

Faszination der Einfachheit



Als ich am 25. Mai um 09:30 Uhr auf der Sobernheimer Banjo-Woche, die vom LSVRP in der Pfingstwoche auf dem Domberg, einem kleinen Hochplateau im Hunsrück durchgeführt werden sollte, eintreffe, hat die theoretische Einweisung der neuen Umschüler gerade begonnen.

VON KLAUS BURKHARD

Mit mir sind noch neun weitere ULSF-Infierte aus anderen Vereinen gekommen. Einer davon ist Hartmut Lodes, der dafür extra aus Mühlendorf am Inn per Motorflugzeug angereist ist. In seinem erfüllten Fliegerleben hat er schon fast alles geflogen was Flügel hat. Seine „unvorsichtige“ Äußerung, in Mühlendorf auch als Segelflugehrer tätig zu sein, bringt ihm sofort die ehrenvolle Aufgabe ein, nach dem eigenen Checkflug in der K7 die anderen Teilnehmer auf ihre F-Schleppkompetenz zu überprüfen. Wer sein ok hat, kann sofort auf Banjo umsteigen, denn für aktive Segelflieger ist das Banjo wirklich keine fliegerische Herausforderung. Deshalb sind zum Scheinerwerb auch nur drei Banjo-Starts erforderlich. Drei andere Teilnehmer kommen von der Mönchsheide. Sie wollen am Abend mit der UL-Segelflugglizenz in der Tasche bereits wieder nach Hause fahren. Da das Wetter mitspielt, haben sie Glück. Lange bevor ich selbst zum ersten Mal die handgefertigte Cockpithaube über mir schließen kann, sind sie schon wieder auf der Autobahn. Auch Hartmut möchte sich sofort nach seinem dritten Flug verabschieden, um noch vor Sunset wieder in Mühlendorf zu sein.

Während ich Hartmut bei den Startvorbereitungen im Banjo helfe, fällt im Gespräch ganz nebenbei der Name „eta“ Da ich mich als eingefleischter V-Leitwerker und bekennender Hölzler in dieser Liga überhaupt nicht auskenne, weiß ich zunächst nicht, dass Hartmut Lodes einer der „Macher“ bei der Entwicklung der legendären „eta“ ist. Was reizt gerade ihn, auf so ein „Dingsda“ mit lächerlichem 28er Gleitwinkel und einer mehr als bescheidenen Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h umzuschulen? Es ist gerade die Faszination der Einfachheit und Unkompliziertheit dieses filigranen Fluggerätes, das auf Grund seiner Beschaffenheit und der bei der Herstellung verwendeten Materialien viel Ähnlichkeit mit Joghurtbechern und dem „Grünen Punkt“ aufweist – ganz anders als bei seinem Hightech-Fluggerät, von den Anschaffungskosten ganz zu schweigen.

Banjo fliegen: einfaches Handling

Kurz vor 18:00 Uhr bin ich endlich an der Reihe. Die Sonne, die sich den ganzen Tag „wirkungsvoll“ in die unbedeckten und inzwischen krebserregenden Hautpartien gebrannt hat, ist bereits hinter einer dicken schwarzen Wolkenwand verschwunden. So wie es

aussieht haben wir Glück und die Wolke wird „trocken“ über uns hinwegziehen. Auf der leicht abschüssigen Westbahn kommt das Banjo ziemlich schnell vom Boden frei und ich folge gemütlich meinem Schlepper in den ruhigen Abendhimmel. Das „Handling“ des Banjo ist recht einfach und entspricht weitestgehend dem einer Ka8. Die Ruder sind extrem leichtgängig, die Reaktion auf meine Knüppel- oder Pedalbewegungen erfolgen sofort. Über der Stadt klatschen dann aber doch die ersten Regentropfen gegen die dünne Makrolonhaube, während die tiefstehende Sonne jeden noch so kleinen Kratzer sichtbar werden lässt. Das Cockpit des Banjo ist im Gegensatz zu meiner SB5 zwar sehr geräumig, doch der über den Oberschenkeln liegende Bauchgurt ist anfangs gewöhnungsbedürftig. Der F-Schlepp gestaltet sich vom Anschleppen bis zum Ausklinken in 400 m Höhe als absolut problemlos. Nach dem Ausklinkvorgang bin ich auch schon in einem schwachen Aufwind und kann mit dem Leichtgewicht in kürzester Zeit auf 600 m steigen. Dann wird der Regen aber plötzlich stärker und ich muss mich schweren Herzens zum Schnellabstieg entscheiden. Gerne hätte ich die Thermik unterhalb der

