich sehr gastfreundlich. Auch die Firma von Peter Daetwyler am Platz stellte uns sehr gute Räumlichkeiten und ihr Parkhaus zur Verfügung. Das Grillfest für die Early Birds war ausgezeichnet. Die Helfer und das Wirte-Team vom „s'Flügerli“ verwöhnten uns während des Aufenthaltes von früh bis spät - auch am Samstag im Hangar beim stilvollen Dinner.



Fliegerisch war die Lage des Platzes mit der nahen Piste ideal und Zuschauerattraktiv. Die recht kurze Piste verlangte eine präzise Landung, führte aber zu keinen Problemen.

Die auf Sonntag angesagte Kaltfront schreckte zwar viele Freunde aus dem weiteren Ausland ab, doch alle, die kamen, haben ein gemütliches und stilvolles Fliegertreffen erlebt.

Die Zukunft

Unser Verein EAS lebt, alle Techniker und Helfer sowie die Vorstandsmitglieder wollen die Aufgaben zeitgerecht bearbeiten und gute Lösungen finden.

Es wird ein IFR-Light angestrebt, mit der Auflage VFR starten und landen zu können, aber falls nötig auch eine Wolkendecke dabei durchfliegen zu dürfen. Es sollte auch die Möglichkeit bestehen unter Radarführung enroute IFR zu fliegen.

Dafür sollen auch die gut ausgerüsteten Homebuilt Flieger tauglich sein. Das UL Fliegen in der Schweiz wird populärer sein. Alle die Lust haben, ein Kunstwerk, wie ein selbst gebautes Flugzeug -modern oder antik- zu besitzen und zu fliegen, werden weiterhin bauen. Wir werden teils schon mit Elektro Flugzeugen trainieren oder auch solche bauen können.

Ich danke allen meinen Leuten im Zentralvorstand, dem Extended Board oder mit Aufgaben in einer Arbeitsgruppe für den grossen Einsatz während des vergangenen Jahres.

Auf die GV 2015 haben Henri Leuthold, Chef Technik und Heinz Lang, Redaktor AOM, ihren Rücktritt eingereicht. Die Kandidaten für deren Nachfolge werden in den GV Unterlagen separat vorgestellt.

Den Erbauern wünsche ich, dass alle Mailanfragen innert zwei Tagen eine kurze Antwort verdienen, wenn möglich mit einem Termin für einen definitiven Bescheid.

Auch mit den Spezialisten vom BAZL sind wir in gutem Kontakt. Wir versuchen, die Anfangsprobleme mit den neuen Regeln für die Instandhaltung zu lösen. Wir müssen noch stärker bekannt machen, dass der Erbauer und Halter seinen Flieger sehr gut kennt, diesen selber betreibt und deshalb die Instandhaltung sehr seriös nimmt. Wir erwarten hier vom BAZL noch eine Nachbesserung der „TM 02.001-60 Richtlinien für Eigenbauluftfahrzeuge“ (welche wir vor der Publikation nie einsehen konnten) mit allen für uns gültigen Vorschriften ohne Beschränkung auf „nicht komplexe Arbeiten“ für alle, die selber gebaut haben.

Wo sind wir in fünf Jahren, also 2020? Es wird (hoffentlich) ein neues Flugbenzin ohne Bleizusatz eingeführt sein. Ich erwarte, dass sich das „IFR light Konzept“ im europäischen Luftraum etabliert. Ferner hoffe ich auf eine produktive und erfüllende Bauzeit, so dass der Erstflug bald verwirklicht werden kann.

Statistik EAS (31.12.2014)

Eintritte 12, Austritte 7;

Anzahl Mitglieder: 532 Aktive, 22 Passive, 6 Annex, Total 560;

Erstflüge 2014: 10

in der Flugerprobung: 15 Flugzeuge

Projektanmeldungen: 11

Projekte im Bau ca. 180

fertige HB-Y-- im BAZL Register 188

EAS Rapport annuel 2014 du président

de Werner Maag



Chers Membres de l'EAS

Après l'intense engagement en 2013, nécessité par le jubilé du 50ème anniversaire, le comité a décidé de fonctionner en 2014 à un rythme plus tempéré. Pour commencer nous n'irons plus que tous les deux ans à l'Aero de Friedrichshafen, ceci parce que le Vol à voile et les constructeurs amateurs allemands de l'Oskar Ursinus Vereinigung (OUV) n'y seront eux aussi plus que chaque deuxième année. Nous serons donc à nouveau présents à l'AERO 2015.

Nous avons, à l'AERO, toujours créé d'intéressants contacts par contre les annonces concrètes de nouveaux membres y restent rares.

La visite de nos membres au stand de l'EAS et le contact avec nos collègues européens sont très enrichissants. L'occasion pour nous que présente le domaine de l'AERO de comparer une quantité de nouvelles constructions et détails touchant nos propres projets est un „must“ qui rentabilise absolument la traversée du Bodensee.

Communication

La bonne communication avec nos membres et avec l'extérieur représente pour nous un point important. L'actualisation de notre homepage s'améliore continuellement et des articles sur des thèmes particuliers dans l'Aéroveue sont des sources d'information pour les intéressés.

En lieu et place d'une version imprimée l'EAS Newsletter est maintenant publiée sur internet et transmise par courriel. Ce format permet à notre Public Relations Man Michael Wellenzohn d'informer nos membres plus rapidement et de façon plus attractive. Tous les membres possédant une adresse e-mail reçoivent l'EAS Newsletter directement, de plus celui-ci est publié aussi sur la première page de www.experimental.ch (voir aussi le rapport du Coordinateur EAS à la page 10)

Assemblée générale

L'Assemblée générale 2014 débuta pour la première fois déjà le samedi matin avec des cours techniques informatifs à l'aérodrome de Birrfeld où il était aussi possible d'y venir en avion. Les leçons y ont trouvé un écho très favorable et devraient être élargies sous forme de véritables cours. À la fin des cours l'équipe se déplaça à Lupfig près de Birrfeld vers la salle du Restaurant Ochsen. L'Assemblée générale fut ouverte après l'apéro et un succulent dîner.

L'année 2014 nous a apporté onze nouvelles annonces de projets. Les avions métalliques de type RVs sont actuellement les plus fréquents en raison de leurs excellentes performances de vol et de la qualité des Kits fournis. Nous avons été contraints de refuser un projet qui devait être construit entièrement à l'étranger, malgré le fait que la demande provenait d'un amateur suisse. Nous ne voulons pas en tant qu'EAS nous engager aussi loin dans la scène de production. (voir aussi le rapport du Chef CT à la page 15)

Excursion de l'EAS

L'excursion de l'EAS en mai à Speyer au bord du Rhin fut conçue comme entraînement à l'étranger avec la possibilité de dormir sur place et de visiter le grand musée technique situé à côté de l'aérodrome et facilement repérable par le Boeing 747 de Lufthansa haut placé sur ses échasses.

Le personnel de la tour de l'aérodrome fut très accueillant et intéressé par nos avions. Il nous fut même possible de louer des vélos, évitant ainsi une marche d'une bonne vingtaine de minutes jusqu'à la petite ville. Le dimanche matin quelques-uns d'entre nous s'offrirent une petite croisière ensoleillée sur le vieux Rhin accompagnée d'un bon repas avant le retour par l'Alsace. Nous souhaitons refaire cette année une telle excursion commune de quelques jours.

