

ULI NG: MUSTER-GEPRÜFT!

Das „wirklich leichte Fliegen“

Was bringt es, einem fliegerischen „Urgestein“ wie dem Uli mit Stoppuhr und Leistungsmessung zu Leibe zu rücken? Statt eines nüchternen Tests hier eine sehr persönliche und eigenwillige Liebeserklärung des Besitzers über diesen nicht minder eigenwilligen und individuellen Flieger. Und das aus aktuellem Anlass: Der Uli NG hat als erster 120 kg-Motor-Dreiachser die Musterprüfung bestanden und kann jetzt ganz legal mit der „kleinen“ Lizenz geflogen werden.

Ein warmer, ruhiger und klarer Sommer-Spätnachmittag. Tief, mit ganz wenig Gas, beschaulichen 65 km/h und unaufdringlichem Blubbern schiebt mich der kleine Viertakt-Twin über Felder und Wiesen. Ja, der Motor scheint mich selbst zu schieben, nicht einen Flieger. Denn von dem sehe und merke ich so gut wie nichts: Vor mir nur ein minimalistischer Instrumenten-Pilz. Rechts und links davon viel dominanter meine eigenen Füße, unter denen sich die Seitenruder-Pedale verstecken und die als vorderster Punkt des Flugobjekts eine Kimme bilden, über die ich die Ziele anvisiere.

Ich fliege. Selbst. Werde nicht nur als „menschliche Last mit Leitungsfunktion“ von einem Flieger irgendwo hin transportiert.

DIE WELT MIT ANDEREN AUGEN SEHEN

Links voraus eine junge Mutter, die auf einem Feldweg mit Kleinkind im Buggy und einem vielleicht fünfjährigen Jungen spazieren geht. Als ich passiere, stoppt der Buggy. Die Mutter und der Junge winken und lachen zu der völlig im Freien sitzenden Gestalt in dem seltsamen Fluggerät empor. Ich winke lachend zurück und drehe um das freundliche Trio einen Vollkreis. Der „große“ Bruder nimmt ein Ärmchen des kleinen Geschwisterchens und lässt es mitwinken. Drei grüßende Hände strecken sich jetzt zu mir hinauf und hören erst auf zu winken, als ich wieder auf Kurs gehe.

O.K. das ist ein absolutes Ausnahme-Erlebnis und klingt dazu noch ziemlich kitschig. Tut aber der Seele ausgesprochen gut, weil man ja im „richtigen“ Flieger die winkende Hand selten als Faust erkennt. Kurz: Es ist einfach schön, dass es wieder kleine Flieger gibt, deren eigenwilliger Charme nicht nur den Piloten, sondern auch unbeteiligten Nichtfliegern ein anhaltendes Lächeln ins Gesicht zaubert. Ein Wohlwollen, das nebenbei bemerkt, auch dem Fortbestand der „großen“ Freizeitfliegerei dienlich ist.



„ENTSCULDIGUNG: KANN ES WIRKLICH RICHTIG FLIEGEN?“

Der neugierige Radfahrer, der am Flugplatz Pause macht, spricht ungeniert aus, was am Platz mancher E-Klasse- oder UL-Pilot der Hundertausend-Euro-Klasse klammheimlich denkt. Wobei das „es“ anzeigt, dass er die Bezeichnung „Flieger“ vorsorglich vermeiden will. Ich verspreche: Ja, „es“ fliegt richtig. Und zwar mit einer für „Normalpiloten“ schier unglaublichen Leichtigkeit und spielerischen Freude am ursprünglichen Flugerlebnis. Etwas, das sich Flieger offener Trikes sehr gut, „Normalpiloten“ aber nicht einmal im Traum vorstellen können.

