

aerokurier

aerokurier

DAS MAGAZIN FÜR PILOTEN



36

Seiten
EXTRA

Business
Aviation

Branchenguide: Betreiber von Business Jets

40 Jahre
Grob G 115

Tausendsassa aus Tussenhausen



AirLeben
Auf zur JuBi Juist!



Segelflug
Levin holt EM-Titel



Wirtschaft
Inselflieger in der Krise



JUNKERS
AIRCRAFT

A50 JUNIOR TOUR 2025

14.000 Kilometer. 12 Länder. 1 Ultraleichtflugzeug.



Zurück aus den Wolken – ein Abenteuer, das Geschichte schreibt

In diesem Sommer wurde ein Traum Wirklichkeit: Die A50 Junior flog auf den Spuren der legendären Europa-Flüge der 1930er Jahre – in 42 Tagen quer über den Kontinent, mit allen Sinnen und im Geist der Pioniere. Was als Hommage begann, wurde zu einem Meilenstein: Über 14.000 Kilometer, mit Präzision, Leidenschaft und Teamgeist gemeistert.

Ein neues Kapitel europäischer Luftfahrtgeschichte.



junkersaircraft.com

Oldies im Einsatz – und am Ende ihres Lebens

Es sind nicht immer die neuesten Muster, um die sich Geschichten im aerokurier drehen. Dazu sind zum einen die Entwicklungszyklen zu lang, zum anderen sind viele Flugzeuge landauf, landab ältere Semester. Und ebenso viele Piloten erleben ihre erste Flugstunde oder eine spannende Reise auf Geräten, die im Straßenverkehr bereits ein H-Kennzeichen hätten. In diesem Heft sind es die Grob G 115 und der Rotax-Falke, denen wir uns ausführlich widmen. Erstere ist nach wie vor bei vielen Flugschulen und Vereinen im Einsatz und ein echtes Multitalent, und die G 115 feiert Geburtstag. Genau wie der Autor dieser Zeilen ist sie jüngst 40 Jahre alt geworden. Filip Modrzejewski ist sie für den aerokurier geflogen und hat festgestellt, dass sich das Konzept noch lange nicht überlebt hat. Die Falken indes spielen seit vielen Jahren eine zentrale Rolle bei der Persönlichkeitsbildung. Patrick Holland-Moritz hat die Jugendbildungsstätte auf Juist besucht und sich angeschaut, wie die rüstigen Motorsegler dort jungen Menschen Flügel verleihen.

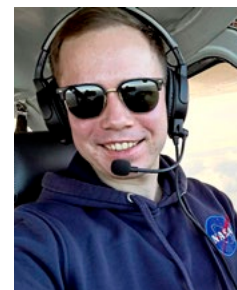
Flügel verleihen – diese Aufgabe kommt auch den Inselfliegern zu, wenn es darum geht, Bewohner der Nordsee-Eilande schnell ans Festland zu bringen, sei es für Besorgungen oder in medizinischen Eilfällen. Doch an der Küste gibt es ernsthafte Probleme, die Umstellung der Flotten von der – wie die oben genannten Muster durchaus betagten – Britten-Norman BN-2 Islander auf moderne Nachfolger von Tecnam stockt, sodass die Flugpläne massiv ausgedünnt wurden und manche Ziele aktuell gar nicht bedient werden. Hier lesen Sie, wie es vor Ort weitergeht und was sich ein neuer Player im Inselflieger-Business von seinem Engagement erhofft.

Zum Abschluss noch eine Korrektur: In Ausgabe 8/25 habe ich an dieser Stelle geschrieben, dass eine Cirrus SR22 pro Flugstunde rund 30 Gramm reines Blei emittiert. Dabei ist mir der Fehler unterlaufen, die 0,56 Gramm Tetraethylblei (TEL) pro Liter mit elementarem Blei gleichzusetzen. Blei macht aber „nur“ 64 Prozent von TEL aus. Korrekt ist demnach, dass die Cirrus bei einem Verbrauch von 15 Gallonen pro Stunde – ein in Markenforen mehrfach genannter Wert – gut 20 Gramm reines Blei ausstößt. Das ist ein Drittel weniger als zunächst postuliert, aber immer noch zu viel. Die Cirrus wählte ich als Beispiel, weil sie als Inbegriff einer modernen SEP gilt und nicht, auch diesen Vorwurf gab es, um Herstellerbashing zu betreiben. Auch eine Cessna 182 hätte dafür herhalten können. Am Ende bleibt es dabei, dass pro drei Liter verbranntem Avgas gut ein Gramm Blei durch den Auspuff in die Luft geblasen wird. Dieses Blei atmen Piloten, Luftfahrtfans und alle anderen ein, die sich in der Nähe aufhalten. Und das ist ein Punkt, an dem es anzusetzen gilt, um die Belastung aller mit diesem krebserregenden Element zu reduzieren.