EAS Fly In

Le Fly-In de l'EAS à Langenthal n'était au début pas garanti car l'approbation des clubs locaux ne fut reçue que tard durant le printemps. Toutefois tout se passa ensuite très vite et nos collègues de Haute-Argovie nous accueillirent très chaleureusement. L'entreprise locale de Peter Daetwyler nous mis aussi d'excellents locaux et son parking à disposition.

La grillade pour les Early Birds fut parfaite. Les aides et le team du restaurant „s'Flügerli“ furent aux petits soins pour nous du matin au soir, y compris lors du repas du samedi soir dans le hangar. La disposition de l'aérodrome avec sa piste fut idéale et attractive pour les spectateurs. Le peu de longueur de piste exigeait un atterrissage précis mais il ne posa aussi aucun problème.

Le front froid annoncé pour le dimanche retint beaucoup de nos amis de l'étranger mais ceux qui firent le voyage malgré tout bénéficièrent d'une excellente ambiance conviviale.

L'avenir

Notre association EAS vit et tous les techniciens et aides ainsi que le comité veulent exécuter leurs devoirs en temps utile et trouver de bonnes solutions.

Nous travaillons à un IFR-Light avec la possibilité de décoller et d'atterrir en VFR mais permettant une traversée d'une couche nuageuse en cas de besoin. Le vol IFR en route sous contrôle radar devrait aussi être possible.

Nos avions d'amateurs bien équipés devraient pouvoir permettre cela. Le vol en ULM en Suisse deviendra plus populaire. Tous ceux qui ont envie de posséder un chef d'oeuvre tel qu'un avion de construction amateur, moderne ou antique, continueront à construire. Nous pourrons, déjà en partie, nous entraîner sur des avions électrique et pourront aussi en construire.

Je remercie toute mon équipe du comité central, l'Extended Board et ceux participant à un groupe de travail pour leur engagement de l'année passée.

Pour l'AG 2015, Henri Leuthold, Chef Technique et Heinz Lang, rédacteur OAM ont annoncé la cessation de leur activité. Les candidats pour leur succession seront présentés séparément dans les documents de l'AG.

Pour les constructeurs je souhaite que leurs demandes par mail puissent être confirmées brièvement dans les deux jours avec, si possible, une date pour la décision définitive.

Nous sommes aussi en bon contact avec les spécialistes de l'OFAC. Nous essayons de solutionner les problèmes initiaux des nouvelles règles pour l'entretien. Nous devons rendre encore plus connu le fait que nos constructeurs connaissent très bien leur avion, qu'ils l'exploitent eux-mêmes et par conséquent l'entretiennent sérieusement. Nous attendons ici encore de l'OFAC une amélioration de la „CT 02.001-60 Directives concernant les aéronefs amateurs“ avec toutes les prescriptions valables pour nous sans restriction „aux travaux non complexes“ pour tous ceux qui ont construit eux-mêmes leur avion.

Où serons-nous dans cinq ans, donc en 2020 ? Une nouvelle essence d'aviation, sans plomb, est (espérons-le) introduite. J'espère que le concept IFR light s'établisse dans l'espace aérien européen. J'espère aussi, plus loin, une période de construction productive et satisfaisante permettant la réalisation prochaine de premiers vols.

Statistique EAS (31.12.2014)

Admissions 12, Démissions 7;

Nombre de membres: 532 Actifs, 22 Passifs, 6 Annexes, Total 560;

Premiers vols 2014: 10

en phase d'essais en vol: 15 avions

Annonces de projets: 11

Projets en construction env. 180

HB-Y-- terminés, selon registre OFAC 188

Jahresbericht 2014

EAS Coordinator

von Thomas Müller

Vielfältige Anfragen in allen möglichen Belangen waren im 2014 ein Schwerpunkt meiner EAS Coordinator Tätigkeit. Der Antrag für das Einreichen der Instandhaltungsbewilligung war eines der Hauptthemen. Die Resultate aus der im Spätherbst publizierten Umfrage werden die Grundlage für die weiteren Gespräche mit dem BAZL bilden.

EAS Homepage

Die EAS Homepage mit dem öffentlichen und dem MEMBERS Teil wird zahlreich frequentiert.

Unter "NEWS" werden jeweils aktuelle Infos publiziert. Ein RSS feed über die NEWS kann unter "LINKS" auf der Einstiegsseite abonniert werden.

Jedes Mitglied hat auch Zugang zum internen MEMBERS Bereich. Das Login funktioniert über die Emailadresse, beruhend auf den Mitgliederangaben beim AeCS. Diese Angaben beim AeCS sollten also aktuell sein, damit der Zugriff auch gewährleistet ist.

Beiträge von EAS Mitgliedern zur Publikation auf der Homepage treffen eher spärlich ein. Viktorwings (Viktor Strausak) ist hier die Ausnahme, seine Reiseberichte begeistern immer wieder zahlreiche Leser. Auf dem Hitcounter kann dies einfach mitverfolgt werden.

Mit der Besetzung der Position des PR Verantwortlichen Michael Wellenzohn und des von ihm regelmässig verfassten EAS Newsletter, wurden in diesem Bereich neue Optionen geschaffen.



Dokumentation

Ueli Aregger und Gerald Janes haben die meisten Formulare, die für eine lückenlose Dokumentation gemäss EAS 12.34 (Luftfahrzeugdossier) für die Schlussabnahme nötig sind, in die englische Sprache übersetzt. Diese EAS Forms werden nun als beschreibbare PDF-Dateien im MEMBRES Teil unter "MY PROJECT" publiziert - ein erster Schritt zu einem möglichen elektronischen Bauordner.

Die englische Form wird auch speziell von unseren Kollegen aus der Romandie begrüsst.

Damit vereinfacht sich der Revisionsaufwand, Übersetzungen deutsch/französisch und umgekehrt werden somit hinfällig.

Projekt Datenbank

Im MEMBERS Bereich sind unter "DATABASE/DB-PROJECTS" etwas mehr als 400 Flugzeugprojekte erfasst. Die Drop Down Menus oder die Funktion „Advanced Search“ lassen vielfältige Abfragemöglichkeiten zu.

2014 wurden elf neue Projekte in der DB eingetragen. Als Projektnummer dient neu das Datum der Anmeldung.

Daniel Schmid hat in einer E-Mail alle Builder und Owner in der Database angeschrieben, um so die neusten Daten zu erhalten. Der Rücklauf war leider eher mässig. Aus diesem Grund sind nochmals alle Erbauer/Besitzer eines Experimental aufgerufen, ihre Projektdaten in der Datenbank zu überprüfen und fehlende oder falsche Informationen mittels „EAS DB Update Form“ zu melden. Das Formular ist im ARCHIVE auf der Homepage im MEMBERS Teil zu finden.

Die update Infos können auch direkt an den Coordinator weitergeleitet werden. (coordination@experimental.ch)

EAS Fleamarket

Nebst dem Marketplace auf der Homepage hat sich auch der EAS Fleamarket am Jahrestreffen gut etabliert. Eine zusätzliche Gelegenheit, ein Schnäppchen zu erwerben oder ein überflüssiges Teil loszuwerden.



