



# Grumman-Treffen in Hangelar – Die Raubkatzen sind los!

**G**rumman-Flugzeuge der Serien AA1 und AA5 nehmen unter den gängigen GA-Flugzeugen eine gewisse Sonderstellung ein. Sie sind lange nicht so verbreitet wie die einschlägigen Cessnas und Piper SEPs, aber mit rund 5.000 Exemplaren auch keine Exoten. Diese flinken und günstigen Flugzeuge haben eine eingeschworene Fan-Gemeinde, zu der sich auch der Autor zählt. Fast auf den Tag genau 50 Jahre nach dem Erstflug der AA5 traf sich in Bonn-Hangelar/EDKB vom 21. bis 23. August der europäische Teil des weltweiten Grumman-Clubs.

Dass wir bei *Pilot und Flugzeug* eine besondere Beziehung zur Grumman-Serie von Flugzeugen haben, ist sicherlich bekannt, schließlich operieren wir seit mehr als zehn Jahren zwei AA5A Cheetah<sup>1</sup>-Viersitzer als kostengünstige IFR-Leserflugzeuge in Egelsbach und Mainz<sup>2</sup>.

Die Flugzeuge absolvieren pro Jahr zwischen 400 und 500 Stunden – und das im harten Charter-Dienst mit einer Vielzahl von Piloten. Auch wenn ein solcher Betrieb technisch Höhen und Tiefen kennt, ist doch klar:

---

1) Gepard

2) [www.flylisa.de](http://www.flylisa.de)

Die Grummans sind ungeheuer robust und dauerhaft kostengünstig zu betreiben. Genau das war auch das Ziel der Ingenieure vor 50 Jahren.

Zudem sammelte der Autor auf einer Grumman AA5B Tiger, N18AP, die ersten ernsthaften IFR-Erfahrungen. Das Flugzeug verschaffte mir zwischen 1999 und 2001 erstmals das Gefühl wirklicher fliegerischer Freiheit in Europa und später in den USA. So etwas vergisst man sein Leben lang nicht mehr, auch wenn inzwischen die privaten und geschäftlichen Erfordernisse andere Muster nötig machen.

Als also lange vor Corona im Winter die Einladung zum europäischen Grumman-Treffen eintraf, sagte ich spontan zu, zumal wir ja auch eine mit ganz neuer Honeywell-Avionik

ausgerüstete Lisa B präsentieren konnten (glaubte ich jedenfalls, dazu später mehr).

Die Vorstellung, mit einer neu ausgerüsteten Cheetah mal wieder auf ein Grumman-Treffen zu fliegen, ließ richtig Vorfreude aufkommen!

Aus dem geplanten Ausflug mit Lisa B nach Hangelar wurde jedoch nichts. Und das lag ausnahmsweise nicht an Corona, denn das Treffen fand trotzdem statt, sondern an der neuen Avionik, die kurz vor dem Treffen den dritten Totalausfall hinlegte und das Flugzeug groundete (siehe in dieser Ausgabe auf Seite xx).

Ich flog also mit Bonnie zum Grumman-Treffen. Da funktioniert die Avionik. Schon im Anflug auf Hangelar war eine große Anzahl von „Grumman-XY“ Flugzeugen im Funk zu



Saubere IFR-Avionik. Angesichts der Probleme mit unserer Lisa-B-Umrüstung schaue ich etwas neidisch auf dieses Panel!



Eine schöner als die andere. Beim Rundgang entlang der Flight-Line in Hangelar sieht man eine Anzahl ausgezeichnet gepflegter AA1 und AA5. Insgesamt 29 Maschinen sind trotz Corona Ende August nach EDKB gekommen, was auch an der unermüdlichen Organisation von Kathrin Kaiser liegt.



hören. Die Teilnehmer kehrten gegen Spätnachmittag am Samstag von einem Ausflug nach Bad Neuenahr in der Eifel zurück, angesichts des heftigen Windes an diesem Wochenende eine durchaus anspruchsvolle Aufgabe.