Schreiben Sie uns!

Welche Erfahrungen haben Sie, liebe Leser, mit älteren Flugzeugmustern? Sind sie gerne in Oldies unterwegs oder setzen sie konsequent auf moderne Technik? Oder sind sie gar in beiden Welten zuhause? Wir freuen uns auf Ihre Zuschriften, bitte per E-Mail an redaktion@aerokurier.de.

Mitarbeit an
dieser Ausgabe:



Filip Modrzejewski stieg ins Cockpit der Grob G 115 und musste einmal mehr feststellen, was für ein vielseitiges Flugzeug das ist.



Heiko Müller hat sich intensiv mit den Problemen beschäftigt, die die Inselfluggesellschaften an der Nordseeküste plagen.

Lars Reinhold

Chefredakteur aerokurier

Inhalt Nr. 10

Oktober 2025
69. Jahrgang

Motorflug

8 Pilot Report Grob G 115

Seit 40 Jahren versieht Grobs Zweisitzer zuverlässig seinen Dienst als Schul- und Trainingsflugzeug. Filip Modrzejewski ist ihn geflogen.

16 Ausflugsstipp Pontarlier

David Kromka berichtet über eine kleine Perle im Jura, die man aus Deutschland bestens erreicht.

20 Art-Deco-Hangar Hannover

Wo sich Luftfahrtshistorie und Moderne verbinden.

Praxis

26 Ruder- und Propellermomente

Actio und reactio gibt es auch beim Fliegen. Gut zu wissen, welche Momente wann auftreten.

30 Unfallanalyse

Zu heftiges Gasgeben brachte eine Grumman AA-5B zum Absturz.

32 Flugwetter im Winter

Auch in der kalten Jahreszeit lässt sich fliegen – Verständnis fürs Wetter vorausgesetzt.

Beilage Business Aviation Special

4 Atlantiküberquerung mit der TBM 960

An Bord einer nagelneuen TBM 960, die von Frankreich in ihre neue Heimat USA fliegt.

12 PC-24: Schweizer Erfolgsgeschichte

Vor einem Jahrzehnt, im Mai 2015, startete der Business Jet aus der Schweiz zum Erstflug.

18 Verabredung mit einem Satelliten

Markus Völter an Bord eines DLR-Forschungsflugzeugs, das einem Satelliten folgt.

24 Business Aviation in Deutschland

So ist die Geschäftsluftfahrt in der Bundesrepublik groß geworden.

26 GBAA Insights

Viel zu tun: Der Verband richtet einen Appell an die Politik.

28 Branchenguide



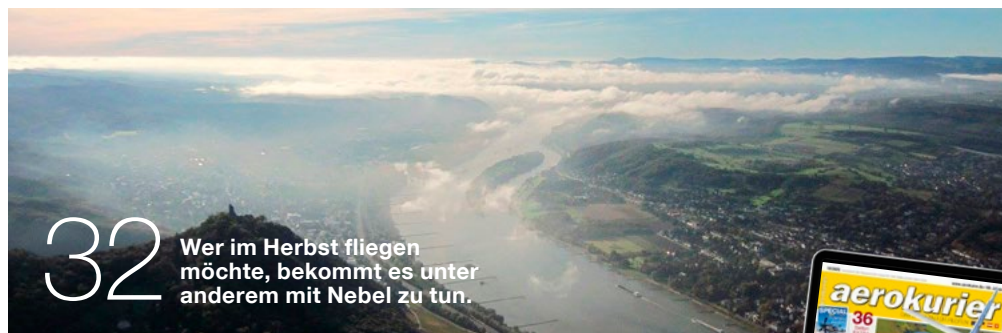
Der französische Ort Pontarlier ist schnell erreicht und eine kleine Reise wert.



In der Mitte Deutschlands hat der Luftsportverein Mühlhausen seine Heimat.



