



EXPERIMENTAL AVIATION OF SWITZERLAND



EXPERIMENTAL AVIATION OF SWITZERLAND

## Eigenbau-Flugzeug fertig gebaut – und dann?

**EAS** Hinweise und Tipps für (frisch brevetierte) Piloten – und ein Blick in die Zukunft

**Nach dem erfolgreichen Erstflug eines fertiggestellten Eigenbauflugzeugs folgt das anspruchsvolle 17-stufige Testflugprogramm, welches – zwecks genauer Daten – bei stabilem, ruhigem Wetter durchgeführt werden muss.** Endlich sind die 25 oder sogar 40 Flugstunden erfüllt, alle Tests erledigt und auch die Schallmessung bestanden. Nun erhält der Erbauer das definitive «Permit to Fly» für seine Maschine mit Schweizer Zulassung, nach nationalen Regeln (Annex II). Damit darf er nun in der Schweiz fliegen. Auf mehr als 50 Schweizer Flugplätzen kann der Pilot mit seinem Flugzeug landen. Immer VFR, also Sichtflug ausserhalb Wolken.

### Reisen verlangen gute Vorbereitung

Aber auch innerhalb der europäischen Staaten kann geflogen werden. Einige Länder verlangen zwar immer noch eine Bewilligung. Diese wird jedoch formlos erteilt. So locken die Küsten des Atlantiks, der Nordsee, des Mittelmeers und die nahen Inseln, sofern der Pilot mit Schwimmwesten ausgerüstet ist. Die Angst vor einer unerwarteten Notlandung, beispielsweise wegen eines Motorausfalls, schwindet mehr und mehr.

Eine Landung auf einem grossen Flughafen mit viel Verkehr erfordert gute Planung und Vorbereitung der Einflug- und Meldepunkte. Einen kleinen Platz ruft man über die Funkfrequenz auf, überfliegt die Piste, um den Windsack und das Lande-T zu sehen, damit die Pistenrichtung klar ist, und landet. Ist ein Restaurant offen, kann man sich erfrischen und auch die Lande-Gebühr bezahlen, sonst wirft man ein «Nötli» in den dafür vorgesehenen Briefkasten und fliegt weiter.

Am Tagesziel wird das Flugzeug parkiert, festgebunden, mit Plane abgedeckt, ehe man sich zusammen mit allfälligen Passagieren und Handgepäck ins vorgesehene Städtchen begibt.

### Aufwändige Wartung

Jeder Flug wird im Flugzeug-Reisebuch eingetragen. Dort wird auch bestätigt, dass technisch alles in Ordnung ist für den nächsten Flug. Bald sind jeweils 50 oder 100 Stunden im Flugbuch erreicht und der

Erbauer muss die vorgeschriebene Wartung (Instandhaltung) erledigen. Meine Maintenance Checklist beispielsweise enthält 97 Punkte; für diese Arbeit brauchen zwei Mann rund zwei Tage. Dazu muss ich alle Service-Bulletins für Motor, Propeller und Avionik beachten und eventuell nötige Massnahmen ergreifen. Die Hauptarbeit betrifft die Wartung des Motors mit Ölwechsel, Kontrolle der Luftzufuhr, des Benzinsystems, Zündung und Abgasanlage. Dem Fahrwerk mit Aufhängung, Rädern, Reifen und Bremsen sowie der Flugsteuerung wird ebenfalls grosse Aufmerksamkeit geschenkt. Eine gründliche Reinigung des Flugzeugs macht es zudem möglich, dass auch eventuell vorhandene kleine Risse oder äussere Schäden entdeckt werden können. Auch die wichtige Elektronik, die Avionik und alle Instrumente müssen einwandfrei funktionieren. Alle Arbeiten werden dokumentiert und in den Technischen Akten nachgetragen.

Diese Arbeiten lassen sich nur an einem trockenen, ebenen, wettersicheren Platz ausführen, also in einem Hangar oder noch besser in einer Werkstatt mit guter Beleuchtung und Heizung im Winter. Man benötigt gutes Werkzeug und einige Einrichtungen wie Hebevorrichtung zum Aufbauen, eine gute Rollliege, eine Werkbank mit Schraubstock, Druckluft und anderes.

Alle zwei Jahre wird jedes Eigenbau-Flugzeug einem BAZL-Techniker «vorgeführt», der es überprüft.

### Birrfeld: Hangarteil für EAS geplant

Im Birrfeld sind derzeit mehr als 30 Eigenbau-Flugzeuge stationiert, welche auch gewartet werden müssen. So kam die Idee auf, beim geplanten Erweiterungsbau der Werkstatt der Fliegerschule auch unser Interesse für einen EAS-Hangar anzumelden. Der Aero-Club Aargau als Bauherr erarbeitete ein Projekt, das auch für die EAS einen Hangar-Teil vorsieht. Der Neubau wurde von der Generalversammlung des AeCA im April 2016 genehmigt und soll im Herbst 2017 fertig sein. Die Birrfelder Eigenbauer gründeten zu diesem Zweck den Verein EAS Birrfeld, um als Mieter für die neue Werkstatt gerüstet

zu sein. Die Verantwortlichen sind am Planen und Budgetieren, denn die Miete wird rund 30 Prozent höher ausfallen als anfänglich erwartet.

Dem Verein EAS Birrfeld können auch Piloten, die nicht Mitglied der EAS sind, ihre Flugzeuge aber teilweise selber warten können, beitreten. Mitglieder können Antragscheine zeichnen und bezahlen einen Jahresbeitrag, der zur Nutzung der Werkstatt für einige Tage im Jahr berechtigt. Anderen wird die Werkstatt tageweise vermietet. Das Werkzeug wird selber mitgebracht.

### Berechtigung zur Eigenwartung

Die neuen Technik-Kurse der EAS sollen ebenfalls in diesem Hangar stattfinden. Die Nähe zu den Profi-Mechanikern gleich nebenan sollte zu beidseitigem Nutzen führen, denn einige heikle Arbeiten an Motor oder Avionik überlassen Eigenbauer gern einem lizenzierten Techniker.

Jeder, der sein Flugzeug selber gebaut hat, bekommt nach bestandenem Kurs zur korrekten Führung der Flugzeug-Akten die Berechtigung zum Eigenunterhalt seiner Maschine. Käufer von «Experimentals» können sich diese Berechtigung ebenfalls erarbeiten.

Nun hoffen wir, dass die Vorarbeiten zügig vorankommen, dass sich auch auswärtige Interessenten melden und wir Ende 2017 im neuen Hangar einziehen und unseren Teil einrichten können. Vor allem aber freuen wir uns darauf, dass wir auch im Winter, wenn wenig gutes Flugwetter herrscht, die Zeit im geheizten EAS-Hangar für intensivere Wartung nutzen können.

Weitere Auskünfte erteilt gerne der Obmann von EAS Birrfeld, Andreas Meisser. Er ist über die Mailadresse ostschweiz@experimental.ch erreichbar. Werner Maag

[www.experimental.ch](http://www.experimental.ch)



Bild: Werner Stadler