



# MOSELFLUG

## Fliegen für jeden!

**UL Kauf Gebrauch:** Die Checkliste für den Kauf eines gebrauchten UL Flugzeuges erhebt nicht den Anspruch auf Vollständigkeit oder der Weisheit letzter Schluss! Sie ist als Notizzettel u. Orientierungshilfe für Käufer eines UL Gebrauchflugzeuges zu verstehen. Leider ist ein Kauf oft mit Enttäuschungen verbunden.

**Also aufgepasst, beim Kauf !!!**

### Persönliche Möglichkeiten / Vorstellungen / Vorlieben

Kaufpreis bis max. ....	Wunschtyp (Hoch/Tiefdecker usw.).....
Bauweise ( Metall / Rohr-Tuch / Holz / Kunststoff).....	Einfachgerät o. Hightec .....

1	3	5	Bewertung mit Punkten		1	3	5
	3		Zellenbau in Deutschland	Probeflug / Einweisung 3-5 Std.			5
1			Zellenbau im Ausland	1-3 Std.		3	
	3		Straßen Entfernung z. Hersteller 1-2 Std.	Ich komme mit dem UL gut zurecht		3	
1			mehr als 2 Std.	Gutmütige Flugeigenschaften			5
	3		Straßen Entfernung Importeur usw. 1-2 Std.	Mein 1. Eindruck vom Besitzer u. UL sehr gut		3	
1			mehr als 2 Std.	geht so	1		
		5	Aktuelle Ersatzteilpreisliste auf Homepage	Kaufvertrag mit Garantie			5
1			Ersatzteilpreise nur auf Anfrage	ohne Garantie	1		
	3		Aktuelle Kaufpreise ( VK ) auf Homepage Hersteller	UL leicht u. einfach selbst zu reparieren		3	
1			Kaufpreise ( VK ) nur auf Anfrage	UL besser nur durch Werkstatt zu reparieren	1		
		5	Nr. 1 der jährlichen Zulassungen in Deutschland	Zubehör ist komplett	1		
	3		Mehr als 4 Stück/Jahr Zulassung in Deutschland	Cockpitbeschriftung komplett (z.B. Fahrtmesser usw.)	1		
1			Mehr als 2 Stück/Jahr Zulassung in Deutschland	Lack, Bespannung, Ruderfunktionen, Avionik, usw. ok	1		
		5	Zuladungsgewicht ü. 200 Kg. (Standartausführung/Funk)	FHB, Flugbuch, alle Gerätebeschreibungen vorhanden		3	
	3		Zuladungsgewicht ü. 180 Kg. (Standartausführung/Funk)	Kaufpreis minus 10%/Jahr des Anschaffungspreises			5
1			Zuladungsgewicht unter 180Kg. II	minus 5%/Jahr II II	1		
	3		mind. 3 UL Besitzer gleichen Musters sind positiv	UL entspricht zu 100% meinen Vorstellungen		3	
	3		Musterfamilie, Verein mit gemeinsamen Treffen	Cockpit ist für mich bequem u. ergonomisch		3	
		5	Kaufpreistabelle über alle Herstellungsjahre zu finden	Pedale u. Sitze sind verstellbar			5
		5	L-Akte lückenlos (JNP, Wartung, Rep. Motor/Zelle, LTA)	mindestens 1 Position ist verstellbar		3	
	3		L-Akte oberflächlich aber vorhanden u. nachvollziehbar	Ich denke das UL ist zu teuer	1		
1			L-Akte teilweise vorhanden	Ich denke das UL ist preislich OK		3	
	3		LTM u. TM usw. alle erledigt und vorhanden				
		5	Meine Wägung stimmt mit Wägebericht überein				

### Achtung:

1. Füllen sie evtl. weitere ihnen wichtige Punkte in diese Liste vor ihrem Kauf ein.
2. Lassen sie sich nicht auf schöne Versprechungen ein, wenn diese nicht schriftlich, z.B. in den Kaufvertrag, stehen.
3. Kontrollieren sie am besten alles genau mit Hilfe eines Beraters ( z.B. Prüfer Kl. 5)
4. ....
5. ....

### Bewertung:

Sie sollten bei der Zusammenrechnung ihrer Punkte, für das von ihnen betrachtete UL – Flugzeug, mindestens auf ein Ergebnis von 90% aller möglichen Punkte kommen. Also in unserer Beispielliste 117 Pkt.

Nehmen sie ruhig Abstand von einem UL Kauf, wenn es nicht klappt. Der Markt bietet noch viele Muster. Nehmen sie sich Zeit. Wenn sie von ihren eigenen Wünschen unter Kaufdruck, ohne gute Ergebnisse

kommen, bereuen sie das später evtl.

