



Wenn's gut werden muss

Ein Flugzeug »von der Stange«? Viel zu langweilig! Die meisten Selbstbauer der Oskar-Ursinus-Vereinigung haben ganz eigene Vorstellungen vom perfekten Flugzeug. Rund 60 Maschinen kamen trotz Wetterpech zur Jubiläumsveranstaltung



TEXT Peter Wolter

FOTOS Robert Kapper, Rosi Geibel

s werden nicht viele kommen:
Selbstbau – das heißt Experimental-Zulassung, also derzeit ausschließlich Sichtflug. Aber bei dieser Sicht?

Eine tiefe Wolkendecke hängt über dem Platz. Es ist kalt, und der Wind pfeift. Aus Süddeutschland wird es wohl niemand schaffen, aus dem Ausland schon gar nicht.

10.34 Uhr, tiefes Brummen. Eine Stearman! Der bullige Doppeldecker kommt von Süden rein, die »03« ist aktiv. Stark schiebend nähert er sich bei diesem Nordwestwind der Bahn. Trotzdem setzt Yannick Stübe den Taildragger gekonnt ins Gras. Immerhin: Hodenhagen ist also machbar.

Rita und Thomas Müller sind heute noch nicht weit gekommen – gerade mal aus ihrem Zelt raus. Geschlafen haben sie sehr bequem: auf Feldbetten – ein Luxus, der für ihren Kitfox 7 kein Problem ist; der Zweisitzer bietet 308 Kilo Zuladung. Seit zehn Tagen sind die Schweizer unterwegs, Sankt Peter-Ording, Ostsee, dann Anklam, jetzt wollen sie hier Selbstbauer-Kollegen treffen. Über 30 Jahre saß Thomas für Swiss»Zurück zu den Wurzeln!«:
Thomas Müller hat im Zelt
übernachtet, sein Kitfox 7 war
Feuchtigkeit ausgesetzt

air und Swiss im Cockpit, drei Jahre hat er für den Bau des Kitfox 7 gebraucht. Sein erster Selbstbau war ein Kitfox 4, dann wollte er etwas Neues und sah sich auch schnelle Typen an, aber am Ende stand fest: »Zurück zu den Wurzeln!« Er hatte auf einer Piper L-4 fliegen gelernt.

Gleich neben dem Paar aus Frauenfeld schraubt Werner Maag an seiner ... »Wheeler Express«, klärt mich der Besitzer auf. Wheeler was? Nie gehört, aber als ich »160 Knoten Reise« höre, verstehe ich den Namen. Er kontrastiert auf erschütternde Weise mit der Bauzeit: zwölf Jahre. Genauso lang ist Werner schon Präsident der Experimental Aviation of Switzerland, dem Schweizer Pendant zur OUV. »Wahrscheinlich habe ich am Mittwoch meinen Anlasser ruiniert«, sagt der pensionierte Flugkapitän, jetzt wartet er auf Ersatz. Mit seinem seltenen US-Viersitzer ist er drei Tage zuvor immer wieder gestartet und gezielt in der Nähe starker



Sendestationen geflogen, weil das Bundesamt für Zivilluftfahrt den Einfluss elektrischer Felder auf die Zündung der HB-YJR testen wollte. Bei deren Continental IO-550 hat Werner nämlich die Magnete durch eine elektronische Doppelzündung ersetzt. Dadurch ist der Conti nicht mehr zertifiziert. Doch um viersitzige Selbstbau-Flugzeuge in der Schweiz zulassen zu können - die Deutschen streben dasselbe an -, braucht man einen zertifizierten Motor. Bei den Er-

probungsflügen wollte man nun herausfinden, ob das Triebwerk genauso zuverlässig arbeitet wie ein Luftfahrt-zugelassenes.

