

Flying Spaß-Maschine:
rumkurven, reisen, schulen,
schleppen – selten bietet
ein UL so viele Möglichkeiten
wie die Vampire II



UL-PILOT-REPORT: FLYING MACHINES FM 250 VAMPIRE II

Göttlich!

So konventionell dieser tschechische Tiefdecker erscheint – er ist schnell, günstig und fliegt exzellent. Mit ihrer Vampire II haben die Ivanov-Brüder einen richtig guten Allrounder geschaffen. Jetzt ist die 80-PS-Version in Deutschland musterzugelassen

»Die Eier legende Woll-Milch-Sau? Nein, aber wenn die Vampire II eine Sau wäre – vielleicht«

TEXT & FOTOS **Peter Wolter**

Ob er hier so etwas wie der Chef-fluglehrer sei, frage ich Ulf Herder. Der Segelflug- und UL-Pilot hat Vampire-Importeur Siegfried Vent bei der deutschen Musterzulassung des tschechischen Tiefdeckers unterstützt. Noch bevor Ulf antworten kann, wirft Siegfried ein: »Einen Chef gibt es hier nicht.« Und nach kurzem Zögern: »Hier gibt es nur Gott.«

Und wahrscheinlich gibt es in Deutschland keinen UL-Anbieter, der weniger die Werbetrommel für sein Produkt rührt als

der 54-jährige Hesse. Pressemitteilungen? Nichts. Dass er Importeur von Flying Machines ist? Nichts. Dass sein Gerät die Musterzulassung hat? Nichts. Nur weil Siggis so zurückhaltend ist, kann er sich den Chef-Witz leisten: Er ist der Antityp eines Flugplatz-Patriarchen und marktschreierischen Flugzeugverkäufers.

Dabei hätte er allen Grund, selbstbewusster aufzutreten: Ihm gehört der Flugplatz Mühlberg-Waldeck am Edersee, wo er eine UL-Flugschule betreibt, mit seiner Vampire II Segler schleppt und das UL auch verchartert. Er ist der Gott am Platz, aber natürlich bevorzugt er einen unscheinbaren Auftritt, wie alle Götter auf Erden.

Als ihm klar wurde, dass die Kosten in der Echo-Klasse in den Himmel wachsen, begann er sich nach einem Ersatz für seine DR 400 umzusehen; mit dem 180-PS-Viersitzer hatte schon Siggis Ex-Schwiegervater geschleppt, der Gründer des Flugplatzes. Auch ein UL schien dem Schlepp-Job gewachsen zu sein. Schnell, ausbildungstauglich, günstig in Anschaffung, Unterhalt und Betrieb – das waren weitere Kriterien, auf die es ankam. Bei der Sondierung von Mustern stellte sich aber heraus, dass die Versprechen mancher UL-Anbieter nicht stimmten: Entweder die Steigrate war niedriger oder das Gewicht höher, oder die Maschine flog nicht so, wie man es von einem

Schleppflugzeug erwartet, nämlich gutmütig und gleichzeitig agil – »wenn einer am Seil was falsch macht«, sagt Siggis, »muss man in der Lage sein, darauf zu reagieren«. Der Tip eines Freunds brachte ihn schließlich auf die tschechische Vampire II der Zwillinge Roman und Marek Ivanov, die in Rasošky auch Trikes fertigen. Deren Kunststoff-Dreischser sei eventuell die »Eier legende Woll-Milch-Sau«, die er suche.

Warum, frage ich den Importeur, solle eigentlich jemand einen Haufen Geld einer Firma geben, die keine langjährige Reputation hat, von der man nicht weiß, ob sie in ein paar Jahren noch existiert und Ersatzteile liefern kann – wenn es namhafte Herstel-

1 | Schnörkellos: Der schlanke Composite-Tiefdecker steht auf einem soliden Fahrwerk. Die Tragfläche ist mit 7,8 Metern vergleichsweise kurz

2 | Geräumig und sicher: Die Kabine ist innen 1,10 Meter breit. Das Junkers-Rettungssystem schießt nach oben aus, wahlweise auch zur Seite

3 | Effizienter Antrieb: Mit 80-PS-Rotax erzielt das UL ausgezeichnete Flugleistungen. Dazu trägt auch der perfekt harmonisierende Peszke-Propeller aus Polen bei

ler wie TL, Aerospool oder FK Lightplanes gibt, die ähnliche ULs anbieten: Kunststoff-tiefdecker mit Bugradfahrwerk, Side-by-side-Cockpit und Rotax-Motor. Die Antwort: »Weil man dafür ein Flugzeug bekommt. Wieder so ein Siggis-Witz. Oder doch Ernst?

