



Cover Story
AERO 2013
Die grosse GA-Show

Military Aviation

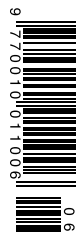
Mali – Frankreichs
«Reingehen»

Civil Aviation

Der EuroAirport
im Steigflug

Helicopter

Good-bye and
thank you, Lama!





Testbericht Dynamic WT 9 LSA



Hervorragende Flugleistungen und sauber «in der Hand liegend».

Lange kenne ich die Dynamic schon vom Hörensagen oder von Messen. Als ich sie das erste Mal sah, war die Ähnlichkeit zur Lancair 235 nicht zu verleugnen und ich legte in der Folge die Dynamic in der Schublade «Lancair-Kopie als UL» ab.

Auf der Aero 2011 fiel mir die hervorragende Verarbeitung dieser Maschine auf. Seit dieser Zeit ist Aerospool mit der LSA Version der Dynamic auf dem Markt. Hannes Zimmermann, Dynamic-Importeur für Deutschland und die Schweiz, hat eine der ersten LSA zugelassenen Maschinen und hat mich zu einem Probeflug in Heubach eingeladen.

Auf Fotoflug

Das Wetter ist nicht berauschend, der Wind weht böig aus Süd und eine Warmfront naht. Wir machen erst die Air-to-Air-Fotos und nach einem kurzen Briefing geht es in Formation mit meiner Husky los. Beide Maschinen sind mit zwei Personen und 125 Liter Kraftstoff beladen. Im Steigflug auf 6500 ft zeigt die Dynamic, dass sie mit der Husky mitsteigen kann. Während des Photoshootings habe ich Gelegenheit, mir die Dynamic im Flug anzusehen: Cool sieht sie schon aus, mit dem eingezogenen Fahrwerk und den Winglets!

Die Photos sind im Kasten und Fotograf Frank Herzog ist zufrieden. Der Wind hatte uns zirka 15 Nm versetzt und ich sehe, wie Hannes die Dynamic neben uns auf Kurs Heubach ausrichtet. Doch dann sieht man die Dynamic nur noch wenige Sekunden, bis sie der Husky davon gallopiert und in der weissen Suppe unter der Inversion verschwindet.

Im Flugzeug

Am Boden bekomme ich nun eine Cockpit-Einweisung. Das Kraftstoffsystem ist simpel, Links – Rechts – AUS. Die WT9 hat ein Gesamttretungssystem, welches sogar schon in Realität getestet wurde. Das System wurde nach einem Problem «zwischen den Kopfhörern ausgelöst», und die WT9 schwebte am Rettungsschirm zu Boden. Der Pilot konnte unverletzt aussteigen.

Cockpit und Avionic

Der Ein und Ausstieg geht sehr einfach, ohne auf die Ledersitzkissen zu treten. Ich sitze super bequem, allerdings komme ich erst mal nicht an die Seitenrudderpedale. Ein kleiner Knopf unter dem Panel wird gezogen und die Pedalen werden durch Federkraft nach hinten gebracht. Nun kann man sie in die gewünschte Stellung bringen und den Knopf loslassen. Voilà!

In der Mittelkonsole ist eine sehr gut wirkende und einfach zu bedienende Federtrimmung, rechts davon der Klappenhebel. Hinter der Trimmung ist ein weiterer Hebel mit zwei Rasten, die Bremse. Beide Haupträder werden hiermit gleich gebremst, Fussspitzenbremsen gibt es nicht. Eingerastet ist dieser Hebel auch die Parkbremse.

Das Cockpit unserer Maschine ist mit Bildschirmen von Flymap ausgerüstet. Die Crux ist ein integrierter 2-Achs-Autopilot, der über den PFD als Touch Screen zu bedienen ist.



Saubere Verarbeitung und aufgeräumter Motorenraum; verstellbarer Dreiblattpropeller von Woodcomp.



Oben: Klappenansteuerung.



Unten: Autor Thomas Dietrich (vorne) und Schweiz-Importeur Hannes Zimmermann.



Bugradführung

Auch sitzt in der Avionic ein GSM-Modul drin, man kann also zu Hause seine Flugplanung machen und auf das Flymap im Flieger spielen. Wers denn braucht...

Mir sind die Darstellungen am Motorbildschirm etwas zu verworren und mit viel zu kleinen Zahlen ausgestattet. Aber Ladedruckmesser und Drehzahlmesser sind auch konventionell vorhanden und sehr gut ablesbar. Alternativ dazu kann die LSA-Version der WT 9 auch mit 2 x 10" Dynon Skyview Bildschirmen ausgerüstet werden. Der Gepäckraum der Dynamik kann bis zu 40 kg fassen. Weiteres Gepäck kann in speziellen Taschen vor den Sitzen befördert werden. Die Haubenverriegelung ist einfach und sicher zu bedienen, kann gut auf Verschluss geprüft werden und ist gut erreichbar. Die grosse Haube hat serienmässig einen praktischen Sonnenschutz.

Der Rotax-914-Turbo-Motor wird über eine sehr wertige Vernier-Control bedient, zur Feineinstellung der Leistung kann diese rein und raus geschraubt oder auch nur gedrückt werden. Der elektrische Constant-speed-Propeller wird über einen Drehknopf verstellt, oberhalb dieses Knopfes erfolgt die Sollwertanzeige.

Motor, Cowling, Qualität & Handling

Die obere Cowling lässt sich mit Camlockverschlüssen lösen und einfach abnehmen. Was man nun zu Gesicht bekommt ist ein Motoreinbau par excellence. Die Luftfüh-

rungskanäle für Wasser und Motorkühlung sowie Frischluft sind in CFK und eigentlich zu schön, um sie unter der Haube zu verstecken.