schwarzen Wolkenflunder noch eine Weile auskostet, aber unten auf dem Platz ist „Einräumhektik“ zu erkennen und ich möchte nur ungern im strömenden Regen landen. Die Landung gelingt mühelos, obwohl uns Helmut Schwäglar bei der theoretischen Einweisung eindringlich auf die minimale Wirksamkeit der Störklappen aufmerksam gemacht hat. Schade nur, dass mir das Wetter auch diesmal wieder einen Strich durch die Rechnung macht und ich ohne ULSF-Schein in der Tasche nach Hause fahren muss, denn leider sind die Wetterprognosen für die nächsten Tage ausgesprochen schlecht.

Eine Bereicherung des Fliegerlebens

Am 3. Juni kommt dann der meteorologische Durchbruch. Diesmal habe ich nicht nur unvershämtes Wetterglück, ich bin auch noch der einzige ULSF-ler auf dem Platz an diesem Tag. Beim Start herrscht leichter Gegenwind und so ist mein Schmetterling nach ein paar Metern bereits in der Luft. Der Schlepp gleicht einem Ritt auf einem störrischen Esel. Jeder kleine Lufthauch schmeißt das Banjo aus der (Flug)Bahn und ich bin die ganze Zeit am Rudern.

Vorsichtshalber klinge ich erst in 700 m aus, bei anfangs schwacher, aber stark zerrissener Thermik. Erstaunlich schnell kann ich mich auf achtzehnhundert Meter hocharbeiten, während ein paar Segelflieger weit unter mir vergeblich versuchen, die schwache Thermik zu nutzen. Nur der kurz nach mir gestartete Spatz schafft es problemlos, meinen Banjo zu übersteigen. Nach zweieinhalb Stunden muss ich mich dann widerwillig zum „klappenunterstützten Schnellabstieg“ entscheiden, denn ich brauche noch meinen dritten Start. Auch diesmal klappt die Landung ohne Probleme, trotz des ruppigen Endanfluges durch die Verwirbelungen der Hangkante. Der dritte Start ist dann schon von etwas Banjo-Erfahrung geprägt. Nach etwa 20 m bin ich mit Hilfe einer gerade einsetzenden Ablösung mit einem Satz in der Luft. Über einer Waldlichtung in Platznähe klinge ich

bereits in 400 m aus, über der mich Carl-Otto mit einem Vollkreis in einen kräftigen Bart geschleppt hat. Ein paar Minuten später bin ich auf 1200 m über der Stadt. Mit mir in der Thermik ist für lange Zeit auch das Banjo des Deutschen Ultraleicht-Segelflug-Verbandes (DULSV), das bis zum Verbandstreffen (25. 07. - 01. 08. 2010) in Bad-Sobernheim verbleiben wird. Gut zu wissen, dass die Verbandsflugzeuge von DULSV-Mitgliedern nicht nur ganzjährig zu extrem günstigen Konditionen, sondern auch im Rahmen des jährlichen Verbandstreffens kostenlos genutzt werden können.

Das ist sicher mit ein Grund, warum zum Verbandstreffen nicht nur 20 UL-Segelflugzeuge, sondern auch mehr als 50 ULSF-Piloten erwartet werden.