**Wir wünschen viel Erfolg !!!**

## Erklärungen, Überlegungen und Erfahrungen zur Tabelle

1. Zellenbau in Deutschland ermöglicht oft auch eine Besichtigung oder Gespräch im Werk. Besonders wichtig, wenn du bei evtl. auftretenden Problemen, mit den Gesprächsergebnissen des Musterbetreuers oder Importeurs nicht zufrieden bist. **Kommt in der Praxis öfters vor!**
2. Eine kurze Straßenentfernung zum Importeur/Musterbetreuer macht einen Besuch vor Ort schneller möglich. Schauen sie sich dort ruhig um. Es ist wichtig das Ersatzteile für ihr zukünftiges UL vorrätig sind. Wenn nicht, muss er die wieder im Werk (evtl. Ausland) bestellen. **Je nach Ernsthaftigkeit ihres zukünftigen Musterbetreuers/Importeurs und der Werkslogistik, können da schon mal Wochen oder Monate vergehen.** Selbst wenn das Herstellerwerk im Ausland zertifiziert ist nach.....900....???
3. Ein UL Musterbetreuer/Importeur/Hersteller der für seine Kunden auch die Folgekosten seines Hobbys (z.B. Ersatzteilpreisliste mit Datum usw.)im Internet veröffentlicht, ist vertrauenswürdig. **Wird in der Praxis, auch von den Vertretern teurer UL Flugzeugmustern, sehr oft nicht gemacht.**
4. Eine kurze Straßenentfernung zum Hersteller/Importeur/Musterbetreuer macht evtl. Reparaturen im Werk schneller möglich. Fragen sie auf jeden Fall, wie ihr zukünftiges UL Flugzeug, im Fall der Fälle, ins Werk kommt? Müssen sie das selber organisieren? Gibt es dafür geeignete Anhänger im Werk? **Bei angeblichen geeigneten Transportmöglichkeiten (Anhänger usw.), hat es schon manch weinendes Auge des Besitzers gegeben.** In welcher Zeitspanne wird es abgeholt und die Reparatur erledigt? **Je nach Ernsthaftigkeit ihres zukünftigen Musterbetreuers/Importeurs und der Werkslogistik, können da schon mal Wochen oder Monate vergehen.** Selbst wenn das Herstellerwerk im Ausland zertifiziert ist nach Din900.....usw. Dadurch kann z.B. ihr Hobby für eine Flugsaison ausfallen. **Hier gibt es evtl. in Zukunft, auf dem deutschen Markt Hersteller, die in solchen Fällen UL Leihflugzeuge bereit stellen.**
5. Leider gibt es trotz Internet, nur sehr eingeschränkte Möglichkeiten, um den Kaufpreis des jeweiligen Baujahres zu ermitteln. Wer aber möchte z.B. für ein gebrauchtes UL Flugzeug nach 13 Jahren mehr bezahlen, als der früherer Neupreis. **Achtung im Internet finden sich immer wieder UL Flugzeuge die nach z.B. 13 Jahren mehr kosten als der früher (siehe Liste unten mit Internetfunden)Neupreis.** Da kann evtl. nach wenigen Jahren ein böses Erwachen das Hobby stark behindern. Besonders wenn sie persönlich in einigen Jahren evtl. wieder verkaufen wollen. **Also bestehen sie auf Einsicht der original Kaufrechnung!** Wahrscheinlich bekam der damalige Erstkäufer auch noch einen Kaufrabatt. Bedenken sie auch, das gute UL Flugzeuge heute, durch ihre weitere Entwicklung nach 13 Jahren, um Lichtjahre besser geworden sind. (Sicherheit, Baureihenänderung, Musterveränderung, Werkstoffe, usw.)  
Beispiel: Hat 1997 ein aerodynamisch gesteuertes UL mit Rabatt ca. 59.000,- DM (ca. 30000,-€) gekostet, wollen sie unter Beachtung eines Wertverlustes v. 5%/Jahr, heute wirklich noch 15.000,-€ bezahlen???  
Im Aerokurier 3/2007 Seite 103 steht: Im ersten Jahr verliert ein UL durchschnittlich 20 bis 25 Prozent seines Wertes, in den folgenden Jahren etwa 10 Prozent.  
**Da es nichts ähnliches wie z.B. eine Wertliste im Autohandel gibt, lassen sie sich von einen Fachmann/frau beraten! Oder sogar den Kauf tätigen. Hier können schnell viele hundert Euro gespart werden.**
6. Bei einem Zuladungsgewicht unter 170 – 180 kg sollten sie von dem UL Muster Abstand nehmen. **Es sei denn, sie und ihre Partnerin wiegen gemeinsam weniger als 140kg.** Hier haben schon manche Diätpläne eine Partnerschaft zerstört.
7. Schauen sie sich die Zulassungszahlen der UL Muster an. Machen sie sich dazu eigene Gedanken. **Manch ein UL Flugzeug ist zwar schon seit Jahren auf dem Markt, aber immer in der Liste ganz unten.** Überlegen sie was für sie wichtig ist. Kleine Zulassungszahlen könnten evtl. ein Hinweis auf lange Wartezeiten für Ersatzteile, wenig Service, schwer zu fliegendes Muster usw. sein.
8. Ausgiebige Probeflüge, kompetente Beratung ohne Zeitdruck, sollten ihnen persönlich wichtig sein. Ein UL was am Markt sehr beliebt ist, wird pro Monat evtl. mehrere Male neu verkauft. Hier gibt es also Möglichkeiten sich in der UL Welt ausreichend zu informieren. Der Hersteller wird auf seiner Internetseite ebenfalls für ausreichende Informationen sorgen. **Mit ein wenig Aufmerksamkeit haben sie dadurch die Möglichkeit, gute oder schlechte Hersteller zu erkennen.** Ziehen sie auch hier die Möglichkeit einer Beratung durch einen Fachmann/frau in Betracht. Hier können sie viel Geld durch böses Erwachen sparen!

