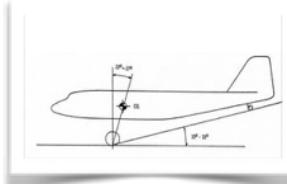




OSHKOSH 2014  
I DID IT MY WAY!



WERKSTATT TIPP  
NEUE KOLUMNE!



FLUGERPROBUNG  
HECKRADFLUGZEUG



FLUGURLAUB  
ENTLANG DER DONAU



# NEWSLETTER



## Final!

Liebe EASler, der Nebel bestimmt oftmals unser Wetter dieser Tage und ans Fliegen ins gar nicht zu denken, die perfekten Bedingungen also, um am Flugzeugprojekt zu arbeiten oder von einem neuen zu träumen. Für manch einen stehen noch die Jahreskontrolle ins Haus und ich hoffe, ihr hab einen beheizten Hangar oder die Möglichkeit die Flügel anzuklappen und den Flieger im Anhänger ab in die warme Werkstatt daheim zu bringen. Ich danke euch allen für die Beiträge in dieser Ausgabe und freue mich auch im neuen Jahr auf interessante und unterhaltsame Artikel. Frohe Festtage und ein sicheres, erfolgreiches 2015!

Always happy landings!

Michael Wellenzohn

# Notizen des Präsidenten 2014

von EAS Präsident Werner Maag



Nach dem arbeitsintensiven Jubiläumsjahr wollten wir vom EAS Zentralvorstand etwas kürzer treten. Alle Arbeitsgruppen wie Bauberatung, Flugberatung, Schallmessung, Wägung liefen intensiv, da wir recht viele Erstflüge vermelden konnten notabene ohne jeden Vorfall!

Der Ausflug im Mai nach Speyer D war mit 5 Flugzeugen schmal benutzt, umso besser dann das Sommer EAS Fly-In in Langenthal, wo knapp 80 Flugzeuge teilnahmen. Grosser Dank gebührt dort dem lokalen Aeroclub und der Firma von Peter Dätwyler für die Gastfreundschaft. Die Umsetzung der neuen BAZL Regel für die Instandhaltung IH mit den Kursen und vor allem mit der Erteilung der nötigen Ermächtigung für die IH ab 2015 hat zu Verunsicherung geführt. Theodor Hammes von STUB hat den Antragstellern wohl eine IH Berechtigung ausgestellt, allerdings mit dem Hinweis auf die für uns unwichtige TM 02.00.020, die für IH an zertifizierten oder historischen Flugzeugen gilt. Diese TM beschränkt alle Arbeiten durch den Halter auf "nicht komplexe Arbeiten", was für uns untauglich ist. Wir haben sofort mit BAZL verhandelt, um hier Klarheit zu bekommen. Wir pochten auf die "Grandfather Rights" für den Unterhalt durch den Erbauer sowie auf den EAS kontrollierten Prozess jeder Änderung oder Reparatur. Die per 2014 neue, für Eigenbauflugzeuge gültige TM 02.00-60 soll noch im laufenden Jahr angepasst werden, so dass wir ab 2015 "Klarschiff" bei der IH haben sollten. Ich bitte aber alle, die noch keinen Antrag geschickt haben, dies baldmöglichst zu tun, damit alle Arbeiten für Unterhalt den Regeln entsprechen. Wer mit der erteilten Bewilligung nicht einverstanden ist, soll unverzüglich das Gespräch mit Herrn Hammes suchen.

Im Zuge der Erneuerung der Werkstatt im Birrfeld hat EAS die Chance, einen eigenen Werkstatt Hangar zu mieten, der dann tageweise durch EASler oder andere Mieter für Instandhaltung oder Endmontage reserviert werden kann. Diese Werkstatt hat eine Grundausrustung, ist isoliert und beheizt, wird also vor allem auch im Winter voll nutzbar sein. Wir hoffen, dazu mit einem Trägerverein die nötige finanzielle Basis zu schaffen. Interessenten ausserhalb der Region EAS Stamm Birrfeld können sich bei Andi Meisser melden.

---

## Bericht aus der EAS Region Ostschweiz

von EAS Regionalsekretär Ostschweiz, Andreas Meisser



Der monatlich abgehaltende Stamm im Restaurant Ochsen in Lupfig war auch in diesem Jahr immer gut besucht. Die "Stammtischgespräche" wurden oft durch Beiträge von Mitgliedern ergänzt und bereichert. Dazu gehörten mit Bildern untermalte Reiseberichte, Videos von besonderen Flugerlebnissen, oder auch Vorführungen verschiedener Software zur Navigation oder Flugdurchführung.

Auch dieses Jahr durften wir einige neue Mitglieder und Interessenten begrüssen, welche konkrete Infos zur Szene suchten, oder sich sogar für das Abenteuer Selbstbau entscheiden konnten. Die Anmeldungen für neue Projekte stieg von fünf im letzten Jahr auf acht. Diesmal war aber die Vielfalt der neuen Projekte auffällig gross, wie nachfolgende Aufzählung zeigt:

2 x RV-12, Pik21, RV-7A, Gyrocopter Arrow AC-20, Piapio (Typ1 mit zwei Elektromotoren), BD-5B, Helikopterselbstbau auf Basis des Ungarokopters.

Für das neue Jahr planen wir als Abwechslung im Sommer zwei oder drei mal den Stamm als Barbecueparty im Birrfeld durchzuführen. Dies lässt die Anreise per Flugzeug zu und steht allen Interessenten offen.



von Dominik Stadler, HB-YMP



Liebe Flugzeuggauer,

Da wir häufig auch bei schönem Wetter die Zeit in der Werkstatt/Hangar verbringen, anstelle in der Luft .... möchte ich eine Kolumne beginnen mit „Tipps aus der Werkstatt“. Einfach Dinge aus dem Erbauer-Alltag beschreiben, die einem schnell weiterhelfen oder die zu erledigende Arbeit einfacher machen. Sodass schlussendlich der Flieger ein wenig früher in die Luft kommt, so erhoffe ich mir dies wenigstens.

