

E 3757 D

hobby

Nr. 21

14-10-1970

2,- DM

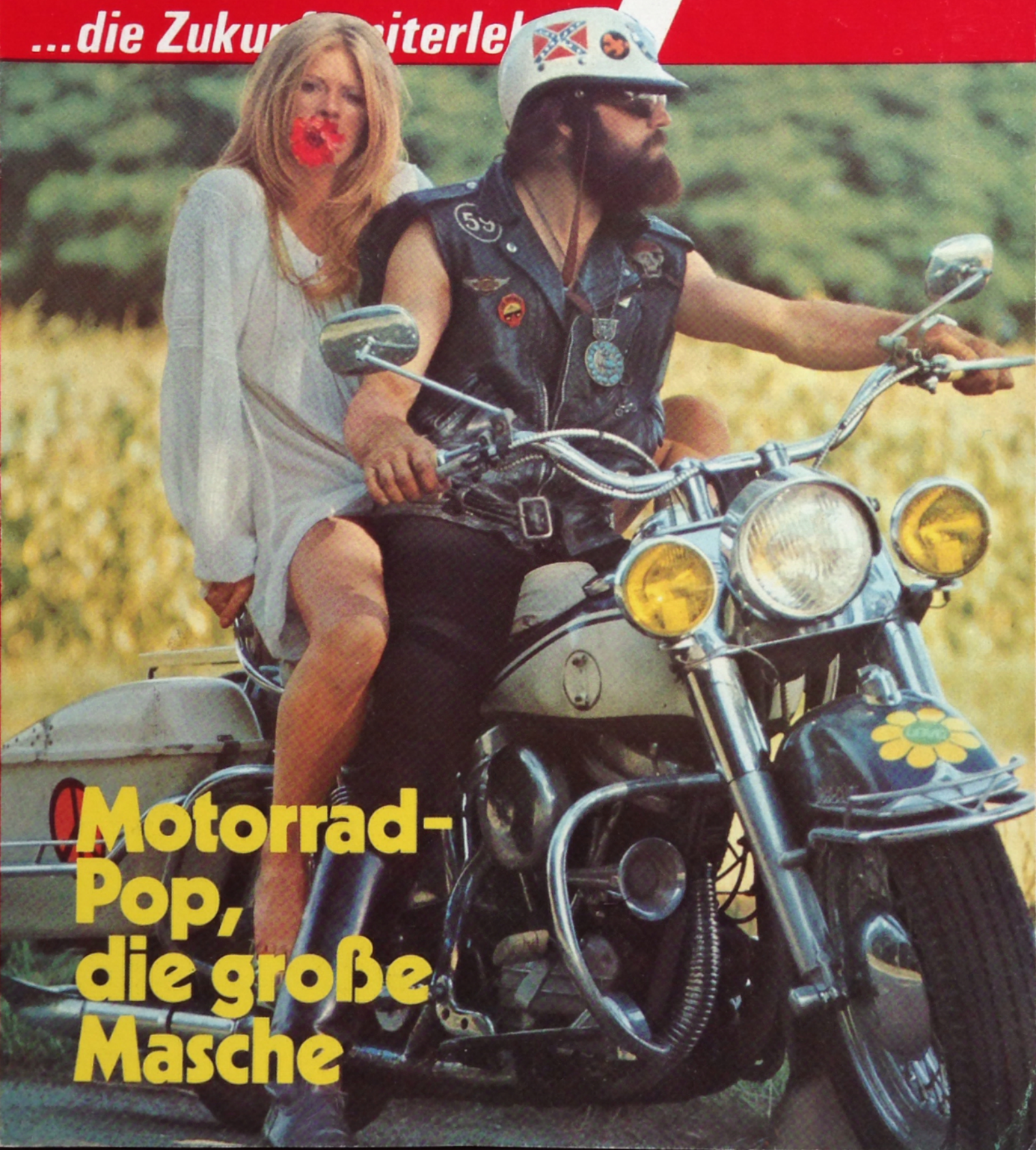
Österreich: 16 S

Schweiz: 2,40 Fr.

