

Statement zum Thema Auflastung UL in BRD

Update 4.1.2023

(zur vollständigen Information bitte auch die vorangegangenen Updates lesen)

Sehr geehrte Kunden,

heute erreichte uns die Mitteilung der Zulassungsstelle des LSGB dass die Musterprüfungen gemäß LTF UL 2029 der Typen

- FK9 Mk V
- FK9 Mk IV Shortwing
- FK9 Mk IV Shortwing Utility
- FK9 Mk 3 Shortwing
- FK9 Mk 3 Shortwing Utility

erfolgreich abgeschlossen wurden! Die zugehörigen Kennblätter wurden auf der offiziellen Seite hierzu veröffentlicht: <https://lsgb.daec.de/ul-zulassung-jahresnachpruefung/musterpruefungen-zulassungen/#c2617>

Wenn Sie die unten fortlaufend geführten Updates lesen wird erkennbar, dass die Arbeiten an diesen Zulassungsprojekten bereits vor über 4 Jahren begonnen hatten und in dieser Zeit fortlaufend (!) geführt wurden. Alleine der Zeitraum zwischen der Einreichung der Unterlagen und Abschluss der Prüfung betrug rund 9 Monate. Und dies betrifft alleine die oben genannten Typen!

Kurzum: der Aufwand ist enorm...

Damit können Flugzeuge dieser Baureihen nun umgerüstet und mit der entsprechend höheren Abflugmasse gemäß Kennblatt betrieben werden. Das Procedere hierzu ist in der zugehörigen Technischem Mitteilung (TM) festgelegt, diese ist nun ebenfalls auf unserer Webseite veröffentlicht.

Unberührt davon laufen die Zulassungsverfahren an den anderen Mustern weiter. So sollen auch die Standard-Flügel Versionen der FK9 Typen Mk 3 und MkIV zukünftig für die höhere Abflugmassen zugelassen werden. Derzeit an erster Priorität stehen jedoch zunächst die Typen FK14 ab der Baureihe B und B2 sowie B2 Shortwing.

Nebenbei sei erwähnt, dass wir auch unseren ausländischen Kunden gerecht werden müssen – hunderte von FK Flugzeugen wurden zum Beispiel auch in Frankreich verkauft. Dort laufen derzeit die Zulassungsverfahren für die FK9 Shortwing Versionen auf 525kg MTOW und auch die anderen Muster stehen zur Neuzulassung dort an....

Ihr B&F Team Speyer



Statement zum Thema Auflastung UL in BRD

Update 7.4.2022

Sehr geehrte Kunden,

am 26.5.2021 hatten wir unser letztes Update zum Stand Auflastungen und Zulassungen gemäß der neuen Vorschriften LFT UL2019 veröffentlicht.

Um einen Gesamtüberblick zu erhalten empfehlen wir wie schon bisher nicht nur das heutige update zu lesen – die vorangegangenen Informationen sehen Sie weiterhin nachfolgend aufgeführt und können sicherlich viele Ihrer Fragen beantworten.

Aufgrund der allgemeinen Umstände konnten wir leider noch nicht wie erhofft seitdem einige weitere Zulassungsprogramme zu Ende führen. Allerdings konnten wir vor wenigen Tagen die Unterlagen für die Typen FK9 Mk3 (Shortwing Version), FK9 Mk IV (Shortwing Version) sowie FK9 Mk V (Shortwing Version) Mitte April der Prüfstelle im Luftsport-Geräte-Büro vorlegen.

Wir hoffen dass diese zeitnah dort geprüft werden können und keine allzu großen Nachforderungen erhoben werden – so dass mit Abschluß des Verfahrens nun zügig mit dem entsprechenden Umrüstungen der hierfür bereits angemeldeten Flugzeuge in großem Umfang begonnen werden kann.

