

flieger magazin

B 5621 / Nr. 7 / Juli 1999



DM 8,-
sfr 8,-
öS 62,-
hfl 9,60,-
dkr 37,-
lfr 180,-
bef 180,-

Im Cockpit
Wetterradar-Bilder
per Internet



Die Einmots von Cessna

Mit den Neuen
wieder
an die Spitze

Checkliste:
So kauft man
ein Gebrauchtflugzeug

FK 9 Mark 3
UL-Multitalent
der jüngsten Generation



Sun 'n fun '99: Mehr als ein Airshow-Spektakel !



Best 25 Jahre Fly-in in Lakeland, Florida of Sun 'n fun

25 Jahre alt wurde das zweitgrößte Fly-in der Welt: Die »Sun 'n fun« ist längst aus dem Schatten von Oshkosh herausgetreten. Gut – nach Oshkosh kommen bis zu sechsmal mehr Flugzeuge, aber weniger Gedränge hat auch Vorteile, denn die Sun 'n fun ist wesentlich übersichtlicher, und auch das Wetter ist in Florida fast immer schön.
Highlights von der 25. Sun 'n fun

Text und Fotos: Alexis von Croy

Bellanca Skyrocket III

Kitplane in der Malibu-Klasse



Die Firma Bellanca aus Wisconsin, die auf Bestellung auch ihren Klassiker Viking wieder baut, hat die sechssitzige Reise-Einmot Skyrocket III in der Cessna 210/Piper Malibu-Klasse entwickelt, allerdings als Bausatzflugzeug: wohl um der kaum finanzierbaren Zulassung durch die FAA für eine Serienproduktion aus dem Weg zu gehen.

Wie hoch die Akzeptanz auf dem Markt allerdings für ein derartiges

Flugzeug ist, läßt sich kaum abschätzen. Der ausgestellte Prototyp, obwohl elegant proportioniert und von beachtlichen Ausmaßen, konnte nicht so recht überzeugen. Das Flugzeug wirkte in Detaillösungen etwas hausbacken, das Cockpit – allerdings wohl nicht auf dem endgültigen Stand – sah aus wie eines der sechziger Jahre.

Interessant sind jedoch die projektierten Flugleistungen: 245 Knoten in 10 000 Fuß, beziehungsweise 284 Knoten in 26 000 Fuß sind nahezu Lancair-IV-Niveau, und das bei sechs Sitzen. Die Reichweite soll erstaunliche 2000 Nautische Meilen betragen.

Angetrieben wird der Werksprototyp von einem Continental GTSIO-520f mit 435 PS. Die Dienstgipfelhöhe soll über 30 000 Fuß liegen. Bleibt abzuwarten, was die Kitplanebauer aus dem Konzept machen – in dem sicherlich zumindest optisch mehr steckt, als Bellanca zeigte. Ein Nischenplatz auf dem gigantischen US-Kitplanemarkt ist aber sicher möglich.



Bob Hoovers Crew Chief



Jim Driskell, Crewchef, Manager, »Airshow-Announcer«, also Sprecher und Mädchen für alles bei »Bob Hoover Airshows«, hat gut lachen. Schließlich ist Hoover Meister der Airshow-Szene, fast so fit wie ein junger Mann. Auf der Sun 'n fun flog der 77jährige täglich seine berühmte »Energy Management Routine« mit der Shrike Commander, von Alterserscheinungen war weder beim Pilot noch beim Flugzeug etwas zu bemerken.

Immer noch unglaublich ist dabei die Rolle nach dem Take-off. Die Shrike scheint jedesmal haarscharf am Strömungsabriß – in 100 Meter Höhe tödlich – vorbeizufliegen.



ONE DESIGN 107

One Man Show



Diese One Design DR-107 (die zweiseitige Version DR-109 stellte *fliegermagazin* in Heft 5/97 vor) zeigte der Schweizer Flugzeugbauer Peter Flueckiger auf der Sun 'n fun, zwei Monate nach ihrem Erstflug in St. Louis, Missouri. Vier Jahre lang baute Flueckiger an dem rasanten Kunstflug-Monoplane, das von der Performance zwischen einer Pitts S-1S und den High-End-Maschinen von Extra, CAP und Sukhoi angesiedelt ist: Die Rollrate beträgt stolze 360 Grad pro Sekunde. Die DR-107 zielt ganz eindeutig auf den Eigenbaumarkt.

