

aerokurier

aerokurier

MAGAZIN FÜR DIE ALLGEMEINE LUFTFAHRT

Kombi-Ausgabe

**plus 60 Seiten
Messe-Special**

**Alle Infos zur
AERO 2026**



Integral R

Innovativer Acro-Trainer



Muskelkraft-Flieger • Notlandung in Mannheim • Im Segler über Alaska





JUNKERS

AIRCRAFT



THE ORIGINAL IS BACK
JUNKERS A50 HERITAGE



CRAFTED FOR PIONEERS

Die General Aviation ist im Aufwind

Kriege, Krisen, Konjunkturflaute – auch wenn eine alte journalistische Weisheit besagt, man solle Alliterationen allezeit auslassen, so bietet sich dieses Stilmittel doch hin und wieder an, um bestimmte Dinge auf den Punkt zu bringen. Und wer die Nachrichten verfolgt, der muss angesichts von Kriegen in der Ukraine und im Nahen Osten und dem landauf, landab proklamierten Niedergang der Wirtschaft zu dem Schluss kommen, dass es alles andere als gut aussieht. Dem widersprechen allerdings die jüngst von der General Aviation Manufacturers Association veröffentlichten Zahlen zum Absatz von Flugzeugen der Allgemeinen Luftfahrt, die wir im beiliegenden AERO SPECIAL aufarbeiten. Mehr Verkäufe bei Jets und Propellerflugzeugen und ein deutliches Umsatzplus sorgen für gute Stimmung in der Branche. Inwiefern sich hier ein Trend etabliert, der auch die aktuelle Situation berücksichtigt, die in den Zahlen freilich noch nicht abgebildet ist, bleibt abzuwarten.

Stichwort aktuelle Situation: Wer nicht das Glück hat, direkt in Flugplatznähe zu wohnen und mal eben mit dem Drahtesel für eine Feierabendrunde zum Hangar radeln zu können, den kostet jeder Kilometer Anreise zum Flugvergnügen angesichts der momentanen Spritpreise so richtig Geld. Und es dürfte nur eine Frage der Zeit sein, bis auch Avgas und Mogas an der Zapfsäule vorm Tower spürbar teurer werden. Für manchen Verein und manche Flugschule könnte das ein Grund sein, sich Gedanken über die eigene Flottenpolitik zu machen. In einem Praxis-Artikel werfen wir einen Blick darauf, wie sich mit einem Mix aus möglichst ähnlichen Mustern mit Verbrennungs- und Elektroantrieb aus der E- und M-Klasse eine solide Bandbreite abdecken lässt, die durch Vereinheitlichung auch noch Kosten reduziert.

Schließlich möchte ich an dieser Stelle noch einen Blick auf die beiden Geschichten am Anfang und am Ende dieses Heftes werfen. Wir starten mit einem Pilot Report über die Integral R von Aura Aero. Das Projekt gehört zu den wenigen Entwicklungen in der E-Klasse, die den Sprung vom digitalen Reißbrett zur Zulassung geschafft haben. Die Konstruktion aus Holz und CFK ist ein Musterbeispiel, wie sich Herkunft und Zukunft des Flugzeugbaus zu einem zeitgemäßen Fluggerät verbinden. Das Team um Gründer Jeremy Caussade hat es gewagt, den CS-23-Zulassungsmarathon zu gehen, weil die weniger aufwendige UL-Zertifizierung für das Ziel der Kunstflugtauglichkeit keine Option gewesen wäre. Und es ist ihnen zu wünschen, dass die Integral R und ihre etwas züchtigeren Schwestern Integral S und Integral E ihre Kunden finden, damit das Engagement nicht umsonst gewesen ist. Unsere

AirLeben-Story hingegen ist ein Stück Luftfahrtjournalismus zum Träumen. Junge Menschen bauen Hightech-Muskelkraftflugzeuge, um damit bei einem Wettbewerb zu starten. Es ist eine Geschichte über Entbehrungen und Disziplin – und darüber, wie echte Teams entstehen, die gemeinsam einen Traum leben.

