

Aus dem Keller des Privat-
hauses von Hermann Mylius
tauchte mal wieder ein neues
Flugzeug auf: Nachfolgerin
der Tornado, damit der Mon-
sun. Jürgen Ropönuß war bei
der Vorstellung dabei.

Partner gesucht





**Bölkow gratuliert
Mylius zum Erstflug**





Flugplatz Neubiberg am 12. Mai 1984. Ein grauer, regnerischer Samstag, aber trotz allem ein Tag, der von viel Optimismus geprägt ist. Mit viel Optimismus für den deutschen Leichtflugzeugbau.

MY-102 TORNADO

Abmessungen und Gewichte

Spannweite	7,89 m
Länge	6,40 m
Höhe	2,31 m
Flügelfläche	9,4 m ²
Flügelstreckung	6,6 kg
Leergewicht	530 kg
Pilot	90 kg
Kraftstoff	100 kg
Gepäck Reise	100 kg
Max. Fluggewicht Reise	820 kg
Max. Fluggewicht	
Kunstflug	680 kg/m ²
Flächenbelastung max.	86
Flächenbelastung Kunstflug	72 kg/m ²
Lastvielfaches Kunstflug	± 9 g

Leistung

Motorleistung	200 PS
Leistungsbelastung Reise	4,1 kg/PS
Leistungsbelastung Kunstflug	3,2
Höchstzulässige Geschwindigkeit NN	400 km/h
Max. Horizontalgeschwindigkeit NN	320 km/h
Reisegeschwindigkeit NN	295 km/h
Ladegeschwindigkeit NN	90 km/h
Steiggeschwindigkeit NN	12,5 m/s
Dienstgipfelhöhe	7500 m
Flugdauer bei 65 % Leistung	2,5 h
Reichweite bei 15 min. Reserve	600 km

Was der deutschen Luftfahrtindustrie eigentlich gut zu Gesicht gestanden hätte, wurde an diesem Tag von dem Flugzeugkonstrukteur Dipl.-Ing. Her-

mann Mylius, präsentiert: das neue, von ihm entwickelte und gebaute Ganzmetall-Kunstflugzeug!

Der jetzt 67-jährige Hermann Mylius, lange Zeit Flugzeugkonstrukteur bei MBB und für die Entwicklung der legendären Leichtflugzeuge Bölkow Monsun und Bölkow Junior verantwortlich, hatte die Initiative ergriffen: Leichtflugzeuge zu entwickeln und zu bauen, die an den Erfolg der Bölkow Monsun anknüpfen sollen.

Privat-
initiative
fördern

In diesem Zusammenhang ist auch die Eröffnungsansprache von Dr. Bölkow zu sehen: „Die Privatinitiativen Einzelner müssen unterstützt und gefördert werden, ein Hermann Mylius sollte stellvertretend für den deutschen Leichtflugzeugbau sein, aber kein Einzelfall!“

