

Die Wiederentdeckung der Langsamkeit

Nachschau AERO 2009: Der Weg – sprich der Flug – ist das Ziel im Luftsport, sagt Flügel-Autor Leon-Alexis Schweizer. Darum hat er den Fokus seiner persönlichen Anmerkungen zur Entwicklung der 3-Achsgesteuerten Luftsportgeräten nicht auf „höher, schneller und weiter“, sondern auf „praktisch, alltagstauglich und gutes Preis/Leistungsverhältnis“ gelegt.



„Der Weg, das heißt der Flug ist das Ziel.“



So wie sich die AERO dieses Jahr wieder mit mehr Ausstellern und mehr belegter Hallenfläche vergrößert hat, so sind auch bestimmte Sparten der Fliegerei „unverhältnismäßig mehr“ gewachsen. Für die ultraleichte Fliegerei wurde mehr Hallenfläche benötigt, die zudem sehr intensiv mit Ausstellern belegt waren. Das galt nicht im gleichen Umfang für die „Echo-Fliegerei“. Hier sind besonders die flächenmäßig großzügig aus- und aufgestellten Flugzeuge in so mancher Halle aufgefallen. Die alte „Herrlichkeit“ gehört dort wohl der Vergangenheit an und das lag sicher nicht nur an der angespannten globalen wirtschaftlichen Situation. Doch sind wir ehrlich, „Echofliegen“ war noch nie und wird auch nie – aufgrund der hohen Kosten – ein „Massensport“ sein.

Leicht erschrocken bin ich als UL-Flieger trotzdem bei der Erkenntnis, dass auch in der ultraleichten Fliegerei ein massiver Trend zu immer schnelleren und damit immer teureren Luftsportgeräten eingesetzt hat. Vor allem Vollkunststoff-Flugzeuge knacken heute locker die 100.000 Euro Preismarke. Ist zum Beispiel die Sirius nun das x-te Cessna-Duplikat oder hat es die Power, einer FK 9, Remos oder gar CT Marktanteile abzuja-gen? So kann man zumindest über die Steuerung via Steuerhorn geteilter Meinung sein. „Mein Ding ist das nicht“, aber verarmte Cessnaflieger finden darin vielleicht eine Alternative zu den „Avgas saufenden Dampfmaschinen-Monstern“ – oder wie soll man Motoren bezeichnen, die auf dem Reißbrett schon vor mehr als 60 Jahren entstanden sind?

Nichtsdestotrotz muss man genau hinschauen, um sich bei der Modellwahl nicht zu vergreifen und anstatt eines langlebigen, hochwertigen und schnellen Luftsportgerätes nicht doch nur ein geringwertiges „Plastikflugzeug“ erstanden zu haben, das letztlich als Sondermüll entsorgt werden muss. Die andere Gefahr ist, der Hersteller ist finanziell nicht potent genug, um sich am Markt halten zu können und schon fällt der Marktwert einer solchen Flugzeuginvestition nahezu ins bodenlose.

Die bunte Vielfalt der Luftsportgerätearten vergangener Jahre droht im grauen Einerlei einer „Geschwindigkeitsrauschmonokultur“ unterzugehen. Deshalb möchte ich an dieser Stelle den Fokus anstatt auf „höher, schneller, weiter“ lieber auf „praktisch, alltagstauglich und gutes Preis/Leistungsverhältnis“ legen.

Es ist die Wiederentdeckung der Langsamkeit, denn „der Weg, das heißt der Flug ist das Ziel“. Wir sind VFR-Flieger, und somit ist das Wetter die wahre uns beherrschende Geschwindigkeitskomponente und nicht ein „schnelles Flugrennpferd“. Wer es wirklich eilig hat, um in einem bestimmten Zeitraum von A nach B zu kommen, sollte entweder einen Linienflug wählen oder doch lieber die Instrumentenflugberechtigung zulegen.