Schreiben Sie uns!

Wie denken Sie, liebe Leser, über das Thema Nachhaltigkeit in der Allgemeinen Luftfahrt? Stehen wir vor einer dringend notwendigen Neuausrichtung, oder halten Sie das alles für Aktionismus? Wir freuen uns auf Ihre Zuschriften, bitte bevorzugt per E-Mail an redaktion@aerokurier.de.

Mitarbeit an dieser Ausgabe:



Martin Pohl

beschreibt in der Rubrik „Meine Liebe“, wie eine Stemme S10 seinen fliegerischen Horizont erweitert hat.



Carl-Friedrich Schmidt

hat in Japan junge Menschen besucht, die mit Muskelkraft betriebene Fluggeräte bauen.

Lars Reinhold

Chefredakteur aerokurier

Inhalt Nr. 4

April 2026

70. Jahrgang

Motorflug

- 6 Im Cockpit der Integral R**
Kopfstand leicht gemacht: Der neue Kunstflug-Trainer aus Frankreich überzeugt in allen (Flug-)Lagen.
- 16 UL-Reise nach Marokko, Teil 2**
Auf dem Weg von Spanien nach Nordafrika und zurück sind unerwartete Hindernisse zu überwinden.

Business Aviation

- 24 Service für Bombardiers Jets**
Am Hauptstadtflughafen betreibt der kanadische Flugzeugbauer ein Maintenance-Center im Großformat.
- 29 GBAA Insights**
Muss man die CO₂-Bilanz der Verkehrssysteme als Ganzes betrachten?

Praxis

- 30 Flottenmanagement**
Durch eine intelligente Modernisierung kann die Flotte sparsamer und klimafreundlicher werden.



AERO SPECIAL

Die große Luftfahrtschau am Bodensee steht vor der Tür, und wie immer informiert der aerokurier im beiliegenden AERO SPECIAL über die Highlights, die die Besucher in Friedrichshafen dieses Mal erwarten. Zudem gibt es Hintergründe zur den Anfluggebühren, zu den Aktivitäten des aerokuriers und ein Interview mit den Messe-Machern. 60 Seiten geballte Information – das gibt es sonst nirgendwo!



Leserwahl
2026
aerokurier

aerokurier-Leserwahl 2026

Sie stimmen ab, wer in diesem Jahr die Innovation Awards erhält und welche Firmen als beste Marken ausgezeichnet werden. Wir verlosen attraktive Preise!

58

34 Unfallanalyse

Nach einem Motorausfall kurz nach dem Start reagiert der Pilot einer DA40 blitzschnell und landet mitten im Stadtgebiet von Mannheim.

Segelflug

44 Meine Liebe – Stemme S10-V

Martin Pohl erklärt, wie die „Mischung aus Super Dimona und Nimbus 3DM“ seinen Horizont erweitert hat.

52 Lautlos über Alaska

Segelflug über der kargen Landschaft des nördlichsten US-Bundestaates – das ist Oliver Stratens Steckenpferd.

AirLeben

66 Abheben mit Muskelkraft

Wer fliegt am weitesten mit der Kraft der Beine? Die japanische Birdman Rally liefert Antworten.

Rubriken

3 Editorial

14 News

38 aerokurier-Markt

41 Jobbörse

64 Termine, Impressum

74 Vorschau



52 Segelflug in Alaska? Oliver Straten zeigt, dass das geht.



34 Eine Notlandung im Stadtgebiet rettet drei Insassen einer DA40.



aerokurier gibt es auch als **E-Paper**. Mehr Infos: www.aerokurier.de/epaper

aerokurier im Abo
Angebot auf Seite 33

● Titelt Themen



66 In Japan bereiten die Windnauts sich und ihre „Mio“ auf die Birdman Rally vor.



Integral Rec



Neue Kunstflugzeuge kommen nicht alle Tage auf den Markt, insbesondere nicht solche, die speziell fürs Training entwickelt wurden. Eine Ausnahme macht der französische Hersteller Aura Aero mit der Integral R. Filip Modrzejewski und Jakub Śliwiński haben sich das neue Modell für einen Testflug geschnappt.



