

fliegermagazin.de

# flieger

MAGAZIN

40 JAHRE seit 1978



D 5,90 €, AUT 6,70 €, LUX 6,90 €,  
17,50 €, CHF 9,50

Nr. 11 November 2018



**EDAZ**  
Endlich IFR-  
Anflug in  
Schönhagen

**PRAXIS-TIPP**  
Schirm raus:  
Und dann?

32

FLUG  
2  
Ü  
Ü  
A-A

fliegermagazin Abo-Service, 20080 Hamburg  
ZKZ 05621, PVSt, Deutsche Post  
\*250100235676 / 2018011 / 116\*  
AQUILA Aviation Int. GmbH  
OT Schönhagen  
Abteilung Vertrieb  
Flugplatz  
14959 Trebbin

Aquila A212GX Turbo

# Tourer mit turbo-Power

mit Sternmotor



Aquila A212GX Turbo

# Power hilft immer

Als Trainer hat sich der Kunststoff-Zweisitzer aus deutscher Produktion seit seiner Einführung 2001 einen soliden Ruf erfliegen. Nun soll Ende des Jahres die Version mit Turbo-Rotax zertifiziert sein – optimiert zum Touren und für hoch gelegene Plätze

TEXT THOMAS BORCHERT FOTOS CHRISTINA SCHEUNEMANN

Elegant und dennoch robust. Äußerlich ist die A212 von ihrer Non-Turbo-Schwester A211 kaum zu unterscheiden



**Bullig** Die Cowling für den Rotax 914 braucht mehr Lufteinlässe und zusätzlichen Platz. Das Ergebnis ist optisch sehr gut gelungen

**G**anz schön lange her: Auf der AERO 2014 hatte der Schönha gener Flugzeughersteller Aquila erstmals eine Turboversion seines Kunststoff-Zweisitzers angekündigt. Erst jetzt ist es soweit: Die A212 steht vor uns, unter der Cowling steckt ein Rotax 914 mit Turbolader und 115 PS Maximalleistung. Eigentlich ist das Flugzeug fertig, die Flugerprobung abgeschlossen. Bis Ende 2018 soll die Zertifizierung durch sein. Doch bevor wir fliegen, setzen wir uns erstmal mit Aquila-Geschäftsführer Aydoğan Koç zusammen.

Seit Anfang des Jahres ist der passionierte Privatpilot bei Aquila an Bord – nachdem er zuvor fast 20 Jahre bei Airbus im Militärluft- und Raumfahrtbereich tätig war. Jetzt hat er große Pläne für Aquila. Die kann das Unternehmen brauchen: Es hat unruhige Jahre hinter sich. Nach der zweiten Insolvenz 2015, die letztlich auch der Grund für die Verzögerungen bei der Turbo war, stieg Anfang 2016 der türkische Unternehmer Celal Gökçen als Investor ein. Solider geht es kaum: Familie Gökçen ist seit 150 Jahren in der industriellen Produktion tätig. Celal Gökçens Unter-

nehmen BPlas ist der große Autozulieferer des Landes; er ist auf Kunststoff-Spritzguss spezialisiert und versorgt Autohersteller in aller Welt mit Bauteilen.

So gibt es nun neuen Schwung. Insgesamt 230 Exemplare der Modellreihe A210, zu der die aktuelle Version A211 mit Rotax 912 ebenso gehört wie die neue Turbovariante A212, hat Aquila seit Beginn der Serienfertigung im Jahr 2002 verkauft. Nun soll ein internationales Verkaufnetzwerk aufgebaut werden.

### Viel Neues zur AERO 2019

Zur Messe in Friedrichshafen im April kommenden Jahres sind gleich zwei neue Muster geplant: Zum einen wird Aquila ein schnelles Kunststoff-UL in Carbon-Bauweise und Tandemsitzer-Anordnung entwickeln, das sehr an Modelle anderer Hersteller wie Prime oder Tarragon erinnert. Die Zulassung als Ultraleichtflugzeug mit einer MTOM von 600 Kilo soll bis Ende 2019 erfolgen, verspricht Koç.