Die üblichen Spiele, wie Mehl-Ziel-Werfen aus dem Flugzeug etc., die bei solchen Treffen in den USA die fliegerische und handwerkliche Geschicklichkeit der Piloten trainieren, sind bei uns natürlich strengstens verboten und fanden auch nicht statt.

Formationsflug – eine eherne Grumman-Tradition – und ein Air-to-Air-Fotoshooting mussten genügen.

Immerhin hatten sich aber 29 Grummans in Hangelar eingefunden. Eine beachtliche Doppelreihe an AA1- und AA5-Flugzeugen erstreckte sich über die Grasabstellfläche, die Beech musste natürlich woanders parken ... damit kommt sie aber klar.



Das gegenseitige Bestaunen der Flugzeuge und das Fachsimpeln zu Werkstatt- und Avionik-Themen ist ein Haupt-Aspekt dieser Treffen. Ich laufe also erst einmal die geparkten Grummans ab und schaue: „Aha, die reißen also alle an dieser Stelle...“, „Wie komplex war der Einbau von Eurem Autopiloten?“, „Habt Ihr auch Probleme mit den Bremsen im Sommer bei Hitze?“, „Wie hoch dreht Dein Prop im Start?“



Das ist ein wichtiger Erfahrungsaustausch für ein Flugzeug, das mehr oder weniger von eineinhalb Firmen noch supported wird und ansonsten auf den technischen Sachverstand der Halter angewiesen ist.

### Kathrin Kaiser macht einen Rundflug ...

Es dauert nicht lange, da begegne ich Kathrin Kaiser, der Organisatorin dieses Treffens. Man kann die Geschichte des Grumman-Treffens in Hangelar nicht erzählen, ohne Kathrin vorzustellen. Zwischen dem Begrüßen der Teilnehmer, dem Ansagen der Tom-

**Unten: Grillabend in Hangelar. Die AYA (GOPA) ist eine der aktivsten Haltervereinigungen, die ich kenne.**

**Links: Vor genau 20 Jahren! Mit der Tiger quer durch Europa. Die AA-5A war auch das erste Flugzeug des Autors. Damit verbunden sind wunderschöne Erinnerungen an die ersten IFR- und Reiseflug-Erfahrungen in Europa und Nordamerika.**



bola und den zehntausend anderen Aufgaben, die es bei einem solchen Treffen zu erledigen gibt, habe ich irgendwann Gelegenheit für ein kurzes Gespräch.

Dass Kathrin Kaiser sehr an ihrer Grumman AA5 Traveller hängt, wird sehr schnell klar. Und dass sie mit viel Energie und trotz Corona ein beachtliches Typen-Treffen auf die Beine gestellt hat, ebenfalls.

Vor zweieinhalb Jahren hatte sie einen Rundflug in Hangelar gemacht. Diesen hatte sie einige Tage später wiederholt um, wie sie

**Kathrin Kaiser im Cockpit ihrer „Pegasus“ AA-5 Traveller. Sie nutzt das Flugzeug als Freizeitmobil für sich und ihre beiden Kinder. In zwei Jahren Fliegerei hat die Sekretärin aus Bonn mit der Grumman von Elba bis zum Nordkap viel gesehen von Europa. Ohne den technischen Support der GOPA wäre das Projekt „eigenes Flugzeug“ dabei fast gescheitert.**

sagt „sicher zu sein, dass das wirklich das ist, was ich will“.

Sie war sich sicher, denn kurz darauf begann sie die Ausbildung zum PPL(A), ebenfalls in Hangelar. Diese hatte sie in nur sechs Monaten fertig.

Die berufstätige Mutter von zwei Kindern, die sich selber als „kleine Sekretärin“ bezeichnet, deren Mann – auf einen Rollstuhl



angewiesen – in München lebt, hat seitdem mehr als 350 Stunden Flugzeit absolviert!

