

»IFR-4«-Paket mit Garmin GNS-430, GNC 250 XL-GPS/COM und GTX 327-Transponder. Für IFR in Deutschland fehlen DME und zweiter Höhenmesser

Text & Fotos: Alexis von Croy

ie Firma begann bescheiden: 1941 gründete der Ingenieur Belford D. (»B. D.«) Maule in Michigan ein kleines Unternehmen, das frei lenkbare Spornräder für Flugzeuge herstellte. Bereits mehr als zehn Jahre zuvor hatte Maule, der als 18-Jähriger 1929 bei der Armee in einer Luftschiffeinheit diente, sein erstes Flugzeug fertig gestellt, die M-1, angetrieben von einem 27-PS-Motorradmotor. Nebenbei baute er ein flügelschlagendes Segelflugzeug (»Ornithopter«), laut Maule das einzige derartige Gerät, das sich jemals in die Luft erhoben hat.

Bevor Maule zwischen 1952 und 1957

aber den Vorgänger aller heutigen Flugzeuge des Unternehmens entwickelte, machte er noch auf einigen anderen Feldern von sich reden: 1946 kaufte er mit seiner Frau June eine Hunderennbahn (die vorher von Supergangster Al Capone betrieben worden war) und baute sie zum Flugplatz um. Später entwickelte

> Handfest: Die MXT-7 ist keine Schönheit, strahlt aber Solidität aus

er, in der Urzeit des Fernsehens, TV-Antennen (eine davon tut noch heute am Wohnhaus der Familie Dienst) und stellte einen mechanischen Tester für Flugzeug-Bespannstoff her. Dieser wird, wie das

Spornrad, immer noch bei Maule produziert und ist von der FAA offiziell für diese Aufgabe zugelassen.

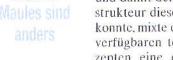
1957 stellte B. D. der Experimental Aircraft Association (EAA) sein erstes richtiges Flugzeug vor, für das er schließ-

lich 1961 sogar das begehrte Type Certificate der FAA bekam. Maules erstes in Serie gebautes Flugzeug, direkter Nachfolger des Prototyps »Dee Bee M-4«, beinhaltete bereits die Merkmale und Ideen, die Maule-Flugzeuge bis heute au zeichnen.

B. D. dachte vor allem an den Spaß bei Fliegen, und er wollte erreichen, da sein Flugzeug für möglichst viele Ei

> satzwecke gleichermaßen geei net ist. »Go Anywhere« war de erste Firmen-Slogan von Maul und damit der ehrgeizige Kostrukteur dieses Ziel erreiche konnte, mixte er aus den dama verfügbaren technischen Koszepten eine eigenwillige M

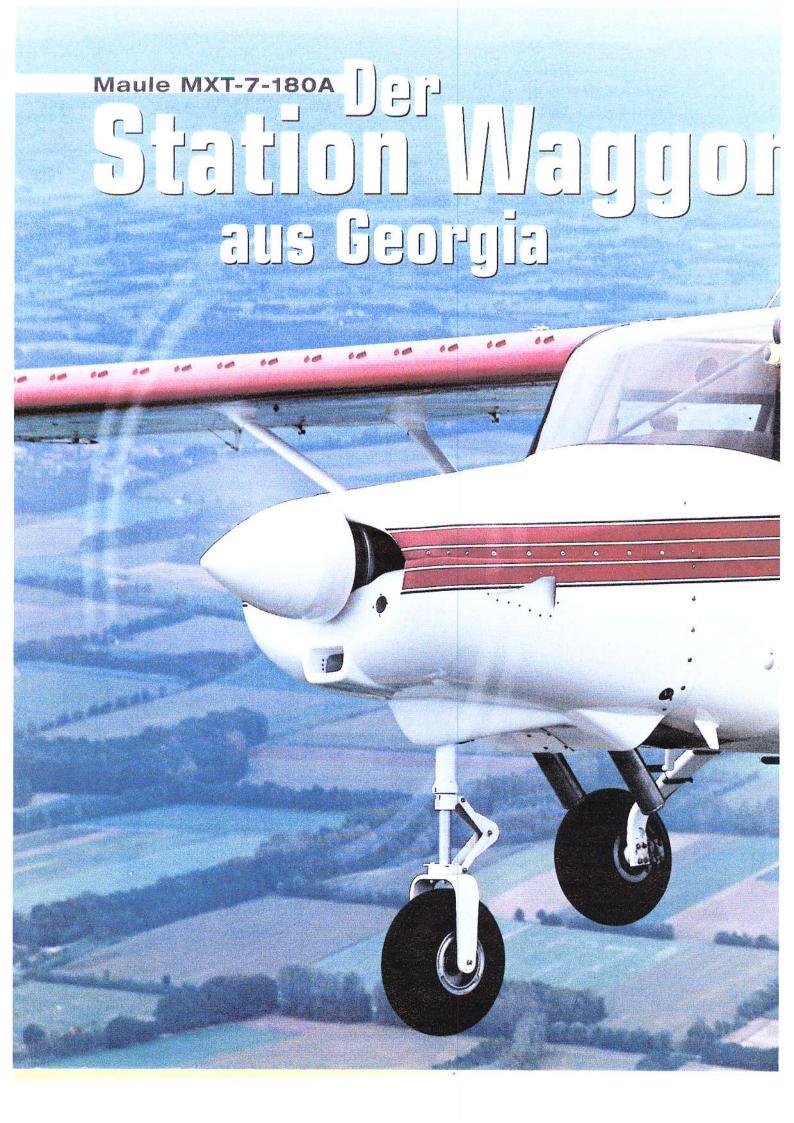
schung. Die M-4 war, ganz im Stil der Ze ein Spornrad-Schulterdecker mit eine Rumpf aus geschweißten Stahlrohre hatte aber – in einer Zeit, in der Holz f solche Flugzeuge noch der Werkstoff e