Text + Fotos Filip Modrzejewski

hnung

Seit geraumer Zeit habe ich die Integral R von Aura Aero im Blick. In Bezug auf Design und Ästhetik hinterlässt die Französin einen starken ersten Eindruck bei mir. Mancher aus meinem Dunstkreis zieht die Integral in Betracht, um seine Flotte für Kunstflug- und Upset-Recovery-Training zu ergänzen. Heute, nach meinem ersten Kunstflug mit ihr, bin ich mehr denn je von ihrem Potenzial überzeugt.

Anfang 2025 erhielt das Muster die EASA-Zertifizierung, die ersten Auslieferungen folgten im Mai. Gleichzeitig gewann die Integral R an Popularität, auch in Polen – importiert durch den Händler JB Investments. Bei einer Vorführung bietet sich die Möglichkeit, die Integral R in Konstancin-Jeziorna nahe Warschau kennenzulernen.

Die polnisch-französische Crew (von links): Romain Coeur, Jakub Śliwiński und Bastien Sclafer.



Das an einer robusten Metallschwinge aufgehängte Spornrad hält auch holprigen Pisten stand.



Vor Ort treffe ich Vertriebsleiter Bastien Sclafer und Romain Coeur, den Vorführpiloten. Die Integral R erwartet uns vor dem Hangar, hellgrau lackiert und mit der Registrierung F-WIAR. Es handelt sich um einen Prototyp, der für Zertifizierungs- und Flugtests verwendet wird. Mehrere hundert Stunden hat diese Maschine bereits in der Luft verbracht, sieht aber immer noch brandneu aus. Der Rumpf ist schlank und aerodynamisch. Auf Tragflächen, Rumpf und Leitwerk ist ein Muster aus

kleinen Dreiecken zu erkennen. „Das Aufmalen dieses Musters hat etwa drei Wochen gedauert. Wir bieten Standardlackierungen an, können aber auch individuelle Designs erstellen“, sagt Bastien.

Bevor wir ins Detail gehen, warten wir auf besseres Wetter und nutzen die Gelegenheit für einen Plausch bei einer Tasse Kaffee. Dabei ergeben sich Fragen rund um die Integral-Familie, die das Team aus Frankreich gerne beantwortet. Beispielsweise erklären die beiden, dass das R im Namen für „Racing“ steht für. Wie es sich für ein waschechtes Kunstflugzeug gehört, ist die Integral R mit Spornrad ausgestattet.

Da man bei Aura Aero genau weiß, dass Taildragger etwas anspruchsvoller für den Piloten sind und gewisse Einschränkungen haben, durchläuft das Modell S gerade den Zertifizierungsprozess. Es verfügt über einen etwas kleineren Motor – 180 PS gegenüber 210 PS – und ist mit einem Bugrad ausgestattet. Damit soll die Integral S eine ideale Lösung für die Fortgeschrittenen-ausbildung sein, die auch IFR unterwegs sein darf und zudem grundlegende Kunstflugmanöver auf der Pflanze hat.

Die dritte Variante trägt ein E für „Electric“ im Namen. Ihre Struktur ist der der Integral S sehr ähnlich, verfügt aber über ein batterieelektrisches Antriebssystem. Maximal 45 Minuten kann sie in der Luft bleiben, das Ziel lautet jedoch, 90 Minuten zu erreichen. „Dieses Flugzeug ist unsere Antwort auf Umweltbelange, aber auch die Essenz der Innovation. Wir haben bereits die ersten Flüge absolviert, darunter auch Kunstflugmanöver. Die elektrische Variante verhält sich sehr ähnlich zur Version mit Benzinmotor. In einigen Aspekten, zum Beispiel bei der Steiggeschwindigkeit, übertrifft es diese sogar“, sagt Romain.