Um eine ungefähre Vorstellung über den Aufwand und Umfang der Leistungen zu erhalten ist es

Seite 1 von 1

Rechnung

VG11568
 Projekt: Zulassungsdok. FK9-MK III-V
 Auftraggeber: Herr Funk
 Ihr Ansprechpartner: Wolfgang Leibig
 Druckvorstufe, Druck, Weiterverarbeitung, Büromaterial
 04.04.2022: Auftrag in der Filiale Speyer erhalten
 Termin: 06.04.2022, 12 Uhr in der Filiale Speyer

| Pos | Bezeichnung | Menge | Einheit | Preis | Betrag EUR |
|-----------------------------|--|-------|---------|--------|---------------|
| 1 | Ordner drucken Daten: geliefert werden druckfertige PDF-Dateien ohne Beschnittzugabe Druckvorstufe: Datenübernahme PDF, Einrichtung, RIP Druck: 4/0-farbig, CMYK/-, 1-seitig 1/0-farbig, schwarz/-, 1-seitig Papier: Discovery, weiß, matt, 75 g/qm Inhalt: 628 Seiten - A4, farbig 2 Seiten - A4, S/W Auflage: 2 Material: 2 Ordner, marmorierter Karton, 8 cm 2 Ordner, marmorierter Karton, 5 cm 2 Register 1-12 20 Trennstreifen 90 Trennblätter, farbig, A4, 80 g/qm Weiterverarbeitung: sortieren, 2-fach lochen, in Ordner A4 ablegen, verpacken 1 Motiv, Auflage 2 | 1,00 | | 477,23 | 477,23 |
| Summe: | | | | | 477,23 |
| 19,00% USt. auf EUR 477,23: | | | | | 90,67 |
| Endbetrag: | | | | | 567,90 |

interessant zu sehen, dass alleine die Kopierkosten der Dokumentensätze für das Luftsport Geräte Büro nahezu 600.- € betragen haben ! Wohlgedemerk – es geht hier nur um die Kurzflügel-Typen der FK9 Modelle Mk III - Mk V (die zahlenmäßig größte Gruppe der FK9 Baureihen). Die Standard-Flügel FK9 Varianten unterliegen technisch bedingt einem getrennten Zulassungsverfahren – gleicher Aufwand entsteht also hierfür noch einmal.

Nach dem momentanen Stand der Dinge werden wir uns im nächsten Schritt auf die Zulassung/Auflastung der Kurz- und Standardflügel Variante der FK14 konzentrieren.

In diesen Zeiten die durch Effekte von Pandemie, Preisexplosionen und sogar Kriegen beeinflusst sind ist es unmöglich eine Abschätzung über den weiteren zeitlichen Ablauf zu geben.

Wir werden Sie aber weiterhin über den Fortgang der Zulassungsprojekte so gut wie möglich informieren!

Ihr B&F Team Speyer



Statement zum Thema Auflastung UL in BRD

Update 26.5.2021

Sehr geehrte Kunden,

am 27.12.2020 hatten wir unser letztes Update zum Stand Auflastungen und Zulassungen gemäß der neuen Vorschriften LFT UL2019 veröffentlicht.

Um einen Gesamtüberblick zu erhalten empfehlen wir nicht nur das heutige update zu lesen – die vorangegangenen Informationen sehen Sie weiterhin nachfolgend aufgeführt und können sicherlich viele Ihrer Fragen beantworten.

Aufgrund der allgemeinen Umstände konnten wir leider noch nicht wie erhofft einige weitere Zulassungsprogramme zu Ende führen. Wir erwarten dies aber in nächster Zeit für die FK9 Baureihen Mark V und Mark IV – vermutlich auch für die Mark 3.

Daneben sind die Programme bei den Typen FK14 B und B2 ebenfalls sehr weit fortgeschritten.

Wie am 27.12. gesagt haben wir zwischenzeitlich einige der älteren Muster gemäß den Forderungen der LTF UL 2019 umgerüstet. Welche Umrüstungen im Einzelnen erforderlich sind haben wir aus unserer Erfahrung mit Abschluß der Musterzulassung des Typs FK9 Mk VI gemäß der neuen Vorschriften abgeleitet. Daher sehen wir uns nun im Stande für einige dieser Typen eine etwas genauere Abschätzung der anfallenden Kosten zu treffen.

