WALTER VARENNA
FLIEGT FÜR DIE FLUG-REVUE:

BÖLKOW
BÖ 207

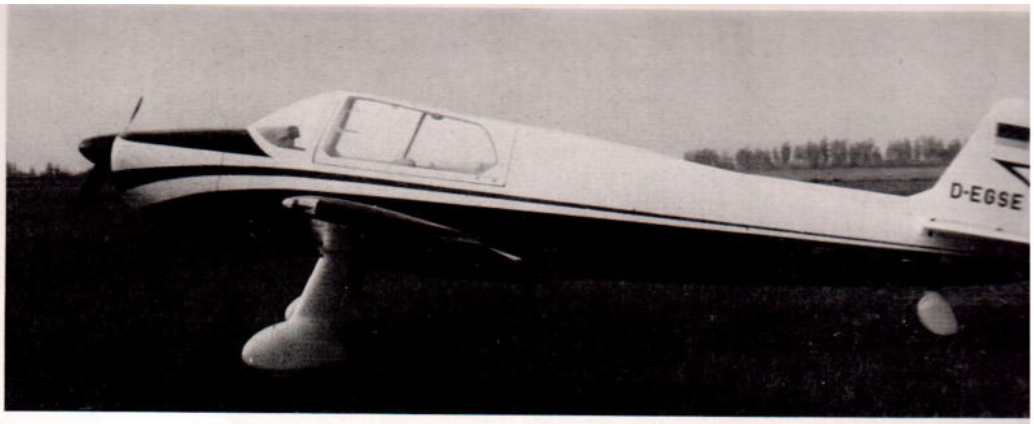
Wenn ein energischer junger Mann ein Mädchen aus ruhiger, guter, alter Familie geheiratet hat und dieses Mädchen nach seinem Geschmack formt und bildet, bis es nicht mehr nur auf dem Papier, sondern quasi mit Fleisch und Blut seinen Namen trägt, so etwa ist es einem zumute, wenn man vor der Bölkow Bö 207, geborenen Klemm, steht und sie fliegt. Der energische junge Mann Ludwig Bölkow hat sie „geheiratet" und aus dem braven tüchtigen und letzten Doktors-Töchterlein eine smarte, weltgewandte, junge Dame gemacht. Und daß man mit smarten, weltgewandten, jungen Damen etwas vorsichtiger umgehen muß als mit jungen Töchterleins, ist ein alter Hut.

Mit dieser Bö 207 haben wir in Deutschland beinahe wieder so etwas Ähnliches, wie es weiland die unübertreffliche Messerschmitt Me 108 Taifun war. Beinahe in positivem und negativem Sinne. Jene hatte ein metallenes Kleid und einziehbare Beine, diese hat ein hölzernes Gewand und keine einziehbaren Beine, aber dafür ist sie noch eleganter und in der Innenausstattung auch moderner geworden. Und daß ich persönlich von Holz im Reise- und Sportflugzeugbau genau soviel halte wie von Metall und daß das alles seine Vor- und Nachteile hat, habe ich schon oft geschrieben.

Der auffallende Vergleich zwischen der Taifun und der Bö 207 kommt nicht von ungefähr, denn Ludwig Bölkow kommt ja auch von Messerschmitt. Bei dieser guten Rassenmischung Klemm-Messerschmitt-Bölkow mußte etwas Gutes herauskommen und ist es auch. So wie die Bö 207 heute dasteht und fliegt, stellt sie sicher den Höhepunkt einer überhaupt möglichen Entwicklung dieses Typs dar. An Ausstattung und Verarbeitung gemessen ist ihr Standard-Preis von 54 500 DM sicher sehr knapp kalkuliert, und gäbe es in Westdeutschland endlich eine staatliche Förderung des Sport- und Reiseflugzeugbaus durch Kauf- und Exportvergütungen, dann müßte man diesen eleganten Viersitzer für rund 36 000 DM kaufen können, und das wäre endlich ein Wort. Vielleicht tut sich im neuen Bundestag etwas in dieser Richtung?

Die Bö 207 ist ein freitragender Tiefdecker in Holzschalenbauweise unter Verwendung glasfaserverstärkten Kunststoffes bei Motorhaube, Fahrwerksverkleidung, Kabinenaufbau, Flügelendschalen usw. Die Festigkeit entspricht den Vorschriften nach CAR Part 3 für Normalflug, Geschäftsflug und Kunstflug mit einem positiven Lastvielfachen von 3,8.

Bestechend ist die Sorgfalt, die man der Kabinenausstattung angedeihen ließ. Sie stammt vom Innenarchitekten einer der größten deutschen Automobilfabriken, und das sieht man ihr auch an. Breite bequeme Sitze, elegante Linienführung, geschmackvolle Farbtöne und ein mit



ebensoviel Liebe wie Verstand gestaltetes Instrumentenbrett. Hier im Flug einziger entdeckter Mangel: Man kann sich beim Aus- oder Einfahren der Landeklappen an der Versenkung des Handrades die Finger klemmen, aber das wäre in der Serie leicht zu beseitigen. Sonst entspricht die Kabine mit Klimaanlage, guter Entlüftung, sehr bequemen Sitzen und vom Aschenbecher bis zum Kleiderhaken allen wünschbaren Details dem Standard einer modern ausgerüsteten Reisemaschine.