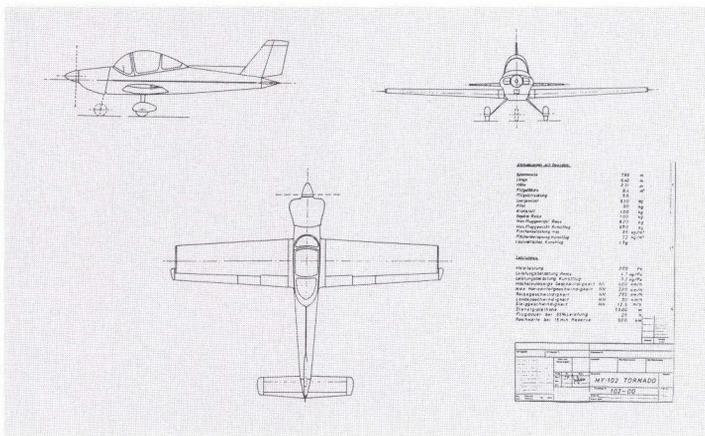
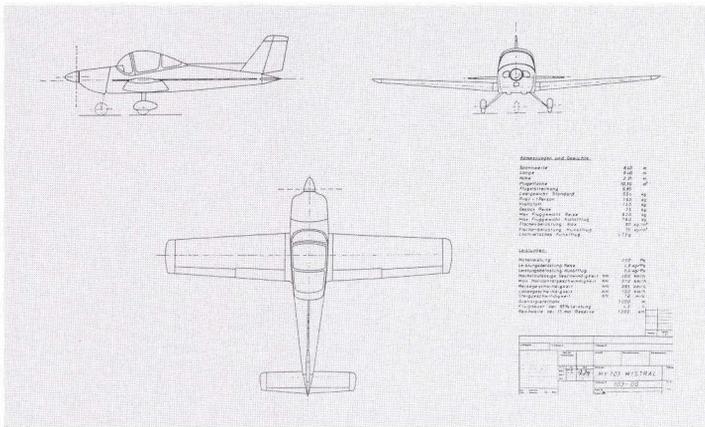
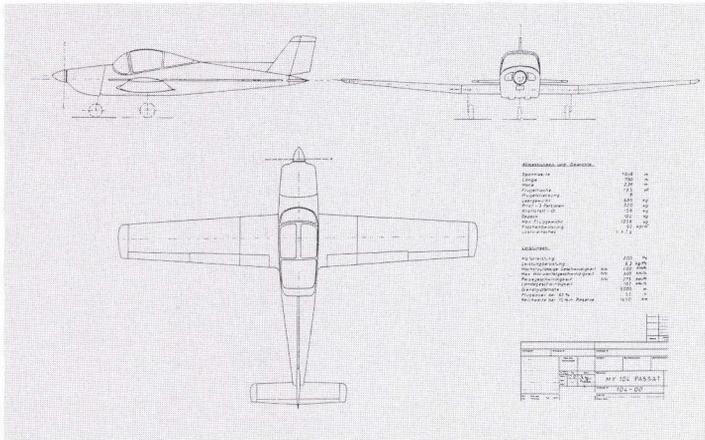
Daraus kann eigentlich nur abgeleitet werden, und es klingt kurios, daß die deutsche Großindustrie mit solchen Entwicklungen schlechthin überfordert ist.

Es darf gefragt werden warum. Sind es nur die „kleinen Stückzahlen“, welche die Entwicklung und Produktion von Privatflugzeugen unwirtschaftlich erscheinen lassen? Zweifel ist angebracht.

Gerade unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit der Produktion kleinerer Flugzeuge betrachtet, erscheint die von Mylius konzipierte Palette äußerst interessant und auch unter kaufmänni-



Flügelbeschläge für $\pm 9G$



sehen Gesichtspunkten realisierbar.

Das Konzept sieht die Produktion von drei unterschiedlichen Flugzeugmodellen in einer Art Baukastensystem vor:

MY-103 MISTRAL

Abmessungen und Gewichte

Spannweite	8,40 m
Länge	6,40 m
Höhe	2,31 m
Flügelfläche	10,30 m ²
Flügelstreckung	6,85
Leergewicht Standard	554 kg
Pilot + 1 Person	160 kg
Kraftstoff	130 kg
Gepäck Reise	75 kg
Max. Fluggewicht Reise	920 kg
Max. Fluggewicht Kunstflug	780 kg
Flächenbelastung max.	89 kg/m ²
Flächenbelastung Kunstflug	75 kg/m ²
Lastvielfaches Kunstflug	± 7,5g

Leistungen

Motorisierung	200 Ps
Leistungsbelastung Reise	4,6 kg/PS
Leistungsbelastung Kunstflug	3,9 kg/PS
Höchstzulässige Geschwindigkeit NN	400 km/h
Max. Horizontalgeschwindigkeit NN	310 km/h
Reisegeschwindigkeit NN	285 km/h
Landegeschwindigkeit NN	102 km/h
Steiggeschwindigkeit NN	10 m/s
Dienststüpfhöhe	7000 m
Flugdauer bei 65 % Leistung	4,3 h
Reichweite bei 15 min. Reserve	1200 km

1. Die MY-102 Tornado:

Ein einsitziges Kunstflugzeug in Ganzmetallbauweise für den internationalen Wettbewerb ausgelegt. In der Leistung vergleich-

REPORTAGE

Mylius fliegt wieder

bar mit den Konkurrenzmustern aus Amerika, Rußland sowie der Tschechoslowakei. Fliegar bis max. ± 9 G. Diese Maschine fliegt bereits und wurde auf dem Flugplatz Neubiberg einem breiten Publikum vorgestellt.

Hermann Liese, Extrainer der deutschen Kunstflugnationalmannschaft, stellte die Kunstflugeigenschaften der Maschine unter Beweis.

Ein Doppelsitzer, der MY-102 TORNADO, ist im Bau und soll für die Schulung des extremen Wettbewerbs-Kunstflug am Doppelsteuer eingesetzt werden. Interessant dürfte dieses neue Flugzeug auch für die Basis-schulung von Militärpiloten sein.