Wir veröffentlichen diese Kalkulation in Form eines separaten PDF zu diesem Statement.

Es besteht aktuell bereits die Möglichkeit sich für die Umrüstung bei unserem Service

service@fk-aircraft.com

registrieren zu lassen.

Privat-Halter oder Clubs welche über einen qualifizierten Werkstatt Service verfügen können die Umrüstarbeiten ganz oder teilweise in eigener Regie betreiben. Die Abnahme in Form der Stückprüfung erfolgt in jedem Fall durch uns als Musterbetreuer.

Stückprüfung und Registrierung unter LTF UL 2019 können allerdings erst nach Abschluß des Muster-Zulassungsverfahrens erfolgen.

Wir bitten darum von Einzelnachfragen Abstand zu nehmen – wie schon gesagt werden wir Sie über wesentliche Neuigkeiten wieder im Rahmen eines Updates informieren.

Ihr B&F Team Speyer

Statement zum Thema Auflastung UL in BRD

Update 27.12.2020

Sehr geehrte Kunden,

am 6.9.2020 hatten wir unser letztes Update zum Stand Auflastungen und Zulassungen gemäß der neuen Vorschriften LFT UL2019 veröffentlicht.

Um einen Gesamtüberblick zu erhalten empfehlen wir Ihnen nicht nur dieses Update zum Jahresende 2020 zu lesen – die vorangegangenen Informationen sehen Sie weiterhin nachfolgend aufgeführt.

Die wichtigste Neuigkeit seit September 2020 ist der erfolgreiche Abschluss des Zulassungsverfahrens für unseren Typ FK9 Mk VI mit einem maximalen Abfluggewicht von 600kg!

Der Weg dorthin war -wie früher schon beschrieben- extrem aufwändig. Etwa 100 statische Tests sowie hunderte Stunden von Erprobungs- und Messflügen waren zu absolvieren. Etliche Lärmmessungen wurden im letzten Quartal 2020 absolviert – darunter auch für die Muster Fk9 Mk IV / Mk V sowie für die FK14 B1/B2 Reihe.



Als kleines Beispiel für den Aufwand soll das Bild oben dienen. Es handelt sich hier nur um einen Test der Landeklappen und des zugehörigen Antriebs – eigentlich eine Sache von etwa einer Stunde.

Zuvor jedoch musste der Flieger in eine Position gebracht werden welches es erlaubt die Ballast-Säcke so auf der Klappen-Unterseite zu positionieren, dass die tatsächliche Belastung im Flug simuliert werden konnte und die Klappe damit auch noch gefahren werden kann. Man kann hier leicht nachvollziehen dass derartige Dinge nicht mal nebenbei und an einem Nachmittag zu machen sind...

Zum Abschluß folgte dann noch die Erstellung der Erprobungsberichte, Nachweise und Handbücher und füllten am Ende ordnerweise Papier...So ist die neue FK9 Mk VI wohl das am weitestgehend erprobte FK - Muster bisher.

Obwohl sich die Zulassung nun (leider) nicht einfach so auf die früheren FK9 Typen übertragen lässt bringt sie doch den entscheidenden Vorteil dass wir das neue Verfahren nun erstmalig komplett durchlaufen haben. Für die anderen FK9 Typen (aber auch die weiteren FK Muster) ergibt sich daraus der Effekt, dass Beanstandungen oder Fehler aus dem Fk9 Mk VI Verfahren vermieden werden können - was mehrfach zu Wiederholungen von Tests erforderlich geführt hatte. Damit ist für uns die „Mustervorlage“ gegeben, die „To-Do“ Liste klar und Abarbeitung deutlich flüssiger möglich.

