

EADS Socata TBM 700C2

# *Gran Turismo*



Im Grunde sollte man sich nicht zu einem Demoflug in der TBM 700C2 verführen lassen. Danach will man sie nämlich – haben.

Text und Fotos: Alexis von Croy

**T**arbes, Südfrankreich, Herbst 2005. Wir sind hierher, an den nördlichen Rand der Pyrenäen, gereist, um eines der Aushängeschilder der Allgemeinen Luftfahrt Frankreichs zu besuchen. 130 Kilometer südwestlich von Toulouse, in seinem Traditionswerk am Flughafen von Tarbes und Lourdes, baut Socata eines der begehrtesten Objekte von Privat- und Businesspiloten weltweit – die TBM 700C2.

### Die Idee TBM 700

Socata ist mit seinen leichten einmotorigen Kolbenmotorflugzeugen der Typen TB 9 bis TB 21 seit fast drei Jahrzehnten eine Konstante in der Allgemeinen Luftfahrt – es gibt kaum einen Flugplatz auf der Welt, an dem keiner der Tiefdecker in Flugschulen oder als Privatflugzeug zu finden ist. Das eigentliche Juwel unter den Produkten von Socata ist aber seit 1988 die einmotorige Turboprop TBM 700. Diese wurde ab 1987 gemeinsam mit dem US-Hersteller Mooney entwickelt

(Mooney stieg später aus der Kooperation aus) und flog erstmalig am 14. Juli 1988. Die erste Serienmaschine wurde am 21.12.1990 ausgeliefert. Seitdem gilt der rassige Tiefdecker bei Privatpiloten, aber auch bei Betreibern von Geschäftsreiseflugzeugen als Referenz in ihrer Klasse.

Das war nicht immer so: Als der erste Prototyp der TBM 700 1988 in die Luft ging, galt die Entwicklung einer einmotorigen Turboprop als großes Wagnis. Der zu erwartende hohe Preis für ein solches Flugzeug würde vom Markt nicht angenommen, beziehungsweise sei dieser zu klein für ein profitables Geschäft. Beechcraft in den USA hatte ein ähnliches Konzept („Lightning“) in der Schublade – und beließ es dort, nachdem das Management kein Zutrauen in die Marktchancen einer solchen Maschine gewinnen konnte.

Mittlerweile haben mehrere Unternehmen, beflügelt durch den Erfolg der TBM, umgedacht und selbst einmotorige Propjets, wie die Turboprops in den USA heißen, entwickelt und mit Erfolg vermarktet: Pilatus brachte die PC-12, Piper stellte 2000 die „Meridian“ vor, eine Weiterentwicklung der PA-46 „Malibu“, und Cessna kam mit einem

wahren „Truck“ der Lüfte, der „Caravan“. Andere Unternehmen, vor allem in den USA, spezialisierten sich auf die Umrüstung von Kolbenmotor-Flugzeugen auf Turbine. Jet-Prop aus Spokane im US-Staat Washington beispielsweise rüstet gebrauchte Piper PA-46 Malibu mit PT-6-Turbinen aus und ist damit durchaus erfolgreich.

Keiner der Wettbewerber bringt jedoch das Flair der TBM 700 auf das Vorfeld. Die gewaltige Pilatus mit ihren elf Sitzen erinnert eher an ein kleines Verkehrsflugzeug, die Cessna Caravan ist das richtige Flugzeug für den ambitionierten Buschpiloten. Der Meridian von Piper hingegen sieht man in einigen Details an, dass sie einst als Kolbenmotorflugzeug entwickelt wurde – auch die Performancedaten zeigen, dass die TBM in einer „anderen Liga“ fliegt.

Die TBM 700 wurde von Grund auf kompromisslos als ernstzunehmende Business-Jet-Konkurrenz konstruiert. Der Eindruck, den man von der Solidität und Wertigkeit ihrer Konstruktion bekommt, wenn man in den Werkhallen von Socata einzelne Baugruppen inspiziert, täuscht nicht. So sind zum Beispiel Holme und die Anschlüsse der Tragflä-

Imposante Erscheinung auf dem Vorfeld. Die französische Armee benutzt die TBM 700 als Verbindungsflugzeug

## Innere Werte

Viel Handarbeit und höchste Qualität: Etwa 35 Exemplare der TBM 700C2 baut Socata derzeit jährlich in seinem Werk in Tarbes.



