

Feinarbeit

FK 9 MARK IV

In der vierten Generation ist die FK 9 von B & F endgültig erwachsen geworden. Aerodynamische Verbesserungen, mehr Platz im Cockpit und zahllose Änderungen im Detail machen sie in der jüngsten Version noch attraktiver.



DIE SITZE der FK 9 lassen sich nun verstellen.



DAS COCKPIT bietet der Besatzung mehr Platz als das der Vorgängerversion. Der „Experimental“-Schriftzug hat übrigens nur zierenden Charakter: Bis auf wenige Details repräsentiert das UL den Serienstandard.

Der Teufel steckt im Detail. Falsch! Bei der neuen FK 9 Mark IV hat sich ganz klar ein Engel im Detail eingemistet. Überall dort, wo es bei der Vorgängerin Mark III noch hakete, hat Konstrukteur und B & F-Chef Peter Funk nachgebessert. Ob der solide Schulterdecker damit für die Zukunft gerüstet ist und seine Position auf dem Markt als Bestseller behaupten kann, soll ein Testflug zeigen.

Dazu steuern wir Serrouville an, ein idyllisches Örtchen nahe der französisch-luxemburgischen Grenze mit einem noch idyllischeren Flugplatz des Aeroclubs Nord Lorraine. Dort erwartet uns bereits Ed Dockondorf, B & F-Vertreter für Luxemburg. Zwei nagelneue FK 9 Mark IV stehen vor den Hallen und

warten darauf, von uns geflogen zu werden.

Auf den ersten Blick ähnelt die FK 9 Mark IV, wie nicht anders zu erwarten, stark ihrer Vorgängerin Mark III. Die „Ahhs“ und „Ohhs“ offenbaren sich uns erst auf den zweiten Blick. Los geht es beim Einstieg. B & F hat die Türausschnitte vergrößert, so dass Piloten ihre Beine nicht mehr krampfhaft einziehen müssen. Als Leidgeplagter mit Schuhgröße 47 nehme ich dieses Detail dankbar zur Kenntnis.

Das überarbeitete Cockpit bietet den Piloten acht Zentimeter mehr Platz in der Länge und vier Zentimeter in der Breite. Außerdem sind die Lehnen der Sitze jetzt verstellbar. Die Sicht zur Seite hat sich durch tiefer gezogene Scheiben in den



DIE STEUERMIMIK verbirgt sich unter einer Verkleidung vor den Sitzen. Die Bedienhebel für Trimmung und Bremse sind zentral zwischen den Sitzen angeordnet.



PRAKTISCH: Die Ablage in der Mittelkonsole schluckt Handy, Schlüssel oder Portemonnaie.

Türen merklich verbessert. Hinter den Piloten ist wie bei der Mark III ein geräumiges Gepäckabteil untergebracht, das nun einen Boden aus GfK statt aus Holz hat. Mit UL-typischen zehn Kilogramm Zuladung scheiden größere Urlaubstouren zu zweit mit Zelt und Schlafsäcken aber aus. Praktisch: Von außen ist das Fach gut zu erreichen.

Komplett neu ist die Steuermechanik. In der Mark III gaben beide Knüppel die Steuerimpulse über eine zentrale, offen liegende „Wippe“ an die Rudergestänge weiter. Im aktuellen Modell ist das ein ganzes Stück eleganter gelöst: Unter einer Verkleidung vor den Sitzen verbirgt sich eine neu entwickelte Steuerungsmimik.

Auf der Mittelkonsole sitzen die Hebel für Trimmung und Bremse. Dabei lässt sich die gegen Aufpreis erhält-

ED DOCKONDORF vertreibt die FK 9 in Luxemburg und Umgebung. Privat tourt er mit ihr gerne quer durch Europa.



Fotos: Müller



DIE MOTORINSTALLATION ist tadellos. Konstrukteur Peter Funk verzichtet auf eine Airbox.

liehe, hydraulische Scheibenbremse über ein Ventil links neben dem linken Pilotensitz als Parkbremse arretieren. Die Bremse wirkt synchron auf beide Räder. Gelenkt wird am Boden übers Bugrad, das eine integrierte Steuermechanik erhalten hat. Standardmäßig ist die FK 9 mit einer leichteren, mechanischen Trommelbremse ausgestattet.

Das Hauptaugenmerk hat Peter Funk auf die Aerodynamik gerichtet. Neue Klappen und ein geändertes Höhenleitwerk sollen die schon bisher guten Flugeigenschaften der FK 9 weiter verbessern.

Mit vollen Klappen geht es steil nach unten

Ed Dockondorfs Flugzeug hat eine dritte Klappenstufe für steilere Anflüge spendiert bekommen. Die Fowler-Klappen lassen sich mechanisch in den Stufen +5, +20 und +30 Grad arretieren, wobei die Querruder in den ersten beiden Stufen differenziert mitwandern. Bei der Mark III war bei +20 Grad Schluss. Im Reiseflug sind die Klappen mit -10 Grad negativ gewölbt. In der Serie wird B & F die 20-Grad-Stufe allerdings nicht mehr anbieten und sich auf zwei Stufen beschränken. Auf beiden Klappenstufen wölben die Querruder differenziert mit.

