



A22L von Aeroprakt

Ukrainisch für Anfänger

Kaum jemand kennt sie: Gerade mal zehn Exemplare der Ur-Version fliegen in Deutschland, und nur eine einzige neue ist bislang bei uns zugelassen. Dabei steht die aufgepeppte A22 ihren populären Mitbewerbern in nichts nach



Gesehen werden schafft Sicherheit: Nur wenige ULs sind serienmäßig mit einem Landescheinwerfer ausgestattet



Pitot-Rohr für statischen und dynamischen Druck: der Einfachheit halber an der Flügelstrebe montiert



Bugrad- oder Spornradflieger? Am Heck der AeroPrakt ist für Landungen mit großem Anstellwinkel ein Rumpfschutz angebracht. Das Bugrad hat eine GFK-Blattfeder



Großzügiges Platzangebot: 1,25 Meter Cockpitbreite – auch für stattliche Piloten genügend Bewegungsfreiheit

Text und Fotos: Samuel Pichlmaier

Ein kleiner Flugplatz zwischen Spessart und Odenwald, hoch über dem Maintal gelegen. Das Restaurant verwaist, auf dem Vorfeld keine Menschenseele. Es ist Montag, gestern noch war das Flugplatz-Café vermutlich Treffpunkt zahlreicher Wochenendflieger. Wer jetzt nach Mainbullau kommt, den erwarten Ruhe und Beschaulichkeit. Beim Blick in den Hangar des Flugsportclubs Miltenberg die üblichen Verdächtigen: Cessna und Co

drängen sich dicht an dicht hinter den Hallentoren. Dazwischen aber fällt eine Rarität ins Auge, etwas gedrungen – und knallgelb: Die AeroPrakt A22L ist hierzuland sogar noch seltener als eine Me 109. Die einzige ihrer Art in ganz Deutschland steht in Mainbullau. Selbst vom Vorgängermodell A22 fliegen nur etwa zehn Exemplare bundesweit.

Das mag daran liegen, dass der ukrainische Hersteller seinen Hauptabsatz in Osteuropa hat. Die Firma ist eines von vier Splitterunternehmen des ehemaligen Sowjet-Flugzeugbauers Antonov, eines der renommiertesten Luftfahrtunternehmen in Osteuropa mit langjähriger Erfahrung im Metallflugzeugbau. Gefertigt wird in Kiew, allerdings nur die Zelle. Per Lkw kommen Rumpfe und Flächen dann ins polnische Pobodnik Wielki, nahe Krakau, wo der

Rotax 912 UL montiert wird. Dort ist Aleksander Opoczynski (Profi Polska) als offizieller Musterbetreuer auch für den Vertrieb in Polen und Deutschland zuständig.

Die Vorgängerversion mit mehr Spannweite und Gewicht wurde bereits im Jahr 2000 beim DAeC musterzugelassen. Musterbetreuer war damals noch der Deutschland-Vertriebspartner FUL. Auf Antrag des neuen Musterbetreuers aus Polen hatte der DULV im März 2006 eine erweiterte Musterzulassung für die A22L erteilt.

An den Main kam die A22L allerdings durch Tibor Füle. Im Mai 2006 war der passionierte UL-Pilot und Fluglehrer spontan nach Krakau geflogen, um sich das ukrainische UL anzusehen. Seine Reaktion nach einem kurzen Probeflug: »Baut mir so einen Flieger« – keine Kurzschlussbehandlung aus dem Bauch heraus. Immerhin ist Füle im Hauptberuf »TÜV-Fritze«, wie er sagt, da hat man ein Auge für Qualität. Schon im Dezember desselben Jahres konnte er seine gelbe A22L am Flugplatz Pobodnik Wielki abholen. Die erste Belastungsprobe, der Überführungsflug nach Süddeutschland

– über 1000 Kilometer mit Zwischenlandung in Kamenz – lief wie am Schnürchen. Ihre Langstreckentauglichkeit hat die A22L damit hinreichend unter Beweis gestellt, nicht nur technisch, sondern auch was den Komfort angeht. An ihrem neuen Standort Mainbullau übernahm der LTB Korff Service und Wartung. Auch Korff-Mitarbeiter Füle kam nach seinem Überführungsflug – fast wie die Jungfrau zum Kinde – zu einer neuen Aufgabe: als Servicepartner für die AeroPrakt A22L in Deutschland.