Zehn Jahre PC-24:
2015 hatte sie ihren
Erstflug, heute ist sie
weltweit erfolgreich.



32 Wer im Herbst fliegen
möchte, bekommt es unter
anderem mit Nebel zu tun.

Segelflug

- 44 Europameisterschaft in Ungarn**
Doppelsieg in der Offenen für die Deutschen, Österreich holt in der Doppelsitzerklasse Silber.
- 48 Der OLC geht offline**
Ende des Jahres wird die Plattform des Online Contest abgeschaltet.
- 49 Grand-Prix-Finale in Saint-Auban**
Beim Finale der 12. Auflage des Grand Prix konnten sich die Deutschen nur im Mittelfeld platzieren.
- 50 Frauen-WM in Tschechien**
In Zbraslavice blieb die deutsche Frauenmannschaft hinter ihren Erwartungen zurück.
- 52 Karsten Kopsieker im Interview**
Der neue Bundestrainer spricht über die Herausforderungen der Zukunft.

Magazin

- 54 Serie „Vier Clubs – vier Ecken“**
Der Luftsportverein Mühlhausen fliegt exakt in der Mitte Deutschlands – und macht unsere Vereinsserie komplett.

aerokurier gibt es
auch als **E-Paper**.
Mehr Infos:
www.aerokurier.de/epaper



- 58 Inselflieger in der Krise**
Der Ersatz der altersschwachen Britten-Norman Islander bringt Flugbetriebe in Schwierigkeiten.

AirLeben

- 64 Zu Besuch bei der JuBi Juist**
Die Jugendbildungsstätte auf der Nordseeinsel will junge Menschen selbstbewusster machen. Auch durch Flugerlebnisse im Motorsegler.

Rubriken

- 3 Editorial**
- 6 News**
- 35 Bücher**
- 36 aerokurier-Markt**
- 41 Jobbörse**
- 62 Termine**
- 62 Impressum**
- 74 Vorschau**

● Titelt Themen

aerokurier im Abo
Angebot auf Seite 24



44 Erfolge für Deutschland
und Österreich gab es
bei der EM der großen
Klassen.



20 Klassik trifft auf
Moderne – das gibt es
im Art-Deco-Hangar
in Hannover.



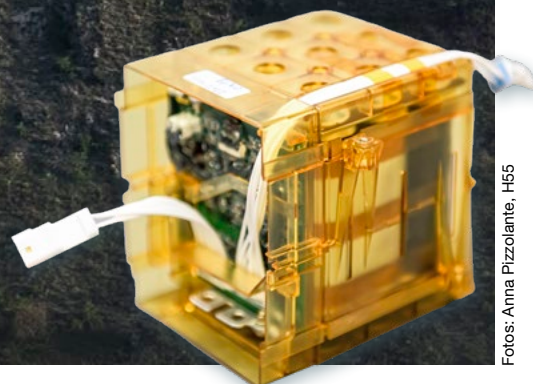
Elektroflug

Batteriefabrik eröffnet

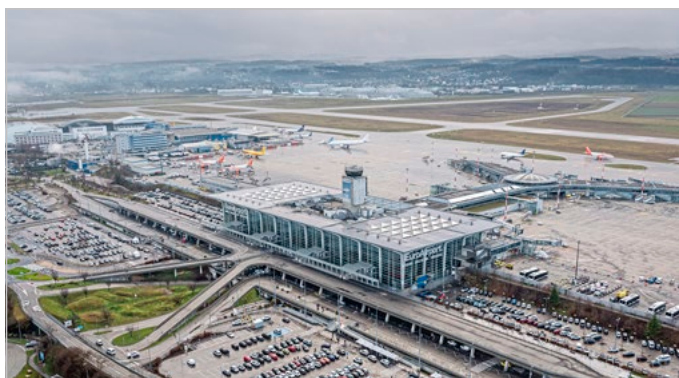
Während der deutsche Premium-Autobauer Porsche seine Pläne für eine Giga-Batteriefabrik in Südamerika vor Kurzem endgültig begraben hat, eröffnet der Schweizer E-Flight-Pionier H55 einen neuen Produktionsstandort für Batterien im kanadischen Longueuil, Québec. Der

Einweihung des Werks war eine H55-Werbetour durch die USA vorausgegangen. Mit der neuen Anlage in Kanada will H55 künftig seine elektrischen Antriebssysteme und Batteriemodule für die Bristol B23 Energic liefern. Wichtige Kunden seien dabei auch Luftfahrtunternehmen

wie CAE, Pratt & Whitney Canada und Harbour Air, erklärte der Hersteller in einer Pressemitteilung. Die Zertifizierung des 100-Kilowatt-Elektroantriebssystems wird in Kürze erwartet, die ersten Auslieferungen sind für 2026 geplant. Das Unternehmen sieht bei der Elektrifizierung der Luftfahrt eine wachsende Dynamik. Das Engagement in Kanada soll dieser Entwicklung Rechnung tragen.



