



## Anstehende Ereignisse

### • EBACE 2014.

Die größte Business Aviation Messe EBACE findet 2014 wieder in Genf (LSGG) statt.

Termin: 20 - 22.05.2014

Web: <http://ebace.aero/2014/>

### • ILA Berlin 2014

Die internationale Luftfahrt Ausstellung findet dieses Jahr wieder in Berlin statt.

Termin: 20 - 25.05.2014

Web: <http://www.ila-berlin.de/ila2014/home/index.cfm>.

## Messe Taxi

Unsere Tecnam P2006T steht als Messe Taxi vom 20-22.05 nach Genf und am 24. und 25.05 für die ILA in Berlin zur Verfügung. Wir haben noch 3 freie Plätze.

Preis ILA: 749€ pro P.

Preis EBACE: 649€ pro P.

**KAirS GmbH** Ausgabe 1 Mai 2014



Eichenweg 10  
73345 Hohenstadt  
Tel.: (07335) 9499 - 000  
Fax: (07335) 9499 - 000  
[www.KAirS.de](http://www.KAirS.de)

AUSGABE

1

Mai  
2014

INFORMATIONS  
JOURNAL  
KAirS GmbH

# KAirS GmbH



**Diese Ausgabe**  
Überführung Tecnam aus Neapel **S.1**

## Tecnam P2006T

Die Tecnam P2006T ist ein zweimotoriges Leichtflugzeug in Hochdeckerbauweise des italienischen Flugzeugherstellers S.R.L. Costruzioni Aeronautiche Tecnam, das vom Designer Luigi Pascale entworfen wurde.

Der Erstflug des Prototyps erfolgte am 13. September 2007. Durch extremen Leichtbau der in großen Teilen aus Aluminiumlegierungen gebauten Maschine sollen die Leistung und der Preis (etwa 500.000 US-Dollar) von einmotorigen Viersitzern erreicht werden. Die Tragflächen sind mit Winglets ausgerüstet und besitzen ein NACA-63A-Profil mit laminarer Strömung. Bis zur Mitte des Jahres 2009 lagen bereits über 100 Bestellungen für das Flugzeug vor.



## Überführung Tecnam P2006T aus Neapel.

Am 17.04.2014 war es endlich so weit. Die KAirS GmbH erhält das erste Flugzeug für Ihre Flotte. Die Übergabe erfolgte in Neapel bei der Firma Sky Services.



Während der zweitägigen Einweisung konnte sich das Team der KAirS GmbH ausführlich mit der neuen Maschine, der wundervollen Landschaft und der Gastfreundschaft rund um den Vesuv auseinandersetzen.



Am 19.04.2014 um 08:00 versammelte sich die Crew (Dirk Fortenbacher, Peter Kersten und Tim Kersten) dann im Hotel zum Briefing für die Überführung aus Neapel nach Laichingen (EDPJ). Unsere Befürchtungen haben sich bestätigt. Eine Überquerung der Alpen ist nicht möglich. Die Bewölkung ist hochreichend (bis FL245) mit eingelagerten Gewittern.

Wie so oft bei geplanten Alpenüberquerungen mit dieser Flugzeug Kategorie bleibt nur die Umfliegung der Alpen im Osten oder Westen. Die Tecnam ist zwar in der Lage auf 15.000ft zu steigen, aber die Performance ist in dieser Höhe am Limit.

Auch eine Enteisungsanlage fehlt und laut Wetterbericht ist mit CBs und damit einhergehender starker Vereisung zu rechnen. Und sollte ein Triebwerk ausfallen, so müssen wir auf 5.000ft sinken um weiter fliegen zu können.

Die Entscheidung fällt uns leicht - wir umfliegen die Alpen.



## Prinzipien für einen erfolgreichen Flug.

Im Grunde genommen ist das recht einfach. "Der Erfolg in der Luft wird am Boden vorbereitet". Ein gutes Wetterbriefing und die Ausarbeitung eines Plan B falls doch etwas schief gehen sollte, sowie ein umfangreiches Briefing aller Crew Mitglieder ist die Grundlage für einen sicheren Flug ohne größere Vorfälle.

Im heutigen Zeitalter der Hochtechnologie ist die Auswertung der Wetterdaten im Grunde genommen nur durch das Wissen und die Erfahrung des Piloten beschränkt. Wer hier noch Defizite hat, sollte sich entweder nochmals weiterbilden, oder mit einem erfahrenen Piloten Flüge bei schlechtem Wetter inklusive einer umfangreichen Auswertung der Wetterdaten und Ihrer Auswirkungen auf den geplanten Flug durchführen.

Bei Interesse können Sie sich gerne auch an uns wenden. Wir sind ein Team von Berufspiloten und Fluglehrern, die täglich bei allen Wetterlagen mit den unterschiedlichsten Flugzeugen unterwegs sind.

