



PILOT REPORT: TECNAM P2002JR

Die Spaßmaschine

Sie brauchen keine vier Sitze? Sie finden Avgas zu teuer? Sie wollen ein rassiges, sportliches Flugzeug mit geringen Wartungskosten? Und über Zuladung wollen Sie nicht groß nachdenken müssen? Wie wär's mit diesem VLA von Tecnam?

Italienisch: Die P2002JR zeigt elegante Linien

TEXT & FOTOS Alexis von Croy

Das Pflichtenheft, das der bayerische Ingenieur Josef Lampersberger und sein Partner in der Haltergemeinschaft definierten, als sie sich Anfang 2011 auf die Suche nach einem neuen Flugzeug machten, war anspruchsvoll: Zweisitzig sollte die Maschine sein; schnell genug, um damit reisen zu können, aber auch sportlich. Ein kostengünstiger Betrieb war ebenso wichtig. Am besten sollte es von einem renommierten Unternehmen kommen, das die Ersatzteilversorgung sicherstellen und für effizienten Support sorgen kann. Eine »eierlegende Wollmilchsau« also?

Ein UL kam schon wegen der zu geringen Zuladung nicht in Frage. Ein VLA (Very Light Aircraft) der Echo-Klasse schien der richtige Kompromiss: Bei dieser Zulassungsklasse sind die Vorschriften für die Wartung einfacher, was die Betriebskosten senkt. Zwar ist kein IFR-Flug möglich, wohl aber VFR-Nacht-Betrieb. Die neue (und kaum unterschiedliche) EU-LSA-Klasse gab es damals noch nicht, sodass Lampersberger und sein Kompagnon nach gründlicher Recherche drei Kandidaten ausgemacht hatten: Außer den beiden Kunststoff-Maschinen Diamond Katana und Aquila A210 kam noch der Eurostar-Klon Aero AT-3 aus Polen in Frage.

Ein »Motorsegler« wie die Katana war Lampersberger, der beruflich Turbinen-Helis fliegt und eine Kunstflugberechtigung hat, nicht agil genug. Zudem bevorzugte der Ingenieur ein Metallflugzeug.

Da er auch UL-Fluglehrer ist, erschien noch eine weitere Option auf Lampersbergers Suchradar: Stets hatten ihn Flugverhalten und solide Bauweise beim italienischen Hersteller Tecnam beeindruckt – und dessen P2002 ist die als VLA zertifizierte Variante des außerhalb Deutschlands erhältlichen ULs P2002 Sierra. Es gibt sie mit Fest- oder Einziehfahrwerk.

Die P2002 wird seit mehreren Jahren gebaut, sie basiert auf der ultraleichten P96

Beim Probeflug in Italien war es Liebe auf den ersten Blick

ten bei guten Flugleistungen, das italienische Design, die hohe Fertigungsqualität, die vollständige Serienausstattung – alles passte. Vor allem aber erinnerte Lampersberger das sportliche Flugverhalten des schnittigen Tiefdeckers an seine geliebte

– einer Maschine mit ausgezeichneten Flugeigenschaften, aber auch mit dem klassentypischen Gewichtsproblem. Ähnlichkeiten zur P96 gibt es aber allenfalls noch beim Rumpf. Die schlanke Tragfläche mit schnellem Laminarprofil und Spaltklappen wurde neu entwickelt. Das VLA fliegt mit dem zertifizierten Rotax 912 S2; sein Einziehfahrwerk hat einen elektrohydraulischen Mechanismus mit Notsystem.

Josef Lampersberger und sein Partner entschieden sich für einen Werksbesuch in Italien, den der deutsche Vertrieb, die Firma Intelisano, organisierte. In Capua bei Neapel machten sie im Juli 2011 Probeflüge mit der P2000JR. Und es war die vielbeschworene Liebe auf den ersten Blick: sportliche Flugeigenschaf-

Bölkow Monsun. Wobei er die Tecnam heute sogar als »einen Tick agiler« empfindet.

