

UL-Segelflug? Ich bin doch nicht verrückt!

Teil 2



Ein bisschen verrückt muss man wohl tatsächlich sein, wenn man sich in einem fragilen Flugapparat wie dem ULF-1 in die Thermik stürzt. Ich kann mich noch sehr gut daran erinnern, wie in den Siebzigerjahren der Drachenflug seinen Einzug in die Fliegerwelt hielt. Ohne besondere Ausbildung stürzten sich damals wahre Kerle den Abhang hinunter, deren Leben buchstäblich am seidenen Faden hing. Mit einem kurzen dünnen Seil hingen sie an einem deltaförmigen, stoffbespannten Gestell aus drei dünnwandigen Alurohren und ein paar dünnen Stahlseilen.

Wer hätte damals daran geglaubt, dass sich der Drachenflug so etablieren würde? Nicht anders ist aus meiner Sicht die UL-Segelflugszene zu bewerten. Auch die ULSF'ler wurden anfangs von den „richtigen Fliegern“ nicht wirklich für voll genommen. Sie galten als Spinner, die mit aller Gewalt versuchten, sich auf eine etwas ungewöhnliche Weise das Leben zu nehmen.

Mehr Lizenzen

Zugegeben: Bei den UL-Segelfliegern handelt es sich immer noch um einen überschaubare Gruppe von gerade mal 539 Scheininha-



Werner Metzger von der SFG Hotzenwald beim Aufbau seines Banjo auf dem Domberg.

Auch beim Windenstart an der Drachenflugwinde zeigt das Banjo ein gutmütiges Flugverhalten ähnlich einer Ka8. Lediglich der relativ ungewohnt flache Steigwinkel ist zu Anfang etwas gewöhnungsbedürftig. Die erreichten Ausklinkhöhen sind aber trotzdem recht gut.

bern (Stand 31.12.2010/DAeC). Doch die Zahl der ultraleichten Segelfluggpiloten nimmt inzwischen rasant zu. Im Jahr 2010 hat das Luftsport-Gerätebüro des DAeC 49 neue Lizenzen erteilt. Tendenz weiter steigend. Alleine auf dem Hornberg wurden im Herbst 2010 innerhalb von sechs Wochen 14 neue ULSF-Scheininhaber in die ultraleichte Fliegerfreiheit entlassen, nachdem der DULSV (Deutscher Ultraleicht Segelflugverband) der Segelflugschule Hornberg eines seiner beiden Verbandsflugzeuge vom Typ BANJO zur Nutzung überlassen hatte. Doch gemessen an den Zahlen der ca. 30 000 deutschen Segelfluggpiloten handelt es sich bei den UL-Segelfluggpiloten immer noch um eine kleine „Randgruppe“, die es bisher noch nicht so richtig verstanden hat, sich durch entsprechende PR-Arbeit ins rechte Licht zu setzen. Dabei haben sich inzwischen sich die Ultraleichten zu leistungsfähigen Segelflugzeugen gemausert, die mit respektablem Leistungswerten aufwarten können.

Erstaunliche Leistungen

Lag die beste Gleitzahl eines ULF-1 noch bei bescheidenen 16 (bei ca. 55 km/h) und einem geringsten Sinken von 0,8 m/s, so bringt es das Banjo bereits auf eine Gleitzahl von 28 (bei 75 km/h) und einem geringsten Sinken von 0,62 m/s (bei 60 km/h), was fast der Verdoppelung des Gleitverhältnisses entspricht. Doch das ist noch lange nicht das Ende der Fahnenstange bei den Ultraleichtgewicht-

| Jahr | Lizenzen gesamt | Lizenzen neu |
|---|-----------------|--------------|
| 2007 | 428 | 27 |
| 2008 | 447 | 14 |
| 2009 | 480 | 33 |
| 2010 | 539 | 49 |
| Anstieg um 26% in drei Jahren mit weiter steigender Tendenz | | |



Letzte Vorbereitungen zum 1. Banjo-Start, anlässlich einer Umschulung für PPL-CInhaber in der Pfingstwoche 2010 beim LSVRP Bad Sobernheim.

ten, sondern vielmehr erst der Anfang einer viel versprechenden Weiterentwicklung – wie man an der Neuentwicklung des Typs GFW-3, dem SparrowHawk und anderen unschwer erkennen kann. Das Banjo, eine aus Tschechien stammende Flugzeugkonstruktion, fällt in die Gruppe der „motorlosen Luftsportgeräte“, für die es außerhalb der stark reglementierten EASA-Welt nur wenige Vorschriften gibt. Die technische sowie flugbetriebliche Sicherheit ist bei den Ultraleichten weitestgehend in die Verantwortlichkeit der Halter gestellt. „Weniger staatliche Regulierung – mehr Eigenverantwortung“ ist das Motto des UL-Segelfluges.