VOM SAULUS ZUM PAULUS

Ich bekenne: Damals, als junger PPL-Pilot, hätte auch ich ein Rohr-Tuch-Draht-Gebilde keines Blickes gewürdigt, ja nicht einmal wahrgenommen. Und wenn, dann wäre es sofort und final in diese Gehirn-Schublade abgelegt worden: „Verrückte, die sich auf Besenstielen ins Unglück stürzen. Viel zu gefährlich“. Völlig losgelöst von jeglicher finanziellen und fliegerischen Realität flogen stattdessen hin und wieder Tagträume in Richtung Zweimot mit der Begründung, dass man damit weite Strecken sogar über Wasser sicher und schnell zurücklegen konnte. Und das völlig ungeachtet der gesicherten Tatsache, dass bei mir weder beruflich noch privat jemals auch nur der geringste Bedarf für derlei Flüge bestehen würde. Ganz egal, Hauptsache so viel „richtige“ General Aviation wie möglich, am besten noch mit einem Business-Touch.

Kurz: Ich litt unter dem, was ich rückblickend als „Schulterklappen-Syndrom“ bezeichne.

DIE WENDE

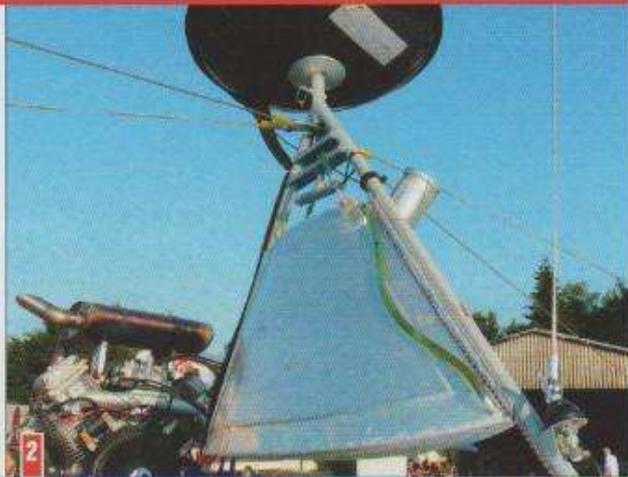
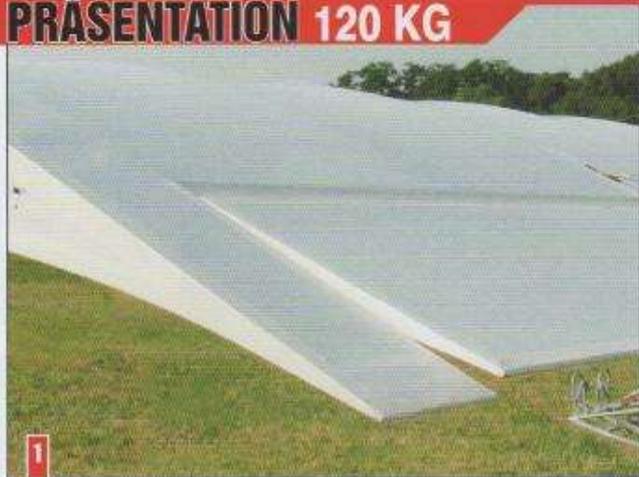
Der Einstieg in die berufliche Selbständigkeit durch Firmengründung verhinderte Schlimmeres. Fürs „richtige“ Fliegen größerer Strecken inklusive Planung geeigneter Zeit- und Wetterfenster war für mich in dieser Phase auch emotional einfach nicht genügend Raum. Rückblickend weiß ich heute: Ein „Leichtes Luftsportgerät“ wie den Uli NG fürs reine Genuss-Fliegen hätte ich problemlos und ohne zusätzlichen Stress mit meinem hektischen und in Sachen Freizeit schlecht planbaren Berufsleben kombinieren können. Einfach ein Blick aus dem Fenster aufs Wetter. Dann ein abendlicher, entspannender Flug um den Platz. Dafür hat jeder mal Zeit. Und darauf hat man auch gerade dann Lust, wenn man zu viel um die Ohren hat.

LIEBE AUF DEN ZWEITEN BLICK

Als der Kopf nach langer Flugabstinenz endlich wieder freier wurde, war der Blick sehr viel realistischer: „Wozu E-Klasse? Ich will ja nur wieder Fliegen und nicht irgendwo hin.“ Sprach’s, machte den UL-Schein und fand schnell heraus, dass kleine, urige Spornradflieger fürs „pure“ Fliegen mir persönlich viel mehr Spaß machen als die modernen Mainstream-UL mit E-Klasse-Komfort. Weniger ist, je nach Gusto, eben manchmal sehr viel mehr.