Schon nach den ersten paar Sätzen unseres Interviews ist also klar: Hier haben wir es – selbst für Luftfahrt-Verhältnisse – mit einem sehr außergewöhnlichen Menschen zu tun.

„Flugzeuge im Verein zu chartern war für mich keine Freiheit“, fährt Kathrin fort. „Was ich mit einem Flugzeug machen will, erschien mir nur mit einer eigenen Maschine möglich.“

Wie sie auf eine Grumman gekommen ist? „Im Wesentlichen die vielen begeisterten Erfahrungsberichte im Internet“, erklärt sie. Auch unsere Berichterstattung zu diesem Muster in *Pilot und Flugzeug* war wohl nicht ganz unschuldig, erfahre ich.

„Grumman-Eigner berichten so begeistert von ihrem Flugzeug, das hat mich einfach angesteckt. Also habe ich kurz nach der Ausbildung in Winzeln-Schramberg diesen Ladenhüter gefunden“, fährt sie fort. „Eine AA5 Traveller. Die wollte keiner haben. Genau mein Ding also! Die habe ich dann gekauft ... ohne Prebuy allerdings.“

Das Flugzeug wurde auf den Namen Pegasus getauft.

„Kaum hatte ich die ersten schönen Ausflüge mit meiner Pegasus gemacht, da drohte das Projekt in der ersten Inspektion allerdings schon zu scheitern.“

Ein Metallteil im Heck des Rumpfes war beschädigt. Es handelte sich dabei um ein Teil der Struktur. Das zu reparieren wäre für die deutsch zugelassene Pegasus nach EASA-Regeln teurer geworden als das ganze

Flugzeug. Nicht dass die Arbeit so aufwendig gewesen wäre, aber die Dokumentation der simplen Metallreparatur mit Engineering und allem drum und dran hätte das Flugzeug wirtschaftlich erledigt.

„Die ganze Grumman-Szene hat von meinem Dilemma erfahren und weltweit nach einem solchen Teil oder einer Lösung gesucht. Fletchair hat sich dann erbarmt“, berichtet Kathrin weiter. „Dort gibt es jemanden, Steve Neal, der diese Metallteile herstellen kann und ein 8130 bzw. Form-1 dafür ausstellen darf. Das hat dann ein paar hundert Dollar gekostet, mehr nicht. Die Pegasus war nach sechs Monaten Grounding wieder in der Luft!“

Hört man Kathrin zu, wo sie schon überall war, könnte man meinen, ein alter GA-Adler erzählt aus seinem Flugbuch.

„Die Grumman ist für mich und meine beiden Kinder ein Freizeitmobil. Wir fliegen ans Meer am Wochenende, wir zelten in Österreich, waren schon mehrmals in den Alpen, sind nach Elba geflogen und vor zwei Wochen war ich am Nordkapp!“

Ich staune zunächst nicht schlecht, denke mir dann aber: „Na klar – dafür hat man so ein Flugzeug doch. Sollte ich auch mal wieder machen! Einfach so.“

Der Event war denn auch geprägt von der Begeisterung fürs Fliegen und für die Grumman. Mir fällt auf: Für GA-Verhältnisse sind die Teilnehmer ziemlich jung. Und ziemlich unkompliziert. Viele Piloten zelten einfach neben ihrem Flugzeug.



In den Gesprächen mit den Teilnehmern wird klar: Hier ist nicht nur Begeisterung vorhanden, sondern auch enorm großes technisches Interesse am Flugzeug. Die meisten Halter, die ich treffe, kennen praktisch jede Schraube mit Partnummer und Vornamen.

Und das Beispiel von Kathrins Pegasus zeigt deutlich, dass sich die Grumman-Szene gegenseitig nach Kräften hilft, die Flugzeuge am Leben zu erhalten. Das hat sich in den letzten 20 Jahren, seit ich meine Grumman gegen eine Twin Comanche umgetauscht habe, zum Glück nicht geändert. Kern der Szene ist die inzwischen in GOPA umbenannte Halterbereinigung (früher AYA – American Yankee Association).<sup>3</sup>

Die heutigen Grumman-Halter profitieren dabei von Design-Entscheidungen, die mehr als ein halbes Jahrhundert zurückliegen.