Ich habe schon 10-15 Stichwörter zur Seite gelegt, sodass es ausreicht, eine Kolumne zu beginnen. Die einen Beiträge werden kürzer werden, allenfalls 2 in einer Ausgabe, die andern etwas länger. Ich hoffe ihr habt Freude daran; über Feedback freue ich mich. Ich kann es jedoch nicht von der Hand weisen, dass ich eine Vans Aircraft, RV-7A fast fertig gebaut habe und sich die Erfahrungen eher Richtung Metallbau ausrichten, bei GFK/CFK kann ich auch mitreden ... nehmt es mir nicht übel. Allenfalls findet sich jemand, der sich auch einer anderen Sparte annehmen möchte.

So, nun zum heutigen Thema: Probemontagen einfach gemacht, mit Castle Nuts, auf deutsch Kronenmuttern. Beim Aufbau/Erbauen eines Flugzeuges ist es meistens nicht getan, mit einer „reinen Montage“. Also Teile müssen immer wieder montiert, demontiert und angepasst, montiert, nochmals demontiert ... usw. werden. Manchmal ist es fast schon unglaublich was es braucht, bis es wirklich sauber passt und fertig ist. Meistens wandern die Teile dann noch in Gestell oder Schrank, bis der Flieger nach Jahren der Arbeit endlich fertig ist und definitiv aufgebaut wird.

Nun um die vielen Montage/Demontage Schritte zu vereinfachen, möchte sicherlich keiner mit Stopmuttern arbeiten. Denn diese kann man nur mit Werkzeug mühsam montieren und wieder demontieren. Eine super Hilfe ist es, Kronen Muttern AN310 CASTLE NUTS zu verwenden. Diese haben keine Stopp-Funktion, lassen sich aber sehr gut von Hand anziehen und lösen, denn durch die „Krone“ geben sie viel mehr Gripp zum anziehen, wie auch zum halten mit den Fingern in den unmöglichsten Ecken und Verstecken.



Wenn Teile wirklich fest sitzen müssen, reicht dann ein kurzes Anziehen mit Werkzeug.

Die Castle Nuts sind einfach zu identifizieren, so dass man sie schnell wieder entdecken sollte, falls man eine noch nicht gegen die endgültige/definitive Stoppmutter ausgetauscht hat.

AN310 CASTLE NUTS:

Für AN3 Schrauben: AN310-3      Gewinde: 10-32

Für AN4 Schrauben: AN310-4      Gewinde: 1/4-28



Zu beziehen sind die Castle Nuts bei jedem Flugzeugmech, Aircraftspruce, ev. Materiallager Max Vogelsang, Kithersteller, usw. Die Kosten sind von 50 cents bis 80 cents pro Stück. Also gleich bei der nächsten Bestellung 10-20 Stück mit auf die Bestellung. Passt auf, sie gehen euch schnell aus. Gewisse Teile bleiben doch lange zusammen und so braucht es halt schon schnell mal die doppelte Menge.

Vorschau fürs den nächsten Tip: Wenn wir schon bei den Castle Nuts sind, dann schauen wir uns doch einmal die Cotter Pins an. Wie werden diese bezeichnet, was sollte man beachten und wie werden die Enden gebogen.

Weiterhin viel Spass in der Werkstatt und natürlich beim Fliegen!

Bis zur nächsten Ausgabe!

---

## Flugerprobung

von *Chef Flugerprobung EAS, Ernesto Looser*



Dieses Jahr wurden 10 Erstflüge durchgeführt. 9 Flugerprobungen wurden abgeschlossen und 10 sind noch laufend.

Dabei ist ein Thema in den letzten Jahren immer aktueller geworden:

### Fliegerische Probleme auf Heckradflugzeugen!

Dies betrifft natürlich nicht die alten „Hasen“ welche schon auf Heckrad „geboren“ sind. Vielmehr sind es die Erbauer eines Heckradflugzeuges welche noch keine oder wenig Erfahrung auf diesen Flugzeugen haben.

Verschiedene Gründe sind dafür verantwortlich:

1. Es findet keine Basis-Schulung mehr auf Heckradflugzeugen statt! Dies führt dazu, dass Erbauer von Heckradflugzeugen oft ein Manko an Training auf diesen Flugzeugen aufweisen und mit viel Aufwand zum Teil im Ausland Erfahrung sammeln müssen. Dies bedeutet viel Investition an Zeit und Geld, was wiederum dazu führt, dass nur das vermeintlich nötige Minimum gemacht wird.

2. Heckradflugzeuge haben den Schwerpunkt hinter dem Hauptfahrwerk und sind daher wesentlich unstabiler bei Start und Landung gegenüber Flugzeugen mit Bugrad. Dies erschwert speziell Landungen bei Turbulenz und Seitenwind.

3. In der 3-Punktlage behindert die Motorhaube die Sicht nach vorne auf die Piste bei Start und Landung, daher ist es schwieriger die Pistenrichtung zu sehen und Abweichungen davon zu erkennen.

Diese Erkenntnis führt mich dazu, die Erbauer von Heckradflugzeugen aufzurufen, spezielles Augenmerk auf das Flugtraining vor dem Erstflug zu legen!

Es geht darum, am besten auf dem gleichen Flugzeugtyp, den man baut, mit einem Fluglehrer so viel Erfahrung zu sammeln, dass ein sicherer Erstflug durchgeführt werden kann!

