

Angetrieben wird der Canelas Ranger von einem Rotax-462-Motor mit Zweiblatt-Prop. Als Alternative soll ein Rotax 912 getestet werden. Das konventionelle Leitwerk ist an einem Heckausleger befestigt.



Das Cockpit mit der nach vorn aufklappbaren Haube bietet Platz für zwei Personen (links). Die Flügel sind leicht zu demontieren. Beim Fahrwerk werden GFK-Streben verwendet.

Solo für zwei

Daß ultraleicht nicht gleichbedeutend mit ultraspartanisch sein muß, beweist der Canelas Ranger aus Spanien. Martin Uhia baute den schmucken Doppelsitzer in vielen Jahren Feierabendarbeit. Noch ist die interessante GFK-Konstruktion ein Einzelstück.

Doppelsitzigen Ultraleichtflugzeugen gehört die Zukunft. In vielen Ländern entstehen neue Geräte, die selbst bei verwöhnten PPL-A-Piloten Zustimmung finden dürften. Unter den vielen Neuentwicklungen sticht ein Gerät besonders hervor. Es kommt nicht aus einem der typischen UL-Länder USA, Frankreich oder Großbritannien, sondern aus Spanien. Sein Name: Canelas Ranger – ein ansprechend geformter Schulterdecker mit Side-by-side-Sitzen und bewährtem Rotax-Motor in Pusher-Anordnung.

Martin Uhia heißt der Konstrukteur dieses neuen Geräts. Schon viele Jahre war er gedanklich damit beschäftigt, ein neues, besonders kostengünstiges UL zu bauen, und der Canelas Ranger stellt nun das Resultat dieser Aktivitäten dar.

1983 hatte Uhia mit der Entwicklung dieses ULs begonnen, über dessen Leistungsvermögen er von Anbeginn an sehr genaue Vorstellungen hatte: Aerodynamisch auf dem Stand der Zeit müsse es sein, dazu auch wendig und um alle drei Achsen bequem und harmonisch steuerbar. Die Gleitzahl sollte bei mindestens 15 liegen, und zwei Personen müßte es bequem Platz bieten, damit auch längere Überlandflüge möglich würden. Als Reisegeschwindigkeit sollten mindestens 100 km/h „drin sein“, und der Lärmpegel müßte deutlich unter den geltenden Maxima liegen.

Jahre nebenberuflicher Entwicklungsarbeit folgten. Dann, 1987, war es soweit: Martin Uhia, der inzwischen seine Neuschöpfung heimlich bei über 400 Flugstunden und im Verlauf von 1000 Starts und Landungen auf Herz und Nieren geprüft hatte, stellte seinen ganzem Stolz erstmals der Öffentlichkeit vor.

Auf der spanischen UL-Meisterschaft in Caceres geriet das neue Gerät zum Publikumsmagneten. Umringt von Interessierten konnte sich Uhia vor Fragen kaum retten. Die 470 Kilometer lange Anreise von Lanzada mit Zwischenstopp in Salamanca hatte sich für ihn gelohnt, auch wenn während der Meisterschaft selbst nicht die geschäftlichen Kontakte zustande kamen, die er sich insgeheim erhofft hatte. Mit der praktischen Erprobung seines Zweisitzers hat es der unternehmungskundige Spanier besonders ernst genommen. Da sein Canelas Ranger nicht bloßes Spaßgerät, sondern auch eine richtige Reisemaschine sein sollte, hatte er im September 1987 die Probe

aufs Exempel gemacht und in 14 Tagen die ganze iberische Halbinsel umrundet. Über 3000 Kilometer nahm der Canelas Ranger dabei unter seine Fittiche.

Der Zweisitzer bewies auf dieser Tour, daß er sich auch über lange Strecken hinweg anstrengungsfrei fliegen läßt und sogar noch über ein recht passables Verhalten bei Thermikflügen mit abgestelltem Motor verfügt. UL-Piloten mit Segelflugambitionen könnten an diesem UL bestimmt auch Gefallen finden.

Wie die meisten modernen doppelsitzigen Zweisitzer-ULs heutzutage ist natürlich auch der Canelas Ranger gänzlich aus Kunststoff gefertigt. Lediglich dort findet sich Duraluminium, wo es darum geht, Auf- und Antriebskräfte aufzunehmen. Die Flügel mit insgesamt 11,53 Meter Spannweite lassen sich unaufwendig ab- und ammontieren.