Vielleicht hatte mich die Vampire deshalb nie sonderlich interessiert, weil sie genau das zu sein schien: ein Allrounder ohne markantes Profil. Doch als nach der 100-PS-Version ein zweites Modell, mit 80 PS, die DAeC-Musterzulassung erhielt, wuchs meine Neugier: Flying Machines, Vampire II, Flugschule Edersee – da muss man mal hin.



Was dann an einem trüben Tag in Waldeck vor mir steht, glänzt durch eine interessante Mischung aus hochwertiger Aerodynamik, Konstruktion und Bauweise einerseits sowie schlichter Systemauslegung andererseits. Beim Tragwerk, das aus GfK und Cfk besteht, wurde eine Bruchlast von 9,9 g zugrunde gelegt. Die Verarbeitung macht einen sauberen Eindruck, Oberflächengüte und Anfassfestigkeit sind hoch. Das Hauptfahrwerk leitet Landestöße nicht in die Fläche ein, sondern in den Rumpf, und am Bugfahrwerk fallen die vielen Stahlrohr-Abstützungen zur Übertragung der Kräfte in den Brandspant und den Motorträger auf. Die GfK-Hauptfahrwerksbeine sind gewickelt, was geringe Materialermüdung verspricht. Im Cockpitbereich zeugt Aramidfaser von der Einsicht, dass es hier nicht nur um Steifigkeit und Festigkeit geht, sondern bei einem Unfall auch um Durchdringungsschutz.

Einfach gehalten sind hingegen Höhenrudertrimmung, Flaps und Antrieb: Spaltklappen und Trimmung arbeiten mechanisch, und der Rotax 912 hat weder Einspritzung noch Airbox oder Verstellpropeller. Anders als der 100-PS-Rotax, mit dem Siggis Schleppmaschine ausgerüstet ist, funktioniert der 80-PS-Motor bei einem schnellen Flugzeug auch mit Festpropeller recht gut: Er entwickelt sein maximales Drehmoment schon bei 4800 rpm und nicht erst bei 5200, wie der 912 S. Eine nied-

TECHNISCHE DATEN	
FM 250 Vampire II	
Spannweite	7,80 m
Flügelfläche	10,05 m²
Länge	6,05 m
Höhe	2,16
Leermasse	ab 280 kg
MTOM	472,5 kg
Tankinhalt	1 x 68 l oder 2 x 50 l
Motor/Leistung	Rotax 912/80 PS
Propeller	Peszke, 3-Blatt, fest (einstellbar), Cfk, 1,70 m
V _{min}	65 km/h
V _{Reise}	ca. 200 km/h
V _B	220 km/h
V _{ne}	270 km/h
bestes Steigen	ca. 5 m/sec
Reichweite	mit einem Tank: ca. 950 km plus 30 Min. Reserve; mit zwei Tanks: ca. 1430 km plus 30 Min. Reserve
Preis	ab 83 000 Euro inkl. MwSt.
Vertrieb	Flugschule Edersee Bahnhofstraße 3 34513 Waldeck
Telefon	05623/61 09
Internet	www.flugschuleedersee.de
Die Schleppversion mit 100-PS-Rotax-Motor und Verstellpropeller wiegt 294 Kilo und darf zurzeit Segelflugzeuge bis 655 Kilo schleppen. Geplant ist die Auflastung auf 750 Kilo (in Tschechien bereits zugelassen). Preis mit Schleppvorrichtung: ab 93 700 Euro inkl. MwSt.	

