

Airline-Feeling Der Turbomotor bringt auch in großen Höhen volle Leistung. Vergrößerte Flächen am Leitwerk stabilisieren die Flugeigenschaften



UL-Pilot-Report: Dynamic WT9 600 NG 915 iS von Aerospool

Stark & schnell

Die konsequente Weiterentwicklung der beliebten Dynamic kombiniert nun im aktuellen Topmodell die 600-Kilogramm-Auflastung, den kräftigen Rotax 915 iS und eine Menge Verbesserungen im Detail

TEXT LEON-ALEXIS SCHWEIZER FOTOS SAMY KRAMER



Aufgeräumt Dynon-Avionik und farbig klar markierte Schalter sorgen für Überblick im Panel

Robust Im Vereinsbetrieb hat sich auch das geschleppte Einziehfahrwerk bewährt. Die Dämpfung erfolgt nicht hydraulisch, sondern über Elastomer-Elemente



Dach über dem Kopf Die große Haube bietet eine gute Rundumsicht, doch bei starker Sonneneinstrahlung bietet eine optionale Jalousie Schatten

850 Kilogramm Schlepplast reichen auch für schwere Segler

Vielseitig Als Schleppmaschine und zugleich schnelles Reise-UL ist die WT9 für Vereine besonders interessant. Ein einziehbares Schleppseil ist verfügbar

Darauf hatte ich mich schon seit Wochen gefreut, endlich ist es soweit: Bei strahlendem Sonnenschein stehe ich vor der brandneuen Version der Dynamic WT9 mit 600 Kilogramm maximaler Abflugmasse und Rotax 915 iS am Flugplatz in Heubach (EDTH). Der deutsche Musterbetreuer Hannes Zimmermann von ISS-Aviation zeigt mir das Topmodell von Aerospool. Es soll ein Tag voller Überraschungen werden ...

Schon 2008 kam ich das erste Mal mit der Dynamic in Kontakt. Damals betreute ich die Flugzeugauswahl und den Kauf eines Ultraleichtflugzeugs für meinen Heimatverein. Unsere Wahl fiel auf die WT9 mit der Werknummer 83. Wie sich herausstellte, war dies eine äußerst gute Wahl, denn der Betrieb war problemlos und nach zirka zehn Jahren mit vielen Flugstunden gelang der Verkauf nahezu zum damaligen Kaufpreis.

Für mich als Flugzeugwart und Ingenieur ist der Blick auf den Hersteller besonders wichtig. 2008 war ich zum ersten Mal bei Aerospool in Prievidza in der Slowakei. Die Professionalität bezüglich Festigkeit, Statik, Verarbeitung, Montage, Dokumentation und Qualität in allen Gewerken hat mich damals ebenso wie heute sehr beeindruckt.

Der slowakische UL-Hersteller Aerospool ist im Markt fest etabliert: Weltweit fliegen mehr als 900 WT9, in Deutschland gehört die UL-Variante alljähr-

lich zu den meistverkauften Mustern. Hannes weiß noch mehr: In Deutschland sind die Kunden je etwa hälftig Vereine und Privatpersonen. Die Schleppausführung geht zu 80 Prozent an Vereine. Erste Überraschung für mich: Inzwischen haben etwa 40 Prozent aller verkauften WT9 ein Einziehfahrwerk.

Während die 472,5-Kilogramm-Variante noch beim Deutschen Aero Club zugelassen wurde, finden sich die Kennblätter für die Ausführungen mit 600 Kilogramm MTOM beim DULV. Es gibt 20! Jede Kombination von Triebwerk, Propeller und Fahrwerksausführung hat ein eigenes. Die Version unseres Testflugzeugs Dynamic WT9 600 NG 915 iS hat seit November 2022 die DULV-Zulassung.

Der Verstellprop wiegt zwölf Kilogramm

Der Rotax 915 iS hat eine elektronische Benzineinspritzung und einen Turbolader. Bei 5800 rpm beträgt die Startleistung 141 PS, die Dauerleistung im Reiseflug liegt mit 5500 rpm bei 135 PS. Aerospool verwendet dazu einen hydraulisch verstellbaren Constant-Speed-Propeller Woodcomp/Kremen KW30. Der wiegt bei einem Propellerdurchmesser von 1,75 Metern immerhin zwölf Kilogramm. Ein Vierblatt-Propeller von Duc und einer mit drei Blättern von E-Prop sollen noch getestet werden.