70 kg leichter als Ka8

Was Leistungsdaten und Flugeigenschaften betrifft, so könnte man das Banjo wohl am ehesten mit einer Ka8 vergleichen. Wer die Ka8 fliegen kann, für den dürfte auch das Banjo keine größere Herausforderung bedeuten. Lediglich die um 70 kg geringere Rüstmasse verlangt eine noch vorsichtigeren Berücksichtigung der Windverhältnisse beim Start, insbesondere aber bei der Landung. Wer den Wind außer Acht lässt, der wird sehr schnell „verblasen“, und der Platz kann somit ganz unerwartet in unerreichbare Ferne rücken.

Natürlich werden solche Außenlandungen speziell in Segelfliegerkreisen „hochgespielt“. Doch mal ganz ehrlich: Waren Außenlandungen bei Überlandflügen mit einer Ka8 so ungewöhnlich? Gehörte es nicht zum „Standard“ eines angehenden Scheininhabers, beim pflichtgemäßen 50-Kilometer-Überlandflug irgendwo auf einem Acker „außenzulanden“ – und das meist auch noch mehrfach?

Attraktiver Preis

Das Banjo aus Tschechien erfreut sich bei uns ständig wachsender Beliebtheit. So haben neben einigen Flugschulen inzwischen auch diverse Luftsportvereine die Zeichen der Zeit erkannt und ihre Vereinsstrukturen um die Sparte UL-Segelflug mittels Banjo erweitert. 15 000 Euro für ein nagelneues Banjo sowie ein nicht von EASA-Vorschriften reglementierter Flugbetrieb samt technischem Handling dürften den ultraleichten Segelflug in den kommenden Jahren weiter vorantreiben.

Wer glaubt, dass ein Banjo nur zum abendlichen Lustflug nach abgeflauter Thermik am heimatlichen Platz taugt, sollte sich die

■ Ultraleicht-Segelflug

Wo gibt es Informationen, wo kann ich die Umschulung/Ausbildung machen, was kostet das?

Informationsquellen zum UL-Segelflug gibt es im Internet unter folgenden Adressen: <http://www.dulsv.de> (Deutscher Ultraleicht Segelflugverband)

Auf dieser Seite findet man reichhaltige Informationen über den UL-Segelflug, Ausbildungsmöglichkeiten innerhalb der dezentralen Verbands-Flugschule, Ausbildungsordnung, Gleitflug-Betriebsordnung, Bauvorschriften, Nfl's usw. http://lsvrp.de/ul/ul_segelflug.htm (Landesluftsportverband Rheinland/Pfalz e.V.)

Der Bereich UL-Segelflug nimmt auf der Verbandsseite des LSVRP verständlicherweise nur einen kleinen Teil dort ein und verweist am Ende wieder auf die Website des DULSV. Trotzdem sehr nützlich, da man in Bad Sobernheim sehr unproblematisch, in kürzester Zeit und zu moderaten Kosten vom Segelflug auf UL-Segelflug umschulen kann. Hierzu steht ein verbandseigenes Banjo (und (neu) auch ein DULSV-Banjo zur Verfügung. Vom 14.-18. Juni 2011 (Pfingstwoche) bietet der LSVRP in diesem Jahr bereits zum 4. Mal eine Banjo-Umschulungswoche an, in der man zum Preis von ca. 120 € vom Segelflug (gültige Lizenz vorausgesetzt) auf UL-Segelflug umschulen kann.

<http://www.ul-segelflug.de> (Website von Klaus Burkhard)

Eine Website mit vielen Informationen rund um den UL-Segelflug. Neben Blogs zu aktuellen Themen findet man dort auch interessante Artikel des Autors, die in einschlägigen Fachzeitschriften veröffentlicht worden sind, zum Download. In der Rubrik „Milestones“ werden zahlreiche UL Segelflugzeuge vorgestellt. Die Seite befindet sich noch im Aufbau und soll in naher Zukunft auch durch ein eigenes Forum erweitert werden, das nur dem Thema UL-Segelflug gewidmet sein soll. Wer in Google den Suchbegriff „UL-Segelflug eingibt, der findet dort natürlich auch Flugschulen und Vereine, in denen man sich zum UL-Segelflugpiloten ausbilden/umschulen lassen kann.

OLC-Meldungen von Werner Metzger von der LG Hotzenwald im südlichen Schwarzwald anschauen.

330 Kilometer Streckenflug

Metzger kam aus der Gleitschirmszene und hatte das ewige Hin und Her am Haushang satt. Er wollte endlich Strecke fliegen und absolvierte dafür die Segelflugausbildung. Anschließend erwarb er sofort ein nagelneues Banjo. 2010 hat er 23 Streckenflüge zum OLC hochgeladen, mit einer Gesamtstrecke von fast 4000 km. Drei der gemeldeten Flüge waren größer als 300 km, die längste Strecke flog er am 23. Juli 2010 mit 330 km zwischen Basel und Baden-Baden/Oos.

Im dritten Teil unserer Artikelserie über UL-Segelflug werden wir weitere ULSF-Typen vorstellen, die mit Gleitzahlen bis 38 aufwarten können. 

Text und Fotos: Klaus Burkhard