So war es uns dann auch im letzten Quartal möglich, bei den Mustern

1. FK9 Mk IV (Version Voll-Composite Flügel)
2. FK9 Mk IV (Version Utility Flügel)
3. FK9 Mk IV (Version Voll-Composite Kurz-Flügel)
4. FK9 Mk IV (Version Utility Kurz-Flügel)
5. FK9 Mk V (Version Rumpftank)
6. FK9 Mk V (Version Flügeltank)
7. Fk14 B2 (Version Kurzflügel, 96 ltr Tank)

die Erbringung der statischen Nachweise abzuschließen. Dies bedeutet dass diese Muster nun in der Flugerprobung mit der entsprechend angezielten Abflugmasse stehen. Es werden/wurden dazu die nötigen Umrüstungen gemäß LFTUL2019 an jeweils (min.) einem Testflugzeug vorgenommen, die nötigen Erprobungszulassungen erwirkt usw.

Die zugehörigen Lärmmessungen wurden bereits absolviert. Nach Abschluss der Flugerprobungen müssen hier ebenfalls die Dokumentationen fertig erstellt werden sowie die entsprechenden Handbücher verfasst werden.

Wir gehen daher davon aus dass für diese Muster die abschließende Zulassungen zum Ende des ersten Quartals 2021 möglich sein können.

Die weiteren Muster (siehe Statement 6.9.2020) sollen dann nachfolgen – die Prozedur wird sich vermutlich noch mindestens bis zum Jahresende 2021 erstrecken.

Durch die Erfahrungen aus den aktuell noch laufenden Umrüstungen der Testflugzeuge gemäß den Zusatzforderungen der LTF UL2019 wird es uns in Kürze nun auch möglich sein, für alle genannten Typen die zu erwartenden Gesamtkosten der Auflastungsprozedur für vorhandene FK Flugzeuge.

Wir bitten darum von Einzelnachfragen Abstand zu nehmen – wie schon gesagt werden wir Sie über wesentliche Neuigkeiten wieder im Rahmen eines Updates informieren.

Statement zum Thema Auflastung UL in BRD

Update 6.9.2020

Sehr geehrte Kunden,

am 29.1.2019 haben wir ein erstes Statement betreffend der neuen Zulassungsvorschriften für ULs mit Massengrenze bis 600kg in Deutschland veröffentlicht.

Hierzu wollen wir nun folgendes zum aktuellen Stand der Zulassungen mitteilen:

Wir hatten bereits zu Beginn des Jahres 2019 für folgende Muster eine Zulassung gemäß der neuen Vorschriften LFT UL2019 gestellt:

8. FK9 Mk 3 (Version Voll-Composite Flügel)
9. FK9 Mk 3 (Version Utility Flügel)
10. FK9 Mk IV (Version Voll-Composite Flügel)
11. FK9 Mk IV (Version Utility Flügel)
12. FK9 Mk IV (Version Voll-Composite Kurz-Flügel)
13. FK9 Mk IV (Version Utility Kurz-Flügel)
14. FK9 Mk V (Version Rumpftank)
15. FK9 Mk V (Version Flügeltank)
16. FK14 B1 (Version 78 ltr Tank)
17. FK14 B2 (Version 78 ltr Tank)
18. Fk14 B2 (Version Kurzflügel, 96 ltr Tank)
19. FK12 S1
20. FK12 S2
21. FK131 A

Parallel laufen die Zulassungen neu entwickelter Muster die von vorne herein auf die neuen Vorschriften hin zugelassen werden sollen:

22. Fk 9 Mark VI
23. BF139

Da die Zulassung nach LTFUL 2019 einen vollständigen Nachweis erfordert sind dies komplette Zulassungsverfahren, wie bereits in unserer News vom 29.1.2019 beschrieben. Geht es um bestehende Muster, gibt es dort auch noch Unterverzweigungen. Als einfaches Beispiel hierzu sind verschiedene Motoren oder Propeller Kombinationen, wie sie bisher bereits zugelassen waren. Jede Kombi erfordert nun einen zusätzlichen bzw. neuen Nachweis z.B. für

- Motorträger
- Lärmmessung

- Betriebshandbuch
- Wartungshandbuch
- usw...

