

■ MENSCH & MASCHINE

Text und Fotos: Jochen Ewald

Robust, preiswert, einfach zu fliegen, flott und elegant – so stellen sich Steffen Thran und Bryan Franken das UL vor, mit dem sie die Flotte ihrer Flugschule Aero Light Club in Strausberg ergänzen wollten. Bei der Suche nach dem idealen Muster stießen sie auf den Rider des Tschechen Jaroslav Dostal, hergestellt von Flytalia in Dovera bei Mailand. Die Optik stimmte schon mal: Obwohl die MD3 ein konventioneller, abgestrebter Hochdecker mit leicht vorgepfeilter Tragfläche ist, wirkt sie mit ihrem wohlgeformten Rumpf und dem haifischflossenartigen Seitenleitwerk ausgesprochen elegant.

Nach Deutschland importiert wird das UL von der Firma Barnimair, dem Musterbetreuer mit Sitz in Eberswalde-Finow. Bei der Musterzulassung half Bryan Franken. In Italien und Tschechien war der Rider bereits als UL zugelassen, in den USA als LSA sogar für 576 Kilogramm MTOM. Die deutsche UL-Zulassung wurde am 28. April erteilt. Seitdem ist der ehemalige Erprobungsträger D-MGSL beim Aero Light Club im Schul- und Chartereinsatz und bei Barnimair als Vorführflugzeug unterwegs. Inzwischen hat er über 500 Stunden auf dem Buckel – genug, um Kinderkrankheiten ausmerzen zu können.

Bei meinem Besuch in Strausberg ist das Wetter durchwachsen: durchziehende Gewitterfronten, dazwischen sonnige Phasen mit kräftiger Thermik. Während der Wartezeit bis zum nächsten Schönwetterabschnitt kann ich den Rider in der historischen Strausberger Holzhalle gründlich unter die Lupe nehmen und auch gleich eine seiner Kinderkrankheiten kennenlernen: Die GfK/CfK-Fahrwerks-Halbbügel geben dem Rad etwas zu viel Sturz, sodass die Reifen außen ablaufen. Das werde ich in der Serienproduktion gerade geändert, sagt Bryan. Er nutzt die Zwangspause für einen Tausch der Reifen – damit sie sich gleichmäßig abnutzen. So kann er mir gleich ein interessantes Detail zeigen: die Bremse. Sie ist so



Flott unterwegs: 180 km/h »Reise« fühlen sich im Rider komfortabel an. Sogar bei starken Turbulenzen darf diese Speed geflogen werden

Pilot Report: MD3 Rider von Flytalia

Italienisch, praktisch, gut

Müssen Nutzflugzeuge langweilig aussehen? Keineswegs, wie der Rider beweist. Auch die Flugeigenschaften dieses ultraleichten Allrounders aus Norditalien sind vorbildlich

konstruiert, dass man beim Radwechseln nur die zentrale Mutter löst und dann das Rad mit seiner konischen Bremstrommel abzieht. Das Bremsattel-Gegenstück hat vier ebenfalls einfach zu wechselnde Beläge. Die Wiedermontage ist bei diesem Mix aus Trommel- und Scheibenbremse genauso simpel: Rad aufstecken, Mutter festschrauben und Bremshebel ein paar Mal betätigen, bis der automatisch nachstellende Bremskonus wieder anliegt.

Als preisgünstige Alternative zum serienmäßig eingebauten Rotax 912 soll demnächst der leichtere, ebenfalls 80 PS starke Jabiru 2200 angeboten werden. 20 PS mehr hat die Top-Motorisierung: Die erweiterte Musterzulassung für den Rotax 912 S ist in Arbeit.