Die Mischung

macht's:









vier Stufen. Interessant: Zusätzlich zu 25 und 40 Grad nach unten können sie auch um 7 Grad nach oben gestellt werden – wie bei Segelflugzeugen im Schnellflug. Im Reiseflug bringt das fast neun Knoten. Gebremst wird am Boden mit den üblichen Fußspitzen-Scheibenbremsen.

Auch in der Luft gibt es keine Überraschungen. Es dauert ein paar Minuten, bis ich mich an die hohe Sitzposition und das extrem wirksame Seitenruder gewöhnt habe. Kaum gehe ich aber etwas sachter mit den Pedalen um, fliegt die stabil und solide wirkende Maschine wie auf Schienen geradeaus. Die Richtungsstabilität ist durch die weit vorgezogene Seitenruderflosse ganz hervorragend, die Ruderabstimmung harmonisch. Und immer wieder freue ich mich während des Flugs über die großzügige Verglasung. Stalls sind, wie die Amis sagen, »Non-Events« und einem echten Buschflugzeug wirklich angemessen. So langsam, wie man fliegen muss, damit endlich mal die Strömung abreißt, fliegt man sicher niemals unbeabsichtigt. Für den echten Outback-Approach auf einen wirklich kurzen Platz sind die 34 Knoten Stallspeed optimal.

Gut, dass die Klappen so effektiv sind, denn Gleitwegkontrolle mit Hilfe eines Slipps, ist nicht die Stärke der Maule. Durch die ausgesprochene Richtungsstabilität lässt sie sich nur äußerst ungern in eine schiebende Fluglage bringen.

Wer eine 172er landen kann, der landet auch die Bugrad-Maule gut – Überraschungen gibt's nicht. Dieses Hauptfahrwerk dürfte auch die härtesten Schläge locker wegstecken.

Die Stärke der Comet ist, dass sie keine großen Schwächen hat und dass das Traditionsunternehmen geschickt viele funktionale Features in einem preisgünstigen Gesamtpaket anbietet. Damit ist die MXT-7 eine gelungene Konkurrenz zu den Produkten der beiden amerikanischen Traditionshersteller. Sie bietet alles, was eine Skyhawk oder Warrior kann, zu einem günstigeren Preis, ist zudem ein echtes STOL-Flugzeug und hat pfiffige Merkmale, die keiner der beiden Konkurrenten aufweisen kann, wie beispielsweise die dritte Tür. Auf jeden Fall aber hat eine Maule, auch in der Bugradversion, viel mehr Buschflieger-Flair als die Produkte aus Vero Beach oder Indepen-

Wer heute eine Maule bei Willy Ader, seit 2002 deutscher Maule-Händler, ordert, kann sie in zirka sieben Monaten in Empfang nehmen. Auch Bestellungen für die ab spätestens 2004 erhältliche Version mit dem 230 PS starken SMA-Diesel nimmt Ader bereits entgegen.

Länge: 716 m
Höhe: 2,53 m
Tragflügelfläche: 10,10 m²

Motor: Lycoming 0-380Cdf, 180 PS
Propeller: Sensenich,
Zweibiett, start
Tankvolumen: 281 Liter
Reichweite: min 800 NM
(+30 Minuten
Reserve)

Reisegeschwindigkeit: 6a, 112 Knoten
(he) 75 Prozent
Leistung)
Gipfelhöhe: 15 000 Fuß

Max. Abfluggewicht: 1136 kg
Leergewicht: 641 kg
Zuladung: 455 kg
Startstrecke: 160 m, (MTOW
Ube: 15-MeterHinderaie)

MAULE DEUTSGHLAND
MILLY ADER LTB
Flughaten Paparborn-Lipostadi, Zappelinnig, 32142 66 pp. Ander, 1et. 02965749018, E-Mair W. Ader@n-online.de



Luftbremsen überall: Dass die Comet mit 180 PS kaum schneller ist als 110 Knoten, überrascht nicht, wenn man sieht, was alles im Luftstrom hängt. Zum Schnellfliegen allerdings kauft niemand eine Maule!

