

Pioneer 300

Die schöne Italienerin



Pioneer 300 – Ein flotter Tiefdecker mit Einziehfahrwerk.
Die solide Holzkonstruktion wird mit CFK-Schalen verkleidet.

Die elegante Pioneer 300 ist eine moderne UL-Konstruktion aus Italien. Konstrukteur ist Corrado Rusalen. Gebaut wird sie bei Alpi Aviation in Pordenone, nahe Aviano. Dieser Tiefdecker ist komfortabel und schnell, aber auch gutmütig und einfach zu fliegen. Die Stärke der Maschine, die in der Oberklasse der ULs angesiedelt ist, liegt im Flugverhalten.

Importeur für den deutschen Markt ist Michael Reiß. Der Vertrieb erfolgt durch die Firma Light-Wings

am Flugplatz Kassel-Calden. Im April 2003 wurde die Musterzulassung durch das Luftsportgerätebüro des DAeC erteilt. Im Rahmen der umfangreichen Sicherheitstests wurden z. B. die Flattertests bei Airbus in Finkenwerder durchgeführt.

Die Pioneer 300 kann als Bausatz oder als Fertigflugzeug bestellt werden. Beim Bausatz wird eine Fertigungszeit von 400-500 Stunden bis zum Roll-Out als realistisch angesehen.

Lorbeeren hat die Pioneer 300 auch schon geerntet. Der erste Platz bei einem 1200-km-Rennen in Italien sowie diverse Auszeichnungen für das Design sprechen für die gelungene Konstruktion.

Das Design trägt unverkennbar italienische Handschrift. Fast identisch ist die Pioneer mit der Falco F8 und Asso V. Aber nur auf den ersten Blick. Während die älteren Schwestern vollständige Holzkonstruktionen sind, geht man bei Alpi Aviation

einen anderen Weg. Beibehalten wurde die Holzkonstruktion für die gesamte tragende Struktur. Für die Rumpfverkleidung werden jedoch CFK-Schalen eingesetzt. Wir haben es bei der Pioneer mit einer klassischen Gitterkonstruktion des Rumpfes und der bekannten Rippenbauart bei den Tragflächen zu tun. Eine Ausnahme bildet die Dämpfungsfläche des Höhenleitwerks. Sie ist eine CFK-Sandwich-Fertigung. Mit Holz kann man nicht nur leicht und stabil



Frontpartie. Unter dem Propeller die große Einlassöffnung.



Blick auf das Leitwerk. Gut zu erkennen: Die Trimmklappe am Höhenruder.



▲ Blick ins übersichtlich gestaltete Cockpit ...

▼ ... und auf die hintere Sektion des Cockpits



bauen, Holzkonstruktionen sind auch reparaturfreundlich und haben eine lange Lebensdauer. Außerdem dämpfen Holzbauten Motor- und Getriebschwingungen besser als Metall- oder Composite-Rümpfe.

Die Grasplatz-tauglichen Reifen sitzen auf 5-Zoll-Felgen. Über den Bremshebel in der Mittelkonsole werden die hydraulischen Haupt- und Nebenscheinwerfer gesteuert.

Bequem ist der Einstieg in die Maschine. Die große Haube wird

einfach nach hinten geschoben. Im geräumigen Cockpit sitzen die beiden Piloten nebeneinander. Platz für Gepäck ist ebenfalls vorhanden.

Zu den typischen Ausstattungsmerkmalen gehören elektrisch verstellbare Klappen, elektrisches Einziehfahrwerk, Verstell-Propeller, Höhenruder-Trimmmung und das Junkers-Rettungssystem. Der Verstell-Propeller ist eine Sonderausstattung, alles andere ist serienmäßig vorhanden. Das Bugrad wird nach hinten einge-

zogen und die beiden Haupträder schwenken nach außen. Dabei ragt das Bugrad noch ein wenig aus dem Rumpf heraus. Drei Leuchtdioden zeigen im Cockpit den Status an. Zusätzlich kann das Bugrad durch ein kleines Fenster im Cockpitboden kontrolliert werden. Im Störfall lässt sich das Fahrwerk auch mechanisch mit einer Kurbel ausfahren.

Eine LED-Balkenanzeige informiert über die Stellung der Höhenruder-Trimmmung. Nicht vorhanden

ist eine entsprechende Anzeige für die Klappen. Hier reicht ein Blick nach draußen. Allerdings gibt es ein Warnsignal beim Ausfahren der Klappen, sollte das Fahrwerk noch eingefahren sein. Die Klappen erreichen in 5 Sekunden ihre Endposition von 40°.

Angetrieben wird die Pioneer 300 durch einen Rotax 912 ULS mit 73,5 kW. Zur Standardausrüstung gehört ein Zweiblatt-Propeller.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 260 km/h (in Deutschland durch das Rettungsgesetz auf diesen Wert begrenzt), die Mindestgeschwindigkeit beträgt 63 km/h. Abheben bei 70 km/h mit Klappen in 10°-Stellung. Die ökonomische Reisegeschwindigkeit beträgt 230 km/h. Hier dreht der Motor mit etwa 5000 Touren, was einen Spritverbrauch von 15 Litern pro Stunde bedeutet. Mit den 2x40 Litern in den Flächentanks sind Strecken von über 1000 km kein Problem.

Das maximale Abfluggewicht beträgt 472,5 kg, das Leergewicht 297 kg.

Wiederholt gelobt wird in den einschlägigen Fachzeitschriften das gutmütige Flugverhalten der Pioneer. Ruhig und stabil verläuft der Reiseflug. Giftige Reaktionen gibt es nicht. Gleiches gilt für den Langsamflug. Im Bereich der Stall-Geschwindigkeit werden die Ruder weicher. Die Trimmung lässt sich feinfühlig justieren. Die Rollwendigkeit ist hervorragend. Herausgestellt werden auch die angenehmen, eindeutigen Ruderkräfte bei allen Geschwindigkeiten sowie die harmonische Abstimmung der Ruder mit gut gewählten Knüppel- und Pedalwegen.



▲ Die M-PIO von hinten mit ausgefahrenen Klappen

◀ Zum Öffnen wird die Haube nach hinten geschoben. Die Klappen sind voll ausgefahren.