Das Fahrwerk des Pushers besteht aus GFK-Streben, das Bugrad ist selbstverständlich steuerbar, und die beiden Haupträder verfügen über Trommelbremsen. Auch im Cockpit macht der Canelas Ranger einen gut überlegten Eindruck. Die Kabine ist mit Teppich ausgelegt, und am Panel findet sich mehr als nur die Minimalinstrumentierung.

Technische Daten Canelas Ranger

Hersteller

Martin Uhia, Campo de vuelo la Lanzada, Playa de la Lanzada, El Grove, Pontevedra, Spanien, Tel. (86)-72 30 78

Allgemeine Angaben

Verwendung: Zweisitziges Ultraleichtflugzeug für Reise u. Schulung

Triebwerk: z. Zt. Rotax 462 mit 52 PS; splütert Viertakter Rotax 912 mit 65 PS u. Flüssigkeitskühlung
Preis: noch keine Angaben möglich

Abmessungen

Spannweite	11,53 m
Länge	5,70 m
Höhe	1,30 m
Flügelfläche	14,00 m ²
Streckung	11

Leistungen

Maximalgeschwindigkeit	145 km/h
Reisegeschwindigkeit	120 km/h
Steigleistung	2 m/s
Gleitzahl	15
Überziehgeschwindigkeit	60 km/h

Zwei bequeme Sitze und Vierpunktgurte sorgen für recht komfortable und sichere Unterbringung der Piloten, ein kleines Klappenfenster in der Cockpitverglasung bietet im Bedarfsfalle Ventilation.

Noch ist der Canelas Ranger mit einem Rotax 462 mit Flüssigkeitskühlung ausgerüstet, schon bald aber dürfte der neue, stärkere Rotax 912 installiert sein. Ein Redakteur der spanischen FLUG REVUE-Tochter AVION REVUE hatte Gelegenheit, sich das neue iberische Fluggerät in der Praxis anzusehen. Hier die Schilderung seiner ersten Eindrücke: „Mit gesetztem 30 Grad Startklappen und dem Motor auf Vollgas haben wir bei angezeigten 60 km/h nach 80 bis 100 Metern ab. Es herrscht kräftiger Seitenwind, der sich aber mit Hilfe der wirkungsvollen Steuerung gut kompensieren läßt. Noch überzeugt die Steigleistung des Canelas Ranger nicht voll. Es scheint, daß die 52 PS des installierten Rotax 462 für dieses Gerät einfach zu wenig sind. Uhias Plan, einen R 912 einzubauen, dürfte diese Manko aber sicherlich beheben.“

Selbst im Stall bleiben alle Ruder wirksam

Nach Erreichen unserer Flughöhe und Übergang in den Reiseflug legt der Canelas Ranger erfreulich zügig an Geschwindigkeit zu. Bei 4000 Motorumdrehungen fliegen wir angezeigte 120 bis 125 Stundenkilometer. Nach einem guten Stück im forcierten Horizontalflug demonstriert Martin Uhia das Verhalten des Ringers beim Strömungsabriss. Hier zeigt sich das neue Gerät von seiner Schokoladenseite. Selbst im vollen Stall bleiben alle Ruder wirksam, Tendenzen zu überraschend einsetzenden Negativreaktionen zeigen sich nicht. Das Höhenruder allerdings scheint noch zu empfindlich zu reagieren. Änderungen in der Steuerübersetzung dürften hier noch notwendig werden. Beim Landen selbst überzeugt die Maschine durch ihre hohe Eigenstabilität. Mein Fazit nach diesem ersten Kennenlernen: Der Canelas Ranger ist ein ideales Reise-UL, mit dem sich selbst lange Strecken recht bequem zurücklegen lassen.“

Ein Urteil, das nahelegen könnte, aus dem Einzelstück eine komplette Serie entstehen zu lassen. Ob Uhias Fluggerät allerdings in absehbarer Zeit weitere Verbreitung finden wird, scheint gegenwärtig noch fraglich. Eine Serienfertigung in Eigenregie will sich der Spanier nämlich nicht aufbürden, statt dessen sucht er nach einem geeigneten Unternehmen, das bereit wäre, diesen Part zu übernehmen. Wer daran Interesse hat, sollte sich an folgende Anschrift wenden: Martin Uhia, Campo de vuelo la Lanzada, Playa de la Lanzada, El Grove, Pontevedra, España, Tel. (86)-72 30 78.

Bernd Gaubatz