Extrem solide: der massive Hauptholm der TBM 700-Tragfläche (links) und die vierfache Flügelaufnahme am Rumpf



Der fast fertige Rumpf, der Triebwerksträger ist bereits angebaut. Das Schott („Firewall“) zwischen Triebwerk und Kabine ist aus Titan gefertigt. Hier ein Exemplar mit der optionalen Pilotentür



Gewähr für höchste Zuverlässigkeit und geringe thermische Belastung: Die PT6 wird für den Einsatz in der TBM 700 von 1200 auf 700 PS gedrosselt



# Socata – viel mehr als die TBM 700

Socata montiert im Auftrag der Industrie viele Baugruppen für Airliner, Business-Jets und Hubschrauber. Zu den Kunden gehören Airbus, ATR, Eurocopter, Embraer und Dassault



Auch am Bau der A380 ist Socata beteiligt. Das Unternehmen baut das untere Bugteil für den Megaliner sowie die Fahrwerkstore des Bugrads. Auch Teile für den Militär-Airbus A400M werden hier entstehen



Für die Embraer-Verkehrsflugzeuge der Typen ERJ 170 & 190 werden in Tarbes Rumpfsegmente montiert, für ATR baut Socata Triebwerksverkleidungen



Socata baut Kabinen für Eurocopter-Hubschrauber der Modellreihen EC 130 und AS 350, Türen für die AS 365 Dauphin sowie den Kabinenboden für die AS 332

Die breite Tür ist seit der „B“-Version von 1999 serienmäßig. Die Innenausstattung steht der eines leichten Business-Jets in nichts nach



EADS Socata TBM 700C2

kung verbunden und unterstützen so die Roll-Steuerung. In der Praxis zeigt sich, dass die Querruder gut ansprechen und die Maschine erstaunlich behände auf Inputs reagiert.

## Innere Qualitäten

Auch innen zeigt sich die TBM 700C2 standesgemäß – wobei sie eher auf dem Level von Businessjets ausgestattet ist. Die 20-g-Sitze, die mit der Erhöhung der Masse beim C2-Modell Vorschrift wurden, sind mit feinstem Leder bezogen, es gibt einen ausklappbaren Tisch, verstellbare Leuchten, 12-Volt-Anschlüsse, Sonnenblenden an den Fenstern und einen großzügig dimensionierten Gepäckraum im Heck.

Anders als noch das „B“-Modell ist die C2 für 31 000 Fuß zugelassen, was daran liegt, dass sie ein komplettes Sauerstoff-Not-system mit „quick donning“-Sauerstoffmasken (gemeint ist, dass sie schnell aufzusetzen sind) für die Piloten und „drop down“-Masken (fallen im Notfall wie beim Airliner aus der Kabinendecke) für die Passagiere besitzt. Die Vorgängerversion „B“ hatte lediglich chemische Sauerstoff-Generatoren an Bord, die Flughöhe war deshalb auf 30 000 Fuß, also

chen am Rumpf so üppig dimensioniert, dass schon beim Betrachten klar ist, warum die Limits der TBM 700 für aerodynamische Belastungen höher sind als bei jedem anderen Flugzeug dieser Klasse.

Überhaupt sieht man der TBM 700 in vielen Details an, welche Ingenieurkapazitäten eines Weltkonzerns hinter ihr stehen. Socata baut ja nicht nur einmotorige Schul-, Reise- und Businessflugzeuge, sondern ist wichtiger Auftragnehmer beim Bau von Airlinern. Alles an der Struktur der TBM 700 wirkt äußerst solide und durchdacht. Auch das Finish bis hin zur Lackierung und die Qualität der exklusiven Innenausstattung sind mindestens auf dem Niveau von Business-Jets.