Die Umschulung auf UL-Segelflugzeuge war für alle eine schöne Erfahrung und mit Sicherheit nicht nur für mich eine weitere Bereicherung des eigenen Fliegerlebens.

Einen detaillierten Banjo-Flugbericht von Jochen Ewald aus [segelfliegen Ausgabe 6/2004](http://www.segelfliegen-magazin.de) können Sie auf unserer Website www.segelfliegen-magazin.de unter Downloads abrufen.

Voraussetzungen/Bedingungen zum Erwerb der ULSF-Lizenz:

Für Inhaber einer Segelflug-Lizenz:

Gründliche Einweisung in die Besonderheiten von Gleitflugzeugen und einige Starts unter Aufsicht (z.B. 3 Alleinflüge auf Banjo).

Für Inhaber einer Lizenz für Motor-ULs, Motorflugzeuge, Hängegleiter oder Gleitschirme:

Alleinflüge entspr. der Ausbildung für Segelflugzeugführer Abschnitt A.

Einweisung in besondere Flugzustände, dabei 20 Starts an der Winde oder im Flugzeug-Schlepp im Doppelsitzer, 20 Starts im Einsitzer unter Aufsicht, 5 Stunden Alleinflugzeit unter Aufsicht, 5 der Flüge im Einsitzer von min. 30 Minuten Dauer.

Theoretische Prüfung in den Fächern: Technik, Verhalten in besonderen Fällen und menschliches Leistungsvermögen.

Fluglehrer für Ultraleicht Segelflugzeuge:

Man braucht eine Lizenz für Gleitflugzeuge, eine Lehrberechtigung für eine andere Fluglizenz (z.B. Segelflugehrer, Motorflugehrer, Motor-UL-Lehrer, ...) und die Mitgliedschaft in einer Flugschule.

Gleitflugzeuge und Fliegertauglichkeit

Die LuftVZO (Luftverkehrszulassungsordnung) schreibt in § 24 LuftVZO vor, dass ein Luftfahrzeugführer tauglich sein muss.

Gleichzeitig legt die LuftVZO fest, dass für Luftsportgeräteführer von Luftsportgeräten bis 120 kg Leermasse kein Nachweis gefordert wird. Wer sich also noch nie einer fliegerärztlichen Untersuchung unterzogen oder die letzte solche Untersuchung bestanden hat, darf Gleitflugzeuge fliegen. Wer jedoch bereits als fluguntauglich befunden wurde, ist auch für Gleitflugzeuge fluguntauglich.

Den Flugschulen und Fluglehrern für Gleitflugzeuge wird empfohlen, sich vor Beginn einer Ausbildung durch den Bewerber ein hausärztliches Attest und eine Flugtauglichkeits-Erklärung vorlegen zu lassen. Interessierte erhalten weitere Auskünfte unter: <http://www.dulsv.de/> <http://dulsv.de/ausb/index.html>

Kosten:

Bei mir waren das in der Verbandsflugschule in Bad-Sobernheim am ersten Tag 35,- EUR für Überprüfungsstart auf der Ka7 mit F-Schlepp sowie ein Banjo-Start im F-Schlepp. Das Banjo kostet in Sobernheim lediglich 10,- EUR pro Start, unabhängig von der Flugzeit zzgl. F-Schlepp mit UL. Alles in allem also unter 100,- EUR. Gleiches würde an einer Flugschule, die alle ebenfalls dem Verband angegliedert sind, pauschal wohl 250,- EUR kosten.



SeeYou Mobile and LX Navigation LX 1600 present a fully featured and affordable Vario-Logger-PDA solution

- Moving Map with final glide
- 3D Airspace warning
- In-flight statistics and 3D Wind
- Support for Assigned Area Tasks
- Newest technology variometer
- Speed command
- Controlled by PDA, stand alone operation possible
- Optimum configuration: LX 1600-Colibri-PDA

<http://Mobile.SeeYou.ws/>

<http://www.LXNavigation.si/>

