

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

B 5621 / Nr. 2 / Februar 1998

HB-207 Alfa aus Österreich

Der flüsterleise Volks-Porsche

Hellkopter-Unfallakte Notfall-Training mit tödlichem Ausgang

Plloten contra Finanzamt
Mit legalem Kniff Geld gespart

Fliegen auf Hawali Südsee-Exotik und Turbulenzen pur

Fliegen in der Dämmerung Wenn die Sicht auf der Strecke bleibt

»Glasair Super II-S RG«-Erprobung Ein Trudeln, das sich nicht stoppen ließ





B-207 ist die offizielle Typenbezeichnung für dieses Eigenbauflugzeug von dem österreichischen Hersteller mit dem fast unaussprechlichen Namen. Die Buchstaben stehen für den Entwickler und Chef der Firma HB Flugtechnik, Heino Brditschka aus Hofkirchen, nahe Linz. Seine außergewöhnlichen Flugzeugkonzepte wie der Druckschrauben-Motorsegler HB-23 machten ihn über die Landesgrenzen hinaus be-

Nun hat Brditschka mit einem neuen

Flugzeug für Aufmerksamkeit gesorgt. Warum den Kit-Markt kampflos den Amerikanern überlassen, dachte sich der Meister und begann 1992 mit den ersten Skizzen für ein Kitflugzeug »Made in Austria«. Daß er - anders als die Amerikaner - den lärmsensiblen Mitteleuropäer von vornherein mit ins Kalkül zog, davon zeugt das ungewöhnliche Propellerkonzept mit fünf Blättern. Der Propeller läuft selbst bei Vollgas mit nur 1800 Umdrehungen pro Minute, was bei unserer zum Test geflogenen OE-HCA einen Lärmpegel von ganzen 58,8 Dezibel verursacht. Der Grenzwert für das 640 Kilogramm-Leichtgewicht liegt bei

70,8 Dezibel, womit die Hürde um sagenhafte 12 Dezibel unterschritten wird. Das schafft kein US-Kit.

Der Fahrwerkschalter (rechts)

ist auffällig montiert. In der

OE-CHA gibt es sogar eine Anzeige für

die Propellerverstellung, die die

Prozentwerte darstellt

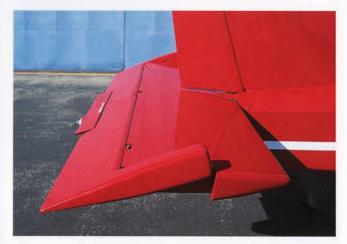
Auch beim Spritverbrauch setzt die Alfa eine neue Marke: Nur 16 Liter Sprit will Pilot Hans Perstinger, Erbauer einer HB-207 mit dem Kennzeichen OE-CHA, für den Flug von Österreich nach Landshut, unserem Check-Flugplatz, verbraucht haben.

»Zwischen 16 und maximal 22 Liter - aber 98 Oktan Mogas«, gesteht er nach längerem Befragen. Das reicht mit dem standardmäßigen 2 x 40-Liter-Tank für vier bis fünf Stunden Flugzeit oder mindestens 430 Nautische Meilen Strecke. Künftige Bausätze sollen zwei 50-Liter-Tanks in den Tragflächen bekommen.

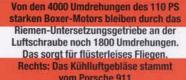
Nicht nur in Österreich sind Hallenplätze für Flugzeuge rar. Um so mehr weiß es Perstinger zu schätzen, daß er dank eines raffinierten, aber simplen Mechanismus mit einem Helfer die Flächen innerhalb kurzer Zeit abmontieren kann. Durch spritdichte

Ungewöhnlich ist die durchgehende Höhenleitwerks-Flosse, robust das geschleppte Bugrad-Fahrwerk









Schnellkupplungen soll auch die Tankverbindung ein Kinderspiel sein.

Übrig bleibt der Rumpf mit einem Stummel-Tragwerk. Gerade soviel, wie das darunter liegende Fahrwerk braucht. Es macht einen robusten Eindruck, so daß man damit auch auf holprigen Grasplätzen gut zurechtkommen dürfte.

Charakteristisch an der Alfa ist ihre spitz zulaufende Schnauze mit unten liegendem Ram-air-Lufteinlaß. Da bleibt der Betrachter denn auch ein wenig hängen: Der Übergang vom schnittigen Bug zum kastenförmigen Rumpf und die Knubbelnase des Propellerspinners sind die einzigen Schönheitsfehler der sonst durchweg gelungenen Linienführung.

