



Do-it-yourself auf höchstem Niveau

Werkstattleiter-Lehrgang WL-1 auf dem Hornberg

TEXT UND FOTOS: KLAUS BURGHARD

Es wäre doch schlimm, wenn wir eines Tages deutsche Segelfluggeschichte nicht mehr am Himmel, sondern nur noch an der Decke eines Technikmuseums bewundern könnten.

Zum Glück finden sich in allen Altersklassen immer noch genügend Enthusiasten, die sich in der hohen Kunst des Verleimens, des Schäftens und des Bespannens weiterbilden lassen. Diese Piloten leisten damit einen persönlichen Beitrag zur Erhaltung dieser Fertigkeiten in den Landesverbänden, den Vereinen und Oldtimer-Clubs. Damit werden nicht zuletzt der Fortbestand und die Erhaltung alter Holzflugzeuge sichergestellt. Jedes Jahr lädt der BWLV auf den Hornberg zu Zellwart- und Werkstattleiter-Lehrgängen. In diesem Jahr wird der Zellwart-Lehrgang vom 29. Oktober - 03. November und der WL-1 vom 12. - 17. November durchgeführt, der WL-2 für Faserverbund wird wieder im Januar stattfinden (der genaue Termin steht noch nicht fest).

Den letztjährigen Werkstattleiter-Lehrgang für Holz- und Gemischtbauweise haben wir besucht, um Ihnen einen Eindruck zu vermitteln, was dort geboten wird. Die Lehrgangsteilnehmer kamen wie üblich nicht nur aus Baden-Württemberg, sondern auch aus benachbarten Bundesländern. Und wie schon so oft, war auch bei diesem Lehrgang wieder ein Teilnehmer aus der Schweiz dabei, da es dort keine vergleichbaren

Ausbildungsgänge für die technische Aus- und Weiterbildung im Luftsport gibt.

WL-1 für Holz- und Gemischtbauweise

Voraussetzung für die Teilnahme an einem WL-Lehrgang ist der erfolgreiche Besuch eines vorausgegangenen Zellenwart-Lehrgangs Z1/Z2. Hierbei handelt es sich um einen Kombi-Lehrgang, der sowohl Wissen und Fertigkeiten für die Holz- und Gemischtbauweise, wie auch der Kunststoffbauweise vermittelt. Aufbauend auf den Zellenwart, kann dann in einem Werkstattleiter-Lehrgang die Qualifikation WL-1 für Holz- und Gemischtbauweise oder WL-2 für Kunststoffbauweise erworben werden. Natürlich spricht auch nichts dagegen, wenn jemand beide Qualifikationen erwerben möchte. Da sich aber immer mehr Vereine wegen des erhöhten Wartungs- und Überholungsaufwandes von ihren alten Holzflugzeugen trennen und selbst im Schulbetrieb auf Kunststoffflugzeuge umstellen, ist die Nachfrage nach WL-1-Lehrgängen in den letzten Jahren merklich zurückgegangen.

Diese Entwicklung ist aus Sicht des Verfassers mehr als bedauerlich, denn Holz ist im Gegensatz zu Kunststoffen ein „lebender“ Werkstoff, der ohne gesundheitliche Beein-

trächtigungen in jeder Vereinswerkstatt problemlos verarbeitet werden kann. Selbst der aussichtsloseste Bruch kann im Verein wieder aufgebaut bzw. restauriert werden. So kann man im Extremfall um ein übrig gebliebenes Typenschild herum ein neuwertiges Flugzeug bauen. Eine Herausforderung, der vielfach Flieger gegenüberstehen, die irgendwo aufgefundene Reste von Segelflugzeugen aus den dreißiger Jahren restaurieren und diese wieder in die Luft bringen wollen. Um solche Vorhaben zu realisieren, muss ein Werkstattleiter mit WL-1 Qualifikation zur Verfügung stehen, der die Arbeiten planen, überwachen und letztlich auch abzeichnen kann. Eben diese Fähigkeiten werden im WL-1 vermittelt.

Bei Kunststoffflugzeugen sieht die Sache etwas anders aus. Ein größerer Schaden wird hier oft zum wirtschaftlichen Totalschaden, da dieser nur beim Hersteller oder in einem kommerziellen LTB wieder aufgebaut bzw. repariert werden kann oder darf.

Ein Muss für Oldie-Freaks

Die Restaurierung eines Oldtimers war auch der Grund für Adolf Wilsch aus Weißenburg, an diesem Lehrgang teilzunehmen. Wilsch ist 68 Jahre alt und gerade damit beschäf-



(v.l.n.r.): Ob Flügel, Bespannung, K8 oder Rippen, hier lernt man es zu restaurieren.