EAS Höcks

Die EAS Mitglieder treffen sich regelmässig zum Gedankenaustausch an folgenden Orten:

Birrfeld, Ecuwillens, Grenchen, La Blécherette, Lodrino und Thun. Auch Nicht-



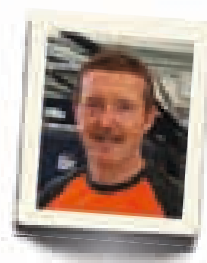
mitglieder sind an diesen Höcks herzlich willkommen. Es bietet sich hier eine ausgezeichnete Gelegenheit, aus erster Hand Informationen über die EAS, ihre Mitglieder und die vielen interessanten Projekte zu erhalten. Auf der EAS Homepage, unter "EVENTS", sind die genauen Informationen zu diesen Anlässen zu finden.

Auch im neuen Jahr stehen den Funktionären zahlreiche Aufgaben bevor, welche alle in der Freizeit

erledigt werden. Wir bemühen uns, alle Anfragen der Members in einem vernünftigen Zeitrahmen zu beantworten.

Rapport annuel 2014 du Coordinateur EAS

de Thomas Müller



De nombreuses demandes dans toutes sortes de domaines ont été l'un des centres de mon activité de Coordinateur de l'EAS en 2014. La demande pour l'acceptation du programme d'entretien fut l'un des thèmes principaux. Les résultats de l'enquête publiée à la fin de l'automne constitueront la base des prochaines discussions avec l'OFAC.

Homepage de l'EAS

Le site de l'EAS avec sa partie publique et sa partie MEMBERS remporte un franc succès. Sous les „NEWS“ des infos actuelles sont régulièrement publiées avec la possibilité de s'y abonner par un feed RSS.

Chaque membre a aussi un accès au domaine interne MEMBERS. Le login fonctionne par l'adresse e-mail déposée dans les données de membres de l'AéCS. Les données de l'AéCS doivent donc être actuelles si l'on veut que l'accès soit garanti.

Les articles des membres de l'EAS à publier sur la homepage sont malheureusement encore trop rares. Viktorwings (Viktor Strausak) représente ici l'exception et ses rapports de voyages enchantent les lecteurs à chaque fois. Le compteur de clicks permet de le constater simplement.

L'occupation du poste de responsable PR par Michael Wellenzohn et la rédaction des EAS Newsletter par ses soins nous a ouvert d'excellentes nouvelles options dans ce domaine.

Documentation

Ueli Aregger et Gerald Janes ont traduit en anglais la majorité des formulaires nécessaires à une documentation complète selon EAS 12.34 (Dossier de l'aéronef) en vue du contrôle final. Ces „EAS Forms“ sont maintenant disponibles en pdf modifiables et déposés dans la partie „MEMBERS“ sous „MY PROJECT“, un premier pas en direction d'un dossier de construction entièrement électronique.

La présentation en anglais est tout particulièrement appréciée par nos membres de Suisse romande.

Ceci nous simplifie grandement le travail lors des révisions et supprime les travaux de traduction.

Projet Banque de données

Dans le domaine „MEMBERS“, sous „DATABASE/DB-PROJECTS“ plus de 400 projets de construction sont enregistrés. Les menus Drop down ou la fonction „Advanced Search“ fournissent de nombreuses possibilités de filtrage.

Onze nouveaux projets ont été introduits dans la banque de données en 2014. Le numéro du projet est formé désormais par la date de l'annonce de construction.

Daniel Schmid a contacté par courriel tous les constructeurs et propriétaires enregistrés dans la banque de données pour obtenir des données actuelles. L'écho rencontré a été relativement faible. Pour cette raison nous demandons à tous les constructeurs/propriétaires d'un avion expérimental de vérifier leurs données enregistrées dans la banque et de les modifier le cas échéant au moyen de l'„EAS DB Update Form“. Le formulaire est déposé dans les archives de la homepage dans la partie „MEMBERS“. Les infos de mise à jour peuvent être aussi communiquées directement au Coordinateur EAS (coordination@experimental.ch).

EAS Fleamarket

A côté de la Marketplace de notre homepage, l'EAS Fleamarket lors des rencontres annuelles s'est bien établi. Une occasion supplémentaire de dénicher la pièce manquante ou de se débarrasser de composants devenus inutiles.

Stamms EAS

Les membres de l'EAS se retrouvent régulièrement pour échanger leurs idées à Birrfeld, Ecuvillens, Grenchen, La Blécherette, Lodrino et Thun. Les non-membres y sont aussi accueillis cordialement. Ainsi se présente une occasion parfaite d'obtenir des informations de première main sur l'EAS, ses membres et une multitude de projets intéressants. Notre homepage fourni sous „EVENTS“ les coordonnées exactes de ces rencontres.

De nombreuses tâches se présentent devant nos fontionnaires cette année aussi et qu'ils traiteront tous durant leur temps de loisirs.

Nous faisons tout notre possible pour traiter les demandes de nos membres dans un délai raisonnable

Jahresbericht 2014 des Chef Technische Kommission EAS

von Henri Leuthold



2014 konnten wir höchst erfreuliche 10!! Erstflüge verzeichnen, und mehrere Projekte stehen vor der Abnahme. Ich gratuliere allen Erbauern zu ihren hervorragenden Projekten und wünsche viele Happy Landings.

Die neue Instandhaltungsregelung ist nun in Kraft. Eine Umfrage zu diesem Thema läuft noch bis Ende Januar. Eine erste Auswertung zeigt, dass viele Unklarheiten und Fragen aufgetaucht sind. Insbesondere geht es um den Erfahrungsnachweis, die „Grandfather Rights“ und die Auslegung der Definition „komplexe Arbeiten“. Die Notwendigkeit dieser Berechtigungsübung für Erbauer wird vielfach angezweifelt.

Das BAZL anerkennt, dass die entsprechende TM (TM02.020-00, Klassifizierung von IH-Arbeiten) nicht in die EAS-Welt passt.

Die EAS macht einen Vorschlag, den Text der TM 02.001-60 (Richtlinien über Eigenbauluftfahrzeuge) anzupassen. Die neue TM wird dann in Zusammenarbeit mit dem BAZL formuliert.

Vermehrt erhalten wir auch Anfragen zum Bau im Ausland oder „factory assisted building“. Die Lufttüchtigkeitsanforderungen sind im Anhang 2 der Vereinbarung BAZL-EAS festgelegt.

Eigenbauluftfahrzeuge

Eigenbauluftfahrzeuge sind nicht musterzugelassene Luftfahrzeuge, die in der Regel in der Schweiz und Liechtenstein im Eigenbau durch den, oder die Erbauer hergestellt werden.

Der Erbauer eines solchen Luftfahrzeuges hat nachzuweisen, dass er mindestens 51% der Arbeitsleistung (Herstellung und/oder Zusammenbau der Bauteile) eigenhändig erbracht hat. Der Erbauer hat zu bestätigen, dass das verwendete Material und die Bauausführung den Bauunterlagen entsprechen. Allfällige Abweichungen von den Bauunterlagen sind aufzulisten und zu begründen. Eigenbauluftfahrzeuge sind zum Eigengebrauch bestimmt, eine gewerbsmässige Nutzung ist ausgeschlossen.