Im September 2011 war es soweit: Die Bayern bestellten ihre P2002JR. Bis zur Auslieferung im Frühjahr 2012 mussten noch einige Klippen umschifft werden. Ausgerechnet eine Design-Angelegenheit war es, in der man die Italiener überzeugen musste: Der Hersteller weigerte sich zunächst, das Flugzeug in einer anderen Farbe als dem Standard-Weiß auszuliefern. Lampersberger aber bestand auf einer silbernen Lackierung und setzte schließlich seine Vision des »Silberpfeils« durch. Dazu gab es noch einen edel verchromten Spinner, ein TCAS-System und eigens ausgewählte Sitzbezüge. Kaum war das Flugzeug fertig, gefiel es Tecnam so gut, dass es im Zuge der Auslieferung nach Deutschland auf der AERO 2012 in Friedrichshafen ausgestellt wurde.

Wir treffen Josef Lampersberger und seine Tecnam P2000JR am Verkehrslandeplatz Lands- hut zu einem Probeflug, nur einen Hüpfen vom kleinen Grasplatz Vilsbiburg entfernt, an dem das Flugzeug stationiert ist. Schon äußerlich macht die



Beste Aussichten: Josef Lampersberger schätzt an seiner P2002JR auch die exzellente Sicht durch die Haube, deren Dach bis 70 Knoten voll nach hinten geschoben werden darf



Handarbeit: Steuerung mit Knüppel, Uhrenladen statt Glascockpit – die Fliegerei mit der Tecnam ist direkt und ursprünglich

Hoher Spaßfaktor mit der präzisen Steuerung per Knüppel

P2002JR einen soliden und rassigen Eindruck. Die gelungene silberfarbene Lackierung mit dezenten farbigen Akzenten und die blau getönte Schiebehaut lassen die Maschine schnell aussehen. Auch nach dem Einsteigen überzeugt die Tecnam: Die Bedienelemente sind übersichtlich angeordnet und stellen den Piloten vor keinerlei Rätsel. Das Rollen ist trotz des ungelenkten Bugrads problemlos, dank der beiden effektiven Scheibenbremsen, die klassisch mit den Fußspitzen betätigt werden.

Nach dem üblichen Run-up-Check der Start. Was ich bereits ahnte, als Josef Lampersberger mir von der Agilität der Maschine und der sehr direkten Steuerung per Knüppel vorschwärmte, trifft nun genau so ein: Träge altmodische Viersitzer gewöhnt, die man kräftig an den Zügel nehmen muss, damit überhaupt etwas passiert, ziehe ich eine Spur zu energisch und muss gleich wieder etwas nachdrücken. Aber das sind Feinheiten. Nach wenigen Starts in einem neuen Flugzeugmuster hat man seine Motorik neu kalibriert – und will dann nie mehr zurück zu den alten Kutschen. Und die Tecnam ist ganz sicher kein Flugzeug, das einem den Übergang schwer machen würde. Dennoch: Wie eine Cessna 152, bei der der Pilot am besten so wenig wie möglich tut, fliegt die P2002JR nicht. Sie ist ein pilot's airplane und will mit Gefühl gesteuert werden.

Nach dem Einfahren von Flaps und Fahrwerk steigen wir mit der V_y von 70 Knoten zügig auf Reiseflughöhe. Dort präsentiert sich die Tecnam als temperamentvolles und wendiges Flugzeug. Auf jede Steuereingabe reagiert sie unverzüglich, die Abstimmung der Ruder ist harmonisch. Die Maschine lädt zum Turnen ein – auch wenn sie für Kunstflug nicht zugelassen ist. Was man natürlich machen darf, sind 60-Grad-Steilkurven und Chandelles, auch Lazy Eights sind möglich und machen Spaß.