### Die Grumman-Reihe

Urvater der Grumman-Reihe ist die BD-1, ein Entwurf des 1915 verstorbenen Flugzeugkonstruktors Jim Bede. Von Anfang an standen niedrige Produktionskosten im Fokus der Entwicklung, so waren bei der BD-1 viele Teile, wie z.B. Klappen und Querruder oder Seiten- und Höhenruder, austauschbar.

Im Jahr 1964 gründete Bede mit einigen Partnern zusammen die Firma American Aviation, die mit der AA-1 Yankee eine zugelassene Version der zweisitzigen BD-1 anbot. Bede verließ die Firma ein Jahr später wieder. Mit nur 34 Jahren führte nun kein geringerer als Russ Meyer das Unternehmen, der nach dem Verkauf von American Aviation an

3) www.aya.org

#### The BD-1... Your Dream Airplane Come True

Now for the first time, you can have a truly modern airplane that is fast, comfortable, good looking and economical to buy and operate. The BD-1 is aerodynamically clean design permits outstanding performance in speed, range and rate of climb. Yet, the BD-1 has 70% span flaps for slow and safe landings and takeoffs. The result is a very easy to fly aircraft with high flight performance. It is built of proven "jet type" construction for maximum strength and durability. The one-half inch honeycomb panels used in the fuselage construction are of the highest strength-to-weight ratio materials now available. The compression strength of the honeycomb is approximately 50% as strong as solid one-half inch plate metal. Yet, this amazing aircraft is so well designed that it

breaks the cost barrier. Bede Aircraft engineers, after many years of research, found the key to producing the highest quality aircraft at a price you can afford. The BD-1 eliminates the waste and inefficiency of the ordinary aircraft manufacturing methods. The new, fresh approach of the BD-1 is, therefore, efficient in both performance and construction design. Imagine flying this beautiful airplane at speeds of up to 145 mph in complete confidence, because of its "aerobatic" strength.

The BD-1 opens the door to sport flying at its best. Any thing from a pleasure flight around the field to a high speed cross country trip is now possible at the very low cost!



The BD-1, a truly modern sport airplane - offered at a practical price.

The BD-1 offers these major features:

- All metal
- High Performance
- Fully Aerobatic
- Removable Wings for towing
- Honeycomb Construction
- Interchangeable Parts
- Fiberglass landing gear
- Tricycle landing gear
- Easy Maintenance

These are the main features. There are many more to give you maximum performance, safety and economy of operation.

#### How can an Airplane with these Features be Offered at such a Low Price?

Efficiency in design - is the answer

Efficiency in aerodynamic and structural design, as well as the best use of new, thoroughly proven, "superior jet type" construction materials. These new, super strong, light materials result in a considerable savings of structural weight. The saving in weight permits smaller wings, hubs, etc. The overall result is the elimination of over 50% of the labor previously required for an airplane of this type. This "compact" airplane then, not only that much less to build. A considerable cost savings is introduced by interchangeability of components. The vertical and hori-

zontal stabilizers are identical and interchangeable. The rudder and elevator are also identical. This interchangeability is also incorporated in right and left flaps, ailerons and aileron wing panels. The result is a quality airplane which is built more economically and able to be maintained more efficiently. Dealers servicing problems are greatly relieved by this design philosophy.

Bede Aircraft engineers considered every method of improving and reducing cost in aircraft manufacturing. Never before has an aircraft been so thoroughly engineered to conquer the cost barrier, yet resulting in the ultimate in quality and performance.

