

# Ultraleicht-Segelflug

## Rückblick auf das Jahr 2012

Das Jahr 2012 ist für den UL-Segelflug außerordentlich erfolgreich verlaufen. Diverse Highlights haben bei den Ultraleichten dafür gesorgt, dass die aufstrebende Luftsportvariante nicht nur immer mehr Beachtung, sondern auch immer mehr (überzeugte) Anhänger findet. Nicht zuletzt haben hier die erleichterten Umschulungsbedingungen für Segelflieger zu einem rasanten Anstieg der Lizenzen beigetragen.

Während die Zahl der aktiven Segelflieger in den letzten Jahren langsam aber merklich wie ein Alpengletscher dahinschmilzt, erfreut sich der Ultraleicht-Segelflug weiter steigender Beliebtheit. Hier ist die Zahl der seit 2006 erteilten UL-Segelfluglizenzen in den zurückliegenden sechs Jahren um knapp 75% angestiegen. Ein beeindruckendes Plus, wobei die Gesamtzahl von „nur“ 700 Lizenzen natürlich zeigt, dass wir hierbei im Vergleich mit dem „normalen“ Segelflug erst über ca. 2% der Segelflieger sprechen. Die restlichen 98% gilt es somit noch zu überzeugen. Daran wird seit fast drei Jahren mit Hochdruck gearbeitet.

Neben der steil nach oben gerichteten Lizenz-Statistik ist auch die Web-Statistik von UL-Segelflug.de ein aussagekräftiger Indikator für das stetig steigende Interesse der Pilotenschaft an der 120kg-Klasse. 31.526 Website-Besuche im Jahr 2012 von 17.622 Personen, die 85.481 Seiten abgerufen haben sind ein untrügliches Zeichen dafür, schließlich steht die 120kg-Klasse erst am Anfang einer Entwicklung, die für einen neuen Weg in Richtung „bezahlbare Fliegerei“ steht.



Entwicklung der UL-Segelfluglizenzen 2006-2012 gemäß DAeC.  
Zum Vergleich Anzahl der Umschulungen beim LSVRP.

Bereits bei der letzten FI-Fortbildung des LSVRP im September 2011 wurde ein Pilotprojekt gestartet, bei dem erstmals im Lehrgangsprogramm ein eineinhalbstündiger Vortrag zum Thema UL-Segelflug eingefügt worden war. 65 Fluglehrer nahmen damals an dem Lehrgang teil, die Mehrzahl waren Fluglehrer UL und Motorflug. Dass sich nach dem ersten Vortrag mit dem Titel „UL-Segelflug? Ich bin doch nicht verrückt“ spontan mehrere Fluglehrer zur Teilnahme an der nächsten ULSF-Umschulung angemeldet hatten, sprach nicht nur für die Thematik schlechthin, sondern auch für die Richtigkeit des geänderten Programminhalts.

Auf Einladung des Landesverbandes Niedersachsen war der gleiche Vortrag auch Teil der Fortbildung von insgesamt 95 Flugleh-



UL-Segelflugzeug Swift-light beim Windenstart in Bad Sobernheim, im Cockpit der spätere OLC Weltmeister Jaques Bott

rern in Braunschweig. Auch dort kamen Vortrag und Thematik so gut an, dass mehrere Fluglehrer zur 7. und 8. Sobernheimer Banjo-Woche auf den Domberg kamen, um die ULSF-Lizenz zu erwerben. Mit Hedwig Schrader aus Hildesheim hat auch erstmals eine Fluglehrerin mit Begeisterung an einer Sobernheimer Banjo-Woche teilgenommen, mit Gitta Jünemann aus Hamburg folgte im September 2012 dann bereits die zweite Teilnehmerin. Allerdings nicht aus dem Kreis der Fluglehrerschaft, sondern aus der Segel-Kunstfluggilde.

Auch auf der AERO 2012 in Friedrichshafen war das Thema UL-Segelflug erstmals mit einem täglichen Vortrag vertreten. Auf Grund der positiven Teilnehmerresonanz wird es auch 2013 wieder Vorträge auf der AERO geben, diesmal jeweils zwei pro Messtag.