Die Konstrukteure der Integral R haben sich für eine robuste Konstruktion in Gemischtbauweise entschieden. Sowohl der Rumpf als auch die Tragflächen bestehen hauptsächlich aus Holz, während die Steuerflächen überwiegend aus Kohlefaser gefertigt sind. Auffällig ist, dass die Querruder keine für Kunstflugzeuge typischen Massenausgleichsgewichte an der Unterseite haben, die für einen geringeren Kraftaufwand am Knüppel sorgen und Ruderflattern verhindern. Dennoch, so lasse ich mir sagen, gelingt die Steuerung präzise und mühelos. Typisch hingegen ist, dass die sportliche Integral R ohne Klappen auskommt. Das Spornrad ist an einer robusten Metallschwinge aufgehängt – damit soll das Flugzeug auch mit Grasplätzen klarkommen. Die Haube ist zweigeteilt, der hintere Teil lässt sich zum Öffnen gen Heck schieben. Dies verhindert ein ungewolltes Öffnen und sorgt für einen sauberen Luftstrom.

Ungewöhnliche Fluglagen gehören bei der Integral R zum Normalzustand. Eine Rolle dauert zwei Sekunden.



Pädagogisch wertvoll: Die Integral R verhält sich im Kunstflug stets berechenbar.



Daten Integral R

Allgemeines

Hersteller	Aura Aero (Frankreich)
Internet	www.aura-aero.com
Basispreis	ab 450 000 Euro zzgl. Steuer

Antrieb

Triebwerk	Lycoming AEIO-390-A3B6
Art	Vierzylinder-Boxermotor mit Einspritzung
Leistung	154 kW/210 PS bei 2700 U/min

Propeller

Hersteller	MT-Propeller
Bezeichnung	MTV-15-B-C / C193-25
Art	Zweiblatt, Constant Speed
Durchmesser	1,93 m

Abmessungen

Spannweite	8,78 m
Länge	7,26 m
Höhe	2,48 m

Massen und Mengen

max. Abflugmasse	1005 kg
Treibstoffkapazität	159 l
Treibstoff Kunstflug	70 l
Gepäckfach	30 kg

Flugleistungen

Reisegeschwindigkeit (8000 ft/75%)	278 km/h
Manövergeschwindigkeit	300 km/h
Überziehgeschwindigkeit	60 KIAS
Reichweite	980 km
Lastvielfache im Kunstflug	+7,5/-7,5 g

Wie sieht es mit der Wartung der Integral R aus? Bastien schafft Klarheit: „Sie unterscheidet sich nicht von anderen Flugzeugen. Sie kann von Part-145-Organisationen gewartet werden, die mit der Arbeit an Holz- und Verbundwerkstoff-Strukturen vertraut sind. Der Antrieb ist ein Lycoming-Motor, die Avionik stammt von Garmin und Trig – alles weit verbreitete Marken. Darüber hinaus verfügen wir über ein Team von Mechanikern, das im Falle dringender Probleme schnell jeden Ort in Europa erreichen kann.“

Mein Blick fällt auf den roten Hebel. Testpilot Romain erklärt: „Dies ist das erste Kunstflugzeug, das mit einem ballistischen Rettungssystem ausgestattet ist. Der Fallschirm kann das Flugzeug sogar zurück auf den Boden bringen, wenn er während eines Rückenflugs oder einer Drehung ausgelöst wird.“ In der Mitte des Panels befindet sich das Garmin G3X, auf der rechten Seite sind Funkgerät, Transponder und die Sicherungsautomaten untergebracht. Auf der linken Seite fällt der Blick auf analoge Fahrt- und Höhenmesser. So bleibt Platz für ein iPad oder den Zettel mit den Kunstflugsequenzen.