Bei einem Messebesuch vor vier Jahren hat es dann plötzlich und heftig „gefunkt“: Ein Vogel, „reduced to

PRÄSENTATION 120 KG



1 - Keep it simple: Statt Schränkung beidseits in Neutralstellung nach oben angestellte Querruder: einwandfreie Funktion und die Herstellungskosten der Fläche sind sehr viel günstiger.
2 - Das preiswerte Feder-Rettungssystem Charly ES 78 kommt ohne Rakete aus. Der Spritvorrat ist an dem langen Sichtschlauch exakt ablesbar.
3 - Auf einen Blick zu kontrollieren: Die Anlenkung der Pendelruder. Alle Ruder werden mit Seilen angesteuert.
4 - Schmuckstück: Der von Roman Weller handgefertigte Holzpropeller.



the max", ein vertrauenerweckender Hersteller und ein beschleunigter Puls plus debiles Dauergrinsen beim Probesitzen. Spontankauf. Trotz normaler UL-Verkehrszulassung wie bei den „Großen“ ohne jede Erleichterung. Und ob die 120 kg-Klasse jemals Realität werden würde, wussten damals noch nicht einmal die Verbands-Götter.

DIE NEUE LEICHTIGKEIT DES FLIEGENS

Diese Leichtigkeit beginnt schon beim fast spielerischen Herausrollen aus dem Hangar oder Trailer. Leichter und einfacher kann auch der Außen-Check nicht sein: Alles liegt offen wie auf einem Präsentierteller und ist ohne Verrenkungen erreichbar.

Wer den Begriff „Fuel Management“ liebt, kommt zu kurz: Ein Blick auf den Sichtschlauch am Tank genügt (19,5 Liter ausfliegbar). Halb voll bedeutet bei durchschnittlich 6 l/h (inklusive Start / Steigflug) etwa eine Flugstunde plus 30 Minuten Reserve. Genug für einen artgerechten Uli-Rundflug. Bei 70 km/h bei 65 % nur 5,1 l/h. Für eine weitere knappe Stunde „über Land“ also einfach einen handigen 5-Liter-Kanister nachkippen.

Mehr Kopfrechnen ist in der Regel überflüssig. Aber Füllmenge plus Startzeit sollte gemerkt werden. Ein zweiter Blick im Flug auf den Tank-Füllstand ist, wie z.B. bei der klassischen FK 9 Mark I, ohne bereitgehaltenen Taschenspiegel jedoch nicht möglich.

Leichtigkeit auch beim Einsteigen. Man ist frei beweglich ohne Verkrümmung oder händisch nachgezogene Beine. Irgendwie passt der Spruch: In einen Uli steigt man nicht ein – man legt ihn sich an!

DIE ULI-PHILOSOPHIE: KIS

Keep it simple. Deshalb hält sich die neudeutsche „Arbeitslast“ des Piloten (vergleiche oben „Fuel Management“) auch beim restlichen Vorflugcheck in engsten

Grenzen: Vor dem bequemen E-Start muss er nur die von der Bauvorschrift geforderte „Anhaltevorrichtung“ absenken (rechter oder linker Fuß, notfalls beide) und beim Warmlaufen die bei Pushern vorgeschriebene Zündabschaltung des Rettungssystems testen (kurz den roten Knopf drücken).

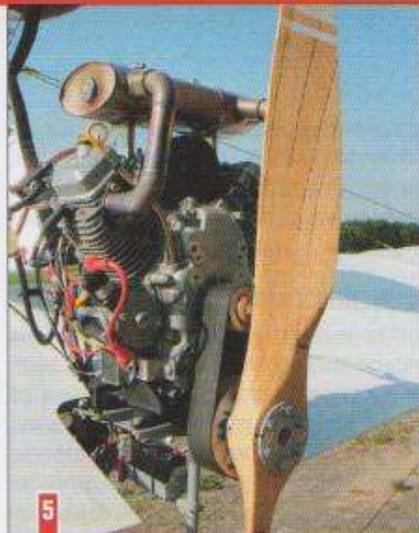
Wenn gefunkt wird (hängt vom Platzbetreiber ab), dann mit einem Handgerät, das zu Mann / Frau gehört und nicht zum Flieger.