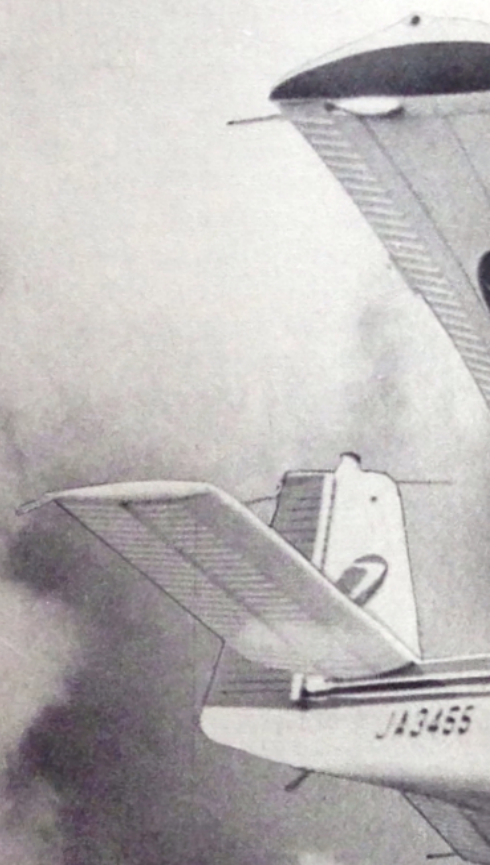
Italien: 400 L

Niederlande: 2,30 fl

...die Zukunft weiterleben

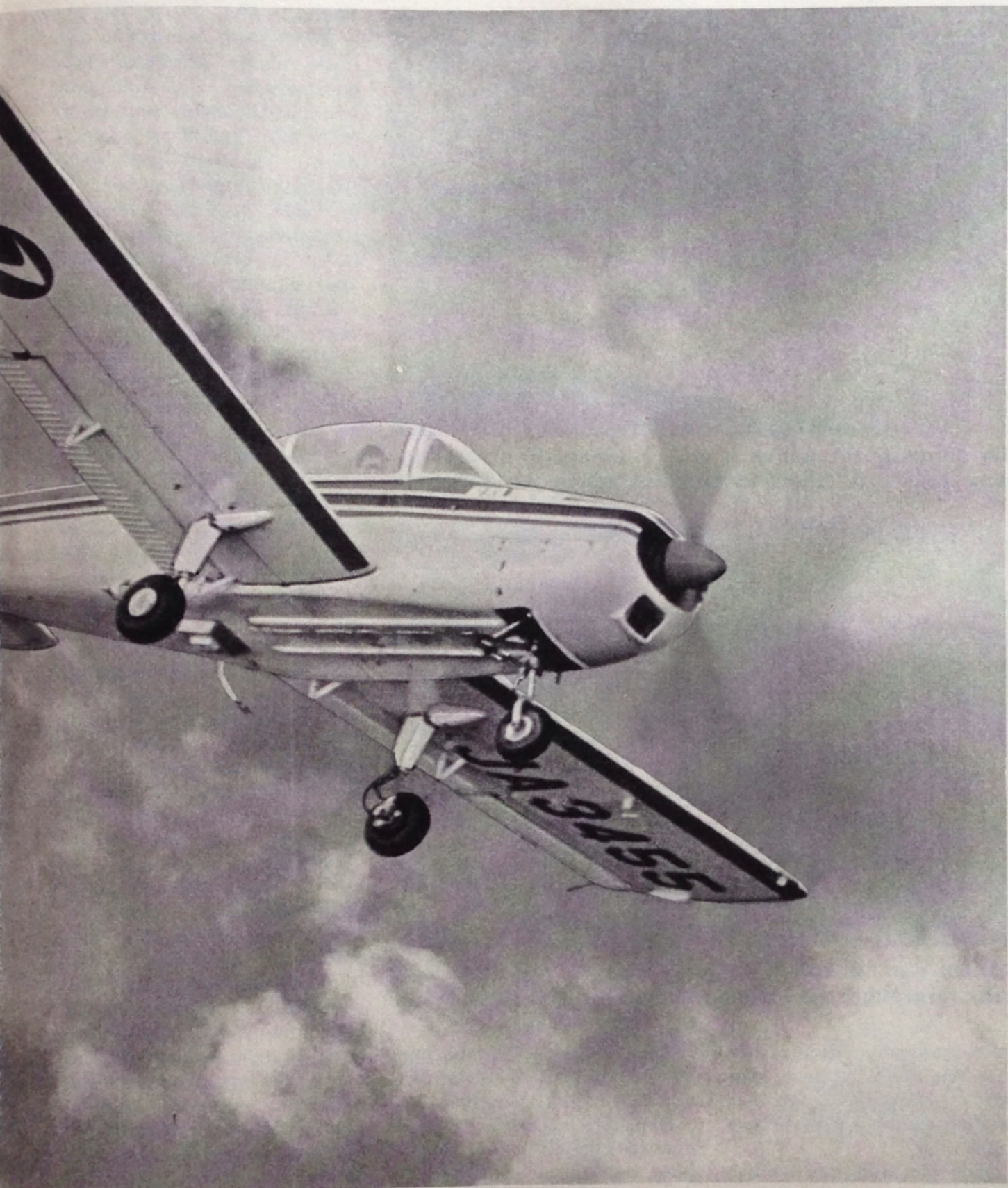


**Motorrad-
Pop,
die große
Masche**



Preisschlager aus Fernost: Fuji FA-200

**Mit einem konkurrenzlos preisgünstigen
Reiseflugzeug drängt Japan