Auch die untere Cowling lässt sich gut abbauen, allerdings ist dazu das Auspuffrohr abzuschrauben. Ansonsten ist die Dynamic blitzsauber verarbeitet, wie sonst nur bei Segelflugzeugen üblich.

Uf und dervo!

Die Schroth Gurte sind bequem und gut anzulegen. Haube zu und los gehts. Der Rotax startet problemlos, solange man im kalten Zustand das Gas ganz zu und den Choke ganz offen hat. Einmal gestartet läuft er seidenweich mit dem 3-Blatt-Prop.

Die Bugradsteuerung ist direkt, das geschleppte Haupt- und Bugfahrwerk dämpft, ist aber nicht weich. Die Beringer-Bremsen sind über den Bremshebel sehr gut dosierbar.

Allerdings hat die Dynamic mit Einziehfahrwerk einen relativ grossen Wendekreis, so dass zum Beispiel in Heubach an den Rand der Bahn gerollt werden muss, um zu wenden, man dann aber die Mittellinie überschiesst. Stören tut dies nicht, es ist eben gewöhnungsbedürftig.

Im Startlauf braucht die WT9 keine unüblichen Korrekturen. Sie beschleunigt sehr sportlich, besser als eine leichte Cessna 182. Ich rotiere bei 85 km/h nach zirka 150 m Rollstrecke.

Das Einfahren des Fahrwerks macht sich nur an der Fahrt und am Steigen bemerkbar, während das einfahren der Klappen ein relativ starkes Nickmoment nach oben erzeugt, das aber sehr gut ausgesteuert und dann weggetrimmt werden kann.

Die Sicht aus der Dynamic ist sehr gut und die Steuerung sehr direkt. Ich stoppe Rollzeiten von 120° in weniger als einer Sekunde. Manches alte Kunstflugzeug würde sich über solch eine Rollrate freuen.

Heizung und Lüftung vorbildlich

Bei 75 % Leistung rennt die WT 9 mit angezeigten 250 km/h der Schwäbischen Alb entlang, das sind 135 KTS und das bei sage und schreibe weniger als 20 Litern Mogas pro Stunde. ➤

Technische Daten

Spannweite	9,00 m
Länge	6,40 m
Höhe	2,00 m
Leergewicht	ca. 310 kg
MTOW	600 kg
Tankinhalt	125 l
Antrieb	Rotax 914 UL
Leistung	115 PS
Max. Reisegeschwindigkeit	260 km/h
Reichweite	1800 km

Kontakt: ISS-Aviation, Hannes Zimmermann
Bachwiesenweg 9
D-73529 Schwäbisch Gmünd
Tel. +49 7173 710 3050, iss-aviation.de



Cockpit der Extraklasse (2 m breit).

Bei 136 km/h/72 KT's dürfen die Klappen und das Fahrwerk ausgefahren werden. Das erfordert ein wenig Energiemanagement und Vorausplanung. Allerdings kann man die Fahrt mit 15" Ladedruck im Horizontalflug – oder besser in einem ganz flachen Steigflug von 50 ft/min – gut abbauen. Wer allerdings schlampig fliegt, erlebt den Fahrtabbau als Ewigkeit. Nur der leichteste Sinkflug lässt die Dynamic weiter rennen.

Das Überziehverhalten der Maschine ist vorbildlich. Bei hohen Alphas merkt man

Vollgas und fast keinem Höhenverlust beenden.

Trotz böigem Südwind im Lee der schwäbischen Alb, fliegt die Dynamic den Landeanflug auch mit ausgefahrenem Fahrwerk und Klappen Böen stabil.

Die Landung mit dem geschleppten Fahrwerk ist ein Kinderspiel. Mit ein wenig Übung kann die Dynamic ohne weiteres auf Plätzen ab 250 m Länge eingesetzt werden. Bei meinem zweiten Flug ist alles viel gewohnter. Es macht richtig Spass, mit dem mini-Fighter aus der Slowakei unterwegs zu sein.

deutlich den P-Faktor, der durch leichten Tritt ins linke Seitenruder kompensiert werden kann. Der Stall wird sowohl mit als auch ohne Klappen durch deutliches Schütteln angekündigt. Wird der Anstellwinkel oder die G-Last dann immer noch vergrößert, kommt der Stall abrupt. Bevor die Flugzeugschnauze unterhalb des Horizonts fällt, ist der Stall längst beendet. Power-OFF-Stalls lassen sich mit

In FL 120 erreiche ich bei einem Fuelflow von 20 l/h Mogas eine TAS von 159 KTS. Das kann sich doch sehen lassen.

Der Autopilot von Flymap arbeitet einwandfrei, aber wer so ein Flugzeug hat und nicht auf einem langen Trip ist, der möchte es auch gerne fliegen. 2 G in 60° Kurven sind in der Dynamic schnell erreicht – und sie macht das wie auf Schienen.

Die Maschine

Die Zelle der LSA Dynamic entspricht der Zelle des ULs 1:1, sagt mir Hannes Zimmermann. Die LSA-Version wie hier geflogen wiegt leer 352 kg und hat ein maximales Abfluggewicht von 600 kg. Bei vollen Tanks, das sind ohne Reserve immerhin sechs Stunden Endurance oder 1000 NM Range, dürfen noch 158 kg reingepackt werden.

Für die meisten von uns GA-Piloten ist die Dynamic von den Leistungen her ein Upgrade, es sei denn, man hat eine Turbine oder eine Maschine der HPA-Klasse.

Ich habe jedenfalls der Dynamic schon einen Spitznamen verpasst: Milacik! (slowakisch für mein Liebling). **cp**

Thomas Dietrich