Dazu kommen andere Details wie Bugradfahrwerk/Heckradfahrwerk und viele andere Features, die unseren Produkten im Laufe der vergangenen Jahren zugeflossen sind – sich jetzt natürlich aber als zusätzlichen Aufwand darstellen.

Nun sind inzwischen einige wenige Flugzeuge in BRD nach der neuen Vorschrift zugelassen worden. Natürlich ist es für die meisten Hersteller ein Vorteil, wenn sie typischerweise nur ein einziges Grundmuster und dazu vielleicht einige wenige Varianten oder Kombis neu zertifizieren müssen. Wie schnell ein Hersteller die neue Zulassung abschließen kann hängt dabei nicht nur von der Anzahl der Muster und Varianten ab, sondern auch von der Frage ob er überhaupt bereit ist für seine bereits ausgelieferte „Flotte“ in Zulassungen nach der neuen Norm zu investieren!

Fest steht, dass quasi alle Hersteller oder Musterbetreuer derzeit zumindest für ihre aktuellen Modelle eine Neuzulassung betreiben.

Und trotzdem wurden bis Jahresende 2019 nur für insgesamt ca. 4 Muster Zulassung erteilt. Einen interessanten Bericht hierzu hat das FLIEGERMAGAZIN 01/2020 publiziert, den wir anbei mit freundlicher Genehmigung veröffentlichen.

Dies zeigt, wie aufwendig dieses Projekt für alle in der Branche ist.

Unsererseits war das Jahr 2019 daher auch in aller erster Linie mit den strukturellen Tests gefüllt. Es mussten hunderte von Versuchen ausgeführt werden. Dazu wurden unzählige Vorrichtungen und Testteile hergestellt. Neben dem Engineering arbeitete auch ein Großteil des Produktionsteams an diesen Dingen – worauf hin natürlich die Herstellung der Neuflyzeuge zurückgefahren werden musste...

Die resultierenden Kosten sind immens. Dazu Beispiele:

- Allein der Entwicklung des neuen Hauptfahrwerks der FK9 ein Kostenblock von ca. 150.000.-€ zugeschrieben werden...

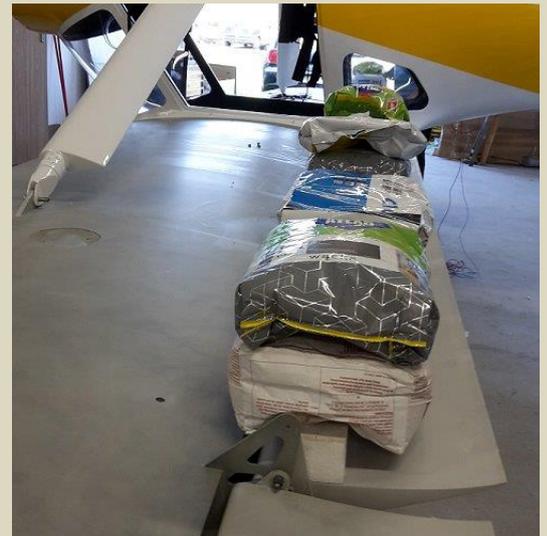


- Es wurden bisher nur für die Tragflügel-Hauptstrukturen 32 sehr aufwändige Bruchlasttests vorgenommen. Flugzeuge bestehen aber aus viel mehr Teilen wie jeder weiss...
- Die sehr aufwändigen Bruchtests der Fallschirm-Anbindungen hat uns insgesamt 7 (!) Rumpfe unterschiedlicher Muster gekostet...
- Die neuen Vorschriften und deren offizielle Umsetzung stellen auch zusätzliche Anforderungen welche teils garnichts mit der Masse selbst zu tun haben. So sind an vielen Mustern umfangreiche Änderungen am Kraftstoffsystems und in anderen Dingen erforderlich. Auch hier muss entwickelt, getestet und dokumentiert werden, teilweise werden neue Vorrichtungen zur Herstellung von Teilen benötigt usw...