Bei einem sehr ausführlichen Testflug, der von Oberwiesenfeld über die Zugspitze, den Wetterstein, die Ötztaler nach Innsbruck und ohne Zwischenlandung über Achensee, Tegernsee zurück nach München führte, blieb Zeit genug, die Bö 207 gründlich kennenzulernen. Sie steht im Genuß des Fliegens wie in der Annehmlichkeit des Rollens, Startens und Landens, der auffallenden Leichtgängigkeit der Ruder, der eleganten Kurvenführung und auch an wohltuender Kraft des 180 PS Lycoming keiner anderen modernen Maschine nach, sondern übertrifft in manchen Dingen einige, die sich für noch moderner halten. Weder das fehlende Bugrad noch die Nichteinziehbarkeit des Fahrwerks fallen anders ins Gewicht als positiv durch den eben dadurch viel günstigeren Anschaffungspreis. Zu beanstanden ist die zu starke Zugfeder der Kabinenhauben, die ohne fremde Hilfe nur mit erheblicher Anstrengung geschlossen werden können. Laut Werksangabe soll dies jedoch in der Serie noch geändert werden.

Für geübte Piloten ist die Bö 207 in jeder Hinsicht ein Genuß, für ungeübtere an der Seite eines versierten Piloten ein Flugzeug, mit dem man in Perfektion das Fliegen lernen kann. Nach der Vorkriegsklassifikation wäre sie eine B 1-Maschine, und genau eine solche ist sie wohl auch. Benutzt man sie zur Anfängerschulung, dann hat das für den Schüler den Vorteil, daß er quasi von Anfang an in die hohe Schule des Fliegens eingeführt werden kann, zumal die Bö 207 in fast idealer Weise Harmlosigkeit mit möglicher Flugraffinesse verbindet.

Ganz neu an der neuen Bö 207 sind die auf 60° ausfahrbaren Landeklappen. Im Flughandbuch der Bö 207 steht dazu: „Bei Landeklappenstellungen größer als 45° werden die Durchstartbedingungen nach CAR nicht erfüllt. Klappenstellungen von 45° bis 60° nur in Notfällen benützen. Auf der Landeklappen-Anzeigenskala ist dieser Bereich rot markiert. Beim Überschreiten der 45°-Stellung leuchtet am Instrumentenbrett die Warnlampe auf." Dieser Passus sei hier erwähnt, weil seine Nichtbeachtung beim Durchstarten zu kritischer Situation führen könnte. „Nur in Notfällen", heißt es, und es ist für jeden normalen Flugplatz vollauf genug, mit 40 oder 45 Grad-Stellung zu landen. Eine Freu-

Das Musterbeispiel eines Cockpits, das Eleganz mit Übersichtlichkeit und Bequemlichkeit wohltuend vereint. Die Kabine der Bö 207 ist von nicht alltäglicher Geräumigkeit und steht in ihrer Gediegenheit und geschmackvollen Gestaltung selbst der eines teueren Autos nicht nach. FOTOS: BÖLKOW (3), VARENNA (1)

de aber für Geübte, mit der 60 Gradstellung unmittelbar vor dem Platz aus etwa 200 Metern Höhe sozusagen Fallschirm zu spielen.
Die Leistungen der Bö 207 sind mit 255 km/h Höchstgeschwindigkeit, 235 km/h Reise, 85 km/h Landen, Dienstgipfel von 4350 m, Lande- und Startrollstrecken von 280 bis 300 m, einer Reichweite von 1000 bis 1250 km, 31,5 l Verbrauch/h und einer Steigfähigkeit von 3,1 m/s in Meereshöhe für ein Flugzeug dieser Klasse recht gut. Die öl-luftgedämpften Federbeine des Hauptfahrwerks sind sehr stabil und mit 2,45 m breitspurig genug und dazu mit gut wirksamen Scheibenbremsen ausgestattet. Diese und der leicht schwenkbare Sporn erlauben auch ohne direkte Radlenkung jedes auch enge Rollmanöver ohne Schwierigkeit. Bei gezogener Parkbremse kann man ohne jede Fußhilfe abbremsen.
So, wie sie jetzt angeboten wird, erhöht die Bö 207 die Lust am Fliegen und vor allem die am fliegenden Reisen in erfreulichem Maße. Unkompliziert in ihrer Handhabung, ungemein elegant und bequem in der Ausstattung, bei vorkommenden Rollschäden gut reparierbar, wetterfest und in der Wartung verhältnismäßig anspruchslos, erfüllt sie alle Ansprüche zum Teil sogar über das Normale hinaus und dürfte denen viel Freude machen, die sie besitzen. *