## Walkaround

Beim Rundgang um die Maschine, die bulliger und größer wirkt, als man dies nach der Ansicht von Fotos vermuten würde, entdecke ich ein interessantes technisches Detail: Um die Überziehgeschwindigkeit (Stall Speed) in Landekonfiguration auf die für eine Zulassung nach FAR 23 notwendigen 65 Knoten zu bringen, gehen die weit nach hinten ausfahrenden „Fowler“-Landeklappen über 71 Prozent der Tragfläche. Für die Querruder bleibt da nur noch wenig Platz, und so griffen die Ingenieure zu einer Methode aus der Trickkiste der Airliner-Bauer: Schmale Spoiler, die aus der Oberseite der Tragfläche kommen, sind direkt mit der Querruderanlen-



# Cockpit

- 1 Außenbeleuchtung
- 2 Elektrischalter
- 3 Triebwerk-Anlassschalter
- 4 Amperemeter und Voltmeter
- 5 Magnetkompass
- 6 Autopiloten-Bedienpanel (Bendix/King KFC 325)

- 7 Systemwarntafel
- 8 Von oben nach unten: Triebwerksanzeigen für Torque, Propeller RPM, ITT (Interturbine Temperature), Gas Generator Speed (Ng), Öldruck und Öltemperatur
- 9 Höhenmesser
- 10 Altitude Preselect (Höhenvorwahl)
- 11 Geschwindigkeitsmesser
- 12 VOR-Anzeige 2

- 13 EFIS Bendix/King EFS 40 (Electronic Flight Instrument System)
- 14 Trimmung, Sprechaste, Autopilot Disconnect und Trim Interrupt
- 15 Enteisungsanlage
- 16 Engine Trend Monitoring Computer
- 17 ADF (Automatic Direction Finder)
- 18 Leistungshebel, Reverse, Trimmanzeigen

- 19 Klimaanlage und Druckkabine
- 20 Multifunction Display (MFD) für Wetterradar, Stormscope, Traffic und Terrain Warning
- 21 Transponder
- 22 Links und rechts: Zwei Garmin GNS 530 (COM, NAV, GPS, Moving Map)
- 23 Tankanzeige und Treibstoffdruck
- 24 Copiloten-Instrumente
- 25 Transponder 2

FL 300 begrenzt. Da das Luftraumsystem in den USA keine Flugfläche 300, sondern nur 290 oder 310 kennt, gewinnen die Piloten der neuen Version so 2000 Fuß an Spielraum für ihre Flugplanung.

## Performance pur

300 Knoten Reisegeschwindigkeit waren schon bei der Konzeption der TBM 700 Ende der achtziger Jahre das Maß aller Dinge. Auch die neueste Version, die sich vor allem durch eine Erhöhung der maximalen Abflugmasse und eine weitere Verstärkung der Tragflächenstruktur und des Fahrwerks auszeichnet, erreicht die magische „300“. In Flight Level 260 – bis zu dieser Höhe liefert die Turbine 100 Prozent der Nennleistung – liegen laut Handbuch 303 Knoten an, vorausgesetzt die Atmosphäre verhält sich an diesem Tag auch in dieser Höhe nach der „Standardatmosphäre“ aus dem Lehrbuch. Ist es kälter als „normal“, sind in FL 310 theoretisch sogar 311 Knoten (575 Stundenkilometer) möglich.

In der Praxis bedeuten diese enormen Flugleistungen, zumal auf kurzen und mittleren Strecken, nur geringfügig längere Flugzeiten als im Business-Jet, allerdings gepaart mit jeder Menge Vorteile: Die TBM lässt sich bereits nach kurzer Einweisung von einem erfahrenen Einmotopiloten fliegen, der über eine Instrumentenflugberechtigung verfügt. Innerhalb von einer Woche (die Einweisung im Werk ist fester Bestandteil des Kaufvertrags) sind fast alle Piloten so fit, dass sie die Maschine problemlos nach Hause fliegen können. Da jeder Pilot ursprünglich vom Propellerflugzeug kommt, fühlen sich die meisten Neulinge in der TBM schnell zu Hause und entwickeln bereits nach wenigen Stunden eine gute Flugtechnik – nicht unwichtig in einer Flugzeugklasse, in der der Chef noch gerne selbst fliegt!

Kleine Flugplätze mit kurzen Runways, wie sie vor allem in Europa häufig sind, eignen sich gut als Heimatbasis für die TBM 700. Die 40 bis 80 Knoten, die ein zweistrahliger und sechssitziger Businessjet schneller ist, muss mit weniger Flexibilität im Betrieb, längerer Ausbildung, längeren Start- und Landebahnen sowie höherem Treibstoffverbrauch erkaufte werden.