Am anderen Ende des Spektrums steht die A414: ein Viersitzer von Aquila! In →



**Viel Platz** Hinter den Passagieren liegt der Gepäckraum, der durch eine Klappe links am Rumpf zugänglich ist



**1 Glas muss sein** Mit Uhrenladen gibt es die A212 gar nicht. Aquila ist der erste Hersteller, der das Garmin G500 TXi ab Werk verbaut. Auch ein G5 ist als Backup-Horizont integriert  
**2 Sportlich** Die ergonomisch geformten Sitze sind auch bei längeren Flügen bequem. Vierpunkt-Gurte geben den Insassen guten Halt



**VIER SITZE!**  
Zur AERO 2019 will Aquila das Mockup des Viersitzers A414 präsentieren. Er soll vom Rotax 915iS angetrieben werden

**Große Pläne** Geschäftsführer Aydogan Koc ist seit Anfang 2018 im Amt. Der passionierte Privatpilot will die Produktion am Flugplatz Schönhagen weiter ausbauen



**Sonnig** Ohne Verstrebungen an der Haube ist die Sicht aus der Aquila sensationell gut. Vor der Sonne schützt das getönte Dach zumindest ein wenig

### Modern ist attraktiv

Es ist zwar eine »normale« Aquila ohne Turbo-Rotax, doch die D-EQFE hat es in sich: Sie ist die A211 mit der zur Zeit modernsten Avionik. Im Zentrum steht das Glascockpit Garmin G500 TXi, das von einem GTN650-Navcom mit GPS-Daten versorgt wird. Dazu gibt es ein G5 als Backup-Horizont, einen GTX345-Transponder mit ADS-B IN/out sowie eine FLARM-Anbindung. Action-Kameras für Innen- und Außenaufnahmen sind verbaut; die drahtlose Übertragung von Flugplänen und Flugdaten zwischen Panel und iPad ist dank Flightstream-510-Modul möglich.

Wozu das alles? »Wir wollen moderne, zeitgemäße Flugzeuge zu vernünftigen Preisen anbieten – zum Chartern und zur Schulung«, erklärt Frank Eckenfels von FE Air Charter ([www.fe-aircharter.de](http://www.fe-aircharter.de)). Die D-EQFE ist

das erste Flugzeug in der jungen Flotte, sie ist in Mengen-Hohentengen stationiert.

Eckenfels hat sich mit Felix Michnacs zusammengetan, dessen Firma Air Colleg Consulting ([www.aircolleg.de](http://www.aircolleg.de)) bislang auf Theorie-Präsenzunterricht spezialisiert war. Nun darf sie auch praktisch schulen:

»Bei uns gibt es nur Privatlizenzen, keine ATPL«, sagt Michnacs. »So können wir Privatpiloten eine optimale Ausbildung auf attraktiven Flugzeugen bieten.« Dass es eine Zielgruppe gibt, die genau das schätzt, hat sich bereits gezeigt: Die D-EQFE ist gut gebucht.

Friedrichshafen soll ein Mock-up ausgestellt werden; der Erstflug ist für Ende 2019 geplant; die Zulassung kann 2020 erfolgen.

Die Details, die Koç präsentiert, sind packend: Als Antrieb dient der Rotax 915iS mit Einspritzung und Turbolader, der gut 140 PS leistet. Auf jedem Fall soll das Flugzeug eine IFR-Zulassung erhalten, um als Instrumentenflugtrainer dienen zu können: »Da sehen wir ganz klar eine Marktlücke, die wir bedienen möchten«, erklärt Koç. Mindestens 1050 Kilo MTOM werden angestrebt, bei einer Zuladung von 400 Kilo.

Und der Preis? Unter 350 000 Euro netto sind das Ziel. Das zu erreichen wird auch dadurch möglich, dass 50 Prozent der Teile mit der A211/A212 identisch sein sollen. Ein moderner Kunststoff-Viersitzer, der

## »Wir sehen einen Markt für einen günstigen viersitzigen IFR-Trainer«

relativ preisgünstig ist, einen besonders sparsamen sowie ebenfalls modernen Motor hat und als IFR-Trainer taugt – das klingt durchaus verlockend.

Für die Produktion soll in Schönhagen eine weitere Halle mit 5000 Quadratmetern Fläche entstehen. Ohnehin legt man bei Aquila Wert darauf, dass die gesamte Produktion in Deutschland stattfindet. Beim Gang durch die Werkshallen sind von großen Formen für den Kunststoffbau der Rümpfe und Tragflächen bis zur Avionik-Integration alle Stadien der Fertigung zu sehen. 90 Prozent des Flugzeugs ent-

stehen aus glasfaserverstärktem Kunststoff, zusätzlich wird gezielt an geeigneten Stellen Kohlefaser eingesetzt. Etwa zwei Maschinen pro Monat verlassen derzeit das Werk; im Jahr 2018 werden 20 Flugzeuge aus-

geliefert.

