

250km/h Reisegeschwindigkeit sind selbst in der 80PS Variante kein Thema.



Ende der 1990er Jahre zeigte die MCR01 der Konkurrenz, wo der Hammer hängt: Mit ihrer kompakten Bauweise war sie schnell und leicht zugleich. Heute hat sich der Hersteller DynAero neu aufgestellt und meldet sich mit einer gründlichen Modellpflege zurück.

DynAero ULC

FRANZÖSISCHES COMEBACK

TEXT + FOTOS:
Christian Böhm

Bei der Suche nach dem idealen Hochleistungs-UL geht es am Ende immer wieder um die bestmögliche Kombination aus hoher Reisegeschwindigkeit und moderatem Verbrauch. Das hat bereits in den 1990er Jahren der französische Hersteller DynAero erkannt und mit der MCR01 ein UL geschaffen, das es auch heute noch mit Rennern der 150000-Euro-Klasse aufnehmen kann. Einen Kompromiss

müssen Piloten dieses Hochleistungsrenners allerdings eingehen: Das Handling ist sehr feinfühlig, insbesondere das Landen erfordert angesichts der kleinen Tragflächen Übung. Ende 2012 stellte sich DynAero, nun mit Jean-Pierre Libéros an der Spitze, neu auf und verlagerte seinen Fertigungsort von Dijon nach Pau nahe der Pyrenäen. Die milden Temperaturen dort sind förderlich für die Fertigung in Faserverbundbauweise,

vermeiden sie doch das kostenintensive Heizen der Hallen. Das Flugzeug wurde rundum überarbeitet und hört auf den schlichten Namen ULC.

Ich bin gespannt darauf, den Flitzer in der aktuellen Version zu sehen – dafür verabrede ich mich mit meinem Fliegerkameraden Thomas in Mainz. Zwischen ihm und dem Hersteller hat sich eine gute Zusammenarbeit entwickelt: Thomas ist ausgesprochen frankophil, Mitglied in einem franzö-

sischen Aéro-Club und besitzt neben dem deutschen SPL auch das „brevet de pilote ULM“. Seine ULC ist französisch registriert, stationiert im grenznahen Sarrebourg.

Lange hat sich Thomas nach einem Hochleistungs-UL umgesehen, das er mit Breezer-Kenntnissen beherrschen kann. An der ULC überzeugten ihn nicht nur die Flugleistungen, sondern auch die Alltagstauglichkeit. So kann man den Tiefdecker alleine

auf- und abrüsten. Ein Flügel wiegt, Kohlefaser sei Dank, nur 15 Kilogramm. Auch das Aussehen schmeichelt – Aerodynamik ist eben sexy. Der untere Lufteinlass ist in einem nach oben geschwungenen Bogen geformt, was DynAero-Flugzeugen den Spitznamen „L'avion qui rit“, der lachende Flieger, eingebracht hat.

Wie jedes andere High-Performance-UL, fliegt man auch die ULC nicht mal so „nebenher“. Daher hat sich



Den markanten Lufteinlässen verdankt die ULC ihren Spitznamen „L'avion qui rit“, der lachende Flieger.



Neu gegen Alt: DynAero ist seinem Erfolgskonzept treu geblieben – die Änderungen liegen im Detail.



[1] Selbst die gehobene Standard-Ausstattung lässt viel Raum für zusätzliche Einbauten. [2] Alles im Griff: Alle wichtigen Bedienelemente sind in unmittelbarer Griffreichweite und funktionell angeordnet. [3] Die oben liegenden Auspuffrohre sind auffällig, ebenso das Zusatzgewicht neben am Getriebe.



[2]



[3]



Daten DynAero ULC

Bauweise: Tiefdecker in Compositebauweise **Antrieb:** Rotax 912/914 mit 80 bis 115 PS (59 bis 85 kW) **Zulassung:** LTF-UL **Hersteller:** DynAero, Aéroport de Pau-Pyrénées, 64230 Sauvagnon, Frankreich **Musterbetreuung:** Korff Luftfahrt GmbH, 63897 Miltenberg **Beratung:** Johannes Kessler, j.kessler@t-online.de **Internet:** dynaero.com **Preis:** 106.000 EUR inkl. MwSt.

