

TEST > Dreiechser

Fotos: Dimitri Delemarle, Text: Dimitri Delemarle, WP



DYNAMIC WT9 GX

First Class Flying!



Die von uns geflogene Dynamic WT9 GX hat es in sich. Sie ist voll ausgestattet mit dem Feinsten, das der slowakische Hersteller Aerospool in seiner Dynamic-Programmreihe zu bieten hat. Die WT9 gibt es in mehreren Versionen, mit und ohne Einziehfahrwerk, zertifiziert oder als UL. Eines aber haben alle gemeinsam: Sie sind Inbegriff des luxuriösen, komfortablen Reiseflugzeugs: ultraleicht in der besten Klasse - First Class Flying.



Unsere Testmaschine ist exklusiv mit zwei Glascockpits von Dynon und einem Autopiloten ausgestattet. Funk und Autopilot-Bedienung liegen zwischen den beiden Bildschirmen.

Die Dynamic WT9 ist kein Ultraleichtflugzeug. Die Dynamic WT9 ist ein Flugzeug, das ultraleicht ist. Im Laufe der Jahre ist die Maschine zu dem gereift, was heute auf den ersten Blick erkennbar ist: Sie bietet Eleganz und Technologie vom Feinsten und kann in Bezug auf Komfort auch mit manchen sportlichen Edelkarossen der Straße mithalten.

Aerospool produziert die Dynamic WT9 in verschiedenen Versionen: Festes Fahrwerk, Einziehfahrwerk, UL, LSA, Verstellpropeller und gehobene Cockpit-Ausstattung. Auf Sonderbestellung eines französischen Kunden wurde eine Deluxe-Version hergestellt. Sie verfügt über so extravagantes Zubehör wie einen Autopiloten, die bei üblichen WT9-Modellen höchstens als Sonder-Option bestellbar sind.

Das hydraulische Einziehfahrwerk ist mit Bremsen von Beringer ausgestattet und verschwindet in nahtlos schließenden Fahrwerkskästen. Der Verstellpropeller ist die neueste Zweiblatt-Version von DUC. Die Tragflächenenden sind mit Winglets ausgestattet, die ihre aerodynamischen Aufgaben auf elegante Art lösen. Die Zelle besteht aus Verbundstoff (Kohle-, Aramid- und Glasfaser). Die Tanks sind in den Tragflächen integriert. Ihre Kapazität beträgt 75 Liter oder optional 100 bzw. 125 Liter.

Die in Kürze zu erwartenden WT9 mit einer Auflastung auf 600 kg MTOW werden dann auch mit vollen 125 Liter-Tanks noch eine interessante Nutzlast bieten. Wir hatten das Vergnügen, das First Class Flying der exklusiven WT9 zu erleben. Geflogen sind wir vom Flugplatz d'Aspres-le Chevalet, 100 km südlich von Grenoble.

Cockpit

Der Einstieg in die Komfortzone: Die Cockpithaube öffnet sich nach vorne. Man steigt auf die markierten, rutschsicheren Streifen auf der Flügelwurzel, schwingt das rechte Bein über die Bordwand, setzt den Fuß vor den Sitz, zieht

das andere Bein nach und rutscht hinein. Da die Sitze im Schwerpunkt fest verschraubt sind, muss man gegebenenfalls die Pedale anpassen mit einer Zuglasche im Armaturenbrett. Spätestens jetzt stellt man fest, dass es im Cockpit nicht nach Cockpit, sondern nach Luxus riecht – der Duft von feinstem Leder, das sich auch bestens anfühlt. Auch das Raumgefühl passt, die 115 cm Innenbreite lassen zwei Erwachsenen genügend Schulterfreiheit.

Glascockpit und mehr

Pierre, dem die Maschine gehört, macht mich mit der Instrumentierung seines Sondermodells vertraut. Das Armaturenbrett kommt mit zwei großen Glascockpits Dynon HDX. Die Anordnung der Bildschirme ist sehr stark auf den Piloten ausgerichtet. Ich persönlich finde jedoch, dass der rechte Screen mehr im Blickwinkel des Copiloten bzw. Fluglehrers sein könnte.

