

Premium Economy

## Pilot Report: Tomark Aero Skyper GT9

Neues Flugobjekt am Himmel der zahlreichen Ultraleichten gesichtet! Es ist der Ganzmetall-Hochdecker Skyper GT9 von Tomark Aero. Auf den ersten Blick ein attraktives Flugzeug, doch wird es am dicht gedrängten Markt noch eine Zielgruppe erobern? Markus Koch, der schon in einem frühen Erprobungsstadium mit dem Prototyp fliegen durfte, ist dieser Frage nachgegangen.



### IN DIESEM ARTIKEL

---

1

Tomark Aero Skyper GT9

2

Querruderabstimmung etwas hart

3

Technische Daten

Östlich der Hohen Tatra, in der Nähe zur ukrainischen Grenze liegt das slowakische Städtchen Prešov, der Firmensitz von Tomark. Mit 350 Mitarbeitern sowie modernsten Technologien produzieren Daniel Tomko und Sohn Daniel Präzisionsteile aus Metall, vorwiegend für den Fahrzeugbau. Ausgestattet mit dieser **Kompetenz** und ihrer Liebe zur Luftfahrt gründeten sie vor knapp zehn Jahren das Tochterunternehmen Tomark Aero. Hier arbeiten etwa 50 Fachleute, die bereits mehr als 100 Exemplare des UL-Tiefdeckers Viper SD4 hergestellt haben. Mit der Skyper GT9 stellt Tomark Aero nun erstmals einen Ganzmetall-Schulterdecker vor.

Beide **Flugzeuge** sind Entwürfe des tschechischen Konstrukteurs Jaroslav Dostál, einem „Promi“ in der Szene – auch der CFK-Renner Shark stammt von ihm. Wer von Dostál gehört hat, weiß wahrscheinlich auch, dass die Skyper auf einen Vorfahren zurückblickt: die MD-3 Rider. Aufgrund von Lieferschwierigkeiten des damaligen Herstellers aus Italien blieb ihr der ganz große Erfolg verwehrt.

# aerokurier

4. September 2016

Erstes Rendezvous mit der Skyper GT9, kurz vor der AERO, am Flugplatz Kamenz: Der Rumpf mit seiner geräumigen Passagierzelle zieht sofort meinen Blick auf sich, der Rest des Flugzeugs scheint buchstäblich um sie herumgebaut zu sein. Trotzdem wirkt der Hochdecker nicht unförmig: Große Fenster, vorne und seitlich, verleihen ihm optische Leichtigkeit.

Aus der Nähe betrachtet, würde einen die Skyper jede Wette verlieren lassen, dass es sich hier um den Prototyp handelt. Die Verarbeitung der Zelle und des Tragwerks erscheint – selbst in hellem Gegenlicht – makellos. Die Spaltmaße vorne zwischen Spinner und Cowling sind genauso perfekt wie an der Kabinentüre und anderswo. Das wohlgeformte Heck integriert die Anlenkung für das Höhenruder, jene für das Seitenruder ist fast genauso elegant gelöst. Metallbau vom Feinsten, der nur punktuell durch Formteile aus Kunststoff ergänzt wird. Praktisch: ein Gepäckfach mit separatem Zugang. Weniger praktisch dagegen: Zur Vorflugkontrolle des Rotax 912 S muss die Motorhaube komplett abmontiert werden. Auch an den Flügeln – mit einem NACA-Profil – setzt sich die perfekte Verarbeitung fort. Eine noch fehlende Verkleidung der Übergänge zu den Streben lässt sich sicherlich ergänzen. Lediglich die klobigen Anlenkungen für Querruder und Landeklappen kosten Punkte, ästhetisch wie aerodynamisch gleichermaßen.

Die Ur-Skyper mit dem slowakischen Kennzeichen OM-M754 war insgesamt nur wenige Stunden in ihrem Element. Mein Gastgeber an Bord ist darum Testingenieur Marian Sluk, der Leiter der Flugerprobung. „Kopf, Hintern, Füße!“, empfiehlt er mir für den problemlosen Einstieg. Noch bequemer wird es wohl, wenn die Türen in einer zukünftigen Version nach oben öffnen. Die Sitzposition ist auffallend tief. Es scheint, als trennten nur die hochwertigen Sitzpolster den Piloten vom Kabinenboden. Das Arrangement ist der Länge nach verstellbar. Ein Justiermechanismus der Pedale wird als Option erhältlich sein. Das Raumgefühl ist denkbar angenehm. In keiner Richtung fühle ich mich beengt, trotz meiner 186 cm Körpergröße, erst recht nicht nach der Seite, obwohl Marian inzwischen zugestiegen ist, und er ist keinesfalls ein Hungerhaken!

