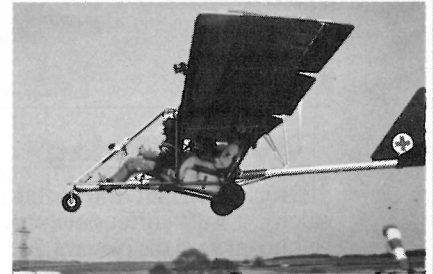


Gygax UL

Ein ultraleichtes Nutzflugzeug, zog in Halle 3 die Blicke der Leute auf sich. Der Fox-Quattro von Hans Gygax war die ultraleichte Neuigkeit der ILA 86. Trotz eines Eigengewichts von nur 150 Kilogramm soll die Maschine bis zu vier Personen befördern.

»Der Quattro wurde von mir speziell für den kommerziellen Einsatz gebaut«, erläutert der schweizer Konstrukteur, »er soll vor allem in Ländern mit einer schlechten Infrastruktur eingesetzt werden«.



Erste mögliche Kunden für den brandneuen Vogel melden am Stand schon Interesse an. »Ich bin überzeugt, daß der Quattro einen Großteil der Aufgaben übernehmen kann, die heute von Flugzeugen, Helikoptern oder Autos erledigt werden.«

Technisch gesehen ist der Fox-Quattro eine Kreuzung zwischen einem Leichtflugzeug und einem UL. Pilot und Passagiere sitzen zwar im Freien, aber verschiedene Merkmale, z.B. die Landeklappen zeigen deutliche Kleinflugzeug-Tendenzen. Angetrieben wird die auf der ILA vorgeführte Version von einem 64 PS starken wassergekühlten Zweizylinder-Zweitaktmotor der Firma Rotax. »Wir planen aber den Einbau eines Viertakters. Die Firma Rotax hat ja einen solchen Motor angekündigt, aber wir haben in Brasilien, wo der zweite Prototyp des Quattro fliegt, auch schon mit dem VW-Boxermotor Versuche gemacht«, erläutert der Produzent.

Obwohl die Maschine hauptsächlich für den Einsatz im Ausland gedacht ist, sollen die deutschen Gütesiegelbestimmungen erfüllt werden, um die Qualität der Maschine zu dokumentieren. Der Preis des Quattro wird bei rund 30 000 Mark liegen.



Porsche-Flotte: eine Robin DR 400 und eine Cessna 172 auf dem ILA-Freigelände

Neben diesen beiden Saugmotorversionen, die für die Flugzeugklasse zwischen 180 und 230 PS vorgesehen sind, gibt es zusätzlich eine Turbo-Version, den 245 PS starken PFM 3200 TO3.

Triebwerk, Propeller (Untersetzungs)getriebe, Einspritzungs- und Zündsysteme entsprechen der Saugversion, mit Ausnahme der Kolben, die wegen eines niedrigeren Verdichtungsverhältnis flacher gebaut sind.

Die Abgas-Turboaufladung erfolgt mit absoluter und automatischer Ladedruckregelung und Ladeluftkühlung. Sogar für die Schalldämpfung wurde noch eins draufgesetzt: Obwohl die Abgasturbine selbst schon für eine Reduzierung der Schallemission sorgt, wurde zusätzlich noch ein Schalldämpfer eingebaut und die vorgesehene Testmaschine, eine Cessna 182, mit einer Pkw-ähnlichen Geräuschisolierung ausgerüstet.

Bei der Turbo-Version wird übrigens eine Flughöhe von 18 000 Fuß (FL 180) bei maximaler Leistung garantiert.

Wenn alles wie geplant läuft, erfolgt die Zulassung des PFM 3200 TO3 im nächsten Jahr. Bis es soweit ist, werden wir sicherlich wissen, welche Hub-schrauber-Hersteller sich entschlossen haben, ihre Modelle mit dem Porsche-Turbo auszurüsten.

Daß Porsche auch mit einem vorzüglichen Service aufwarten würde, erstaunt nicht. Neben der branchenüblichen Herstellergarantie übernehmen die Zuffenhausener alle Unkosten, die während der TBO »als nicht geplante Instandhaltungskosten« anfallen. Darüber hinaus werden für jeweils fünf Jahre die Werkstattüberholpreise garantiert.

Eine Frage, die immer wieder an Porsche gestellt wird: Kann sich jeder »Altflugzeugbesitzer« einen Porschemotor in seinen Flieger einbauen? Im Prinzip ja. Nur: Der Spaß kostet ihn mit Umrüstung und erweiterter Musterzulassung 400 000 bis 500 000 Mark. Der Motor selbst (NO1) kostet 45 000 Mark.



Auch eine Cessna 182 fliegt inzwischen mit Porsche-Power



Ebenso mit dabei: eine Porsche-bestückte MBB Flamingo

LAS '86 – das Flugsimulationstraining für den IFR-Piloten

Vor zwei Jahren wurde es als LAS '84 zum erstenmal auf der AERO in Friedrichshafen – und im fliegermagazin – vorgestellt. Das damals schon als hervorragend beurteilte IFR-Trainingsprogramm wurde inzwischen weiterentwickelt und durch einen Plotter ergänzt, der unbestechlich auf Ausschnitten von IFR-Anflugkarten festhält, was der Pilot an seinem Commodore 64 Personal Computer »fliegt«.

Das Gerät ist auf dem besten Weg vom LBA als IFR-Simulator anerkannt zu werden, nachdem es jetzt mit seinem Plotter auch einen Flugwegschreiber vorweisen kann – eine unverzichtbare Voraussetzung für die Anerkennung. Immerhin soll es LBA-Beamte geben, die sich »heimlich« mit dem LAS '86 auf IFR-Checkflüge vorbereiten – eine bessere Empfehlung kann es für dieses Gerät also gar nicht geben.

Und soviel müssen Sie fürs IFR-Training zu Hause berappen: Commodore plus Diskettenlaufwerk: 1000 Mark; Programm: 279 Mark; Plotter: 1500 Mark; Monitor (falls Sie noch keinen haben): 800 Mark. Kunden, die bereits das LAS '84 Programm besitzen, bekommen im Austausch das neue Programm für nur 99 Mark. Vertrieb: Otto Fahsig, EDV-Programmierung, Stadtweg 10, 8229 Ainring 1.