## Sechs Insassen, 2000 Kilometer

Die C2 darf auf dem Vorfeld maximal 3370 Kilogramm (7430 Pfund) wiegen: Geht man von einem typischen Leergewicht von 2109 Kilogramm und 852 Kilogramm Masse für eine volle Tankladung aus, so bleiben 409 Kilogramm Zuladung für Insassen und Gepäck. Das reicht für einen schnellen IFR-Flug von 1375 Nautischen Meilen, also über 2500 Kilometer. Fliegt man etwas langsamer, kommt man sogar fast 3000 Kilometer weit

(1600 Nautische Meilen). Und mit der maximalen Zuladung von 634 Kilogramm (zum Beispiel sechs Insassen mit jeweils 80 Kilogramm und dazu 154 Kilogramm Gepäck) kann die Reise immer noch 1100 Meilen weit gehen – 2040 Kilometer. Zu sechst von München nach Kreta – inklusive der vorgeschriebenen Reserve, mit der ein einhundert Nautische Meilen entfernter Ausweichflughafen erreicht werden muss.

*Wie sich die TBM 700C2 fliegt, lesen Sie auf der nächsten Seite!*

## Der Wettbewerb ... fliegt hinterher



### Pilatus PC-12

Maximale Abflugmasse 4500 kg, 270 Knoten



### Piper Meridian

Maximale Abflugmasse 2310 kg, 260 Knoten



### JetProp DLX

Maximale Abflugmasse 1959 kg, 265 Knoten

# Checkflug

Wie fliegt sich die TBM 700C2? Mit Socata-Demopilot Alain Jaubert mache ich einen Flug, der mich von den Qualitäten der TBM überzeugen wird – so viel schon einmal vorab. Was so gut aussieht, da bin ich sicher, kann eigentlich gar nicht schlecht fliegen – eine alte Pilotenweisheit, die fast immer zutrifft.



Socata-Pilot Alain Jaubert (rechts) und der Autor in der TBM 700

Die hervorragenden Flugeigenschaften der schnellen TBM 700 sind seit über 15 Jahren bekannt. 2004 etwa machte das US-Magazin „Professional Pilot Magazine“ eine Umfrage unter kommerziellen Betreibern, in der die TBM 700 gegen sechs Turboprop-Konkurrenten von der zweimotorigen Raytheon Beech King Air 350 bis zur Pilatus PC-12 antreten musste. Die TBM 700 belegte in diesem Vergleich Platz eins und bekam in den Disziplinen Zuverlässigkeit, Flugleistungen sowie beim Handling bei schlechten Wetterbedingungen hervorragende Bewertungen.

Die bequemen Ledersitze des Cockpits lassen sich perfekt an die Statur des Piloten anpassen, auch die Pedale können verstellt werden. Sofort fällt die Übersichtlichkeit des Panels auf, in dem alle Bedienungs- und Überwachungselemente zu übersichtlichen Gruppen zusammengefasst sind. Ein kleines, aber sehr sinnvolles Detail: Stellt man den Tankwahlschalter auf „Auto“, so bedient ein Elektromotor in regelmäßigen Zeitabständen den Tankwahlschalter, um die beiden Flügeltanks gleichmäßig zu entleeren.

Das Anlassen der 700 Wellen-PS starken Turbine erfolgt nach Klassenstandard und ist mit wenigen Handgriffen erledigt, wobei man lediglich darauf achten muss, dass während des Zündvorgangs 870 Grad ITT (Interturbine Temperature) nicht überschritten werden.

Nach dem Lösen der Parkbremse setzt sich der Bolid sanft in Bewegung. Egal, wie vorsichtig man den Leistungshebel bedient, nach wenigen Metern muss man die Bremsen antippen, damit man nicht zu schnell wird. Besser geht es, wenn man gelegentlich die Reverse-Funktion des Propellers nutzt und per Umkehrschub bremst. Nach kurzer Übung funktioniert das bereits so gut, dass man die Radbremsen beim Rollen überhaupt nicht mehr braucht – und folglich auch deren Beläge schont.