Abmessungen		Boengeschwindigkeit (V _B)	
Spannweite	8,62 m	210 km/h	
Länge	5,53 m	Höchstgeschwindigkeit (V _{NE})	270 km/h
Höhe	1,53 m	wegen Rettungssystem, sonst	315 km/h
Flügelspannweite	8,31 m	Klappengeschw. (V _{FE})	17° 140 km/h
Kabinenbreite	1,12 m		45° 123 km/h
Leergewicht	267,5 kg	Überziehgeschwindigkeiten (V _{SO})	
max. Abflugmasse	472,5 kg	Klappen 45°	63 km/h
Treibstoff	80 l/58 kg im Rumpftank	Klappen 0°	90 km/h
Leistungen		max. Seitenwindkomponente	20 kts
Reisegeschw. (V _C) 75%	250 km/h	Startlauf/Startstrecke	170/250 m
Manövergeschw. (V _A)	180 km/h	Reichweite	1100 km
		inkl. 45min Reserve	

Thomas von seinem Freund Johannes Kessler gründlich auf seine Neue einweisen lassen. Johannes ist genau der Richtige für diese Aufgabe: Er ist Fluglehrer, Prüfer und besitzt seine MCR01 seit 1999. Mit seiner D-MUTJ hält er einige bis heute ungeschlagene FAI-Weltrekorde für Geschwindigkeit und Distanz.

Über dem Feldberg nördlich von Frankfurt treffen wir zum Air-to-Air-Shooting aufeinander. Ich komme mit meiner Virus SW aus Gießen-Lützelinden, Thomas ist in Mainz-Finthen gestartet. Im Geradeausflug habe ich es schwer, die Französin einzuholen. Bei 250 km/h haben wir uns stabilisiert und belassen es zunächst dabei, denn bei der ULC endet der grüne Bereich schon bei 210 km/h. Bei diesem Tempo habe ich bei der Virus SW alle Hebel vorne, die MCR01 hingegen schwebt mit 75 Prozent Leistung dahin. Dabei hat Thomas für sein Flugzeug den kleinen Rotax 912 mit 59 kW (80PS) gewählt; vollkommen ausreichend und um einiges sparsamer. Mit 100 PS gibt DynAero gar 271 km/h Reisegeschwindigkeit an, in Höhen um die 8000ft bewegt sich die TAS nahe der 300er-Marke. Damit spielen die Franzosen in der ersten UL-Liga, bieten ihr Produkt im Ver-

gleich zur Konkurrenz allerdings zu einem wesentlich günstigeren Preis von knapp über 100.000 Euro an.

Nach dem Abstellen fällt mir zuerst die exzellente Verarbeitung auf. Diese ist ein Grund für das konkurrenzlos niedrige Leergewicht von 267,5 kg – der zweite Grund dafür ist die geringe Größe der überwiegend aus CFK gebauten ULC. So bleiben mehr als 200 kg für Piloten und Sprit. Der 80-Liter-Rumpftank ermöglicht gut fünf Stunden Flugzeit. Strukturell ist die ULC übrigens für 544 kg ausgelegt.

Im Motorraum weckt ein Zusatzgewicht am Getriebe unsere Aufmerksamkeit. Da die ULC in unterschiedlichen Propeller-Motor-Konfigurationen ausgeliefert wird, diese ULC über einen leichten Fix-Propeller verfügt, baut DynAero ein sieben kg schweres Gegengewicht ein. Im Werk erklärt man uns den Hintergrund dieser unkonventionellen Maßnahme: Selbst unter ungünstigster Beladung liegt die ULC so stets im zulässigen Schwerpunktsbereich. Der Gepäckraum hinter den Sitzen schluckt großzügige 20 kg; Grenzen setzen allerdings seine kompakten Abmessungen. Außerdem ist das Gewicht bereits in der geringen Leermasse enthalten. Das Panel bietet viel Gestaltungsspielraum

für ein Avionikpaket à la carte. In Thomas' ULC lässt selbst die gehobene Standard-Ausstattung auf der rechten Panelseite noch Raum für iPad & Co.

Der im Vergleich zur Ur-MCR01 vergrößerte Flügel der ULC kommt heute für mehr Bodenfreiheit ohne die nach unten gezogenen Winglets aus. Schon seit 2002 gibt es getrennte Landeklappen und Querruder –

anfangs setzte DynAero auf Flaperons. Der innovative Stellmotor der Klappen ist allerdings neu. Er nimmt nur zwei Ampere Strom auf, ein nicht unerheblicher Faktor im schwach dimensionierten Stromnetz eines ULs. Die Position der Klappen lässt sich mit einem Blick nach draußen erkennen. Es handelt es sich um „Double Slotted Fowler Flaps“, also Landeklappen mit Spalt, die die Strömung über der

VIELE VERBESSERUNGEN ZEIGEN SICH ERST AUF DEN ZWEITEN BLICK.

Klappe beschleunigen. Somit liegen die Minimalgeschwindigkeiten mit und ohne Klappen knapp 30 km/h auseinander.

Viele Detaillösungen erkennt man erst auf den zweiten Blick. So verfügt die ULC über eine Spritrückführung, so dass überlaufenden Vergasern nichts auf die Auspuffkrümmer tropfen kann. Ein zeitgemäßes Update ist die LED-Aussenbeleuchtung. Mehr noch als früher, setzt DynAero auf moderne Fertigungstechniken.

