www.fliegermagazin.de

fliegermagazin

Nr. 1/Januar 2004

Deutschland € 4,50
Österreich € 5,00, Benelux € 5,20
Italien € 5,90 Spanien € 5,90
Schweiz sfr 8,80

UL-Paradies Finnland
Mit Floats auf Eis und Schnee

Restaurierter Original-Storch
Geschwindigkeit? Nein danke!

Neue Serie:
So werden Sie UL-Pilot

Engine failure beim Learjet
Drama im Endanflug

Seawind 300C

Amphibium für die Zukunft

Seawind 300C

Splash 'n' Go

Seit es Wasserflugzeuge gibt, träumen Konstrukteure davon, ein Amphibium zu bauen, das auch in den Flugleistungen konventionellen Maschinen Paroli bieten kann. Die Seawind, ein Kitplane aus Pennsylvania, hat dieses Problem gelöst. Bald soll der futuristisch anmutende Viersitzer in Serie gehen

3,30 Meter hoch: Das massive Leitwerk trägt Motor und Höhensteuer

Eine Sache ärgert Richard Silva seit Jahren: dass die Seawind doch nicht bei James Bond mitgespielt hat

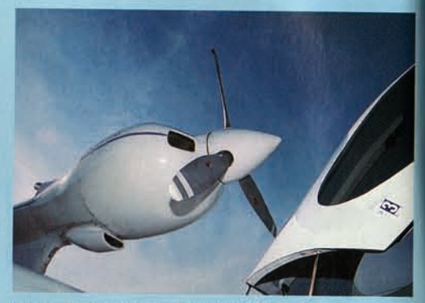
Eine Sache mit der Seawind ärgert Richard Silva seit Jahren: dass es nichts wurde mit dem Auftritt seiner Maschine in einem der letzten James Bond-Filme. Der Prototyp des futuristischen Amphibiums war zwar bereits in zwei Hollywood-Spielfilmen, darunter in einer der albernen Krimi-Parodien mit Leslie Nielsen (»Die nackte Kanone«) zu sehen – aber James Bond wäre doch die Krönung gewesen. Leider machte die britische Luftfahrtbehörde Schwierigkeiten

Text und Fotos: Alexis von Croy

bei dem Plan, den Viersitzer stilecht im Zentrum Londons auf der Themse landen zu lassen, und so ließ die Produktionsfirma die Idee kurzerhand wieder fallen.

Genug Aufsehen erregt die Seawind auch so. Egal auf welcher der großen amerikanischen Airshows Firmenchef Silva, im Hauptberuf Architekt mit einer Passion für Flughafen-Projekte, und sein Marketingchef Vince Parisi auftauchen, das ungewöhnliche Flugzeug mit der Grazie eines Schwans ist immer von Neugierigen umlagert. Ihnen wollen Silva und Parisi vor allem eine Botschaft vermitteln: Die Seawind ist zwar ein Amphibium, aber sie kann ebenso gut wie eine »normale« Einmotorige von Land aus eingesetzt werden. Damit zielt das kleine Unternehmen, das seit 1989 bereits an die 150 Bausätze der Maschine verkauft hat, auf einen erweiterten Pilotenkreis, also wesentlich größeren Markt. Natürlich – auch wenn Wasserfliegen in Deutschland so gut wie verboten sei und in vielen anderen europäischen Ländern sehr restriktiv gehandhabt würde, so Silva, könne er sich vorstellen, seine Maschine auch hierzulande zu vertreiben. Schließlich ist es aus vielen Teilen der Alten Welt nicht weit ins Wasserfliegerparadies Schweden oder ans Mittelmeer, vielleicht einer der Zukunftsmärkte für Wasserflugzeuge.

Die Seawind entstand 1982 als reines Bausatzflugzeug. Roger Creelman aus Ontario in Kanada war der Konstrukteur. Bis die ersten Bausätze in Produktion gingen, dauerte es noch Jahre. Erst 1989 flog die erste Maschine, und in jenem Jahr übernahm Richard Silva aus Pennsylvania das Projekt. Der begeisterte Wasserflieger hatte zu jener Zeit noch eine Lake, die er aber immer schon für überteuert und zu langsam hielt. Konsequent



Hoch oben thront der 300-PS-Lycoming an dem auf 20 g getesteten Ausleger

entwickelte er die noch unausgegorene Seawind bis heute weiter, verbesserte sie in vielen Details. »Was gut aussieht, fliegt auch gut«, nach dieser alten Fliegerweisheit sei die Seawind einst konzipiert worden, meint Silva, und jeder der mit dem Firmen-Demonstrator geflogen sei, habe das gute Handling und die angenehmen Flugeigenschaften des Vielzweck-Viersitzers bestätigt. Mal sehen ...