ROLLEN UND STARTEN

Ruderkontrolle, Höhenmesser, dann die biologische Anhaltevorrichtung zurück aufs Pedal und los geht's. Theoretisch ist der Uli NG ein Spornradflieger. In der Praxis zeigt er nur ganz dezent die Eigenheiten dieser Spezies. Das Spornrad ist gegenüber der Fluglage nur um etwa 35 cm abgesenkt, der Flieger ist am Boden also nur gering angestellt und bietet in jeder Beziehung optimale Sicht und simples Handling. Das gleichermaßen simple wie clevere Fahrwerk (ein Vierkant-Stab aus Verbundwerkstoff) federt auch auf Holper-Rollwegen erstaunlich gut.

Ein wenig Voraussicht mit dem Gasgeben und rechtzeitiges Standgas sind gefragt, um nicht am Rollhaltepunkt zu überschießen. Bei nicht zu hoch eingestelltem Standgas hat jeder nach etwas Übung den Bogen raus und hält präzise dort, wo er möchte. Auch ohne Bein am Boden!

Auf die Piste. Der Startlauf mit zunächst leicht gezogenem Knüppel ist absolut unspektakulär. Typische Spornrad-Fußarbeit findet nicht oder nur in homöopathischer Dosierung statt. Das von vielen und auch von mir zunächst misstrauisch beäugte Spornrad, das direkt unten am Drehpunkt des Seitenruders starr befestigt ist, verhält sich total unauffällig. Auf mich wirkt es sogar etwas handiger als die gewohnte Feder-Dämpfung. Also auch hier: KIS ohne Funktionsverlust.



5- Briggs & Stratton Vanguard 630 cc 2 Zylinder Viertakt V-Motor mit 30 PS
6- Federtrimmung Höhenruder: Einfach, wirkungsvoll, robust.



Der kleine B+S macht mit seinen 30 PS ganz erstaunlich Dampf: Drücken, und schon nach etwa drei bis vier Sekunden hebt sich der Schwanz, und der Uli hat keine Spornrad-Reaktionen mehr. Auch eingefleischte Bugradflieger werden es schnell lernen, diese wenigen Sekunden „Fußeln“ schadlos und mit wachsendem Vergnügen zu meistern.

In der Praxis mit etwa 220 kg Abfluggewicht, kurzem Gras, 500 Fuß Platzhöhe und etwa 20 Grad Celsius lässt sich das Leichtgewicht nach etwa 10 Sekunden Rollzeit von der Piste nehmen. (Siehe Video <http://vimeo.com/album/1607783>) Der Hersteller gibt beim MTOW von 235 kg und Standardatmosphäre dafür 20 Sekunden an. Etwas zu bescheiden, wie ich meine.

Das Ganze geht auch noch einfacher, ja richtig faul: Einfach den Knüppel beim Startlauf leicht gezogen halten und abwarten. Irgendwann beschließt der Uli, dass er jetzt fliegen will und hebt ganz ruhig in Dreipunktlage ab. Etwas nachdrücken, fertig. Auch im Handling also: KIS.

FLIEGEN WIE EIN VOGEL

Im Steigflug bringt der Uli an unserem Platz (auf 500 Fuß) bei etwa 20 Grad und mit 220 kg Abfluggewicht rund 2,5 m/s. Das hört sich nicht berauschend an, sieht aber spektakulär aus. Denn der Uli macht das mit 60 km/h und ist bei der Halbbahn-Markierung höher als so mancher Kraftprotz. Um das zu erfahren, muss man allerdings z.B. ein GPS mitnehmen. Ein Vario am Panel sucht man natürlich vergeblich. KIS.