Im Cockpitbereich bildet ein Stahlrohrgestüt die tragende Struktur. Bei Leitwerksträger, Leitwerk und Flügel hat sich der Hersteller für

eine genietete Aluminiumbauweise entschieden. Ein Ganzmetall-Flugzeug ist die MD3 trotzdem nicht: Die Haut des Rumpfes besteht aus GfK. So konnten sphärische Formen und eine aerodynamische Güte realisiert werden, die man sonst nur von Kunststoff-Flugzeugen kennt. Da die Verkleidungsteile leicht abgenommen werden können, sind Kontrollen einfach und Reparaturen ohne großen Aufwand durchführbar.

Während Höhen- und die Querruder im Flügel von Stoßstangen betätigt werden, ist das Seitenruder über Seile mit den Pedalen verbunden. Auch vom Knüppel zum Querruder-Stoßstangenanschluss führen Seile. Das erscheint etwas rückständig, macht aber Sinn: Seile nehmen weniger Platz weg als Stangen, sind leichter und einfacher zu verlegen. Das übliche Steuerseil-Problem – temperaturab-

hängige Spannungsunterschiede – tritt beim Rider nicht auf, da sowohl das vordere Rumpfgestüt als auch die Seile aus Stahl bestehen und sich somit unter Wärmeeinfluss gleich ausdehnen. Die Fowlerklappen werden mit einem elektrischen Spindeltrieb über eine Torsionswelle bewegt, für die große Trimmklappe im Höhenruder ist »vor Ort« ein Stellmotor zuständig.

Praktisch beim Hangarieren oder für den Transport: Entfernt man die hintere Rumpfabdeckung, können die Flügel an den Rumpf geklappt werden.

Nach Durchzug der Gewitterfront bereite ich mich mit Bryan als Co auf den Start vor. Da die verstellbaren Sitze auf einer nach vorn ansteigenden Schiene gelagert sind, finden große wie kleine Insassen eine passende Sitzposition, in der sie alle Bedienelemente bequem errei-

■ MENSCH & MASCHINE



Propeller-Check: Bryan Franken von der Flugschule Aero Light Club prüft den Dreiblatt-DUC. Der CFK-Prop ist nicht verstellbar

chen können. Die Pedale sind nicht verstellbar. Nach vorn geschoben berühren die ansonsten komfortablen Sitzschalen hinten nicht mehr die Querstrebe im Rumpf; dann fühlen sie sich etwas weich an. Mit steiferen Lehnen und Kopfstützen ließe sich das Sitzgefühl (und die Sicherheit bei einem Crash) optimieren.

Die Cockpitausstattung ist »basic«: übersichtliche Standardinstrumente – sinnvoll für ein Schul- und Charterflugzeug. Nur mit dem FLYdat als Antriebsüberwachung bin ich nicht ganz glücklich: Zentral unter dem Panel eingebaut ist seine numerische LCD-Anzeige nicht gut ablesbar; da würde ich mir ebenfalls Rundinstrumente wünschen. Platz dafür wäre rechts im Panel. Gut im Blick liegen hingegen die Tankanzeigeröhrchen in den Flügelwurzeln.

Beim Rollen zum Start überzeugt die neuartige Bremse: Die Betätigungskräfte sind niedrig, der Hebelweg lässt eine feinfühlig Dosierung zu, und eingerastet widersteht sie dem Schub des Rotax beim Run-up sicher. Trimmung neutral und Klappen auf 15 Grad; ein Schalter im Panel bietet 0, 15, 30 und 38 Grad zur Auswahl, die aktuelle Stellung wird zusätzlich per LED angezeigt.

Mit leicht gezogenem Knüppel beschleunigt der Rider auch beim Abheben des Bugrads ohne Seitenruderarbeit spurtreu. Nach dem Abheben beschleunige ich auf 110 km/h; mit eingefahrenen Klappen steigen wir bei 120 km/h mit gut fünf Meter pro Sekunde. Die Trimmung lässt sich präzise justieren, leichte



Sehr effektiv: Mit den Fowler-Klappen lässt sich die Fahrt bis auf 60 km/h reduzieren



Service-freundlich: Hydraulische Bremse mit konischer Trommel

Reibung in der Führung des Höhenrudergestänges stört dabei allerdings ein wenig. In der Serie will man die Führung der Höhenruderstange noch optimieren.

