

International

# aerokurier

Das Magazin für Piloten



**Plus  
Mustang  
DVD**

INFO-  
Programm  
gemäß  
§ 14  
JuSchG

**OSHKOSH: TOP-NEWS**  
Das Cirrus-LSA kommt  
aus Deutschland

**MITGEFLOGEN**  
Verkehrspilot  
bei Air Berlin

**SICHERHEIT**  
Risikofaktor  
Tankdeckel



Cessnas neuer Einsteigerjet

# Citation Mustang

**VORTRIEB FÜR ULs**  
Auf der Suche nach  
dem idealen Prop

**CONCORDIA**  
Der Supersegler  
nimmt Gestalt an

**REPORTAGE** → Helikopter im Wildschutz-Einsatz

aerokurier.de

09 07





**NOCH BESSER:** CubCrafters hat die Sport Cub umfassend überarbeitet. Sie heißt jetzt Sport Cub S2.



**RIESENÜBERRASCHUNG:** Peter Funks Fk14 Polaris wird bei Cirrus in die LSA-Rolle schlüpfen – als Cirrus SRS.

**NEUE IDENTITÄT:** Die polnische Aero AT-3 beteiligt sich in den USA unter dem Namen Gobosh G-700s am LSA-Korso.

Das Panel der Experimentalversion wird ebenfalls ein Garmin G900X „zieren“. Die voll zertifizierten Flugzeuge hingegen werden das G1000 bekommen.

Neuigkeiten auch beim D-Jet von Diamond Aircraft. Der Einstrahler befindet sich seit April letzten Jahres in der Flugerprobung. Seit 20. Juli ist das Proof-of-Concept-Flugzeug nicht mehr solo. An diesem Tag absolvierte die Seriennummer zwei, ein strukturell bereits serienkonformer Prototyp, das Roll-out. Die Maschine ist das erste von vier Testflugzeugen, das für die Zulassungserprobung eingesetzt wird. Aufgabe der S/N 002 wird es sein, Informationen und Daten über das allgemeine Handling, die Flugstabilität, die Bedienbarkeit und die Flugleistungen zu liefern.

Das Flugzeug kommt dabei ohne Kabinenbedruckung aus. Zwar befindet sich im Cockpit bereits das Garmin G1000, auf eine Autopilotanlage und auch auf eine Enteisierung muss die Maschine allerdings verzichten. Diese „Accessoires“ sollen erst nach

und nach bei der Seriennummer drei installiert werden.

News gibt es auch zum Piper-Jet. Die Windkanaltests sind abgeschlossen. Dabei hatte sich Änderungsbedarf gezeigt. Das ursprünglich gerade Höhenleitwerk ist in der Folge nicht nur größer geworden, sondern auch um 30 Grad gefeilt. Außerdem wurden die Flügelvorderkanten in Rumpfnähe in einem leichten Winkel nach vorn gezogen. Der Durchmesser des Lufteinlaufes für das Triebwerk konnte um fünf Zentimeter verkleinert werden. Zu den bei der Erstpräsentation im Herbst letzten Jahres in Aussicht gestellten Flugleistungen steht das Unternehmen unverändert.

Mit dem Bau des Prototyps wurde begonnen. Sein Erstflug ist fürs zweite Quartal 2008 geplant. Zur Frage, ob Piper auch zukünftig noch in Vero Beach, Florida, produzieren wird, gibt es noch keine endgültige Entscheidung. Mit den Alternativen Oklahoma City und Albuquerque befindet man sich, so das Unternehmen, in intensiven Gesprächen.

### „Light-Sport“-Flugzeuge Cirrus „adoptiert“ Fk14 Polaris

Die Open-Air-Pressekonferenz bei Cirrus versprach spannend zu werden. Unter einem ausgebreiteten BRS-Rettungsschirm schien sich die Überraschung des Tages zu verstecken. Und tatsächlich: Als der Fallschirm entfernt wurde, kam ein Zweisitzer zum Vorschein, den insbesondere wir hier in Deutschland bestens kennen – eine Fk14 Polaris von Fk-Leichtflugzeuge aus Speyer. Unter der Bezeichnung Cirrus SRS (SRSport) soll die Bugradversion des Tiefdeckers als „Light-Sport“-Flugzeug ins Cirrus-Portfolio aufgenommen werden.

Was für ein Wurf für Peter und Otto Funk! Die beiden stehen nun allerdings auch vor einem Problem. Sie müssen das mit einem 100 PS starken Rotax-Motor 912S ausgerüstete Flottchen ordentlich „einbremsen“. Die LSA-Regeln erlauben als maximale Dauergeschwindigkeit

nämlich nur 120 KCAS – ein Wert, der die Polaris bereits bei 75 Prozent Leistung um lockere zehn Knoten toppst.

Geändert werden muss auch die Bremsanlage. Die Kundschaft „drüben“ schätzt zwar Finger Food, nicht aber Fingerbremsen. Schon in einem Jahr soll die erste Cirrus SRS ausgeliefert werden – zum Preis von zirka 100 000 Dollar. Die Maschine, anfangs in Polen, später vielleicht auch in den USA gefertigt, soll serienmäßig mit einem Glascockpit bestückt sein. Welcher Lieferant den Zuschlag bekommt, ist derzeit allerdings noch offen.

Die Entscheidung für die Polaris, so Cirrus-Chef Alan Klapmeier, sei im letzten Vierteljahr gefallen. Man habe sich viele Flugzeuge angeschaut, aber nur die Fk14 biete das, wonach man gesucht habe: Ein Flugzeug, das das Feuer der Begeisterung in den Herzen junger Menschen zu entfachen weiß, und das geeignet ist, diese – bei vertretbaren Kosten – an die Fliegerei heranzuführen.

Unter dem Namen Gobosli G-700S präsentierte sich ein weite-