Derzeit wurden für die LTFUL Neuzulassungen der eingangs genannten Musters insgesamt bereits ca. 650 TEUR investiert!

Sicherlich dient ein gewisser Teil davon letztlich der Zulassung und dem Verkauf von zukünftigen FK Flugzeugen. Aber ein sehr großer Teil dient alleine dem Ziel auch bereits ausgelieferte Flugzeuge zukünftig mit höherer Masse und ohne Überladungsrisiko betreiben zu können – eine deutliche Aufwertung für jeden Halter. Auch das hatten wir bereits in der News vom 29.1.2019 dargelegt.



Nun aber zum aktuellen Stand:

1. Wo stehen wir?

Die statischen Tests sind zu 95% erledigt. Alle kritischen Fälle -also diejenigen die dazu führen könnten dass größere Baugruppen wie Flügel etc. ausgetauscht werden müssten- sind erfolgreich abgedeckt.

2. Wie geht es weiter?

Nach Abschluß der Struktur-Tests laufen die Flugerprobungen mit den höheren Massen. Derzeit haben die Datenerfassung für die FK9 Mk VI und Fk14 B2 schon begonnen, als nächstes folgen die FK9 Mk V, FK9 Mk IV und FK12S2.

3. Was fehlt noch zum Abschluss der Zulassung(en)?

Nach Abschluss der Flugerprobungen beginnen die Lärmmessungen
Es müssen die Flug- und Wartungshandbücher erstellt/aktualisiert werden
Danach müssen die Compliance Dokumentationen (Gesamtnachweis) erstellt werden
Bemusterung und Nachfliegen seitens der Zulassungsstelle

4. Wie lange kann das noch dauern?

Diese Frage ist weiterhin nur mittels grober Schätzungen zu beantworten. Zum Einen können nicht all Muster gleich schnell behandelt werden. Zum Anderen sind wir auch von den verfügbaren Kapazitäten seitens der Zulassungsstelle abhängig.

Wir streben an die Fk9 Mk VI und Mk V im Laufe der Flugsaison 2020 abzuschließen, ebenso die FK14B2 (wenn möglich in beiden Flügelversionen)

FK12 und FK131 laufen etwas zeitversetzt hinterher und könnten sich ins Jahr 2021 hinein ziehen.

5. Welche Abflugmassen sind zu erwarten?

Dies lässt sich sicher nur nach Abschluss des Verfahrens angeben. So können Dinge wie z.B. die Lärmmessung oder neue Forderungen für den Schwerpunktsbereich auch außerhalb der strukturellen Aspekte Einfluss auf die MTOW Grenze nehmen! Vorbehaltlich der Akzeptanz unserer Nachweise erwarten wir folgende MTOWs:

| | Typ | vorges.MTOW(kg) | Bemerk. |
|-----|--|-----------------|--------------------------|
| 1. | FK9 Mk 3 (Version Voll-Composite Flügel) | 540 | |
| 2. | FK9 Mk 3 (Version Utility Flügel) | 525 | |
| 3. | FK9 Mk IV (Version Voll-Composite Flügel) | 540 | |
| 4. | FK9 Mk IV (Version Utility Flügel) | 525 | |
| 5. | FK9 Mk IV (Version Voll-Composite Kurz-Flügel) | 540 | |
| 6. | FK9 Mk IV (Version Utility Kurz-Flügel) | 525 | |
| 7. | FK9 Mk V (Version Rumpftank) | 540 | |
| 8. | FK9 Mk V (Version Flügeltank) | 550 | durch Rettng begrzt. 550 |
| 9. | FK14 B1 | 540 | |
| 10. | FK14 B2 | 540 | |
| 11. | Fk14 B2 (Version Kurzflügel, 96 ltr Tank) | 600 | |
| 12. | FK12 S1 | 525 | |
| 13. | FK12 S2 | 600 | |
| 14. | FK131 A | 600 | mit Mikron ca.540kg |
| 15. | Fk 9 Mark VI | 600 | |
| 16. | BF139 | 600 | |

6. Was kostet die Auflastung eines bestehenden Flugzeugs?

Vorab: leider lässt sich auch das erst sicher beantworten, wenn die Zulassung des Musters erreicht ist, der Aufwand für uns damit feststeht und alle erforderlichen Änderungen bekannt sind.

