

UL-Segelflug? Ich bin doch nicht verrückt!

Teil 1



Banjo-Schlepp am UL im Rahmen der Ultraleichtsegelflug-Umschulung in Bad Sobernheim

„Sind das wirklich alles Spinner, Lebensmüde oder Hasardeure!?“

Mit diesen oder ähnlichen Begriffen stempeln „richtige“ Piloten nicht selten UL-Segelflieger ab. Die große Mehrheit der Segelflugpiloten hat für den „kastrierten Segelflug“ (alias den ultraleichten Segelflug) nur ein mitleidvolles Lächeln übrig. Kaum ein Segelflieger kann sich vorstellen, freiwillig in einen „fliegenden Joghurtbecher“ der Marke Banjo einzusteigen und sich damit auch noch in die Thermik zu stürzen. Bis vor kurzem war ich selbst noch ein überzeugter Skeptiker, der sich beim Thema UL-Segelflug nur kopfschüttelnd mit dem Finger an die Schläfe tippte.

Vor nicht allzu langer Zeit aber bin ich blitzartig vom Saulus zum Paulus mutiert. Während eines Besuchs beim LSVRP in Bad-Sobernheim wollte ich für einen Artikel nur ein paar Informationen zu den technischen Lehrgängen einholen. Dann aber erzählte mir Carl-Otto Weißel noch so ganz nebenbei etwas von einer „Banjo-Woche“, speziell für Segelflieger mit Lizenz: eine schnelle und sehr kostengünstige Möglichkeit zum Scheinerwerb für den UL-Segelflug. Die weiteren Informationen führten dann wohl zu einer Kettenreaktion in meinem bis dahin sehr stabilen Immunsystem gegen den „ULSF-Bazillus“ ...

Lizenz auf Lebenszeit – kein Medical erforderlich

Am nächsten Tag meldete ich mich bereits an. Lediglich eine „Einweisung in die Besonderheiten eines Gleitflugzeuges“ sowie der „Nachweis der sicheren Bedienung eines solchen“ (i.d.R. drei F-Schlepps im Banjo am UL) sind gefordert – kein Scheinverfall, kein Medical, was bei fortgeschrittenem Pilotenalter schon einmal von Vorteil sein kann. Nach meinem dritten Flug im Banjo (bis 2 200 m über Pferdsfeld) war ich von dieser Art der Fliegerei nicht nur begeistert: Ich war bereits ein überzeugter ULSF'ler!

Da ich außer dem Banjo noch keine anderen UL-Segelflugzeugtypen kannte, holte ich erst einmal ausführliche Informationen ein. Bei meiner Suche stieß ich auf dreiachsgesteuerte UL-Segelflugzeugtypen wie den Carbondragon, den Swift-Light (Nurflügler) und

den Archaeopteryx. Alles sehr leichte und recht interessante Konstruktionen, doch durchweg nichts für mich. In diese „Dinger“ steigt man nämlich nicht ein – die zieht man sich an oder stülpt sie sich über. Sie sind also eher für Drachenfieger geeignet; genau für diese wurden sie schließlich auch entwickelt. Man steigt auf einen Berg, schlüpft in die Konstruktion hinein und wartet auf etwas Gegenwind. Schließlich rennt man flott den Hang hinunter – voll guter Hoffnung, dass die Flächen ganz schnell tragen und einen in die Lüfte heben werden, bevor man stolpert und kopfüber im nächsten Kuhfladen stecken bleibt. Also nicht wirklich das, was ich mir unter einem UL-Segelflugzeug vorgestellt hatte!

ULF-1 – beliebt seit 40 Jahren

Dann bin ich auf das ULF-1 gestoßen. Von Heiner Neumann und Dieter Reich bereits Anfang der Siebzigerjahre konstruiert, ist es wohl das bekannteste und eindrucksvollste UL-Segelflugzeug. Kantig, klobig und klotzig gebaut, versprüht das ULF-1 auf den ersten Blick den Charme eines Lastenseglers und nicht die Eleganz moderner Segelflugzeuge. Vielleicht auch gerade deshalb hat das ULF-1 in der Ultraleicht-Szene schon immer seine Liebhaber gefunden. Mindestens 40 ULF'en soll es weltweit geben. Das Besondere am ULF-1 ist nicht nur seine bullige Form. Man kann es nicht „von der Stange“ kaufen, es wird im besten Fall vererbt. Meistens aber muss



Nicht kaufen, nur selbst bauen kann man den ULF-1



Links oben: Herbert Stümpel aus Paderborn im Cockpit seines ULF-1, den er in 5-jähriger Bauzeit in liebevoller Kleinarbeit im Keller seines Hauses nach Bauplan selbst gefertigt hat. Eine handwerkliche Meisterleistung, für die er 2002 von der Oscar-Ursinus-Vereinigung einen Preis „für die hervorragende Bauausführung“ erhalten hat.

