

Der neuste Wurf aus der Bristell-Familie

Was gut aussieht, fliegt gut: Dieses Motto gilt auch für die Bristell B23-916iS Turbo, die mit ihrer «Patrouille Suisse»-Bemalung die Blicke an der AERO Friedrichshafen auf sich zog. Unser Autor hat den jüngsten Spross von BRM Aero getestet.

Autor: **Daniel Wenger**

Bereits vor fünf Jahren («AeroRevue» 6/2021) hatte ich das Vergnügen, mich unter der Obhut von Manuel Ruchti (SWISSWINGS) und Tom Rufer (Alpaviation) in das Cockpit der damals neu unter CS-23 / U.S.FAR23 zugelassenen Bristell B23 (ohne weitere Zusatzbezeichnung) zu begeben. Als ehemaliger Teilhaber einer Czech Sport Aircraft PS-28 Cruiser hatte ich ein ganz persönliches Interesse, mich mit den Weiterentwicklungen ähnlicher Flugzeugmodelle zu befassen. Das damalige Urteil gegenüber der HB-KGO entfiel durchwegs positiv. Zauberte BRM Aero doch ein zweiplätziges Flugzeug aus dem Hut, welches viele Bedürfnisse von Flugschulen und Flugvereinen abzudecken vermochte.

Im relativ kleinen und umkämpften Markt der Leichtaviatik gönnte sich BRM Aero aber keine Verschnaufpause. Konsequenterweise wurde die Modellpalette gepflegt, weiterentwickelt und durch Neuerungen ergänzt. Somit war es nur eine Frage der Zeit, einen weiteren Bericht über den neusten Wurf aus der B23-Familie entstehen zu lassen. Seit dem letzten «Pilot Report» konnten verschiedenste Betreiber der B23 wertvolle Langzeit-Erfahrung sammeln. Kleinere «Kinderkrankheiten» im Bereich der Ölkühlung wurden aufgedeckt und zufriedenstellend behoben. Mittlerweile befinden sich in der Schweiz rund 30 Exemplare im Dienst. Mit den B23 wird auf höchstem Niveau geschult, es werden Rundflüge durchgeführt und Segelflugzeuge geschleppt. Bald wird auch unter Instrumentenflugregeln operiert.

Bereits an der diesjährigen Austragung der AERO 2026 bot sich den Besuchern in der Halle A7 ein spektakulärer Blick auf die HB-EBR, Bristell B23-916iS Turbo. Nicht nur den Fans der Patrouille Suisse dürfte die wunderschöne Bemalung ins Auge gestochen sein. Ein gelungener Auftritt. Somit ist, der Legende nach, der erste Schritt zum Erfolg bereits vollzogen. Was gut aussieht, fliegt sich auch gut. Nicht verwunderlich, dass es wenig bis keine Überzeugungsarbeit brauchte, um mich diesem Projekt zuzuwenden.

Auf Tuchfühlung

Am angesetzten «Testflugtag» zeigte sich der Flughafen Bern-Belp wettertechnisch nicht gerade von seiner besten Seite. Ein stark bewölkter Himmel mit leichtem

Niederschlag öffnete nur hie und da ein kleines Fenster, um etwas Sonnenlicht durchzulassen. Mit dem Versprechen einer aufkommenden Verbesserung führte mich Manuel Ruchti dann doch auf das Vorfeld. Die HB-EBR stand für einen Testflug bereit. Bei Tageslicht und im Kontrast zum vorherrschenden Grau kam die weiss-rote Silhouette noch spektakulärer zur Geltung als in den Messehallen von Friedrichshafen.

Bei der obligatorischen Aussenkontrolle erfreute ich mich wiederum über die solide Verarbeitung des Flugzeugs. Ultraleichte Bauweise und die damit verbundene filigrane Struktur gehören in der Kategorie der Leichtaviatik offenbar nun endgültig der Vergangenheit an. Das «look and feel» unterscheidet sich nicht mehr von den weitverbreiteten Modellen etablierter Hersteller aus den 1960er- und 1970er-Jahren. In meinen Augen ein wichtiger Schritt, um die Akzeptanz auch mittel- und langfristig zu zementieren.

Platz nehmen und anschnallen

Das Cockpit kommt, entsprechend dem Stand der neuesten Avionik, in einem kompletten Garmin Line-up als Standardausführung daher. Eine wertvolle Art und Weise, Systeme zur Erhöhung der passiven Sicherheit stimmig in den Pilotenalltag zu integrieren. Selbsterklärend, dass ein genaues Studium zur Anwendung der zahllosen Möglichkeiten zur Nutzung der einzelnen Komponenten nötig ist. Mit dem Fokus auf das fliegerische Handling des Flugzeugs gönne ich mir diesbezüglich nur eine kurze Angewöhnung, um die wichtigsten Elemente kennenzulernen.