Technische Daten der BÖLKOW 207

HAUPTDATEN

Baumuster	BÖLKOW 207
Hersteller	BÖLKOW-APPARATEBAU GMBH Nabern/Teck, Württ. Werk Laupheim
Baujahr des Musterflugzeuges	1961
Bauweise	freitragender Tiefdecker in Holzschalenbauweise mit geschlossener Kabine
Verwendungszweck	Reiseflug, Schulung, Kunstflug
Lufttüchtigkeitsgruppe	Normal, Utility, Aerobatic
Anzahl der Sitze	4
Motor	Vierzylinder-Boxermotor, Marke Lycoming 0-360 A1A, luftgekühlt
Motorleistung	180 PS bei 2700 U/min
Luftschraube	Hartzell HC-92 ZK-SD-8447A-12A mit constant speed-Regelung
Fahrwerk	Fahrwerk mit öl-luft-gedämpften Federbeinen Spornrad mit Gummitorsionselement

TECHNISCHE DATEN

Leistungen		
Höchstgeschwindigkeit	255	km/h
Reisegeschwindigkeit	235	km/h
Landegeschwindigkeit	85	km/h
Dienstgipfelhöhe	4 350	m
Startrollstrecke (bei Windstille)	300	m
Landerollstrecke (bei Windstille)	280	m
Reichweite (bei Sparleistung)	1 250	km
Brennstoffverbrauch (bei Sparleistung)	31,5	l
Steiggeschwindigkeit in Meereshöhe	3,6	m/sec
Gewichte		
Rüstgewicht	715	kg
Kraft- und Schmierstoff	141	kg
Gepäck	36	kg
4 Personen	308	kg
Höchstzulässiges Fluggewicht	1 200	kg
Maße		
Spannweite	10,81	m
Länge	8,30	m
Höhe	2,25	m
Gesamte Tragfläche	15,40	m²
Fläche des Höhenleitwerks	2,68	m²
Fläche des Seitenleitwerks	1,37	m²
Fläche der Querruder	2×0,565	m²
Fläche der Landeklappen	2×0,850	m²
Spurweite des Hauptfahrwerks	2,45 m	
Bereifung des Hauptfahrwerks	Niederdruckreifen 2,8 atü	
Reifengröße	6"×6½" (430 mm × 145 mm)	
Bereifung des Spornrades	Niederdruckreifen 2,8 atü	
Reifengröße	3"×3½" (220 mm × 65 mm)	
Fassungsvermögen des linken Kraftstoffbehälters	95 l, davon ausfliegbar 94 l	
Fassungsvermögen des rechten Kraftstoffbehälters	95 l, davon ausfliegbar 94 l	
Ölmenge im Motor	7.6 l	
V-Form der Tragfläche	4° 30', bezogen auf Holmoberkante	
Flächenbelastung	78 kg	
Leistungsgewicht	6,7 kg/PS	

Betriebskosten-Kalkulation Bö 207 (Standardausführung)

	Bö 207	
I Preis ab Werk in Deutschland	DM 54 500,–	
II Feste Kosten im Jahr		
a) Kaskoversicherung 6%	DM 3 270,–	
b) Haftpflicht, Deckungssumme 100 000 DM Jahresprämie	DM 200,–	
c) Unterstellung ca. DM 120 pro Monat	DM 1 440,–	
d) Abschreibung 16% pro Jahr (auf 5 Jahre, mit Restwert von 20%)	DM 8 720,–	
Summe der festen Kosten im Jahr	DM 13 630,–	
III Laufende Kosten im Jahr bei	200 Std.	400 Std.
a) Treibstoff 0,40 DM/l Verbrauch 33 l/h=C; 40 l/h=D	DM 3 200,–	6 400,–
b) Öl DM 1,–/l Verbrauch ⅕ l/h=C; ¼ l/h=D	DM 50,–	100,–
c) Wartung, Kontrollen, Verschleißteile DM 5,–/h=C; DM 8,–/h=D	DM 1 600,–	3 200,–
d) Rücklage für Generalüberholung DM 6,–/h=C; DM 10,–/h=D	DM 2 000,–	4 000,–
Summe der laufenden Kosten	DM 6 850,-	13 700,–
Summe der festen Kosten	DM 13 630,-	13 630,-
Gesamtkosten pro Jahr	DM 20 480,-	27 330,-
IV Kosten pro Flugstunde	DM 102,40	68,32
Kosten pro Flugkilometer = 180 km/h (C)	rd. DM	
= 230 km/h (D)	rd. DM 0,44	0,29
V Kosten je Person- oder Sitzkilometer	rd. DM 0,11	0,07

MANO ZIEGLER:

UMBAUGH U-
FLYMOBI

DAS
FLUGZEUG
MIT
FRAGEZEICHEN