Fotos: Anna Pizzolante, H55



Neue Flächenplanung am EuroAirport

Kleinflugzeuge unerwünscht

Der EuroAirport Basel/Mulhouse/Freiburg will private Klein- und Leichtflugzeuge demnächst vom Flugbetrieb an dem Regionalflyhafen im Dreiländereck ausschließen. Der in der Zone Nord des Flughafens angesiedelte Verkehr kleiner Privatflugzeuge soll laut einer Pressemitteilung spätestens bis Ende 2026 eingestellt werden. Die Entscheidung erfolge aus betriebswirtschaftlichen und planerischen Gründen, heißt es. Der Betrieb sei seit mehreren Jahren wirtschaftlich nicht mehr tragfähig, so der Airport-Betreiber. Der Flughafen will die Flächen künftig in erster Linie für die kommerzielle Luftfahrt nutzen. Private Business Jets sind von den geplanten Maßnahmen nicht betroffen.

Foto: Getty Images/Roman Sandoz

Nachhaltiger Flugbetrieb im Verein

Stadtwerke unterstützen E-Flight

Der Flugsport-Club Neumünster aus Schleswig-Holstein hat seine erste Pipistrel Velis Electro in Betrieb genommen. Das Flugzeug soll über mehrere Jahre durch einen Leasingvertrag mit dem Mannheimer Unternehmen Green Aviation Hub und dessen französischen Leasingpartner finanziert werden. In dem Leasingmodell ist nicht nur die Bereitstellung des Flugzeugs, sondern auch ein umfassendes Servicepaket enthalten. Dazu gehören ein spezielles Difference Training für Fluglehrer, die kontinuierliche Betreuung durch eine zugelassene CAMO sowie Versicherung, Batterieggarantie und sämtliche Wartungen, Software- und Hardware-Aktualisierungen innerhalb der Vertragslaufzeit. Unterstützt wird die Initiative durch die regionalen Stadtwerke, die die monatlichen Leasingkosten übernehmen. Dadurch müssen Vereinsmitglieder, die mit der Velis Electro unterwegs sind, nur die geflogenen Betriebsstunden bezahlen.



Foto: Aviation Hub Mannheim

Klimafreundliche Nachrüstung

Hybridantrieb für die King Air

Das niederländische Unternehmen Zeusch Aviation hat eine Partnerschaft mit dem Spezialisten für E-Antriebstechnologie, Dovetail Electric Aviation, angekündigt. Damit wollen sich die Niederländer an der Entwicklung einer Hybridelektro-Nachrüstung für die Beechcraft King Air beteiligen. Diese Technologie soll auf besondere Anforderungen von Zeusch Aviation bei Special Missions zugeschnitten sein.



Foto: Zeusch Aviation

Gulfstreams neues Flaggschiff

Erste G800 ausgeliefert

Gulfstream Aerospace hat die erste G800 an einen nicht genannten Kunden übergeben. Das Flugzeug wurde im Gulfstream-Ausbauwerk in Appleton, Wisconsin, fertiggestellt. Im April hatte das neue Topmodell für die Langstrecke die Zulassungen in Europa und den USA erhalten. Im Zuge der Erprobung wurden die ursprünglich angestrebten Leistungsdaten übertroffen. So schafft die G800 rund 8200 Nautische Meilen nonstop bei einer Reisegeschwindigkeit von Mach 0.85. Bei Mach 0.9 reduziert sich die Distanz auf 7000 Nautische Meilen. Die Kabine des Jets kann in bis zu vier Wohnbereiche unterteilt werden.