Hinweise

Bei Bausätzen (sog. Kits) wird von Fall zu Fall entschieden, ob die Bedingung der 51% eigenhändigen Arbeitsleistung (Bestimmung gemäss FAA AC No.20.27E) erfüllt ist. Fertigteile, wie Triebwerke, Räder, Propeller etc., sind dabei aus der 100% Basis auszuklammern.



Eigenbauluftfahrzeuge, welche nicht gemäss der vorliegenden Vereinbarung bezüglich Bauaufsicht im Ausland hergestellt worden sind, können somit nicht im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen werden.

Sofern die Prozesse der EAS strikte eingehalten werden, spielt es eigentlich keine Rolle, wo die Werkstatt steht. Wenn aber ein Erbauer sein Flugzeug bei einer Herstellerfirma bauen lässt und dabei nur hin und wieder einen Schraubenzieher in die Hand nimmt, stossen wir an die Grenzen des Eigenbaus. In diesem Fall muss er das Flugzeug dort immatrikulieren lassen, wo es gebaut wird.

Wenn aber jemand den Flieger im grenznahen Ausland baut, z.B. weil er dort einen preiswerten Werkstattraum findet, oder wenn er einen Teil der Arbeit im Werk das im Ausland liegt ausführen muss, weil dort die nötigen Lehren vorhanden sind und er damit die 51% Regel erfüllt, dann sollte das kein Problem sein.

Wichtig ist, dass bei der Projektanmeldung der Ablauf genau definiert ist.

Bereich Bauberater Schlussabnahmen

Mit zehn Erstflügen lagen wir auch 2014 über dem langjährigen Durchschnitt.

Alle Schlussabnahmen konnten reibungslos und mit nur wenigen Beanstandungen durchgeführt werden. Die Zusammenarbeit mit den BAZL-Experten ist sehr gut. Wir sind froh, wenn zum Schluss sehr erfahrene Fachleute unsere Werke nochmals genau kontrollieren.

Neue Projekte

Es werden laufend neue Projekte angemeldet. Nicht nur Vans-Typen, Leichtbauflieger MC-30, PIK 26, Midget-Mustang und BD-5! sind auch dabei.

Einige Mitglieder arbeiten auch an neuen Elektroflug-Projekten. Diese sind aber noch in der Projektierungs-phase.



Homepage

Viele Erbauer kennen unsere Homepage noch zu wenig. Im internen Teil unter der Rubrik „My Project“ findet ihr alle notwendigen Formulare, die es für die Schlussabnahme braucht. Einige wissen das nicht und suchen sich die Formulare mühsam in der Rubrik „Archive“ zusammen.

Ausbildung

Beim Ausbildungsangebot stehen wir noch am Anfang. Die Motorenkurse sind gut belegt. Mit Bruno Oberlin als Kursleiter, stehen uns 40 Jahre Erfahrung in der Motorenwartung zur Verfügung.

Wenn man AC 43-13 durchsieht, dann "erschlägt" einen der Wissensumfang fast, den es für den Flugzeugbau und Unterhalt braucht. Es ist nicht die Tiefe des Wissens, sondern der enorme Umfang. Wir wollen in unserer Schulung eine reduzierte Auswahl der vielen Methoden anbieten mit denen wir unsere Projekte durchziehen können.



Ausblick

2015 kommen wieder mehrere Projekte zur Schlussabnahme. Den administrativen Teil der Homepage wollen wir mit am PC beschreib- und speicherbaren Formularen abschliessen. Die Schulung wollen wir weiterentwickeln. Trotz allem wollen wir aber das Fliegen nicht vergessen.

Bereich Schallmessungen

Dieses Jahr konnten wir wie gewohnt zwei Messungen durchführen. Das Wetter schien im Vorfeld unsicher, entwickelte sich aber jeweils am Messtag zum Guten. Im Vorfeld wollte das BAZL das Notam für den entsprechenden Messtag nicht publizieren. Die Notwendigkeit sei nicht gegeben und falls man es trotzdem möchte, sei es kostenpflichtig. Dank der beiden an der zweiten Messung anwesenden BAZL-



Mitarbeiter, konnte diese Frage für die Zukunft gelöst werden. Da die Angaben der Probanden zum Teil sehr spät eingetroffen sind, konnte ich die Tabellen mit den Anflugdaten nicht verteilen, was zu Unsicherheiten bei den Piloten geführt hat.

Am Frühlingstermin haben wir zehn Flugzeuge überprüft. Wegen verschiedener Probleme (Wetter auf der Anflugroute, leere Batterie usw.) wurde unsere Flexibilität auf die Probe gestellt. So mussten wir mehrmals die Reihenfolge ändern.

Total haben wir 16 Flugzeuge überprüft. Davon waren 13 Eigenbauten.

Von den geprüften Eigenbauflugzeugen konnten sechs in die Klasse D, zwei in C und zwei in B eingeteilt werden. Zwei Maschinen (Kolibri ohne Zusatzschalldämpfer und Tailwind) haben den Grenzwert für eine Zulassung überschritten, und ein Dritter will nach einem Propellerwechsel die Messung im nächsten Jahr wiederholen.

Die Zusammenarbeit mit den Organen des Regionalflughafens Grenchen funktioniert gut und der zur Verfügung stehende Platz ist auch für eine Flotte von zehn Flugzeugen ausreichend.

Ich danke allen Mitarbeitern der Schallmessgruppe für ihren tollen Einsatz.

Bereich Flugberater

Februar 2014: Durchführung des Flugberaterrapportes und des Erstflugseminars in deutsch im Birrfeld.

Im Verlauf des Jahres wurden von den Flugberatern 16 Flugerprobungen auf Flächenflugzeugen, und eine auf Heli betreut. Davon wurden neun Flächenflugzeuge abgeschlossen.

Die mangelnde Erfahrung auf Heckradflugzeugen ist in den Dezember-News thematisiert worden, und wir werden in Zukunft mehr Training vor dem Erstflug verlangen.

Zwei neue Flugberater werden in die Gruppe aufgenommen: Karl Kistler für Heli und David Oldani für Flächenflugzeuge.

Ausblick 2015

Im Februar fanden ein Erstflugseminar inkl. Flugberaterrapport im Birrfeld statt.

Betreuung von ca. 15 Flugerprobungen.

Spezialität ist: der Turbinen-Heli Fama

Es sind Seminare inkl. Fliegen (Flz. und Heli) für die neuen FB in Bern unter Leitung des BAZL vorgesehen.

Rapport annuel 2014 du Chef de la Commission Technique EAS

de Henri Leuthold



En 2014 nous avons enregistré 10 !! premiers vols et plusieurs projets sont proches du contrôle final. Je félicite tous les constructeurs pour la qualité de leurs projets et leur souhaite beaucoup de „Happy Landings“.

La nouvelle réglementation de l'entretien est maintenant en vigueur. Une enquête à ce sujet est encore en cours jusqu'à fin janvier. Une première évaluation découvre plusieurs imprécisions et questions ouvertes. Il s'agit spécialement de la preuve d'expérience, des die „Grandfather Rights“ et de la définition des „Travaux complexes“. La nécessité de cet exercice de justification pour les constructeurs est tout simplement mise en doute.

L'OFAC reconnaît que la CT en question (CT 02.020-00, Classification des travaux d'entretien sur les aéronefs) ne correspond pas au paysage de l'EAS.