rige Drehzahl beim Start und im Steigflug – unvermeidbar mit Allround-Festpropeller – hat weniger Leistungsabfall zur Folge als beim 100-PS-Triebwerk. Weil dessen nutzbarer Drehzahlbereich kleiner ist, braucht es eher einen Verstellprop. Außerdem wiegt die feste Peszke-Luftschraube sechs Kilo weniger als der Woodcomp-Verstellpropeller, mit dem die 100-PS-Vampire II fliegt. Mit Basisausstattung kommt die 80-PS-Vampire II auf eine Leermasse von gerade mal 280 Kilo – okay, ohne die 1,5 Kilo schweren Radverkleidungen und mit lediglich einem Flächentank. Doch dessen Fassungsvermögen von 68 Litern (alternativ werden zwei Tanks à 50 Liter angeboten) dürfte den meisten Kunden genügen. So ist mit der 80-PS-Vampire II eine Zuladung von 193 Kilogramm möglich – viel für diese Art von UL und deutlich mehr als mit der 100-PS-Schleppmaschine, die leer 294 Kilo wiegt.

Beim Einsteigen eine angenehme Überraschung: Die Haube öffnet sehr weit, sodass man im Fußraum aufrecht stehen kann – bei dem aufgeweichten Boden heute hätte niemand auf die Sitze treten wollen. Vor dem Start rollen wir zum Süden der Piste, neben mir sitzt Ulf Herder. Die Bremsen bedient man per Handhebel auf der Mittelkonsole, dahinter das Gas, rechts davon Trimmung, ganz hinten Landeklappen. Die Haubenverriegelung ist zwischen den Sitzlehnen.

- 1 | Willkommen im Cockpit!** Die Haube öffnet so weit, dass man direkt in den Fußraum steigen kann. Bremse, Gas, Klappen und Trimmung werden auf der Mittelkonsole bedient
- 2 | Vampire-Fans:** Musterbetreuer Sigi Vent (l.) und Erprobungspilot Ulf Herder
- 3 | Weiterentwickelt:** Gegenüber der Vampire I hat die »II« einen längeren Rumpf und eine größere Seitenleitwerksflosse
- 4 | Über allem:** Die Sicht nach draußen ist ausgezeichnet – man sitzt relativ hoch

Zügig geht es in den März-Himmel nördlich des Edersees. Klappen von 15 auf null Grad, 120 km/h halten, Kugel in die Mitte – was sagt das Vario? Fünf Meter pro Sekunde – nicht schlecht zu zweit mit 80-PS-Motor. Der Propeller, erklärt mir Ulf, sei ein Kompromiss aus Steig- und Reiselatte. Die Steigrate könnte also noch besser sein, die Höchstgeschwindigkeit ebenfalls, bloß nicht mit demselben Prop. Umso mehr überrascht mich die Levelspeed: 230 km/h bei 5400 Umdrehungen pro Minute. Für die Zulassung, sagt Ulf, habe er in ruhiger Luft auf 2500 Fuß 237 km/h bei 5500 rpm gemessen. Das sind bloß 9 km/h weniger als mit der 100-PS-Version und Verstellpropeller! Und die kostet 7735 Euro mehr. 860 Euro für 1 km/h – wär's das wert?

Wer nicht schleppen will, ist mit dem 80-PS-Flieger besser bedient. Preis, Gewicht, Verbrauch und Laufruhe sprechen

für den kleineren Motor. Und der Performance-Unterschied ist marginal: Bei Reiseleistung, 4800 rpm, zeigt der Fahrtmesser 200 km/h an; die 100-PS-Maschine soll bei gleicher Drehzahl etwa 205 km/h schaffen. In beiden reicht der grüne Fahrtmesserbereich bis 220 km/h.

Je länger wir fliegen, desto eher verstehe ich, dass Sigi dieses Flugzeug wollte, um Segler zu schleppen, unabhängig vom Antrieb: Die Vampire II reagiert exzellent auf jedes Ruder, die Agilität ist phantastisch! Beim 45/45-Grad-Kurvenwechsel vergehen nur 1,5 bis 1,7 Sekunden. Und die Gutmütigkeit, der andere Aspekt, der hohe Priorität genoss? Mit und ohne Klappen kündigt sich der Strömungsabriss durch Vibrationen an, kurze Schwingungen um die Querachse. Noch weiter verlangsammt nimmt die Vampire II ihre Nase runter und legt sich dabei etwas nach links. Im Stall mit Schräglage das Gleiche, unabhängig von der Kurvenrichtung.