Kein

Traumjob:

paar runde Rohre zum Abstützen des Höhenleitwerks.. Diese haben garantiert den zehnfachen Widerstand einer profilierten dünnen »Brutons«-Strebe, dafür sind die Teile einfach und billig herzustellen. Auch für den Flügel ließe sich heute sicher etwas Moderneres ausdenken als

ein gerader Rechteckflügel mit Clark-Y-Profil: Aber warum eine konstruktive Änderung einführen, die nur den Preis in die Höhe treibt, wenn Maulc-Flugzeuge doch bis heute zuverlässig und sicher fliegen?

Einen Aerodynamiker gibt es bei Maule in Moultrie garantiert nicht in der Belegschaft, und wenn doch, dann dürfte er dort eher ein freudloses Schattendasein in einer dunklen Nische des Betriebs führen. Nicht nur die Streben und der dicke Flügel vernichten einen beachtlichen Teil der 180 PS des Lycoming O-360 im Bug – auch die vielen keck im Fahrtwind hängenden Einstiegshilfen, Auspuffrohre, Antennen, Hutzen und Fahrwerksstreben sorgen für satte Verwirbelungen und reichlich eingebaute Bremse.

Dazu passt es gut, dass an an den glattflächigen Stellen der Flügelvorderkante ein ganzer Zaun Turbulatoren angebracht ist. Hier allerdings dienen die Wirbel ausnahmsweise einem guten Zweck: Sie verhindern die vorzeitige Ablösung der Grenzschicht. Folge: Die Stallspeed sinkt, und gleichzeitig wird das Handling bei extrem niedriger Geschwindigkeit besser. Beim Maule-Flügel führt der Einsatz der »Vortex Generators« (sie kosten allerdings knapp 1000 Euro Aufpreis) zu einer sehr niedrigen Überziehgeschwindigkeit von 34 Knoten bei voll ausgefahrenen Klappen.

Generell hält es Maule so, dass der Basispreis für ein einfaches Flugzeug sehr niedrig ist, dafür aber jede Menge Extras verfügbar sind. Vorteil: der Kunde bestimmt weitgehend, was die Maschine alles kann – aber auch, wie teuer sie wird. Der

wesentliche Unterschied zu anderen Flugzeugen ist wohl die reichhaltige Palette an Extras, wer sonst bietet heute noch verglaste Türen oder ein abdeckbares Skylight an?

Rechnet man alle im Demonstrator eingebauten Extras zusammen und vergleicht den Endpreis mit dem einer neuen Cessna 172, wird klar, wie günstig

das Angebot von Maule ist: Inklusive der hochwertigen IFR-Avionik nach US-Standard (für Deutschland

> Turbulatoren auf der Flügelvorderkante sorgen für gute STOL-Eigenschaften

fehlt noch das optional erhältliche DME und der zweite
Höhenmesser) mit einem
Garmin GNS-430-IFR-GPS
und einem zweiten GPS/Com
vom Typ GNC 250 XL, Ledersitzen, Skylight, verglasten
Türen und STOL-Kit kostet
die Comet D-EBRG 155 000
Euro – und liegt damit mindestens 20000 Euro unter einer
vergleichbaren Skyhawk.

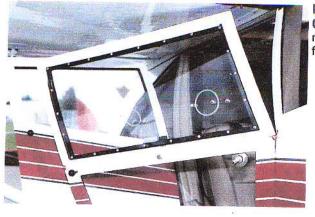
Großzügig wirkt der Innenraum des Viersitzers. Die hintere Rückbank der ledernen
Innenaustattung (Mehrpreis
zirka 1600 Euro) ist komplett
herausnehmbar. So erhält
man einen großen, durchgängigen Gepäckraum, der durch
die beiden aneinander grenzenden Türen auch optimal zu
beladen ist. Im Cockpit sitzend fällt vor allem das große
Panel und die hervorragende
seitliche Sicht durch die unten
verglasten Türen (»Observa-

tion windows, 390 Euro pro Tür) auf. Auch nach oben kommt viel Licht in die Kabine – wenn man das »Skylight« bestellt, das fast 3000 Euro kostet.

Wie aber fliegt sich der Viersitzer? Von Paderborn aus unternehmen wir einen kleinen Probeflug in die nähere Umgebung. Am Tag unseres Besuchs hängen dunkle Wolken tief über dem gesamten Norden Deutschlands, und so bleibt es bei einem eher knappen Testflug.