nun auch auf den Flugzeugmarkt**

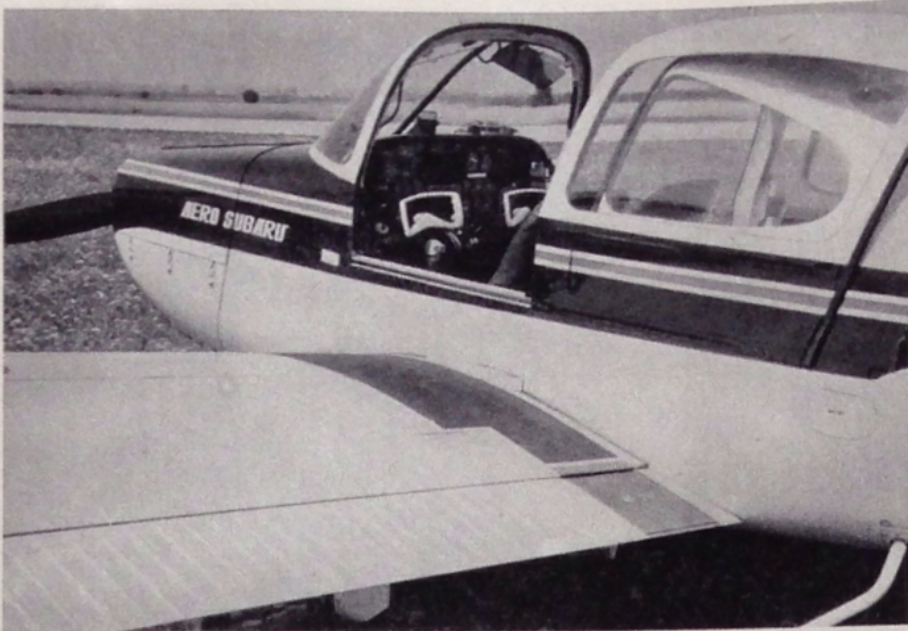


Zur Kenntnis nahm man sie erst, als die Besatzung Becker/Zobel mit ihr den Bayerischen Sternflug nach Coburg Anfang Juli dieses Jahres gewann. Einige Wochen zuvor noch, auf der Luftfahrtschau in