Das Design des Instrumentenpanels steht dem eines Flugzeugs der gehobenen E-Klasse kaum nach. Rechts und links ist je ein Dynon-Screen verbaut, in der Mitte ein Avmap--NAV-Display sowie der Transponder und das COM-Gerät von Garmin. Drei analoge Standby-Instrumente für **Fahrt**, Höhe sowie ein Variometer sorgen für Redundanz. Gleich darunter: der Tankwahlschalter. Die Bedienung und Anzeige der elektrischen Landeklappen ist ebenso solide gefertigt wie die übrigen Schalter.

Eine kleine Mittelkonsole ist die Basis für den gut in der Hand liegenden Gashebel. Gleich dahinter folgt, in **optimaler** Ergonomie, der Hebel für die Radbremsen. Dadurch erübrigt sich jegliches Umgreifen, und die rechte Hand kann dort bequem aufliegen. In der hintersten Position ist die Bremse arretierbar und wird so zu einer Parkbremse.

Checklist completed, wir starten das Triebwerk. Der Rotax läuft zusammen mit dem Dreiblatt-Woodcomp-Propeller angenehm ruhig und vibrationsarm. Die für die Serie vorgesehene Luftschraube von Neuform, beide übrigens „ground-adjustable“, soll noch angenehmer drehen.

Marian und ich rollen den weiten Weg zur Startbahn 21. Schon bei den ersten Unebenheiten auf dem Beton lerne ich das komfortable Fahrwerk zu schätzen. Mit den Pedalen lässt sich die Skyper präzise dirigieren, die Wendigkeit ist mehr als ausreichend. Auch mit der Bedienung von Gas und Bremse komme ich sofort zurecht und genieße das Rollen wie eine Spazierfahrt – nur Fliegen ist schöner! Vor dem Start ein Gedanke zum Gewicht: Das Flugzeug wurde auf ein MTOW von 600 kg getestet.

4. September 2016

Von daher könnte es die Kriterien für LTF-UL und CS-LSA gleichermaßen erfüllen.

Take-off, Klappenstellung 1. Im Nu kann ich das Bugrad entlasten und nach geschätzten 100 Metern Rollstrecke beginnt die Skyper zu fliegen. Es herrschen ziemlich genau die Bedingungen der ISA, wir steigen mit 120 km/h IAS und erzielen dabei eine Rate von 600 bis 700 ft/min.

Angesichts des frühen Erprobungsstadiums haben wir vereinbart, das Flugzeug für diesen Pilot Report nicht über Gebühr zu triezen. Aber in einer Arbeitshöhe von 5000 ft, nördlich des Luftraumes D von Dresden, konnte ich doch eine Reihe von Eindrücken erfliegen. Bei 5000 U/min ließen sich 190 km/h erzielen, bei einer Sparflamme von 4400 U/min waren es immerhin noch 170 km/h. Die Stabilität um die Querachse ist auffallend gut. Es kostet nicht viel Mühe, eine Flughöhe präzise einzuhalten, nicht einmal bei wechselnder Motorleistung oder Beeinflussung durch Thermik. Noch nicht ganz ausgereift erscheint mir das Verhalten im Kurvenflug. Mit seiner flotten Rollrate beweist die Skyper zwar durchaus Sportlerqualitäten, die Steuerkräfte für das Querruder verlangen aber auch einen beherzten Muskeleinsatz. Um die Hochachse verhält sich das Flugzeug nach meinem Dafürhalten ein wenig zu nervös. Sauber geflogene Kurven verlangen feinfühliges Beinarbeit. Tatsächlich hat man bei Tomark Aero schon darüber nachgedacht, das Seitenleitwerk bis zur Serienproduktion noch behutsam zu überarbeiten.

Ebenfalls vor dem Hintergrund des frühen Erprobungsstadiums verzichte ich darauf, das Stallverhalten zu erfliegen. Eine Annäherung an die vorläufig angegebene Stallgeschwindigkeit von 75 km/h (Landeklappen eingefahren) zeigt sich jedoch völlig problemlos. Mit 90 km/h und behutsamen Steuereingaben verhält sich die Skyper durchaus folgsam.

