

# Tecnam Twin P2006 T

## Starkes Leichtgewicht aus Italien



Foto: Christian Urwyler

Die P2006T ist mit einem Standard-Leergewicht von nur 760 kg die leichteste vierplätzig Twin. Vor gut sechs Jahren begann Tecnam mit der Entwicklung, ein Jahr später flog die Maschine zum ersten Mal und am 25. Mai 2009 erhielt sie die EASA-Zulassung.

Die neue Tecnam P2006T auf dem Flugplatz Mollis vor dem imposanten Glärnisch.

Zur Vorbereitung des kommenden Fluges mit der zweimotorigen HB-LBU treffe ich mich mit einem Fluglehrer team der Flugschule Ecoflight in Netstal. Das dynamische Unternehmen für Flugausbildung und Flugzeugvercharterung in alpiner Region legt Wert auf umweltschonendes und lärmarmes Fliegen. Die drei Grundschulflugzeuge der neuesten Generation, die Remos GX, verkörpern diese Philosophie. Sie sind verbrauchsarm, können mit Mogas Autobenzen betrieben werden und sind dank ihrer Rotax-Motoren kaum zu hören. Zu diesem Leitbild passt auch die moderne Tecnam P2006T. «Mit dieser Maschine möchten wir Piloten den Erwerb und den Erhalt des Multi-Engine-Ratings erleichtern und ihnen gleichzeitig ein relativ günstiges Reiseflugzeug anbieten», erläutert mir Geschäftsführer und Fluglehrer Martin Stüssi. Nach kurzer, theoretischer Einweisung fahren wir zum nahe gelegenen, ehemaligen Militärflugplatz Mollis.

### Ein kompaktes Flugzeug

Rings um uns herrscht tiefer Winter. Noch liegt der Schnee oben am Glärnisch meterhoch. Die imposanten Berge des Glarnerlands glänzen in der strahlenden Sonne blendend weiss vor dem stahlblauen

Himmel. Die Stimmung ist berauschend. Jetzt fehlt nur noch, dass der echte Flamingo erneut majestätisch über den Glärnisch zieht, so wie sein Flug vom Fotografen Patrick Frank in einem einmaligen, unglaublich schönen Bild festgehalten wurde. Doch offensichtlich ist dieser Vogel schon in entfernte Gefilde gezogen.

Nun aber erwartet mich die brandneue Italienerin vor dem Hangar von Ecoflight. Fluglehrer und CAT-Aviation-Captain Ralph bittet mich zur Maschine. Er wird mir das Flugzeug demonstrieren und mich im Flug unterstützen. Piloten und Passagiere müssen sich mit je einem Eingang auf der linken respektive der rechten Rumpfseite begnügen, doch die grossen Türen erleichtern das Einsteigen. Ich nehme auf dem rechten Sitz Platz. Die Kabine wirkt sehr ansprechend: Die verstellbaren Sitze aus hellem Leder sind bequem, die Dreipunktgurten einfach zu handhaben und das ganze Innere grosszügig. Hinter den nach vorne klappbaren Passagiersitzen steht zudem noch viel Platz für Gepäck zur Verfügung.

Die weit heruntergezogenen Cockpitscheiben und der deutliche Neigungswinkel der Flugzeugnase bieten eine sehr gute Sicht über ein weites Blickfeld nach vorne und zur Seite. Der Arbeitsplatz der Piloten wirkt



Foto: Christian Urwyler

Das kompakt instrumentierte Cockpit mit dem Garmin 950 Glascockpit.



Foto: Patrick Franke

Flamingo über dem Glärnisch: Ein anderer Vogel machts uns vor...

äusserst kompakt und doch sehr übersichtlich. Alles, was man zum Fliegen und Navigieren benötigt, wird äusserst komprimiert präsentiert. Die beiden Bildschirme des Garmin G950 dominieren das Instrumentenbrett. Die Schalter zum Anlassen der beiden Rotax-Triebwerke finden sich, wie in einem Business-Jet, an der Cockpitdecke. Etwas



Foto: Christian Urwyler

Test des Flugverhaltens über dem Walensee.

erstaunt betrachte ich den Quadrant zur Triebwerksbedienung: Links sind die beiden gross dimensionierten, schwarzen Hebel zur Leistungssetzung angeordnet, in der Mitte diejenigen zum Einstellen der Propellerdrehzahl, doch rechts davon zwei kleine, gelbe Griffchen. «Die Vergaservorwärmung für die beiden Rotax-Triebwerke», erläutert der Demopilot auf meine Frage.