Klar ist, dass sich die späteren Kosten einer Auflastung aus zwei Teilen zusammen setzen werden.

Zum Einen ist das der Teil „Hardware“. Hierin sind alle erforderlichen Umbaumaßnahmen enthalten. Am Beispiel einer FK9 Mk V mit Flügeltank sind das aus derzeitiger Sicht:

- Änderung Fahrtmesser Farbskala
- Umbau Kraftstoffsystem mit Rücklauf, Gascolator, Hitzeschutz etc.
- Nachrüstung Zusatzgurte BRS
- Umrüstung Hauptfahrwerksbügel Version 600kg
- Neues Betriebshandbuch
- Endabnahme, Stückprüfung mit Wägung, Doku etc.

Der Hardware Anteil variiert jedoch sehr stark nach Typ. So wird wahrscheinlich ein Fahrwerksbügel Austausch bei einer FK9 Mk3 nicht anfallen – da die MTOW hier ja niedriger liegt.

Zum anderen gibt es den „Software“ Anteil. Dies sind die kalkulatorischen Umlagen jener Investitionen, die zur Erlangung der Auflastung nötig waren. Aufgrund des Umfangs wie vorher schon beschrieben wird schnell klar, dass sich diese Kosten im Rahmen der in Deutschland potentiell aufzulastenden Flugzeuge nicht zurückgewinnen lassen.

Daher wird es eine kaufmännische Abwägung bleiben wieviel eine Auflastung je nach Muster/Typ kosten kann. Es ist uns bewusst dass ein vernünftiges Verhältnis zum Wert des Flugzeugs gegeben sein muss.

Wir gehen davon aus, dass die Auflastung für einen privaten Halter dann interessant ist, wenn die Kosten dafür in einer vernünftigen Relation zur Erhöhung des Verkaufswertes des Flugzeugs stehen.

Sobald wir signifikante Neuigkeiten in dieser Sache haben werden wir Sie über unsere Service Webseite dazu informieren.

Wir bitten um Verständnis dass wir mit diesen Projekten – die ja neben dem Tagesgeschäft ablaufen müssen- von unseren Kapazitäten her vollständig ausgelastet sind und daher keine Updates in sehr kurzen Zeiträumen geben können.

Ihr B&F Team Speyer



Statement zum Thema Auflastung UL in BRD

Rev. 29.1.2019

Sehr geehrte Kunden,

seit dem 15.1.2019 sind die neuen Zulassungsvorschriften für ULs mit Massengrenze bis 600kg in Deutschland veröffentlicht.

Seit diesem Zeitpunkt ist es uns als Musterbetreuer der FK Flugzeugtypen also erst möglich, mit gesicherten Informationen uns dem Thema Auflastung auch von bestehenden FKs anzunehmen.

Grundsätzlich muss man dazu wissen, dass ein Antrag zur Zulassung gemäß der neuen Vorschrift unabhängig von der Frage behandelt wird, ob das gleiche Flugzeug bisher bereits nach anderen (früheren) Vorschriften zugelassen ist.

Das bedeutet, dass der Ablauf dem einer Neuzulassung entspricht.

Dies beginnt mit dem Erstellen von Lastberechnungen, Festigkeitsnachweisen, statischen und dynamischen Lastversuchen, Flugversuchen (Flugleistungsermittlung etc.), Lärmmessungen bis hin zu den Dokumentationen wie Flugberichte, Handbücher usw.

Nun ist es leider so dass für jedes Flugzeug und in jeder gewünschten Variante eine eigene Zulassung zu betreiben ist.