Zweitbeste Möglichkeit, man macht das Gleiche auf einem sehr ähnlichen Muster. (dies ist nötig bei einsitzigen Flugzeugen).

Dritte Variante, man lässt einen bereits erfahrenen Piloten den Erstflug durchführen und begleitet ihn dann während der Flugerprobung so lange, bis man selber sicher genug ist, um alleine zu fliegen oder mit einem FI sein Können auf dem eigenen Flugzeug zu vervollständigen.

Es sind auch Kombinationen der oben beschriebenen Varianten möglich. Das Ziel muss jedenfalls die Beherrschung des erbauten Flugzeuges vor dem Erstflug sein.

Zu diesem Thema ist in den USA das [FAA AC 90-109](#) erschienen welches zu lesen ich allen Erbauern wärmstens empfehle!

Darin wird aufgezeigt, dass in den USA bei den Experimentals die Hauptursache von schweren Unfällen die Übergangsphase auf ein, dem Piloten noch unbekanntes Flugzeug ist.

Daher mein Apell an alle Erbauer:

**Bereitet euch durch gezieltes Flugtraining gut vor auf die Phase nach dem Bauen!**

Dies gilt für alle Erbauer, nicht nur für diejenigen welche ein Heckradflugzeug bauen.

Es geht nämlich bei Erstflügen nicht nur darum das Flugzeug fliegen zu können, sondern man muss zusätzlich noch Kapazität haben, um eventuelle technische oder fliegerische Probleme meistern zu können.

Allen happy landings!

---

## EAA Airventure 2014

von EAS Koordinator Thomas Müller und Chef Bauberater Georg Serwart

EAA Airventure, oder Oshkosh ist für jeden Eigenbauers ein Begriff. Die Stadt am Lake Winnebago in Wisconsin USA ist jedes Jahr der Treffpunkt für tausende von Experimental Flugzeug Enthusiasten. Hier werden die neuesten Trends der Szene gezeigt und eine vielfältige Auswahl von Homebuilts, Warbirds, Vintage, Seaplane, Rotorcraft und Ultralights sind auf dem grossen Flugplatz von Wittman Field zu bestaunen.





Ein Besuch dieses Mega Events in der letzten Juli Woche stand auch für Georg Serwart und dem Schreibenden dieses Jahr auf der Agenda. Unsere Basis richten wir auf dem grossen Camp Schoeller Campground, direkt am Flugplatz ein. Eine optimale Infrastruktur mit Camp Stores, Shower and Toilet Facilities und einem WIFI auf dem ganzen Flugplatz lassen fast keine Wünsche offen.



Ein erster Rundgang über das Gelände am Freitagnachmittag gibt einen Eindruck über die Grösse dieses Events. Es wird vielerorts noch fleissig gearbeitet, damit alles für den grossen Event rechtzeitig bereit ist.

Besonders auffallend ist das grosse Zelt der Firma Zenith Aircraft, angeschrieben mit „One Week Wonder“. Eine grosse Holzkiste steht unter dem Vordach: der Inhalt ein kompletter Kit eines Zenith CH 750 Cruzer. Der Kit soll während der nächsten Woche von zahlreichen Helfern zu einem flugfähigen Flugzeug zusammengebaut werden. Unterstützt wird diese Vorhaben auch von den entsprechenden Sponsoren aus der Flugzeugbranche.

Einen guten Teil des Sonntagnachmittags verbringen wir, wie zahlreiche andere Besucher, am Pistenrand 09/27. Es ist sehr eindrucksvoll wie die Flugzeuge vom „world busiest tower“ eingewiesen werden. Auf dem Runway sind farbige Kreise aufgemalt. Im Abstand von weniger als einer Minute landen die Flugzeuge auf dem ihnen zugewiesenen farbigen Spot. Ein böiger x-wind führt zum Teil zu spektakulären Landungen, die vom Publikum mit Applaus und auch dem Tower Lotsen kommentiert werden „good job, welcome to Oshkosh!“

Die grossen Ausstellungshallen und das Freigelände bieten eine Vielfalt von Neuheiten in allen Belangen. Ausgiebig begutachten wir die neuesten Trends der Avionics Hersteller. Hier sind die Touchscreens auf dem Vormarsch. Das Dynon Skyview Touch bietet hier beides. Fast alle Funktionen können via Touch Screen oder die entsprechenden Buttons bedient werden. Welche Kombination sich durchsetzt wird die Zukunft zeigen.

In der Flightline dominieren natürlich die Van's Typen, neben vielen anderen Experimentals. Auffallend ist hier eine Gruppe von Breezy Types, einer ausgerüstet mit Schwimmern und einem 180PS Lycoming. Sein Throttle Lever in Form eines Bier Zapfhahns und einem Schiffssteuerrad als Steuerknüppel.

Auch die tägliche Airshow am Nachmittag bietet viel Unterhaltung mit einer breiten Palette von Performern. Eine gute Gelegenheit, sich jeweils im Schatten eines Flügels vom langen Marsch über das Gelände zu erholen. Auch ein Besuch im EAA Museum lohnt sich auf alle Fälle. Hier wird die Geschichte der EAA mit vielen Flugzeugen und eindrücklichen Ausstellungen aufgezeigt.



Die Workshops mit Hands-on-Training und Vorträgen in vielen Themenbereichen besuchen wir nur am Rande, immerhin versuche ich mich am Ribstitching für einen Flügel.

Unser AirVenture-Urlaub geht viel zu schnell zu Ende, nächstes Jahr werde ich aber mehr Zeit für meinen Aufenthalt einplanen.

