



VIELSEITIG: Die Observer bietet sich für die verschiedensten Überwachungsaufgaben an.

Zu Besuch bei Vulcanair

Observer-Verkäufe retten die Bilanz

Die aktuelle Finanzkrise hat auch Vulcanair nicht verschont. Der Absatz bei den Privatkunden ist – wie bei allen anderen Flugzeugherstellern auch – deutlich eingebrochen. Erstaunlich gut zeigt sich die Auftragslage für die Utility-Version Observer. An Überwachungsflügen aller Art besteht stetig steigender Bedarf.

Zu den Flugzeugen, die schon Jahrzehntlang produziert werden und in dieser Zeit an Attraktivität kaum etwas eingebüßt haben, zählen nicht nur amerikanische Fabrikate. Auch die italienische P68, eine leichte Twin, in Neapel gefertigt, gehört dazu. Man mag's kaum glauben, aber der Schulterdecker war bereits vor vier Jahrzehnten, genauer: am 25. Mai 1970, zum ersten Mal geflogen. In Produktion befindet er sich – mit Unterbrechungen – seit 1978.

An die Stelle der Gründerfirma Partenavia war in den 90er Jahren Vulcanair (www.vulcanair.com) getreten. Sie führt die Fertigung des Sechssitzers seit 1998 fort. Die aktuelle Finanzkrise hat natürlich auch vor diesem Unternehmen nicht Halt gemacht. Lag die Zahl der Beschäftigten in den Topjahren noch bei 200, reduzierte sie sich im Zuge der Krise auf 60.

Trotz aller Widrigkeiten konn-

te Vulcanair im vergangenen Jahr 20 Flugzeuge absetzen. Mehrheitlich handelte es sich dabei um die P68 in der Observer-Version. Dank ihres voll verglasten Cockpits und ihrer hohen Zuladefähigkeit bietet sie sich für Überwachungseinsätze jedweder Art an. Zu den Kunden zählen vornehmlich staatliche Stellen.

Die Observer gibt es mit zwei Motorisierungen – dem 200 PS starken Lycoming IO-360 und der 10 PS stärkeren Turboversion TIO-360. Das Utility-Flugzeug zusätzlich auch mit einem Dieselantrieb anzubieten, konnte trotz Jahre langer Bemühungen bis heute nicht realisiert werden. Die Kooperationen mit Michael Zoche aus München und der Firma sma aus Frankreich führten – jedenfalls bislang – nicht zum Erfolg. Vulcanair-Geschäftsführer Remo de Feo hat die Hoffnung aber noch nicht aufgegeben. „Vielleicht unternehmen wir ja einen neu-

en Anlauf mit der verbesserten Version des SR305. Sie kommt den Anforderungen, wie wir sie stellen, viel näher.“

Interesse zeigt man bei Vulcanair auch am neuen Lycoming IO-390. Er ist kräftiger als der derzeit verwendete IO-360 und preislich zudem etwas günstiger. Darüber hinaus könnte es diesen Antrieb schon bald auch mit FADEC-Regelung geben.

Auch wenn für die Observer und die „normale“ P68C, es handelt sich bei ihr um die sechssitzige Reiseversion, die gleichen Motoren angeboten werden, die Kundschaft präferiert bei beiden den nicht aufgeladenen Einspritzer. Die Turboversion wird nur vergleichsweise selten geordert.

Während sich die Observer und die P68C eines starren Fahrwerks bedienen, verfügt die unlängst eingeführte Version Vr über ein elektrohydraulisches Einziehfahrwerk. Das V steht

für Vulcanair, das r für „retractable“. Der Neuzugang basiert auf der früheren Partenavia-Entwicklung P68R. Sie war nie in Serie gegangen.

Für die Vr gibt es lediglich den IO-360 mitsamt Hartzell-Zweiblattprop. Der Retractable-Sechssitzer, der sich auf der AERO 2008 erstmals der Öffentlichkeit präsentierte, eignet sich nicht nur für den privaten Gebrauch, er bietet sich auch für die Ausbildung von Berufspiloten an. In beiden Einsatzbereichen konkurriert er gegen die Piper Seneca V und die Beechcraft G58 Baron, beide ebenfalls sechssitzig.

In der Basisversion gibt es die Vr für attraktive 533 900 Euro. Im Preis enthalten ist dabei die Bildschirmavionik ICDS-8 von Sagem, bestehend aus zwei 8,4 Zoll (21,3 cm) großen Flüssigkristalldisplays. Ähnlich wie das Avidyne Entegra bedarf das ICDS für den Nav/Com-Bereich einer „Basisstation“. Zum Einsatz kommt das Garmin GNS 430/530. Den Autopiloten 55X liefert die Firma S-Tec. Der Mode-S-Transponder GTX 330 und das Audio Panel GMA 350 stammen von Garmin.

Was erstaunt: Mit 534 000 Euro ist die Vr das billigste Modell aus der P68-Familie. Die erste Serienmaschine soll in Kürze nach Australien ausgeliefert werden. Kunden, die sich für die Ausführung mit starrem Fahrwerk entscheiden, müssen zirka 6000 Euro mehr ausgeben.

Wer die Turboversion ordert, ist mit zusätzlichen 31 000 Euro dabei. Der deftige Zuschlag erklärt wohl, warum sich das Gros der bisherigen Kunden für die Non-Turbo-Version entschieden hat. Nur wer unbedingt Höhenleistung benötigt, wird bereit sein, einen solch hohen Aufpreis zu bezahlen.