Ganz klar: Schnelles Höhe-Machen ist Ulis Sache nicht. Oberhalb 1800 Fuß NN geht's deutlich langsamer aufwärts mit 1,8 und bald mit 1,5 m/s. Wer sich hin und wieder zur Grenze der Transponderfreiheit hocharbeiten will, braucht Geduld und auch im Sommer eine warme Jacke. Dann aber wird die Ausdauer mit einem dicken Paket großer Emotion belohnt. In 5000 Fuß im offenen, weit nach vorne ausragenden Sitz eines Pushers völlig frei und ohne wahrnehmbare Geschwindigkeit über Grund im Raum zu „schweben“, ist ein großartiges Erlebnis, das man nicht so schnell vergisst. Halbwegs schwindelfrei sollte man freilich sein.

Das Kontrastprogramm läuft häufiger und ist das „Heimspiel“ für den Uli: Aus der Platzrunden-Höhe heraus „abtauchen“ über Feldern und Wiesen auf ganz legale 500 Fuß. Da brummelt man dann fast mit Standgas

vor sich hin und kann die Landschaft sogar riechen.

DER PILOT FLIEGT. NICHT DER FLIEGER

Auch wenn der Uli kein typischer Spornradflieger ist, die Füße sind immer ein wenig im Dienst. Auch in der Luft. Das Querruder dagegen darf man ruhig mal sich selbst überlassen. Notfalls lässt sich der Uli ganz ordentlich auch ohne fliegen. Zusammen mit der simplen, aber wirkungsvollen Feder-Trimmmung des Höhenruders lässt es sich in ruhiger Luft entspannt dahingleiten.

„Hands off“ ist aber so gut wie niemals angesagt. Ein so leichter Flieger mit so geringer Flächenbelastung (weit unter dem Limit der Bauvorschrift, die bis 25 kg/qm gestattet) will immer je nach Thermik und Wind mehr oder weniger aktiv geflogen werden. Aber man hat außer dem „puren“ Fliegen ansonsten ja auch wirklich überhaupt nichts zu tun. Navigation hat man beim Hausrevier im Kopf. Die „Plichtkarte“ für den Fall des Falles steckt praktisch unbenutzbar in der Jacke. Und wer gerne regelmäßig seinen Uhrenladen scannt, kommt beim Uli herb auf Entzug. Die vorgeschriebenen Anzeigen für Höhe und Geschwindigkeit darf man, muss man aber nicht ständig im Auge behalten. Meist wird der Uli so geflogen, wie es bei diesen Geräten am schönsten ist: mit dem „Allerwertesten“

HARMLOSES, BERECHENBARES FLUGVERHALTEN

Mit dem Uli NG (Der Zusatz New Generation ist entscheidend) kann man nur deshalb „einfach so“ fliegen, weil er ein extrem gutmütiger Kumpel ist. Weicher Einsatz der Pendelruder mit guter Rückmeldung trotz geringem Krafteinsatz und nicht zu kurzen Wegen, die bei Vollausschlag gute Wirkung bringen (Slip). Der Stall kommt nach Herstellerangabe mit MTOW bei 50 km/h, bei „meinem“ 220 kg Abfluggewicht laut Fahrtmes-



ser noch etwas langsamer. Nie habe ich selbst erlebt oder auch nur von anderen gehört, dass der Uli NG unvorhersehbar oder gar zickig reagiert hat. Das liegt vor allem an der neuen Fläche des Weller Uli NG, der sich ganz erheblich vom alten Scheibe-Uli unterscheidet. Die Fläche des NG ist völlig anders aufgebaut und hat ein neues Profil mit deutlich weicherem Überziehverhalten. Allerdings auf Kosten der von 45 km/h auf 50 km/h angehobenen Stallgeschwindigkeit. Wer mit einem alten Scheibe-Uli früher einmal eine Schrecksekunde beim Strömungsabriss erlebt hat, sollte sich davon also auf keinen Fall von einem Flug im Weller-Uli NG abhalten lassen.

