

# Flügel

## Das Magazin



**3000km-Reise:**  
Im Gyro nach Litauen



**UL Motoren:**  
3 Zyl-Viertakt aus Italien

**Test:**  
**UL-JIH F100**  
die Speed Queen

- » **Online: Funkkurs**
- » **Motor-GL: Abenteuer Mt. Cook**
- » **UL-Messe Blois: neue Trikes & Co.**



**Projekt:**  
Electric Twister

**Test:**  
Evolution 2 Paraplane



# Leichtflugzeug-Klasse in Europa am Scheideweg

Die vergangenen 20 Jahre bescherten Europa und vielen anderen Nationen weltweit einen großen Boom der leichten Flugzeuge. Entstanden aus motorisierten Drachen wurden sie über die Jahre vollwertige kleine Motorflugzeuge. Die deutschen Zulassungszahlen für ULs – und das nur repräsentativ – lagen dabei nicht selten um zweistellige Faktoren über denen der E-Klasse bis zwei Tonnen, dem einstigen klassischen Sportflugzeug.

In den 80er und 90er Jahren war der typische UL-Käufer meist ein Neueinsteiger in den Luftsport. Danach rollte die Welle der Umsteiger – häufig mit PPL A oder B bestückt – ins UL Lager.

Die wesentlichen Gründe für diese Bewegung:

- preiswerte Fluggeräte
- niedrige Betriebskosten
- vereinfachte Anforderungen für Lizenzen und Administration.

Oder anders formuliert: es war die Möglichkeit, den Luftsport günstig und unkompliziert betreiben zu können.

Dies führte in den rund 20 Jahren zum Aufblühen eines kleinen Industriezweigs. Genau wie FK wuchsen viele Hersteller in dieser Branche aus der Garage kontinuierlich über die Jahre. Nicht wenige erreichen heute Produktionszahlen, von denen viele Hersteller der klassischen Sportflugzeuge der General Aviation nur träumen können.

Jedoch zeigen sich derzeit schwarze Wolken am europäischen Leichtflugzeughorizont. Und dabei möchte ich den Einfluss der derzeitigen Weltwirtschaftskrise einmal außen vorlassen.

Der erste Faktor liegt in dem Umstand, dass Flugzeugbau fast ausschließlich reine Handarbeit bedeutet – auch bei größeren Stückzahlen. Wer selbst einmal ein Flugzeug gebaut hat – und sei es noch so klein – oder sich mit der Herstellung auskennt, weiß, dass auch in einem Serienfluss für einen motorgetriebenen Zweisitzer 1500 Stunden schwer zu unterschreiten sind. Ich meine damit alle Teile des Herstellungsprozesses, egal ob im eigenen Betrieb oder ausgelagert.

Bedingt durch Leichtbau und die sprunghaft gestiegene Erwartungshaltung am Markt, stellt der übliche Weg die Vergabe der Hauptfertigung in Länder mit niedrigerem Lohnniveau dar. So werden heute wohl 70 % aller

in Europa verkauften Leichtflugzeuge in den neuen Ost-EU Staaten produziert. Wir alle wissen aber auch, wie stark sich das Kostenniveau dieser Staaten dem EU-Durchschnitt angleicht. Dazu kommt die oft rasante Wertsteigerung der Währungen dieser Länder im Vergleich zum Euro!

Die in Folge deutlich steigenden Fertigungskosten werden sich in den kommenden Jahren in Form erheblich steigender Preisen für die Leichtflugzeuge widerspiegeln.

Der zweite Faktor liegt in der europäischen Luftfahrtpolitik. Die Hoffnung vieler Piloten und Hersteller, die EASA könnte das einfache und durchdachte US-System der LSA-Klasse nach Europa holen, hat sich mehr oder weniger zerschlagen. Zwar spricht man noch immer von einer neuen Klasse. Man hat aber auch schon zu erkennen gegeben, dass Rahmenbedingungen und Administration wohl dem bisherigen E- oder VLA-Reglement wesentlich näher kommen sollen als der UL-Klasse. Zertifizierung von Herstellbetrieben, Entwicklungs- und Wartungseinheiten finden sich u.a. darin. Es sind genau die Kostentreiber, welche einmal die Welle des Ausstiegs aus der GA in Richtung UL ausgelöst hatten.

Die allergrößte Bedrohung sehe ich jedoch in dem Umstand, dass man seitens der Politik nun auch noch den so genannten Annex II streichen will. Dieser legte bisher die Zuständigkeit für Fluggeräte unter 450/472,5kg in Länderhand. Dies war die Basis für eine kostengünstige Administration der ULs wie z.B. bisher in Deutschland und es war der Nährboden, auf dem der gesamte UL-Boom der vergangenen 20 Jahre gewachsen ist!

In Anbetracht dessen wundert es mich, dass sich die Presse zumeist auf blumige Artikel über die Möglichkeiten einer eventuell wie auch immer gearteten neuen Flugzeugklasse und deren Chancen konzentriert.

Es ist an der Zeit, dass wir auch die wachsenden Risiken für die Sportfliegerei erkennen.

Schon heute verzeichnen wir einen erkennbaren Rückgang der Zulassungszahlen und Lizenzausstellungen. Das Durchschnittsalter für den Lizenzerwerb liegt bereits bei über 50 Jahren, der Preis eines durchschnittlichen Dreimotors-ULs im Bereich eines Porsche 911.

Peter Funk  
FK Leichtflugzeugbau

## Opinion Leader der Luftfahrt

### Peter Funk

Baujahr 64. Nach dem Gymnasium Ausbildung als Metall-Flugzeugbauer und dann bis 1994 Studium zum Dipl. Ing. für Leichtbau. Über den Modellflug kam Funk mit 14 Jahren zum Segelflug. Mit 18 UL-Lizenz, mit 19 Jahren Garagenbau des ersten eigenen ULs nach gekauften Zeichnungen. Zwei weitere Eigenbauten folgten. Seinen Kiebitz fliegt er noch heute. 1999 gründete er mit einem Studienkollegen die Firma B&F.



Auf dieser Seite finden Sie den Kommentar eines Meinungsführers aus der Luftfahrt-Branche zu einem aktuellen Thema. Der Text gibt nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.