Im Frühjahr 2012 stellte Michael Oswald aus Mittenwald mit dem Jungfernflug seines „Luftikus-2“ der Öffentlichkeit ein weiteres UL-Segelflugzeug vor. Zwar befand sich der Luftikus-2 zum Jahresende noch im Testbetrieb, doch nach Auskunft des Konstrukteurs verlief dieser recht zufriedenstellend. Auf Grund der erzielten Ergebnisse wird es im Winterhalbjahr 2012/2013 noch ein paar Verbesserungen des Tragflächen-Rumpfübergangs geben, danach dürfte der Luftikus-2 seine endgültige Zulassung nach LTF-L erhalten.

Mit der nFl II 23/12 vom 22. März 2012, wurde die lange erwartete „Bekanntmachung von Lufttüchtigkeitsforderungen für aerodynamisch gesteuerte Luftsportgeräte bis 120 kg Leermasse (nicht motorisiert oder motorisiert) (LTF-L)“ veröffentlicht. Damit waren zum Beginn der AERO 2012 endlich die Kriterien für die Prüfung und Zulassung von UL-Segelflugzeugen sowie UL-Motorflugzeugen der 120-kg-Klasse offiziell verkündet. Bei aller Kritik, die es hierzu von verschiedenen Stellen hagelte, werden die deutschen Flieger aber international um diese Vorschrift beneidet. Inzwischen mehrten sich die Zeichen dafür, dass die LTF-L in Teilen oder in ihrer Gesamtheit auch von anderen EU-Staaten übernommen werden könnten. Wer hätte sich jemals vorstellen können, dass die neuen Bauvorschriften neben ihren Auflagen und Einschränkungen auch so viele Erleichterungen und Vereinfachungen bei der Instandhaltung und beim Flugbetrieb mit sich bringen könnten.

Mit D-NULV hatte der LSVRP im August 2012 ein weiteres Banjo in Betrieb genommen. Pünktlich zur 9. Sobernheimer Banjo-Woche war die Banjo-Flotte somit auf drei Flugzeuge angewachsen. Erstmals wurde in diesem Jahr aber auch eine dritte Banjo-Woche angeboten, wodurch die Gesamtzahl der Teilnehmer auf 58 gesteigert werden konnte.

Zum DULSV-Jahrestreffen in der letzten Juliwoche kamen 38 Piloten auf den Domberg. Unter den 27 mitgebrachten Flugzeugen



Archaeopteryx beim F-Schlepp, im Cockpit Konstrukteur und Hersteller Roger Ruppert

der 120kg-Klasse befanden sich erstmals auch drei Swift-Light sowie drei Archaeopteryx, die mit ihren extremen Langsamflugeigenschaften von nur 30 km/h und sagenhaften Steigwerten täglich neu begeisterten. Unter den Teilnehmern waren auch namhafte Piloten wie der mehrfache Drachenflug-Weltmeister Manfred Ruhmer mit seinem Elektro-Swift sowie Roger Ruppert aus der Schweiz, Konstrukteur und Hersteller des Archaeopteryx. Beide Spitzenpiloten waren mit ihren Fluggeräten ohne große Erwartungen auf den Domberg gekommen, beide sind am Ende des Treffens außerordentlich begeistert über die thermischen (Flachland)Verhältnisse des Hunsrücks wieder nach Hause gefahren.

Ein weiterer Höhepunkt und eine Augenweide war die Hütter H-28 von Helmut Kullmann (82) aus Leidersbach, der dieses nach Plan gebaute Holzflugzeug nach zweieinhalbjähriger Bauzeit zum Jungfernfahrt mit auf den Domberg brachte. Zwar ist die H-28 keine Neuentwicklung sondern ein Oldtimer aus den dreißiger Jahren, aber mit einem Leergewicht von lediglich 106 kg ein nach LTF-L zugelassenes UL-Segelflugzeug. Nach dem Jungfernfahrt durch Carl-Otto Weßel ließ es sich der betagte Erbauer natürlich nicht nehmen, sich mit seiner Hütter in die Sobernheimer Thermik schleppen zu lassen.

Während sich früher hauptsächlich ältere Piloten für den Erwerb der UL-Segelfluglizenz interessierten, hat sich der Reiz der ultraleichten Segelfliegerei inzwischen aber auch bei jüngeren Segelfliegern herumgesprochen. Flugspaß pur bei maximaler Sicherheit durch geringe Flugzeugmasse, gepaart mit einer niedrigen Vmin von <55 km/h.