Aber von den Plänen zurück in die Realität: Mit Vertriebschef Marco Intelisano wollen wir die A212 fliegen.

Warum hat Aquila sich auf den 914-Turbo konzentriert anstatt den neuen Einspritzer 912iS zu integrieren? »Er hat nicht mehr Leistung als die Vergaservariante, bringt auch sonst keine Vorteile, ist aber schwerer«, erklärt Intelisano.

Beim Turbo ist das anders. 80 Prozent der Aquila-Kunden sind Vereine und Schulen. Wenn die im Alpenraum angesiedelt sind, wünschen sie sich, so Intelisano, die

höhere und vor allem auch bei Hitze bleibende Steig- und Reiseflugleistung eines Turbos. Und: Mit der besonders in größeren Flughöhen gesteigerten Power wird das Flugzeug schneller – und damit für Vereinspiloten und Charterer als Tourer besonders interessant. Das wollen wir ausprobieren.

### Die kann was ab

Wann immer man sich eine Aquila näher ansieht, fällt sofort auf, wie robust sie wirkt. Das Leitwerk ist sehr massiv gebaut, das gilt aber auch für kleinere Bauteile wie etwa die Gepäckraumtür auf der linken Rumpfseite. Dass gerade Vereine und Schulen mit so einem Flugzeug gut klar kommen, leuchtet ein. Beim Klettern Richtung Cockpit über die Trittstufe hinter der Fläche bleibt der solide Eindruck. Der Einstieg gelingt mit der weit nach vorn öffnenden Haube leicht. Deren größter Vor-



**Brandneu** Die Aquila mit der wohl modernsten Avionik gehört Felix Michnacs und Frank Eckenfels (v. l.)

teil ist ebenso ihr Nachteil: Die Sicht ist ohne Streben, die im Blick stehen, gigantisch – die Sonneneinstrahlung aber auch. Allerdings funktioniert die Belüftung der Maschine ausgezeichnet, die lackierte »Decke« in der Haube ist gut dimensioniert.

Im Vergleich zur klassischen Schulmaschine Cessna 150 ist das Cockpit der Aquila riesig: Hier haben zwei Erwachsene viel Platz. In der Turboversion A212 gibt es keine Uhren: Alle Instrumente sind als digitale Displays ausgeführt. Was die Motorüberwachung angeht, kann man auch eine analoge Version wählen, doch die Kombination von Primary Flight Display (PFD) und Multifunktionsdisplay (MFD) im Garmin G500 TXi ist auch in der Basisversion enthalten.

Aquila ist übrigens der erste Hersteller, der die neue Touchscreen-Avionik der TXi-Serie von Garmin ab Werk verbaut. Ein Autopilot wird als Zubehör erhältlich

lich sein. Vernünftig ausgerüstet landet man mit der A212 bei einem Nettopreis von etwa 240 000 Euro.

Die Maschine ist sowohl mit einer Zulassung nur für VFR-Flüge bei Tag erhältlich als auch in einer VFR-Tag- und -Nacht-Variante. Einige Schulen in Österreich dürfen mit der A211 IFR-Schulung in VMC machen. Und es gibt sogar Überlegungen, mit der EASA eine eingeschränkte IFR-Zulassung zu entwickeln.

Vollgas: 115 PS gibt der Rotax 914 her – aber nur für fünf Minuten. Danach muss auf 100 PS

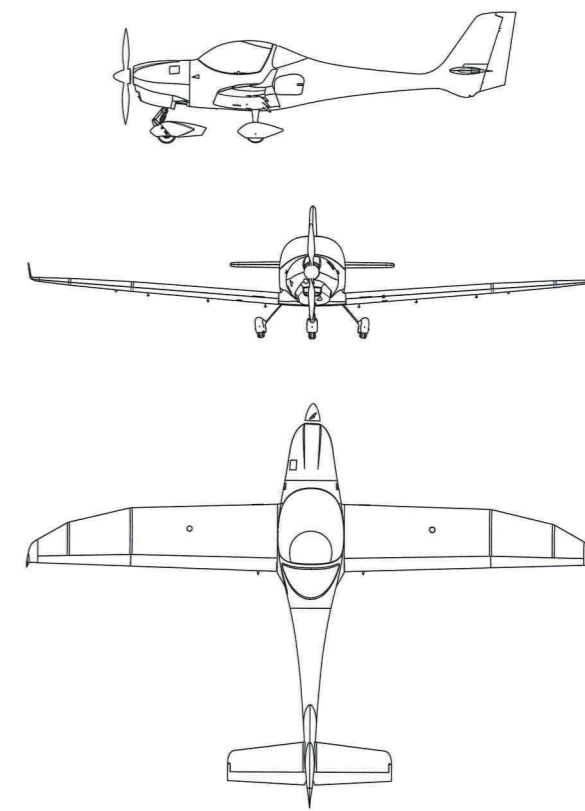
## 140 Knoten bei 25 Litern Verbrauch pro Stunde – so lässt sich's reisen