Unter der schnell abnehmbaren Cowling schlägt das deutsche Herz der Alfa: Ein aus VW- und Porsche-Teilen zusammengesetzter Boxer-Vierzylinder mit 2,4 Litern Hub-

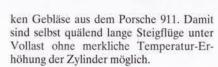


raum und 110 PS Leistung bei 4000 Umdrehungen pro Minute. Das Motorgehäuse stammt vom Volkswagen Typ 2, der auch im VW 411 verwendet wurde. Durch diverse Modifikationen ist der Motor als Triebwerk für Motorsegler nach JAR 22 Abschnitt H zugelassen.

Eine Riemen-Untersetzung drosselt die 4000 Umdrehungen pro Minute des Motors auf rund 1800 am Propeller. In der Ferrariroten Alfa von Hans Pestinger ist der Zahnriemen noch einteilig. Wer Redundanz wünscht, kann auch zwei getrennte Zahnriemen auf den breiten Zahnwellen schnurren lassen.

Das Herz der Modifikation ist die Kombination des Motors mit dem leistungsstar-

Filigran und dennoch stabil: Das einziehbare Hauptfahrwerk der HB-207 Alfa sorgt für gute Aerodynamik und hohe Reisegeschwindigkeit



abei sah es bei unserem Performance-Test zunächst so aus, als würden die Insassen während des fünfminütigen Steigfluges mit 60 Knoten bei lebendigem Leib geröstet. Auch »roch« das Cockpit nach etwa drei Minuten deutlich nach Hitze. Den Grund zeigte der Erbauer nach der Landung: Die Auspuffrohre führen, kaum isoliert, an der Flugzeugunterseite entlang nach hinten, was beim langsamen Steigflug die Kabine kräftig aufheizt.

Der wachsame Blick auf die Temperaturanzeige bestätigte aber die gute





Zwangslüftung des Motors. Vollgetankt und mit zwei Personen im Cockpit stieg die Alfa zwischen 600 und 700 Fuß pro Minute - kein schlechter Wert für ein 110-PS-Flug-

In 5000 Fuß stellten wir die Reiseleistung auf 3400 Kurbelwellenumdrehungen pro Minute mit angepaßter Propellersteigung (Anzeige 75 Prozent) ein. Auf der Meßstrecke zeigte unser GPS als Mittelwert aus Hin- und Rückflug 124 Knoten über Grund an. Ein respektabler Wert, mit dem sich der Österreicher keineswegs hinter ausgewachsenen Amerikanern verstecken muß.

Beim anschließenden schnellen Abstieg mit der Nadel am gelben Bogen der Geschwindigkeits-Anzeige hielten wir besonders die Zylinderkopf-Temperatur im Auge. Ob die Kühlung auch hier das richtige Maß findet und den Motor schön konstant warm hält? Das tut sie, der Zeiger bewegt sich kaum wahrnehmbar.

Die Leistungsdaten sind also durchweg respektabel. Doch wie fliegt sich der Zweisitzer? Man macht sich mit einem Flugzeug bereits am Boden vertraut. Durch das relativ niedrige Fahrwerk scheint das Flugzeug einen Knicks zu machen, damit man bequem von links und rechts ins Cockpit klettern kann. Dort herrscht ein großzügiges Platzangebot. Die große Ablage hinter den Pilotenköpfen ist gut für Flieger-Utensilien wie Karte und Bottlang; künftige Topfeinsätze sollen lose herumfliegende Teile bändigen. Ein Gepäckfach für den Reisekoffer sucht man jedoch vergeblich.

as Instrumentenbrett ist aufgeräumt: Die klassische Anordnung der Primäranzeigen ist vor dem linken Sitz zu finden, auf der rechten Seite sind hauptsächlich Motorüberwachungs-Instrumente untergebracht. Besonders auffällig ist der Fahrwerkschalter gekennzeichnet, der auf der Seite des Copiloten liegt - keine übermäßig glückliche Lösung, wenn man ihn mal schnell bedienen will.

Hand; leider ist auch hier der Gas-Schieber nach Cessna-Manier. Den gibt es jedoch

Angenehm liegt der Knüppel in der

vom Piloten aus gesehen sowohl links wie rechts. Die Drehzahl des Propellers wird mit einem kleinen Schalter elektrisch eingestellt. Propeller und Regelung sind Eigenentwicklungen von Heino Brditschka. In der Maschine von Hans Pestinger ist die Lattensteigung mit einem in Prozentwerten geeichten Instrument dargestellt, im Gegensatz zu den regulären, einfachen Ana-

log-Anzeigen. Zwei Brems-Hebel ragen aus der Mittelkonsole: links die Radbremse (Parkbremse) und rechts die Klappen. Das Bugrad wird direkt über die Pedale angesteuert und über den Handbremshebel gebremst. Bei unserem Testflugzeug war der Klappenhebel etwas hakelig, er mußte erst entlastet werden, bevor man ihn betätigen konnte.