**Urvater der Grumman-Reihe: Die Bede BD-1. Das Kit-Flugzeug aus den 1960er Jahren verfügte über zwei wesentliche Merkmale von denen die Grumman-Reihe heute noch profitiert: Die Aluminium-Honeycomb-Bauweise (Waben) und die Verklebung wesentlicher Baugruppen anstelle einer Nietverbindung.**

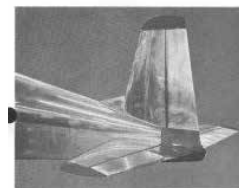
**Diese Bauweise erlaubt der AA5 eine vergleichsweise deutlich geringe Masse als PA28 oder C172.**

#### An All Purpose Aircraft - Designed With You In Mind

##### SPORT FLYING

The BD-1 is designed for true pleasure flying. Now flying for fun can be half of its best. All of the best features for pleasure flying are incorporated in the BD-1. High performance, attractive appearance and excellent economy are but a few. Cruising speeds of up to 145 mph with gas mileage averaging over 28 miles per gallon, give excellent range performance. The roomy cabin and sturdy structure will make every flight, both short or long, comfortable and safe.

The good appearance of the BD-1 will make you a proud owner.

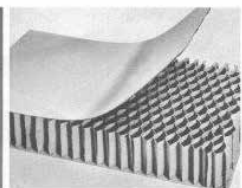


Aerodynamic smooth tail section features interchangeable rudder and elevator as well as vertical and horizontal fins.

##### TRAINER

The BD-1 is ideal for flight training. It has good landing and take off characteristics because of the large 70% span flaps for slow flight. High cruising speeds make the BD-1 an ideal cross country plane. Side by side seating, full dual controls, and toe brakes on both sides will insure the best conditions for both student and instructor. Good economical cruise speeds will allow highly efficient cross country flying. The BD-1's extremely strong structure, capable of 9.2 g's in both positive and negative directions, makes the BD-1 very well suited for aerobatic flying.

This built-in superior strength, makes the BD-1 an ideal "student airplane".



Wedge sandwich honeycomb structure is one of the best known aircraft materials available. Maximum strength with minimum weight.

##### OPERATING COST

The BD-1 is designed with not only the cost of construction but also the cost of operation in mind. Just as the BD-1 produces a breakthrough in buying a new airplane, so will a breakthrough in operating cost be possible.

Gas economy, aircraft maintenance and storage, depreciation and insurance are all greatly improved.

High speed performance and efficient aerodynamic design give the BD-1 the outstanding gas economy of 28 miles per gallon.

The BD-1 design stresses simplicity to such a degree that it will permit an annual inspection to be performed in one day by one mechanic!

##### FINANCING

For the economy minded owner, the easy to remove wings for automobile towing, saves money rent by permitting storage in an ordinary garage. When aircraft hangars are used, lower storage rates are possible because the BD-1 takes up less square feet of floor space. Complete operating costs, including fuel, maintenance, parts and labor, insurance (hull and liability) and depreciation, can be as low as \$4.25 per hour. This is reduced on just 100 hours per year utilization.

##### FINANCING

Bede Aircraft, Inc. will assist in obtaining complete financing, which can be arranged with as little as 20% down and up to 5 years to pay.



**Extrem einfacher Aufbau. Die Modulare Bauweise der AA5 erlaubt es ganze Sektionen auszutauschen und zu reparieren. Das fliegen bezahlbar zu halten war von Anfang an ein zentrales Designziel für diese Baureihe. Bilder: AYA**

Grumman im Jahr 1972 zwei Jahre später als CEO zu Cessna ging, wo er von 1975 bis 2000 und von 2002 bis 2004 tätig war. Meyer ist verantwortlich für eine Reihe von Design-Entscheidungen in der Grumman-Reihe.

Auffälligstes Unterscheidungsmerkmal der Serie ist das bereits auf die BD-1 zurückgehende Herstellungsverfahren. Grummans sind größtenteils geklebt, nicht vernietet. Das verschafft den AA1- und AA5-Varianten eine im Vergleich zu den Mitbewerbern deutlich geringere Leermasse, die maßgeblich für die gute Performance des Flugzeugs ist.