Die Sitze sind bequem, die Beine gerade ausgestreckt und die verstellbaren Pedale gut zu erreichen. Ich klicke den Fünfpunktgurt ein und lege die Hand auf das zentrale Bedienfeld mit Hebeln für Gas, Propeller und Gemisch, das den Raum zwischen Pilot und Passagier trennt. Das Integral-Cockpit ist 20 Zentimeter breiter als das einer Cap10, dem beliebten französischen Kunstflug-Trainer – ein bemerkenswerter Unterschied.

Wie erwähnt, handelt es sich bei der F-WIAR um ein Testflugzeug. Das erklärt die zusätzlichen Instrumente für die Messung von Vibrationen. Interessantes Detail: der Schlagring auf dem Panel. Damit können sich die Testpiloten im Fall der Fälle aus der Kabine befreien. Blick zum Verriegelungsgriff der Haube. Diese muss geschlossen sein, sonst kann der Motor nicht angelassen werden. Die Ingenieure von Aura Aero arbeiten noch an einer praktikablen Lösung, die eine Belüftung während des Rollens ermöglichen soll.

Ich frage Bastien, welche Kundengruppe Aura Aero mit der Integral R im Visier hat. „Wenn wir über Kunstflugzeuge sprechen, denkt jeder sofort an Extra – aus gutem Grund. Sie ist ein ausgezeichnetes Flugzeug für fortgeschrittenen Kunstflug, aber zu schnell und zu wendig, um grundlegende Manöver zu lernen. Hier füllt die Integral R eine Lücke. Bei der Konstruktion haben wir Anregungen von Kunstflugpiloten, Fluglehrern und Schulen gesammelt. Wir wollten ein Design schaffen, das nicht nur Spaß macht, sondern auch für die Ausbildung bestens geeignet ist.“ Ausgelegt ist die Integral R für bis zu $\pm 7,5 g$. Sie ist darauf zugeschnitten, grundlegende Kunstflugfähigkeiten zu vermitteln – Advanced-

oder gar Unlimited-Kunstflugwettbewerbe sind hingegen nicht ihre Domäne. Schüler sollen verstehen, wie man Figuren richtig ausführt, ohne überfordert zu sein. Ein weiterer Schwerpunkt ist das Advanced Upset Prevention and Recovery Training (UPRT), bei dem Piloten lernen, aus ungewöhnlichen Fluglagen und dem Trudeln herauszukommen. Mit ihrem vorhersehbaren Verhalten und fehlerverzeihenden Eigenschaften sei die Integral R für diese Aufgaben bestens geeignet, erklärt das Team. Auch private Eigentümer sollen Gefallen an ihr finden. Wer träumt nicht von einem komfortablen 150-Knoten-



Interessantes Detail: ein Schlagring als letztes Mittel für einen möglichen Notausstieg.



Das Garmin G3X dient als Hauptinstrument. Vor dem Piloten ist Platz für ein iPad oder eine Kunstflugsequenzkarte.

Flugzeug, mit dem man Kunstflugfiguren aus purer Freude ausführen kann?!

Zeit zum Fliegen! Ich schnalle den Fallschirm an und geselle mich zu Romain ins Cockpit. Das Ein- und Aussteigen gelingt dank einer breiten Stufe, einer rutschfesten Flügeloberfläche und einem Haltegriff hinter der Kabinenhaube recht leicht. Romain schließt die Haube, pumpt Treibstoff in den Motor und betätigt den Anlasser. „Kaltstarts sind sehr einfach, aber Warmstarts können den Piloten manchmal herausfordern“, sagt er.

Auf dem Weg zum Rollhalt fällt mir auf, wie leise und kultiviert der Motor klingt. Hier macht sich bezahlt, dass die Integral R ein elektronisches Zündsystem anstelle von Magneten verwendet. Ein letzter Check, dann beginnt der Startlauf. Bei etwa 120 km/h lösen sich die Räder vom Boden und wir steigen mit mehr als 1000 ft/min. In sicherer Höhe übernehme ich die Steuerung, um ein Gefühl für das Flugzeug zu bekommen. Die

Keine Experimente: Aura Aero setzt auf einen 210 PS starken Lycoming-Motor – nicht übermäßig sparsam, aber bewährt und einfach in der Wartung.