Rasse und Klasse. Die TBM 700C2 vereint alles, was Piloten schätzen: tolles Design, hohe Leistung, solide Bauweise und viel Komfort

Nach unseren Startchecks – die Klappen für den Start auf zehn Grad ausfahren – rollen wir auf den Startpunkt der Piste „20“. Während ich in den Bremsen stehe, schiebe ich den Leistungshebel nach vorn, bis die Anzeige auf 100 Prozent „torque“ steht, lasse dann die Bremsen los. Jetzt zeigen die 700 PS der PT6, was in ihr steckt. Der gewaltige Vierblatt-Propeller erzeugt massive Kräfte, die versuchen, das Flugzeug von der Centerline der Runway nach links ausbrechen zu lassen. Derselbe Effekt, den Piloten jedes einmotorigen Flugzeugs kennen, muss in der TBM 700 mit behertem Seitenrudereinsatz pariert werden. Natürlich trete ich erst einmal nicht stark genug ins Ruder, so dass die Maschine etwas ins Schlingern gerät, während sie vehement beschleunigend die Bahn hinunterdonnert. Lange muss ich mir aber über das Halten der Richtung nicht Gedanken machen, denn die vorher vereinbarten 80 Knoten V<sub>r</sub> (rotation speed) sind schnell erreicht. Ein leichter Zug am Steuerhorn, und die Startbahn fällt schnell unter der TBM weg. Kurz auf die Bremse getippt (damit die noch schnell rotierenden Reifen stehen bleiben), dann fahre ich das Fahrwerk ein.

Bei 130 Knoten, die richtige Geschwindigkeit für die beste Steigleistung, klettern wir mit 2500 Fuß pro Minute in den an diesem Tag blauen Himmel über den Pyrenäen. Mittlerweile habe ich mich daran gewöhnt, die elektrische Seitenruderrtrimmung zu benutzen, um ein starkes Gieren im Steigflug zu vermeiden. In Flight Level 120 brechen wir den Climb ab, da wir keinen IFR-Flugplan aufgegeben haben und deshalb nicht

höher fliegen dürfen. Bereits in dieser Höhe sind wir aber mit einer wahren Eigengeschwindigkeit („True Airspeed“) von über 260 Knoten unterwegs, über 480 Stundenkilometer. Im Cockpit bekommt man von den hohen Flugleistungen nicht viel mit. Die Kabine ist gut schallgedämpft, die aktiven BOSE-Headsets tun ein Übriges. Darüber hinaus fliegt sich die Maschine ruhig wie ein Airliner – so mehrere Airbus- und Boeing-Piloten, die die TBM 700 testeten –, ohne aber träge oder schwerfällig zu wirken. Die TBM 700 ist in der Luft das, was auf der Straße einem „Gran Turismo“ entspricht. Allein wenn man das Höhenruder zu unsanft bedient, spürt man, mit welchem Tempo wir unterwegs sind – innerhalb von Sekunden steigt oder sinkt die TBM dann um 300 Fuß oder mehr.

## „Gran Turismo“: schnell, elegant und sicher reisen

Sie fühlt sich nicht an wie ein beinhardt Sportgerät à la Ferrari F40 oder Porsche 911, eher ist sie das Pendant zu einem Maserati Quattroporte, einem SEC-Coupé von Mercedes oder einem viersitzigen Aston-Martin. Der langsamere Schwertransporter Pilatus PC-12 hat eine höhere Zuladung, die filigranere und schwächere Piper Meridian andererseits kann der TBM auch nicht folgen.

Die TBM 700 verkörpert in dieser Klasse die perfekte Symbiose aus Rasse und Gelassenheit. Nicht allzu schwer zu fliegen, eine Adrenalinmaschine und

ein Rennpferd erster Güte – und dennoch gutmütig im Flugverhalten.

Wie reagiert eine schwere Einmotorige wie die TBM 700 auf ein plötzliches Abreißen der Strömung? Co-Pilot Jaubert hebt den Daumen zustimmend, als ich es versuchen will. Ich reduziere die Leistung auf 20 Prozent torque, halte mit etwas Hilfe der elektrischen Höhenruderrtrimmung die Höhe. So steigt der Anstellwinkel schnell und die Fahrt nimmt ab, und kurz nach der akustischen Warnung stellen die Tragflächen ihre Auftriebsarbeit ein. Die Maschine kippt leicht über die linke Tragfläche ab, ist aber durch etwas „nachdrücken“ und darauf folgendem Abfangen leicht beherrschbar. Sie kippt übrigens bei jedem Versuch nach links ab – das voluminöse Gehäuse des Wetterradars in der linken Tragfläche führt dazu, dass die Strömung links zuerst abreißt. Ein paar steile Kreise und eine hoch gezogene Umkehrkurve machen wir noch, dann schlägt Monsieur Jaubert einen „Emergency Descent“ vor. Wir wollen simulieren, wie man im Falle des unwahrscheinlichen Falles so schnell wie möglich wieder in Regionen mit atemberaubender Luft kommt! Mit der TBM 700 geht das Manöver ganz einfach: Man nimmt die Nase 25 Grad unter den Horizont, bis das Variometer bei 6000 Fuß pro Minute am Anschlag steht. Die wahre Sinkrate beträgt dann allerdings eher 8000 Fuß (!) pro Minute. So stellt man sich den Anflug des Space Shuttle vor – wir stürzen förmlich vom Himmel. Um die Struktur muss man sich dabei keine Sorgen machen, da die „Red line Speed“ bei 270 Knoten liegt. In den dichteren Luftschichten