Die AA1 war mäßig erfolgreich im Markt. Mit der AA5 allerdings schrieb American Aviation und später Grumman Luftfahrtgeschichte. Es gibt fast doppelt so viele vier-sitzige AA5 wie zweisitzige AA1. Und während die AA1 doch merklich seltener wird, sorgt der hohe Nutzwert der AA5 dafür, dass diese Zellen, solange das möglich ist, erhalten werden.

Die Entwicklung der AA5 begann noch bei American Aviation mit der viersitzigen AA-2. Diese war ein komplett neuer Entwurf als Tiefdecker mit herkömmlichen Türen statt dem Grumman-typischen Canope.

Und die AA-2 war ein Flop. Das Flugzeug, von dem zwei Stück gebaut wurden, blieb bei den Flugleistungen weit hinter den Erwartungen zurück.

Russ Meyer ging dann den radikalen Schritt, den Entwurf komplett einzustampfen. American Aviation besann sich stattdessen auf die Gene der BD-1 und stellte eine auf vier Sitze verlängerte Version der AA-1 vor. Dieser AA-5 getaufte Entwurf hatte noch etwa zwei Drittel der Teile mit der AA-1 gemeinsam, was die Kosten deutlich senkte.

Mit 150 PS und 121 Knoten Reise war die 1972 auf den Markt gekommene Traveller keine Offenbarung, aber ein solider Entwurf, der bis heute brav seinen Dienst tut.

Eine erste Runde von Verbesserungen erfuhr die Traveller mit dem Modeljahr 1975 und eine zweite aerodynamisch überarbeitete





**AA-2 Patriot. Die Entwicklung der viersitzigen Variante gelang nicht im ersten Anflug. Die AA-2 Patriot war ein neuer Entwurf mit Türen. Die Flugleistungen waren jedoch enttäuschend. American Aircraft stampfte den Entwurf dann auch ein und besann sich auf die Wurzeln der BD-1/AA-1. Die versitzige Variante wurde auf Basis der AA-1 entwickelt und teilt heute noch eine Menge Bauteile mit dem Vorgängermodell.** Bild: AYA

Version kam 1976 als AA-5A Cheetah auf den Markt. Die Cheetah hatte deutlich größere Tanks, ein vergrößertes Höhenruder und eine geänderte Triebwerksverkleidung samt Lufteinlässen. Reisegeschwindigkeiten bis 130 Knoten sind mit dem Flugzeug möglich.

Insgesamt 900 Cheetahs wurden hergestellt gegenüber etwas über 800 Travellers.

Die 1975 auf den Markt gebrachte Tiger war dann praktisch eine Cheetah mit 180 PS und 200 lbs mehr Zuladung, was dem Flugzeug sehr gut tut. 1.323 Tiger wurden bis 1979 gebaut.

Unter Flugleistungsaspekten ist die Tiger mit guter Zuladung und knapp 140 Knoten Reise das beste Flugzeug der Reihe, die Cheetah

und Traveller sind allerdings für den Betrieb mit Mogas zugelassen und die Tiger nicht.

Es folgte eine Reihe von Reboot-Versuchen mit der Tiger; die American General Aviation Corporation stellte zwischen 1990 und 1993 nochmals 181 als AG-5B bezeichnete Tiger mit einigen Verbesserungen (28-Volt-System) her. Tiger Aircraft baute zwischen 2001 und 2006 nochmal 51 Exemplare. Nach der Insolvenz dieses Unternehmens im Jahre 2007 kam die Produktion allerdings zum Erliegen.

Knapp 3.300 AA5 wurden also zwischen 1971 und 2005 hergestellt. Die Flugzeuge sind auf rund 12.000 Stunden Flugzeit limitiert, können nach Ablauf dieser Zeit aber mit Austausch-Tragflächen weiter betrieben

werden. Diese werden natürlich irgendwann rar werden.