Nicht zu viel Auf nur einem großen Display sind Künstlicher Horizont, Moving Map mit digitaler ICAO-Karte und Motordaten vereint



Eigentlich wollte ich ja gleich losfliegen, doch ohne eine gründliche Einweisung und der Nutzung umfangreicher Checklisten ist man in so einem modernen High-End-UL hoffnungslos überfordert. Daran ändert auch meine Flugerfahrung mit 1600 Flugstunden nichts. Allein das Glascockpit vom Typ Dynon SkyView HDX 1100 fordert jede Menge Übersicht und Kompetenz in der Bedienung – auch wenn es dann keine Wünsche offen lässt. Als Backup dient ein Multifunktionsinstrument Salus von LX-Navigation.

Das Flugzeug sieht auf den ersten Blick zwar noch immer wie die mir bekannte Dynamic aus, hat aber viele Weiterentwicklungen und Optimierungen im Detail erfahren. Ganz wesentlich: Das Seitenleitwerk ist größer und höher, das Höhenleitwerk wurde mit mehr Tiefe ausgelegt. Das führt zu einem »Fliegen wie auf Schienen«, absolut richtungstreu und stabil. Für den Kurvenflug wird kein Seitenruder benötigt, die Kugel bleibt trotzdem schön in der Mitte.

Die Triebwerksleistung wird jetzt mit einem Hebel auf der Mittelkonsole gesteuert. Die blau gekennzeichnete Propellerverstellung findet sich als Dreh-/Schiebeknopf darüber im Panel. Dort ist bei Varianten mit festem Propeller der Gashebel angebracht.

Automatische Kühlluftklappen

Die Motorverkleidung ist etwas länger, damit der 915 iS ausreichend Platz findet. Ein Ringträger hält den Motor mittels Streben am Brandschott. Der Übergang der oberen Cowling zur Cockpithaube wurde aerodynamisch optimiert und ist nun flacher, was sich positiv auf die Reisegeschwindigkeit auswirkt. Spezielle CFK-Formteile an der Unterseite der Triebwerkverkleidung können je nach Einsatzzweck für Reiseflug oder Schleppbetrieb ausgetauscht werden. Dies ermöglicht ein aerodynamisches Optimum für die jeweilige Betriebsart. Öl- und Wasserkühler werden mit elektrisch verstellbaren Klappen »wärmegeregt«. Sie sind manuell oder im Automatikmodus steuerbar. Kleines, aber pfiffiges Detail: Um die beiden runden Lufteinlässe an der Stirnseite der Cowling sind jeweils ringförmige LED-Landelichter integriert.

Die nach vorn öffnende Cockpithaube verfügt über einen Verschluss mit Sicherheitsverriegelung. Deren Status wird über einen Endschalter kontrolliert, sodass eine Warnleuchte im Panel signalisiert, falls die Haube nicht korrekt geschlossen ist.

Das bewährte elektrohydraulische Einziehfahrwerk der RG-Version (retractable gear) ist optional mit Komplettabdeckungen für das Hauptfahrwerk lieferbar, was der Geschwindigkeit zugute kommt. Beide Fahrwerkvarianten sind serienmäßig mit Beringer-Bremsen ausgerüstet und gleichermaßen robust. Gibt die Elektrohydraulik der RG auf, fallen die Räder mit Unterstützung von Gasdruckfedern und ihrer eigenen Masse heraus und verriegeln.



Gestreckte Cowling Damit der Rotax 915 iS passt, wurde die Verkleidung verlängert – und zugleich der Übergang zur Cockpithaube aerodynamisch optimiert



Bequem Die Sitze mit Mittelkonsole dazwischen lassen den Insassen viel Platz



Elektrisch Die Landeklappen ebenso wie zwei Kühlluftklappen für Öl- und Wasserkühler werden mit Elektromotoren verstellt



Für den Urlaub In den Fächern hinter den Sitzen lassen sich unter den Deckeln 20 Kilogramm Gepäck verstauen

Was das Einziehfahrwerk außer einem wohligen Gefühl beim Betätigen des Hebels bringt? Bei 2000 Fuß ist die RG 38 km/h schneller, dieser Vorsprung reduziert sich in 10 000 Fuß auf nur noch 21 km/h.

