

Comeback für Schweizer Flugzeugklassiker?

Der AS202 Bravo ist ein kunstflugfähiger Tiefdecker, der bis 1988 in Altenrhein bei FFA gebaut wurde. Jetzt entstehen drei Flugzeuge mit Glascockpit neu. Wenn die Nachfrage danach vorhanden ist, beginnt die Serienproduktion erneut.

Text: Jürgen Schelling

Er ist quasi ein Italo-Schweizer: Einst bei SIAI Marchetti in Italien konzipiert, wurde der AS202 Bravo aus Kapazitätsgründen dann doch bei den Flug- und Fahrzeugwerken Altenrhein (FFA) am Flughafen St. Gallen-Altenrhein in Serie gebaut. Jetzt entstehen nach einer 32-jährigen Unterbrechung der Produktion zunächst drei Exemplare in modernisierter Form. Allerdings nicht in der Schweiz, sondern am norddeutschen Flughafen Hannover.

Ein Flugzeug – verschiedene Ausführungen

Der AS202 Bravo ist ein kunstflugtauglicher Zwei- bis Dreisitzer – ein Pilot plus maximal zwei Passagiere finden im Metall-Tiefdecker Platz. Er ist für die Normal-Kategorie, Kunstflug und Utility zugelassen. Zunächst startete der Prototyp mit einem 115 PS starken Lycoming O-235 im März 1969 zum Erstflug. Dieses Modell ging ab 1971, modifiziert als AS202/15A1 mit dem 150 PS O-320 E2A von Lycoming, in Serienproduktion, allerdings in nur 34 Exemplaren. Die leistungsfähigere Version AS202/18A4 mit kunstflugtauglichem 180 PS Lycoming-AEIO-360 wurde deutlich öfter produziert. Zudem entstanden zwei Unikate, die ebenfalls für eine Serienproduktion gedacht waren, zu der es aber nie kam: Der AS202/32TP bekam eine Allison-Propellerturbine 250-B17C mit leistungsreduzierten 320 PS unter die Cowling. Er ist seither als Schleppmaschine im Einsatz. Zudem ein AS202/26A, der mit einem Aerobatic-Sechszylinder AEIO-540 mit 260 PS von Lycoming motorisiert ist.

Bis 1989 entstanden insgesamt fast 230 Exemplare des AS202. Er ist vor allem als Militärtrainer konzipiert. So sollen Luftwaffen den Dreisitzer zur Grundschulung ihrer Piloten nutzen. Militärs in Indonesien, Uganda, Irak, Marokko sowie Oman bestellten den AS202, aber auch zivile Flugschulen etwa in Finnland und der Schweiz verwendeten den Trainer. Das EASA- und FAA-Type Certificate des AS202 Bravo hält nach dem Aus der Flugzeugproduktion und dem schrittweisen Verkauf und Zerlegen von FFA-Teilen seit 2015 die deutsche Firma Gomolzig Flugzeug und Maschinenbau. Dieses Unternehmen musste 2017 Insolvenz anmelden. Heute ist es ein Tochterunternehmen der ACC Columbia Jet Service GmbH mit Hauptsitz am Airport Hannover und unter dem Namen Gomolzig Air Service bekannt. ACC Columbia ist für Maintenance und Strukturreparaturen an hochwertigen Businessjets wie Gulfstream, Global, Learjet und Falcon bekannt.

Überholt zu «Besser-als-neu-Zustand»

In Hannover werden derzeit drei AS202 überholt. Sie hätten im April auf der Messe AERO potenziellen Kunden präsentiert werden sollen. Sollte die Resonanz auf die ersten drei Maschinen positiv ausfallen, stehen 14 weitere nagelneue, aber seit langem eingelagerte AS202-Zellen für Neuaufbauten zur Verfügung. Die Maschine würde dann Gomolzig AS202 Bravo New Generation heißen. Da Gomolzig Air Service im Besitz aller Werkzeuge und Vorrichtungen sowie des Type Certificate ist, könnte es bei genügender Nachfrage sogar eine komplette Neuaufgabe des AS202 in unbegrenzter Stückzahl geben.