Die Auswahl der Motoren ist ein Glücksfall: Der O320-E2G der Traveller und Cheetah und der O360-A4K der Tiger sind im besten Sinne „bullet proof“ und bereiten bei ordentlicher Instandhaltung i.d.R. keine Probleme.

Der starre Prop ist ebenfalls unkritisch und das Flugzeug ist nur von wenigen wiederkehrenden ADs betroffen.

Probleme bereiten uns im Alltag die Bremsen. Da das Bugrad un gelenkt und frei drehend ist, hat man beim Rollen eine gewisse Tendenz, die Bremsen ständig zu beanspruchen. Das führt bei der intensiven Nutzung unserer beiden Leserflugzeuge zu mehreren Brems- und Reifenproblemen im Jahr.

Ein privater Halter kann durch die richtige Taxi-Technik dieses Problem aber sicher geringhalten.

**Unten:** Die letzten AG-5B Tiger wurden zwischen 2001 und 2006 hergestellt und hatten ein für die damalige Zeit modernes Panel.

**Links:** Gerüchte über eine Neuaufnahme der Produktion mit Glascockpit etc. gibt es immer wieder, hier ein Prospekt von True Flight Aerospace.



# Pilot und Flugzeug

Engagierter Journalismus aus Sicht des eigenen Cockpits

## 40. JAHRGANG

### HERAUSGEBER

Airwork Press GmbH  
HRB 47517 Amtsgericht Mainz  
Geschäftsführer Jan Brill

### CHEFREDAKTEUR

Jan Brill  
jan.brill@pilotundflugzeug.de  
+49 6131 9303 791

### REDAKTION

Klaus Schulte  
klaus.schulte@pilotundflugzeug.de  
Prof. Dr. Martin Maslaton  
martin.maslaton@pilotundflugzeug.de  
Philipp Tiemann  
philipp.tiemann@pilotundflugzeug.de  
Prof. Dr.-Ing. Bernd Hamacher  
bernd.hamacher@pilotundflugzeug.de

### VERLAGSLEITUNG

Maren Thomas  
maren.thomas@pilotundflugzeug.de

### ABOSERVICE

Lena Woywod-Plocher  
lena.woywod@pilotundflugzeug.de  
+49 6131 9303 790

Unserer Verlagsbüro ist montags bis  
freitags von 9:00 bis 13:00 Uhr für Sie da

### ANZEIGENSERVICE

Maren Thomas  
maren.thomas@pilotundflugzeug.de  
+49 6131 9303 790

### BUCHHALTUNG

fibu@pilotundflugzeug.de

### REDAKTIONSFLUGZEUG



Foto: Crew D-FSBG

PA-31T2 Cheyenne II XL  
D-INFO

**Besuchen Sie uns auch persönlich in  
unserem Verlagsbüro am Flugplatz Mainz:**

Airwork Press GmbH  
Flugplatz Mainz Finthen 5884  
D-55126 Mainz

Telefon: +49 6131 9303 790  
Telefax: +49 6131 9303 792

E-Mail: abo@pilotundflugzeug.de

Montags bis freitags von 9:00 bis 13:00 Uhr

**Pilot und Flugzeug** ist ein Fachmagazin für engagierte Flugzeughalter und Piloten von Singles, Twins, Turboprops und Businessjets. Es erscheint monatlich. Nicht gekündigte Abonnements verlängern sich um ein Jahr. Das Abonnement ist kündbar sechs Wochen vor Ablauf. Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen. Anzeigenverträge kommen vorbehaltlich unserer Allgemeinen Geschäftsbedingungen zustande. Einsehbar im Internet unter [www.pilotundflugzeug.de/agb](http://www.pilotundflugzeug.de/agb) oder auf Wunsch per Fax. Der Verlag behält sich das Recht vor, Leserbriefe gekürzt oder korrigiert zu veröffentlichen. Nachdruck, Weiterverbreitung oder Veröffentlichung nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags. Copyrights by Jeppesen Airway Manual Services & Flight Information, Frankfurter Straße 233, 63263 Neu-Isenburg. Copyrights non-navigational maps by Central Intelligence Agency, Office of Public Affairs, Washington, DC 20505. Bankverbindung: Wiesbadener Volksbank • IBAN: DE48 5109 0000 0021 2696 03 • BIC: WIBADE5W • Ust.-Id. Nr.: DE 260807541 Abonnement und Archiv: [www.pilotundflugzeug.de/shop](http://www.pilotundflugzeug.de/shop)



