



## Bereit für den ersten Flug

### RV-10 (HB-YNN) Erstflug und Testprogramm

**D**ream it, build it – und jetzt, nach fast acht Jahren Bauzeit, ist es endlich so weit: fly it. Der Erstflug meiner RV-10 (HB-YNN) steht an. Doch dieses Ereignis will gut vorbereitet sein. Das Flugzeug und die Dokumente sind durch die EAS, den BAZL-Prüfer – und natürlich durch mich – kontrolliert worden. Standläufe und Systemprüfungen sind durchgeführt. Das «Permit to Fly» liegt vor mir.

Bereits im Februar 2013 habe ich ein EAS-Seminar besucht, in welchem Erstflug- und Testflugprogramm besprochen wurden. Danach ging es nach Florida, wo ich gemeinsam mit meinem Kollegen Fabian Hummel das Transition Training auf der RV-10 absolviert habe.

Nun bin ich bereit für den Erstflug. Zuvor treffe ich mich aber noch mit meinem EAS-Erstflugberater. Wir besprechen das Vorgehen anhand einer Checkliste. Welche meteorologischen Bedingungen/Limiten habe ich mir gesetzt? Wo liegen die Risiken? Wie kann ich sie minimieren und was ist zu tun, wenn ausserplanmässige Situationen eintreten? Diese und weitere Fragen werden schriftlich anhand eines Formulars erarbeitet und besprochen. Zu jedem Flug gibt es ein Flugprotokoll, in dem das Testziel definiert und die Mission festgelegt ist. Daraus resultieren Ergebnisse, die man wiederum nützt, um Anpassungen technischer oder prozeduraler Natur vorzunehmen. Diese sind natürlich im Bedarfsfall in einer Dokumentation wie AFM oder Checklisten nachzuführen.

#### Instruktion der Bodencrew ist wichtig

Bis auf den High Speed Taxitest, den ich unmittelbar vor dem Erstflug durchführen werde, sind auch die Taxitests erledigt. Meine Checklisten und vor allem die Emergency Checklist sind bereit, meine Bodencrew ist instruiert, was beispielsweise bei einem Brand zu tun ist und wie man die Türen öffnet, falls ich das Flugzeug nicht mehr selber verlassen kann. Mein Kollege Bernie Dänzer wird das Begleitflugzeug pilotieren, um mich im Flug auf eventuell austretende Flüssigkeiten, Rauchentwicklungen oder labile Teile hinzuweisen. In einem separaten Briefing bespreche ich den bevorstehenden Flug mit ihm. Der Flugplatzchef ist ebenfalls über den Erstflug informiert.

Der 2. September erwartet mich mit CAVOK und 0 bis 2 Knoten Wind aus Westen. Somit kann ich die erforderliche Piste 26 im Birrfeld nutzen, da Richtung Westen Notlandemöglichkeiten bei einem Motorschaden nach dem Start bestehen. Vorerst steht der High Speed Taxitest auf dem Programm. Am Holding Point 26 prüfe ich zum letzten Mal meine Instrumente, vor allem Öl Druck, Öltemperatur und Zylinderkopftemperatur (CHT). Meine Checks habe ich durchgeführt wie vor einem Erstflug. Sollte es zum Abheben kommen, wäre ich bereit. Ich rolle auf die Piste 26 und setze volle Leistung. Die RV-10 beschleunigt sehr schnell, die 55 Knoten habe ich in wenigen Sekunden erreicht und reduziere die Leistung. Ich kontrolliere leicht die Höhen- und Seitenruderreaktion und spüre, wie die RV-10 anspricht. Der Geradeauslauf ist gut und es sind keine Vibrationen oder Shimmy (Radflattern) spürbar. Ich rolle zurück zum Holding Point 26. Bernie ist mit seiner RV-7A schon in der



**RV-10 – Performance Daten\***  
 MTOW: 1225 kg  
 Leergewicht (HB-YNN): 763,5 kg  
 Spitzengeschwindigkeit: 180 kt  
 Reisegeschwindigkeit (75%, 8000 ft): 170 kt  
 Startstrecke: 152 m  
 Landestrecke: 200 m  
 Steigleistung: 1450 ft/min (442 m/min)  
 max. Reishöhe: 20 000 ft (6000 m)  
 Tankinhalt: 60 UsGal  
 Reichweite (75%, 8000 ft): 1527 km  
 \*Herstellangaben



**Oben links: Aussenkontrolle der RV-10 (HB-YNN) vor dem Erstflug. Oben rechts: der Pilot Michael Wellenzohn und seine Familie. Unten: Fly it! Die RV-10 auf dem Erstflug. |**  
 En haut à gauche: Contrôle extérieur du RV-10 (HB-YNN) devant son vol inaugural.  
 En haut à droite: Le pilote Michael Wellenzohn et sa famille.  
 En bas: Fly it! Le RV-10 effectuant son premier vol.