Als ich ein paar Konfigurations-Änderungen erprobe und zu Langsamflug und Stall ansetze, erklärt Josef Lampersberger, dass die P2002JR zwar lange gutmütig bleibe, aber zu einer Seite wegkippt, wenn die Strömung abreißt.

Als ich die ersten Anzeichen des Stalls bemerke und leichte Vibrationen einset-

zen, gebe ich Gas und drücke nach. Die Tendenz, im Strömungsabriss nach einer Seite wegzurollen, ist deutlich spürbar. Mit 39 Knoten ist die Stallspeed aber so niedrig, dass man im Normalbetrieb kaum jemals in diesen Bereich gelangen wird.

Gutmütig wie etwa eine Katana ist die P2002JR dennoch nicht. Die Füße platt auf den Boden und schlampige Flugtechnik – das geht zwar auch in der P2002, macht aber keinen Spaß. Fliegt man präzise und koordiniert, so ist der Spaßfaktor allerdings höher als etwa in einer Katana. Wenn das Erfolgsprodukt von Diamond in der Analogie so

etwas wie ein braver Golf der Lüfte ist – die Tecnam entspricht eher einem Gran Turismo.

Mir fällt auf, wie gut die Sicht durch die großzügig verglaste und angenehm getönte Kanzel ist, und wie bequem man sitzt. Die beiden Sitze lassen sich ausreichend weit verstellen, mit meinen 1,80 Meter finde ich eine sehr entspannte Sitzposition. Typisches UL-Flair mit Fahrrad-Bremshebeln oder Billigschaltern fehlt in diesem VLA-Cockpit völlig. Alles ist mit hochwertigen Materialien sauber verkleidet, es gibt keine außergewöhnlichen Windgeräusche oder Vibrationen.

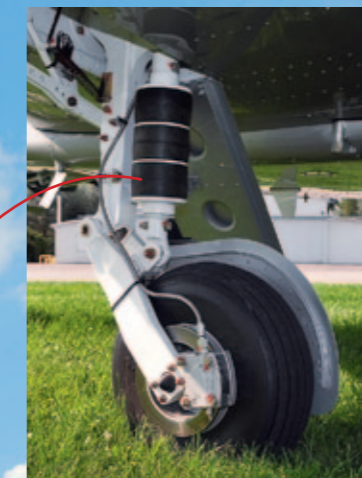


Gepäckfach: 20 Kilo dürfen auf der Ablage verteilt werden. Sie sollten gut gesichert sein



Bewährt: der Rotax 912 S in seiner zertifizierten Variante

Rassig: Eigner Josef Lampersberger hat die schicke kleine Tecnam mit einer Sonderlackierung in Silber geordert



Wie bei Mooney: Gummipuffer dämpfen das Einziehfahrwerk der JR

TECHNISCHE DATEN Tecnam P2002JR

Spannweite	8,60 m
Flügelspanne	11,5 m ²
Länge	6,61 m
Höhe	2,35 m
Leermasse (Standard / D-EXLB)	370/402 kg
MTOM	600 kg
Tankinhalt	100 l
Motor / Leistung	Rotax 912 S2 / 100 PS
Propeller	Hoffmann 2-Blatt, Constant Speed, Holz, 1,78 m
Verbrauch ^{2250 rpm, 22.5 inch @ 6000 ft}	ca. 19,5 l/h
V_{reise} (2250 rpm, 22.5 inch @ 6000 ft)	121 KTAS
V_{ne}	144 KIAS
$V_{LO/LFE}$	68 KIAS
V_s	39 KIAS
V_{SO}	29 KIAS
V_b	99 KIAS
Lastvielfaches	+6/-3g
Preis ^{D-EXLB}	201 500 Euro
Hersteller	Tecnam Capua, Italien
Vertrieb	Intelisano Aviation Daimlerstraße 2 68723 Oftersheim
Telefon	062 02/59 44 11
Internet	www.intelisano-aviation.de



Sportlich: Auch am Boden macht die P2002JR eine gute Figur. Der Einstieg erfolgt von vorne über die Flächen; die Haube wird nach hinten geschoben



Angenehm: Das geschleppte Fahrwerk macht Landungen einfach

Nach einer Stunde kommen wir zurück an den Flugplatz Landshut. Der Anflug verläuft auch für mich als Tecnam-Newcomer unspektakulär. Im Queranflug setze ich die elektrische Trimmung am Stick zunächst auf 68 KIAS, der Geschwindigkeit, bei der Klappen und Räder ausgefahren werden dürfen.