9. Alles was beim Kauf besprochen wurde, sollte auch im Kaufvertrag stehen. Seien sie da nicht nachlässig. Auch, wenn vorhanden, sollte der Partner zum Kaufobjekt ein gutes Gefühl haben. Das macht glücklich!  
**Überlegen sie was ihnen wichtig ist.**
10. Ob ein UL leicht zu reparieren ist, liegt an der Bauweise, der Ersatzteilversorgung und ihren eigenen technischen Fähigkeiten. Einfachere UL Flugzeuge können oft von ihrem zukünftigen Haltern/Besitzern mit geringen technischen Fertigkeiten, instand gehalten werden. **Achtung: Überlegen sie, ob sie spätere oft teure Arbeiten in Werkstätten, eingeplant haben!**
11. Lebenslaufakte ist zwar im privaten Bereich eine Kann-Sache. Aber wenn die nicht, oder nur teilweise und oberflächlich geführt wurde, haben sie keine Möglichkeit, das UL Flugzeug richtig ein zu schätzen. Hier kommt es übrigens immer wieder vor, das gute Besitzer eines UL Flugzeuges, zwar peinlich genau die Motorkontrollen durchführen, aber die vom Hersteller erwarteten Zellenkontrollen einfach vergessen. Auch Originalrechnungen von Ersatzteilen und durchgeführten Reparaturen sollten vorhanden sein. **Alles sollte im Bordbuch vermerkt sein. (JNP, LTA v. Hersteller, TM von den Verbänden, Zellen u. Motorkontrollen, usw.)** Holen sie sich vor der Besichtigung z.B. alle Sicherheitsmitteilungen eines UL Flugzeuges bei den Verbänden.
12. Mehrfach taucht in dieser Checkliste die Beratung eines Fachmannes/frau auf. Das macht Sinn wenn sie evtl. noch sehr wenig Erfahrung in der Welt der UL Fliegerei haben. Dieser sollte aber unabhängig und gut sein. Kennt er evtl. den Verkäufer persönlich sehr gut, ist Vorsicht geboten. Nicht jeder Mensch hat hohe Ehrbegriffe. **Hier hilft ihnen evtl. ein gutes Bauchgefühl oder der Rat ihres Partners/in.** Scheuen sie nicht die Kosten von ein paar Euro. Diese werden auf jeden Fall eingespart. Selbst wenn er ihnen vom Kauf abrät kann es sein, dass sie auf lange Sicht viel Ärger und Geld gespart haben!
13. Eigene Erfahrungen/Überlegungen/Fragen

1.
2.
3.
4.
5.