Foto: Gulfstream Aerospace

2000

Business Jets hat Embraer ausgeliefert. Das Jubiläumsflugzeug ist eine Praetor 500, die im Global Customer Center von Embraer Executive Jets in Melbourne, Florida, an ein Unternehmen mit eigenem Flugbetrieb übergeben wurde. Der Hersteller hatte die Praetor 500 und 600 im Oktober 2018 als Doppelprogramm auf der NBAA-BACE in Orlando, Florida, angekündigt. Der Jet hat eine Reichweite von 3340 Nautischen Meilen.



Kirk Hawkins, 58, Gründer von ICON Aircraft, ist am 18. August bei einem Wingsuit-Flug in den Schweizer Alpen tödlich verunglückt. 2006 hatte er sein Unternehmen gegründet, 2008 flog das Amphibium A5 zum ersten Mal. Im August wurde die Übernahme von ICON durch SG Investment America bekanntgegeben. Hawkins war seit 2021 nicht mehr als Firmenchef aktiv.

Foto: ICON Aircraft

2Excel Aviation

Briten erhalten fünfte DA62 MPP

Die Übergabe der fünften DA62 MPP an 2Excel Aviation soll die Partnerschaft zwischen dem britischen Operator und Diamond Aircraft weiter stärken. Die Briten setzen ihre DA62 MPP-Flotte für Spezialmissionen ein, darunter Seeüberwachung, Umweltbeobachtung und ISR (Intelligence, Surveillance and Reconnaissance). Die DA62 MPP ist laut Hersteller das Flaggschiff unter den Überwachungsflugzeugen von Diamond und wurde für anspruchsvolle Einsatzprofile entwickelt. An Bord sind modernste Sensoren und Missionsmanagementsysteme. Angetrieben wird die DA62 von zwei Jet-Fuel-Kolbenmotoren AE330 von Austro Engine.



Foto: Diamond Aircraft

Grob-Flugzeuge, egal ob Segler oder motorisiert, gelten allgemein als ein Produkt deutschen Schwermaschinenbaus: robust, gutmütig und alles andere als zierlich. Die in rund 360 Exemplaren gebaute Grob G 115 überzeugt vor allem als Schulflugzeug und ist bis heute vielfach im Einsatz.



Text + Fotos: Filip Modrzejewski

Ein Zweisitzer für – und noch

Das Design der Grob G 115
wirkt zeitlos modern.
Die Cowling erinnert an
die Grob G 109B.



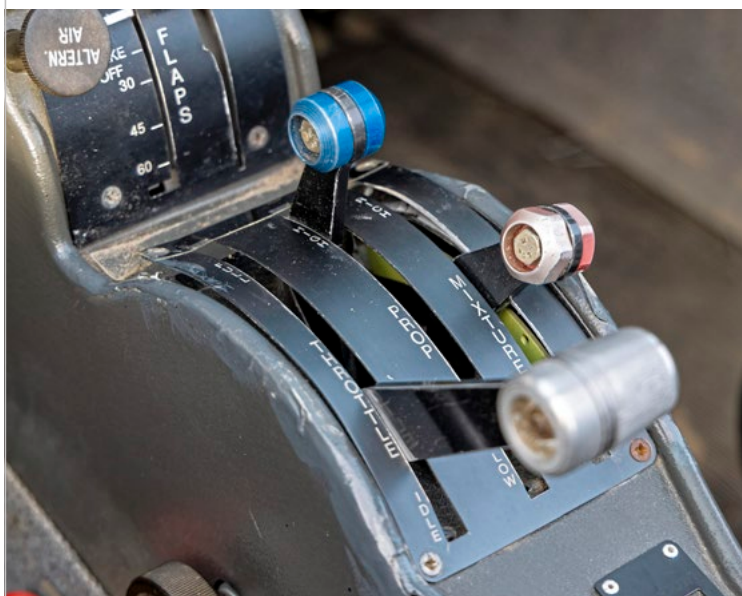
s Grobe
viel mehr

Paweł Mały fliegt die Grob G 115 genauso gerne wie aerokurier-Autor Filip Modrzejewski, der auf ihr seine PPL machte.



Das Cockpit der G-SPUN ist ein klassischer Uhrenladen, ergänzt um ein Garmin G5 im Sixpack anstatt des Horizonts.

Die übliche Hebelelei: Gas, Propellerverstellung und Gemischregler sind auf der Mittelkonsole angeordnet.