Beispiel: eine FK9 Mark IV mit Rotax 912UL ist damit ein anderes Muster als eine Mark IV mit Rotax 912ULS oder Mercedes M160 etc. Diese splitten sich wiederum nach anderen Unterpunkten auf, wie Propellertyp, Flügeltyp (kurz/lang/Utility/Voll CFK...) usw...

Alleine für die FK9 Typen Mk 3 bis Mk V erhält man so eine Matrix von mehr als 20 verschiedene Mustervarianten – damit also 20 Zulassungsverfahren! Und neben der FK9 gibt es ja noch weitere FK Flugzeugtypen mit deren Untervarianten. Verständlicherweise können wir nicht alle Vorgänge zugleich bearbeiten. Natürlich hofft jeder Kunde dass sein gewählter Typ möglichst rasch eine Neuzulassung mit erhöhter Masse absolviert.

Wir haben in Vorbereitung dazu bereits zusätzliche Ingenieursstellen geschaffen (bisher 3), diverse Strukturteile (Flügel, Rumpfe, Leitwerke etc.) hergestellt oder beschafft, Test Vorrichtungen hergestellt, und vieles mehr....

Die Aufgaben sind gewaltig und wir versuchen uns der Herausforderung bestmöglichst zu stellen. Die Info daraus heisst: B&F will möglichst weitgehend auch ältere FK Flugzeuge mit höherer Abflugmasse zertifizieren. Dies erhöht sowohl Nutzwert als auch Marktwert dieser Flugzeuge deutlich.

Im Ablauf der Auflastung gibt es weitere wissenswerte Besonderheiten. Fest steht jetzt schon, dass nicht pauschal alle älteren FK Flugzeuge nach der neuen Norm auch auf 600kg auflastet werden können – wenn man einmal davon ausgeht dass Kosten und Nutzen in einem sinnvollen Verhältnis stehen sollen. Das gilt so auch für Typen, welche vielleicht schon früher in anderen Ländern mit höheren Massen zugelassen wurden – aber eben gemäß den dortigen Vorschriften.

Beispiel :

Eine FK9 Mk 3 (mit Voll CFK Flügel normaler Spannweite kann) man evtl. mit überschaubarem Aufwand auf 530 kg auflasten. Angenommen es wäre vielleicht das Hauptfahrwerk zu ersetzen, Fahrtmesser, Handbuch und eine Umlage der Zulassungsaufwände – als Beispiel 4 TEUR Kosten für den Besitzer, Zugewinn rund 58kg Zuladung.

Nun zeigt sich ggf. bei den Strukturversuchen dass bei einer Masse von z.B. 560kg wesentlich weitergehende, größere Veränderungen nötig werden würden, die Kosten könnten pro Flugzeug z.B. 10-15TEUR hierfür betragen, Zugewinn dann 88kg Zuladung.

Wenn man in Betracht zieht, dass eine FK9 Mk 3 in aller Regel unter 300kg Rüstmasse bleibt ist also fraglich, ob eine Zuladung von 530 – 300 = 230kg nicht völlig ausreichend ist. Das ist ein voller Tank und 2 x 95kg Pilotenmasse. Oder anders gefragt, wer würde dann nochmal 10TEUR extra investieren um nochmal 30kg zuladen zu können?

Das Beispiel soll klar machen, dass es sich hier um einen iterativen Prozess handelt, der zu Grunde liegt um die letztliche Abflugmasse zu definieren welche wir in den Zulassungsantrag schreiben.

Wir bitten unsere Kunden um Verständnis, dass aus der gegebenen Komplexität der Sachlage derzeit keinerlei Prognose abgegeben werden kann,

- welches Muster zuerst
- und wie schnell
- und auf welches Limit
- und zu welchen Kosten

aufgelastet werden kann.

Sobald wir verlässlich Daten dazu haben werden wir dies auf unserer (bis dahin überarbeiteten FK Service Webseite) veröffentlichen.

Ihr B&F Team Speyer