## One Week Wonder



Rumpf, Flügel und Leitwerke sind schon nach dem ersten Tag in ihrer Grundstruktur auf den Bautischen erkennbar. Bis zu unserem Abreisetag am Mittwoch sind Rumpf und Flügel praktisch fertiggestellt. Das ganze Projekt wurde inklusive FAA Abnahme im gesetzten Zeitrahmen fertiggebaut und absolvierte die ersten Rollversuche vor dem begeisterten AirVenture Publikum.

Details zu diesem Projekt sind auch youtube [hier](#) zu finden.

## Oshkosh 2014 Trends

von Georg Serwart

Bei den Bausätzen, wen wundert es, ist der Metallbau vorherrschend. Perfekt vorgefertigte Elemente lassen sich ohne Helling zusammenbauen. Jedes Nietloch ist vorgeboren. Die Bausätze werden laufend weiterentwickelt um die Bauzeit weiter zu reduzieren. Durch präzise Vorfertigung müssen Nietlöcher nicht mehr nachgebohrt werden und auch das Entgraten der Teile entfällt. Dies braucht einen entsprechenden Maschinenpark. Dadurch hat sich auch die Anzahl der Anbieter, die den Markt abdecken, reduziert im wesentlichen auf drei: Vans, Zenithair und Sonex

Wie rasch man einen solchen Flieger bauen kann wurde durch Zenithair demonstriert: Eine Woche Bauzeit!



Es hat daneben noch viele Nischenanbieter: z.B. der Cubcrafters Carbon Cub: Eine Piper PA 18, aber mit modernen Materialien gebaut: Der Rumpf ist aus Stahlrohr geschweisst wie bisher aber alle anderen Teile sind aus Alu CNC gefräst und aus Karbon. Thomas hat mich fast nicht mehr von diesem Stand weggebracht.

## Bei den Flugmotoren tut sich einiges:

Europäische Produkte setzen sich durch. Rotax ist breit akzeptiert. Der UL-Power 4-Zylinder wird bereits bei Zenithair mit dem Bausatz geliefert. Der D-Motor mit Seitenventilsteuерung stösst auf grosses Interesse wegen seiner Einfachheit und des kleinen Gewichtes. Ein erstes kleines Jet-Triebwerk aus Tschechien wird mit einem Flugzeugbausatz von Sonex angeboten. Mit schlappen \$ 180'000.- wird man Besitzer eines Minijet Bausatzes.



Die traditionellen Motorenbauer sind im Umbruch: Continental, Thielert und Superior Air Parts sind an chinesische Investoren verkauft. Auf den ersten Blick erschrickt man (alles wird nach China verscherbelt!) aber es könnte eine Chance sein damit zu den absolut nötigen höheren Produktionszahlen zu kommen. Wenn man auf die Preisliste schaut, so sind die vergleichbaren Triebwerke nicht mehr weit vom Preisniveau des Rotax-Motors entfernt. Es lohnt sich diese Entwicklung zu beobachten.

Ich könnte noch über vieles weitere berichten. Will ich aber nicht. Plant selber einen Besuch dieses Mega-Events 2015. Ihr werdet begeistert sein.

## Member Profil:

**Name:** Bernhard Daenzer/Alex Lichtensteiger

**Homebase:** LSZF

**Projekt(e):** Vansaircraft RV-7A HB-Y

Motor: TMX-IO 360 180hp parallel valve

Propeller: Hartzell 2-blade metal blended airfoil

Avionik: Advanced Flight Systems 3400s (2x), Vertical Power VP-200, Garmin SL-30, GTX-328, Trutak AFS Pilot, diverse Eigenentwicklungen u.a. Windows PC mit Moving Map

**Phase:** Fliegend / ongoing Maintenance



# Donau Reise von der Quelle bis zur Mündung

von EAS Präsident Werner Maag



Teilnehmer: Werner Maag-Nauer, Pilot, Heinz Pfiffner, Mechaniker

Theres Nauer Maag, Catering, Vreni Pfiffner, Hotel Bookings

Flugzeug: Express S-90, HB-YJR, MTOM 1497 kg, max. Endurance 0700, economy cruise 155 Kts @12 Gal/h, Tank Kapazität 330 l Avgas.

Navigation: Im Panel 1 Garmin 530 Nav/GPS/Com, 1 KX125 NAV/COM, an Halterung Ipad Mini mit AirnavPro mit Maps und Flugplan, 1 Ipad lose für die hinteren Pax mit Karte und NAVlog zum Mitschauen des Fluges mit Jeppesen FD mit allen Flugplätzen,

Karten ICAO CH, D, A, H, CR, SLO, IT, RO, ohne TU, GR, neuer Pilots Atlas



iPhone mit WeatherPro, AeroPlus Weather, AroPlus FlightPlan, Skybriefing für Notams.

Gepäck wurde auf 10 kg/Person beschränkt plus 10 kg Crewbag mit allen PC, Ipads, Karten, Ersatzteile Starter Relay, Batterie Relay, 3 Q ÖL, Batterien für Kopfhörer Zentrum.

Sonntag 1. Juni 1000-1145: Abflug vom Birrfeld LSZF, WX bewölkt nach Vilshofen EDMV mit EU Zoll via Donaueschingen, Regensburg, alles entlang der jungen Donau.



Wiener Schnitzel im Flugplatz Restaurant, Kaffee im Städtchen.

1430-1630: Weiterflug über Passau, Bratislava, Györ, Esterhazy nach Budapest Tököl. Auftanken mit Avgas nach Landung, Taxi zum Hotel „Bohem Art“ im das

Montag und Dienstag: Sightseeing Budapest mit Hop-on-off Busticket, gemütliche, schöne Stadt an der Donau mit guten günstigen Restaurants und mit viel Geschichte.