Der Chef am Steuer: Richard Silva hat die Seawind seit 1989 konsequent weiterentwickelt

Am Chester County Airport, etwas außerhalb von Philadelphia gelegen, will ich die Probe aufs Exempel machen. Dort ist der Prototyp stationiert, von dort aus fliegt Silva gelegentlich nach Saint Jean-sur-Richelieu in Kanada, wo das Werk für die zertifizierte Version der Seawind entstehen soll. Als erstes fällt mir auf, wie groß die Seawind, die auf den Werbefotos, wohl wegen ihrer harmonischen Proportionen, eher zierlich aussieht, »in natura« ist. 3,30 Meter hoch ist das imposante Leitwerk mit dem massiven Motorträger.

Die Bodeneinweisung geht schneller als erwartet, da sich das Flugzeug in der Bedienung und vom Panel her nur unwesentlich von einer normalen Einmotorigen unterscheidet. Als der großvolumige Sechszylinder anspringt, überrascht sofort der im Vergleich zu konventionell angebrachten Triebwerken angenehm niedrige Geräuschpegel. Beim Before Take-off Check weist mich Richard noch auf eine Besonderheit hin, die mir vorher entgangen ist: Die Seawind ist mit Flaperons ausgestattet, das heißt die Querruder gehen zum Zweck der Auftriebserhöhung gemeinsam mit den Klappen ein Stück nach unten. Keine simple Lösung, aber eine, die den Flugleistungen sehr dienlich ist, wie ich beim anschließenden Start feststelle.

Für die relativ große Masse beschleunigt die Maschine nach der Startfreigabe behende. Obwohl wir zu dritt an Bord sind, benötigen wir kaum 300 Meter bis zum Abheben. Die 1200 Fuß Steigleistung aus dem Firmenprospekt erscheinen realistisch, denn wir steigen mit über 1400 Fuß pro Minute, mit mehr als halb vollen Tanks.

Durch die hohe Position des Triebwerks muss die Seawind in Kurven mit Seitenruder-Einsatz geflogen werden. Füße platt auf den Boden wie in der Cessna geht hier nicht: Wenn man so fliegt, wandert die Kugel bis fast an den Rand der Libelle aus. Das ist aber auch schon das Einzige, woran ich mich gewöhnen muss, denn die Seawind liegt stabil wie das sprichwörtliche Brett in der Luft. Selbst wenn man brutal am Steuer reißt oder drückt und anschließend loslässt, pendelt sie sich nach maximal zwei Amplituden wieder stabil im Horizontalflug ein. Steilkurven gelingen auf Anhieb, Ziehen ist nicht nötig, um die Höhe zu halten.

»Was gut aussieht, fliegt auch gut« – auf die Seawind trifft diese alte Fliegerweisheit perfekt zu. Obwohl der Prop hoch über der Mitte des Flugzeugs angeordnet ist, treten beim Reduzieren oder Erhöhen der Leistung kaum Lastwechseleffekte auf

Was bei jedem Manöver hilft, ist die gigantische Sicht. Die weit herumgezogene Panoramascheibe mit der dunklen Tönung, ohne jede Strebe, erlaubt eine perfekte Beobachtung des Luftraums, auch weil vor der Frontscheibe die Nase steil nach unten wegfällt. Da man relativ weit vor der Tragfläche sitzt, stört auch sie die Aussicht kaum. Ein bisschen fühlt sich die Seawind an wie ein Gokart. Man sitzt ganz

Viel Platz: Mit 137 Zentimetern ist die Kabine hinten sogar noch fünf Zentimeter breiter als vorn

Der IFR-ausgestattete Demonstrator unterscheidet sich in der Bedienung nur wenig von anderen Einmotorigen

Sitzposition wie im Gokart, perfekte Rundumsicht, »schnelle« Querruder

Das Wasserruder bewegt sich in einem 45-Grad-Bogen und ist im ausgefahrenen Zustand mit den Pedalen gekoppelt

vorn und fühlt sich direkt mit dem Flugzeug verbunden. Die schnellen Querruder – geschätzte Rollrate etwa 100 Grad pro Sekunde – tragen viel zu diesem handlichen Eindruck bei, auch wenn die Steuerung um die Längsachse nicht wirklich leichtgängig ist.

