



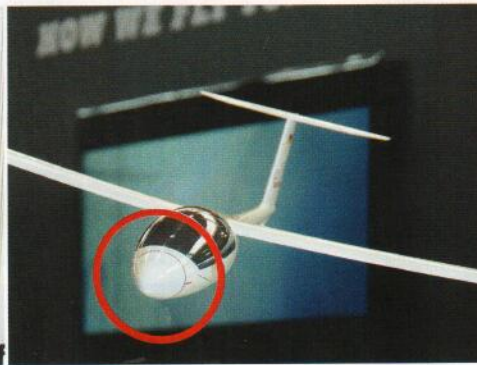
## Honda

Da stand er, mit FAA-Zulassung seit Ende 2015 und der Hoffnung auf EASA-Zertifizierung bis zum Erscheinen dieses Hefts: der HondaJet. Er wurde schon in den neunziger Jahren konzipiert, hatte mit einigen Schwierigkeiten zu kämpfen und wird nun bereits ausgeliefert. Das Messe-Exemplar ist die Vorführmaschine des deutschen Händlers Rheinland Air Service. Der HondaJet tritt in den Wettbewerb mit Textrons Citation M2 und Embraers Phenom 100. Durch seine ungewöhnliche Triebwerksanordnung an Pylonen auf den Tragflächen bietet er besonders viel Platz in der Kabine und einen riesigen Gepäckraum im Heck. Die Triebwerke sind eine Gemeinschaftsentwicklung von Honda und GE.

**Umlagert:** Die außergewöhnliche Triebwerksanordnung beim HondaJet erregte großes Interesse



**Start-up aus Frankreich:** Elixir Aircraft hat einen Zweisitzer entwickelt und setzt auf innovative Fertigung. Zwei Prototypen sind im Bau



**Jetzt wird's elektrisch:** Reiner Stemme ist für die Entwicklung effizienter Motorsegler bekannt. Sein neuestes Projekt: die elektrische SK 10.e elfin



**Großer Erfolg:** Austro Engine befüllt seine Dieselmotoren nun ab Werk mit Luftfahrt-Öl von Liqui Moly. Im Bild die Manager bei der Ankündigung

## Aquila

Mit BPlas, einem Spezialisten für thermoplastische Spritzgussverfahren mit Firmensitz in der türkischen Industriestadt Bursa, hat Aquila seit Anfang des Jahres einen neuen Besitzer. Der setzt auf das Potenzial des deutschen Herstellers, der die Insolvenz nun hinter sich gelassen hat. Die Auftragsbücher, so hieß es am Messestand, seien bis Juli gefüllt, und es werden neue Mitarbeiter gesucht. Was die Entwicklung der bewährten A211 angeht, ist eine IFR-Version in Vorbereitung. Auch der Turbo-Rotax ist eine denkbare Motorisierung für die Zukunft.



**Gesunde Basis:** Bei Aquila geht es aufwärts