Die Einstellknöpfe für Heading, Track und Altitude des eingebauten Autopiloten wurden zwischen den beiden Bildschirmen platziert. Am oberen Rand des Armaturenbretts befinden sich die Warnlichter sowie die roten bzw. grünen Lämpchen des Fahrwerks. Die Sicherungen und die Kippschalter für die Kraftstoffpumpe, die Strobes etc. sind am unteren Rand des Armaturenbrettes angebracht. Auf der horizontalen Mittelkonsole sind die Hebel fürs Gas, die Klappen und Bremsen.

Auf geht's

Hauptschalter ein. Dynon HDX ein. Sobald es initialisiert ist, starten wir den 912 S. Er läuft. Nun schalten wir die restlichen Instrumente und den Funk an. Freigabe zum Rollhaltepunkt Zwei-Null. Während des langsamen Rollens bleibt die Cockpithaube offen. Wir wollen vermeiden, bei sommerlicher Hitze in der Mittagssonne zu köcheln.



Gut erkennbar sind die beiden offenen Klappen der Fahrwerkschächte, die bei eingefahrenem Fahrwerk die Tragflächenunterseite nahtlos schließen.

FÜR ALLE DIE AUF NUMMER SICHER GEHEN WOLLEN!

MAGNUM

GESAMTRETTUNGSSYSTEME

MARS

RETTUNGSFALLSCHIRME

JUNKERS Profly

STRATOS 07 s.r.o.



JUNKERS Profly

WWW.JUNKERS-PROFLY.DE

TEST > Dreiachser Dynamic WT9 GX

Rollhaltepunkt. Cockpithaube verriegeln. Checkliste. Alles liegt im grünen Bereich. Startbereit. Startfreigabe. Vollgas. Bei 75 km/h ziehe ich leicht am Knüppel. Die WT9 fliegt. Bei 500 ft fahre ich die Klappen ein. Eine leichte Korrektur um die Querachse. Wir steigen weiter. Der Constant Speed Modus leistet ganze Arbeit. Fahrwerk rein. Drei grüne Lämpchen wechseln von Grün auf Rot und erlöschen schließlich. Das Fahrwerk ist eingefahren und verriegelt. Kurz bevor der Höhenmesser 4.000 ft anzeigt, drücke ich leicht am Knüppel. Horizontalflug auf Arbeitshöhe. Die WT9 nimmt Fahrt auf. Bei 5.000 U/min zeigt der Fahrtmesser 219 km/h. Bei 5.200 U/min lese ich 238 km/h und schließlich 243 km/h. Der letzte Wert entspricht einer True Airspeed von 268 km/h. Die Vne liegt bei 270 km/h.



Auf der horizontalen Mittelkonsole finden wir die Hebel fürs Gas, die Bremsen und die Klappen. Man beachte auch das schöne Finish und die Qualität der Lederpolsterung.

Wir wollen das Verhalten im Langsamflugbereich und im Stall erleben. Schlank, elegant und schnell heißt auch, es braucht etwas mehr Zeit als gewohnt, um eine WT9 zu verlangsamen. Gas raus. Nase leicht hoch. Warten bis die Fahrt im weißen Bogen ist, Klappen setzen. Fahrwerk raus. Das hilft - selbstverständlich auch bei jedem anderen schnittigen Flitzer. Und ebenfalls wie bei jedem anderen Flugzeug bringt Höhe halten ohne Motorkraft die Stallwarnung zum Erklingen. Das ist nicht gerade Unterhaltungsmusik. Auch bei der WT9 ist es ein unüberhörbarer akustischer Alarm, der schlafende Geister weckt. Der Fahrtmesser zeigt 64 km/h. Die Strömung reißt ab. Sanft geht die Dynamic in eine Art Sackflug über.