Anflug zu meiner ersten Wasserlandung (seit 1997) auf den Susquehanna River. Dieser ist mindestens dreimal so breit wie die Donau, Zielen ist deshalb weniger das Thema. Der Anflug auf Wasserpisten erfolgt im Grunde genauso wie auf eine Runway, außer dass man auf keinen Fall die Räder ausfahren darf – was selbst erfahrenen Fliegern schon passiert ist. Im Gegenanflug funktionieren 85 Knoten mit Klappen auf 20 Grad gut, im Endanflug sind es optimalerweise 78 Knoten. Aufgesetzt wird im Prinzip nicht anders als auf festem Untergrund: ein paar Fuß über dem Wasser abfangen, die Nase etwa vier Grad anheben, Gas rausnehmen. Mit etwa 55 Knoten landet die Maschine weich. Das Einzige, was eine Wasserlandung für Anfänger etwas schwieriger macht, ist, beim Abfangen die Höhe über dem Wasser abzuschätzen. Andererseits: Ist die Wasserfläche so riesig wie in unserem Fall, hält man die Maschine, selbst wenn man noch zu hoch ist, einfach im Flare und wartet ab, bis sie sich von selbst hinsetzt.

Die andere Herausforderung für neue Wasserflieger sind die An- und Ablegemanöver. Hier kann die Angelegenheit, vor allem bei Wind und hohen Wellen, in richtigen Sport ausarten. Wer körperlich nicht fit ist, hat kaum eine Chance, das Handling am Bootssteg wirklich zu beherrschen. Wie tückisch ein Wasserflugzeug sein kann, zeigte unser Ablegemanöver nach dem Foto-Shooting am Strand: Silva lässt den Motor im Leerlauf drehen, um die etwas schwächelnde Batterie zu schonen, während sein Kollege Parisi und ich die Maschine rückwärts vom Kies ins Wasser schieben. Ich klettere als Erster in die Kabine, stehe aufrecht unter der offenen Haube, als unser Flugboot ganz plötzlich in eine Strömung gerät und abdriftet – genau auf einen hohen hölzernen Steg zu. Der Mitarbeiter taucht unter der Fläche ins Wasser ab, und bevor wir noch reagieren können, rammen wir den Steg, der krachend zusammenbricht. Unter den Balken eingeklemmt realisieren wir, dass wir Glück hatten: Der solide GFK-Rumpf hat nur ein paar Kratzer, meine Hand ein paar weitere. Der Hauseigentümer kommt mit der Kamera (»das wird mir am Montag keiner glauben«), und einige Minuten später haben wir das Flugzeug befreit und den Steg wieder auf seine Stützen gehoben.

Der Zwischenfall zeigt, warum fürs Wasserfliegen perfektes Beherrschen der Bootsmanöver so essentiell wichtig ist. An einem wirklich windigen Tag mit Seegang erfordere das Handling im Wasser einiges an Routine, erzählt mir Richard Silva später. Er habe da so seine Erfahrungen …

Bereits ab diesem Jahr soll die Seawind in einem neuen Werk in Kanada als zugelassenes Flugzeug in Serie gebaut werden. Aus aller Welt, auch aus Europa, haben sich schon jede Menge Interessenten gemeldet. Das Unternehmen plant sogar, Vertriebsstützpunkte in der Alten Welt einzurichten. Silva glaubt, dass der Bedarf an Amphibienflugzeugen weltweit wachsen wird, vor allem die Adria und das Mittelmeer scheinen ihm viel Potenzial für den Absatz der Seawind zu bieten.

Eines ist klar: Die Seawind ist wesentlich schneller als das fast 40 Jahre alte Konzept des Noch-Monopolisten Lake Aircraft. Dessen Modell »Renegade 2« kostet an die 450 000 Dollar und somit, abhängig von der Ausstattung, bis zu 150 000 Dollar mehr als die Seawind zum Einstandspreis. Wenn das kein Grund ist ...

Seawind
300C

Spannweite:	10,64 m
Länge:	8,9 m
Höhe:	3,3 m
Leergewicht:	1013 kg
Maximales Abfluggewicht:	1545 kg
Nutzlast:	532 kg
Motor:	Lycoming IO-540, 300 PS
Propeller:	Hartzell-Dreiblatt, 1,93 m
Tankinhalt:	280 Liter
Zusatztank (optional):	136 Liter
Steigleistung:	1250 Fuß/Min. (MSL)
Reisegeschwindigkeit (75%):	165 KTAS
Verbrauch (55%):	48 Liter/Stunde
Reichweite:	850 NM (keine Reserve)
Startstrecke	
– Wasser:	360 m
– Land:	290 m
Landestrecke	
– Wasser:	250 m
– Land:	200 m

Preis: ab 289 700 Dollar

Seawind Inc.
Box 1041
Kimberton, PA., 19442 USA
www.seawind.biz

»Splash 'n' go« auf dem Susquehanna River. Die Seawind reagiert gutmütig, wenn man nach der Landung zum Durchstarten Vollgas gibt

Assoziationen mit Wasservögeln drängen sich auf, wenn die Seawind am Strand anlegt. Ablegen ist das schwierigere Manöver