

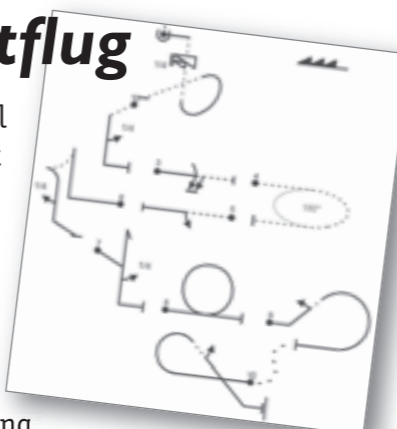
TL 96 Sting schleppt für Segelkunstflug



Züig schleppt der Sting die DG 300 Acro in die Kunstflugbox auf 1200 m

Der Sting ist bei Wezel Flugzeugtechnik oft im Schleppensatz auf Kunstflugwettbewerben und beim Training. Bewährt hat er sich durch seine hohe Zuverlässigkeit und große Steigleistung.

Schlepp eines Acro-Einsitzers auf 1200 m Höhe, anschließender Abstieg, Seilabwurf und Landung machen rund 15 Minuten aus (Doppelsitzer ca. 20 Minuten). Das macht den sonst so kostspieligen Segelkunstflug wirklich erschwinglich.



Begehrt: Der Kalender von TL Ultralight

Der Arbeitsbetrieb bei TL Ultralight war an einem Tag Ende 2008 beinahe lahmgelegt. Grund waren die Fotoaufnahmen für den 2009er Kalender, bei denen zwei leichtbekleidete Girls mit Sting und Sirius posierten.



Web-Tipp:

In einer spektakulären Szene durchflog Jiri Tlustý mit einem Sting ein riesiges Herz aus 800 roten Luftballons.

Zu sehen als Video auf

www.youtube.de

(Suchbegriffe „sting“ und „playboy girls“ eingeben)

Web-Tipp: www.fluglehrerteam.de

- Online Funksprech- und Theoriekurse
- Geführte Italiertour mit eigenem oder Charter-UL
- Heißer Tipp: TL 96 Sting kaufen und dazu gratis den Flugschein auf dem eigenen Flugzeug machen >> Infos bei Thomas Müller unter fluglehrer@email.de



Martin Wezel
Flugzeugtechnik

Erlenbachstraße 38 · 72768 Reutlingen
Telefon +49 (71 21) 6 84 08 · Fax +49 (71 21) 67 72 38
www.wezel-flugzeugtechnik.de · www.apis2.com

Aktuelle Infos zu TL 96 Sting, TL 3000 Sirius, Apis® 2 und Viva: www.wezel-flugzeugtechnik.de www.apis2.com

Impressum: Flieger Info 14 / 04/2009 von Wezel Flugzeugtechnik
Text: P. Montag · Fotos: Composit Airplanes, TL Ultralight, P. Montag
© by Wezel Flugzeugtechnik 04/2009 · Alle Rechte vorbehalten
Technische Änderungen vorbehalten · Für die Inhalte von externen Internetseiten übernimmt Wezel Flugzeugtechnik keine Verantwortung.

Flieger Info



Martin Wezel
Flugzeugtechnik

Ausgabe 14 · 04/2009

TL 3000 Sirius – der neuer Hochdecker von TL Ultralight – deutsche Zulassung in Arbeit

TL Ultralights neuer Vollkunststoff-Hochdecker im eleganten „Cessna“-Look ist Anfang 2009 in Serie gegangen.

Hohe Flugleistungen, sichere Flugeigenschaften, eine dauerhaft haltbare Konstruktion, beste Ergonomie und zuverlässiges Handling – das alles sind die typischen Eigenschaften für TL Flugzeuge.

In Punkto Komfort jedoch toppt der Sirius herkömmliche Hochdecker: Bequemer Einstieg ohne Hindernisse in ein geräumiges, hochqualitativ verarbeitetes Cockpit, Luxus-Feeling und eine pfiffige Quer-Höhensteuerung mit ergonomisch angeordnetem Steuerhorn. Enorm ist seine Reichweite: Mit serienmäßigem 130-l-Tank fliegt der Sirius 7 Stunden und kommt dabei 1400 km weit!