L'EAS fait une proposition d'adaptation du texte de la CT 02.001-60, Directives concernant les aéronefs amateurs. La nouvelle CT sera ensuite reformulée en collaboration avec l'OFAC.

Nous recevons de plus en plus de demande de construction à l'étranger en tant que „factory assisted building“. Les exigences de navigabilité sont définies dans l'annexe 2 de la convention OFAC-EAS.

Aéronefs de construction amateur

Les aéronefs de construction amateur sont des aéronefs sans certificat de type qui sont, en règle générale, construits personnellement en Suisse ou au Liechtenstein par leur/leurs constructeur/s.

Le constructeur d'un tel aéronef doit démontrer qu'il a exécuté lui-même au moins 51 % du travail (fabrication et/ou montage des composants). Le constructeur doit confirmer que les matériaux et l'exécution correspondent aux plans de construction. Toutes les dérogations aux plans doivent être inventoriées et justifiées.

Les avions de construction amateur sont destinés à l'utilisation personnelle, une utilisation commerciale est exclue.

Remarques

Pour les boîtes de construction (kits), la règle des 51 % de travail personnel est définie de cas en cas selon FAA AC No.20.27E. Les composants terminés tels que moteur, roues, hélice sont toutefois exclus de la base de 100%.

Les aéronefs construits à l'étranger et ne correspondant pas à cette convention concernant la surveillance de la construction ne peuvent donc pas être immatriculés en Suisse.

Si les processus de l'EAS sont strictement respectés, l'emplacement du local de construction ne joue en principe aucun rôle. Si toutefois le constructeur fait construire son avion chez un fabricant et n'apparaît activement que de temps à autres dans l'atelier, il atteint là les limites de la construction amateur. Dans ce cas l'aéronef devra être immatriculé là où il a été construit.

Si quelqu'un construit son avion à l'étranger près de la frontière, p.ex. parce qu'il dispose d'un local meilleur marché ou parce que le fournisseur exige l'exécution de certains travaux directement en usine à cause des gabarits et que la règle des 51 % est respectée, aucun problème ne devrait apparaître.

L'important est de définir exactement le déroulement lors de l'annonce de la construction.

Conseillers de construction, contrôles finaux

Avec dix premiers vols nous étions aussi en 2014 au-dessus de la moyenne annuelle.

Tous les contrôles finaux ont été exécutés sans difficultés et avec peu de défauts. La collaboration avec les experts de l'OFAC est très bonne. Le contrôle final de notre travail par des professionnels très expérimenté nous est très utile.

Nouveaux projets

Constamment de nouveaux projets nous sont annoncés. En dehors des Vans on trouve l'avion léger MC-30, le PIK 26, le Midget-Mustang et le BD-5 !

Quelques membres travaillent aussi à des projets de vol électrique qui se trouvent toutefois encore en phase de développement.

Homepage

Plusieurs constructeurs ne connaissent notre homepage encore que trop peu. La rubrique „My Project“ dans la partie interne donne accès à tous les formulaires téléchargeables nécessaires au contrôle final. Quelques-uns ne le savent pas et recherchent ces documents avec peine dans la rubrique „Archive“.

Formation

Notre offre dans le domaine de la formation en est encore à ses débuts. Les cours moteurs sont bien fréquentés. Le chef de cours Bruno Oberlin met à disposition une expérience de 40 ans dans l'entretien des moteurs.

Lorsque l'on parcourt l'AC 43-13 on se trouve presque „choqué“ de l'étendue des connaissances nécessaires à la construction d'avions et à l'entretien de ceux-ci. Il ne s'agit pas de la profondeur de ces connaissances mais de leur énorme étendue. Nous voulons donner dans notre formation un ensemble réduit de beaucoup de méthodes en vue de pouvoir mener à bien nos projets.

L'avenir

Plusieurs projets sont attendus pour le contrôle final. Nous voulons terminer les formulaires administratifs en les rendants interactifs depuis le PC et stockables sur la homepage. Nous voulons continuer à développer la formation. Et malgré tout nous ne voulons pas oublier de voler.

Domaine des mesures de bruit

Cette année les deux actions de mesure ont été conduites comme prévu. La météo incertaine au début s'est améliorée à chaque fois. Initialement l'OFAC n'était pas disposé à publier le Notam correspondant. Il considérait que la nécessité n'était pas donnée et que si nous y tenions nous devrions payer les frais de publication. Cette question put être réglée pour l'avenir grâce à la présence des deux collaborateurs de l'OFAC à la seconde action de mesure. La fourniture très tardive des données des avions à mesurer a eu pour conséquence qu'il ne m'a pas été possible de distribuer la table des données de vol pour les mesures, provoquant ainsi une incertitude chez les pilotes.

Au printemps nous avons mesuré dix avions. Divers problèmes (météo sur la zone d'approche, batterie vide, etc.) ont mis notre flexibilité à rude épreuve. Nous avons ainsi été contraints de modifier plusieurs fois la file d'attente.

Au total nous avons mesuré 16 avions dont 13 de construction amateur.

Six des avions amateurs ont obtenu la classe D, deux la classe C et deux la classe B. Deux avions (Colibri sans silencieux et Tailwind) ont dépassé la limite d'approbation et un troisième répètera les mesures l'année prochaine avec une autre hélice.

La collaboration avec l'organisme de l'aéroport de Granges fonctionne bien et la place mise à disposition est suffisante même pour une flotte de dix avions.

Je remercie tous les collaborateurs du groupe des mesures de bruit pour leur excellent engagement.

Domaine des conseillers d'essais en vol

Le rapport des conseillers d'essais en vol et le séminaire des premiers vols ont eu lieu à Birrfeld en février 2014.

Les conseillers d'essais en vol ont accompagné au cours de l'année 16 avions en phase d'essai ainsi qu'un hélicoptère. Neuf avions ont terminé leurs essais.

Le manque d'expérience sur les avions à roue de queue a été évoqué dans les News de décembre, nous exigerons à l'avenir plus d'entraînement avant le premier vol.

Deux nouveaux conseillers d'essais en vol ont été admis dans le groupe, il s'agit de Karl Kistler pour les hélicoptères et David Oldani pour les avions.

Regards sur 2015

En février ont eu lieu à Birrfeld le séminaire des essais en vol et le rapport des conseillers d'essais en vol.

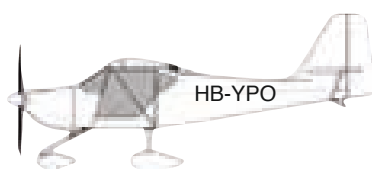
Accompagnement d'environ 15 projets en phase d'essais en vol.

Une spécialité sera l'hélicoptère à turbine Fama

Des séminaires pour les conseillers d'essais en vol, avec vols d'essai (avion et héli), sont prévus à Berne sous la direction de l'OFAC.

Baubericht Kitfox S7 Super Sport

von Daniel Lutz



Im Oktober 2013 flogen Thomas Müller und ich für eine Woche nach Idaho. Wir besuchten in Homedale die Kitfox-Factory und ich nutzte die Gelegenheit, meine Bestellung eines neuen Kitfox zu vervollständigen. Dabei hatten wir die Möglichkeit, während drei Tagen mit der Flugschule

„Stick and Rudder“ mit zwei neuen Kitfox S7 Super Sport das Backcountry von Idaho zu erfliegen. Ein einmaliges und unvergessliches Erlebnis.