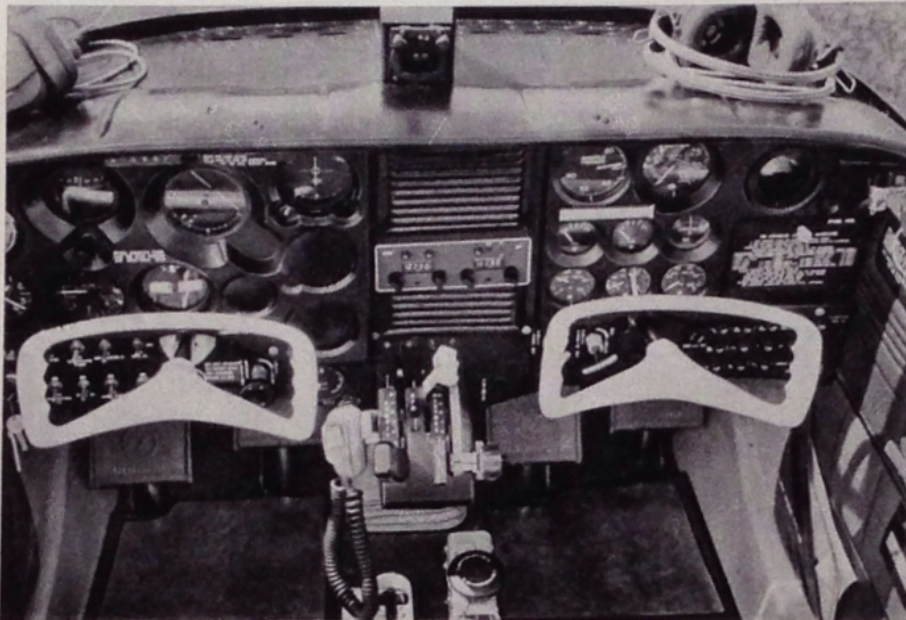
Hannover, betrachtete man die japanische 'Fuji FA-200' (Entwurf und Bau Fuji Heavy Industries) recht skeptisch. Verkaufschancen gab man diesem robust gebauten Sport- und Reiseflugzeug kaum. Und das trotz

des konkurrenzlos günstigen Preises von nur 54 900 Mark für die Standardausführung mit 160-PS-Lycoming-Motor und starrer Luftschraube.

Ein Grund mehr für uns, mit diesem 'Exoten' aus dem Land



Der Einstieg ist bequem wie in einem Verkehrsflugzeug und das 'Dach' in drei Positionen zu verriegeln



Vorbild der Cockpit-Auslegung sind die heutigen Verkehrsflugzeuge: die Instrumente sind gut zu überblicken

der aufgehenden Sonne zu fliegen. Wir sind so ehrlich, zuzugeben, daß wir uns von dem Testflug nicht allzuviel versprechen.

Denn das Bild, das wir hatten, zeigte eine recht konservative Zelle in 08/15-Auslegung ohne irgendwelche Raffi-

nissen, die neugierig machen könnten. Diese FA-200 strotzt vor Nieten und Robustheit.

Beiläufig meint Herr Becker von der Becker-Aviation, Augsburg, der uns zum Testflug eingeladen hat: „Sie sehen es der Maschine nicht an, aber das Bruchlastvielfache der Zelle beträgt plus/minus 6 G.“ Das bedeutet das Sechsfache des Fluggewichts. Wir glauben ihm auf Anhieb. Auch die 15 Stringer, die den Rumpf zusammen-

halten, nehmen wir ihm ab.

Doch dann entdecken wir noch einige aerodynamische Delikatessen: Die Auslegung von Landeklappen und Querruder als Spaltflügel versprechen hervorragenden Wirkungsgrad. Der nicht leicht zu lösende Übergang von der Schiebedachhinterkante zum Rumpf ist strömungstechnisch überzeugend.

Unser Testvogel fliegt mit dem 180-PS-Lycoming IO-360-B1B (Einspritzer) und einer McCauly-Constant-Speed-Verstell-Luftschaube. Die Haube läßt sich so weit zurückschieben, daß der Einstieg vorn und hinten selbst für Damen im Maxi problemlos ist: exzellenter Sitzkomfort vorn, beide Einzelsitze der Beinlänge entsprechend verstellbar, bequeme Sitzbank mit Ablage dahinter.