KIS AUCH IN DER PRODUKTION

Zusatznutzen der neuen Fläche: Sie kommt ohne produktionstechnisch aufwändige und daher teure Schränkung aus. Alle Rippen haben identische Abmessungen. Als weniger eleganter, aber funktional vollwertiger Ersatz für die Schränkung sind die Querruder in Neutralstellung leicht nach oben ausgeschlagen (Foto). Daher liegt die Strömung außen im Bereich der Querruder länger an, während sie an den Flächenabschnitten zum Rumpf hin schon abreißt. Der Flieger stellt weicher und bleibt länger steuerbar. Die geringe aerodynamische Verschlechterung spielt bei einem Uli keine spür- oder messbare Rolle.

LANDEN OHNE SPORNAD-TÜCKEN

Der Ur-Uli von Scheibe wurde früher zur Ausbildung von „Fußgängern“ genutzt, als noch keine UL-Zweisitzer erlaubt waren. Der Flugschüler rollte, hopste und flog von Anfang an allein, wenn auch unter Aufsicht und Anleitung.

Das wäre mit einem typischen Spornrad-Flieger, der gern einmal zum Tanz mit Ringelpiez auffordert, nicht möglich gewesen. Der Uli NG ist noch gutmütiger und verzeiht noch mehr Fehler.

Im Endteil: Die meisten UL-Flieger ziehen sich im Vertrauen auf die Quasi-Flugmotoren Rotax 912 heute so flach mit Schleppgas an die Schwelle, wie man es früher nur von den E-Klasse-Fliegern kannte. Bei den kleinen Antrieben, die jetzt in der neuen 120 kg-Klasse zum Einsatz kommen, sollte man wohl eher wie in der UL-Ausbildung zu Zweitakt-Zeiten sehr hoch mit viel Sicherheitsreserve für einen Motorausfall reinkommen und dann lieber am Ende sehr zügig die überschüs-

sige Höhe abbauen. Bei dieser wichtigen Aufgabe ist der Uli trotz fehlender Klappen (KIS) hundert Prozent in seinem Element: Ungeachtet der fehlender Rumpfbespannung geht er willig in einen kräftigen und wirkungsvollen Slip.

KINETISCHER ENERGIEMANGEL

Das Wichtigste beim Landen: Die Kombination aus hohem Widerstand und minimaler Masse lässt beim Ausrunden die Fahrt schneller wegschmelzen, als es der Uli-Neuling bemerkt. Es ist daher ziemlich egal, mit welcher Geschwindigkeit man über die Schwelle kommt. Abfangen, einmal tief durchgeatmet, und der Uli ist bereit zum Aufsetzen. Das kann – fast wie bei einem Bugrad-Flieger – durchaus deutlich oberhalb der Stall-Grenze (50 km/h) erfolgen, ohne dass der Flieger das Hüpfen anfängt. Trotzdem ist man immer schnell runter auf Schrittgeschwindigkeit und muss zum Rollen wieder Gas nachschieben. Betrachtungen jeglicher Art zur Ausrollstrecke sind selbst auf dem allerkleinsten Platz ganz einfach überflüssig. Auch das ist KIS.

„Richtig“ gelandet mit am Ende voll durchgezogenem Knüppel, setzt das Spornrad deutlich vor dem Hauptfahrwerk auf, was zusätzlich stabilisiert. Aber auch sonst hält sich die Spornrad-Beiarbeit beim Uli – wie beim Start – auch beim Landen angenehm in Grenzen. Bugrad-Umschuler brauchen keine Sorge haben.