Die ersten drei AS202 in der Variante 18A4 kommen modernisiert auf den Markt. Sie waren einst bei der Royal Air Force im Einsatz, haben zwar jeweils mehrere Tausend Flugstunden, werden aber auf einen «Besser-als-neu-Zustand» gebracht. Alle haben einen MT-Dreiblattpropeller MTV-12 und einen innen liegenden Schalldämpfer für maximale Lärmreduzierung. Der nun verwendete kunstflugtaugliche Lycoming AEIO-360B1F ist neben Avgas künftig auch für Mogas in der AS202 zugelassen. Das Bordnetz hat neu 28 Volt; als Option kann eine Tost-Schleppvorrichtung mit Seileinzug eingebaut werden. Wichtigste Änderung: Ein Glascockpit von Garmin hält Einzug ins Panel. Das wird in drei Varianten angeboten: Zum Fliegen in IMC oder zur IFR-Schulung gibt es eine Version mit zwei G500TXi-Displays sowie GTX-345R-Transponder. Dazu kommt, ungewöhnlich in dieser Klasse, ein TCAS.

Als Variante VFR plus sind zwei G500TXi-Bildschirme und GTX-335-Transponder vorgesehen. Diese Version ist nachflugtauglich. Die dritte Alternative nennt sich VFR Basic und besitzt zwei G3X-Displays. Sie ist für VFR-Flüge am Tag gedacht. Das Besondere an dieser Avionik: Sie kann modular aufgerüstet werden. Das geht entweder über das Freischalten von zusätzlichen Features der Garmin-Geräte, oder aber das Panel kann beispielsweise von VFR Basic gegen entsprechenden Aufpreis auf IFR getauscht werden.

Möglichkeit zur Neu-Produktion

Frank Pfeil, bei ACC Columbia verantwortlich für das Projekt AS202 neu und selbst erfahrener Pilot sowie Luftfahrtprüfer, ist gespannt: «Schweizer Präzision und deutsche Ingenieursleidenschaft» ergeben nach seinen Worten bei der Neuaufgabe der AS202 eine gute Kombination. Dass



Voll IFR-tauglich ist das Glascockpit mit zwei G500TXi-Displays. Sogar ein TCAS ist in dieser Variante enthalten.



Unter der Cowling versteckt sich der nun innenliegende Gomolzig-Nachschalldämpfer.

verschiedene Komponenten der neuen Maschine auch nachrüstbar für ältere Modelle sein sollen, sieht der Techniker ebenfalls als grossen Vorteil an.

Ausserdem ist Lärmreduzierung in der Aviatik ein immer wichtigeres Argument. Deshalb wird ein MT-Dreiblattpropeller mit geschwungenen Scimitar-Blättern in Verbindung mit einem innenliegenden Nachschalldämpfer verwendet, um Fluglärm zu vermeiden. Wie hoch die genauen Dezibel-Werte sind, wird sich nach Testflügen in diesem Frühjahr zeigen.

Auch für die Sitze gibt es verschiedene Ausstattungsvarianten, ungewöhnlich für ein Trainingsflugzeug. Denn ACC Columbia hat im



Im Bild die elegante Lederausstattung. Die Sitze sind aber auch in Kunstleder oder Stoff lieferbar.

ostdeutschen Erfurt eine eigene Abteilung für die Gestaltung des Kabinen-Interieurs von Businessjets. Diese hat deshalb gleich drei optional bestellbare Sitzbezüge aus Stoff, Kunstleder oder Leder für die Neuauflage des AS202 entwickelt.

Dass es das deutsche Unternehmen ACC Columbia mit der Neuauflage des AS202 Bravo ernst meint, zeigt auch eine weitere Flugzeug-Zelle, die bereits rohbaufertig in Hannover steht. Sie soll mit dem Sechszylinder AEIO-540 für einen potenziellen Kunden ausgerüstet werden. Eine Maschine mit dieser Motorisierung flog bereits früher einmal als Einzelstück. <



Bilder: Jürgens Schelling



Oben: Optisch markant ist der neue Dreiblattprop mit sichelförmigen Blättern. Unten: Der zweite Prototyp in Arbeit. Der AE10-360 ist voll kunstflugtauglich und verträgt künftig auch bleifreies Mogas.