Zum Landeanflug gibt es drei Klappenstufen: 15, 30 und 38 Grad. Wer damit noch zu hoch ankommt, darf auch slippen. Die Landung gelingt tadellos: Auch hierbei hilft wieder die Stabilität um die Pitch-Achse, sie macht das Flugzeug gutmütig und kooperativ.

Im Anschluss an unsere Flüge setzen wir uns zum Nachgespräch zusammen, Dr. Gerd-Peter Kuhn, der als Geschäftsführer des Luftsportzentrums Bautzen die Musterbetreuung des neuen Flugzeugs übernommen hat, Vater und Sohn Tomko, die Inhaber von Tomark Aero, Marian Sluk und ich. Unter anderem erörtern wir ein Problem des Prototyps, das in diesem Report bisher nicht zur Sprache kam: Er wiegt mit 328 kg Leermasse (noch) zu viel. Im Hinblick auf die stabile Struktur würde das kein Problem darstellen, für die Zulassung als UL hingegen schon. Freilich ist Übergewicht bei Prototypen im Flugzeugbau nichts Ungewöhnliches. Dennoch werden Skyper Nummer zwei und die folgenden auf Diät gesetzt werden müssen, bis sie im Sommer das Werk in Prešov verlassen. Doch es wäre schade, wenn die stabile Zelle und die hochwertige Inneneinrichtung darunter litten. Die Korrekturen bei der Ruderabstimmung sollten dagegen eine kleinere Hausaufgabe darstellen.

Wir haben anfangs die Frage nach der möglichen Zielgruppe gestellt. Mit seiner langjährigen Erfahrung als Musterbetreuer schätzt Gerd-Peter Kuhn die Perspektiven des neuen Hochdeckers optimistisch ein. Ich stimme ihm grundsätzlich zu. Die Skyper GT9 ist nicht einfach noch so ein neues UL, sondern sie setzt im Hinblick auf Komfort, Sicherheit und Ergonomie Maßstäbe. Ihre Domäne wird meines Erachtens im Einsatz als Reiseflugzeug liegen, da sie ein großzügiges Platzangebot und ausreichend hohe Geschwindigkeit mit Wirtschaftlichkeit kombiniert. Mir kommt das Prädikat „Premium Economy“ in den Sinn. So nennt die Lufthansa ein neues Produkt, in dem diese Eigenschaften erfolgreich gekreuzt worden sind.

4. September 2016

Doch auch im Metier der Flugausbildung könnte sich die Skyper behaupten. Ihre einfache Bedienbarkeit, ihre ausgefeilte Ergonomie sowie die zu erwartenden Flugeigenschaften empfehlen sie als zuverlässigen Allrounder. Als dritte Zielgruppe – quasi eine Synthese der beiden schon genannten – kommen die Luftsportvereine in Frage. „Vereine wollen immer alles!“, weiß Gerd-Peter Kuhn aus Erfahrung. Darum hat er auch schon längst darüber nachgedacht, das UL künftig auch mit einer Schleppkupplung anzubieten. Der Preis für das Flugzeug soll zwischen 65 000 und 70 000 Euro liegen, die Lieferzeit bei drei Monaten.

Sky, Skype, Skyper – ob es da nicht bald wieder rechtliche Rangeleien um die Markennamen geben wird? Vielleicht, aber selbst das dürfte dem neuen Flugzeug wohl kaum den Weg versperren!

## Technische Daten - Tomark Aero Skyper GT9

**Hersteller:** Tomark Aero Zulassung (in Vorbereitung): Ultraleicht (LTF-UL 2003)

**Sitzplätze:** 2

**Bauweise:** abgestrebter Schulterdecker, Metall

### Abmessungen

**Spannweite:** 10,0 m

**Länge:** 6,2 m

**Höhe:** 2,3 m

### Antrieb

**Motor:** Rotax 912 S

**Leistung:** 74 kW/100 PS

**Propeller:** Dreiblatt, Neuform, am Boden verstellbar (geplant)

### Massen und Mengen

**Leermasse:** 315 kg (inkl. Rettungssystem)

**MTOW:** 472,5 kg

**Treibstoff:** 70 l/50 kg

### Flugleistungen

**zulässige Höchstgeschwindigkeit (VNE):** 250 km/h

**Reisegeschwindigkeit:** 220 km/h

**max. Steigrate:** 1180 ft/min / 6 m/s

**Überziehggeschwindigkeit (VSO):** 61 m/h

**Startrollstrecke:** 80 m

**Reichweite:** 780 km