Links unten: Spartanisch – kostengünstig – funktional, so kann man die Instrumentierung im ULF-1-Cockpit bezeichnen. Höhenmesser, Fahrtmesser und Vario anstelle des sonst bei Segelflugzeugen üblichen „Uhlenladens“, der ganz schön ins Geld laufen kann.



entsprechende Leisten und Brettchen nach Plan zerlegt und dann auf einer selbst gebauten Helling zusammengesetzt und verleimt.

Die „Hightech-Stoßdämpfer“ für die Kufe sind kostengünstig im Tennisshop für 1,50 €/Stück erhältlich. Den sonst üblichen „Uhlenladen“ sucht man im Cockpit des ULF-1 vergebens: Fahrtmesser, Höhenmesser, Vario – das reicht. (Natürlich alles ohne Formulare aus der Druckerei der Europabehörde und ohne den preistreibenden Prüfer- Stempel.) Da der UL-Segelflug auch von den europäischen „Luftverkehrsharmonisierern“ nicht ernst genommen wird, hat man ihn bei der Entwicklung der entsprechenden Vorgaben wohl schlicht vergessen: kein IHP, kein Bordbuchzwang. Selbst einen Jahresnachprüfzwang gibt es nicht. Ein UL-Segelflugzeug ist also gänzlich in den Verantwortungsbereich des Halters gestellt. Lediglich den Flugschein muss dieser absolvieren, wobei es diese Einschränkung wieder nur bei uns in Deutschland gibt.

man es selbst bauen – in rund 1.000 Stunden Arbeitsleistung. So machte es Jahren Herbert Stümpel aus Paderborn. In knapp fünf Jahren konstruierte er im Keller seines Hauses seinen schicken „Ulfi“: ein Meisterstück, dem man die professionelle Ausführung bereits von weitem ansehen kann. Nicht von ungefähr erhielt Herbert Stümpel im Jahr 2002 von der Oscar-Ursinus-Vereinigung einen „Preis für die hervorragende Bauausführung seines ULF-1“.

Geräumiges Cockpit

Das ULF-1 weist zahlreiche Einzelheiten auf, durch die es sich von „normalen“ Segelflugzeugtypen unterscheidet. Beim Blick ins große Cockpit fällt sofort der auf der rechten Seite und in Brusthöhe angeordnete Steuerknüppel auf. Natürlich selbst geschnitzt und selbst geschweißt, wie alles auch an der D-NZJH von Herbert Stümpel. Böse Zungen behaupten, dass es sich beim Sidestick des A320 lediglich um ein Plagiat des ULF-1-Steuerknüppels handelt.

Für alle UL-Segelflugzeuge gilt, dass keine luftfahrtgeprüften Teile vorgeschrieben sind, wodurch das Materialbudget in überschaubaren Grenzen bleibt. Das Material für die erforderlichen Leisten des Holzgerippes wird einfach „aus dem Vollen“ geschnitzt. Eine dicke Bole Kiefernholz zum Preis von ca. 100 €, aus dem örtlichen Holzhandel oder direkt aus dem Sägewerk, wird mittels Kreis- und Bandsäge in

Leer nur 55 kg

Fertig montiert bringt das ULF-1 (ohne Rettungssystem) gerade mal 55 kg auf die Waage. Neben dem geringen Gewicht erfordert auch der niedrige Geschwindigkeitsbereich (35/80 km/h) besondere Startmethoden. Fußstart, Autostart und Gummiseilstart sind dabei zwar die einfachsten und auch kostengünstigsten Varianten, aber auch für F-Schlepp ist das ULF-1 zugelassen. Nicht hinter einer Remo, einem Mose oder einem UL, sondern nur am Haken eines Trike. Recht gemütlich und in flachem Winkel erfolgt der Start an einer Drachenwinde – für Segelflieger alles sehr gewöhnungsbedürftig. Das Besondere dabei ist allerdings, dass bei etwas Gegenwind auch sogenannte Stufenschlepps möglich sind. Bei ausreichender Seillänge auf der Trommel kann das ULF-1 in mehreren Stufen auf eine Ausklinkhöhe von über 1.000 m geschleppt werden. Von 1.000 Metern an der Winde aber können Segelflieger doch nur träumen!

Im im nächsten Heft werden wir UL-Segelflugzeuge mit weit besseren Leistungsdaten vorstellen, die den Vergleich mit herkömmlichen Segelflugzeugen nicht zu scheuen brauchen. ☺

Text und Fotos: Klaus Burkhard

The Online-Shop für Luftfahrtbedarf

WARTUNGSMITTEL
Die meisten mit dem IRL auf dem Landeplatz

PILOTENBEDARF
Die größten in Europa für alle Segelflugzeuge, Sportflieger, Motorflieger, Tandem U.K.B.

PFLÉGE
Für die Flugzeugteile bis zum WPC-Computer

AVIONIK
Mehrfache Funk mit elektronischer Steuerung – steuern Sie über ein!

irlshop
Telefon: (07151) 243 12
Email: kontakt@irlshop.de
www.irl-shop.de