Crew bereitet Flugzeug vor, dann rollen über die alten Fugen der Betonplatten zum Start und weiter der

Mittwoch, 4.6.: Das übliche Büro am Flugplatz mit Zoll (2 Mann von Ferihegi Airport gekommen), Tower für Flugplan, obwohl via AeroPlus FlightPlan geschickt, Handling etc. braucht gut eine halbe Stunde. Die Ground

Donau entlang bei schönem Morgenwetter Richtung Südgrenze von Ungarn bis OBR NDB, westlich von Belgrad mit viel Überschwemmungen, dann über ein grosses Kohlebergwerk im Tagbau zur Zwischenlandung auf dem modernen Flugplatz Craiova LRCV kurz vor einem Regenschauer.



Mittagessen im nahen Shoppingcenter, bei heftigem Gewitter. Nach 2 Stunden Weiterflug über Corabia – Giurgiu – Calarasi nach Tulcea LRCT im Donaudelta. Parken hinter einer alten MD-80, welche gerade zwei mal pro Woche fliegt. 15 Minuten nach der Landung alles durchgecheckt, Telefonnummer hinterlassen und ab ins Taxi zum Hotel Delta3 an der Donau. Die nette Chauffeuse weiss, wo man mit kleinen Schiffen das Delta erkunden kann.





*Conrat hiess unser Fährmann, stammt von Kosaken und sang deren Lieder aus vollem Hals während des „Austretens“. Die Frösche, Enten, Störche und Pelikane fühlen sich sehr wohl im UNESCO Welterbe, und wir geniessen es auch. Zum Abendessen werden wir auf einem ehemaligen Passagier Dampfer auf der Donau erwartet. Der letzte Kapitän zeigt uns Männern noch den Maschinenraum. Letzte Fahrt war 1990!*

Das nächste Ziel heisst Bodrum, Türkei, wo wir eine Woche im Hapimag Resort gebucht haben. Der Flugplatz Bodrum LTFE hat kein Avgas, darum habe ich zuerst den Flugplatz Istanbul Sabhia Gökcen angepeilt. Die dortige Flugschule fliegt mit Piper- und Socata Flugzeugen welche Avgas brauchen. Auf ein Mail bekam ich keine Antwort, auch zweimal angerufen, beim ersten englischen Wort wurde aufgehängt, also vielleicht kein guter Platz für uns. Ein AOPA Mitglied aus der Türkei meldet immerhin, dass 4-plätzige Flieger bis 2500 Kg keine Einflugbewilligung brauchten. Von Experimentals wissen sie ohnehin nichts.

Die maximale Endurance meiner Express liegt mit 330 l bei 7 Stunden. Die Strecke von Tulcea über Constanta, Varna, westlich an Istanbul übers Marmara Meer über Izmir nach Bodrum ergab rund 3 Stunden. Wir konnten aber zu viert mit Gepäck wegen dem maximalen Startgewicht von 1500 Kg nur für 5:45 tanken. Die Griechischen Inseln haben Avgas an der Peripherie des Landes, in der Mitte hat Athen Megara Flugbenzin, jedoch keinen Zoll. So plante ich für unseren Heimflug die Route direkt nach Kerkira LGKR, mit ca. 1:50 Flugzeit, Alternate Zakynthos, somit nicht viel über dem Minimum Fuel mit den 280 l. Das Benzin war sauber, ohne einen Tropfen Wasser, aber mit 4 € auch das Teuerste der Reise!

Der Flug zuerst mit einem 360° über das Örtchen Murighiol, wo Konrat sein Boot hat und dann weiter übers Delta entlang der Schwarzmeerküste bei leichtem Dunst war ohne Probleme. Wir hatten immer Funkkontakt, ausser am Westrand von Rumänien kam Istanbul Control erst einige Minuten nach der Grenze. Das Marmara Meer querten wir auf 8500 ft wegen einigen ruppigen Thermo Kumuli, die ich lieber unter als über mir wollte.

Bodrum Milas LTFE wollte uns direkt in der right base RWY 30 und geparkt wurde auf Stand 30 neben „anderen“ Businessjets. Der Bus des Handling Agent TRS kam etwas spät für unsere vollen Blasen doch dann ging's zügig durch den Zoll zur Automiete. Nach wenigen Kilometern erlebten wir einen Platzregen der gröberen Art, der uns auf der Autobahn mit fast null Sicht bremste, dennoch wollten wir den vorausfahrenden Bus der Hapimag nicht verlieren.

Die Woche in Bodrum hatten wir immer „Grand Beau“ Badewetter, gutes Essen bei freundlicher Bedienung, tolle Jassabende und der Ausflug zu den griechischen Ruinen nach Efes, teilweise über Strässchen durch Bergdörfer mit Marktbesuch unterwegs, war super.

Im Nu war wieder Reisetag am Samstag 14.6. und für's Zmorge war nur eine Tasse Kaffee bewilligt, damit die Blasen für den Flug durchhalten würden. Die Handling Dame am Flugplatz Milas war nach einem Suchen zur Stelle, wir mussten dennoch drei Mal durch die Security und bei der letzten alle unsere Getränke abgeben, unsere 3 Sackmesser wurden „nach ICAO Vorschrift“ dem Captain übergeben!

Im Dutyfree gab's wieder Wasser und im Büro des Handling Agent kam der nächste Hammer: 500 € Handling package plus 277 für Bus, Landung, Parkplatz für eine Woche, Pax- und Security Gebühren, soviel wie sonst mit Volltanken! Zum ersten Mal klappte auch die Flugplan-Aufgabe mit dem App AeroPlus FlightPlan nicht, zudem wollte die Griechische ATC per Fax noch 2 weitere VFR Waypoints vor meinem ersten im griechischen Luftraum, welche ich dann im Garmin im Flugzeug zu finden hoffte. Alles dauerte eine Stunde länger als geplant, von wegen „handling efficiency“...