Es gibt eine moderate Auswahl von Avionik- und Autopilot-Nachrüstungen für das Flugzeug – die AA5 ist verbreitet genug, dass die Hersteller die Zelle in ihren AMLs und STCs in aller Regel berücksichtigen. Der originale Century I tut bei pfleglicher Behandlung allerdings auch noch seinen Dienst. Eine Überholung des A/P-Gyro nach vielleicht 3.000 Stunden sollte man mit einrechnen, die schlägt dann mit ca. 1.000 US-Dollar zu Buche.

Die AA5 kann auch in der heutigen Zeit deutlich unter 150 Euro pro Stunde netto betrieben werden. Das zeigten die umfangreichen Betriebserfahrungen unserer Leserflugzeuge deutlich. Wer geschickt ist und in Zusammenarbeit mit Prüfer oder Werft selber Hand anlegt, kann die Kosten auch noch weiter senken. Auf 100 Euro pro Stunde kommt man heutzutage allerdings nicht mehr runter, das ist wohl vorbei.

Wer fliegerisch weiterkommen möchte, für den eignet sich die AA5 auch als IFR-Plattform, solange man sich von Vereisung fern hält.

### Fazit

Vor allem aber macht die Grumman einfach großen Spaß! Die agilen Flugeigenschaften (die schnelle Rollrate vor allem), das sportliche Canope, das man beim Rollen und sogar im Flug öffnen kann, und das vergleichsweise große Platzangebot mit umklappbarer Rückbank machen das Flugzeug zu einer wunderbaren Reisemaschine mit maximalem Spaß-Anteil.

Noch wird das Flugzeug von Fletcher und dem europäischen Vertriebspartner Fly Moore<sup>4</sup> recht gut unterstützt. Praktisch alles, was an einer solchen AA5 kaputtgehen kann, ist über diese beiden Firmen noch zu bekommen. Und es gibt eine Menge ausgeweidete Traveller, die zum Teile-Pool beitragen.

Zwanzig Jahre, nachdem ich meine private Tiger gegen ein etwas größeres und schnelleres Flugzeug ausgetauscht habe, freue ich mich sehr, festzustellen: Die Grumman-Szene ist lebendig wie eh und je und die Flugzeuge haben kaum etwas von ihrer Anziehungskraft auf junge technisch interessierte VFR- und IFR-Piloten verloren.

Weitere Informationen zu dem Muster finden Sie auf unserer Leserflugzeug-Seite

[www.flylisa.de](http://www.flylisa.de)

und in *Pilot und Flugzeug* 2009/03 [3].

 [jan.brill@pilotundflugzeug.de](mailto:jan.brill@pilotundflugzeug.de)

Quellen:

- [1] Grumman Owners and Pilots Association: [www.aya.org](http://www.aya.org)
- [2] Budget-Racer – Die Grumman-Viersitzer: arrow-Performance zum 172er-Preis; *Pilot und Flugzeug* 2009/03 [https://www.pilotundflugzeug.de/img/ads/lisa/material/PuF\\_200903\\_Grumman.pdf](https://www.pilotundflugzeug.de/img/ads/lisa/material/PuF_200903_Grumman.pdf)
- [3] Yankees & Cats – A Quick History of Grumman/American Aircraft <http://home.iwichita.com/rh1/hold/av/avhist/aav/yankee.htm>

4) <https://www.flymoore.co.uk/grumman-parts/>