Vier Sitze, sechs Zylinder, neun Liter Hubraum – Wilfried Mehlhop-Langes Welt ist das nicht. Sein Kiebitz schafft im Reiseflug 115 bis 120 km/h, mit einem 2,1-Liter-Sauer-Motor. Holz, Aluminium und Stoff statt Composite. Und ein offenes Cockpit. Als der leichte Doppeldecker kurz nach halb zwölf gelandet ist, wird er von einem Trabi-

Follow-me zur Parkposition gelotst. Wilfried ist aus Nienburg gekommen, das liegt 30 Kilometer im Westen. Er ist schon über 70 und die D-MLBM sein vierter Kiebitz, alle selbst gebaut. »Da liegen wahrscheinlich wieder 2000 Stunden drin«, schätzt er, denn bei seinem jüngsten Projekt hat er zahlreiche persönliche Vorstellungen verwirklicht: vier Querruder statt zwei, ein erhöhter Rumpfrücken hinterm Piloten, eine Rauchanlage, profilierte Spanndrähte ...







An den Spezialteilen aus Schottland wird deutlich, wie es oft in der Selbstbauerszene läuft: »Bei meiner ersten Bestellung hatte ich 18 Leute zusammen«, erzählt Wilfried, »da kostete ein kompletter Satz für jeden 2500 Euro. Bei einer Einzelbestellung legst du 3200, 3400 Euro hin.«

an organisiert sich, hilft sich, tauscht Erfahrungen aus. So war das schon immer bei den Selbstbauern. Früher sei der Community-Aspekt aber nicht so im Vordergrund gestanden, sagt Andreas Konzelmann, seit 2016 Vorsitzender der OUV. »Heute ist alles sehr kooperativ und durchlässig.« Wie in Vereinen gebe es auch bei der OUV den Trend weg vom Ehrenamt hin zum Dienstleister; die Arbeit eines Gutachters sei kaum noch nebenher zu schaffen.

Gebraucht wird er immer dann, wenn es in Deutschland keinen Musterbetreuer für das betreffende Flugzeug gibt. Wer also etwa ein UL bauen möchte, das hierzulande bereits mit Musterzulassung fliegt, braucht auf dem Weg zur eigenen Zulassung seinen Musterbetreuer, nicht die OUV. Die ist bei ULs nur für Einzelstücke zuständig. Für andere Annex-II-Flugzeuge, deren Wartung anders als bei ULs an eine CAMO gebunden ist, bietet der Verein die Leistungen einer Continuing Airworthiness Management Organisation an. Ihr Standort ist immer dort, wo der OUV-Prüfer gerade arbeitet.

Das kommt auch Andreas zugute – seine Culver Cadet fällt als Oldtimer genauso unter den Annex II der EASA-Grundverordnung wie etwa ULs oder Selbstbauflugzeuge der »Beschränkten Sonderklasse«. Bei



diesen sogenannten Experimentals sieht der OUV-Vorsitzende einen klaren Trend: Kitplanes aus Metall. »Zum Selberkonstruieren reicht meistens die Lebenszeit nicht aus«, lacht der Elektroingenieur. Solche Bausätze seien heute auf einem sehr hohen Niveau, da brauche man keine Spezialwerkzeuge oder eine besonders ausgestattete Werkstatt, »das macht es für Erbauer viel einfacher als früher.« Holz sei zwar günstig und leicht, erforderer aber viel Arbeitszeit. Und Kunststoff sei nicht mehr so im Trend. In den siebziger und achtziger Jahren waren beispielsweise die unorthodoxen Composite-Konstruktionen von Burt Rutan sehr angesagt: Enten, Tandemflügler und andere hocheffiziente Apparate.

»Das Konventionelle hat schon seine Berechtigung«, sagt der OUV-Chef und blickt in Hodenhagen auf die Reihen der geparkten Van's. 14 Exemplare des US-Herstellers zähle ich am Nachmittag. Sie sind zum Markentreffen gekommen, bei besserem Wetter wären es deutlich mehr. Van's ist der Mainstream, und er hat gute Gründe auf seiner Seite, immerhin werden heute drei von vier Kitplanes fertiggestellt. Bei den Eigenkonstruktionen schafft es nur eine von vier in die Luft.