Die Türen des Fliegers waren sogar mit Klebern versiegelt, das Benzin noch in den Tanks und bald waren wir mit Heading 300° in der Luft und sofort über der Ägäis auf fast schnurgeradem Kurs Richtung Insel Skopelos. Der verlangte Waypoint „BANRO“ lag jedoch 60 NM oder 24 Flugminuten links hinten im Südosten Richtung Rhodos, also unmöglich, dachte ich. Bald aber verlangte der Izmir Radar einen Kurs von 150° nach BANRO, worauf ich sofort mit allem Nachdruck die Kontaktaufnahme mit Athina Control verlangte zwecks „direct route“ nach „ERIMA“. Der türkische Controller hatte Verständnis und schaffte für uns die Bewilligung direkt nach ERIMA nach wenigen Minuten. Wir selbst konnten Athina Control noch nicht hören. Der Umweg hat aber dennoch kostbare 10 Minuten gekostet. Die Region nördlich von Athen sehe ich zum ersten Mal, nördlich an Tanagra vorbei gibt's wenige Industriestädte und viel Landwirtschaft in den Ebenen. Gegen Korfu fliegen wir zwischen einigen Bergen durch und um einige Kumuli.

Kerkira auf Korfu war bereit für unsere Landung, dem Handling Agent „Swissport“ habe ich im Voraus geschrieben, dass ich AOPA Mitglied sei und den AOPA Rabatt beanspruche. LGKR hat dann gemeldet, dass kein Parkplatz vorhanden sei übers Wochenende, aber eine Technische Landung mit Tanken möglich sei, immerhin. Wir planten weiter nach Braç zu fliegen, einer Insel vor der Stadt Split in Kroatien.

Handling, Toiletten, Verpflegung, Flugplan mit AeroPlan funktionierten wieder gut, das Handling kostete dank AOPA nur 24 € und die Landung bei der Airport Authority beschämende 1.67 €! Kein Wunder sind die griechischen Flugplätze so arm dran. Dann noch etwas warten unter dem Flügel im Schatten auf den Tankwagen für 3 €/l cash und bald sind wir wieder „ready for departure“. Bei 35° C steigen wir langsam auf angenehme 7500 Fuss entlang der Küste via einige IFR Waypoints im Albanischen Luftraum, kurz sogar mal mit Brindisi Control und dann mit Dubrovnik im Kontakt.

Braç Flugplatz LDSB liegt 541 Meter über dem Meer aber nah an der steil abfallenden Küste nach Westen. Der starke Ostwind (12 – 20 Kt) liess einiges an Abwind für den Anflug auf die Piste 04 (in nordöstlicher Richtung) erwarten, und so kam es dann auch. Ich musste im Endanflug den Gashebel fast bis zur Mitte reinschieben um den Abwind zu kompensieren. Die Landung gelang fein, parken, festbinden und mit allem Gepäck durchchecken klappte, bei nun kühlen 22° und dem Wind rasch. Auch der Bus ins Städtchen Bol war schon bereit. Vreni buchte erst jetzt das Hotel „Kastell“ und in 30 Minuten waren Heinz und ich beim wohlverdienten Bier an der hübschen Promenade von Bol. Gleich neben unserem Hotel war eine schöne Sport-Bar unter Bäumen mit grossem Bildschirm für die Fussballspiele der WM in Brasilien. Am Sonntag 15.6. war erster Spieltag für die Schweiz. Das kühle Wetter versprach einen Spazier- und Jasstag und dann den Match gegen Ecuador am Abend.

In der Schweiz war's heiss und wir froren fast, sodass wir beschlossen, schon am Dienstag nach Hause zu fliegen, und zwar via Portoroz in Slowenien, das schon in Schengen liegt und wir von dort direkt nach Birrfeld durften. Der Terminal und das C-Büro für Notam und Wetter-Papiere waren besetzt am Dienstagmorgen, den Flugplan via AeroPlan Plus mit Handy aufgegeben, auch Avgas für den Rückflug war vorrätig, die Schwimmwesten angezogen und rasch waren wir ohne Funk vom unbesetzten Tower in der Luft. Split Radar war schon informiert und wir flogen zuerst „hinunter“ über Bol und dann weiter auf 1500 Fuss, später dann etwas höher über die vielen Inseln Richtung Losinj und über Istrien nach Portoroz LJPZ.

Dort wieder Zoll (Schengen entry), kleines Mittagessen und weiter ging's über Vicenza, Trento in Richtung Ofenpass. Die Wolkendichte mit Untergrenze um 7000 Fuss nahm aber so zu, dass ich nicht sicher war, ob die Pässe offen sein würden, darum stiegen wir schwer und gemächlich zwischen den Wolken bis auf 14'000 Ft „on top“ . Zum ersten Mal brauchten wir das Sauerstoffsystem. Das Zusammenstecken der verschiedenen Schläuche dauerte etwas, endlich schnüffelten wir alle den trockenen Sauerstoff aus der Flasche und die Stimmung stieg wieder. Den Ofenpass sah ich kurz von oben, es wäre also auch unten durch gegangen. Nach Scuol begann der langsame Abstieg übers Prättigau, Walensee, Obersee und das Säuliamt nach Birrfeld, bei schönem heissem Wetter. Vom Zoll war niemand da, also gleich in den Hangar und im Schatten gründlich die Mücken wegputzen. Die Maschine hat während 5 Reisetagen fast immer voll beladen, gut 18 Flugstunden und 9 Landungen tadellos funktioniert. Auch unser Team hat immer die beste der Lösungen gesucht und gefunden und unsere schöne Donaureise geht in Christophs Restaurant gemütlich zu Ende.