Das Ganze nun mit eingefahrenen Klappen und Fahrwerk. Der Fahrtmesser zeigt 72 km/h. Nun reagiert die elegante Dame etwas heftiger, senkt deutlich erkennbar ihre Nase, jedoch ohne vom Kurs abzukommen. Etwas Gas nachschieben und die Dynamic WT9 gleitet wieder wie auf Schienen. Das Flugverhalten bei Lastwechsel und der viel besungene

nen dynamischen Stabilität sind bei der slowakischen Maschine nicht anders als bei jedem anderen ausgereiften Flugzeug auch, nämlich gut. Sowohl beim Lastwechsel wie auch beim „Hände los“ bei zirka 20° Anstellwinkel findet die sauber ausgetrimmte Maschine nach kurzer Zeit selbsttätig zurück in den Horizontalflug. Das gleiche gilt auch für das Rollverhalten, das mit drei Sekunden von 45° bis 45° Querlage nicht den Werten eines Kunstflugzeugs, aber denen eines komfortablen Reiseflugzeugs entspricht. Adverse Yaw bzw. das Negative Wendemoment ist ebenfalls kein Faktor, der speziell erwähnt werden muss. Pauschal gesehen kann ich das Flugverhalten in allen V-Bereichen und um alle drei Achsen als ausgewogen, homogen und frei von unangenehmen Überraschungen bezeichnen.

Apropos Einziehfahrwerk

Dass man ein Fahrwerk einziehen kann, ist ohne weitere Worte verlieren zu müssen, ein Segen für die aerodynamische Qualität (sofern denn nicht das Fehlen von sauber schließenden Fahrwerkschächten für zusätzliche Verwirbelungen auf der Flügelunterseite sorgt). Damit der Segen aber nicht zum Horror wird, muss das Fahrwerk auch wieder raus. Bei der WT9 fällt es geradezu raus. Es dauert nur rund zwei Sekunden bis die Schachtklappen geöffnet, das Fahrwerk draußen und verriegelt ist – auch ohne Hydraulik. Das beruhigt, besonders dann, wenn man im Endanflug merkt, dass die drei grünen Lichter nicht grün sind. Da wären noch zwei Punkte, die mich positiv beeindrucken. Wir simulieren einen Orientierungsverlust durch Einfliegen in eine (nicht vorhandene) Wolke mittels steilem Steigflug bis wir nur noch Blau sehen. Dann ein Knopfdruck auf den HDX und die WT9 fliegt augenblicklich im Horizontalflug. Das gleiche beruhigende Gefühl erlebe ich auch mit einer Umkehrkurve: Das Programm pilotiert automatisch eine perfekte 180°-Kurve; ein einfacher Knopfdruck macht es möglich.

Das Landen mit der WT9 stellt keine besonderen Anforderungen an den Piloten. Allerdings nur dann, wenn er auch in Bezug auf die Geschwindigkeit in Command ist. Das heißt, rechtzeitig Geschwindigkeit reduzieren. Schon zu Beginn des Gegenanflugs Gas zurück, weißen Bereich abwarten und Klappe Eins setzen. Im Queranflug Klappe Zwei und je nach Gegenwind im Endteil früher oder später Klappe Drei. Die WT9 schwebt ordentlich gut im Bodeneffekt. Das verlangt, dass man beim Abrunden bis zum vollen Zurückziehen des Knüppels auf keinen Fall zu schnell sein darf. Hier gilt – wie bei den meisten anderen aerodynamisch vorbildlichen Reisemaschinen auch, Geschwindigkeitskontrolle ist alles – eben nicht nur beim Start. Hat man die V im Griff, so setzt sich die WT9 sanft aufs Hauptfahrwerk und senkt sich langsam aufs Bugrad.

Ergänzend ist zu sagen, dass wir alle Bereiche der Geschwindigkeit im Constant Speed Modus geflogen sind. Zweitens muss jeweils beim Einfahren der Klappen einer leichten Tendenz zum Nicken entgegengewirkt werden mit

einem kaum spürbaren Zug am Knüppel und der entsprechenden Trimmkorrektur. Aber auch das ist nicht anders als bei anderen Flugzeugen auch. Denn die Nicktendenz ist grundsätzlich erwünscht, weil sich bekanntlich beim Einfahren der Klappen der Auftrieb verringert, was mit Zunahme der Fahrt durchs Nicken kompensiert wird. Drittens sollten WT9-Einsteiger unbedingt einige Flüge mit einem WT9 erfahrenen Einweiser machen. Denn, wie gesagt, die Dynamic ist kein Ultraleichtflugzeug, sondern ein ultraleichtes Flugzeug, das fürs First Class Flying auch First Class Piloting benötigt.