Die Sicht aus der großen getönten Glaskuppel ist sehr

gut. Hier kommt den Insassen die im Vergleich zu Mustern wie Dynamic oder VL-3 etwas aufrechtere Sitzposition zugute. Mich fröstelt. Nach dem Fotoflug zuvor, mit einer P92 und ausgehängter Tür, sitzt

SCHIFFMANN LUFTFAHRTVERLAG GMBH

Ausbildung. Weiterbildung. Fliegen.

- In unserem Sortiment:
- Der Flieger-Taschenkalender – Ihr unentbehrlicher Lotse in der Luft und am Boden!
 - Der PPL-Fragenkatalog mit allen relevanten Prüfungsfragen.
 - Flugbücher zur Eintragung von Flugzeiten ...
- ... und vieles mehr.

Bestellen Sie bei Ihrem Fachhändler!

Mehr Infos unter: www.schiffmann.de



- 1 | Gut konstruiert:** Das Bugradfahrwerk ist mehrfach abgestützt, die Abluftöffnung effektiv
- 2 | Vom Feinsten:** Beringer ist heute das Maß der Dinge bei Flugzeugbremsen
- 3 | Winzig, aber wirkungsvoll:** Die Querruder ermöglichen schwindelerregende Rollraten
- 4 | Toll abgestimmt:** Die Ruderansprache lässt keine Wünsche offen. Getrimmt wird mechanisch


mir die Kälte noch in den Knochen. »Lass uns die Heizung aufdrehen«, schlage ich Ulf vor – doch die ist schon ganz auf. Da könnte Flying Machines noch was machen. Fliegerisch fallen mir keine Schwachpunkte auf.

Zur Landung verlangsame ich auf 80 bis 90 km/h, damit die Kraft am Klappenhebel nicht so hoch ist, und ziehe die Trimmung ganz nach hinten. So stellt sich die Anfluggeschwindigkeit von 100 km/h ein, 20 km/h unter dem Ende des weißen Fahrtmesserbereichs.

Wow – was für ein Flugzeug! Waldeck war einer dieser Termine, bei denen die Erwartungen nicht im Euphorie-Bereich liegen und von denen man dann grinsend zurückkommt: Die Vampire II ist schnell, wendig, gütig, wirtschaftlich, technisch auf hohem Niveau, für die Ausbildung geeignet und mit 100-PS-Motor auch als Schleppmaschine. Ein richtig guter Allrounder, von dem bis heute in mehreren Ländern rund 45 Exemplare ausgeliefert wurden.

Alles super? Nein, wie bei keinem Flugzeug. Mir persönlich ist das Design zu wenig markant: Mit der im Kabinenbereich vorn ebenso flach ansteigenden wie hinten abfallenden Silhouette bleibt die Formensprache indifferent. Hier setzen Dynamic und VL-3 klarere Statements. Gewonnen hat die Optik immerhin durch ein tieferes, stärker zugespitztes Seitenleitwerk, das die aktuelle Vampire von der »I« unterscheidet. (Zusammen mit dem verlängerten Rumpf wurde so die Gierstabilität verbessert.) Die Heizung – nicht so wichtig. Eher schon das

Gepäckfach hinter den Sitzen: Die Trennwand zum Rettungssystem macht es sehr schmal, und mit acht Kilo darf es nicht gerade üppig beladen werden. Zur Not könnte man unter den herausnehmbaren Sitzschalen noch etwas verstauen, doch dort verlaufen Systemteile, zu denen es keine Abgrenzung gibt.

83 000 Euro verlangt der Importeur für die grundausgestattete Vampire II. Das ist relativ wenig. Von den vergleichbaren Mustern liegt nur die Peregrine aus Brandenburg und die italienische Freccia preislich unter dem Tiefdecker der Ivanov-Brüder. Auch sonst hat deren fliegende Maschine so viele Qualitäten, dass sie auf dem UL-Markt ruhig etwas lauter daherkommen könnte. Aber Gott schreit eben nicht. 



Anfängertauglich: Im Langsamflug spielt die Vampire II ihre Gutmütigkeit aus