Die Sicht aus dem Cockpit nach vorn und unten ist hervorragend. Nach schräg oben würde ich mir einen etwas breiten Sichtbereich wünschen: Die Flügelwurzeln sind recht dicht beieinander, und der Plexiglas-Dachstreifen dazwischen ist schmal.



Trotz Uhren modern: Flaps-Schalter mit Stellungsanzeige, LED-Balkenanzeige für die Trimmung auf der Mittelkonsole

Der Rider hat zwar schöne, Pkw-artige Frischluft-Düsen oben in der Panelmitte, ihr Durchfluss lässt in unserem Flugzeug aber zu wünschen übrig. Auch das soll noch verbessert werden.

Wie sieht's mit den Flugleistungen aus? Im Horizontalflug erreichen wir bei Vollgas 210 km/h, das FLYdat zeigt dabei 5200 Umdrehungen pro Minute an. Sauber ausgetrimmt liegt der Hochdecker auch bei losgelassenem Knüppel ruhig und stabil in der Luft. Als ökonomisch sinnvolle und komfortable Reisegeschwindigkeit empfinde ich 180 km/h (entspricht der V_{10} , bis zu der in starker Turbulenz geflogen werden darf), dann dreht der Rotax »viervier«, und die Lärmbelastung im Cockpit ist niedrig.

Auch am unteren Ende der Geschwindigkeitsskala benimmt sich das Flugzeug vorbildlich: Im Leerlauf mit eingefahrenen Klappen beginnt die Steuerung unter 83 km/h weich zu werden, bei 80 km/h setzt mit weiterer Anstellwinkelerhöhung stärker werdendes Schütteln ein, und bei 78 km/h geht das UL in einen leicht taumelnden, mit dem Seitenruder korrigierbaren Sackflug über. Mit 15 Grad Klappen dasselbe, nur 5 km/h langsamer. Klappen



Für Groß und Klein: Die Sitze sind verstellbar, ihre Höhe passt sich an. Mit 1,16 Meter Breite bietet das Cockpit viel Platz

den Wert ein. Jetzt die Klappen gesetzt, sinkt die Geschwindigkeit bei 15 Grad auf 90 km/h, bei 30 Grad auf 80 km/h und bei 38 Grad auf 75 km/h. Die Harmonie zwischen Seiten- und Querruder passt, das Seitenruder ist auch bei wenig Fahrt noch sehr gut wirksam und ermöglicht schiebefreie Kreiswechsel. Beim 45-Grad-Kurvenwechsel mit 110 Kilometer pro Stunde messe ich flotte 3,2 Sekunden – das macht Spaß.

Da das nächste Gewitter naht, müssen wir die Landung vorbereiten. Ich bin gespannt auf die Klappenwirkung: In der 30- und 38-Grad-Position ist sie hervorragend. Das ermöglicht steile Anflüge mit einer Basisgeschwindigkeit von 100 km/h, bei der die Querruder noch ausgezeichnet ansprechen. Auch der Slip ist sehr wirksam. Da der Wind inzwischen recht kräftig bläst und die ersten Böen den Platz erreicht haben, beschleie ich, mit Klappenstellung 15 Grad und etwa 115 km/h anzuliegen. Auch in dieser Konfiguration liegt der Rider bestens in der Hand. Nach dem Aufsetzen lässt sich das Bugrad materialschonend noch eine Weile oben halten.

Kaum haben wir das Flugzeug in die Halle geschoben, setzt der Regen ein. Ausgemacht



Unterm Kabinendach: Stellmotor für die Landeklappen. Über eine Torsionswelle werden sie in vier Positionen gefahren

auf 30 Grad; jetzt beginnt der Sackflug bei 65 km/h, und er ist stabil. Mit vollen Flaps geht die Fahrt sogar auf 60 km/h herunter. Vollgas reduziert die angezeigten Geschwindigkeiten jeweils um 5 km/h, ohne dass sich das Flugverhalten ändert.