Die Fliegergruppe Giengen/Brenz bezeichnet sie als „erleghende Wollmilchsau“ und setzt sie zu Fortgeschrittenenschulung, für die Kunstflugausbildung, die Gefahrenreineinweisung mit ungewohnten Fluglagen bis zum Abkippen und Trudeln sowie für kleinere Reiseflüge ein. Der Fliegerklub Gardelegen sieht sie als „zuverlässige Begleiterin sowohl für faszinierende Rundflüge über die landschaftlich reizvolle Altmark als auch für die fundierte Ausbildung angehender Privatpiloten“, und in einigen Flugschulen zwischen Küste und Alpen scheint sie als Arbeitspferd und insbesondere im Upset-Recovery-Training nach wie vor eine Bank zu sein – nicht zuletzt bei den britischen Air Cadets als Basistrainer. Und, man glaubt es kaum, als die Grob G 115 am 15. November 1985, also vor beinahe 40 Jahren, zu ihrem Erstflug startete, standen genau diese Verwendungen im Fokus: Schulung und Training.

Tatsächlich habe ich zu diesem Muster eine sentimentale Beziehung, da ich sowohl meine PPL als auch mein Acro-Rating darauf absolviert habe. Und auch nachdem ich nicht wenige andere Typen geflogen bin, bleibt meine positive Meinung von der Grob G 115 bestehen. Nicht wenige der Piloten, denen ich auf dem Fowlmere Airfield nahe Duxford begegne, teilen diese Einschätzung. Hier will ich mich der Grob mal wieder praktisch annähern. Allgemein werden deutsche Flugzeugkonstruktionen im Ausland oft mit Präzision, hochwertiger Handwerkskunst, solider Technik und robusten Lösungen in Verbindung gebracht. Die Firma Grob Aircraft folgte einst denselben Prinzipien, trieb sie in Bezug auf Robustheit angesichts ihrer Maschinenbautradition vielleicht sogar noch weiter als andere Hersteller, was in ihrer Heimat dazu führte, dass die Astire und Twins, die Grob G 109 und die G 115 bisweilen belächelt wurden. In jedem Fall schufen die Ingenieure in Mindelheim ein Fluggerät, das sich auf den internationalen Märkten als Trainer etablieren konnte, wenngleich es freilich nie auch nur annähernd die Popularität von zweiseitigen Konkurrenten wie Cessnas 152er oder Diamonds Katana erreichte.

Kernkompetenz: Gutmütigkeit

Zu den Kernkompetenzen der Grob zählt die Tatsache, dass sie den Spagat zwischen Kunstflugtauglichkeit und Gutmütigkeit für die Anfängerschulung bravourös meistert. Der Rumpf und die trapezförmigen Tragflächen bestehen aus Verbundwerkstoffen und sind jeweils aus einem Stück gefertigt, was für hohe Festigkeit bei überschaubarem Gewicht sorgt. Das Dreibeinwerk überfordert niemanden, und das große Seitenleitwerk sorgt für Stabilität um die Hochachse. Je nach Version arbeiten unter der Cowling Lycoming-Triebwerke mit Leistungen zwischen 115 und 180 PS, wobei das schwächste Triebwerk nur die ersten Flugzeuge implantiert bekamen. Schnell wurde klar, dass die Grob mehr Power verträgt, und so hielten Derivate des O-360 Einzug, die in der D-Version mit angepasstem Kraftstoff- und Ölsystem auch für negative Manöver im Kunstflug geeignet sind.

Als jüngsten Spross des Musters brachte Grob die Version E/EG auf den Markt. Sie wird unter anderem von der Royal Air Force und der finnischen Luftwaffe sowie von den Luftstreitkräften in Bangladesch, Kenia, Ägypten und den Vereinigten Arabischen Emiraten eingesetzt. Zu den wichtigsten Unterschieden im Vergleich zu den anderen 115-Ver-



Eine Dreiblatt-Luftschraube von MT-Propeller setzt die 180 PS des Lycoming-Motors in Vortrieb um.

sionen zählen eine verbesserte Avionik mit digitalen Triebwerksanzeigen sowie eine etwas größere Kabinenhaube, um Platz für Militärpiloten mit Helmen zu bieten.

