



EXPERIMENTAL AVIATION OF SWITZERLAND

Änderungen erfordern einen langen Atem

Vans RV-8 René Gerber erhielt das Kit vor sieben Jahren geschenkt, jetzt fliegt das Flugzeug

Auch im Jahr 2019 konnten Mitglieder der EAS ihre Bauprojekte zum Erstflug bringen. Hier die Geschichte von René Gerber. Meine Frau hat mir das Kit zum Bau der Vans RV-8 vor sieben Jahren als «Beschäftigungstherapie» gekauft. Auch an der Wahl des Motors ist sie massgeblich beteiligt. UL-Power hat an der AERO ihren neuen 6-Zylinder vorgestellt und als Promotion die ersten zehn Stück mit 20 Prozent Rabatt angeboten. Meine Frau, bei Aktionen immer hellhörig, hat sofort zugegriffen, obschon es nicht einmal Cumulus-Punkte gab! Damit sind wir beim Besonderen an dieser RV-8, nämlich dem modernen UL-520i, der in Technik und Bedienung einem zeitgemässen Auto ähnelt.

Bei der EAS hat man mir versichert, dass Änderungen an einem Kit machbar seien. Schon, aber: Dieser Motor ist 40 kg leichter als der Lycoming. Deshalb habe ich ihn, um den Schwerpunkt zu treffen, 20 cm nach vorne gebaut. Dies und ein Propeller mit Nabenverlängerung verlängerten das Flugzeug um rund 30 cm. Ab diesem Zeitpunkt hat Vans Aircraft bestritten, dass es sich um eines ihrer Kits handelt. Die Original-Cowling hat natürlich nicht mehr gepasst, also habe ich eine neue gebaut. Das nahm ein Jahr in Anspruch. Aufwändiger als gedacht gestalteten sich auch die Arbeiten, um das Capot zu kleben statt zu nieten. Ein weiteres Jahr verstrich. Prototyp-Status hat auch der Propeller. Als ich, bzw. meine Frau, den Motor gekauft habe, hatte Airmaster noch keinen Propeller für 200 PS im Angebot, ein solcher wurde erst entwickelt. Dokumente wie Testberichte gingen mehrfach zwischen Herstellern, der EAS, dem BAZL und mir hin und her, bis wir das «permit to fly» erhielten. Noch ein Jahr! Aber wir sind nun in der Testphase.

Ich danke allen, die zum Projekt beigetragen haben, insbesondere den EAS-Kollegen, die mich immer wieder ermutigt haben, nicht nachzulassen. Fazit: Änderungen sind machbar – aber man braucht einen langen Atem! **René Gerber**



René Gerber entschied sich, das Capot nicht zu nieten, sondern zu kleben. Das war aufwändiger als gedacht. | René Gerber a décidé de ne pas riveter le capot, mais de le coller. Propos plus compliqué que conçu.



Nach sieben Jahren ist der Vans RV-8 fertig gebaut. | La construction du Vans RV-8 est enfin terminée après sept ans.

Wichtige Mitteilung für EAS-Mitglieder

Leider sind zahlreiche E-Mailadressen nicht vorhanden oder inaktiv. Der EAS informiert seine Mitglieder via E-Mail. Bitte aktualisiert Eure E-Mailadressen direkt beim Aero-Club. Mitgliederverwaltung: Tel. +41 41 375 01 15 oder brentini@aeroclub.ch.



EXPERIMENTAL AVIATION OF SWITZERLAND

AERO-CLUB



Ein «zweiter» Erstflug

Wiederaufbau einer Rombach Special Matthias Glutz lässt fünf Jahre Revue passieren

Unter den Bauprojekten, die ihren Erstflug in diesem Jahr hatten, ist auch eine «Wiederauferstehung», die durch viel Liebe und Hingabe in ihr angestammtes Element zurückkehren konnte. Es gibt also nicht nur die Möglichkeit, neue Kit-Projekte zu bauen, sondern auch Wiederaufbauten von Flugzeugen oder gar Eigenkonstruktionen zu realisieren. In diesem Jahr konnten bis jetzt zwei Flugzeuge ihren Erstflug erfolgreich absolvieren. Matthias Glutz beschreibt im Folgenden seine Geschichte von der Projektübernahme bis zum Erstflug.

Der Rombach Special Culp mit der Registrierung HB-YNG wurde ursprünglich vom bekannten Flugzeug-Restaurator Andreas Rombach gebaut. Leider wurde er im Jahr 2008 nach nur 16 Stunden Flugzeit nach einem Motorstillstand mit anschliessender Aussenlandung im Gelände stark beschädigt.

Im Januar 2014 stiess ich zufällig auf dieses wunderschöne Projekt. Das Flugzeug war in einem alten Bauernhaus, nahe dem Flugplatz Langenthal, eingelagert.

Ich hatte grosses Glück, den in allen Bereichen wie Holz-, Blech-, Tuch- und Schweissarbeiten extrem versierten Bauberater Samuel Gautschi an meiner Seite zu haben. Er war jederzeit mit sehr wertvollen Tipps und Ratschlägen zur Stelle. Allein die Schweissarbeiten des komplett zerstörten Rumpf-Hecks mit Höhen- und Seitenruder dauerten über ein halbes Jahr.

Eine grosse Herausforderung war die Reparatur des oberen, stark beschädigten Flügels. Nach dem Austuchen und dem Abschälen der 3-mm-Mahagoni-Beplankung (50 Prozent der Flügelfläche ist beplankt) wurde festgestellt, dass von allen Rippen nur eine einzige unbeschädigt war. Die Holmen waren an vier Stellen gebrochen. Die Reparatur des Flügels mit all den Holz-Schäftungen dauerte über zwei Jahre. Hier konnte ich von der Erfahrung profitieren, welche ich mir vor Jahren beim Bau des komplett aus Holz gebauten Volkplanes angeeignet hatte.

Auch einige Verschalungs-Bleche mussten neu hergestellt werden. Hier hat sich der sensationelle «EAS-Blech-Kurs» von Dominik Stadler und Daniel Sulzer bestens bewährt: Das Gelernte konnte ich 1:1 direkt anwenden. Das Eintuchen und die Spritzarbeiten dauerten weitere zwei Jahre. Über 60 Mal fuhr ich nach Wohlen, wo ich die Spritzkabine von Max Vogelsang benutzen durfte.

Die Endmontage und der Motoren-Einbau dauerten ein weiteres Dreivierteljahr. Der russische M14P-Motor wurde in den USA total überholt und anschliessend von Peter Gafner eingebaut.

Der Wiederaufbau dauerte von Januar 2014 bis Januar 2019. Es waren fünf sehr intensive, extrem spannende Jahre. Es gab in dieser Zeit nur wenige Tage, an denen nicht irgendetwas am Flugzeug gebaut wurde. Die Stunden habe ich nicht gezählt. **Matthias Glutz**



Der Rombach Special erstrahlt in neuem Glanz. | Le Rombach Special rayonne d'un éclat nouveau.