Eine Schleppkupplung für eine maximal zulässige Anhängelast von bis zu 850 Kilogramm ist optional erhältlich, samt elektrischer Einzugwinde für das Schleppseil. Wer lieber reisen will: Der Gepäckraum hinter den Sitzen ist groß und verträgt 20 Kilogramm.

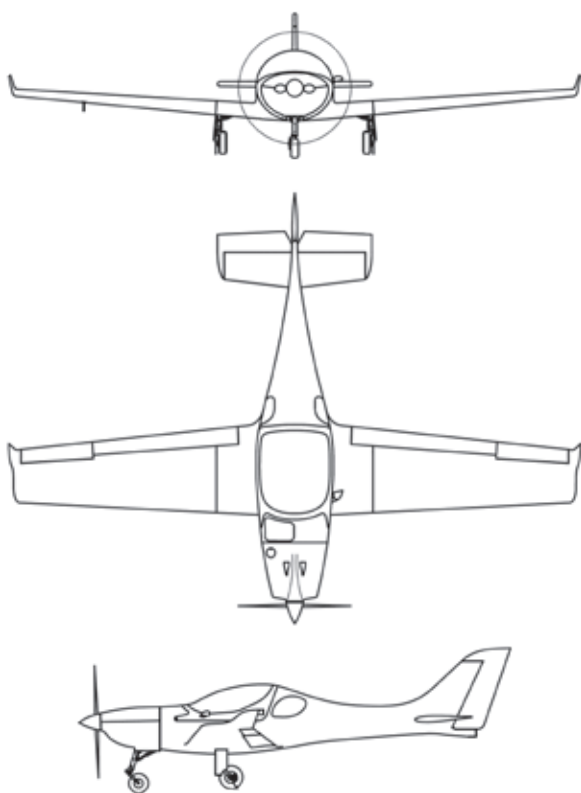
Nach dem Einsteigen ist zum Triebwerksstart eine umfangreiche Checkliste abzuarbeiten. All die elektronischen Helferlein wollen auf ihre Funktion gecheckt werden. Nach dem Starten des kalten Einspritzmotors dann noch eine Überraschung: Das Triebwerk läuft anfangs etwas ruppig. Das gibt sich aber beim Warmlaufen, schnell läuft es seidenweich.

Wir sind knapp unter der maximal zulässigen Abflugmasse von 600 Kilogramm. Dennoch erfolgt der Start mühelos, fast federleicht. Vom erwarteten Propellerdrehmoment spüre ich gar nichts. Beim Steigen auf Flugfläche 95 geht es schnell hinauf, mit 2000 Fuß pro Minute oder zehn m/s. Da spielen Turbolader und Verstellprop perfekt zusammen: kein Leistungsverlust, stattdessen Fahrstuhl-Feeling. So zügig habe ich das noch nicht erlebt.

Unser Ziel ist die Zugspitze, von Heubach exakt 173 Kilometer entfernt. Auf dem Weg dorthin flie-



Gute Figur Die Dynamic WT9 ist seit Jahren eines der meistverkauften ULs in Deutschland



RETTUNGSSYSTEM
Das für ULs vorgeschriebene Gesamterrettungssystem ist in der Dynamic WT9 hinter dem Motor auf der Copiloten-Seite verbaut.

Technische Daten ↓

Aerospool Dynamic WT9 600 NG 915 iS

Spannweite	8,90 m
Flügelfläche	10,50 m ²
Länge	6,72 m
Höhe	2,00 m
Leermasse	385 kg
MTOM	600 kg
Tankinhalt (je nach Ausführung)	74/100/126 l
Motor / Leistung	Rotax 915 iS / 141 PS Woodcomp/Kremen KW30, Dreiblatt, Composite, 1,75 m
Propeller	
Verbrauch_{Reise (2000 Fuß)}	ca. 25 l/h
V_{Reise (2000 Fuß)}	239 km/h
V_{ne}	336 km/h
V_{no}	275 km/h
V₅₀	68 km/h
Basispreis (brutto, Rotax 915 iS)	273000 Euro
Preis (brutto, Vorfühmaschine)	ca. 330000 Euro
Hersteller	Aerospool Prievidza, Slowakei
Vertrieb	ISS-Aviation Bachwiesenweg 9 73529 Schwäbisch-Gmund
Telefon	07173/7103050
E-Mail	info@iss-aviation.de
Internet	www.iss-aviation.de