Gashebel, Luftschaubenverstellung und Gemischregelung liegen wie im Cockpit eines Verkehrsflugzeugs auf einer Mittelkonsole, darüber die Com-Nav-Frequenzzahlen mit eingebautem Lautsprecher. Die Flugüberwachungsgeräte sind links, die Triebwerksüberwachungsgeräte rechts, alles recht übersichtlich hinter einer geschmackvollen Instrumentenbrettverkleidung. Die Radsteuerung unterstreicht den Charakter der FA-200 als Reiseflugzeug. Ungewöhnlich für Flugzeuge dieser Größenordnung sind die Seitenrudertrimmung und der gesonderte Gepäckraum hinter der Kabine.

Der Motor ist gleich da. Vibrationen sind im Cockpit kaum spürbar. Auch der Geräuschpegel ist niedriger als gewohnt — die Auspuffanlage hat Schalldämpfer! Spielend rollt sich die Fuji mit dem Seitenruderpedal-gekoppelten Bugrad.

Schon nach knapp hundert Metern Rollstrecke beim Start ist die Maschine mit dem Sei-



Endlich Schluß mit stummen Dias und Filmen!

Der neue Philips Cassetten-Recorder 2209 AV macht
Ihnen die Vertonung leicht.

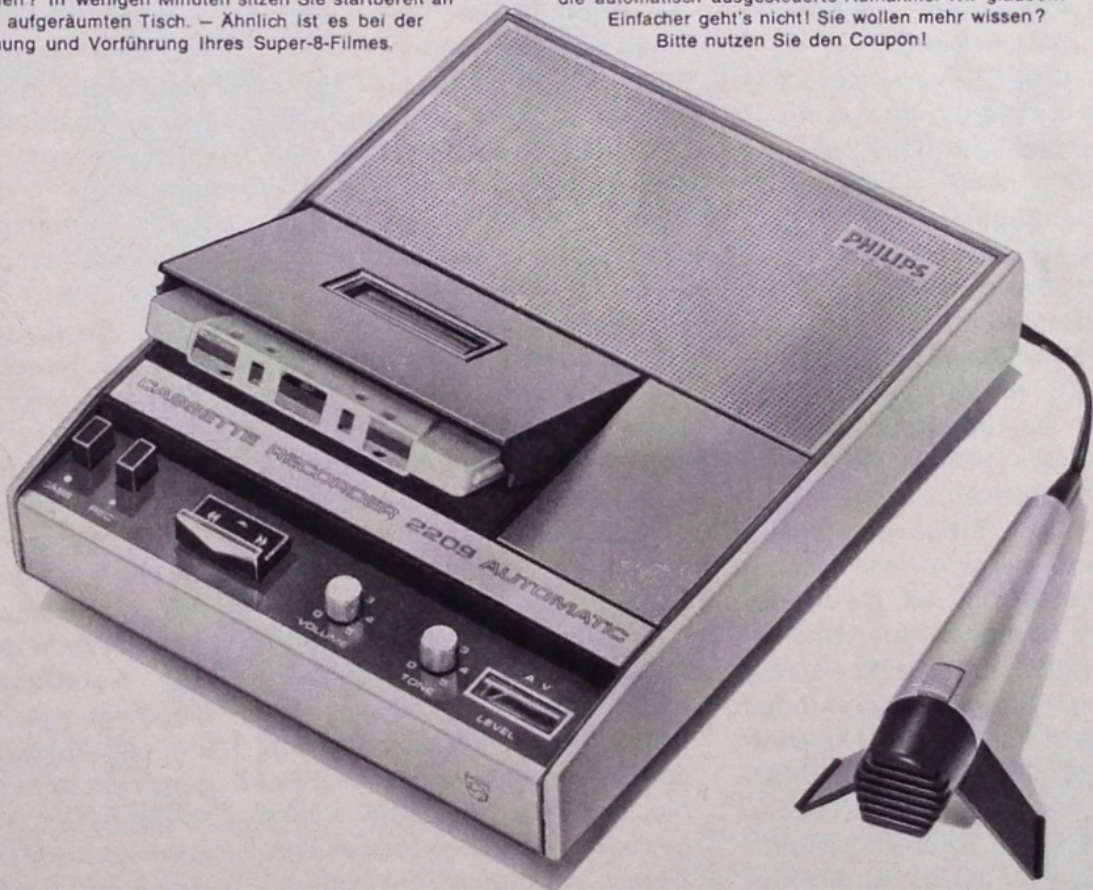
Philips erfand Compact-Cassette und Cassetten-Recorder und brachte dem Tonband-Hobby Millionen neuer Anhänger. Jetzt haben wir auch die Dia- und Schmalfilm-Vertonung entscheidend vereinfacht. Mit dem neuen Cassetten-Recorder 2209 AV automatic und dem neuen Dia-Steuergerät LFD 3442.