Zu den teuersten P68 zählen die beiden Observer-Versionen: Die Observer 2 gibt es für 582 100 Euro, die TC Observer für 612 100 Euro. Auch bei diesen Preisen ist das Sagem-Panel selbstverständlich enthalten. Neu im Vulcanair-Programm ist aber nicht nur die Vr, auch die 1999 erstmals vorgestellte Viator AP.68TP wird jetzt, in einer über-



STANDARD: Die Flugzeuge der P68-Serie werden alle mit einem Glascockpit ausgeliefert. Lieferant ist die Firma Sagem Avionics. Der Nav/Com-Bereich des Multifunktionsdisplays wird von einem Garmin GNS 430/530 zum Leben erweckt.



arbeiteten Version, wieder angeboten. Sie firmiert unter dem Namen A-Viator und der Typbezeichnung AP68TP-600. Als Antrieb dienen zwei Rolls-Royce-Turbinen 250-B17C. Die Metallpropeller sind dreiblättrig. In der Commuter-Version verfügt die Kabine über zehn Sitzplätze. Die Nutzlast liegt bei 870 kg.

Im forschenden Reiseflug lassen sich im A-Viator bis zu 170 KTAS erzielen. Seine Reichweite liegt bei 1575 km. Eingesetzt werden kann die „große P68“ aber nicht nur als Commuter, sie eignet sich auch für Medevac-Einsätze mit Platz für zwei Liegen oder als Kleintransporter mit 6,5 m³ Kabinenvolumen. Die IFR-taugliche Turbinen-Twin gibt es, mit konventioneller Instrumentierung ausgerüstet, für günstige 1,7 Millionen Euro.

Um den Vertrieb der Vulcanair-Flugzeuge in Deutschland und Österreich kümmert sich Markus Lürer (E-Mail: postbox@ml-consultant.de).

In der aktuellen Ausführung warten die P68-Modelle mit einer ganzen Reihe von Verbesserungen auf. Viele von ihnen gehen auf Anregungen des deutschen Händlers Markus Lürer zurück. So kann anstelle des serienmäßigen Hartzell-Zweiblattpropellers jetzt auch ein Dreiblatt-Compositeprop mitsamt Governor von Mühlbauer installiert werden. Er sorgt bei unveränderten Flugleistungen für weniger Vibrationen und niedrigeren Innenlärm. Diese Opti-

on gibt es allerdings nicht umsonst. Für sie werden 8000 Euro berechnet.

Kostenlos dagegen sind die neuen Lande- und Rollscheinwerfer sowie die Positionsleuchten in LED-Auslegung. Die Steuerhörner zeigen sich ergonomisch optimiert. Sie sind zudem lederüberzogen. Beim Außenanstrich kann sich der Kunde aufpreisfrei für bis zu drei Farben entscheiden.

Das Sicherungspanel an der linken Bordwand wurde flacher, was dem linken Knie des Piloten zugutekommt. Die Frontscheibe ist jetzt einteilig, was die Montage erleichtert. Auch die Kabinenlüftung zeigt sich verbessert. Höheren Komfort und mehr Sicherheit bieten zudem die neuen Sitze. Sie sind üppiger gepolstert und stehen auf neuen, crashresistenteren Gestellen.

In Sachen Elektrik gibt es noch zwei weitere Neuerungen: In allen P68-Versionen (mit Ausnahme der Vr) kommen anstelle der bisherigen 70-Ah-Generatoren jetzt leistungsstärkere „Lichtmaschinen“ mit 130 Ah zum Einsatz, und an Bord lassen sich fortan drei 24V/3Ah-Steckdosen nutzen – je eine im Cockpit links und rechts, die dritte im Passagiererraum.

Die Flügelspitzen sind mit widerstandsmindernden (und damit Sprit sparenden) Winglets bestückt. Aus Gewichtsgründen muss nur die Vr auf sie verzichten. Dadurch und durch zusätzliche Einsparungen konnte das Mehrgewicht des Fahrwerks ausgeglichen werden. Das Notausfahren übernimmt Pressluft.



NEU IM PROGRAMM: Die P68 gibt es nun auch mit Einziehfahrwerk (Foto ganz oben). Sie firmiert unter der Bezeichnung Vr.



GÜNSTIG: Die Kabine der 1,7 Millionen Euro teuren A-Viator kann bis zu neun Mitflieger befördern. Als Antrieb dienen Rolls-Royce-Turbinen.

Aus Gewichtsgründen musste bei der Vr auch auf das Notausstiegsfenster rechts verzichtet werden. Als verbleibende Notausstiege stehen die große Passagiertür links, die Gepäckraumtür rechts und die schmalere Cockpittür rechts vorn zur Verfügung. Damit sich letztere ebenfalls als Emergency Exit nutzen lässt, musste sichergestellt werden, dass der Motor auf dieser Seite im Evakuierungsfall nicht läuft.

Die Lösung des Problems: Die Pilotentür lässt sich nur dann öffnen, wenn zuvor ein Notschalter, der sich an dieser Tür befindet, betätigt wurde. Er schaltet das Triebwerk aus. Erst danach lässt sich die Tür öffnen.

Im Flug ist die Notabschaltung selbstverständlich deaktiviert.

Die Vr unterscheidet sich von der P68 mit starrem Fahrwerk noch in einem weiteren Detail. Bei ihr sind die hintersten Sitze etwas höher platziert. „Schuld“ sind die in den Kabinenraum hineinreichenden Fahrwerkschächte. Damit den Fondgästen trotzdem genügend Kopffreiheit zur Verfügung steht, wurde bei der Polsterung gespart – auf langen Flügen ein Manko. Aber wer fliegt schon über lange Strecken zu sechst? Statistiken zeigen, dass Viersitzer meist nur mit zwei Personen an Bord geflogen werden und Sechssitzer mit drei oder höchstens vier. ae

Bernd Gaubatz