gen wir wie im Airliner über der aufgelockerten Bewölkung und unterhalten uns über das Flugzeug. *Hoppla, ist das da vorn schon die Zugspitze?* Tatsächlich, nach etwas mehr als 35 Minuten ist unser Flugziel erreicht, inzwischen in FL120. Wieder gilt: So schnell habe ich das noch nie erlebt. Natürlich hatten wir die Dynamic laufen lassen und waren längere Zeit mit 300 km/h unterwegs.

Auch bei solchen Geschwindigkeiten ist es unspektakulär angenehm im Flieger, kein Schütteln, keine sonderbaren Geräusche. Bei diesen Speeds verlangt der Rotax aber einen Expresszuschlag und genehmigt sich 38 Liter pro Stunde, bei einem Ladedruck von 41 inch Hg. Doch keine Angst, es geht auch viel verbrauchsgünstiger: Bei 239 km/h in 2000 Fuß mit 30 inch Hg begnügt sich der Motor mit 25 Litern pro Stunde. Wer die Wahl haben möchte, sollte zu den Tanks beidseitig in den Flügelstummeln des Rumpfs (zusammen 74 Liter) zusätzlich die Flächentanks ordern, was dann 126 Liter Tankkapazität ergibt.

Auf dem Heimweg testen wir das Langsamflugverhalten. Ohne Klappen beginnt die Dynamic bei 95 km/h ordentlich zu schütteln, schaukelt über die Tragflächen etwas nach links und rechts, lässt sich aber mit dem Seitenrudder problemlos auf Richtung halten. Sind Fahrwerk und volle Klappen ausgefahren, ergibt sich bei einer IAS von 85 km/h dasselbe Verhalten. Wenn das Flugzeug nicht mehr fliegen möchte, kündigt es dies rechtzeitig deutlich an, ohne über die Tragflächen abzukippen.

Aus größerer Höhe kann schnell abgestiegen werden, wobei die automatische Steuerung der Kühlklappen sehr hilft. Das Fahrwerk ermöglicht butterweiche Landungen und die Beringer-Bremsanlage verzögert zuverlässig. Eins noch: Der Lärmwert von 58,1 db(A) bei maximaler Abflugmasse ist sehr gut und erfüllt die Anforderungen des erhöhten Lärmschutzes wie bei kaum einem anderen 600-Kilogramm-UL.

Aerospool ist es gelungen, das bewährte Basiskonzept der Dynamic WT9 vor allem aerodynamisch derart weiterzuentwickeln, dass neueste Motorentechnik in Kombination mit moderner Avionik eine neue Leistungsklasse definiert, welche so noch selten im Premiumsegment zu finden ist. Ich jedenfalls träume zukünftig nicht mehr von Mercedes S-Klasse, Porsche oder Ferrari, sondern von meiner eigenen Dynamic WT9 600 NG 915 iS. Denn träumen kann ich mir leisten ...

fliegermagazin erscheint monatlich in der JAHR MEDIA GMBH & CO. KG Jürgen-Töpfer-Str. 48, 22763 Hamburg

flieger

MAGAZIN

IMPRESSUM

Geschäftsführung
Alexandra Jahr

Chefredaktion
Thomas Borchert (tob) (verantw.), thomas.borchert@fliegermagazin.de
Isabella Sauer (isa) (online) isabella.sauer@fliegermagazin.de

Redaktion
Martin Schäfer martin.schaefer@fliegermagazin.de

Autoren und Mitarbeiter
Stefan Bartmann, Cornelius Braun, Michael Fröhling, Helmut Lage, Helmut Mauch, Ingo-Julian Rösch, Heike Schweigert, Rolf Stünkel