First Class Flying?

Ja, in der Tat, die Dynamic WT9 GX ist schnell, komfortabel und auch in ihrer Basisversion so raffiniert, dass es mir schwerfällt, nicht in überschwängliche Begeisterungstürme auszubrechen. Glücklicherweise ernüchert der Preis, bringt mich zurück auf die Piste der Tatsache. 207.000 Euro für die Testmaschine sind wahrlich eine Menge Geld, auch dann, wenn man all die exklusiven Ausrüstungs-Highlights in Betracht zieht. Glücklicherweise geht es auch günstiger. Der Einstiegspreis liegt bei 121.000 Euro inkl. MwSt. Das ist eine Größenordnung, die auch für Vereine interessant wird, zumal die WT9 Segelflugzeuge bis 750 kg MTOW



Die Dynamic WT9 ist mit sehr wirkungsvollen Dreistufen-Klappen ausgerüstet. Die sind auch nötig, um den schnellen Vogel für den Landeanflug abzubremesen.

zu schleppen vermag. Alleine in Frankreich sind es über 30 Maschinen, die hauptsächlich als Schleppflugzeuge eingesetzt werden - First Class Flying mit Schleppseil. ●

Technische Daten - Dynamic WT9 GX

TESTBEDINGUNGEN

Startgewicht 470 kg • Temperatur 26° C • Luftdruck QNH 1.021 hPa • Piste 20 • Wind 230/8 kts • Arbeitshöhe 4.000 ft QNH

DIMENSIONEN

Spannweite	9 m
Tragfläche	10,30 m ²
Länge	6,4 m
Höhe	2 m
Leergewicht	306 kg
MTOW	472,5 kg

MOTOR

Typ	Rotax 912 ULS
Leistung	100 PS
Tank	100 l (125 l)
Propeller	DUC Verstellpropeller

PREIS WT9

Festfahrwerk	120.785 Euro
Einziehfahrwerk	140.360 Euro
Testmodell	207.000 Euro

inkl. Rettung, 2x Dynon HDX, Verstellpropeller, Einziehfahrwerk, Radio 833 kHz, Transponder Mode S, Stallwarnung, Autopilot, Lederausstattung ...
Preise inkl. 19% MwSt

PERFORMANCE

Vy @ 120 km/h	750 ft/min
Vreise	210 - 240 km/h
Vmax	TAS 258 km/h horizontal @ Vollgas

Vso	64 km/h
Vs	72 km/h
Vne	270 km/h
Va	135 km/h

AUSRÜSTUNG

Bremsen	hydraulisch, Zentralhebel
Parkbremse	ja
Radio	Dynon
Transponder	Dynon
EFIS (2x)	Dynon HDX
Anti Collision Lights	ja
Klappbare Tragflächen	nein
Rettungsschirm	ja
Sitze	2
Sicherheitsgurte	4 Punkt

KOMFORT

Cockpitbreite	1,18 m
Höhe über Sitzfläche	1,2 m
Sitze verstellbar	nein
Pedale verstellbar	ja
Belüftung	ja
Heizung	ja
Sicht, rundum	gut / sehr gut



HERSTELLER

Aerospool spol. s r.o.
Letisková 10
971 01 Prievidza
Flugplatz Prievidza, LZPE
Slowakei
+421 46 5183 200
office@aerospool.sk
www.aerospool.sk



MUSTERBETREUER DEUTSCHLAND

ISS-Aviation GmbH
Hannes Zimmermann
Bachwiesenweg 9
73529 Schwäb. Gmünd
+49 (0) 7173 7103050
info@iss-aviation.de
www.iss-aviation.de