Das Flugzeug wurde mit rund drei Monaten Verspätung geliefert, dafür in absolut einwandfreiem Zustand und vollständig.

Mit der Bau Erfahrung eines Kitfox IV Classic in vergangener Zeit, habe ich im März 2014 mit dem Bau eines neuen Kitfox der Serie 7 begonnen.



Ein echtes Reiseflugzeug

Die Unterschiede und die Entwicklung dieses Flugzeuges im Vergleich zu den früheren Kitfox sind enorm. Der Motorenraum ist viel grösser. Das Flugzeug ist länger und breiter, die MTW ist um sage und schreibe 160 kg höher und liegt neu bei 704 kg. Die Mittelkonsole im Cockpit bietet Platz für die Pedalverstellung, Benzinhahn, Flapsverstellung, Steckdosen, Trimschalter und Parkbremse. Das Fahrwerk ist breit und stabil, sämtliche Umlenkungen sind gelagert, die Trimmung ist elektrisch, die Sitzpolster sind im Design und in der Qualität hochstehend, der Gepäckraum ist riesig und kann mit bis zu 75 kg Gepäck beladen werden - ein echtes Reiseflugzeug. Gegen einen Aufpreis sind einige Bauteile und die Flügel vorgefertigt erhältlich. Das spart viel Zeit und Arbeit, selbst die Belastungsprüfung der Flügel fällt weg.

Kein Spielzeug

Wenn Experimental-Erbauer bis anhin den Kitfox als „Spielzeug“ belächelt haben, werden diese Kritiker ihre Meinung beim S7 revidieren müssen. Die neuen Kitfox sind echte Flugzeuge, sehr stabil und ruhig in der Luft, beim Start und bei der Landung.

Die Bezeichnung „Super Sport“ wird bei meinem Kitfox nicht ganz zutreffen, ausser vielleicht in Bezug auf die sportliche Bauzeit. Ich verzichte auf Radschuhe und andere aerodynamischen Feinheiten und werde, wie mit dem Vorgänger, im Vergleich zu andern langsamer unterwegs sein. Ich bevorzuge Zugänglichkeit und Einfachheit, was beim Kitfox gut realisierbar ist.



Geniale Optionen

Das Bau-Manual ist genau, mit gut brauchbaren und erklärenden Illustrationen. Steht man mit seinem Englisch am Berg, hilft die Zeichnung weiter. In dutzenden Schachteln und hunderten von Plastikbeuteln sind die Bauteile verpackt und mit Nummern versehen, welche im Manual wiederum gut auffindbar sind.

Genial sind die Optionen, die beim Kitfox zur Verfügung stehen. Ob mit Heck- oder Bugrad, man hat beides zur Auswahl. Innerhalb relativ kurzer Zeit ist der Kitfox von Bug- auf



Heckradbetrieb umgebaut, es muss aber im AFM dokumentiert sein und die Wägung (Weight and Balance) muss entsprechend aktualisiert werden.

Die Holz-Rippen für Heckflügel und Seitensteuer, Vollverglasung der Türen, die vorgefertigten Wingtips und die Leading-Edges (Eintrittskanten Flügel) sind weitere vorteilhafte Optionen.

Das Windshield und Turtledeck (Verglasung hinter der Kabine über dem Gepäckraum) sind stabil und vorgeformt. Das erleichtert das Anpassen, Zuschneiden und Einbauen.



Wie bei jedem Experimental-Projekt bin ich auf Mithilfe und Ratschläge von Fachpersonen und Profis angewiesen. Diesen Support finde ich bei Thomas Müller, Andy Rombach, Silvan Wild, Charly Kistler, Bernhard Stamm und Dani Schweizer. Herzlichen Dank an euch alle!

Rapport de construction Kitfox S7 Super Sport

de Daniel Lutz



En octobre 2013, nous sommes allés Thomas Müller et moi une semaine en Idaho. Nous avons visité à Homedale la Kitfox Factory où j'en ai profité pour compléter ma commande d'un nouveau Kitfox. En profitant de la possibilité que nous offrait l'école de pilotage „Sitck and Rudder“, nous avons survolé l'arrière pays de l'Idaho à bord de deux nouveaux Kitfox S7 Super Sport, une expérience unique et inoubliable. La livraison a eu trois mois de retard, mais par contre en parfait état et complète. Appuyé sur l'expérience acquise précédemment par la construction d'un Kitfox IV Classic, j'ai donc démarré la construction d'un nouveau Kitfox de la série 7 en mars 2014.

Un véritable avion de voyage

La différence et le développement de cet avion par rapport aux versions précédentes sont énormes. L'espace moteur est beaucoup plus grand. L'avion est plus long et plus large, le MTOW est augmenté de pas moins de 160 kg pour se monter maintenant à 704 kg. La console centrale dans le cockpit offre de la place pour le réglage des pédales, le robinet d'essence, la commande des flaps, des prises, le trim et le frein de parcage. Le train est large et stable, les articulations possèdent des paliers, le trim est électrique, les sièges sont de bon design et de haute qualité, l'espace bagages est spacieux et peut accueillir 75 kg de matériel – un véritable avion de voyage.

Contre supplément de prix, quelques composants et les ailes peuvent être livrées préfabriquées. Ceci économise beaucoup de temps et de travail, même l'essai de charge de l'aile n'est dans ce cas plus nécessaire.

Pas un jouet

Si les constructeurs amateurs considéraient le Kitfox comme un jouet, les critiques devront revoir leur opinion quand au S7. Les nouveaux Kitfox sont de vrais avions, très stables et bien assis dans l'air, au décollage et à l'atterrissage.

La désignation „Super Sport“ ne correspondra pas à mon Kitfox, à part peut-être le temps de construction. Je renonce aux capots de roue et à d'autres finesses aérodynamiques et serai, comme avec le précédent, plus lent en vol que les autres. Je préfère l'accessibilité et la simplicité, ce qui est bien réalisable avec le Kitfox.

Options géniales

Le manuel de construction est précis avec de bonnes illustrations claires. Si l'on reste bloqué sur sont anglais, les dessins complètent la compréhension. Des douzaines de cartons et des centaines de sachets en plastique contiennent les pièces, bien repérables par des numéros que l'on retrouve ensuite bien dans le manuel.

Géniales sont les options disponibles pour le Kitfox. Soit roue de proue, soit roue de queue, les deux sont disponibles. En relativement peu de temps la transformation peut être effectuée. Elle doit toutefois être documentée dans l'AFM et la pesée (Weight and Balance) doit être actualisée.

Les nervures en bois pour les empennages horizontal et vertical, le vitrage intégral des portes, les wingtips et les leading-edges préfabriqués sont d'autres options avantageuses.

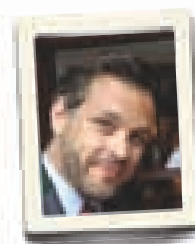
La verrière frontale et le turtledeck (verrière arrière au-dessus de l'espace bagages) sont stables et préformés ce qui facilite l'ajustage, la coupe et le montage.