Rufen Sie uns einfach an:  
+49 7335 - 9499 -000  
email: info@KAirS.de



## Die Gewitter kommen immer näher.

In unserem Fall ist die Wetterentscheidung einfach - ein Überflug der Alpen ist unmöglich. Es gibt also nur die Möglichkeit die Alpen zu umfliegen.

Allerdings müssen wir uns beeilen, da die Gewitter schon auf dem Weg von Genua nach Neapel sind. Die gesamte Küste von Genua bis nach Venedig ist voller Gewitter. Der Landweg entlang der Küste ist jetzt schon nicht mehr möglich. Damit ist auch die Route im Osten der Alpen gestrichen. Eine schwierige Entscheidung liegt vor der Crew. Sollen wir wirklich in 500ft - 1.000ft Höhe direkt über das Meer nach Sardinien - Korsika - St. Tropez fliegen?

Selbstverständlich haben wir die geforderte Rettungs-ausrüstung an Bord und ein Flugzeug mit zwei Motoren. Aber eine Notlandung im Wasser zu dieser Jahreszeit ist immer eine kritische Situation.

Die Maschine hat bereits 20 Flugstunden ohne nennenswerte Vorkommnisse absolviert. Im Falle eines Triebwerk Ausfalls ist die Tecnam P2006T sehr gut in der Lage mit nur einem Triebwerk zu fliegen und auch problemlos auf eine Höhe von 4.000 - 5.000ft zu steigen.

Auf dem Meer gibt es keine Hindernisse, also sollte es möglich sein ohne größere Probleme mit einem Triebwerk wieder an die Küste zu fliegen und dort sicher zu landen. Wäre es doch nötig zu landen, z.B. im Falle eines Brandes, hat die Maschine ein Einziehfahrwerk und der Unterboden der Maschine ist ähnlich wie ein Wasserflugzeug gebaut. Zudem gibt es im Dach einen Notausstieg.

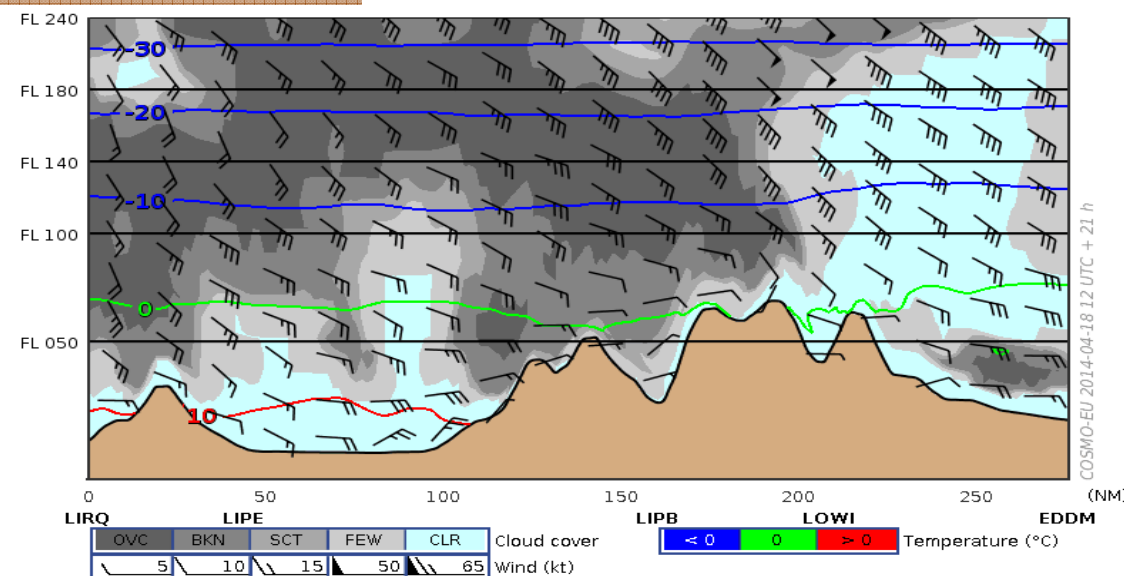
Wir waren uns alle einig - ab nach Korsika. Das Wetter wird immer dunkler und bedrohlicher "Die Gewitter kommen immer näher". Nach dem Start müssen wir noch einige Zeit an der Küste entlang fliegen, direkt in Richtung schlechtes Wetter. Doch dann geht es raus auf das offene Meer. Solange die Küste in Sichtweite ist fühlt man sich relativ gut. Ich überlege mir, wie lange es dauert 30 NM zu schwimmen? Jetzt hört man jedes mechanische Geräusch.