Von der sportlichen Schwester FK 14 hat die FK 9 das Leichtmetall-Höhenleitwerk mit größerer Streckung übernommen, das für mehr Stabilität um die Querachse sorgen soll. Neu ist auch die Fe-

dertrimmung, die die Flettner-Trimmmung der Mark III ablöst und den gesamten Geschwindigkeitsbereich abdecken soll.

Wie die Vorgängerversionen besitzt die Mark IV abgestrebte Flügel, die in Gemischtbauweise aus Kohlefaser und Aluminium gefertigt sind. Die Ruderflächen sind bespannt. Optional gibt es einen Klappmechanismus, der von den vorigen Versionen her bekannt ist. Bevor das UL seine Flügel anlegt, müssen aber erst die Streben gelöst werden. Wenn es darum geht, teuren Platz in der Halle zu sparen, bedeutet dies ein dennoch praktisches Ausstattungsmerkmal.

Strukturell geht Peter Funk auch in der vierten FK-9-Generation keine Experimente ein. Der in der Länge um acht und in der Breite um vier Zentimeter gewachsene Rumpf besteht aus Glasfaser und ist in Wabensandwich-Bauweise gefertigt. Tragende Struktur des Cockpits ist ein Stahlrohrgerüst, das in Formteile aus Kunststoff eingelassen ist. Im Falle eines Crashes soll die Konstruktion Leben retten - Pate standen Überrollkäfige aus dem Automobilbau. Diese Sicherheitsphilosophie erklärt auch die Position des Tanks hinter den Sitzen: „Dort ist er bei einem Unfall am wenigsten gefährdet“, argumentiert Funk.

Über der rund 600 m kurzen Graspiste von Serrouville wabert die heiße Sommerluft - beste Bedingungen, dem Flugzeug unter extremen Temperaturbedingungen auf den Zahn zu fühlen. Auf dem Sitz des Co sitzt Ed Dockon-

KOMPAKT FK 9 MARK IV

Hersteller und Vertrieb		B & F Technik
Vertriebs GmbH, Anton-Dengler-Straße 8, B7346 Speyer		
ANTRIEB		
Rotax 912	kW/PS	59/80
Propeller		Junkers
ABMESSUNGEN		
Spannweite	m	9,85
Flügelfläche	m ²	11,42
Länge	m	5,85
Höhe	m	2,30
MASSEN		
max. Flugmasse	kg	472,5
Leermasse*	kg	ab 284
Treibstoff	l/kg	60/43
FLUGLEISTUNGEN		
zul. Höchstgeschw.	km/h	230
Manövergeschw.	km/h	151
Reisegeschw.	km/h	190
Mindestgeschw.	km/h	64
Steigleistung	m/s	5
Reichweite**	km	900
PREIS		
flugfertig mit RS***	Euro	ab 51090
* Mark IV Utility ab 273 kg		
** ohne Zusatztanks		
*** Mark IV mit Spornrad		

dort Die 100 PS (74 kW) des Rotax 912 S bringen die FK 9 zügig in Fahrt. Nach etwa 150 m heben wir mit der ersten Klappenstufe ab, drehen über einem Waldstück nach links weg und verlassen die Platzrunde. Als Standardmotorisierung schlägt B & F den 80 PS (59 kW) starken Rotax 912 vor; die stärkere Motorisierung soll eigentlich der Schleppversion vorbehalten sein.

Zwischen 120 und 140 km/h auf dem Fahrtmesser - er zeigt übrigens serienmäßig die Geschwindigkeit in Knoten und km/h

an - steigt die FK 9 mit 5 m/s durch die bockige Luft. Schüttelnd steckt sie die harten Schläge der Thermik weg, ohne sich dabei aus der Bahn bringen zu lassen.

Nach einigen Minuten lassen wir in 4500 ft die Inversions-schicht und damit die ruppige Luftmasse unter uns. Wie auf Schienen gleitet die FK 9 jetzt über die ausgetrocknetefranzösische Sommerlandschaft. Wir wädeln das UL auf Reisegeschwindigkeit aus. 180 bis 190 km/h liegen bei 4900 U/min am Staurohr an - das GPS zeigt sogar fünf bis zehn km/h mehr an. „So lässt es sich richtig flott reisen“, sagt Ed Dockondorf, der mit diesem Flugzeug schon in Madrid gewesen ist und die FK 9 mindestens ebenso gerne fliegt wie die sportliche FK14 Polaris. Bei unruhigen Wetterlagen sollten Piloten die Sache aber langsam angehen: Der grüne Bereich endet recht früh bei 151 km/h.

Einige Schwächen kann aber auch die neue FK 9 nicht verleugnen: Sie reckt ihre Nase recht hoch in den Himmel, so dass der Horizont sehr tief liegt und der Blick über die Nase in Flugrichtung eingeschränkt ist. Immerhin nimmt das UL mit ausgefahrenen Fowler-Klappen die Schnauze



HYDRAULISCHE SCHEIBENBREMSEN

gibt es gegen Aufpreis. Als Standard sieht B & F leichtere Trommelbremsen vor.