Comme pour chaque projet expérimental, je suis dépendant de l'aide et des conseils des spécialistes et des professionnels. Grace à Thomas Müller, Andy Rombach, Silvan Wild, Charly Kistler, Bernhard Stamm und Dani Schweizer, ce support est bien assuré.

Wissen vertiefen und Sicherheit fördern

EAS Motorenwartungskurs

von Michael Wellenzohn



Die Wolken hängen schon tief und bald soll es zu schneien beginnen. Keine Chance, mit dem Flugzeug nach Grenchen zu fliegen. Also ab ins Auto und auf zum Flughafen. Was gibt es besseres, als bei diesem Wetter die Zeit mit gleichgesinnten Amateurflugzeugbauern zu verbringen und im Hangar der Aircraft Service Grenchen (ASG) die bestehenden Kenntnisse der Motorenwartung zu vertiefen.

Bruno Oberlin teilt seine Jahrzehnte lange Erfahrung und viele Tricks, gemischt mit der richtigen Portion Humor mit uns. Bei jeder Frage kann er anscheinend auf einen Fundus von Wissen zurückgreifen der mich als Teilnehmer beeindruckt und hilft, die Motorenwartung selber durchzuführen soweit es meine Kompetenzen erlauben.



Eindrücklicher Anschauungsunterricht

Roland Aeschbacher hat freundlicherweise seine RV-7A als Anschauungsobjekt zur Verfügung gestellt. Wir neun Teilnehmer stehen um den Aerosport Lycoming IO-320 Motor herum, der einen Sensenich Fixedpitch Propeller antreibt. Bruno geht mit uns den Wartungsablauf vom Propeller über das Ölsystem, Treibstoff/Gemischaufbereitung, Zündsystem bis zum Auspuff und die korrekte Dokumentation per System durch.

Zwischendurch sind Fragen willkommen und einige Anekdoten kommen Bruno ebenfalls in den Sinn, die Teils Unterhaltung bieten, aber uns auch immer vor Augen führen, welche Risiken bestehen und worauf zu achten ist. Die Zeit verfliegt und wir genehmigen uns einen Café beim C-Büro. Gespräche über Bau- / Flugerfahrungen und Wartungstipps lassen kaum Zeit, den Café zu trinken. Dank vorbereitetem Material kann uns Bruno anschaulich am Objekt den Magneto und seine Eigenschaften erklären und vor allem, worauf bei der Installation zu achten ist. Dank verschiedener Typen kennt man auch die zwei hauptsächlich benutzen Systeme und deren Unterschiede. Auch verschiedene Vergaser hat Bruno mitgebracht. Er zeigt uns an diesen Beispielen die Schwachstellen, welche man bei einer Kontrolle im Auge behalten sollte.

Kursangebot nutzen

Nach dem Mittagessen im Airport Restaurant geht's dann in den Endspurt. Individuelle Fragen, die auch individuelle technische Probleme betreffen, beantwortet Bruno souverän und gibt Hinweise, welche Verfahren man anwenden kann, um Probleme einzugrenzen um gezielt vorgehen zu können. In jedem Fall lohnt es sich, das Angebot der EAS Kurse zu nutzen. Die Möglichkeit neues zu lernen und bestehendes Wissen zu vertiefen, fördert die Sicherheit und spart Zeit.

Das aktuelle Kursangebot wird jeweils auf der Website und im EAS Newsletter publiziert.



Approfondir le savoir et promouvoir la sécurité

EAS Cours d'entretien moteur

de Michael Wellenzohn



Les nuages se traînent déjà bas et bientôt il commencera à neiger. Aucune de voler jusqu'à Granges, on ira donc en voiture. Qu'y a-t-il de mieux par ce temps que d'échanger des idées avec d'autres constructeurs amateurs et d'approfondir ses connaissances sur l'entretien des moteurs dans le hangar d'Aircraft Service Grenchen (ASG).

Bruno Oberlin partage avec nous ses longues années d'expérience et de savoir-faire en agrémentant ses commentaires d'une bonne portion d'humour. Il a réponse à chaque question, se basant sur une somme de savoir-faire impressionnant le participant que je suis, aidant à procéder soi-même à l'entretien du moteur sous réserve de ses propres compétences.

Impressionnante démonstration pratique

Roland Aeschbacher a mis aimablement son RV-7A à disposition comme objet de démonstration. Les neuf participants du cours entourent le moteur Aerosport Lycoming IO-320 qui entraîne une hélice Sensenich Fixedpitch. Bruno nous explique méthodiquement le déroulement de l'entretien depuis l'hélice en passant par le système de lubrification, la préparation du mélange de carburant, le système d'allumage jusqu'à l'échappement et la documentation correcte.

Entre-deux les questions sont les bienvenues et quelques anecdotes viennent aussi en mémoire de Bruno apportant de l'ambiance mais mettant aussi devant nos yeux l'existence de risques et sur quoi il faut porter notre attention. Le temps s'envole et nous nous permettons un café bureau C. Les discussions sur les constructions, les expériences de vol et les trucs d'entretien nous laissent à peine le temps d'avaler le café. A l'aide de matériel de démonstration Bruno peut nous démontrer clairement le fonctionnement de la magnéto et ses propriétés et surtout sur quoi il y a lieu de faire attention lors de l'installation. Grace aux différents types présentés nous apprenons à connaître les deux principaux systèmes et leurs différences. Bruno nous aussi apporté différents carburateurs. Il nous montre sur ces exemplaires les points faibles à tenir à l'oeil lors des contrôles.

Faire usage de l'offre des cours

Après le repas au restaurant de l'aéroport nous nous engageons sur la ligne d'arrivée. Bruno répond souverainement aux questions individuelles touchant des problèmes techniques particuliers et donne des indications sur les procédures permettant de cerner le problème et de le solutionner avec succès. Profiter de l'offre des cours EAS est en tous les cas bénéfique. La possibilité d'apprendre de nouvelles choses et d'approfondir ses connaissances améliore la sécurité et économise du temps. L'offre actuelle peut être consultée en tous temps sur la homepage EAS et dans les Newsletter.

Termine:

Datum	Event	Ort
11.4.2015 13:30	EAS Generalversammlung 11:30 Aperó, 12:30 Snack EAS Assemblée générale 11:30 Apéro, 12:30 Snack	Mehrzweckhalle Lupfig
18.4.2015	Schallmessung Mesures de bruit	Grenchen
15.-18.4.2015	AERO 15 EAS Stand	Friedrichshafen (D)
1.5.2015	BAZL Instandhaltungskurse BAZL Cours d'entretien	Lausanne
2.5.2015	BAZL Instandhaltungskurse BAZL Cours d'entretien	Ittigen
1.-3.5.2015	Spring Fly-Out	Salzburg Hangar 7 Flying Bulls /St. Johann i. Tirol
9.5.2015	Schallmessung (Ausweichtermin) Mesures de bruit (date réserve)	Grenchen
20.6.2015	Flugplatzfest Lommis, EAS Fly-In mit Gratislandung Fête de l'air Lommis, EAS Fly-In avec atterrissage gratuit	Lommis
14.-16.8.2015	EAS Fly-In	tbd
29.8.2015	Schallmessung Mesures de bruit	Grenchen
12.9.2015	Schallmessung (Ausweichtermin) Mesures de bruit (date réserve)	Grenchen



Presidents Newsletter January 2015

Dear EFLEVA Colleagues and Friends,



As we enter a new year I wish you all, your families and friends a happy and prosperous 2015 with fun and enjoyable flying.