**Ihre gründlichen Überlegungen und Abwägungen werden ihnen zum UL Fliegen mit Freude verhelfen!**

**Checkliste als schnelle Handliste für die erste Auswahl zum Ausschneiden**

<u>Obligatorische Unterlagen</u>	<u>Lebenslaufakte u. Bordbuch</u>	<u>Technischer Check</u>
Eintragungsschein	Packintervall Rettungssystem	Motor (Optik u. Laufzeit)
FHB (Betriebshandbuch)	Laufzeiten v. Motor u. Propeller	Propeller
Wägebericht	Dokumentation LTAs, usw.	Batterie
Ausrüstungsverzeichnis	Dokumentation Störungen	Bremsen
Genehmigungsurkunde Funk	Dokumentation Reparaturen	Ruder
Lärmzeugnis	Dokumentation Kontrolle Zelle	Fahrwerk u. Reifen
Lufttüchtigkeitszeugnis	Dokumentation Kontrolle Motor	Zelle (Zustand, usw.)
Stück- u. Nachprüfscheine (JNP)		Zustand u. Funktion Avionik
Nachprüfscheine Funk/Transponder		Funk- u. Transpondertyp
<u>Dokumente für den Kauf</u>	<u>Probeflug</u>	<u>Preis usw.</u>
Musterkaufvertrag mit Mängelliste	Geradeausflugverhalten	Rechnung v. Neukauf
Antrag auf Änderung des Luftsportgeräteverzeichnisses Infolge von Eigentumsänderung	Kurvenflugverhalten	Rechnung Zusatzausrüstung
	Vibrationen u. Geräusche	Rechnung Motorkontrollen
	Funktion der Avionik	Rechnung Zellenkontrollen
Nachweis Haftpflichtversicherung	Trimmverhalten	

## Hilfe für die persönlichen Kalkulation.

**Neupreise mit Baujahr von verschiedenen UL Mustern im Internet entdeckt.**

Diese Liste nimmt nicht für sich in Anspruch genau u. fehlerfrei zu sein.

Muster	Baujahr	Preis	Bemerkung
D-3 Sunwheel	2000	70.000,- DM	Flugfertig je nach Ausstattung und Motor
Fascination D-4	2001	118.500,- DM	Flugfertig je nach Ausstattung und Motor
P 92 Echo	2001	86.000,- DM	Flugfertig mit Rettungssystem und 80PS Rotax
P 96 Golf	2001	120.000,- DM	Flugfertig mit 80 PS Rotax
KPD-2U (Kappa)	2001	117.700,- DM	Flugfertige Basisvariante mit 80PS Rotax
Pioneer 200	2006	49.900,- €	Flugfertige Basisvariante mit 80PS Rotax
Pioneer 200	2009	54.980,- €	Flugfertige Basisvariante mit 80PS Rotax
Pioneer 300	2000	140.000,- DM	Flugfertig mit 100 PS Rotax
TL-232 Condor	1999	67.100,- DM	Flugfertig je nach Motor (Rotax 582 u. 912)
TL-96 Star	1999	108.000,- DM	Flugfertig mit 80 PS Rotax
Eurostar	2000	116.900,- DM	Flugfertig mit 80 PS Rotax
Eurostar	2005	67.580,- €	Flugfertig mit 80 PS Rotax und Funk
CT Flight Design	2000	105.000,- DM	Flugfertig mit 80 PS Rotax
Eurofox Space	1998	86.700,- DM	Flugfertig mit 80 PS Rotax
C 42 A	1998	74.750,- DM	Flugfertig mit 80 PS Rotax
Breezer	2001	93.000,- DM	Flugfertig mit 80 PS Rotax/ BMW
Eurofox	2000	86.000,- DM	Flugfertig mit 80 PS Rotax
FK9 Mark 3	2000	100.000,- DM	Flugfertig mit 80 PS Rotax

Die Preise in **DM** wurden rot gekennzeichnet. Ab 2002 wurde der € eingeführt

**Rechenbeispiel:** Ein UL Flugzeug wurde 1999 für 60.000,- **DM** gekauft

1. Jahr	2000	- 25%	= 45.000,- <b>DM</b>
2. Jahr	2001	- 10%	= 40.500,- <b>DM</b>
3. Jahr	2002	- 10%	= 36.400,- <b>DM</b>
4. Jahr	2003	- 10%	= 32.805,- <b>DM</b>
5. Jahr	2004	- 10%	= 29.525,- <b>DM</b>
6. Jahr	2005	- 10%	= 26.572,- <b>DM</b>
7. Jahr	2006	- 10%	= 23.915,- <b>DM</b>
8. Jahr	2007	- 10%	= 21.523,- <b>DM</b>
9. Jahr	2008	- 10%	= 19.371,- <b>DM</b>
10. Jahr	2009	- 10%	= 17.434,- <b>DM</b>
11. Jahr	2010	- 10%	= 15.690,- <b>DM</b>
12. Jahr	2011	- 10%	= 14.121,- <b>DM</b>
13. Jahr (heute)	2012	- 10%	= 12.709,- <b>DM</b>
14. Jahr (bald)	2013	- 10%	= 11.438,- <b>DM</b>

**Also Augen auf beim Gebrauchtkauf von UL Flugzeugen!**

Es handelt sich nicht um wertvolle Oldtimer.