Das Final geht's dann mit vollen Klappen und 60 KIAS hinunter. Das Fahrwerk und wahrscheinlich auch die vordere Fahrwerksklappe, die jetzt einen hohen Widerstand verursacht, lassen einen steilen Anflug mit einfacher Geschwindigkeitskontrolle zu. Im kurzen Endanflug noch den Prop auf kleinste Steigung, dann setzen wir mit etwa 50 Knoten auf. Mit dem geschleppten Fahrwerk gelingt wohl kaum eine zu harte Landung, es lässt mich schon beim ersten Versuch gut aussehen.

Warum aber hat ein modernes, neues Flugzeug kein Glascockpit? Lampersberger und sein Kompagnon haben sich bewusst dagegen entschieden. Nicht nur ist die Bildschirmvariante teurer als der klassische Uhrenladen. Die Eigner glauben auch, dass die Vorteile in einem VFR-Flugzeug viel zu gering seien, um den höheren Preis zu rechtfertigen.

Die Ersparnis bei den Betriebskosten ist im Vergleich zum Viersitzer enorm

Dennoch wurde auch in der D-EXLB zeitgemäße Avionik verbaut: Von Garmin sind das 430W-GPS/NAV/COM, das Audio Panel und der Mode-S-Transponder; dazu kommt eine Flymap L Moving Map. Damit ist der Zweisitzer für seine Einsatzzwecke gut gerüstet. Und die D-EXLB ist sogar offiziell für VFR-Nachtflüge zugelassen. Lediglich einen Autopiloten könnte man sich noch vorstellen, um die Maschine auch für Langstreckenflüge tauglicher zu machen.

So ausgestattet kam die D-EXLB auf einen Listen-Endpreis von 201 500 Euro, der sich durch geschicktes Verhandeln noch um ein paar Prozent senken ließ. Vergleicht man die Preise mit denen anderer VLA, stellt man fest, dass eine P2002 mit starrem Fahrwerk ausstattungsberbereinigt auf dem Niveau der Diamond DA-20 Katana liegt.

Außer dem hohen Preis sind nicht viele Gründe denkbar, warum es von der Tecnam

P2002JR in Deutschland bisher nur dieses Exemplar gibt, während von der Ausführung mit festem Fahrwerk hierzulande mehrere Maschinen unterwegs sind.

Eine schnelle Überschlagsrechnung zeigt, weshalb selbst ein 200 000-Euro-Zweisitzer seine Berechtigung hat: Wer zu zweit in einer 160 PS starken Piper Warrior oder Cessna 172 von München nach Schönhagen bei Berlin fliegt, benötigt etwa zweieinhalb Stunden. 217 Euro betragen allein die Spritkosten bei einem Avgas-Preis von 2,63 Euro und einem Durchschnittsverbrauch von 33 Litern pro Stunde. In der Tecnam braucht man bei etwas höherer Airspeed nur etwa zwei Stunden und 15 Minuten – und zahlt bei einem Preis von 2,20 Euro für Luftfahrt-Mogas nur etwa 92 Euro fürs Benzin, mit Auto Super noch weniger. Sind die hohen Anschaffungskosten einmal bewältigt, ist die Ersparnis bei den Betriebskosten enorm. Und, Hand auf's Herz: Wie viele Flüge zu dritt oder zu viert haben Sie in dieser Saison gemacht? Hätten Sie für diese wenigen Fälle auch Zugriff auf ein Charterflugzeug gehabt? Eben! 