Wer beim Startlauf Porsche-ähnliche Beschleunigung erwartet, muß enttäuscht werden. Doch der rote Flitzer kommt schnell genug auf Touren, um nach knapp 300 Metern von der Asphaltpiste in Landshut abzuheben.

Was sofort auffällt, ist die extreme Sensibilität des Höhenruders. Das Flugzeug reagiert selbst auf winzige Knüppelbewegun-

gen. Daran muß man sich erst einmal gewöhnen. Das Rollverhalten um die Längsachse oder die Reaktion auf das Seitenruder ist dagegen eher gutmütig langsam. Hier ist noch Feintuning nötig, bei der nächsten fertigen Maschine durch ein verändertes Hebelverhältnis bereits vorgesehen.

it einem kleinen Kippschalter im Armaturenbrett läßt sich die elektrische Trimmung verstellen. Bei unserem Testflugzeug reagierte sie etwas eigenwillig: Schalter nach oben bewirkt Nase heben, Schalter nach unten die entsprechend gegenläufige Reaktion. Das ist zwar logisch, doch wenn der Schalter in der Mittelkonsole liegen würde, dann wäre die Reaktion umgekehrt. Schalter nach vorn (oben) für Sinken und entsprechend nach hinten für Steigen. Das ist sicherlich nur eine Frage der Gewohnheit. doch wenn man als Neuling in die Maschine steigt, irritiert das ungewohnte Verhalten etwas. Ist erst einmal die Reiseflugkon-

figuration eingestellt, kann man sich ent-

spannt zurücklehnen. Das Flugzeug liegt ausgetrimmt und stabil in der Luft, die Sicht ist dank der großzügigen Cockpitver-

glasung ausgezeichnet.

Schnittige Silhouette: Die HB-207 Alfa

ist eine elegante Erscheinung. Es gibt den

Bausatz auch in einer Variante mit festem

Fahrwerk. Der Preis bleibt dann zwar un-

verändert, der Selbstbauer spart

gegenüber der Einziehfahrwerk-Version

aber etwa 150 Baustunde

Die Landung ist problemlos, sofern man rechtzeitig das Fahrwerk ausfährt. Es verursacht nur eine erfreulich geringe Laständerung, so daß man in dieser Flugphase nicht nachtrimmen muß. Ein Flugzeug also, mit dem auch wenig erfahrene Piloten zurechtkommen sollten.

Doch was kommt alles auf einen zu, wenn man sich eine Alfa bauen will? Zunächst der Bausatz: Er kostet 245000 österreichische Schilling. Das sind inklusive 15 Prozent Mehrwertsteuer in Deutschland rund 40000 Mark.

Dafür bekommt man den Standardbausatz ohne Motor, Propeller, Instrumente, Avionik, Räder und Reifen. Die Hauptstruktur besteht aus einem vernieteten Aluminium-Rumpfkasten mit den Anschlußteilen für Leitwerk und Flügel. Letzterer ist aus einem Alu-Hauptholm mit Holzrippen aufgebaut, die mit einer GFK-Beplankung abgedeckt werden.

OE-CH

Für den Motor sind derzeit inklusive Propellergetriebe 135000 Schilling fällig, also mit Mehrwertsteuer rund 22 000 Mark; der Fünfblattpropeller kommt schließlich auf etwa 11000 Mark, wobei allerdings auch diverse billigere Alternativen möglich sind. Zusammen mit den Instrumenten ist man also schnell bei rund 100000 Mark ange-

Und das ohne Arbeitszeit. Laut Hersteller sollte der künftige Alfa-Besitzer rund 1000 Stunden Bauzeit einkalkulieren. Hans Pestinger hat etwa 1500 Stunden gebraucht, wobei dies sein erstes Eigenbauflugzeug war. Wer Erfahrung hat, baut schneller.

Doch davon will Pestinger nichts wissen, das Thema Eigenbau ist für ihn vorerst passé. Lieber kostet er jede freie Stunde in seiner roten Alfa aus. Ein Porsche für die Lüfte, den er sich durch die niedrigen Betriebskosten ohne schlechtes Gewissen leisten kann. Walter Schild

Technische Daten

HB-207 Typenbezeichnung: VW HB 2400 G/2 Motor: 80 kW/110 PS Leistung: Kraftstoff: Mogas 16-20 l/h Verbrauch: 1001 Tankinhalt: 5,95 m Länge: Höhe: 1,95 m Spannweite: 8.53 m Leergewicht: 440 kg Kategorie Utility 200 kg Zuladung: Kategorie Normal 260 kg Lastvielfache: Kategorie Utility +4,4/-2,2 g Kategorie Normal +3,8/-1,9 g 132 Knoten V_{reise}: V_{stall} (30° Klappen): 45 Knoten etwa 40000 Mark (Standardbausatz ohne Motor, Propeller, Instrumente, Avionik, Räder und Reifen)

