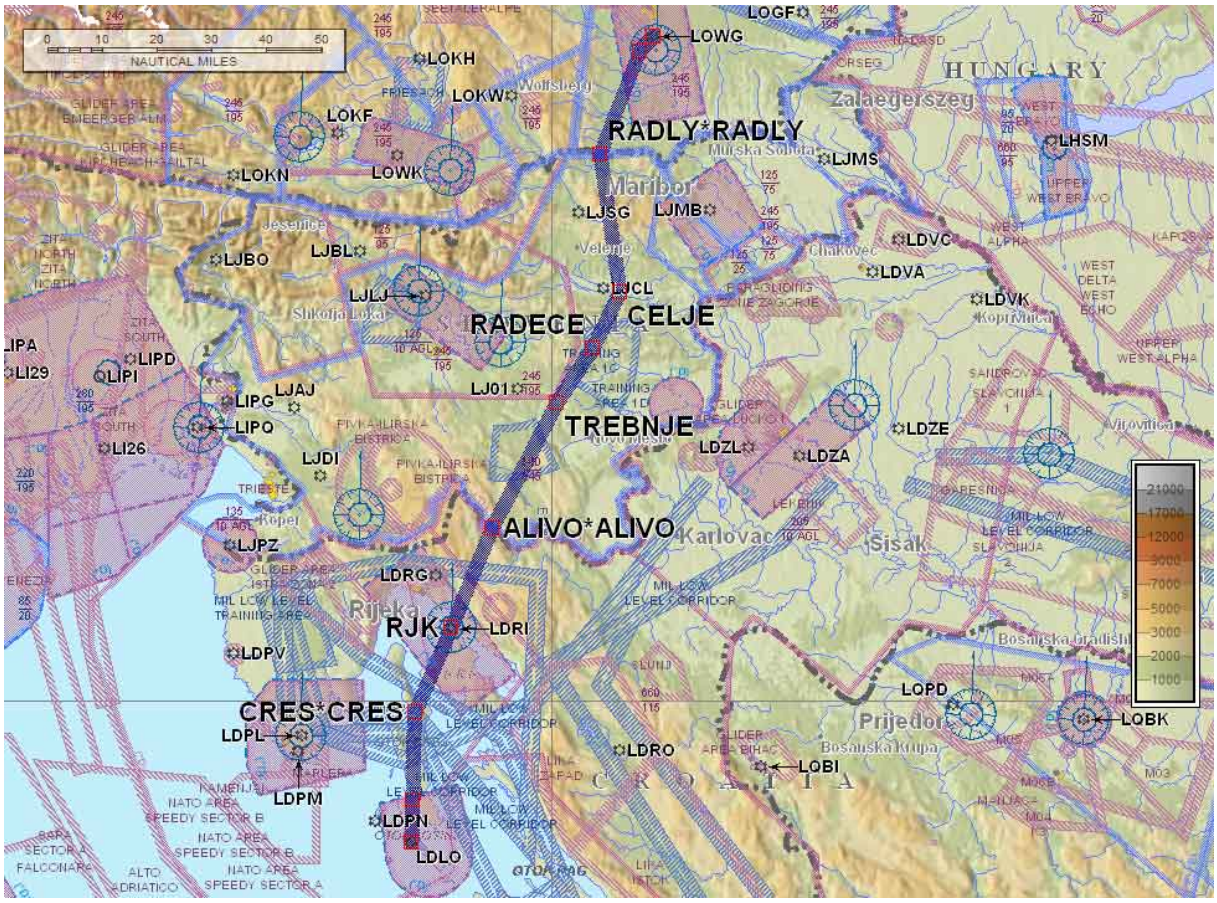
Losinj Island (LDLO) mit der Aquila 210

Um zu erklären, wie ich dazu komme, mit einem „clubfremden“ Flieger nach Losinj zu jetten, muss ich zuerst etwas weiter ausholen: Für Ende Juli bzw. Anfang August hatte Alexander Pichler wegen seines 17. Geburtstags unter Anderem einige seiner Freunde aus Deutschland eingeladen. Mit ihnen war ein 2 bzw. 3-tägiger Ausflug nach Losinj mit der OE-KMC (PIC: Alex) und der OE-CMV (PIC: Ich) geplant. Nachdem aber Mitte Juli die CMV mit einem Motorschaden in Zell am See liegengeblieben ist, wäre uns als Alternative die OE-AAD geblieben, denn die AAH war schon reserviert. Nachdem aber ich und mein „Copilot“ Marc aus Deutschland schon 175kg der möglichen 194kg Zuladung der AAD belegt hätten und wir mit dem ganzen Gepäck kaum Sprit mitnehmen hätten können, mussten wir uns etwas Anderes überlegen. Zudem habe ich auch die Erfahrung machen müssen, dass bei sommerlichen Temperaturen die Öltemperatur unserer Katanas schon auf Platzrundenhöhe ziemlich am roten Strich klebt. Deshalb war davon auszugehen, dass wir auf so einem Flug mit der Performance Probleme bekommen könnten. Nachdem ich ja im Juni die Möglichkeit hatte, die neue Aquila 210 bei der Präsentation in Klagenfurt etwas kennen zu lernen, und ich noch das große Gepäckfach mit max. 40kg Zuladung in Erinnerung hatte, machten Alex und ich uns auf die Suche nach einem Betrieb, der die Aquila vermietet. Unsere Problemlösung hieß Flying Forever in Graz. Nachdem alle Formalitäten erledigt waren, begab ich mich zum Flughafen Graz und flog dort unproblematisch die Einweisung auf der OE-CYY.

Schließlich ging es dann los. Während Alex mit 3 Passagieren mit der KMC von Klagenfurt abflog, fuhr ich mit Marc nach Graz, wo wir dann unsere Aquila OE-CSS übernahmen.

Bitte um Verzeihung, dass diese beiden Bilder nicht meine Eigenen sind. Ich habe es leider verabsäumt, entsprechende Bilder selbst zu machen.



Unsere Strecke führte uns vom Sender Dobl und via Sector Whiskey zuerst mal zum Grenzüberflugpunkt RADLY, dann weiter über eine VFR-Route in 7500ft über CELJE, RADECE und TREBNJE, von dort direkt zum Grenzüberflugpunkt ALIVO. Anschließend war geplant, in dieser Höhe die CTR Rijeka über das RJK-VOR zu überfliegen. Rijeka Approach holte uns aber auf 2500ft runter, wir durchflogen die CTR und bekamen einen wunderbaren Ausblick auf den Airport. Nach dem Verlassen der CTR Rijeka durften wir direkt to CRES und der Handoff auf Losinj Approach erfolgte unmittelbar danach. Wir flogen in die CTR Losinj über den Einflugpunkt O und danach einen Straight-in-Approach auf die RWY 20.