Integral R liegt stabil in der Luft. Lässt man den Knüppel los, fliegt sie einfach stur weiter. Auf Steuereingaben reagiert sie sanft und direkt. Es ist eine Weile her, dass ich ein Flugzeug geflogen bin, das einen so perfekten Mix aus Stabilität und Agilität bietet.

Der Fahrtmesser zeigt 270 km/h an, die typische Reisegeschwindigkeit. Interessant: Die Geschwindigkeit wird in Kilometer pro Stunde angezeigt. „Der Hauptgrund dafür ist die Präzision“, erklärt Romain. „Kilometer pro Stunde bieten eine feinere Aufteilung als Knoten, was besonders im Kunstflug nützlich ist.“ Natürlich kann jeder Besitzer seine bevorzugten Ein-

Auch ohne Gegengewichte oder Spades ist die Integral R sehr agil.

heiten auf dem Garmin G3X einstellen – Möglichkeiten zur Individualisierung bieten sich hier mehr als genug.

Ein noch breiteres Lächeln geht über mein Gesicht: Jetzt ist Kunstflug angesagt! Wir beginnen mit einer Fassrolle, gefolgt von Rückenflug, bei dem Romain mir die richtige Pitch-Lage zeigt – die ist deutlich höher als im normalen Geradeausflug. Wir fliegen Loopings und Kubanische Achten, und mit jedem Manöver verliebe ich mich mehr in dieses Flugzeug. Der 210-PS-Motor bietet großzügige Reserven, sodass wir Loopings zwischen 210 und 300 km/h einleiten, ohne zum Beschleunigen abtauchen zu müssen. Jedes Manöver mit der Integral R ist ein wahres Vergnügen, jede Figur führt das Flugzeug präzise und berechenbar aus. Außerdem ist das Tempo im Gegensatz zu einigen anderen Kunstflugmaschinen nicht übermäßig hoch, sodass sowohl routinierte Piloten als auch Flugschüler Zeit haben, das Manöver zu verstehen und ihre Technik zu verfeinern. Das Flugzeug hat eine Rollrate von 180 Grad pro Sekunde. Clever ist die Möglichkeit, das elektrische Trimmssystem über einen Schalter zu deaktivieren, um unbeabsichtigte Eingaben während des Kunstflugs zu verhindern. Wir lassen die Integral ein paar Umdrehungen trudeln: Auch hier gibt sie sich keine Blöße, und es gelingt mühelos, sie wieder einzufangen.

Wir folgen der Weichsel zurück zum Flugplatz Konstancin. Das Landeverfahren ist genauso unkompliziert wie der Rest des Fluges. Konkret: auf 145 km/h verlangsamen, Lichter und Kraftstoffpumpe einschalten, dann in einem sanften Slip sinken, um eine bessere Sicht auf die Landebahn zu haben, und mit einer klassischen Dreipunktlandung aufsetzen. Dieser Flug hat mir gezeigt, wie durchdacht und clever konstruiert dieses Flugzeug „made in France“ ist. Ich könnte wetten, dass die Integral R bei Kunstflugschulen und Privatpiloten in Europa und den USA bestens ankommen wird.

ae





ALPI AVIATION

Innovation in Light Aviation



MEET US AT



APRIL
22-25

HALL B3 - 207

WORLD PREMIERE

PIONEER 800 TWIN

PIONEER 800 TWIN – 2 × ROTAX 916 iS 160HP

- 200 Kts cruise speed
- Four-seat comfort
- Long-range capability
- Ballistic parachute safety system
- Revolutionary AI-integrated cockpit

ALSO ON DISPLAY

P400 4-seater • ROTAX 916 iS

- Superior performance – 146 Kts cruise
- Full glass cockpit
- Ballistic parachute system
- Extended range fuel tanks – up to 1,000 Nm
- Ideal for touring and special missions