Fehlanzeige wir haben die Leistung nicht wie vom Flugzeug Hersteller auf 2.250 RPM, sondern wie vom Motoren Hersteller auf 2.100 und 24" Ladedruck reduziert. Die Triebwerke schnurren vor sich hin. Wir fliegen Richtung Sardinien, weg von den dunklen Wolken. Der Wind frisch auf - 55kt!! Am Horizont wird es langsam heller - wie vorhergesagt. Mein Puls ist wieder ganz unten. Entspannung.

„Die Gewitter kommen immer näher“. Umdrehen?

Das einzige was uns jetzt noch beschäftigt sind die Sperrgebiete LI-R. Normalerweise kein Problem, aber wir haben den Funkkontakt zum römischen Lotsen verloren. Also fliegen wir im Slalom herum oder drunter durch. Da vor uns ein großes Sperrgebiet liegt und wir nicht in 500ft Höhe darunter weiter fliegen wollen, drehen wir jetzt ab Richtung Elba.

Aber alles läuft problemlos, nach zwei Stunden haben wir Kontakt zu Bastia Info und bekommen einen direkten Kurs nach Calvi.



## Vive la France

Bei allen meinen Flügen durch Europa muss ich immer wieder feststellen, dass Frankreich zwar unglaublich viele Sperrgebiete besitzt, aber das VFR Fliegen mit Hilfe der Controller in Frankreich ein Vergnügen ist.

Wir Essen und Tanken in Calvi. Schauen uns die Städte St. Tropez und Marseille von oben an und fliegen dann bei schönstem Wetter in das Rhonetal. Vive la France!

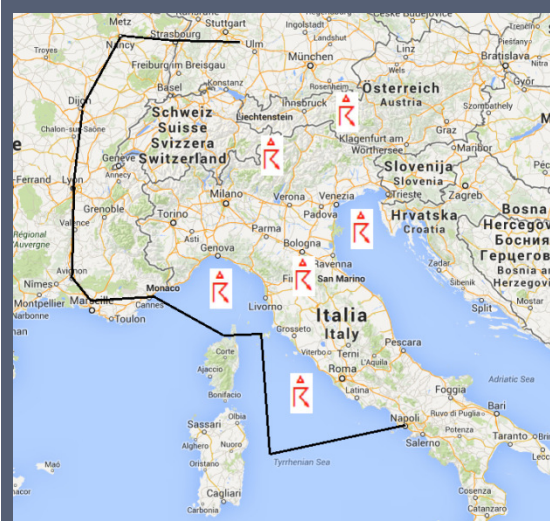
Auf der Höhe von Dijon steigen wir aufgrund des sich verschlechternden Wetters über die Wolken. Ich frage den Controller, ob wir direkt nach Laichingen fliegen können. Leider haben wir vor lauter Freude vergessen in Korsika einen Flugplan aufzugeben. KEINE CHANCE.

Als ich auf mein iPad schaue kann ich es kaum fassen. Ich habe in 7.000ft Empfang. Jetzt schnell mit der DFS Seite einen Plan aufgeben.

Alles funktioniert ohne Probleme der Plan ist nach 5 Minuten da und wir machen in Colmar einen tiefen Überflug und danach direkt nach Laichingen. Kurz vor der Dunkelheit landen wir sicher und werden von unseren Freunden herzlich empfangen. Was für ein Flug? Und was für ein tolles Flugzeug.

Dirk Fortenbacher  
Geschäftsführer KAirS GmbH

## Flugroute im Detail



Strecke: LIRN - LFKC - LFTZ - LFLY - LFSO - LFGA - EDPJ

Distanz: 912 NM (1.689 km)

Dauer: 07h12 Flugzeit (TAS 130kt)

Verbrauch: 245l

## TECHNISCHE DATEN

### Tecnam P2006T

Besatzung (min): 1  
Passagiere (Max): 3  
Länge: 8,7m  
Spannweite: 11,4m  
Höhe: 2,85m  
Flügelfläche: 14,76m<sup>2</sup>  
Kabinengröße: 1,2 x 3,3  
Nutzlast: 430 kg  
Leergewicht: 800 kg  
Startgewicht: 1.230 kg  
Geschwindigkeit: 135 kts  
Max. Höhe: 15.000 ft  
Startstrecke: 235m  
Landestrecke: 190m  
Steigrate: 6,1 m/s  
Reichweite: 620 NM  
Triebwerke: Rotax 912 je 98,5 PS  
Preis: 430.000€

## FLUGREISEN mit KAirS GmbH

Sie haben einen Flugschein und möchten gerne mal eine größere Flugreise machen?

Wir helfen bei der Planung, Durchführung und stellen Ihnen auf Wunsch auch einen erfahrenen Piloten und unsere Tecnam P2006T zur Verfügung.

Rufen Sie uns einfach an:  
+49 7335 - 9499 -000  
email: info@KAirS.de