Wie fliegt sich nun dieser kompakte Flitzer? Der Einstieg über die Tragflächen gestaltet sich unkomfortabler als bei einem Schulterdecker. Die Kabine ist mit 1,12 Meter Breite ausreichend dimensioniert. Selbst groß gewachsene Piloten finden dank der höhenverstellbaren Sitze genügend Kopffreiheit. Kleiner gewachsene Personen werden hingegen die verstellbaren Pedale zu schätzen wissen. Das Wort „Sitzschale“ ist wörtlich zu nehmen: Wer schlank ist, findet perfekten Halt, korpulentere Personen werden schnell an Grenzen stoßen. Die Rundumsicht ist perfekt – der Preis dafür ist, dass die Besatzung und Avionik unter der Haube der prallen Sonne ausgesetzt ist.

Sitzt man einmal, ist alles am rech-



Dank der in der Höhe verstellbaren Sitze haben auch Piloten mit 1,90 m Körperlänge genügend Kopffreiheit.



[1] Mit vergrößertem Flügel und getrennten Klappen und Querrudern erleichtert die ULC den fliegerischen Einstieg ins ultraleichte Hochleistungs-Segment. [2] DynAero geht mit der Zeit und setzt bei der Außenbeleuchtung auf LED-Technik. [3] Bei den aufwändigen Doppelspalt-Fowlerklappen kommt Technologie aus dem Airliner-Segment ins Spiel.



ten Platz. Vor dem linken Sitz befindet sich der kombinierte Anlasser- und Magnetschalter. Zieht man den auf der Mittelkonsole befindlichen Gashebel auf Leerlauf, fallen einem die beiden Hebel der getrennten Radbremsen in die Hand. Mit zwei

Fazit

- +
 - gute Rundumsicht
 - exquisite Verarbeitung
 - anständige Zuladung
 - sehr schnell
 - im Vergleich preiswert
- - nichts für kräftig gebaute Piloten
 - grüner Bereich endet bei 210 km/h
 - wenig Platz fürs Gepäck

Fingern kann man gleich die Feststellbremse arretieren – funktioneller geht's kaum. Einziger Kritikpunkt ist der Auslöser fürs Rettungssystem, der für den Passagier kaum erreichbar ist.

Gute Arbeit leistet die Motorüberwachung von Flybox: Bis zur vorgegebenen Öltemperatur erscheint im Display „Warm up“ und wechselt dann auf „Ready“. Werden Grenzwerte überschritten, warnt das Gerät.

Wie zu erwarten, muss man die ULC wie jedes andere Hochleistungs-UL bewusst fliegen. Das dünne Profil benötigt das richtige Zusammenspiel aus Geschwindigkeit und Anstellwinkel. Bei 60 bis 80km/h nimmt man das Bugrad gefühlvoll nach oben und wartet, bis die ULC von selbst abhebt – ein Wegreißen à la C42 verbietet sich. Lastigkeitsänderungen können mit der elektrischen Trimmung über die Knöpfe am Knüppel kompensiert

DIE ULC IST WENDIG UND SCHNELL RUCKZUCK SIND DIE 200 KM/H GEKNACKT.

werden. In der Luft fliegt man die ULC nicht mit der ganzen Faust, sondern mit zwei Fingern ohne großen Seitenrudereinsatz.

Entsprechend flott geht auch der Kurvenwechsel vonstatten. Ruckzuck sind die 200 km/h geknackt. Behält man diese Geschwindigkeit bei, ist die Drehzahl ungewohnt niedrig. Der Verbrauch liegt dann unter 15 l/h.

Im Stall hält die ULC keine Überraschungen parat. Man sollte aber bei allem, was man mit dieser Maschine tut, beherzigen, dass man dosierte Steuerausschläge gibt – dies gilt für beide Enden des Fahrtmessers.

Im Landeanflug leisten die Klappen gute Dienste. Die Nase senkt sich soweit, dass der Blick auf die Bahn frei ist. Hat man sich eine saubere Einteilung angewöhnt, steht der perfekten Landung nichts im Wege. Ein erzwungener Slip jedenfalls ist nicht die Lösung einer verfehlten Lande-einteilung.

Woher bekommt man diesen Renner? Die Musterbetreuung liegt bei Korff Luftfahrt aus Mainbullau. Beim Vertrieb allerdings steht auf der Website von DynAero für Deutschland ein Fragezeichen. DynAero hat in den vergangenen Jahren sein Augenmerk eher auf den technischen Fortschritt als auf Werbung und Vertrieb gelegt. Dennoch, bei Johannes Kessler ist man bei Fragen rund um DynAero gut aufgehoben. ae