



Bericht Erstflug „Europa Classic Mono-Wheel“ HB-YJF

1997 wurde der Kit von Franz Muggli gekauft. Bis 2013 hat er daran gearbeitet. 2013 konnte ich das sehr sauber und zu ca. 90% fertiggestellte Flugzeug zu günstigen Konditionen erwerben. Die restlichen „10%“ bestanden aus Erstellen von Hilfsmitteln (der Rumpf vom Europa mit einem Rad steht nicht alleine) Einbau des Motors, Installation des Benzinsystems, Planen und Ausführen der gesamten Elektrik inkl. Instrumentenbrett, Montage der beiden Dipol – Antennen innerhalb des Rumpfes. Auch der Finish Aussen und des Cockpits standen noch an. Ueber 130 CAD – Programme zur Erstellung unzähliger Einzelteile haben sich auf meinem PC angesammelt.



Dieser Flugzeugtyp hat den Ruf vor allem bei Start und Landung nicht sehr einfach zu sein. Nach längerem Abwägen entschied ich mich gleichwohl für diese Angebot.

Gründe:

- Die wichtigsten Vorarbeiten inkl. Bruchtest waren erledigt, aber es war noch alles offen für den Ausbau nach persönliche Bedürfnissen.
- Das Flugzeug lässt sich leicht Montieren und Demontieren und hat in dem neuen Trailer gut Platz.
- Mehr als 2000 Std. Flugerfahrung im Segelflug und auf Heckrad – Flugzeugen sollten eigentlich ausreichen, um damit zurecht zu kommen.





Die Abnahme durch das BAZL erfolgte 21.7.16 und der erste „Erstflug“ am 8.9.16 in Grenchen. Leider hatte auf sehr unangenehmer Höhe von ca. 120m der Motor abgestellt.

In dieser Situation bleibt keine Zeit für Versuche den Motor wieder zu starten.

Die Notlandung erfolgte opposite auf der südlichen Graspiste. Die guten Gleiteigenschaften dieses Flugzeugs mit dem schwache Rückenwind hatten einen zu schnellen Anflug zur Folge. Um das Ausrollen in den Bach am Pistenende zu vermeiden musste ich das Flugzeug rechts in einen gepflügten Acker steuern. Es entstand ein relativ kleiner Schaden am Flugzeug. Im Wesentlichen war der Propeller futsch und kleinere Lackschäden am Flügel zu Verzeichnen. Meine ersten Kontrollen am Rotax ergab keine Resultate. Das Beinniveau in den Schwimmerkammern war auf richtiger Höhe, Düsen nicht verstopft, Zündung gut, Kompression OK. Der anfängliche Verdacht auf Dampfblasenbildung verstärkte sich mehr und mehr. Weitergehende, genaue Kontrollen durch einen Fachbetrieb ergaben auch nichts Konkretes. Die Benzinleitungen wurden etwas anders verlegt und die untere Cowling wesentlich geändert um eine bessere Kühlwirkung am Boden zu erwirken.

All diese Arbeiten und Warten auf Teile und auf das Permit to Fly zurück vom BAZL haben bis zu diesem Frühjahr gedauert.

Unter der Betreuung von Martin Seiler als Flugberater und Franz Muggli als Erstbauer war es nun am 23.5.17 wieder so weit. Meine Frau Elisabeth wollte nach der Vorgeschichte nicht mehr dabei sein.



Diesmal ist alles perfekt abgelaufen! Das Flugzeug fliegt einwandfrei! Schön geradeaus, stabil, lässt sich gut austrimmen.

Start und Landungen sind wie erwartet nicht ganz einfach. Hier steht noch etwas Training an!

Ruedi Vogel