LuftSport
luftsportmagazin.de
AUGUST/SEPTEMBER 2024

LuftSport

DEUTSCHLANDS GROSSES FLUGSPORTMAGAZIN

Pitts und Yaks mit vielen Extras
Motorkunstflug-DM in Welzow

Echo gut durch und Sierra medium
Flieg mal hin: Idar-Oberstein

Nicht alles, was glänzt, ist Gold
Augen auf beim Flugzeugkauf

MIT INFORMATIONEN UND BERICHTEN AUS DEN VERBÄNDEN

Katze im Sack

Wer ist nicht euphorisch, wenn es um den Erwerb des – vielleicht sogar ersten – eigenen UL-Luftfahrzeugs geht?

Kleine Macken hier und dort. Macht nichts. Ist ja nicht mehr das jüngste Flugzeug und wenn der Preis dann auch noch stimmt – das Herz schlägt höher.

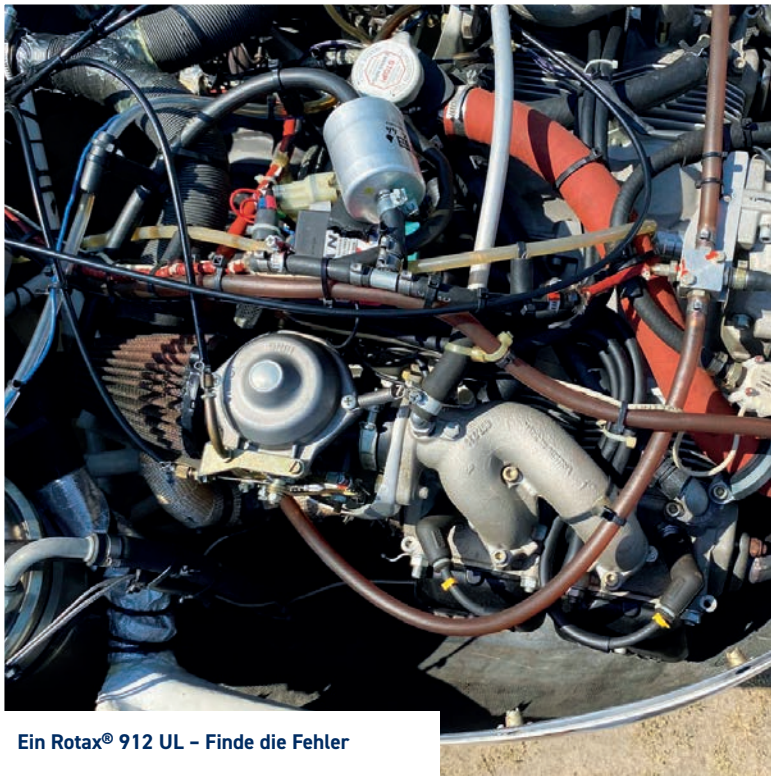
Dann noch schnell einen Blick auf das Triebwerk. „Oh, ein Rotax – wie übersichtlich. Na, ja, könnte ein wenig sauber gemacht werden, aber der sieht doch toll aus."
Was man auf die Frage nach einem Motorbuch häufig hört: „Äh, nein. Habe ich auch schon vom Vorgänger nicht bekommen."
Wenn der Verkäufer allerdings versichert, alles sei perfekt und der Prüfer habe eine Jahresnachprüfung ohne Mängel bestätigt, was soll da für den oft recht naiven Käufer noch an Fragen offenbleiben?
Der optische Zustand gilt nun einmal – neben dem Kaufpreis – als ein wesentliches Kriterium für die Kaufentscheidung.
Für den Käufer mag es „Liebe auf den ersten Blick" sein – Juristen formulieren es emotionsloser: „Gekauft wie gesehen." Techniker hingegen kommen da charmanter um die Ecke: „Kauf einer Katze im Sack".

Liebe macht blind

Und da ist es egal, um welche Gewichtsklassen es geht – z. B. Echo- oder UL-Klasse. Bleiben wir bei den UL-Fliegern:
Fast alle Teilnehmer haben in Praktiker-Lehrgängen seit Oktober 2022 bei **flightparts.de** im Nachhinein erleben müssen, wie sie tatsächlich die „Katze im Sack" gekauft haben.
In nahezu allen dabei erfassten Fällen (40) kauften die Teilnehmer ihr UL-Flugzeug ohne nennenswerte Lebenslaufakte, wie man es z. B. bei der Echo-Klasse kennt. Warum auch? In der UL-Klasse gibt es ja keine Pflicht hierfür.
Obwohl zahlreiche der Teilnehmer ein Bordbuch mit den Flugstunden vorlegen konnten, wusste allerdings fast niemand genau zu beweisen, wie viele Betriebsstunden der Motor tatsächlich „auf der Uhr" hatte.