### Stabiles Verhalten in allen Fluglagen

Ralph unterstützt mich nun bei den verschiedenen Kontrollpunkten. «So kommen wir rascher in die Luft und haben mehr Zeit zum Fliegen, das ist doch das Attraktivste an der Tecnam», erklärt er mir verschmitzt. «Noch so gerne», antworte ich vergnügt. Das linke Triebwerk startet problemlos, kurz danach läuft auch der rechte Rotax. Wir nutzen die Zeit zum Aufwärmen der Motoren, um die weiteren Checks durchzuführen, dann sind wir zum Rollen bereit. Unter der Triebwerkskonsole taste ich nach der unsichtbaren Parkbremse. Die Twin lässt sich präzise der gelben Linie entlang zur Piste 01 steuern. Zum ersten Mal verspüre ich, wie satt sich die beiden Gashebel bewegen lassen. Dieses Gefühl kenne ich nur von weit grösseren und schwereren Flugzeugen. Mir gefällt. Auf der Runway richte ich die P2006T prä-

zise auf die Pistenachse aus. Bis zur Abhebegeschwindigkeit von 64 KIAS (113 km/h) kann ich bei Problemen den Start abbrechen, die Piste ist dazu lang genug. Einmal in der Luft könnten wir bei Triebwerksausfall mit 300 fpm (1,5 m/sec) steigen; auf diese doch recht geringe einmotorige Steigrate muss ich mich einstellen. Zügig schiebe

bil ihre Kreise. Das funktioniert auch nach rechts und mit 45°. «Eindruckliche Stabilität», bemerke ich. Ralph nickt gelassen. Auf unserem weiteren Flug über dem See überprüfen wir auf 6000 ft (1830 m) das Verhalten des Flugzeugs bei Strömungsabriss. Der Stall setzt bei voll ausgefahrenen Klappen erst bei unglaublich niedrigen 47 KIAS (87 km/h) ein, doch die Annäherung an diesen Punkt meldet die Maschine frühzeitig mit einem unüberhörbaren Warnton und dann durch leichtes Rütteln. Beim Abriss der Strömung an den Tragflächen kippt die Twin nach vorne und zur Seite. Ich drücke das Steuerhorn nach vorne und erhöhe die Motorenleistung, um den normalen Flugzustand wieder herzustellen. Der Höhenverlust beträgt nicht mehr als 200 ft (60 m). Danach testet mich mein Demopilot mit der entscheidenden Frage, die sich für eine Twin stellt: Wie fliegt sich die Maschine, wenn ein Triebwerk ausfällt? Das kann nur in der Praxis beantwortet werden, weshalb Ralph kurzerhand das linke Triebwerk in den Leerlauf versetzt. Die Reaktion des Flugzeugs ist moderat. Mit kleinem Seitenruderausschlag nach rechts und leichter Querneigung in dieselbe Richtung kann ich die Maschine problemlos, auch im anschliessenden Steigflug zur Überprüfung des einmotorigen Klettervermögens, kontrollieren. Nach dieser Übung stellt mir mein Sitznachbar das linke Triebwerk wieder zur Verfügung. In normaler Konfiguration nähern wir uns dem Flugplatz. Mit stark reduzierter Leistung fliege ich in den Gegenanflug ein. Erst bei einer angezeigten Geschwindigkeit von 94 Knoten (174 km/h) kann ich das Fahrwerk und etwas später die Klappen ausfahren. Ich drehe in den Basisteil, reduziere die Geschwindigkeit und kurve sanft in den Endanflug. Final check. Schon bin ich über der Pistenschwelle, flache den Gleitwinkel ab, ziehe die Twin in den Flare und schweben, schweben, bis sie sich weich zu Boden setzt. Phantastisch. Also nochmals in die Luft. Kaum haben wir den Boden berührt, starte ich durch und ziehe die Twin wieder in den Steigflug. Auch die nachfolgende Volte zeigt: Kaum ein anderes Flugzeug ist so leicht zu landen wie die P2006T. Nach dem Aussteigen bleibe ich einen Moment vor der Maschine stehen und geniesse ihre elegante Form. Was sagte doch der geniale Konstrukteur Luigi Pascale: «Aerodynamische Gesetze lassen sich zwar nicht umbiegen, doch bleibt genügend Spielraum, um ein aerodynamisch hervorragendes, schönes Flugzeug zu entwickeln.» **cp**

Hansjürg Moser  
www.ecoflight.ch