TL 3000 Sirius – Luxus der Oberklasse zum günstigen Preis

Ein Traum für entspanntes und luxuriöses Fliegen – und erschwinglich dazu. Überzeugen Sie sich, nehmen Sie Platz und genießen Sie!

Technische Daten TL 3000 Sirius:

Spannweite 9,40 m
Flügelfläche..... 11,30 m²
Rumpflänge 6,60 m
Cockpitbreite..... 1,20 m

Leergewicht..... ab 297 kg
MTOW472,5 kg

Motoren Rotax 912 UL oder Rotax 912 ULS
Tankinhalt130 l

Zulässige Höchstgeschwindigkeit v_{ne} 250 km/h
Maximale Reisegeschwindigkeit.....225 km/h
Zulässige Geschwindigkeit bei böigem Wetter (grüner Bereich) v_B 202 km/h
Bestes Steigen (472,5 kg)..... ca. 6,0 m/s
Zugelassene Lastvielfache.....+4,7 / -2,7 g
Zulässige Anhängelast F-Schlepp..... ca. 720 kg



Viva – doppelsitziger UL-Motorsegler jetzt mit Viertaktmotor HKS 700 E!

>> mehr Infos zur Viva auf der Folgeseite

Viva – Wohlfühlen · Spaß haben · Genießen!



Die Viva macht eine gute Figur im Segel- als auch Motorflug.

>> Fortsetzung von der Titelseite:

Die Viva ist jetzt mit HKS 700 E ausgerüstet, einem 60 PS starken 4-Taktmotor aus der japanischen Rennmotorenschmiede HKS Engines. Ein sparsamer Verbrauch, hohe Zuverlässigkeit und ein leiser Betrieb zeichnet diesen 2-Zylinder-Boxer in den ersten Serienflugzeugen der Viva aus.

Martin Wezels Intention bei der Auslegung der Viva: Ein doppelsitziges Segelflugzeug mit hoher Leistung zu schaffen – Gleitzahl 40 –, das aber ebensogut mit Motor reisen kann. Das Spaß macht beim Segelfliegen und zuverlässig ist als Motorflugzeug.

Martin hierzu: „Dass wir den Motor vorne sitzen haben, ist der Riesenvorteil bei der Viva. Kein aufwendiger Ausklappmechanismus und keine Schwerpunktsprobleme wie bei Klapptriebwerks-Doppelsitzern. Viva fliegen ist wirklich spielerisch einfach.“



Chic und zweckmäßig: Der in die Rumpfform integrierte Faltpropeller

Die hohe Flugleistung der Viva kann man spüren. Und das enorme Raumgefühl macht Piloten Laune, die in Höhe oder Breite etwas größer geraten sind und sonst in keinem Flugzeug Platz finden.

Die Serienproduktion ist angelaufen und die deutsche Zulassung in Arbeit.

Technische Daten Viva:

Spannweite 17,0 m
 Flügelfläche 14,2 m²
 Streckung 20,3
 Rumpflänge 6,9 m
 Cockpitbreite 1,2 m

Leergewicht ab 297 kg
 MTOW 472,5 kg

Zugelassene Lastvielfache +5,3 / -3,3 g
 Gleitzahl 40 bei 100 km/h
 Geringstes Sinken 0,65 m/s bei 85 km/h

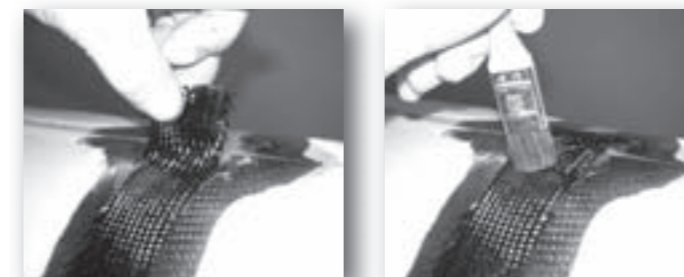
Zulässige Höchstgeschwindigkeit v_{ne} 230 km/h
 Maximale Reisegeschwindigkeit:
 (Motorflug) 170 km/h