Außer mit dem Projektor und dem üblichen Synchronisiergerät für seine Steuerung haben Sie es nur mit dem Philips 2209 zu tun, der die Steuer-Impulse aufzeichnet und liefert.

Ihre Dia-Vorführung wird jeden überraschen. Kein großes Tonbandgerät steht auf Ihrem Tisch. Kein Tonband ist einzufädeln mit Umschlingung eines Dia-Steuerteils. Und beim Vertonen? In wenigen Minuten sitzen Sie startbereit an einem aufgeräumten Tisch. — Ähnlich ist es bei der Vertonung und Vorführung Ihres Super-8-Filmes.

Und eine lippsynchrone Original-Filmvertonung direkt beim „Drehen“ ist mit dem Philips 2209 ebenfalls problemlos: Das handliche Batterie- und Netz-Tonbandgerät wird per Kabel mit einer der modernen Synchron-Kameras (Piloton-System) verbunden und von dieser gestartet, gestoppt und mit Synchronimpulsen gespeist. Gleichzeitig läuft über das Mikrofon die automatisch angesteuerte Aufnahme. Wir glauben: Einfacher geht's nicht! Sie wollen mehr wissen? Bitte nutzen Sie den Coupon!



Deutsche Philips GmbH PTO 7018/6674

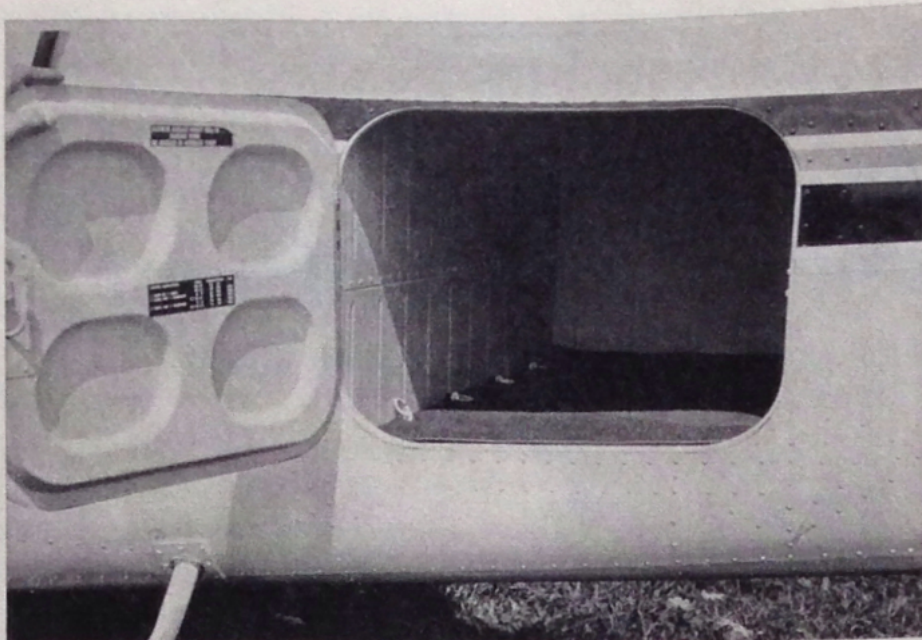


 H 1

Coupon

Sie erhalten kostenlos unseren Sonderprospekt 2209.
Deutsche Philips GmbH, 2 Hamburg 1,
Postfach 1093, Magnetbandgeräte-Abteilung

PHILIPS



Ungewöhnlich in dieser Preisklasse ist der Kofferraum mit verschließbarer Rumpftür, der viel Gepäck aufnimmt

tenruder allein zu halten, der Fahrtmesser nähert sich bei 50 Knoten dem 'weißen Bereich'. Wir heben ab.

