

MICROLIGHT: Weltweites Wachstum

Dreiachser • Trikes • Motorschirme • Paraplanes • Gyrocopter

powered by flugplatz-zellamsee.at



LEICHT **A U F W I N D F Ü R**
Flugzeuge



POWERCRUISERTM
 Explore the sky

ULTRALIGHT TRIKE & PARAPLANE NEWS

Der doppelsitzige Power Cruiser sticht durch sein komplett neuartiges Design in der Trikeszene hervor. xx-style hat dieses Design entworfen, um den hohen optischen Anforderungen moderner dynamischer Piloten gerecht zu werden.

Die Merkmale des Power Cruisers sind:

- einzigartig durch futuristisches Design
- Luft- und Wassersportgerät in einem
- optimaler Sitzkomfort
- verstellbare Rückenlehne
- wahlweise geschlossener oder offener Betrieb
- wintertauglich durch Kabinenheizung
- hohe Sicherheit durch geschlossene Zelle
- wirtschaftlich dank Einspritzung
- leise im Betrieb
- niedrige Wartungskosten

Der Power Cruiser ist komplett aus faserverstärkten Materialien gefertigt. Somit bietet er nicht nur hohe Widerstandsfähigkeit, sondern auch den bestmöglichen Schutz bei Unfällen.

Der Power Cruiser ist das erste serienmäßige Trike, daß wahlweise mit offener oder geschlossener Zelle geflogen werden kann. Das bedeutet einen optimalen Schutz und Flugpaß bei jedem Wetter.

Auch als Paraplane und Wassersportgerät verwendbar.



ULTRALEICHT-FLUGZEUGE (UL)

Die 5 wichtigsten Ultraleicht-Klassen und die richtigen Bezeichnungen im Vergleich:

Dreiachser

- FAI:** **RAL1 / RAL2 *** (Sub-class R: Microlight - Movable Aerodynamic Control - Landplane - Flown solo / - Flown with two persons)
- AUT:** **Aerodynamisch gesteuertes Ultraleichtflugzeug** einsitzig / doppelsitzig
- GER:** **Aerodynamisch gesteuertes Ultraleichtflugzeug** einsitzig / doppelsitzig
- HUN:** **A2** solo / dual
- USA:** **PFW** (powered fixed wing) flown solo / two-place

(Hängegleiter) Trike

- FAI:** **RWL1 / RWL 2 *** (Sub-class R: Microlight - Weight Shift Control - Landplane - Flown solo / - Flown with two persons)
- AUT:** **Gewichtskraft gesteuertes Ultraleichtflugzeug** einsitzig / doppelsitzig
- GER:** **Schwerkraft gesteuertes Ultraleichtflugzeug** einsitzig / doppelsitzig
- HUN:** **A1** (motoros sárkány / WTS) solo / dual
- USA:** **PWS** (powered weight shift) flown solo / two-place

Motorschirm

- FAI:** **RPF1 / RPF 2** (Sub-class R: Microlight - Paraglider Control - Foot Launched - Flown solo / - Flown with two persons)
- AUT:** **Motorisierter Paragleiter** (fußstartfähig) einsitzig / doppelsitzig (seit 9/04)
- GER:** **Motorschirm** (fußstartfähig) einsitzig / doppelsitzig
- HUN:** **A3** (ppg) solo / dual
- USA:** **PPG** (powered paraglider foot launch) flown solo / two-place

Paratrike

- FAI:** **RPL1 / RPL 2** (Sub-class R: Microlight - Paraglider Control - Landplane - Flown solo / - Flown with two persons)
- AUT:** **Sonderluftfahrzeug** - noch keine offizielle Fluggeräte-Klasse!
- GER:** **Motorschirm-Trike** einsitzig / doppelsitzig
- HUN:** **A3** (paratrike / PL) solo / dual
- USA:** **PPW** (powered para wing) flown solo / two-place

Gyrocopter

- FAI:** **E-a3** (Sub-class E: Rotorcraft - Autogyros - Take off weight less than 500 kg - Flown solo or flown with two persons)
- AUT:** **Sonderluftfahrzeug** - noch keine offizielle Fluggeräte-Klasse!
- GER:** **Ultraleichter Tragschrauber (einmotorig)** einsitzig / doppelsitzig
- HUN:** **A4** solo / dual
- USA:** **PRW** (rotor wing) flown solo / two-place



© Halley Kft.

RAL



© Halley Kft.

RWL



© stern-press

RPF



© stern-press

RPL



© Magni Gyro

E-a3

*) bei Dreiaxsern und Hängegleiter-Trikes gibt es außerdem noch die eigenen UL-Klassen für Wasser- (RAS + RWS) und Amphibien-Fluggeräte (RAA + RWA)!

www.fai.org

Zum Titelbild (Foto: Archiv Koenig-Warthausen)

30. Oktober 1929: Eine Klemm L20, begleitet von einer Tiger Moth, über dem Ontariosee in Kanada - mit diesem 20 PS-Leichtflugzeug flog der junge Pilot Warthausen um die Welt.