Die wesentlichen Eigenschaften der Comet sind schnell klar. Bis auf die gegenüber meiner Piper Warrior etwas weiter von der Frontscheibe entfernte Sitzposition ist alles klassenüblich. Maule setzt geschickterweise auf Steuerhörner, eher unüblich bei Maschinen mit Buschflugzeug-Ambitionen, hat damit aber bei der typischen Cessna-Klientel, die nicht mit Knüppel fliegen mag, einen Stein im Brett. Die Fowler-Klappen werden, ganz ähnlich wie bei den kleineren Piper Modellen, mechanisch betätigt, haben aber





Insgesamt hat die Comet vier Türen, rechts allein zwei für die Passagiere

wären dies Hinweise dar-

auf, dass es sich um eine

Maschine mit Öl- oder nur Feder-gedämpftem Fahrwerk handelt. Bugradversionen des Buschflugzeug-Klassikers gibt es in mehreren Varianten: Neben dem hier vorgestellten Typ werden noch eine, ansonsten fast identische, 160-PS-Va-

riante sowie fünfsitzige 235- und 260-PS-Modelle angeboten.

Zurück zur »Comet«: Sieht man vom Bugrad ab, ist sie eine durch und durch typische Maule. Ein erster »Walkaround« offenbart schnell die Features, für die alle Schulterdecker aus Moultrie bekannt sind: ein breiter, geräumiger Rumpf (geschweißt aus hochwertigem pulverbeschichtetem »4130«-Chrom-Molybdän-Stahlrohr), bespannt mit Ceconite, ausgestattet mit drei Türen sowie einer zusätzlichen Cargotür. Dicke, doppelt abgestrebte Flächen in klassischer Alubauweise mit breiten Fowler-Flaps und Turbulatoren nahe der Voderkante. Ein massives Hauptfahrwerk aus zwei unzerstörbar wirkenden Aluschwingen. Das Leitwerk ist ebenfalls bespannt und von unten doppelt abgestrebt.

Insgesamt hat die Maschine rein äußerlich das Flair eines soliden Arbeitsgeräts, bei dem in allen Details weniger auf Ästhetik als auf praktikable und kostengünstige Konstruktion Wert gelegt wurde. Zum Beispiel die Abstrebung der Höhenflosse: Wo andere um jedes Gramm Gewicht und jedes Prozent Luftwiderstand kämpfen, nimmt man bei Maule ein

ster Wahl war – bereits Metallflügel und darüber hinaus hervorragende Kurzstarteigenschaften.

Die M-4 wurde sofort ein Erfolg, vor allem unter Buschfliegern. Sie war geräumiger als die Cub, hatte, wie versprochen, sehr gute STOL (»Short Take-off and Landing«)-Eigenschaften und war in ihrer Konfiguration extrem variabel: Ski ließen sich ebenso leicht anbringen wie Schwimmer. Alle nachfolgenden Modelle des Unternehmens, das seit 1968 in Moultrie, Georgia, beheimatet ist, verfeinerten dieses Konzept weiter, und so blieben Flugzeuge von Maule immer ein Geheimtipp unter Piloten, die ein zuverlässiges, unproblematisches Arbeitstier suchten.

Als B. D. 1995 starb, war Maule immerhin, nach Cessna und Piper, noch der drittgrößte Hersteller von einmotorigen Flugzeugen in den USA. Bis heute hat das Unternehmen fast 2000 Maschinen in alle Welt ausgeliefert. Die kleinste Maule ist der 160-PS-Taildragger mit einem sehr günstigen Basispreis von 105 000 Dollar. Fop of the line: die MT-7-420 mit der 420 PS starken Allison-Turbine zum Preis von 470 000 Dollar.

Beim Luftfahrttechnischen Betrieb von Willy Ader am Flughafen Paderborn sahen wir uns das neueste Produkt der Traditionsfirma aus den Südstaaten an. Die MXT-7-180A mit dem Beinamen »Comet« ist die 180-PS-Bugradversion der verbreiteten MX-7. Nicht ganz einfach zu verstehen sind die Typenbezeichnungen bei Maule: »M« steht logischweise für Maule, »X« für die Rumpfvariante mit dem etwas kleineren von zwei möglichen Gepäckabteilen. »T« heißt allerdings nicht »Taildragger«, sondern bezeichnet die Bugradversion, und das »A« hinter der PS-Angabe weist bei Maule auf einen starren Propeller hin. Stünde hier »B« oder »C »

Wird die Rückbank herausgenommen, ist die Comet ein echter Lastesel



Keine Gimmicks: Der Innenraum ist großzügig bemessen. Auf Wunsch gibt es Leder