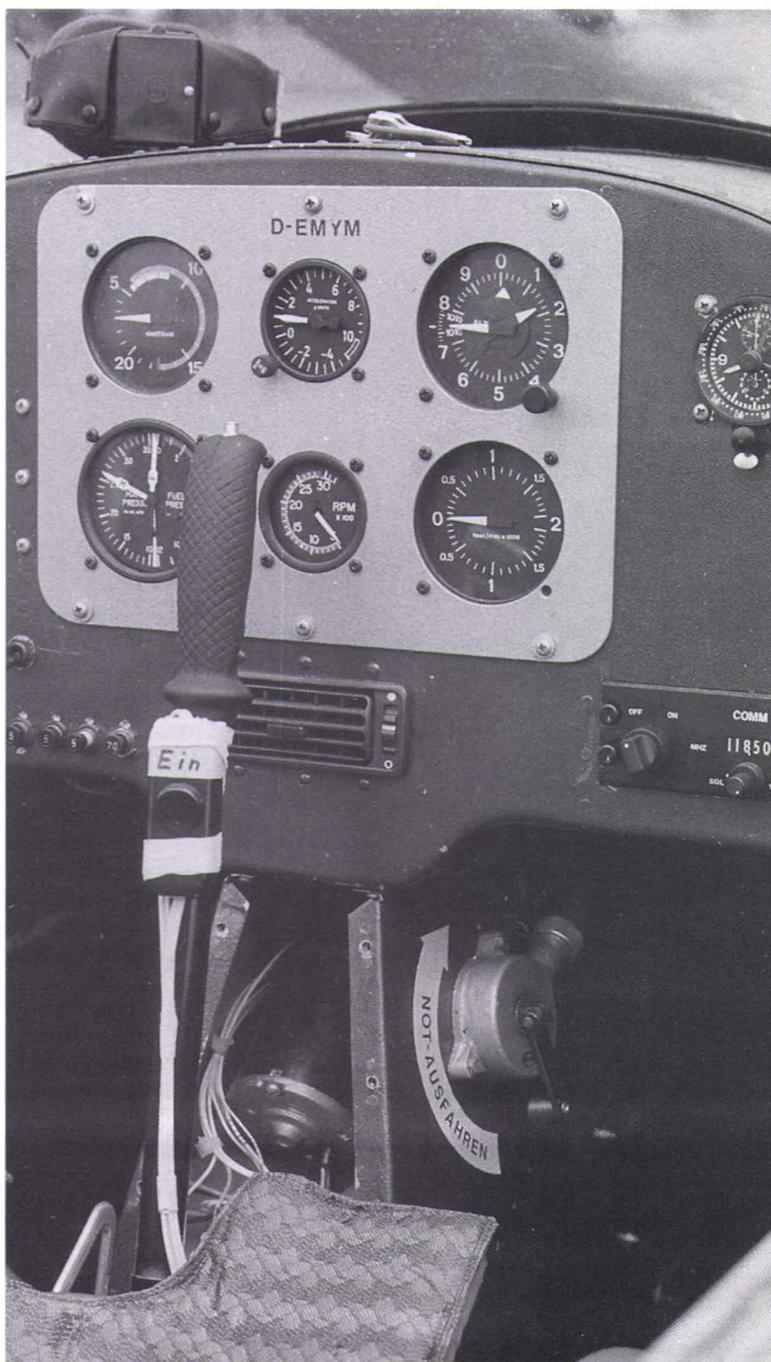
Extremer Kunstflug am Doppelsteuer

Ein Flugzeug mit Doppelsteuer für den extremen Kunstflug ist nach Angaben von Mylius noch nicht vorhanden.

2. Als zweites Projekt der Mylius-Flugzeugpalette ist ein „normaler“ Doppelsitzer für Schulung und Reise in Planung. Die MY-103 MISTRAL soll die Nachfolge der erfolgreichen BO 209 Monsun antreten.

3. Da aller guten Dinge drei sind, ist ein Viersitzer auf dem Reißbrett. Eine Maschine mit voll einziehbarem Fahrwerk, die MY-104 PASSAT. Ebenfalls ein Ganzmetallflugzeug für die Schulung und Reise.