Im Gespräch erklärt mir Adrian Willis, Ausbildungsleiter der British Aerobatic Academy, was ich eigentlich schon weiß: dass die G 115 das perfekte Flugzeug für die Ausbildung ist. „Die Grobs sind unglaublich sicher in der UPRT-Schulung, die jeder Pilot vor Beginn seiner beruflichen Laufbahn absolvieren muss. Sie bieten gleichzeitig hervorragende Flugeigenschaften, und unsere Schüler schätzen ihren Komfort“, sagt er. Man habe bei der Auswahl der Flugzeuge auch die Slingsby T67, einen britischen Lizenzbau der Fournier RF-6, in Betracht gezogen, aber dieses Muster sei beim Ausleiten des Trudelns wesentlich anspruchsvoller.

Weiterhin setzen Adrian und seine FI-Kollegen die Grob G 115 auch für das Basis-Kunstflugtraining ein. Adrian erklärt: „Diese Flugzeuge sind ideal für all jene Piloten, die Kunstflug auf sanfte Weise erleben und erlernen wollen.“ Die Grob sei zwar nicht so wendig wie die Muster von Extra, aber für den Erwerb einer Kunstflugberechtigung und das Erlernen der Grundmanöver sei sie völlig ausreichend.

Aus meiner eigenen Erfahrung kann ich dem nur zustimmen, denn ich habe selbst erlebt, dass ein Flugzeug, das Manöver wie Rollen langsamer absolviert als ein reinrassiger Acro-Bolide, einem Anfänger auch mehr Zeit gibt, zu verstehen, was passiert. Außerdem ist eine Flugstunde auch noch deutlich günstiger.

Mit der G-SPUN in die Luft

Das Flugzeug, mit dem wir heute in die Luft gehen, fliegt bei der British Aerobatic Academy. Die Grob G 115 mit der Kennung G-SPUN ist eine D-Version mit 180-PS-Motor und Dreiblatt-Verstellpropeller, zudem fliegen noch drei weitere 115 bei diesem Unternehmen. Zum klassischen Uhrenladen gesellt sich ein Garmin G5, das in der Mitte des gängigen Sixpacks anstelle eines künstlichen Horizonts nicht nur über die Fluglage informiert, sondern noch weitere wichtige Flugdaten liefert.

Mein Mitflieger ist heute Paweł Mały, der ebenfalls in Fowlmere ausgebildet wurde und ein großer Fan dieses Flugzeugs ist. „Es ist mein Lieblingsflugzeug! Die Grob ist reaktionsschnell, dynamisch, und es macht einfach Spaß, mit ihr zu fliegen! Obwohl ich auch regelmäßig mit einer Extra turnen gehe, hat die G 115D mein Herz erobert.“ Nach der Vorflugkontrolle steigen wir ins Cockpit ein, verriegeln die Kabinenhaube und legen unsere Gurte an. In der Kabine geht es für einen Zweisitzer erstaunlich geräumig zu, selbst mit gut gebauten Fluglehrern fühlt man sich nie eingeengt. Natürlich sichert man sich standesgemäß mit Fünf-Punkt-Gurt, um bombenfest im Sitz zu bleiben, wenn es heißt, die Grob kräftig durch ein negatives Manöver zu drücken. Allerdings: Die Einstellmöglichkeiten von Pedalen und Sitzen sind arg begrenzt, im Zweifelsfall muss man sich mit Kissen behelfen. Wer die Grob G 109 kennt, den wird die Position der Kopfhöreranschlüsse hinter den Sitzen nicht wundern. Die Sicht durch die großzügige Haube ist abgesehen vom Rahmen, der Frontscheibe und Schiebeteil trennt, hervorragend. Allerdings ist Sonnenschutzcreme an Tagen mit hoher Einstrahlung Pflicht, um sich keinen Sonnenbrand zu holen.



Die Heckfinne unter dem Rumpf ist ebenso auffällig wie das große Seitenruder mit Ruderhorn.

Technische Daten

Allgemein

Hersteller Grob Aircraft, Deutschland

Antrieb

Hersteller Lycoming

Typ AEIO-360

Leistung 180 PS

Abmessungen

Länge 7,79 m

Höhe 2,82 m

Spannweite 10 m

Massen und Mengen

Leergewicht 670 kg

MTOW 990 kg

Treibstoffkapazität 143 l

Flugleistungen

Reichweite 620 NM

Reisegeschwindigkeit (V_A) 114 KIAS

Höchstgeschwindigkeit (V_{NE}) 184 KIAS

Stall-Geschwindigkeit 49 KIAS



Der Bugrad-dämpfer fängt stärkere Stöße sanft ab.