**Book your
meeting,
contact us !**

ALSO ON DISPLAY

P300FG • Towing version

- For schools and aeroclubs
- Modern and reliable design
- Attractive and efficient
- Low operating costs
- Special launch price available

www.alpiaviation.com

sales@alpiaviation.com

 +39 0434 370496

Retro-UL von JMB Aircraft

Neue Partnerschaft

JMB Aircraft hat 50 Prozent des belgischen UL-Flugzeugbauers Ultralight Concept übernommen. Schon 2024 hatten die Sachsen den Vertrieb des ultraleichten Doppeldeckers Stampe SV4-RS für den deutschsprachigen Raum übernommen. Nun hat das Unternehmen aus Bautzen die Beteiligung bekannt gegeben. „JMB ist jetzt zu 50 Prozent an Ultralight Concept beteiligt und schließt damit eine sensationelle Partnerschaft, um das Produktportfolio abzurunden“, sagte Lisa Zosel, Geschäftsführerin von JMB Aircraft Germany, dem aerokurier. Der 1:1-Nachbau des historischen Doppeldeckers Stampe SV-4C wird neben dem High-Performance-UL VL3 auch auf dem AERO-Stand von JMB in Halle B2 zu sehen sein. Die UL-Stampe hat bereits im vergangenen Jahr die 600-Kilogramm-Zulassung des DAeC



erhalten. Der Doppeldecker soll besonders Retro-Liebhaber und Piloten, die gerne im offenen Cockpit fliegen, ansprechen. Die SV4-RS hat eine Spannweite von nur 8,40 Metern und ist 6,90 Meter lang. Angetrieben wird das UL von einem Rotax 912 ULS mit 100 PS. Mit einer komfortablen Zuladung von 275 Kilogramm, 72 Litern Tankvolumen und 135 km/h Reisegeschwindigkeit bei 65 Prozent Leistung sind auch längere Streckenflüge möglich.

Foto: Ultralight Concept



Nachruf

Russel W. Meyer gestorben

Fast 30 Jahre lang leitete der US-Amerikaner Russel W. Meyer Jr. den Flugzeugbauer Cessna, heute ein Tochterunternehmen von Textron. Sein Name ist vor allem mit der Citation verbunden. Er gilt als Vater der Jet-Baureihe, fast 5000 Citation-Jets lieferte Cessna unter seiner Führung aus. Meyer wurde am 19. Juli 1932 in Davenport, Iowa, geboren, studierte an der Yale University und an der Harvard Law School. Bis 1958 diente er als Pilot in der US-Luftwaffe. Seit 1974 arbeitete Meyer für die Cessna Aircraft Company und wurde 1975 deren Chairman und CEO. Nun ist Russel W. Meyer im Alter von 93 Jahren gestorben.

Foto: Textron

Alternative Antriebssysteme

Smartflyer ändert Antriebssystem

Das Schweizer Start-up Smartflyer will für seinen Prototyp SFX-1 ein neues Antriebskonzept nutzen. Vor rund einem Jahr präsentierte das Unternehmen seinen Prototyp mit hybridelektrischem Antrieb erstmals auf der AERO. Wie das Start-up nun meldete, soll demnächst eine intensive Test- und Entwicklungsphase mit einem neuen Antriebskonzept beginnen. Die Tests sollen unter anderem die Bordelektronik, das Energiemanagement sowie die sicherheitsrelevante Systemarchitektur umfassen. Der Erstflug wurde daher auf den Herbst 2026 verschoben, ursprünglich war er für das Jahr 2025 geplant. Im Zuge der Weiterentwicklung habe man sich jedoch für einen strategischen Wechsel des Batterielieferanten entschieden, so Smartflyer. Die Entscheidung fiel zugunsten des Unternehmens H55, einem ebenfalls in der Schweiz ansässigen Start-up. H55 strebt als erster Anbieter die Zertifizierung eines batterie-elektrischen Antriebssystems nach CS-23 an.



Foto: Smartflyer