Motor HKS 700 E (Viertakter, 60 PS)
 Tankinhalt (Rumpftank) 40 l
 Propeller Wezel 2-Blatt Carbon, faltbar
 Lärmemission < 60 db(A)

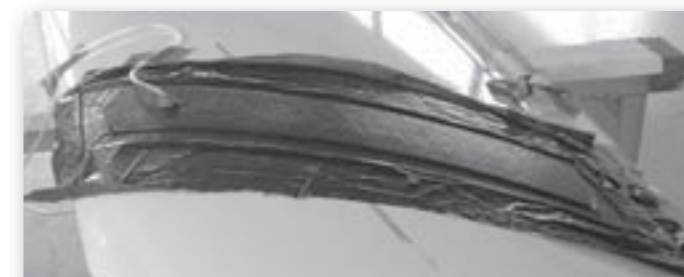
Wichtiger Service: Fachgerechte Reparaturen an UL-Flugzeugen aus Faserverbundkunststoff

Es liegt in der Natur der Sache, dass Strukturen von Ultraleichtflugzeugen wesentlich „filigraner“ sind als von herkömmlichen Motor- oder Segelflugzeugen. Das gilt für Oberflächen ebenso wie für den strukturellen Aufbau. Umso wichtiger ist es, im Falle einer Reparatur sich an einen Fachmann zu wenden.

Wezel Flugzeugtechnik hat langjährige Erfahrung in der Kunststofftechnologie – besonders bei Leichtbaustrukturen – und kann Reparaturen ohne nennenswerte Gewichtszunahme und ohne optischen und technischen Qualitätsverlust ausführen.



Reparatur einer Rumpfröhre nach Landeschaden. Das Finish war hinterher wieder top!



Gewichtsoptimierung auch bei der Reparatur: Das neue Faserverbundteil enthält nur so viel Harz wie nötig dank Vakuumtechnik

UL-Flugzeugreparaturen von Wezel Flugzeugtechnik

- Reparaturen von Kunststoff-UL-Flugzeugen jeden Typs (nach Rücksprache)
- Erstellung von Kostenvoranschlägen und Schadensgutachten

Mehr Informationen: Tel. +49 (7121) 68408
 E-mail: info@wezel-flugzeugtechnik.de

Wie können Schäden an Flugzeugen aus Faserverbundkunststoff entstehen?

- Überbelastung beim Betrieb
- Schäden durch äußere Einwirkung, z.B. Rangierschäden, Druckstellen an Sandwichteilen, Steinschläge, unsachgemäße Handhabung
- Heraustreten von Mängeln der Herstellung
- Spuren von Alterung, Witterung und Temperatureinfluss

Schaden ist nicht gleich Schaden und oft nicht auf den ersten Blick erkennbar. Martin Wezel hat sowohl Erfahrung bei der Schadenserkenkung und -begutachtung als auch Sachkenntnis von Aufbau und Kräfteverteilung innerhalb einer Faserverbund-Flugzeugstruktur. Deshalb kann er als Fachmann eine Beschädigung klassifizieren, d.h. beurteilen, ob diese die Fluchtüchtigkeit beeinträchtigt und wie sie repariert werden muss.

Wezel Flugzeugtechnik begutachtet und repariert Kunststoff-UL-Flugzeuge jeden Typs.

▶▶ Ultraleicht-Nord

Ultraleicht-Nord ist unsere Vertretung in Deutschlands Norden mit Vertrieb und Service für den TL 96 Sting. Probefliegen findet ab Flugplatz Parchim (EDOP) statt.

Eginhard Schmuhl (0171) 416 5541
 Peter Lattmann (0163) 811 0111
 E-mail: ultraleicht.nord@yahoo.de
 www.ultraleicht-nord.de

▶▶ Flugschule Bielefeld

Götz Vogel betreibt seine Flugschule in Melle und Oerlinghausen und ist unsere Vertretung mit Verkauf und Service. Er fliegt mit Flugzeugen von TL Ultralight in Schule und Vercharterung.

Flugschule Bielefeld · Segelfliegerweg 39
 49324 Melle · Tel. (0 54 22) 92 48 14
 Fax (0 54 22) 92 51 89
 Mobil Ausbildungsleiter: (01 71) 8 94 37 67
 www.flugschule-bielefeld.de