DER TANKSTÜTZEN sitzt auf dem Rumpf. Der Sprit fließt in den Rumpftank, erst von dort aus kann ihn der Pilot in die optionalen Flächentanks umpumpen.



merklich nach unten, so dass im Anflug die Sicht auf die Piste einwandfrei ist.

Zu hektisch reagiert die Trimmung. Nur ruckartig lässt sich der Hebel bewegen, so dass das Ausleveln zum Geduldsspiel wird - eine Schwäche, die sich ohne großen Aufwand beheben ließe.

Ansonsten wird die FK 9 ihrem Ruf als problemloser Allrounder in allen Lebenslagen gerecht. Im Vergleich zur Vorgängerin schmeichelt die Mark IV mit einer noch harmonischeren Ruderabstimmung. Böen und Thermik bringen sie ebenso wenig aus der Ruhe wie provoziert harte Ruder-ausschläge. Verglichen mit der etwas nervöser wirkenden Mark III ist dieses stabile Flugverhalten ein weiterer Fortschritt.

Feie Wahl bei Motoren und Propellern

Mit stoischer Gelassenheit lässt das Flugzeug den obligatorischen Langsamflug-Test über sich ergehen. Mit dem Knüppel am Bauch lässt sich die Mark IV mit dem Seitenruder in der Balance halten. Ohne Klappen zeigt die Nadel auf dem Fahrtmesser halbwegs glaubwürdige 60 km/h an. Ein kaum merkliches Schütteln kündigt den drohenden Strö-

ROBUST: Das UL gefällt mit praxisgerechten Detaillösungen - wie etwa der Verriegelung der Türen.



mungsabriss an. Der Rotax zieht sie bei Bedarf wieder in den grünen Bereich des Fahrtmessers.

Im Gleitflug geht es zurück in Richtung Platz. Mit ihrem besten Gleiten von 1:13 gibt die FK 9 als „Behelfs-Segelflugzeug“ eine gar nicht so schlechte Figur ab. Im Anflug machen sich die Klappen bezahlt. Fährt man die Fowler auf die 30-Grad-Stufe, sind auch steile Abstiege möglich.

Die Aufpreisliste lässt kaum Wünsche offen. So ist unser UL mit einem Propeller des amerikanischen Herstellers Warp Drive ausgerüstet (zirka 1245 Euro Aufpreis). Dieser soll aerodynamisch derart ausgefeilt sein, dass er als „Constant Speed“ angeboten wird, auch wenn er de facto keinerlei Verstellmöglichkeiten bietet. Alternativ ist ein Propeller von Ducane erhältlich. Standard ist ein dreiblättriger Junkers-Festpropeller aus CfK. Beim Antrieb haben die Kunden die Auswahl zwischen Rotax 912, 912 S und

smart-Motoren. Ein nützliches Feature für Streckenpiloten, die überwiegend allein unterwegs sind und nicht aufs Gewicht schauen müssen, sind die zusätzlichen Flächentanks. So lässt sich der 60-Liter-Behälter hinter den Sitzen um zwei weitere 18-Liter-Tanks erweitern. Gewöhnungsbedürftig ist allerdings die Tankprozedur: Der Pilot muss den Sprit erst in den Rumpftank füllen, um ihn dann mit der elektrischen Bordpumpe in die Flächen zu befördern. Beim Ausfliegen der Tanks ist das gleiche Prozedere in umgekehrter Reihenfolge angesagt.

Eine Frage der Philosophie dürfte es sein, ob man sich für das teurere und schwerere Bugrad oder für die Spornradvariante entscheidet.

In der jüngsten Version ist die FK 9 endgültig erwachsen geworden. Die Herausforderung, ein gutes Flugzeug noch besser zu machen, hat Peter Funk souverän

gemeistert. Wer sich für eine Mark IV entscheidet, erwirbt sicherlich nicht das individuellste UL, das der Markt zu bieten hat. Dafür gibt es ein Flugzeug mit Allrounder-Qualitäten. Für die Schulung eignet es sich ebenso wie für Überlandflüge oder den Schleppbetrieb. Dank 472,5 kg MTOW und der vergleichsweise niedrigen Leermasse von etwa 284,5 kg ist das UL auch zu zweit mit vollem Tank legal unterwegs.

Doch selbst ein ausgereiftes Flugzeug wie die Mark IV bietet Spielraum für Verbesserungen: Die Trimmung könnte feinfühlicher ansprechen, und die Sicht nach vorn ist verbesserungswürdig. Das Betankungs- und Pump-Prozedere mit den optionalen Flächentanks ist umständlich.

Mit dem Grundpreis von etwa 51 090 Euro für die Spornradversion orientiert sich B & F am aktuellen Marktgefüge. Für Vereine und Schulen bietet die komplett ausgestattete Club-Variante eine günstige Alternative. Wer dagegen als Privatkunde rund 1300 Euro und ein paar Kilogramm Masse sparen möchte, kann zur Version „Utility“ greifen. Markantester Unterschied sind die im hinteren Bereich bespannten Flügel. 33

Patrick Holland-Moritz/hm