reduziert werden. Auf der Bahn legt die A212 zügig los.

Wir steigen auf 9000 Fuß – luftraumbedingt in Stufen, weshalb eine Zeitmessung sinnlos ist. Wer in dieser Höhe nach VFR reisen kann und will, hat die Wahl: Mit sparsamen 20 Litern pro Stunde kommt die Turbo-Aquila auf 130 Knoten wahre Geschwindigkeit – alles andere als langsam. Legt man fünf Liter mehr drauf, kommt sie auf 140! Das ist für einen Rotax-Zweisitzer sehr überzeugend. Mit 119 Knoten Indicated Airspeed ist dabei das Polster zum Ende des grünen Fahrtmesserbereichs bei 130 Knoten, also der  $V_{no}$ , immer noch mehr als ausreichend.

Wie schon bei der A211 lässt sich über die Flugeigenschaften der großen Schwester nur Gutes sagen: Die Steuerung per Knüppel ist angenehm direkt, aber nicht zappelig. Im Langsamflug benimmt sich die A212 sehr ordentlich und kündigt den Strömungsabriss durch deutliches Schütteln an. Die Stallspeed ist mit 43 Knoten in Landekonfiguration angenehm niedrig. Keine Frage: Von diesem Flugzeug kann man Fliegen lernen.

Mit der turbogeladenen A212 ist Aquila eine interessante Motorisierungsvariante gelungen, die für viele Vereine und Schulen interessant sein wird – und ebenso für Charterkunden. Dass dabei konsequent zur zeitgemäßen Herstellungsweise aus Kunststoff auch eine moderne Avionik angeboten wird, dürfte die Attraktivität der Maschine eher erhöhen (siehe Kasten Seite 17). Wie sich die Pläne für einen marktreifen Viersitzer entwickeln, der in zwei Jahren fertig sein soll, werden wir mit Interesse beobachten. ■



### Technische Daten ↓

#### AQUILA A212GX TURBO

<b>Spannweite</b>	10,30 m
<b>Flügelfläche</b>	10,50 m <sup>2</sup>
<b>Länge</b>	7,40 m
<b>Höhe</b>	2,40 m
<b>Leermasse</b>	530 kg
<b>MTOM</b>	800 kg
<b>Tankinhalt</b>	120 l
<b>Motor / Leistung</b>	Rotax 914 F3 / 115 PS
<b>Propeller</b>	MT-Propeller MTV-21-A, 2-Blatt, Constant Speed, hydraulisch, 1,75 m
<b>Verbrauch<sub>Reise</sub></b>	ca. 20 l/h
<b>V<sub>Reise</sub></b>	130 KTAS
<b>V<sub>ne</sub></b>	165 KIAS
<b>V<sub>no</sub></b>	130 KIAS
<b>V<sub>s</sub></b>	57 KIAS
<b>V<sub>so</sub></b>	43 KIAS
<b>V<sub>x</sub></b>	55 KIAS
<b>V<sub>y</sub></b>	65 KIAS
<b>Startrollstrecke</b>	290 m
<b>Landerollstrecke</b>	230 m
<b>Preis<sub>netto</sub></b>	ab 214 140 Euro
<b>Hersteller</b>	Aquila Aviation International GmbH Flugplatz Schönhagen 14959 Trebbin
<b>Telefon</b>	0337 31/70 70
<b>Internet</b>	www.aquila-aviation.de



**1** **Balanciert** In das Horn oben am Seitenruder werden als Ausgleichsgewicht Bleikugeln (im Becher unten) einlaminiert  
**2** **Made in Germany** Auch die Kunststoffteile entstehen in Schönhagen – der Rumpf in zwei Hälften, der Flügel mit durchgehendem Hauptholm  
**2** **Kleine Stückzahl** Derzeit fertigt Aquila pro Monat etwa zwei Flugzeuge