Was im Cockpit zuerst einmal auffällt, ist das enorme Platzangebot. Wer die Katana fliegt, dürfte auch keine Probleme haben, sich auf die Aquila umzustellen, da die beiden Flugzeuge nahezu identisch instrumentiert sind.

COM
118.475
119.000
VLOC
117.80
110.90
ENR
GPS
RADLY
ČELJE
RADEC
TREBN
ALIVO
RJK
100%-3
WPT
TREBN
DIS
4.68
ETE
02:10
DTK
025
NAV
CDI
OBS
MSG
FPL
PROC

COM
118.200
118.475
VLOC
117.80
110.90
ENR
GPS
5.0
5.0
RADLY
DOBL
DIS
DTK
BRG
16.2
018
019
143
007
06:47
GS
TRK
ETE
NAV
CDI
OBS
MSG
FPL
PROC
FUNC
START
PRESSURE ALT

Ein praktisches Feature der OE-CSS ist, das Garmin 430 GPS/COMM (hier zwecks besserer Ansicht schon die Route beim Rückflug). Der CDI des VOR-Empfängers lässt sich auch auf das GPS schalten

Auch ein Garmin GPSmap 496 ist eingebaut, was mit der mitlaufenden „Nearest“ Darstellung und der Moving Map auch ganz toll ist.

Diese Aussicht kann man in der Katana nicht genießen.

Mein „Copilot“ Marc

Der Pilot-in-Command ;-)

Rijeka ahead, mit der von Klaus Zürner so oft genannten „Dreckschleuder“ ;-) (auf dem Bild leider schlecht zu sehen)

Reger Betrieb am Rijeka Airport, aber von den Gebühren her angeblich ein teures Pflaster. Nach der Landung beim Rückflug erzählte uns ein Kollege, der soeben von Rijeka nach Graz mit einer C172 geflogen ist, dass er dort 60€ allein für die Landung gezahlt hat...

Passing Cres.

Die Ortschaft Osor am Übergang von Cres nach Losinj Island, wahrscheinlich ist nach ihr auch der Reporting Point „O“ für die CTR Losinj benannt.

Nach der Landung und dem Transfer nach Mali Losinj begann für uns die Herbergsuche, da wir eigentlich mehr oder weniger auf Gut Glück hinsichtlich Hotelzimmer heruntergeflogen sind. Nach ca. 10km zu Fuß auf Suche bei 36°C wurden wir dann im Hotel Bellevue in der Cikad-Bucht fündig. Leider gibt es meinerseits vom Aufenthalt keine Fotos, da ich erst im Hotel feststellen mußte, dass ich meine Kamera im Flieger vergessen hatte. Also sind die folgenden Fotos erst wieder vom Rückflug.