Wir steigen ins Cockpit des Hochdeckers und nehmen Platz – wovon hier reichlich vorhanden ist. Auch große und fülligere Piloten müssen in der Kabine nicht klagen. Das Platzangebot kommt dem heimischen Fernsehsessel sehr nahe – nur die Armlehnen fehlen. Eine Cessna 152 beispielsweise sieht mit ihren Kabinenmaßen gegen den ukrainischen Hochdecker alt aus: 1,25 Meter an der breitesten Stelle bietet das UL, der E-Klasse-Standardtrainer kommt gerade mal auf 1,03 Meter. In den neuesten Maschinen aus Kiew sollen außerdem in drei Stufen nach vorn verstellbare Sitze serienmäßig eingebaut werden. Dadurch wird auch zusätzlicher Stauraum nutzbar. Unsere Vorführversion hat gepolsterte Schalenitze ohne Verstellung.

Nach kurzer Einweisung im Cockpit rollen wir zum Startpunkt. Der Y-Knüppel auf der Mittelkonsole ist etwas ungewohnt. Insbesondere bei der Schulung liegen die Vorteile gegenüber einem Doppelsteuer aber auf der Hand: Der Fluglehrer kann vor allem Anfänger ideal führen, zudem spart der Y-Knüppel viel Platz. AeroPrakt bietet auf Wunsch aber auch doppelte Steuerhörner für Umsteiger aus der Echo-Klasse an. Erhältlich ist darüber hinaus ein gerader Mittelknüppel.

Auf der Piste schiebe ich den Gashebel an der linken Kabinenwand (an der rechten gibt's auch einen) nach vorn. Beim Beschleunigen bleibt die AeroPrakt stabil in der Spur und klettert nach kurzer Rollstrecke mit über fünf Metern pro Sekunde (bestes Steigen) zügig in den Himmel. Die Sicht aus dem nach vier Seiten verglasten Cockpit ist grandios, kaum ein anderes UL kann da mithalten. Ein Blick über die Schulter nach hinten durch den verglasten Rumpf macht den Beobachtungsposten perfekt.

Überraschend ist, wie agil der abgestrebte Hochdecker sich steuern lässt: Die Rollrate liegt

bei unter 2,5 Sekunden für den 45-Grad-Schräglagenwechsel. Auch in diesem Punkt ist die A22L der populären Rohr-Tuch-Konkurrenz eine Nasenlänge voraus. Trotzdem macht sie keine Anstalten, im Geradeausflug aus der Spur zu laufen; die Längsstabilität unterstreicht das gutmütige Verhalten in allen Fluglagen und damit die Tauglichkeit für den Schulungsbetrieb.

Umsteiger aus der Echo-Klasse werden sich besonders über die Bauweise freuen: Hauptsächlich aus Luftfahrtaluminium wird das UL gefertigt, ein richtiges Flugzeug eben. Nur die



Gelungenes Design: Auch optisch macht die A22L eine gute Figur. Die »Hai-Kiemen« am Bug dienen der Ableitung von Heißluft aus dem Motorraum



Bewährter Antrieb: Rotax 912 ULS hier ausgestattet mit Vergaservorwärmung und Airbox (blau). Der Dreiblatt-Propeller von Kievprop besteht aus CFK/GFK



Robuste Mechanik: Klappenhebel am Kabinendach, darunter eine Cockpitlichte für marginale Lichtverhältnisse



Durchblick nach hinten: Im Heck ist der Rumpf an drei Seiten verglast, rechts hinter dem Gepäckfach das Rettungssystem



Wie im Heli-Cockpit: Verglaste Türen sorgen für perfekte Rundumsicht. Panel und Mittelkonsole sind übersichtlich gestaltet, die Tankuhren (Mitte, oben) erinnern an Pkw-Anzeigen



Schlicht und funktional: Gashebel am linken Kabinenrand, rechts ist ein zweiter montiert

Cowling besteht aus GFK, die Ruder sind Ceronite-bespannt. Alle tragenden Teile an Rumpf und Flächen werden durch geschlagene Luftfahrtniete miteinander verbunden. Klappen und Querruder sind nicht getrennt, sondern kombiniert als Flaperons ausgelegt. Alle Ruder werden aerodynamisch ausgeglichen.