tigt, eine MÜ 13 aus der Zeit des 2. Weltkrieges mühevoll zu restaurieren. An diesem Projekt arbeitet er bereits seit knapp vier Jahren. Obwohl sein bisheriger Projektpartner kürzlich „ausgestiegen“ ist, will Wilsch die Restaurierung alleine zu Ende bringen. „Wenn alles klappt, will ich meine MÜ 13 in ca. zwei Jahren wieder in die Luft bringen“, sagt er mit leuchtenden Augen. Bisher wurden ca. 2.000 Arbeitsstunden in die Restaurierung der MÜ 13 investiert. Bis der alte Vogel zum zweiten Mal flügge ist, ist voraussichtlich das gleiche Arbeitsvolumen nochmals erforderlich. Aber die Mühe und der enorme Zeitaufwand lohnen sich allemal, denn von den ca. 150 Stück der in der Zeit von 1937 bis 1942 gebauten Exemplaren dieses Flugzeugmusters fliegen nach Aussage Wilschs gerade noch 5 Stück. Zwei davon in Deutschland, zwei in England und eine in den USA. Und als I-Tüpfelchen will Wilsch versuchen, beim LBA das damalige Originalkennzeichen zu beantragen. Aus ähnlichen Gründen war Heribert Orlik aus Offenburg auf den Hornberg gekommen. Orlik hat sich in den Kopf gesetzt, einen einmotorigen Doppelsitzer der Echo-Klasse nach Plänen eines italienischen Konstrukteurs in Holz zu bauen. Auch ich habe den Lehrgang nicht ganz uneigennützig besucht. Neben der Einbringung im heimatlichen Verein habe ich die Grundüberholung meiner SB 5 für das kommende Jahr ins Auge gefasst. Mit Baujahr 1968 hat die D-6300 zwar noch keinen offiziellen Oldtimerstatus, das spielt aber letztendlich keine Rolle.

Aktive Restaurierungsarbeit

Aber zurück zum WL-1-Lehrgang auf dem Hornberg. Pünktlich um 08:00 Uhr am Montag ging es ab in die Werkstatt. Aus einem Nebengebäude wurde ein alter ASK-

16-Bruch hervorgeräumt und in die Werkstatt geschafft. Die zertrümmerte Tragflächewarein hervorragendes Übungsobjekt für die Reparatur von Beschädigungen aller Art an üblichen Holzflugzeugen. Desweiteren stand ein zu ca. 2/3 wieder aufgebauter Ka-8-Bruch zur Verfügung, an dem mit vereinten Kräften weitergearbeitet werden konnte. Somit wurde also nicht nur „Edelschrott“ in Form von Übungsstücken produziert, sondern auch aktive Restaurierungs- und Wiederaufbauarbeit geleistet. Bestimmt werden sich aber noch ein paar weitere WL-1-Lehrgänge mit dieser Ka 8 beschäftigen müssen, bevor sie wieder „Hornberger Höhenluft“ unter den Tragflächen verspüren wird.

Werkstattseitig war die Schulung um 17:00 Uhr beendet. Erstaunlich, was in dieser Zeit doch alles an Restaurierungsarbeit geleistet und an neuen Fertigkeiten erlernt bzw. „aufgesogen“ werden konnte. Es wurde gesägt, geschliffen, geleimt, geschäftet, bespannt, lackiert und vermessen sowie eine Flugzeugwägung mit Schwerpunktberechnung an einer Rhönlerche durchgeführt. Außerdem hat jeder Teilnehmer nach Plan eine Rippenschablone hergestellt und darauf eine neue Ka-8-Rippe gebaut.

Neben der Praxis in der Werkstatt war eine ganze Menge Theorie zu büffeln, ohne die es bei solchen Lehrgängen einfach nicht geht: Vorschriftenwesen, Prüfunterlagen, Änderung am Stück, Arbeitsverfahren, Werkzeuge und Maschinen zur Holzverarbeitung, Werkstoffkunde und Schweißtechnik sind nur ein kleiner Ausschnitt der vielen Theorietemen. Der Lehrgang war also anstrengend, aber absolut wertvoll, was die erlernten Fähigkeiten betrifft.

Schulungsunterlagen überarbeiten!

Anzumerken wäre allerdings auch ein nega-

tiver Punkt der Lehrgangsgestaltung: Theorieunterricht in der Zeit von 18:00 Uhr bis 20:00 Uhr bzw. 19:00 Uhr bis 21:00 Uhr widerspricht grundsätzlich pädagogischen Grundsätzen und Erkenntnissen. Theoretischer Unterricht nach neun Stunden Werkstattarbeit, darin waren sich die Lehrgangsteilnehmer einig, ist mehr als fragwürdig und bringt die Lehrgangsteilnehmer in ihrem Wissen nicht unbedingt viel weiter. So wurde einmal mehr auch bei der abschließenden Manöverkritik vorgeschlagen, die Schulungsunterlagen so zu überarbeiten, dass diese auch zum Selbststudium geeignet sind. Werden diese dann rechtzeitig vor Lehrgangsbeginn mit der Ansage verschickt, sie vor Lehrgangsbeginn zu Hause durchzuarbeiten, dann könnte das Theorievolumen während des Lehrgangs entsprechend reduziert werden. Mit dem bisher vor Lehrgangsbeginn verschickten Sammelsurium ist diese Vorgehensweise jedoch nicht möglich. Das eigentliche Problem hierfür scheint aber nicht beim BWLV, sondern eher bei der Technik-Kommission des DAeC zu liegen. Wäre zu wünschen, dass dort dieser Artikel „zufällig“ nicht nur gelesen, sondern auch zur Kenntnis genommen wird.

Trotz dieser negativen Anmerkungen zur Lehrgangsdurchführung bleibt in der Summe ein dickes Lob an alle, die für Planung und Durchführung verantwortlich waren. Alle Lehrgangsteilnehmer haben den Hornberg mit einem ganzen „Sack“ voll Fachwissen und neuen handwerklichen Fähigkeiten verlassen. Ich für meinen Teil habe die Angst vor der bevorstehenden Grundüberholung meiner SB-5 weitestgehend verloren und bin sicher, dass nach Abschluss der GÜ der Wert meiner „Old Lady“ kräftig gestiegen sein wird, wobei hier nicht der wirtschaftliche, sondern der ideelle Wert von Bedeutung ist.