Die Ruderkräfte sind angenehm niedrig und steigen mit der Geschwindigkeit eindeutig an. Als ich im Leerlauf auf 105 km/h ausgetrimmt habe und dann Vollgas gebe, pendelt sich die Fahrt nach kurzem Beschleunigen auf densel-

LUFTFAHRTVERSICHERUNGEN

hervorragende Konditionen + exzellenter Service + individueller Support

Lassen Sie sich von unserem individuellen Angebot überzeugen!

**YOU FLY –
WE TAKE CARE!**

eci
INSURANCE BROKERS

eci INTERNATIONAL Business Aviation
eci TROITZSCH General Aviation

Hindenburgallee 24
D-48683 Ahaus

TEL.: +49 (0) 25 61/865 59-0
FAX: +49 (0) 25 61/865 59-87

www.eci-international.de
contact@eci-international.de

Kohlenkamp 14
D-45468 Mülheim a. d. Ruhr

TEL.: +49 (0) 208/44 51 51
FAX: +49 (0) 208/44 51 53

www.eci-troitzsch.de
info@eci-troitzsch.de

■ MENSCH & MASCHINE



Markante Geometrie: Die Rechteckfläche ist nach vorn gefeilt, das Seitenleitwerk stark nach hinten geneigt



Alles Kunststoff, oder was? Falsch: Nur der Rumpf hat GFK-Verkleidungen. Sie verleihen dem Metallflugzeug gefällige Formen

Einsteigen leicht gemacht: Die Türen haben einen großzügigen Öffnungswinkel, die Streben sind am Rumpf weit hinten montiert



hätte er dem UL allerdings nichts: Durch seine Ganzmetall-Bauweise mit Kunststoff-Kleid nimmt der italienische Hochdecker es klaglos hin, draußen abgestellt zu werden – vorausgesetzt, er ist gut verzurrt.

Der Rider ist ein robustes, sauber verarbeitetes Flugzeug mit sehr harmonischen Flugeigenschaften. »Wie es im Lehrbuch steht« – so

könnte man seine Gutmütigkeit charakterisieren. Dabei ist er alles andere als träge und im Reiseflug flott unterwegs. Diese Eigenschaften sind sowohl bei einer Schulmaschine als auch im Privat-, Charter- und Vereinseinsatz willkommen. Die Motorisierung mit 80 PS reicht völlig aus, der stärkere Rotax 912 S macht nur für sehr kurze oder hoch gelegene Flugplätze

TECHNISCHE DATEN

Spannweite:	9,00 m
Flügelfläche:	9,90 m ²
Länge:	5,9 m
Höhe:	2,3 m
Cockpit-Breite:	1,16
Leermasse:	ab 294,5 kg
MTOM:	475,2 kg (als LSA 576 kg)
Tankinhalt:	92 l
Motor / Leistung:	Rotax 912 / 80 PS
Propeller:	DUC, 3-Blatt, fest, Cfk, 1,75 m
V _{min} :	63 km/h
V _{reise} :	ca. 180 km/h
V _{max} :	204 km/h
V _{ne} :	245 km/h
bestes Steigen:	5 m/s
max. Reichweite:	ca. 1000 km plus 30 min. Reserve
Preis:	ab 83 180 Euro (inkl. MwSt., Grundinstrumentierung, Junkers-Rettungsgerät und Funk)
Hersteller:	Flyitalia S. r. L., www.flyitalia.it
Vertrieb:	Barnimair GmbH Peter Braun Am Flugplatz 1 16227 Eberswalde Telefon 03335/45 14 80 www.barnimair.de

Sinn oder wenn man im Hinblick auf eine künftige »europäische LSA-Klasse« (ELA 1) darauf spekuliert, die Maschine in der Echo-Klasse mit Permit to Fly und Privatpilotenlizenz zu fliegen.

Doch auch als UL könnte dieser Allrounder den etablierten Marken das Leben schwer machen. ■