Illustration
Eric Kutschke (www.illupaloma.de), Lucie Deinzer / deinzergrafik

Director Content Michael Werner

Art-Director Heico Forster

Grafik
Dirk Bartos (CvD-Grafik)

Lithographie
Henrik Teudt (Ltg.), Katja Mucke-Koopmann

Produktionsmanagement
Ilja Badekow, Sybille Hagen, Andreas Meyer

Vertrieb Einzelverkauf DMV
Der Medienvertrieb GmbH & Co. KG, Meißberg 1, 20086 Hamburg www.dermedienvertrieb.de
Abonnement DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Postf. 57 04 02 22773 Hamburg, www.dpv.de

Abonnementpreis 12 Hefte
Inland: 94,80 € inkl. Versandgebühr, Österreich: 105,60 €, Schweiz: 154,80 SFr, übriges europäisches Ausland: 120,00 €, übriges europ. Ausland (Luftweg): 162,00 €
außereuropäisches Ausland: 187,20 € inkl. 92,40 € Luftpostgebühr.

Bestellung von Einzelheften
Aktuelle und ältere Ausgaben sind versandkostenfrei für den aktuellen Heftpreis von 7,90 € zu bestellen unter www.fliegermagazin.de/einzelhefte (Preise für A und CH sind aufgeführt, weitere auf Anfrage) oder per E-Mail: abo@fliegermagazin.de

Director Sales
Lasse Drews, Tel: 040 38906-274
E-Mail: lasse.drews@jahr-media.de
Rainer Propp, Tel: 040 38906-285
E-Mail: rainer.propp@jahr-media.de

Head of Sales
Klaus Macholz, Tel: 08146 998903
Fax: 08146 998904
E-Mail: klaus.macholz@jahr-media.de

Senior Key Account Manager
Thomas Quast, Tel: 040 38906-473,
E-Mail: thomas.quast@jahr-media.de

Anzeigenpreisliste
Nr. 46 vom 1. Januar 2023

Director Marketing
Lasse Abraham
marketing@jahr-media.de

Druck Evers-Druck GmbH ein Unternehmen der Eversfrank Gruppe, Ernst-Günter-Albers-Straße 13, 25704 Meldorf

Bankverbindungen
Hamburger Sparkasse
BIC HASPDEHXXX
Konto für Vertrieb: IBAN DE24 2005 0550 1002 1279 40
Konto für Anzeigen: IBAN DE50 2005 0550 1002 1279 57

Rechte
© fliegermagazin, soweit nicht anders angegeben. Keine Haftung für unverlangt eingesandte Manuskripte, Bilder, Dateien und Datenträger. Kürzung und Bearbeitung von Beiträgen und Leserbriefen bleiben vorbehalten. Zuschriften und Bilder können ohne ausdrücklichen Vorbehalt veröffentlicht werden. Die Verwendung einer Bauanleitung erfolgt auf eigene Gefahr und setzt entsprechende Fachkunde und Geschicklichkeit voraus. Der Verlag haftet nicht für die Durchführbarkeit und Fehlerfreiheit von Bauanleitungen sowie etwaige Schäden beim Bau oder infolge der Benutzung bzw. des Inverkehrbringens eines Gegenstands, auf den sich die Bauanleitung bezieht.

Internet
www.fliegermagazin.de

ISSN 0170-5504

Leserservice: 040 - 389 06-880

Abo/Heftbestellung
Abo-Service, 20080 Hamburg, GERMANY, Tel: 040 38906-880
E-Mail: abo@fliegermagazin.de

Fragen zur Digital-Ausgabe
E-Mail: epaper@fliegermagazin.de

Fragen an die Redaktion
Redaktion fliegermagazin
Jürgen-Töpfer-Str. 48,
22763 Hamburg
Tel: 040 38906-521
redaktion@fliegermagazin.de



DIE SCHÖNSTEN SEITEN DES LEBENS.

AERO INTERNATIONAL

ANGELSEE

Angel Woche

Blinker

FliegenFischen

flieger MAGAZIN

foto

KANU

Golf Magazin

JAGER

KARPFEN

Kutter&Küste DAS MEERESWELT-MAGAZIN

Mein Pferd

outdoor:markt

SAUEN

St.GEORG

TAUCHEN

tennis MAGAZIN