Motor ohne History

Obwohl die Verkäufer in nahezu allen Fällen einen ordnungsgemäßen Zustand der Motoren versicherten, konnten nur 14 von 40 Teilnehmern eine Übergabe des Wesentlichen bestätigen: nämlich des „Motorbuchs".
Klingt im ersten Moment nicht ganz so aufregend, wird aber dann interessant, wenn vonseiten des Verkäufers behauptet wurde, der Motor habe erst ganz wenige Betriebsstunden hinter sich.
Stellte sich bei genaueren Untersuchungen nämlich heraus, dass wesentliche Prüfmerkmale weit höhere Betriebsstundenzahlen nahelegten (und da ging die Spannweite schon mal von mehreren Hundert bis sogar mehr als 1.000 Mehrstunden), war die erste Ernüchterung groß und sorgte für herbe Enttäuschungen: „Liebe macht halt blind".



Ein Rotax® 912 UL – Finde die Fehler

Einzelfälle? Nein.

Eher aus Unwissenheit mussten sich – bis auf einen einzigen – sämtliche Teilnehmer der Realität stellen, wie nachlässig die vom Hersteller Rotax® geforderten Wechsel der Kraftstoff-, Öl- und Kühlwasserschläuche vorgenommen wurden.
Teilweise zeugten Risse in den Schläuchen von mehr als zehn, wenn nicht sogar 15 Jahren Überfälligkeit.
Wütend aber wurden einige, die feststellen mussten, dass zum Beispiel Vergaser-Revisionen oder ordnungsgemäße Stundenkontrollen auf mit übergebenen Rechnungen des Vorbesitzers abgerechnet, aber nicht durchgeführt wurden – das konnten die Teilnehmer bei den Motor- und Vergaser-Lehrgängen selbst erleben.
Einzelfälle? Nein.

Das Angebot auf dem Flugzeugmarkt ist groß.
Hier eine Beispielseite eines der größten Anbieter für gebrauchte UL-Flugzeuge.
Foto: Screenshot Helmut´s Ul-Seiten

Tipps aus der Werkstatt

Tipp 1:

Niemals „die Katze im Sack" kaufen. Wenn Verkäufer keine lückenlose Chronologie von Flug- und Motorbuch vorlegen können, dann sollten die Alarmglocken läuten.

Tipp 2:

Den Verkäufer bitten, das UL-Flugzeug einem professionellen Techniker (z. B. Rotax®-Stützpunkte) zur genauen Begutachtung vorführen zu lassen. Dies sollte idealerweise nicht der Techniker bzw. Betrieb sein, der die Wartung zuletzt durchgeführt hat.

Tipp 3:

Ein erfahrener Techniker für Rotax®-Motoren führt unabhängige und fachmännische Sichtkontrollen am Motor – idealerweise auch an der Zelle – durch, fertigt umfassende Befund- und Arbeitsberichte und gibt weitere Empfehlungen zum Kauf bzw. auch Kaufpreis.

Übersicht wichtiger Kontrollen

Hier eine kleine Übersicht empfehlenswerter Untersuchungen:

1. Komplette Sichtkontrolle des Motors
2. Boroskop-Untersuchung aller Zylinder
3. Kompressionsdruckprüfung der Zylinder
4. Drucktest des Kühlkreislaufes
5. Öl-Qualitätskontrolle
6. Zustand der Öl-, Kraftstoff- und Kühlschläuche
7. Auspuff und Federn checken
8. Zustand der Vergaser (Revisionsstand)
9. Auslesung TCU/ECU (bei 912i, 914, 915)
10. Vergaser-Synchronisationsverhalten
11. Standlaufkontrolle
12. Rückschlagkontrolle des Propellers beim Abstellen

Vorbeugen ist besser

Erst wenn bei genauer Untersuchung keine Auffälligkeiten zur Besorgnis führen, kann ein Käufer vor späteren Enttäuschungen bewahrt bleiben.

Sicher sind solche Untersuchungen nicht kostenfrei, aber erheblich günstiger als nach dem Kauf von einem riesigen Reparaturstau erschlagen zu werden. Außerdem können nachgewiesene Mängel den Kaufpreis senken helfen.

Text und Foto: Jeroen Breforth, flightparts.de