Die Idee, die hinter der Entstehung der DR-107/109 stand, ist im Grunde bestechend: Dan Rihn, Entwickler bei Northrop-Grumman aus Long Beach, Californien, wollte mit dem Typ eine neue Einheits-Kunstflugklasse schaffen. Bereits 1993 stellte Rihn seinen ersten Prototyp auf der EAA-Convention in Oshkosh vor, und bereits kurze Zeit später legte der International Aerobatic Club (IAC) ein Reglement für die neue Klasse fest, und der kalifornische Teilelieferant für Kitplanes »Aircraft Spruce« begann mit dem Vertrieb der Pläne. Bis heute wurden über 300 Pläne verkauft, in den USA fliegen etwas über 30 Exemplare der DR-107. Anders die DR-109: Der Zweiseiter wird, schon um einen größeren Marktanteil zu erreichen, nur in Bausatzform angeboten.

Zur Technik: Die DR-107 ist ein einsitziger Tiefdecker, dessen Fachwerk-rumpf aus Stahlrohr geschweißt ist, vorne mit Alublechen beplankt und hinten mit Stoff bespannt. Die Tragflächen sind komplett in Holzbauweise ausgeführt und mit Sperrholz beplankt. Das eigens entwickelte Flügelprofil ist symmetrisch. Kunststoff gibt es lediglich bei der Cowling, die – je nach Erbauer – entweder aus Fiberglas- oder Kohlefaser-Verbundwerkstoffen gefertigt wird. Der Treibstoff ist in zwei Rumpftanks mit insgesamt 70 Liter Kapazität untergebracht.

Peter Flueckigers DR-107 ist in einigen Punkten modifiziert. So integrierte er die Bremsleitungen in der Aluminium-Fahrwerksschwinge, erleichterte den Hauptholm durch Fräsungen mit einer CNC-Maschine und verwendet Sperrholz-beplankte Querruder (laut Plan stoffbespannt), um deren Steifigkeit zu erhöhen. Außerdem vergrößerte er das Tankvolumen auf 80 Liter. Infos zur DR-107 bei Peter Flueckiger unter der e-Mail-Adresse: Peterflueckiger@world-net.att.net

Technische Daten:

Triebwerk:	Lycoming IO-360, 180 PS
Länge:	5,2 m
Spannweite:	5,5 m
MTOW:	570 kg
Cruise Speed:	140 kt
V_{ne}:	196 kt
Steigrate:	2000 ft/min



Das neueste Flugzeug von Warner aus Massachusetts ist die »Sportster«, eine vergrößerte Variante der »Space Walker« mit elliptischem Flügel. Die Bauzeit soll nur 600 Stunden betragen, der komplette Schnellbausatz kostet unter 20 000 Dollar