Mein Blick wird nach oben gelenkt ... Reno! Eine Lancair Legacy nähert sich so schnell, dass ihr Sechszylinder sehr hochtourig klingt, wie in der letzten Kurve vor dem Home Pylon. In einem weiten Rechtsbogen schießt sie auf den Platz zu, zieht hoch und landet schließlich. Auch das ist ein Kitplane! Olaf Lühring, der Pilot, hat es nicht selbst gebaut, aber er mag die Szene, deshalb ist er hier. Sein Zweisitzer macht





Tipps aus erster Hand: Die Community hilft Selbstbauern gern bei offenen Fragen. Rechts Pottier-Pilot und OUV-Schatzmeister Erik Kolb

OSKAR-URSINUS-VEREINIGUNG - DIE SELBSTBAUER-COMMUNITY

SEIT 1968 betreut die Oskar-Ursinus-Vereinigung (OUV) Privatpersonen, die eine Eigenkonstruktion, ein Bausatzflugzeug oder einen Selbstbau nach Plänen herstellen und in die Luft bringen wollen. Vereinsmitglieder werden von OUV-Gutachtern unterstützt, die vielfältige Funktionen ausüben, vom Konstruktionshelfer bis zum Dienstleister bei der Zulassung. Zweimal im Jahr veranstaltet die OUV ein Treffen: die Wintertagung in Speyer, bei der Vorträge sowie der theoretische Erfahrungsaustausch im Vordergrund stehen, und das Sommertreffen an wechselnden Orten; hier geht es eher um die Präsentation von Flugzeugen und um den Erfahrungsaustausch »am Objekt«. OUV-Mitglieder haben unter anderem kostenlosen Zugang zum gesamten, voriges Jahr aufwändig digitalisierten Archiv des Vereins. Die Mitgliedschaft kostet 85 Euro pro Jahr. Kontakt: www.ouv.de

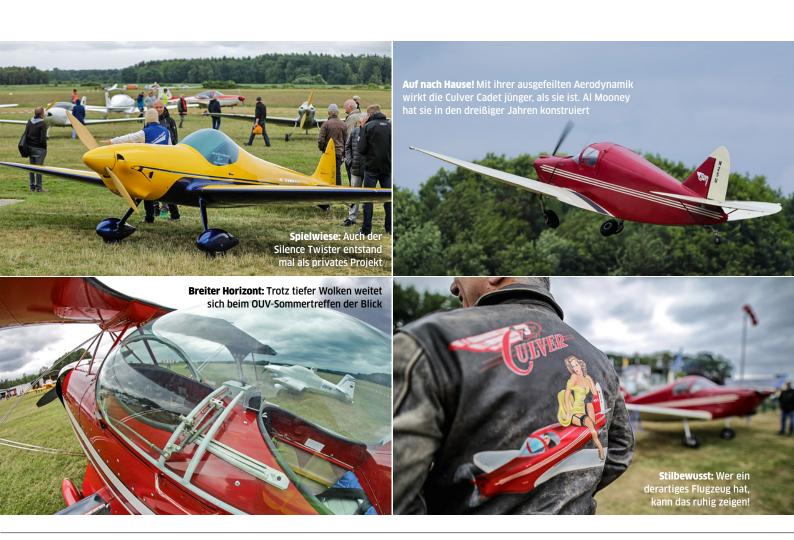
260 Knoten TAS; noch schneller wäre die Thunder Mustang, ein anderes Bausatzflugzeug, das ihm sehr gefällt. Doch mehrere Unfälle des Zwölf-Zylinder-Hotrods haben ihn abgeschreckt, alle nach Motorausfall. »Lieber zehn Notlandungen

mit einer Cessna als eine damit«, sagt der Flugplatzbetreiber aus Oldenburg-Hatten, und er meint nicht etwa die Thunder Mustang, sondern seine viel zahmere »Länz«.

