

Adler über Großostheim

Auf Grund der steigenden Anzahl von größeren und schwereren Flugschülern interessieren sich FSCA und FTA für eine Alternative zur Katana. Was liegt da näher, als eine als Katana-Killer entwickelte AQUILA (lat. Adler) mal näher unter die Lupe zu nehmen. Also haben Flugschule und Verein bei [AQUILA-Aviation](#) um eine Wochenendvorstellung gebeten. Thomas Sandmann und Damian Hischier haben die Einladung gerne angenommen.

Thomas Sandmann ist Leiter des Entwicklungsbetriebs bei AQUILA Aviation und hat die Technik präsentiert.

Damian Hischier ist freiberuflicher Testpilot und hat mit den Fluglehrern und Vereinsmitgliedern die Proberunden gedreht.

Bei der Demo-Maschine handelte es sich um eine A211GX, also die Luxusvariante. Die drei Versionen A211, A211G und A211GX unterscheiden sich zur Zeit nur durch die Instrumentierung. Die Spezifikationen und Leistungsdaten gibt's [hier](#).

Sowohl die "alte Schwester" A210 als auch die A211 sind mit entsprechender Instrumentierung für NFVR zugelassen. AQUILA strebt zusätzlich eine IFR-Zulassung an.



A210 Cockpit

Am Samstag, dem 31.08.2014 hatten zunächst die Fluglehrer der FTA die Gelegenheit, die AQUILA auf Herz und Nieren zu prüfen. Interessierte Piloten und Flugschüler des Vereins konnten dann am Sonntag nach vorheriger technischer Präsentation (und Einweisung) ein Runde drehen. Es standen etwa 12 Piloten auf der Startliste. Nach der interessanten virtuellen Gegenüberstellung zwischen Katana und AQUILA konnte die AQUILA in einigen Details punkten. Dieser Eindruck sollte sich beim anschließenden Probefliegen bestätigen.

Positiv im Vergleich fielen besonders die separate und verschließbare Klappe/Tür zum Gepäckfach (Zuladung max. 40kg) auf, welches auch vom Sitz aus gut erreichbar ist. Außerdem fällt beim Außencheck die Außensteckdose auf. Diese kann im Notfall zum Fremdstarten genutzt werden.

In der AQUILA sind die Sitze von einer Gasdruckfeder unterstützt verstellbar (kein lästiges Pedale-Verstellen). Man hat spürbar mehr Platz im Cockpit, und die automatischen 4-Punkt-Sicherheitsgurte erlauben mehr Bewegungsfreiheit, ohne dass man viel einstellen müsste gegenüber festen Gurten. Eine deutlich bessere Sicht nach vorne rundet den guten Gesamteindruck ab.

Das Cockpit überzeugt an vielen Stellen gegenüber der Katana. Hier sind z.B. die Hebel für Leistung und Propellerverstellung zu nennen. Diese machen einen soliden und - wie man so schön sagt - wertigen Eindruck. Einzig die Anzeige und der Wipptaster zur Trimmung (beides in der Mittelkonsole) gefallen mir (David) persönlich genauso wenig wie bei der Katana. Beim Thema Trimmung bin ich scheinbar eher der analoge Typ.



Fachsimpeln,
Erfahrungsaustausch und
Fluggerät bestaunen

Beim Rollen fiel das lenkbare Bugrad äußerst positiv auf.

Den Wendezeiger musste ich mir allerdings von Damian auf dem Garmin G500 zeigen lassen. Beim Engine Run-up check fiel mir auf, wie schnell doch die Drehzahl- und Ladedruckanzeige im Engine Monitoring System ansprachen. Hier hatte ich mit merkbarer Verzögerung gerechnet. Nach kurzer Besprechung des Flugvorhabens ging's auf die Piste 26.



Auf zur AQUILA Proberunde!

Der Startlauf kam mir kurz vor. Auch die Steigphase schien mit Leichtigkeit abzulaufen. Dazu muss ich anmerken, dass ich zum Vergleich in letzter Zeit nur PA 28 geflogen bin. Ein VLA kommt einem danach glaube ich immer leicht vor.

Auffällig war allen am Boden wartenden Probefliegern die geringe Geräuschentwicklung der Aquila beim Start, diese war sogar leiser als unser Motorsegler D-KCAR.

Im Flug hatte ich nach Einrichten der Reisekonfiguration keinerlei Schwierigkeiten, die Maschine zügig auszutrimmen. Während des gesamten Fluges fiel mir immer wieder das direkte Ansprechen über alle Achsen auf. Aber auch das mag an meiner PA 28-Vorbelastung gelegen haben. Nichtsdestotrotz war dieses direkte Ansprechverhalten sehr angenehm.

Alles in allem blieb ein guter bis sehr guter Gesamteindruck der A211 hängen. Die Vorteile gegenüber der Katana liegen wirklich in den beschriebenen Details. Im Großen und Ganzen sind sich die beiden Flieger sehr ähnlich.

Unsere Stimme für eine mögliche Anschaffung als Vereinsflugzeug für den FSCA hat die A211, und wir fänden es eine Bereicherung. Oder sollten wir auf die in Flugerprobung steckende 115 PS-Variante mit turbogeladenem Rotax 914 warten? Wir werden sehen, und wir werden berichten.

Ein Dankeschön an AQUILA für die Vorführung und Probeflüge, und ein weiteres Dankeschön an Jörg Becker, der im Namen unserer Flugschule und des Vereins für die Organisation eines spannenden Flugtags gesorgt hat.

Es berichteten für euch:

David Hladik und Werner Hix