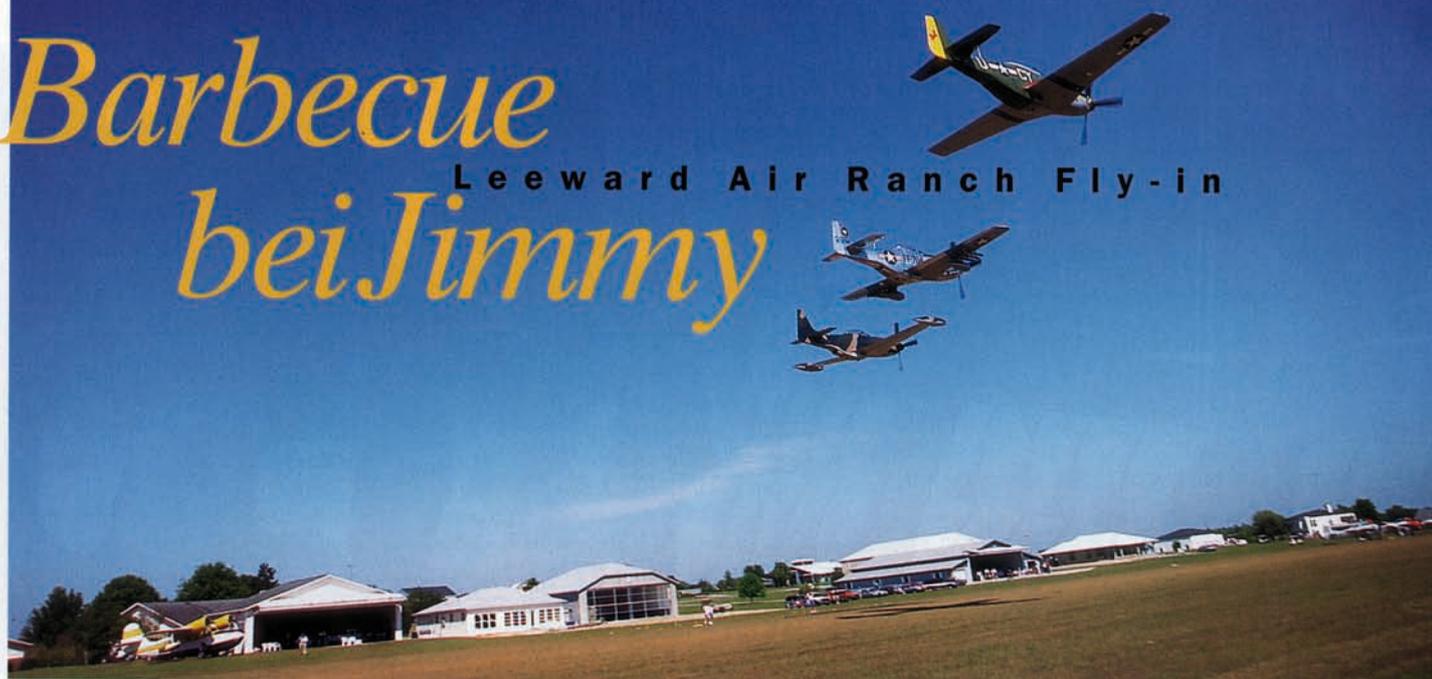


C-152 mit Honda-Pkw-Motor Cessna 16 V

Einen Honda-Pkw-Motor in einer Cessna 150 zeigte die Firma Air Honda aus Florida. Der 1,6-Liter-Motor aus dem Civic leistet 125 PS und ist mit elektronischer Zündung und automatischer Höhenkompensation für die Einspritzanlage ausgerüstet. Das »Air Honda Power Plant Package« für weniger als 7000 Dollar besteht aus dem Motor, einem Reduktionsgetriebe, Cowling, Kühler und der gesamten Elektronik. Weitere Informationen gibt es im Internet unter www.airhonda.com.
Auch im Angebot: ein Honda 2,7-Liter-V-6-Triebwerk mit 200 PS.

Barbecue bei Jimmy

Leeward Air Ranch Fly-in



Drei Mustangs über der Leeward Air Ranch

Seit 13 Jahren laden der amerikanische Geschäftsmann und Rennpilot Jimmy Leeward und sein Sohn Dirk – der mit 16 sein erstes Solo auf Jimmys Renn-P-51 »Cloud Dancer« flog – Warbirdpiloten am Dienstag der Sun 'n fun ein: zum Barbecue auf ihre *Leeward Air Ranch*, eine *Fly-in-Community* bei Ocala.

Das Ritual bei Jimmys Fly-in ist jedes Jahr dasselbe. Wer die begehrte grüne Einladung hat, startet nach einem Briefing von der Sun 'n fun in Lakeland zum 20-Minuten-Flug zur Air Ranch.

Dort findet kurz darauf ein sehenswertes Spektakel statt. Auf der 2000 Meter langen Grasbahn landen Mustangs, Corsairs, jede Menge T-6, aber auch noch größere Kaliber: Die Boeing B-17 »Aluminium Overcast« der

EAA war in diesem Jahr dabei, zwei DC-3, drei tschechische L-39 Jettrainer.

Während des Essens, das stilecht (die Spareribs werden eigens aus Illinois eingeflogen...) in weißen Zelt pavillons stattfindet, gibt es dann spontane Airshows für die Anwesenden. Mustangs donnern in zwei Meter Höhe über den Platz, ein T-6-Team bietet atemberaubenden Formationskunstflug. Einschränkungen scheint es so gut wie keine zu geben, bis auf eine: Die Bahnlinie nördlich des Platzes sollte nicht überflogen werden, um ein großes Wohngebiet etwas zu schonen. Das war's.

In diesem Jahr stahl Reg Urschler allen die Show. Der pensionierte Luftwaffengeneral flog in seiner P-51D »Gunfighter« ein atemberaubendes Kunstflugprogramm über der Grillparty. Abschluß war ein »High-Speed-

Pass«, bei dem man Angst um den Prop der P-51 hatte. »Wenn die Propellerblätter keinen Staub aufwirbeln«, so die nur leicht übertriebene Devise des Haudegens, »dann hast du keinen Mut.«

Zwei, drei Stunden später ist der ganze Spuk wieder vorbei: Unter den bewundernden Blicken der Air-Ranch-Bewohner donnern die seltenen Vögel wieder davon – schließlich gilt es für den Rückflug zur Sun 'n fun einen Slot präzise einzuhalten.

Die *Leeward Air Ranch* ist im übrigen eine ganz normale – wenn auch sehr schöne – *Fly-in-Community*, wie es sie in Florida oft gibt. Jimmy Leeward hat sich das Projekt einst ausgedacht, heute nimmt die Siedlung beachtliche Ausmaße an. Häuser gibt es in fast allen Preisklassen. In *Trade-a-Plane* finden sich immer wieder Angebote der Air Ranch, die nur eine Stunde vom Orlando International Airport im Grünen zu erreichen ist.



Spektakulär: P-51 D im Low Approach



Diese F-4U Corsair war auch auf der Sun 'n fun ein Star

Linda Finch, Weltumfliegerin



Spareribs und tolle Flugzeuge