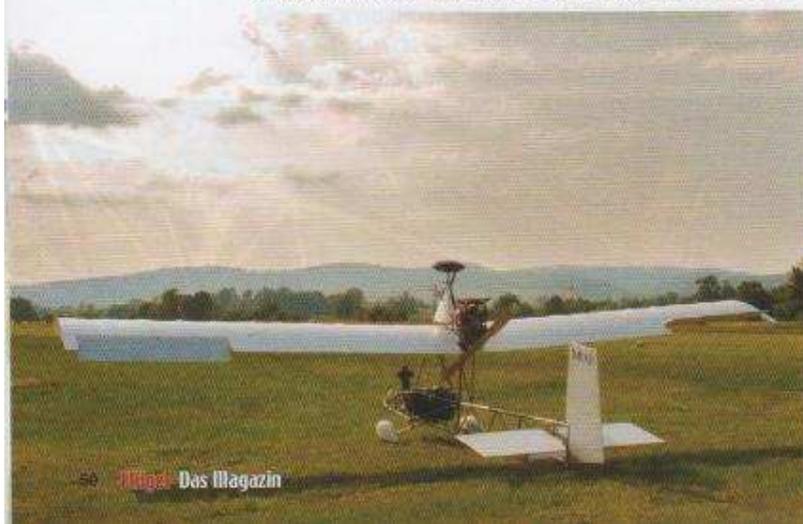
SEITENWIND

Das Handbuch nennt als Anfluggeschwindigkeit bei ruhigem bis leicht böigem Wetter 65 km/h. Aus den oben genannten Gründen kann man gewohnheitsmäßig zur Sicherheit etwas schneller anfliegen. Das freut dann auch die Nr. 2 in der Platzrunde. Und schneller sein muss man ohnehin, wenn es bockig ist und windet. Die „erprobte“ Seitenwindkomponente laut Handbuch beträgt nur 15 km/h. Damit geht der Hersteller nach meiner Auffassung bewusst auf die (sehr) sichere Seite. Der Uli kann mehr, als man ihm beim ersten Anblick zutraut. Höhere Seitenwindkomponenten sind mit Überfahrt (75 - 80 km/h) und konsequent bis zum Aufsetzen hängender Fläche unerwartet gut machbar. Hier muss der Pilot – wie bei jedem Flieger – seine Grenzen kennen bzw. ausloten. Doch das hat dann mit dem Genussfliegen, für das der Uli gebaut wird, nicht mehr viel zu tun.

Und für den Notfall haben alle „wirklich leichten Flieger“ ja eine Trumpfkarte in der Hand: Fast jeder Grasplatz bietet in mehr oder weniger großem Winkel quer zu den Bahnreitern eine anfliegbare 50 bis 70 Meter-Strecke, die günstiger zum Wind liegt.

STRECKEN, ZEITEN: „WAS GEHT?“

Nicht nur in Sachen Crosswind sind bei einem so leichten und auch langsamen Flieger die Grenzen enger gesteckt. Die Frage, was mit einem Uli machbar ist, sollte man kurz und ehrlich wie bei einem kleinen Segelboot beantworten: MIT der Natur „geht“ sehr viel. GEGEN die Natur „geht“ fast nichts. Anstatt festzulegen „Ich will heute nach XYZ“, fragt man sich einfach: „Wohin kann



ich heute fliegen, um möglichst viel Flugspaß, aber keinen Stress zu haben?"

Rückweg-Stress beim Tagesausflug beseitigt man – wie beim Daysailing – mit einem Ziel im Wind. Selbst wenn der dreht, wird der Rückweg nicht länger. Dreht er nicht, ist ein unterhaltsamer zusätzlicher Abstecher drin. Der Weg, das Fliegen, ist schließlich das Ziel.

Man muss sich eben der Grenzen bewusst sein: Bei überraschenden 20 Knoten Höhen-Wind auf der Nase wird bei 75 km/h V Reise aus einem eineinhalbstündigen Hinflug ein dreistündiger Rückflug. Was nicht nur die Treibstoffreserve ankratzt, sondern auch Kondition und Laune auf den Tiefpunkt bringen dürfte...

Umgekehrt: Mit genügend Zeit und ohne enge Termine für die Rückkehr kann man nach der Devise „Mit der Natur“ in einem Uli erlebnisstarke Luftwanderungen über etliche Tage hinweg genießen. Bis zu 15 kg Gepäck dürfen in die hinter dem Sitz installierte Reisetasche mitgenommen werden. Bei 235 kg MTOW geht das bei einem 86 kg Piloten und vollem Tank (14 kg) gerade auf – ganz legal.

