



Gelungene Präsentation der neuen SRS: Auf der Cirrus-Pressekonferenz wurden alle überrascht.

Der News-Hammer des diesjährigen Airventure war die Pressekonferenz von Cirrus um 9 Uhr 30 am ersten Messttag. Die Ankündigung von Cirrus, mit einer modifizierten FK 14 Polaris auf dem amerikanischen LSA-Markt mitzumischen, überraschte nicht nur die gesamte Konkurrenz, sondern auch Journalisten und ansonsten gut eingeweihte Insider.

Willi Tacke hatte für **Flügel-Das Magazin (Flügel)** in Oshkosh die Gelegenheit, mit den Kooperationspartnern Alan Klapmeier, Cirrus (**AK**) und Peter Funk, FK Leichtflugzeugbau (**PF**) über die Zukunft des LSA Projekts zu sprechen.

Flügel: Seit wann befasst sich Cirrus mit dem Gedanken, in den LSA Markt einzusteigen?

AK: Wir beobachten die Entwicklung seit zirka drei Jahren. Ich finde, dass die Initiative mit LSA und den Sport Pilot Lizenzen eminent wichtig ist, um im General Aviation Markt auch in Zukunft Wachstum zu generieren.

Flügel: Wieso kein eigenes Cirrus LSA?

AK: Wir haben gerade vor einem Monat unseren Jet vorgestellt und im Frühjahr die neueste Version der SR, die G3. Wir haben schlicht nicht die Kapazitäten, ein LSA so einfach nebenbei zu entwickeln. Auf der anderen Seite muss man möglichst bald auf den Markt. Da schien uns die Kooperation mit einem etablierten Hersteller der europäischen UL-Szene die beste Lösung. Zudem kommen die meisten erfolgreichen LSAs momentan aus Europa.

Flügel: Wie seid ihr auf FK Leichtflugzeugbau gekommen.

AK: Wir haben uns die bestehenden Designs

am Markt angesehen, wobei auch die Struktur und Bauart eine große Rolle gespielt hat. Schwerpunkte hierbei, seriöser Hersteller, etabliert, Produktionskapazitäten, Sicherheitskonzept.

Flügel: War das alles?

AK: Nein, es ist erstaunlich, dass die Cirrus- und die FK-Maschinen so viele Gemeinsamkeiten aufweisen. Zu dem offensichtlichsten Kriterium Tiefdecker-Verbundbauweise kommt hinzu, dass sich zum Beispiel das Monocoque-Konzept des neuen Rumpfes ähnelt, zudem hat die FK 14 Polaris wie die SR Modelle bestimmte Ruderkomponenten aus Metall. Beide Maschinen werden serienmäßig mit einem BRS Rettungssystem ausgestattet.

Flügel: Gibt es auch Streitpunkte bei den technischen Details?

PF: Ich finde es zwar okay, dass die SRS Fußspitzenbremsen bekommen soll, aber dass das gesteuerte Bugrad in ein geschlepptes umgebaut werden soll, darüber müssen wir noch reden.

Verkauft für 175 000 Dollar

AK: Wir haben mit dieser Konfiguration die besten Erfahrungen gemacht, aber bevor wir das definitiv ändern, werden wir beide Systeme genau vergleichen.

Flügel: Wird Cirrus auch die anderen FK Modelle in den USA vertreiben? Wird es neben der SRS eine FK-14 in anderen Ländern geben?



Haben gut Lachen: Cirrus Boss Alan Klapmeier und FK Chef Peter Funk.

PF: Wir haben bisher nur die FK 9 in USA LSA zertifiziert und vertrieben. Derzeit liefert FK nicht direkt an Endkunden in USA. Wir beliefern ausschließlich die Firma SAMSARA Trading auf den Bahamas, von wo Flugzeuge in den US Markt gelangen - im Moment einzig an den Vertriebspartner Tony Anderson / Miami-Florida. Wie es mit den anderen Modellen in den USA aussieht, ist noch Verhandlungssache. Denkbar ist, dass diese über die bestehenden Kanäle weiter vertrieben werden.

AK: Wir müssen zunächst einmal die FK 14 auf die LSA Bestimmungen abstimmen. Da haben unsere Ingenieure eine ganz neue Art von Aufgabe: Sie müssen die Maschine schwerer und langsamer machen. Wobei sich schwerer natürlich nur auf die maximale Abflugmasse bezieht. Wenn es zwischen den resultierenden Maschinen große Unterschiede gibt, wird es wahrscheinlich weiter ein UL FK 14 Polaris parallel zum LSA-Cirrus geben, wenn die Maschinen nahezu gleich sind, wird es weltweit nur eine Cirrus SRS geben.

F.M: Peter, das ist dein erstes Oshkosh. Wie sind die Eindrücke?

PF: Ich bin ja gerade erst drei Tage hier, aber für jemanden, der das Fliegen liebt, ist das überwältigend. Und dann für mich als Flugzeugkonstrukteur solch ein Empfang bei einer der meist beachteten Pressekonferenzen der Messe. Das ist beeindruckender als mancher Erstflug, den ich mit meinen FK Prototypen gemacht habe.

Flügel: Wie sieht die Zeitplanung aus? Was wird der Preis für die SRS und wann wird man die erste Maschine kaufen können? Und wo werden die USA Maschinen produziert werden?

AK: Die ersten Maschinen sollen in 2008 ausgeliefert werden. Der Preis steht noch nicht fest, wird sich aber im Rahmen der vergleichbaren LSA Modelle bewegen. Die Produktion der meisten Komponenten wird sicherlich in Ost-Europa bleiben, die Endmontage wahrscheinlich hier in den USA.

Flügel: Die erste SRS wurde für die EAA Auktion zugunsten der Young Eagles gespendet. Für wieviel ist sie weggegangen.

PF: Die Auktion der ersten SRS endete bei traumhaften US \$ 175.000. Aber noch mehr: der Steigerer ist Hal Shevers, der Chef von Sportys Pilots Shops, nebenbei einer der größten Cessna Händler der USA. Er findet das Ding so putzig, dass er unbedingt eines für seine Frau haben wollte!

Flügel: Danke für das Gespräch.



Ganz auf LSA eingestellt: Auch am „Cirrus Tower“ prangte die SRS.