Für den Steigflug wäre eine etwas bessere Sicht nach vorn wünschenswert. Das ließe sich übrigens ohne große Kunstgriffe ermöglichen.

In 2100 Meter Höhe gehen wir mit etwa 70 Prozent Triebwerksleistung auf Reiseflug. Der Fahrtmesser wandert rasch auf 120 Knoten indicated airspeed. Das entspricht in dieser Höhe etwa 248 km/h.

Wir beginnen unser Testprogramm mit Steuerwechselkurven links und rechts. Schräglage etwa 60 Grad, die Steuerdrücke im Höhenruder sind ungewöhnlich leicht beherrschbar bei geradezu frappierendem Schieberollmoment. Überzieht man in der Kurve, so ertönt nicht nur frühzeitig die Warnanlage; auch wenn das Höhenruder anfängt zu rütteln, ist noch Zeit genug, etwas nachzulassen und Fahrt aufzuholen.

Das Variometer bleibt sekundenlang auf Null. Wir hängen am Himmel gleich einer reifen Pflaume am Baum. Aber der Vogel bricht nicht aus. Bei 50 Knoten beginnt er zu schütteln, und bei 45 Knoten schwimmt die Schnauze leicht von links nach rechts und umgekehrt, um dann ganz langsam unter den Horizont zu sinken.

Sobald genügend Fahrt (65 kn) aufgeholt ist, wandert die Schnauze wieder nach oben, ohne daß die FA-200 abschmiert. Seiten- und Querruder halten sie einigermaßen gerade. Auch das Überziehverhalten mit leerlaufendem Motor ist gutmütig.

Wir haben 1500 Fuß verloren und steuern in einem weiten Rechtskreis zurück auf 6000 Fuß. Den anschließenden Turn rechts und links fliegt die Fuji wie mit dem Lineal gezogen. Aus dem letzten Turn ziehen wir gleich zum Looping hoch. Auch bei dieser Flugfigur zahlt sich die ausgezeichnete Richtungsstabilität aus. Eine Rolle muß man natürlich mit der FA-200 steuern. Aus dem anschließenden Trudeln läßt sie sich gehorsam wieder herausnehmen.

Wir fliegen zum Platz zurück. Es ist bockig in den unteren Luftschichten. Die Thermikböen greifen hart nach der Zelle, deren Eigenstabilität sich noch einmal als so gut erweist, daß kaum Ruderkorrekturen nötig sind.

Die Landung ist konventionell. Dabei läßt sich hier sogar der Anflugwinkel allein mit dem Gashebel korrigieren. Wir gehen mit Gas an den Boden heran, dann Gas weg, und die Fuji 'sitzt'. Im Ausrollen zeigt sich noch die Qualität der Bremsen. Wir stehen nach nur 200 Metern Rollstrecke.

Es wäre noch die ausgezeichnete Kabinenbelüftung zu erwähnen (die Heizung konnten wir an diesem Hochsommertag mit dem besten Willen nicht testen). Außerdem kann man das Kabinendach auch während des Fluges in drei unterschiedlichen Positionen offen halten und verriegeln. Dank der gelungenen aerodynamischen Formgebung bleibt die Kabine dabei selbst praktisch verwirbelungsfrei.

Die Ersatzteilversorgung der FA-200 bildet kein Problem. Die importierten Flugzeuge werden nicht nur bei Röder-Präzision in Egelsbach montiert, sondern auch dort und in allen anderen zugelassenen Werkstätten gewartet.

Es gibt derzeit auf dem Weltmarkt kein viersitziges Reise- und Sportflugzeug, das bei gleichwertiger Flugleistung und Ausrüstung einem Preisvergleich mit der Fuji FA-200 standhielte. Da die Maschine nun auch mit einer Schleppkupplung ausgerüstet wurde, bietet sie sich als Club-Flugzeug geradezu an. *K. W. Streit*