

6/99 JUNI DM 8,- 43. Jahrgang

E11100

# aerokurier

INTERNATIONAL

**BRDITSCHKA HB-207**

**FLUGSPASS AUS DER KISTE**

**LETZTE CHANCE**

**LESERWAHL FLUGZEUG 2000**

**SILENT IN**

**PREISWERT**

**SEGELFLIEGEN**

**GLOBE SWIFT**

**WIEDERGEBURT**

**NACH**

**50 JAHREN?**

**P-51-TREFFEN  
IN FLORIDA**

# CRAZY HORSES

**AERO'99: GROSSER MESSEBERICHT**

6/99

aerokurier



# Das Karussell dreht schneller denn je

Der Kampf um Marktanteile ist in der UL-Branche voll entbrannt. Aber das ist nur eines der Ergebnisse der Professionalisierung, die sich auf der AERO zeigte.

Die UL-Branche formiert sich. Die Konzentration ist unüberschaubar. Verschwunden, bis auf wenige Ausnahmen, sind die Kleinstanbieter, die noch vor wenigen Jahren einen großen Anteil des Marktes für sich beanspruchten. Manch einer mag das bedauern. Doch die Professionalisierung der Anbieter scheint gut getan zu haben, das Vertrauen der Kunden ist gewachsen. Die Boomzahl der letztjährigen Verkäufe, knapp 260 Neuflyzeuge wurden 1998 zugelassen, belegt dies.

Trotz des Konzentrationstrends wurden die neuheitenverwöhnten UL-Interessenten auf der AERO '99 nicht enttäuscht. Premieren gab es reichlich. Und fast alle Aussteller haben ihre aktuelle Modellpalette modernisiert.

Ihre Deutschland-Premiere gab auf der AERO auch die **Aeroprakt A22**. Den abgestrehten Schulterdecker in Metallbauweise will die FUL, Damme, auf den Markt bringen. Aeroprakt ist ein ukrainisches Unternehmen mit Sitz in Kiew und baut die A22 in konventioneller Metallbauweise. Die Tragflächen und Ruder sind Ceconite-bespannt. Besonderes Kennzeichen der A22 sind ihre sehr weit hinter die Sitze gezogene Verglasung und ein Cockpit mit Steuerhörnern anstelle der in der UL-Klasse üblichen Knüppel. Kurz vor Redaktionsschluss erreichte uns die Nachricht, daß das Flugzeug die Belastungstests für die Musterzulassung in Kiew unter Aufsicht eines deutschen Prüfers bestanden habe. Damit dürfte eine wichtige Hürde auf dem Weg zur Zulassung genommen sein. Was die A22 kosten wird, wollte FUL gegenüber dem aerokurier noch nicht sagen.



Nach dem Rekordjahr 1998 präsentierte sich die UL-Branche auf der AERO sehr vital.



Die Kappa KP 2U Sova steht kurz vor der Musterzulassung. Optional gibt es sie mit einem elektrischen Einziehfahrwerk.



Zu den vielbeachteten UL-Flugzeugen in Friedrichshafen zählte die **Kappa KP 2U Sova**. Der

tischechische Ganzmetall-Tiefdecker, der optional mit einem elektrischen Einziehfahrwerk zu haben ist, gab sein Debüt zwar schon auf der AERO '97, inzwischen hat jedoch die Firma Air-Contact die Musterbetreuung übernommen, und das Flugzeug wird in diesen Wochen musterzulassen. Kurz nach der AERO

waren sämtliche Tests erfolgreich abgeschlossen.

Mit dem Rotax 912 soll die Sova 200 km/h Reisegeschwindigkeit erreichen. Die  $V_{NE}$  beträgt 260 km/h. Die Verarbeitung des Tiefdeckers zeigt sauberen, konventionellen Flugzeugbau. Etwas ungewöhnlich ist die leicht versetzte Position der Pilotensitze, die jedoch einen sehr schmalen und damit widerstandsfähigen Rumpf ermöglichte, ohne auf Kosten des Komforts in der Kabine zu gehen. Der Preis der Sova wird etwa bei 100 000 Mark liegen.



Aus der Ukraine kommt der neue Schulterdecker Aeroprakt A22.

Insgesamt war die Stimmung unter den UL-Ausstellern auf der AERO sehr optimistisch. Auffällig ist das gestiegene Interesse von Vereinen. vielerorts wird inzwischen das UL als Alternative zum Motorsegler erkannt. Das könnte sich noch durch die Ausrüstung einiger ULs mit F-Schleppkupplungen verstärken. Das Erprobungsprogramm ist inzwischen weit fortgeschritten, so daß eine Entscheidungsgrundlage für eine Zulassung des F-Schlepps vorhanden ist. Allerdings sollte nicht die Hoffnung geweckt werden, mit einem UL einen vollwertigen Schlepper zu erhalten. Doch für leichtere Segelflyzeuge bis etwa 400 kg Flugmasse könnten ULs schon bald eine kostengünstige Schleppmöglichkeit bieten.