Einmal Platz genommen, verbreitet sich das angenehme Gefühl, sich optimal in die B23 zu integrieren. Trotz der übersichtlichen Grösse des Fluggeräts kommt nie das Bedürfnis auf, mehr Raum zu benötigen. Dies auch in Anbetracht meines Sitznachbarn. Gemäss Manuel Ruchti finden «Gross und Klein» eine angenehme und ergonomische Sitzposition. Dies auch dank der verstellbaren Ruderpedale sowie einer leicht beweglichen Rückenlehne, die mit Zusatzkissen bestückt werden könnte. Mit einer Körpergrösse von sehr durchschnittlichen 178 cm sitzt mir die HB-EBR wie angegossen. Kurz werden die sicherheitsrelevanten Systeme erläutert. Hervorzuheben

Bild: Uroš Podlogar, BRM Aero

Die B23 in ihrem Element.



→ Technische Daten Bristell B23-916iS Turbo

Spannweite	9.3 m
Länge	6.6 m
Höhe	2.4 m
Kabinenbreite	1.3 m
Leergewicht	465 kg
Maximales Abfluggewicht	750 kg
Zuladung	285 kg
Tankkapazität	120 Lt
Stall Speed Clean	50 KCAS
Stall Speed mit Flaps	43 KCAS
Maximale Geschwindigkeit	156 KCAS
Startdistanz über 50 ft Hindernis	331 Meter
Landedistanz über 50 ft Hindernis	391 Meter

ist die Handhabung des «Ballistic Rescue System BRS» sowie der «Blue Level Button», welcher ein Bestandteil des Garmin GMC 507-Autopiloten ist. Wichtig sind diese Elemente auch für nicht fliegerisch trainierte Passagiere. Mit der richtigen Anwendung können so Menschenleben gerettet werden!

Los geht's

Nach den ersten Checks und dem Starten des Rotax 916iS lässt sich die HB-EBR intuitiv und ohne Auffälligkeiten über das Vorfeld zirkeln. Das gesteuerte Bugrad und die leichtgängigen Bremsen mit einem klaren Druckpunkt sind dafür die hauptverantwortlichen Komponenten. Aus der Perspektive eines Schulflugzeugs bietet der Flughafen Bern-Belp grosszügige Rahmenbedingungen. Mit einer Pistenlänge von 1730 Metern ist das wichtige Thema der Hindernisfreiheit nur bedingt relevant. So wird das Flugzeug mit grosser Wahrscheinlichkeit schon beim Überflug des Pistenendes eine beachtliche Höhe erreicht haben. Trotzdem, und im Zuge dieses Flugtests, besprechen wir das anzuwendende Geschwindigkeitsprofil in der Annahme, dass Hindernisse unmittelbar in unserem Ausflugweg stehen würden. Heisst, wir steigen mit V_x (bester Steigwinkel 66 KIAS) bis auf eine Höhe von 400 ft über Grund, um danach eine Steigfluglage für V_y (beste Steigrate 82 KIAS) einzunehmen. Zu diesem Zeitpunkt weist mich Manuel Ruchti mit einem Schmunzeln darauf hin, ich solle beim Tower doch direkt einen «unrestricted climb» auf FL100 verlangen. Eine klare Ansage, welche ich verzugslos umsetzte. Auch mit einem Schmunzeln.

Offene Punkte der Startvorbereitung werden in Form von Manipulationen und Checks verifiziert, um nach einem abschliessenden «Emergency Briefing» dem Flugverkehrsleiter im Tower unsere Startbereitschaft zu rapportieren.

«on steroids»

Mit dem Erhalt der Startfreigabe geht das Abenteuer B23-916iS Turbo «on steroids» nun endlich los. Das Flugzeug wird exakt auf die Pistenachse der Piste 14 ausgerichtet. Propeller «high RPM», der Leistungshebel auf die Stellung «laut». Garmin zeigt uns, dass sich sämtliche Parameter im grünen Bereich befinden. Die Bremsen werden gelöst und hoppla, der Dreiblattpropeller schaufelt ordentlich Luft und beschleunigt unsere B23-Turbo merklich entschlossener als vergleichbare Modelle in Richtung Pistenende. Wenige Augenblicke später ist die Abhebegeschwindigkeit von 50 – 55 kt erreicht. Mit einem leichten Ziehen am Stick verlässt die HB-EBR die Rollbahn und begibt sich sofort in einen stabilen Steigflug. Die vorgegebene Fluggeschwindigkeit von 66 KIAS versuche ich, mit einer mir vertrauten Fluglage zu erstellen. Weit gefehlt. In kürzester Zeit beschleunigt das Flugzeug über den Zielwert hinaus. Also das Ganze nochmals von vorne. Nase um ein paar Grad weiter nach oben. So, die Geschwindigkeit bleibt stabil und der seitliche Blick aus dem Fenster offenbart mir ein Fluglagebild, das sich eher an dem eines leichten Airliners orientiert. In der Folge sind die ersten 400 ft über Grund bereits durchflogen. Die Maschine zeigt sich mit einer beeindruckenden Leistung!