Nearly all our member organisations came together at our Annual Technical and Business (T&B) Conference last October at the Museo Storica Aeronautica Militare, Vigne di Valle, Bracciano, just north of Rome. Once again it was good to meet up again share our common passion and discuss how we can ensure we can continue both to enjoy it and vitally see it grow into the future. We chose to title that conference "TIMES OF CHANGE AND OPPORTUNITY"

because today that is exactly the position we are in

When we started our Federation seven years ago there was great uncertainty as to how our sector would be affected. Annex II seemed to offer a haven for those operating within it but we knew the hand of EASA would influence us and our future interests. We all recognised that one, possibly the first responsibility of our organisations, is to secure a regulatory environment for our members that would ensure our passion and hobby would not only continue but thrive into the future. We saw rules designed for commercial activity being applied to General Aviation that have strangled it, adding to cost and complexity of operation. During 2014 we saw after much work by ourselves, other Federations and Europe Air Sports the seeds of a complete change and the recognition of the need for proportionate regulation. Today we see the EASA GA roadmap, developed over the last year, as driving a new EASA programme and a refreshing approach to regulation.

In October EASA held a General Aviation Conference in Rome – one week before our own Technical & Business Conference. With over 350 delegates from all EU states, many National Government representatives and the senior management of EASA discussing the future of our sector this was probably the most important gathering of General and Sports & Recreational Aviation interests in recent decades. I was pleased not only to attend the EASA conference but present on the diversity of GA in Europe, underlining the need for proportionate regulation that encouraged sector growth. This was an opportunity to focus on the need to recognise that diversity we are aware of; and specifically to focus on our own sector of sports and recreational aviation. At the same time EASA had issued the consultation on future changes to the basic regulation which as we know is the basis of how much of our sector operates driven by the definitions within annex II; though we do need to recognise that many of our Vintage members are fully EASA regulated.

So it really is a "Time of Change and Opportunity" our focus will be to ensure we take every opportunity from that. A US style LSA seems to be on the horizon. We have positioned ourselves to have direct involvement with EASA on the basic regulation proposals that effect our sector and particularly the Amateur Build definition. We continue to work to resolve the rights of cross border overflight for us all and follow through on other initiatives.

The following pages include an outline review of our T&B conference.

My very best wishes for 2015

Roger Hopkinson
President

Head office: EFLEVA, PO-Box 6620, CH-3001 Bern
Internet : www.efleva.eu – email : info@efleva.eu Tel : +41 31 3812 222
Registered : 46, rue Sauffroy - 75017 Paris – France

1/5

Spreading our wings together

EFLEVA TOUR AWARD 2015

Objectives

EFLEVA wishes to raise awareness of the possibility for cross border flights by Experimental and Vintage aircraft and to encourage owners and pilots to fly internationally with their machines.

While EFLEVA operates through the member federations in each country, this award seeks to raise awareness of EFLEVA activities within the national associations, by creating a "Sporting" Event.

To keep the operation simple it is organised on a declarative basis. Pilots who wish to compete only need to declare and provide proof of their flight at the end of the competition. There is no pre-registration and no entrance fee is charged.

The Challenge

Individual pilots are required to visit as many ECAC countries as possible, by flying into a recognised airfield, using an aircraft which meets either the EFLEVA definition of Experimental or the EFLEVA definition of Vintage. Flights must be performed within the given time period.

Eligibility

Pilots must be member of one of the EFLEVA member federations and up to date with their membership subscriptions. Aircraft must meet either the EFLEVA definition of Experimental or the EFLEVA definition of Vintage.

Each flight must be performed in full compliance with the laws and rules of the countries concerned, including all necessary administrative approvals.

Visiting a country means flying in and making a full stop landing on a recognised airfield and obtaining independent proof of the visit. Flights may be round trip or chained in sequence. Each country may only be counted once and the home country counts as one. There is no limit to the number of times a country may be visited or crossed, to achieve flights to other countries.

Flights do not have to be sequential in the log book of the pilots. In other words a pilot may make any number of intermediate flights, not related to the award, between flights he wishes to be considered towards the award.

Timing

Qualifying flights must be performed between 1st January 2015 and 15th September 2015. Participants must declare their participation and provide full proof by 30th September 2015.

EFLEVA will publish the list of results by 10th October 2015.

Award

The winning pilot will receive a commemorative certificate and will be invited to the Technical & Business Conference, which will be held at the end of October 2015.

FIRST FLIGHTS 2014



KITFOX 4 HB-YPB
23.4.2014 Peter Binggeli



RV-8 HB-YKG 7.6.2014
Simon & Peter Wiedmer



Hatz CB1 HB-YSH
11.6.2014 Samuel &
Hansueli Gautschi



Lancair Legacy
HB-YNJ 1.7.2014
Hans Bissig



RV-6A HB-YRV
17.4.2014 Ueli Aregger



Long EZ HB-YDZ 10.3.2014
Pilot Vito Wyprächtiger
Erbauer Werner Zulauf



Rans S-10
HB-YGY 21.8.2014
Gerald Janes



RV-7A HB-YRA
15.2.2014
Roland Aeschbacher



Fama 209M HB-YKX
7.10.2014 Daniel Aebischer

The background image shows a detailed model of an airplane wing structure, likely a glider, resting on a table. The structure is made of light-colored wood or balsa, with various ribs and spars visible. It is positioned diagonally across the frame. In the background, there are some green plants and a building with a dark roof. The lighting is bright, suggesting an indoor setting with natural light.

Impressum

Herausgeber

Experimental Aviation of Switzerland (EAS)
Postfach 6620 CH-3001 Bern,
Sparte des Aero-Club der Schweiz
www.experimental.ch

EAS Zentralvorstand

Werner Maag, Präsident
Alfons Hubmann, Vize-Präsident
Thomas Müller, Koordinator
Henri Leuthold, Chef TK
Michael Wellenzohn, Communication & PR

Präsident EAS

Werner Maag

CH 8174 Stadel, Brunnacherstr. 24
Mobil +41 792915190
Tel. H +41 448581234
president@experimental.ch

Geschäftsstelle EAS

Alfons Hubmann

CH-3001 Bern, Postfach 6620
Tel./Fax 0313812222/9011140
Mobil +41 793448383
office@experimental.ch

Konzeptverantwortung, Redaktion und Layout

Michael Wellenzohn

8142 Uitikon-Waldegg
Mobil: +41 787905454
Communications@experimental.ch

Lucretia Hitz

8898 Flumserberg
Tel.: +41 794124423

Druck

Jordi AG - Das Medienhaus
Tel +41 31 8180111
www.jordibelp.ch

Übersetzungen de-fr

Pierre-André Walther
3122 Kehrsatz



 *Sie*
mit 
an die .

Der Sonne entgegen. Edelweiss fliegt direkt ab Zürich an über 40 Traumdestinationen. Von Ä wie Ägypten bis Z wie Zypern. Mit ausgezeichnetem Service an Bord und einem Stück Heimat im Gepäck sorgt die führende Ferienfluggesellschaft der Schweiz dafür, dass die schönste Zeit des Jahres bereits mit dem Flug beginnt.