

VEREINIGUNG DEUTSCHER PILOTINNEN

Vereinigung Deutscher Pilotinnen e. V. | im Deutschen Aeroclub e. V. | Mitglied bei AOPA Germany | Member of the Federation of European Women Pilots

VDP

NACHRICHTEN

DAS OFFIZIELLE MITTEILUNGSBLATT
DER VEREINIGUNG DEUTSCHER
PILOTINNEN E.V. (GEGRÜNDET 1968)

53. JHV – Bielefeld gibt es doch!

Ballonfahren mit Dolores

60 Jahre Segelflug: Ingrid Blecher

Mit dem Heli über 18 Eurofighter

**Zara Rutherford: Mit dem UL
um die Welt**

**Mit den Pyrenäenfliegern
unterwegs**

Historie: Marga von Etzdorf



2021/22





Ankunft in Hangelar (EDKB)

Die ersten 1.000 km mit unserer neuen Aeroprakt-32

von Anja Kasper

Vor knapp zwei Jahren beauftragte mich mein Verein, einen Ersatz für eine unserer langjährigen Vereinsmaschinen, eine FK 9 ELA, zu suchen, dann natürlich mit 600 kg Zulassung. Nach längerer und aufwändiger Recherche in dem anfangs noch etwas undurchsichtigen 600-Kilo-UL-Dschungel blieben als Schulterdecker letztlich nur noch die neue FK 9 Mark VI und die Aeroprakt-32 in der engeren Wahl.

Die A-32, die mit Ausnahme der Ruderflächen in Ganzmetallbauweise gefertigt wird, zeichnet sich dabei durch ein unschlagbares Preis-Leistungs-Verhältnis aus. In der „Grundausstattung“ war sie ca. 20.000 € preiswerter als die vergleichbare FK 9, so dass wir uns dazu entschlossen hatten, mal „was Neues“ auszuprobieren. Unsere in der Ukraine gefertigte A-32 wurde Anfang Juli 2021 zur Endmontage nach Polen geliefert und bei Aeroprakt in Zator fertiggestellt. Dort konnte ich sie nun abholen.

Zusammen mit unserem Fluglehrer Christian und dem Vorstandsmitglied Marco reiste ich also mit einem Linienflug nach

Krakau, um am frühen Nachmittag in Zator bei Aeroprakt einzutreffen. Da stand sie nun, unsere schicke, weiße, nagelneue Maschine, geschmückt mit Luftballons und kleinen Geschenken auf den Sitzen. Wir konnten es natürlich gar nicht erwarten, sie Probe zu fliegen.

Ich hatte sie zuvor zwar auch schon einmal in Strausberg beim Aeroprakt Vertriebspartner Cloud9 Aviation fliegen dürfen, aber es war hier natürlich wieder vieles neu und ich musste auch aus versicherungstechnischen Gründen mit Aleksander von Aeroprakt eine längere Einweisung mit einigen Platzrunden absolvieren. Nachdem auch Christian seine Einweisung erfolgreich abgeschlossen hatte, gingen wir gemeinsam noch etwas typisch Polnisches essen, bevor es am nächsten Tag auf den rund 1.000 km Trip nach EDKB Hangelar gehen sollte. Sicherheitshalber ließen wir allerdings den viel gepriesenen „Zoladkowa Gorzka“ nach dem Essen weg.

Bei traumhaftem Flugwetter starteten wir nach einem umfangreichen letzten Check beim Hersteller entspannt gegen

11:00 Uhr in Zator und steuerten unseren geplanten Zwischenstopp in EDCM Kamenz an.

Viel Sightseeing war leider nicht drin, da der Flieger für die Überführung nach Deutschland nur über eine vorläufige Ver-





Übergabe in Zato (EPZT)/Polen



En route

kehrszulassung verfügte und eigentlich auch nur zu genau diesem Zweck von mir geflogen werden durfte.

Zwei, drei Kurven zur Gewöhnung an den neuen Flieger waren natürlich trotzdem

drin, aber wir waren auch bestrebt, den polnischen Luftraum zu verlassen und die A-32 schon mal in Deutschland zu landen. Nach einer kurzen Stärkung in Kamenz begaben wir uns dann auf die restlichen 520 km.

Ich kann jetzt schon sagen, dass sich die A-32 wirklich toll fliegen lässt, im Innenraum sehr komfortabel ist und ganz hervorragende Flugeigenschaften hat.

Für mich war das auf jeden Fall die bisher längste Strecke, die ich nonstop als PIC geflogen bin und so konzentrierte ich mich noch ein letztes Mal voll auf die Landung in EDKB Hangelar, die – wie wir bereits im Endanflug erkennen konnten – an der Landebahn von zahlreichen Vereinsmitgliedern erwartet und verfolgt wurde.

Nach einem ersten großen Hallo und reichlich Schulterklopfen war die Erleichterung nach diesem erfolgreichen Projekt dann doch groß und ich gönnte mir mit Christian ein wohlverdientes Landebier.

Und weil die A-32 so günstig war, haben wir unsere FK 9 erstmal behalten und fliegen sie jetzt immer noch ...

Aeroprakt-32 / D-MIPO

MTOW	600 kg
Motor	Rotax 912 ULS (100PS)
Propeller	Kievprop, Dreiblatt
Tankinhalt	2 x 45 l Flächentanks
Leermasse mit Glascockpit.	340,3 kg
Startrollstrecke	120 m
Landerollstrecke	158 m
Steigrate bei V _x	2,8 m/s (551 ft/min)
Steigrate bei V _y	4,2 m/s (827 ft/min)
VNE.	240 km/h
VCruise	215 km/h (bei 5.500 U/min)
VS1	60 km/h
VSO	55 km/h
Länge	6,27 m
Höhe	2,22 m
Spannweite	9,45 m
Flügelfläche	12,83 m ²



Rollout zur Einweisung und Übergabe