## Donau Reise 2014 mit HB-YJR

Departure	ICAO	Desti nation	ICAO	Alternate	Datum	Time LT	planned flight time	Min Fuel Gal	Fuel burn Gal	Flight time eff	Nau tical Miles	AVGAS availabl e
rot = Griech. Zeit (+1h)												
Birrfeld	LSZF	Vilshofen	EDMV	Linz	So 1.6.	1005-1150	01:40	70	20.5	1.6	255	y
Vilshofen	ED	Buda Tököl	LHTL	Budaörs	So 1.6.	1410-1610LT	01:55	40	29.0	1.9	320	y
Tököl	LHTL	Craiova	LRCV	Bukarest	Mi 4.6.	0940-1117	02:40	74	31.2	2.4	360	LRCV NO
Craiova	LRCV	Tulcea	LRTC	Constanta	Mi 4.6.	1250-1438LT	01:45	41	22.4	1.7	270	No fuel on Monda y!
Tulcea	LRTC	Milos	LTFE	Kos	Sa 7.6.	1025-1240LT	03:00	80	41.7	3.1	498	LTFE NO
Milos	LTFE	Kerkira	LGKR	Zakinthos	Sa 14.6.	1000-1258LT	02:55	49	39.0	2.8	392	Yes
Kerkira	LGKR	Brac	LDBC	Split	Sa 14.6.	1235-1425LT	01:40	46	23.2	1.8	266	H24
Brac	LDBC	Portoroz	LJPZ	Pula	Di 17.6.	0910-1035LT	01:20	70	17.2	1.4	198	
Portoroz	LJPZ	Birrfeld	LSZF	Grenchen	Di 17.6.	1225-1434LT	02:00	50	27.9	1.9	284	
<b>Summe</b>							planned time	Fuel USG	effective TimeHR	Naut Miles	Kilome ters	
							<b>18:55</b>		<b>252.1</b>	<b>18.6</b>	<b>2843</b>	<b>5265</b>
								Liters	<b>954.2</b>			

# Vergünstigung und Leistungsverbesserung bei Luftfahrtversicherungen für die EAS

von Markus Keller, AFS all-financial-solutions GmbH und Alfons Hubmann EAS Geschäftsstelle



Seit einigen Jahren können EAS Mitglieder von exklusiven Vorteilen bei den Luftfahrtversicherungen profitieren. Aufgrund der Kündigung dieser Rahmenvertragslösung durch den bisherigen Versicherer erfolgen hier wesentliche Änderungen für die EAS Mitglieder.

Markus Keller von der AFS, mit Sitz auf dem Flugplatz Birrfeld, welche von der EAS als Kooperationspartner für die Betreuung und Verwaltung der Rahmenvertragslösung ausgewählt wurde, erläutert in einem Gespräch diese Änderungen.

## Das Interview



**Alfons Hubmann: Herr Keller, der bisherige Versicherer, hat die bestehende Rahmenvertragslösung mit der EAS gekündigt. Können Sie uns erläutern wie es zu diesem Schritt gekommen ist?**



Markus Keller: Es ist richtig, dass die seit wenigen Jahren bestehende Lösung durch den Versicherer aufgelöst wurde. Einige wenige Mitglieder der EAS, welche bereits einen Einzel-Versicherungsvertrag bei diesem Versicherer hatten, hielten sich bedauerlicherweise nicht an die Vorgaben der EAS, und versuchten via Ihren Vermittler ebenfalls von den Vergünstigungen zu profitieren welche die EAS ausgehandelt hatte. Da der Luftfahrtversicherungsmarkt in der Schweiz relativ klein, jedoch hart umkämpft ist, fühlte sich der bisherige Versicherer von anderen Vermittlern unter Druck gesetzt. Und befürchtete, dass diese weniger Geschäfte zufließen lassen würden. Dies war schlussendlich der Grund weshalb die äusserst erfolgreiche Rahmenvertragslösung mit der EAS gekündigt wurde, zum Nachteil aller Mitglieder.

### AH: Was sind das für konkrete Nachteile?

MK: Im Moment merkt das einzelne EAS Mitglied von diesen Nachteilen noch nichts, denn der einzelne Versicherungsvertrag wird durch den Versicherer unverändert weitergeführt. Sobald jedoch eine Änderung des Versicherungsvertrages vorgenommen wird, (Kasko-Ausschluss, Verlängerung Wechsel des Luftfahrzeuges, etc) schlagen diese Änderungen voll zu Buche: wesentliche Prämienerhöhung, Rahmenvertragsleistungen fallen weg, etc.

### AH: Gibt's denn keine Lösung mehr für unsere Mitglieder?

MK: Doch, erfreulicherweise konnten wir mit der Global Aerospace, einem weltweit führenden Luftfahrtversicherer, eine neue und sehr vorteilhafte Rahmenvertragslösung für die EAS Mitglieder finden. Glücklicherweise bietet die neue Lösung für die EAS Mitglieder einzigartige

Vorteile welche bis heute auf dem gesamten Luftfahrtversicherungsmarkt nicht anzutreffen sind. Wir haben festgestellt, dass das Interesse unter den EAS Mitgliedern nach vorteilhaften Versicherungslösungen sehr gross ist. Der Entscheid der EAS, für eine Rahmenvertragslösung, welche professionell durch einen fachkompetenten Luftfahrt-Versicherungs Broker bewirtschaftet wird, ist wohl der einzige richtige Weg. Wir hoffen jedoch, dass diese Lösung doch einige Zeit bestehen bleibt, und nicht durch einzelne Mitglieder, welche nur Ihr Eigenwohl in Betracht ziehen wieder indirekt torpediert wird, und so für alle Mitglieder von grossem Nutzen sein wird.