DER ULI : NICHT FÜR JEDEN. UND NICHT FÜR ALLE TAGE

Zugegeben: Das „wirklich leichte Fliegen“ ist eine recht kleine Marktnische und kann das ruhig auch bleiben. Es ist eben nur eine Option unter vielen, um Freude am Fliegen zu haben. Es liegt abseits des anhaltenden Trends zum „Höher, Schneller, Weiter“ – aber wird durch die neue 120 kg-Klasse, die ja höchst attraktive Bürokratie-Freiheit bietet, neu belebt. Der Uli NG markiert, wie beispielsweise auch die Neuentwicklung des italienischen Zigolo, selbst innerhalb dieser per Gesetz in der Performance beschränkten Klasse die ulti- und auch langsamste Spielart. Das ist kein Fluggerät für jeden. Und macht auch seine zahlreichen Liebhaber nur an freundlichen Tagen hundertprozentig glücklich.

Die meisten Interessenten der „Leichten Luftsportgeräte“ werden neue, weniger extreme Konstruktionen vorziehen. Ekolot hat bald den modernen Motorsegler „Eif“ am Markt, und auch der Nachfahre des Uli NG, der klassische Hochdecker „Rebell“ mit geschlossenem Rumpf von Roman Weller, ist schon in der Flugerprobung. Auch er wird mit einer Reisegeschwindigkeit von 90 bis 100 km/h und einer Vne von knapp 130 km/h ein deutlich breiteres Einsatzspektrum auf Überlandflügen und auch in der kälteren Jahreszeit bieten.

Aber allen „Leichten Luftsportgeräten“ wird eines gemeinsam sein: Stressfreies, pures Genussfliegen ohne Leistungs- und Kostendruck. Den Uli NG gibt es flugfertig für 21.000 Euro inklusive Mehrwertsteuer. ●

ULI NG VON WELLER FLUGZEUGBAU

offene Gemischtbauweise mit Spornrad und Schubtriebwerk. Zulassung als 120-kg-Dreisitzer, Musterprüfung gemäß LTF-L.

Angaben des Herstellers und Messwerte im Rahmen der Musterprüfung

DIMENSIONEN

Spannweite	9,68 m
Tragfläche	12,97 qm
Leergewicht	120 kg
Max. Abfluggewicht	235 kg
Sitze	1
Tankinhalt	20 Liter
Motor	Briggs & Stratton Vanguard 630 630 ccm, 2 Zylinder Viertakter
Leistung	30 PS
Getriebe	2,28 : 1 (Weller)
Propeller	2-Blatt Holz, 1,4 m Durchmesser
Verbrauch	5,1 l/h (bei Vr)
Preis	21.000 Euro inklusive MwSt
Kitpreis	nicht vorgesehen

LEISTUNGSDATEN

Startrollzeit	20 s (bis zum Abheben)
Vz	2,2 m/s @ 60 km/h
Vr	70 km/h (Vreise @ 65%)
Vmax (GPS)	85 km/h, horizontal, Vollgas
Vmc0 (GPS)	53 km/h (Vmin, max. Klappen)
Vs0 i	50 km/h (Stell, max. Klappen)
Rollzeit	links + rechts: 8 s/90° @ 80 km/h
Bremsen	mit den Füßen
Parkbremse	keine
Funkgerät	tragbar
Transponder	nein
GPS	tragbar

COCKPIT-KOMFORT

Breite	0,6 m (Sitz)
Höhe	2,45 m
Länge	5,5 m
Sitz	nicht verstellbar
Pedalen	nicht verstellbar
Sicht	in alle Richtungen sehr gut

SICHERHEIT

Gurte	4-Punkt
Gefährliche Punkte	Suchtgefahr
Steuerung	langsam
Bedienung Instrumente	gut
Rettingssystem	Charly ES 78

HERSTELLER

Roman Weller Flugzeugbau
74523 Schwäbisch Hall - Biberfeld
Tel: +49 791 56732
weller-sha@gmx.de, www.weller-flugzeugbau.de