unterhalb von 10 000 Fuß erreichen wir sogar in diesem Flugwinkel nur 250 Knoten, wir hätten also sogar noch steiler sinken können. In 5000 Fuß warnt der Computer mit einem lauten „Sink rate! Sink rate“, und wir brechen den Schnellabstieg ab.

Im Anflug auf Tarbes versuchen wir mit Genehmigung der Flugsicherung einen „High Speed Approach“. Wenn man wirklich schnell auf die Erdoberfläche zurück wollte, wäre dies das Mittel der Wahl. Mit 240 Knoten nähern wir uns in Anflughöhe dem Regional-Airport, und noch im Endanflug sind wir fast mit 450 Stundenkilometern unterwegs. Was mit einer zweimotorigen Kolbenmotormaschine oder einem Jet unmöglich wäre – mit einer Turboprop geht das: Zwei Kilometer vor der Schwelle der Landebahn nehme ich die Leistung raus, und sofort gehen die Blätter des Propellers mit den breiten Schaufeln in „fine pitch“ und erzeugen einen gewaltigen Widerstand. Die perfekte Luftbremse! Kurz vor dem Pistenanfang sind wir bei optimalen 80 Knoten, und kaum dass wir aufgesetzt haben, ziehen wir die Schubumkehr und geben kurz volle Leistung. Nach 400 Meter Rollstrecke stehen wir, die Radbremsen habe ich nur leicht eingesetzt. Zwei weitere Landungen darf ich noch machen, einen „touch and go“, eine ganz normale – die gut gelingt. Wenn man sonst leichtere Maschinen fliegt, neigt man anfangs dazu, die Maschine im Ausschweben etwas zu stark abzufangen und nicht nach Profilart eher an den Boden „ran“ zu fliegen. Aber auch das gelingt nach wenigen Versuchen – wie alles beim Fliegen ist es reine Übungssache, und die TBM 700

## SOCATA TBM 700C2

### Technische Daten

Triebwerk:	Pratt & Whitney PT6A-64
Leistung:	700 shp
TBO (time between overhauls):	3500 Stunden
Propeller:	Hartzell, Vierblatt-Constant-Speed, full-feathering, 2,31 m Durchmesser
Länge:	10,64 m/34,92 ft
Höhe:	4,35 m/14,3 ft
Spannweite:	12,7 m/41,6 ft
Flächenbelastung:	166 kg/m <sup>2</sup> /34 lb/sq.ft
Sitze:	6
Kabinenlänge:	4,05 m/13,3 ft
Kabinenbreite:	1,21 m/4 ft
Leergewicht:	2109 kg/4650 lb
Maximale Abflugmasse:	3354 kg/7394 lb
Maximale Zuladung:	634 kg/1398 lb
Zuladung bei vollen Tanks:	405 kg/893 lb
Tankinhalt:	1100 Liter/290,6 US-Gallonen
Startstrecke:	860 Meter/2830 Fuß
Steigleistung:	24 Minuten von Meereshöhe auf 26 000 Fuß
Max. Reisegeschwindigkeit:	300 Knoten (Reichweite 1375 Nautische Meilen/2510 Kilometer)
Long-range Reisegeschwindigkeit:	255 Knoten (Reichweite 1650 Nautische Meilen/3055 Kilometer)
Landestrecke:	740 Meter, 2427 ft
Preis:	2 699 190 US-Dollar



Spoiler auf der Flügeloberseite unterstützen die kurzen Querruder

lässt sich für ein so „heiBes Eisen“ erstaunlich leicht landen. Subjektiv würde ich sagen, dass es viel einfacher geht als in einer konventionellen Kolben-Zweimot wie der Piper Seneca.

Okay, ich bin restlos überzeugt! Die nächsten 2,7 Millionen Dollar, die ich übrig habe ...