Die Insel Krk mit der „City of Krk“.

Flügelansicht mit dem Schatten der „Flight Crew“.

Und wir sind wieder inbound Sender Dobl...

Sunset über Graz

Den kennt wahrscheinlich eh jeder... Wind war 200°/10kts und uns wurde mit Hinweis darauf die 35C angeboten, ich habe aber um die 17C gefragt und darum durften wir kreisen... ;-) Nach ein paar Runden über „Autobahn West“ sind wir dann auch da unten gelandet.

Abschließend will ich noch ein paar Worte zum Fliegen mit der Aquila verlieren:

Die Aquila ist ein deutsches Fabrikat aus Schönhagen bei Berlin und ist als VLA (Very Light Aircraft) zugelassen. Mit einem maximalen Startgewicht von 750kg und einem Rotax 912S Triebwerk mit 100PS ist sie bezüglich der Performance der DA20-100 sehr ähnlich. Auch bei den Außenmaßen gibt es kaum Unterschiede. Mit 509kg Leergewicht ist sie trotzdem 31kg leichter als z.B. die OE-CMV, wodurch man beispielsweise wieder 43l mehr in den jeweils 60l fassenden Flächentanks mitnehmen kann. Das große Gepäcksfach (0,5m^3) hinter den Pilotensitzen ist durch eine Tür auch von außen zugänglich und mit 40kg kann man doppelt soviel mitnehmen wie bei der Katana. Wenn man sich dann ins Cockpit setzt, fällt zuerst auf, dass man wirklich viel Platz hat. (Kabinenbreite 1,2m) Links, bzw. rechts von den stufenlos verstellbaren Sitzen mit Kopfstütze hat man viel Platz um z.B. Kartenmaterial abzulegen. Auf der Mittelkonsole hinter dem Fuel Selector hat man auch eine Ablagemöglichkeit (z.B. Kamera, Mineralwasser,...) und unter den auf der linken bzw. rechten Cockpitseite eingebauten, aufklappbaren Armlehnen kann man auch noch diverses Kleinzeug verstauen. Die Schultergurte sind wie im Auto auf einer Rolle angebracht, sodass die Bewegungsfreiheit im Oberkörper uneingeschränkt ist. Das Bugrad ist über die Seitenruderpedale direkt angelenkt. Am Drehzahlmesser gibt es keinen gelben Bereich, die Propverstellung kann auch nach dem Start ganz vorne stehen gelassen werden. Im Steigflug mit der Vy von 65kt

ist die Fluglage etwas steiler und die relativ große Nase nimmt die Sicht nach unten vorne. Jedoch ist die Rundumsicht im Horizontalflug nicht schlechter als bei der Katana. Um steilere Kurven sauber zu fliegen benötigt sie etwas Seitenruder – aber eben nur gering. Das Flugverhalten ist sonst nahezu identisch mit der Katana, mir kommt aber vor, dass wenn die Aquila einmal ordentlich ausgetrimmt ist, sie noch ein Stückchen ruhiger in der Luft liegt. Der ergonomisch geformte Steuerknüppel mit dem oben drauf gelegenen Push-to-talk Button liegt relativ tief, was im ersten Moment zwar etwas gewöhnungsbedürftig ist, nach ein paar Minuten merkt man aber, dass es so eigentlich angenehmer ist, wenn man den Unterarm am Oberschenkel liegen lassen kann, ohne dass man den Knüppel weit unten angreifen muss. Vielleicht reagiert die Aquila auf feine Steuereingaben noch etwas besser. Im Cruise hat sie mit 65% Leistung eine Endurance von 6,5h - mit 55% sogar von knapp 7,5h. Mit Throttle auf Idle und Flaps in Landeposition beträgt die Vs 38KIAS, mit 75% Power sogar nur 31KIAS. Bei einer Final Approach Speed von 70kt dauert der Flareout nahezu ewig. (Die 70kt gibt aber nur der Betreiber vor, der Hersteller gibt für das Final 60kt an.) Hier dürfte sich eben – wie bei jedem Tiefdecker mit wirksamen Klappensystem – der Bodeneffekt ziemlich gut bemerkbar machen. Im Endeffekt ist aber die Landestrecke in etwa gleich lang wie bei der Katana. Der Flieger ist grundsätzlich Day-VFR zugelassen, aber auch eine Night-VFR Zulassung wird vom Hersteller angestrebt.