Andere fliegen sogar mit einem selbstgestrickten Antrieb. Detlef Claren ist so einer. Die Eigenbau-Ente des OUV-Vizepräsidenten wird von einem VW-Motor geschoben, an dem nur noch das Firmenlogo original sein dürfte. Detlef hat die Zylinderköpfe auf Wasserkühlung umgebaut, ein schrägverzahntes Untersetzungsgetriebe an den Typ-1-Body geschraubt, den Vergaser durch eine selbst programmierte Einspritzanlage ersetzt, und die Kühlluft lässt er hinten von einem Schaufelrad raussaugen, das auf der Propellerwelle sitzt. Dadurch ist das Flugzeug für einen Pusher extrem leise. Vor vielen Jahren hat die OUV sein Flugzeug mit dem 1. Preis ausgezeichnet. Der 59-Jährige brachte ideale Voraussetzungen mit für ein Selbstbauprojekt: Er ist Mess- und Regelmechaniker – »das ist der größte Bastlerberuf, den es gibt, da ist alles drin.« Mitte der achtziger Jahre sagte er sich dann: »Ich will sowas machen, und wenn es Probleme gibt – dafür haben wir ja die OUV, dafür sind die Ingenieure und andere Kollegen da, die immer weiterhelfen.« Trotzdem vergingen zwischen Baubeginn und Erstflug 13 Jahre.

urchhaltevermögen, Perfektionismus – das scheint typisch zu sein für die Selbstbauer-Szene. Vielleicht auch nur, weil die Gescheiterten kein Treffen organisieren. Was man auf jeden Fall spürt, ist ein erfrischend libertärer Impuls: Querdenken, Gängiges in Frage stellen, sich nicht zufrieden geben mit dem, was der Markt bietet – das zeichnet viele Selbstbauer aus. Nicht Cessna und Beechcraft und Mooney sind der Maßstab, sondern eigene Vorstellungen davon, was gut ist. Wie bei Clyde Cessna, Walter Beech und Al Mooney, als ihre Namen noch nicht für Firmen standen.

Aus dem Ausland sind dann übrigens doch noch Flugzeuge eingetroffen. Die weiteste Anreise hatte Erhard Fried aus Tulln in Niederösterreich, mit einer Europa.



Gestern. Heute. Morgen. Die Evolution geht weiter.

Bringen Sie Ihr Aspen-Diplay auf das MAXimum.

Das preisgünstige Evolution 1000 Pro MAX bietet mit der neuen Generation von Display-Technik eine Fülle an Möglichkeiten, die dem aktuellsten Stand der Avionik gerecht wird. Für Sie als bestehenden oder zukünftigen Aspen-Kunden hält Ihre Investition damit ihren Wert und wird niemals obsolet sein. **Punkt.**

Das neue EFD1000 Pro MAX bietet:

- Vereinfachter Back-Up-Modus eliminiert die roten Kreuz-Anzeigen bei Fehlfunktion des Staurohrs
- Bei Installation von zwei Geräten sind Back-Up-Instrumente nicht mehr erforderlich
- Neue, lebendige Farben auf derzeit modernster Glascockpit-Technologie
- Höhere Zuverlässigkeit und schnellere Bildaufbaurate dank neuester Prozessoren
- Karten- und Countdown-Timer
- Flughöhe über Grund (AGL) auf Navigations- und Terrain-Karten
- METAR-Fähnchen auf der Navigations-Karte
- 350-NM Zoom-Level
- Anschneiden der Flughöhe basierend auf Steigrate
- Schnittstelle zum Audio-Panel
- Vergrößern von Schriften und Anzeigefenstern

Wir bieten einen günstigen und einfachen Weg, Ihr bestehendes EFD1000 Pro auf die aktuellen Pro MAX Funktionen aufzurüsten. **Und das mit zwei Jahren Garantie!**

Ab sofort werden auch alle Evolution Displays mit MAX-Technologie ausgestattet, um Funktionalität und Leistung unserer gesamten Produktlinie zu verbessern.

Ob bestehender oder zukünftiger Kunde von Aspen: Holen Sie das ${\bf MAX}$ imum für Ihr Flugerlebnis heraus!



EFD 1000Pro MAX PFD mit Synthetic Vision und Angle-of-Attack-Anzeige



Evolution 1000 MAX MFD mit Synthetic Vision



EFD 1000 Pro MAX PFD mit vergrößerter Flughöhen-Vorwahl





Visit us at **EAA AirVenture 2018**Hangar B - 2145-2148