Okay, zugegeben, zwischen schnellen und langsamen ULs liegen leicht und locker 100 km/h Höchstgeschwindigkeitsunterschied. Trotzdem huscht die Landschaft z.B. beim UL-Flug in Italien mit maximal 500 Fuß über Grund auch schon bei 150 km/h mehr als schnell vorüber. Wanderfliegen, das ist für mich eine der großen Stärken der Luftsportgeräte. Sie ist gepaart mit Eigenschaften wie kurze Start- und Landestrecken, gute Langsamflugeigenschaften und ein robustes Fahrwerk, um auch mal auf einem „Kartoffelacker“ ohne Schäden landen zu können. Deshalb möchte ich an dieser Stelle exemplarisch drei ULs aus dieser Kategorie kurz vorstellen.

»Kommentar«

RANS S6

Obwohl die Rans S6 dieses Jahr nicht auf der Messe zu sehen war, erwähne ich sie hier an erster Stelle. Laut Musterbetreuer wird sie demnächst die Auflastung auf 472,5 kg erhalten. Auch ist wohl mit einer Schleppzulassung zu rechnen. Besonderheiten sind die zwei Flächentanks mit zentralem Sammelntank, Fußspitzenbremse, Zuladung im Schwerpunkt und Drehstabfedern aus Metall als Fahrwerksbeine.

SAVANNAH

Als Urahn hatte die Savannah eine Zodiac 701, da gab es wohl auch mal eine engere Zusammenarbeit. In der aktuellen Version ist sie hervorragend verarbeitet mit inzwischen ansprechendem Design und natürlich guten Reiseflugeigenschaften (so 170 bis 185 km/h).

MAVERICK

Als Dritte im Bunde möchte ich die Maverick als „Newcomer“ hier anführen. Sieht sie nicht aus wie eine etwas geschrumpfte Wild Thing? Ja richtig, aber anders als Ihr denkt, denn eigentlich ist es genau umgekehrt: Die Wild Thing wurde annodazumal vom kanadischen Bauplan abgekupfert. Somit liegt der Maverick eine ausgereifte Buschkonstruktion zugrunde. Der Flieger hat umwerfend viel Platz (ja man kann darin sogar liegen) und trotzdem ein wirklich bescheidenes Leergewicht.

Diese drei Luftsportgeräte – neben einigen anderen, die sich ebenfalls den traditionellen Werten der ursprünglichen Ultraleicht-Fliegerei verschrieben haben – verbinden hervorragende Flugeigenschaften und noch bezahlbare Anschaffungskosten. Das sind ein prima Preis/Leistungsverhältnis, geringe laufende Instandhaltung, Langlebigkeit, Robustheit, Geräumigkeit, Komfort und geringes Leergewicht, das heißt große Zuladung. So macht die UL-Fliegerei wieder Spaß. Es liegt an uns, durch unsere Kaufentscheidung eine solche Entwicklung weiter zu stärken und zu fördern, um nicht Gefahr zu laufen, eines Tages feststellen zu müssen, die „Echofliegerei“ ein zweites Mal erfunden zu haben mit allen ihren berechtigten, höheren technischen Anforderungen an Pilot und Material.

Leon-Alexis Schweizer «



Maverick



Maverick

Information ist alles.



NEU
jetzt

» **Welt – Index Free Flight** zeigt alles, was sich um fussstartfähige Fluggeräte dreht: Paraplanes, Rucksackmotoren, Drachen, inklusive einer umfassenden Übersicht der Motoren, Zubehör, Schulungsmöglichkeiten, uvm. **Welt – Index Free Flight** jetzt am Kiosk oder direkt zu bestellen bei:



NEU
ab Juli

» **Welt – Index UL & Flugzeug** ist seit 15 Jahren Marktführer im Luftfahrtbereich Sport- und Freizeit und das nicht nur in Europa, sondern weltweit - in deutscher, französischer oder englischer Sprache. **Welt – Index UL & Flugzeug** ab Juli neu am Kiosk oder direkt vorbestellen bei:

Flying Pages GmbH Postfach 10 01 69 ★D-10561 Berlin
Telefon +49 (0)30/347 09 - 123 ★ Fax: +49 (0)30/347 09 - 124
eMail: rosi@flying-pages.com ★ Internet: www.flying-pages.com