Nach wenigen Minuten und kleineren Kurskorrekturen, um den allgegenwärtigen Wolken auszuweichen, befinden wir uns in

der Region von Konolfingen. In der Nachbearbeitung berechnet mir meine Navigationssoftware eine zurückgelegte Distanz von sechs nautischen Meilen. Auf dem Höhenmesser durchschreiten wir zu diesem Zeitpunkt bereits 7800 ft. Dieser Wert spricht eine deutliche Sprache. Sprechen ist zu diesem Zeitpunkt gerade nicht so mein Ding. Zu gross ist meine Freude und ich geniesse den Moment, ein echtes Sportflugzeug zu fliegen. Auch die Mundwinkel von Manuel Ruchti zeigen deutlich nach oben.

Fliegerisches Handling

Das mit der Flugfläche 100 lassen wir mal so stehen. Die erreichte Zielhöhe von 8500 ft wird für den folgenden Teil des Testfluges mehr als ausreichend sein. Ein kurzes «Reiseflug-Setup» wird erstellt. Auf dem Geschwindigkeitsmesser lesen wir 130 kt ab. Die Motorenüberwachungssysteme liefern Daten zu Kraftstoffverbrauch und Leistungsetzung. 24 Liter pro Stunde bei 75 % Leistung sind ein solider und sparsamer Wert. Angekommen im Arbeitsraum, werden die Systeme und der Luftraum auf Unregelmässigkeiten überprüft. «Go Ahead» ist die Devise und los geht es mit verschiedensten Manövern. Wie die vorhergehenden Modelle zeigt sich die Turbo Bristell äusserst gutmütig und vorhersehbar. Die Steuerung ist angenehm direkt, ohne nervös zu wirken. Langsamflug kann gezielt bis zum drohenden Strömungsabriss harmonisch erfolgen werden. Ein leichtes Nachlassen des Steuerdrucks nach vorne und das Flugzeug befindet sich sofort wieder in der Komfortzone. Wird das Flugzeug in die Nähe der maximal erlaubten Fluggeschwindigkeit gedrängt, nehmen die benötigten Steuerdrücke merklich zu. Ein klares Signal, um in diesem



Blick ins Cockpit des Zweisitzers.

Bild: Daniel Wenger



Die Bristell B23-916iS Turbo zieht mit ihrer «Patrouille Suisse»-Bemalung die Blicke auf sich.

Bild: Uroš Podlogar, BRM Aero

Bereich nur mit höchster Sorgfalt zu fliegen. Einen Unterschied in der Flugcharakteristik stelle ich gegenüber dem bereits getesteten Modell nicht fest. Dies ist ein sehr wichtiges Kriterium. Der Umschulungsaufwand auf verwandte Flugzeugmuster wird dadurch deutlich reduziert. Auch fühlt man sich als Pilot viel eher auf mehreren Typen «zu Hause». Sichtlich begeistert drehen wir die Flugzeugnase in Richtung Heimatflughafen. Der Anflug erfolgt speditiv und nach wenigen Minuten lässt sich die HB-EBR auf der Piste 14 sanft aufsetzen. Flugtest erfüllt!

Fazit

Zugegeben, meine Erfahrung mit der B23 ist von bescheidener Natur. Die guten Feedbacks der glücklichen Besitzer untermauern aber meinen Eindruck. Im direkten Vergleich mit der vorherrschenden General Aviation-Flugzeuglandschaft ist die B23 in beiden von mir geflogenen Varianten ein echter Leckerbissen. Langsam haben die neuen Technologien ihren Weg in unser Betätigungsfeld gefunden. Und dies ganz ohne speziell und anders zu wirken. Eben ein echtes Flugzeug. Dass ich mit dieser Wahrnehmung nicht der Einzige zu sein mag, zeigt sich in der stetigen Zunahme neu in der Schweiz registrierter Flugzeuge der B23-Familie. Ein ebenfalls deutliches Indiz dieser «Zuneigung» zu den Flugmaschinen aus dem Hause BRM Aero ist die Tatsache, dass sich die Alpaviation mit dem Austausch ihrer ersten Maschinen auf die neusten Versionen langfristig im B23-Umfeld bewegen wird. Weitere Operator werden folgen.

Aus meiner Perspektive wird BRM Aero wohl einer der ersten Flugzeughersteller werden, der sich mit seinen Modellfamilien nachhaltig in die Zukunft der angeschlagenen General Aviation retten könnte. Die Effizienzsteigerung in Leistung, Zuladung, Reichweite und Unterhalt wird sich direkt und positiv auf die Betriebskosten



Bild: zVg

Der Autor (rechts) im Cockpit mit Manuel Ruchti.

auswirken. Zudem kündigt sich bereits die IFR Version der B23-916iS Turbo an. Und da wäre noch die Bristell B23 Energic. Mit H55 haben sich zwei sehr innovative Entwicklungsteams zusammengefunden. Einzelheiten dazu würden den Umfang dieses Berichtes aber sprengen. Es bleibt spannend! ◀