Am 12. Januar 2012 hatte Marlies Eicher auf Archaeopteryx die ultraleichte Szene bereits mit einem Streckenflug von 485,73 km überrascht, dem längsten Streckenflug in der noch kurzen Geschichte des nur 68 kg schweren „Flugsauriers“. Dass solche Streckenflüge aber nicht nur in Australien möglich sind, hat Roger Ruppert mit seinem Ziel-Rückkehrflug am 26. Juli 2012 eindrucksvoll bewiesen. Roger flog von Flims (Schweiz) in Richtung Genfer See bis kurz vor Montreux und wieder zurück. Nach einer Flugzeit von 08:53 Stunden konnte er am Abend einen Streckenflug von 423,62 km in die PHG-Wertungsliste des OLC hochladen. Der Franzose Jaques Bott wurde in der Gruppe PHG auf seinem UL-Segelflugzeug Swift-Light OLC-Weltmeister 2012. Damit errang erstmals ein Pilot auf einem UL-Segelflugzeug den OLC-Weltmeistertitel. Während der Swift weltweit als Hängegleiter gilt, wird er in Deutschland auf Grund seiner aerodynamischen Steuerung rechtlich in die Gruppe der UL-Segelflugzeuge (120-kg-Klasse) eingeordnet und kann aus diesem Grunde nur mit gültiger



UL-Segelflugzeugtypen (ULF-1, Banjo, Swift-Light, Archaeopteryx, Hütter 28) beim DULSV-Treffen 2012 auf den Domberg

UL-Segelfluglizenz geflogen werden. Etwas unglücklich ist dabei allerdings, dass UL-Segelflugzeuge nach deutschem Verständnis OLC-wertungstechnisch in zwei getrennten Wertungsgruppen fliegen. Während Swift und Archaeopteryx der Hängegleitergruppe (PHG) zugeordnet sind, gehen Banjo, Luftikus und GFW-3 in der Gruppe „Gliding“ an den Start und damit in der Masse des Segelflugzeuge förmlich unter. Eine Zusammenfassung in eine UL-Segelflugzeuggruppe wäre somit wünschenswert.

Beim 36. Symposium für Segelflugzeugentwicklung in Darmstadt war erstmals auch das Thema UL-Segelflug vertreten. Mit vier Vorträgen wurden die Teilnehmer dabei in die spannende Welt des UL-Segelfluges eingeführt. Die ultraleichten Samenkörner scheinen bei der einen oder anderen Akaflieg dabei auf fruchtbaren Boden gefallen zu sein, so dass aus diesen Reihen in naher Zukunft wohl mit der ersten Ankündigung zur Konstruktion eines UL-Segelflugzeuges gerechnet werden kann.

Am 16. Dezember gabt Ruppert-Composite bekannt, dass es im Frühjahr 2013 erstmals auch einen Elektroantrieb für den Archaeopteryx geben wird. Je nach Größe des Akkus wird die gesamte Antriebseinheit das Rüstgewicht des Arche um 20-24 kg erhöhen und ihm eine Steigleistung von ca. 2 m/s verleihen. Das Konstruktionskonzept ist darauf ausgelegt, dass der Archaeopteryx mit nur ein paar Handgriffen in kürzester Zeit zum eigenstartfähigen Elektrosegler auf- und auch wieder zum reinen Segler zurückgerüstet werden kann. Bereits früher ausgelieferte Archys können ohne zusätzliche Umbaumaßnahmen von der Neuerung profitieren. Bei entsprechendem Interesse deutscher Piloten könnte auch eine Zulassung nach LTF-L beantragt werden.

### Fazit und Ausblick 2013

Auch 2013 wird UL-Segelflug bei den Fluglehrer-Fortbildungen des LSVRP Programmpunkt sein. Mit neuen Fotos, neuen Vortragsinhalten und einem neuen Vortragstitel „Faszination Ultraleicht-Segelflug“ werden die Teilnehmer in die spannende Welt der Ultraleichten eingeführt.

Neben zwei Banjo-Wochen für die Umschulung, hat sich der LSVRP zu einem neuen Pilotprojekt entschlossen. Erstmals werden auf dem Domberg auch zwei Thermik- und Streckenflugwochen angeboten, an denen sich sowohl Piloten mit eigenem UL-Segelflugzeug wie auch ULSF-Scheininhaber ohne eigenes Fluggerät beteiligen können. Anfragen sowie Vormerkungen können über [info@ul-segelflug.de](mailto:info@ul-segelflug.de) erfolgen. Infos zu den jeweiligen Terminen gibt es auf <http://www.ul-segelflug.de>

*Text und Fotos: Klaus Burkhard*