**AH: Können sofort alle Mitglieder von dieser neuen Rahmenvertragslösung profitieren?**

MK: Leider nein. Obwohl die meisten EAS-Mitglieder die kostengünstige und leistungsoptimale Verbandslösung zu wählen möchten, scheitert dies oft an verschiedenen Hemmnissen: Der Kunde kennt die Vor- oder Nachteile seines aktuellen Versicherungsvertrag nicht; meistens wird nur die Höhe der Prämien bemängelt, ohne die Versicherungsleistungen genügend zu beachten. Oft liegen unbewusst langjährige Verträge vor, sodass nicht sofort auf ein vernünftigeres Angebot gewechselt werden kann. Ratgeber machen oft in Fachzeitschriften auf dieses „Unding“ aufmerksam. Ein anderes noch weit verbreitetes Übel ist der sogenannte Schadenfreiheitsrabatt, welcher missbraucht wird, um die Versicherten an die höheren Prämien zu binden. Die Versicherungsbedingung heisst dann z.B.: Der Rabatt wird nach Ablauf der Vertragsdauer gewährt, sofern der Vertrag um mindestens drei Jahre verlängert wird. Dies führt sogar dazu, dass im Extremfall ein vorher gewährter „Rabatt“ zurückbezahlt werden muss. Erst bei genauem hinschauen stellt man ernüchtert fest, dass dieses Relikt der „Knebelverträge“ aus der Ur-Zeit (Versicherungs-Pool) von einigen Gesellschaften in die Neuzeit übernommen wurde, um so die Kunden ungerechtfertigt lange an teure Verträge zu binden.

**AH: Bedeutet dies, dass aus diesen Gründen die neue Verbandslösung nicht den erhofften Erfolg bringen wird welchen wir anstreben?**

MKE: Wir sind davon überzeugt, dass wir aufgrund der neuen Leistungsverbesserungen und den vorteilhaften Prämien bei den EAS Mitglieder sehr schnell ein grosses Interesse finden werden. Wer frühzeitig mit uns darüber spricht, hat zudem die bessere Aussicht, den idealen Zeitpunkt für den Übertritt in die Verbandslösung zu finden. Wenn bereits die Prämienrechnung ins Haus flattert, ist es schon reichlich spät. Auch hier sollte man ohne Druck handeln können.

**AH: Können Sie uns die Vorteile der neuen Rahmenvertragslösung erläutern?**

MKE: Die EAS Mitglieder profitieren von einem Kollektivrabatt auf dem Luftfahrtversicherungsvertrag von 10%. Sollten aussergewöhnliche Bedingungen (Wetter, Panne, etc.) einen Rückflug verunmöglichen, werden die Rückreisekosten an jedem Luftfahrzeuginsassen Beiträge bezahlt. Wünscht der Halter zu einem späteren Zeitpunkt die Kaskoversicherung aus dem Vertrag auszuschliessen oder annulliert er den ganzen Vertrag, muss kein vorher gewährter Rabatt zurückbezahlt werden. (Heute bei den meisten Gesellschaften noch üblich). Kürzungsverzicht bei den Versicherungsleistungen wenn ein Schadenereignis infolge grober Fahrlässigkeit herbeigeführt wurde. Bei einem Totalschaden wird der vereinbarte Versicherungswert ausbezahlt. Es können neben Flächenflugzeugen auch Turboprops welche

unter die Bestimmungen der EAS fallen versichert werden. Kollektive Gemeinschaft bringt Vorteile. Je mehr Mitglieder von diesen Möglichkeiten Gebrauch machen, desto tiefer fallen die nächsten Jahresprämien beim einzelnen Vertrag aus. Der Versicherer des Rahmenvertrages ist die Catlin mit Sitz in Zürich (Köln). Das EAS-Mitglied kann bereits ab nächster Prämien-Fälligkeit von der Rahmenvertragslösung profitieren. Wichtig ist einfach, dass das EAS-Mitglied mit uns Kontakt aufnimmt, weil die AFS mit der Abwicklung dieser speziellen Vereinbarung beauftragt wurde.

**AH: So wie es aussieht, können unsere Mitglieder von neuen echten Vorteilen profitieren. Und daran sind sie interessiert. Die nächste Flugsaison liegt bereits wieder vor uns, da ist es doch ein Lichtblick, dass nebst neuen Gebühren und Auflagen auf der Versicherungsseite Plus-Punkte überwiegen. Für das Gespräch danke ich Ihnen Herr Keller im Namen unserer Mitglieder herzlich und wünsche Ihnen und unseren Mitgliedern eine unfallfreie Flugsaison und weiterhin viel Erfolg mit unserem innovativen Kollektiv-Versicherungsprodukt.**

MK: Den Dank gebe ich gerne zurück. Gerne steht unser ganzes AFS-Team den EAS-Mitgliedern beratend zur Seite.



## Neue Mitglieder:

Brüngger Urs

Selzach SO

## Termine:

Datum	Event	Ort
14.02.2015	Flugerprobungsseminar 2015	Birrfeld

## News Ticker:



**Werner Schneider** hat mit Unterstützung von Nigel (EFLEVA) und Yves Hägärtner (BAZL) die nötigen Kontakte vermittelt, die ein freies Bordercrossing für Experimentals nach Frankreich ermöglichen. Es ist also keine schriftliche Anfrage mehr nötig (gilt nur für Flz mit definitivem PTF). Per 22.9. 2014 tritt der Beschluss in Kraft siehe: Legifrance.gouv.fr

**Werner Maag** meldet aus Argentinien noch folgenden Link zum [Europe Air Sport Newsletter](#)



*Georg Serwart mit seiner BX-2 Cherry fotografiert 23.12.14 von Ueli Aregger (RV-6A)*