Luft und wartet auf 2500 ft über dem Platz auf mich. Ich gehe nochmals die Checkliste durch, überprüfe alle Instrumente, formuliere laut die Startabbruch-, Motorschaden- und Notlandeprozeduren und bin dabei voll konzentriert.

#### ... es sieht alles gut aus

Über Funk melde ich nun den Erstflug der HB-YNN an und beschleunige mit voller Power. Bei 62 Knoten ist der Rotationspunkt erreicht – meine Maschine ist in der Luft! Mit 100 Knoten steige ich in einer flachen Rechtskurve Richtung Westen bis auf 4500 ft. Erst jetzt, in sicherer Höhe, reduziere ich die Leistung. Alle Motorenwerte sind im grünen Bereich. Ich fliege einige Clearing Turns wie im Testprogramm festgelegt. Die RV-10 fliegt sehr ausbalanciert und nimmt Steuerangaben direkt an. Bernie bestätigt mir nach weiteren Runden in 4500 ft über dem Birrfeld, dass von aussen alles gut aussieht. Wir vergleichen noch die angezeigten Geschwindigkeiten und stellen fest, dass meine auf dem EFIS angezeigte IAS rund fünf Knoten tiefer liegt als die seine. Ich «notiere» mir das im Kopf, bevor ich mit dem Langsamflug beginne.

Dazu reduziere ich allmählich die Geschwindigkeit, auf 90, 80, 70 bis auf 65 Knoten. Die Steuer werden wie erwartet weicher und vor dem Strömungsabriss ist ein ganz leichtes Buffeting zu spüren. Ich setze wieder volle Leistung und wiederhole dasselbe mit voll ausgefahrenen Klappen, die ich bei 86 Knoten auf 33 Grad setze. Damit kann ich nun die Geschwindigkeiten validieren, die ich für den Landeanflug benötige. Beim ersten Anflug bin ich etwas zu hoch in der Base und entscheide mich für einen go-around. Beim zweiten Anflug stimmen Höhe und Geschwindigkeit perfekt. Ich drehe in den Endanflug ein und reduziere weiter die Geschwindigkeit. Kurze Zeit später setze ich weich zu meiner allerersten Landung in meiner RV-10 auf der Piste 26 auf. Nach dem Motorschaden notiere ich mir meine Beobachtungen – und dann kommt auf einmal ein Gefühl der Freude über dieses einmalige Ereignis auf. Bevor wir feiern, inspiziere ich das Flugzeug von aussen, insbesondere den Motor auf Öllecks – alles soweit gut!

#### Eine intensive Zeit

In der Folge beginnt das umfangreiche Flugtestprogramm, indem alle Leistungsdaten des Flugzeuges erfolgen und belegt werden müssen. Es ist eine intensive Zeit, die mich jedoch mit dem Flugverhalten meiner RV-10 unter verschiedensten Bedingungen vertraut macht. Die Daten, wie beispielsweise Take off- und Landing-Performance, werden mithilfe der EAS bereinigt und ausgewertet. Zurzeit befinde ich mich in der Einlaufphase meines Motors, der nun mit 65 bis 75 Prozent Leistung während zehn Stunden eingeflogen wird.

Meine Bilanz: Die RV-10 ist ein grossartiges Flugzeug. Mein Dank gilt vor allem meiner Frau, meinen Eltern und Freunden sowie der EAS. Sie alle haben mitgeholfen, diesen Traum wahr werden zu lassen. **Michael Wellenzohn**  
[www.experimental.ch](http://www.experimental.ch)

*Michael Wellenzohn ist Diplom-Wirtschaftsingenieur, seit 2004 Inhaber einer PPL-A Lizenz, und seit 2005 EAS-Mitglied. Weitere Infos über die HB-YNN auf [www.wellenzohn.net](http://www.wellenzohn.net)*