Selbst wer vorzugsweise C42 fliegt, muss die Ukrainerin gern haben, denn sie bietet alle Vorteile des Bestsellers von Ikarus, kostet mit rund 56 100 Euro (plus etwa 300 Euro für die Überführung von Krakau) aber weniger und ist dabei

auch noch hübsch anzusehen. Überhaupt ist die Shortwing von Aeroprakt eine gute Option für Anfänger und Umsteiger. Übersichtlich, gutmütig und direkt in der Ruderansprache zeigt sich der ultraleichte Hochdecker beim ersten Kennenlernen.

Auch das Stallverhalten sorgt nicht für böse Überraschungen: Mit 20 Grad Klappen reißt die Strömung bei 55 km/h ab, dabei geht die A22L in einen stabilen Sackflug über und nimmt selbständig wieder Fahrt auf. Mit 10 Grad Klappen liegt die Stallspeed bei 60, ohne bei 63 km/h.

Das »L« im Namen steht übrigens nicht für »long range« oder gar »limited«, sondern schlicht und einfach für »light«. Durch die um 60 Zentimeter verkürzten Flügel sind auch ein paar Kilo gepurzelt. Weitere Vorteile der Short-Wing-Version: Durch die höhere Flächenbelastung sinkt die Anfälligkeit für Böen, der Flugkomfort bei unruhigen Bedingungen nimmt zu. Außerdem wächst indirekt das Leitwerksvolumen, die Nickstabilität verbessert sich. Dagegen steigt infolge der erhöhten Flächenbelastung die Stallspeed – mit ihren großen Flaperons schafft

TECHNISCHE DATEN & FLUGLEISTUNGEN

Spannweite:	9,55 m
Flügelfläche:	12,62 m ²
Länge:	6,16 m
Höhe:	2,47 m
Cockpitbreite:	1,25 m
Leermasse:	ab 280 kg
MTOM:	472,5 kg
Tankinhalt:	2 x 45 l (Flächentanks, 4 Liter nicht ausfliegbar)
Motor / Leistung:	Rotax 912 / 80 PS
Propeller:	Kievprop, 3-Blatt, am Boden einstellbar, CFK/GFK, 1,70 m
V _{min} :	63 km/h
V _{Reise} :	150 km/h
V _{max} :	170 km/h
V _{ne} :	210 km/h
Bestes Steigen:	5 m/s

max. Reichweite:	857 km (plus 30 Minuten Reserve)
Preis:	56 100 Euro*
Hersteller:	Aeroprakt Ltd Polevaya Str. 24 03056 Kiev, Ukraine air@prakt.kiev.ua www.aeroprakt.kiev.ua
Vertrieb:	Profi Polska Aleksander Opoczynski Pobiednik Wielki www.aeroprakt.pl/de
Service-Partner:	Korff Luftfahrt Flugplatz Main Bullau 7 63897 Miltenberg, Deutschland Telefon: 09371-9 91 45 www.korff.com

*Ab Krakau mit Basisausstattung, Verstellpropeller und Rettungssystem, inkl. 9% MwSt. in Polen

die A22L trotzdem die 65-km/h-Hürde. Nicht zuletzt machen sich die gestutzten Flügel auch im Hangar bemerkbar: Die Short wing braucht weniger Platz und ist leichter zu rangieren.

Beim Landeanflug kommt durch die hervorragende Sicht Helikopter-Feeling auf. Ohne große Verrenkungen ist alles gut im Blick. Klappen auf Stellung 2 (20 Grad) und mit reduzierter Fahrt ins Endteil eindrehen. Über der Piste schwebt die Maschine kurz aus, dann setzt sie sich fast wie von selbst auf den Asphalt – unkomplizierter geht's kaum.

Auch an ihrem neuen Heimatplatz hat die Aeroprakt A22L ihre Qualitäten bereits unter Beweis gestellt: Seit Januar 2007 nutzt der Luftsportclub Miltenberg das UL als Schulflugzeug – mit großem Erfolg, wie Füle sagt. Der Umstieg auf gängige Vereins-ULs wie die C42 sei problemlos. »Aber viele ehemalige Flugschüler chartern nach Scheinerhalt vorzugsweise die Gelbe aus Mainbullau«, so Füle. Schon jetzt stehen im Bordbuch der D-MITF über 360 Flugstunden.

Starker Charakter: Die leicht negativ gepfeilten Flügel verleihen der A22L ein unverwechselbares Flugbild



Top Quality and Performance for you



EuroFOX Reise 160 km/h
Schlepp 750 kg



DYNAMIC Reise 230 km/h
Schlepp 750 kg
Banner 200 m²