Nachdem für die MY-102 TORNADO im Herbst 1984 die Musterzulassung durch das Luftfahrtbundesamt erwartet wird,



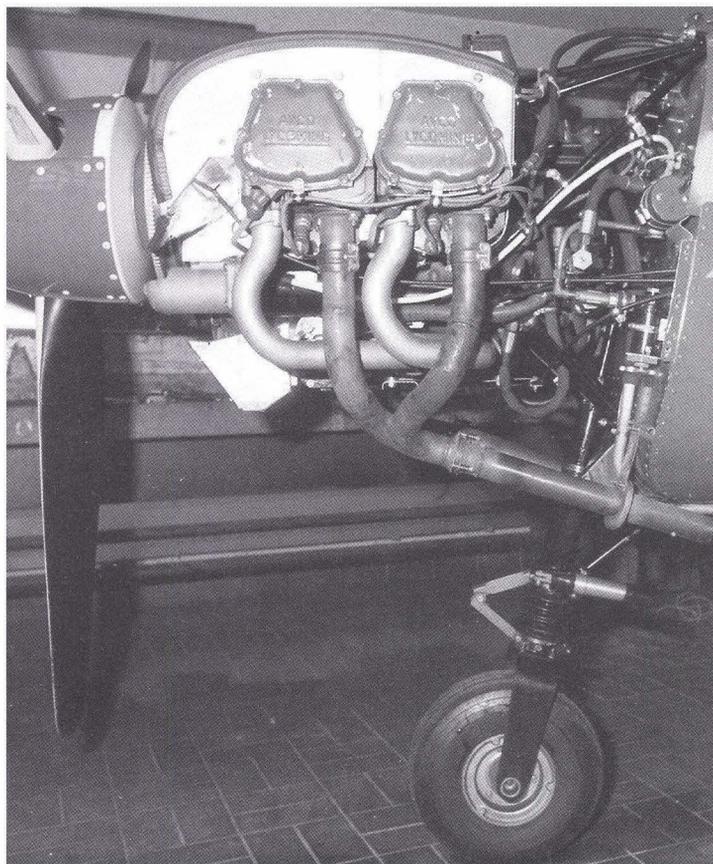
Cockpit der neuen Kunstflugmaschine

sucht das Ingenieurbüro für Leichtflugzeug-Entwicklung Mylius Partner für die Produktion der Maschine.

Einer der wirtschaftlich interessanten Aspekte für die Produktion der Flugzeuge liegt zweifellos darin, daß nach dem Bauka-

Mustern die Aufhängung für die Triebwerksgruppen gleich. Die Fahrwerksgruppen sind, außer bei der viersitzigen Version, austauschbar, das gleiche gilt für die Leitwerkgruppen. Bauteile gleicher Art sind weiterhin für die Steuerung sowie für die Flächen

Flugzeugbaues, also Amerika sowie bei unseren Nachbarn, den Franzosen, ernsthafte Gedanken, wie ein „Basisflugzeug“ aussehen könnte. Ein Flugzeug, das einfach zu bauen, einfach zu fliegen und billig in der Haltung ist.



200-PS-Lycoming

sten-Prinzip konzipiert wurde und damit eine rationelle und kostensparende Fertigung möglich ist. Baukastensystem heißt hier: Verwendung gleicher Teile an unterschiedlichen Flugzeugtypen.

So ist zum Beispiel bei allen

der verschiedenen Flugzeugmuster konstruiert. Mit dieser Philosophie der baugruppengleichen Teile trifft Mylius genau ins Schwarze: So macht man sich in einer Zeit, in der das Fliegen ja nicht gerade billiger geworden ist, auch in der Hochburg des

MY-104 PASSAT

Abmessungen und Gewichte

Spannweite	10,46 m
Länge	7,60 m
Höhe	2,38 m
Flügelfläche	13,5 m ²
Flügelstreckung	8
Leergewicht	680 kg
Pilot + 3 Personen	320 kg
Kraftstoff + Öl	158 kg
Gepäck	100 kg
Max. Fluggewicht	1258 kg
Flächenbelastung	93 kg/m ²
Lastvielfaches	± 4,7g

Leistungen

Motorleistung	200 PS
Leistungsbelastung	6,3 kg/PS
Höchstzulässige Geschwindigkeit NN	400 km/h
Max. Horizontalschwindigkeit NN	300 km/h
Reisegeschwindigkeit NN	275 km/h
Landegeschwindigkeit	102 km/h
Dienstgipfelhöhe	5000 m
Flugdauer bei 65 % Leistung	5,5 h
Reichweite bei 15 min. Reserve	1450 km

Unter diesen Gesichtspunkten hat Mylius bereits einen beachtlichen Vorsprung: Sein „Basisflugzeug“ fliegt schon.

Zum Thema „Fliegen mit der MY-102 TORNADO“ wird „Pilot und Flugzeug“ in einer der nächsten Ausgaben berichten.