Ultralight vehicle
Luftsportgerät
Light Sport Aircraft (LSA)
Microlight Aircraft (MLA)

Ultraleicht: Einfach und kostengünstig selbst Pilot werden



FAI class: **RWL**

Foto: *stern-press* (H. Stern)

Trike der neuesten Generation vom österreichischen Hersteller XX-Style: GFK/CFK-Bauweise und futuristisches, aerodynamisches Design. Der erste „Power Cruiser“ wurde im Dezember 2004 ausgeliefert. Im Bild: Der ungarische Weltmeister Jozsef Tóth bei Testflügen auf dem Flugfeld Sitke/Ungarn.

Leichtgewicht Flieger

Das Ultraleicht-Fliegen oder die Microlight Aviation - offizielle FAI Bezeichnung - ist heute wohl am engsten mit dem echten Geist und dem ursprünglichen Wunsch des Fliegens verbunden: sein eigenes Fluggerät selbst steuern, ein Flugzeug zu fliegen, das sicher auf jeder Wiese gelandet werden kann, die Möglichkeit Überlandflüge zu machen und dabei auf kurzen Distanzen starten und landen zu können, ohne von aufwendigen Infrastrukturen abhängig zu sein! Und in den letzten 15 Jahren, seit die Ultraleicht (UL) wieder verstärkt den Himmel erobern, haben sich die Sicherheit und die Leistungen dieser leichten Maschinen enorm verbessert, wie es auch anhand von zahlreichen Rekordflügen dokumentiert ist.

Weiter, höher, schneller - das galt schon in den Anfängen der Fliegerei als erstrebenswerte Prämisse. Bereits ab dem ersten offiziellen Motorflug der Geschichte am 17. Dezember 1903, bei dem Orville Wright mit einem motori-

sierten und mechanisch gesteuerten Fluggerät lediglich mal 36 Meter in der Luft zurücklegte. Aber die Entwicklung in der Luftfahrt, besonders gedopt in den beiden Weltkriegen, ging äußerst rasant voran: am 21. Mai 1927 wurde

durch Charles Lindbergh in einem 33 ½ stündigen Nonstop-Flug von New York nach Paris der Atlantik erstmals überquert, 1937 hatten Flugzeugmotoren schon weit über 1000 PS und am 14. Oktober 1947 durchbrach der amerikanische Captain Charles „Chuck“ Yeager als erster Mensch mit einem Raketenflugzeug die Schallmauer, mit 1078 km/h in 12.800 Meter Höhe.

Und doch wurden auch viele der außergewöhnlichen Pioniertaten gerade in den jungen Jahren der Luftfahrt mit Fluggeräten erbracht, die jetzt eindeutig der Klasse der ‚Ultraleicht‘ zugeordnet wären, was jedoch leider

von den heutigen Profis in der ‚General Aviation‘ sehr oft und gern übersehen wird. So zum Beispiel die Leistung des 22jährigen Friedrich-Karl Freiherr König von und zu Warthausen, der 1928/29 in einem offenen Tiefdecker in knapp 16 Monaten solo um die ganze Welt flog und dabei 35.000 km zurücklegte. *)

1928: Mit 20 PS und 6 Liter/h um die Welt

Die Daten seiner doppelsitzigen KLEMM L20, dem erfolgreichsten Leichtflieger der frühen Luftfahrtgeschichte: 265 kg Leergewicht, 20 PS Mercedes-Motor mit 885 cm³, 2 Zylindern, luftgekühlt und einem Verbrauch von 6 bis 7 Litern in der Stunde. Der junge Flugzeug-Führer hatte gerade mal 25 Flugstunden in seinem Logbuch, als er in der Nacht des 12. August 1928 von Berlin-Tempelhof startete und über Moskau in 20 Tagen 4509 km nach Teheran flog, mit lediglich einer Leuchtpistole und 40 Mark im Gepäck. Für diesen Flug wurde dem Piloten der „Hindenburg-Pokal 1928“ verliehen, der mit 10.000 Mark dotiert war. Damit konnte der Flugpionier dann seinen Weltflug über Indien, Japan bis New York fortsetzen. Aber der deutsche Baron war nur einer von vielen Abenteurern der Lüfte auf der ganzen Welt, die in einem Leichtflugzeug Luftfahrt-Geschichte



Foto: Archiv Koenig-Warthausen

12.08.1928 - Berlin/Templhof. 25 Flugstunden im Logbuch, eine Leuchtpistole und 40 Mark in der Tasche. So startete Friedrich Karl Freiherr König von und zu Warthausen mit dem Leichtflugzeug zum Nonstop-Flug nach Moskau, aus dem dann ein Wettflug von knapp 16 Monaten und über 35.000 km wurde.

schrieben. Und dies sollte eigentlich, nun speziell im Jahr des 100jährigen Jubiläums der FAI (1905-2005) nicht vergessen werden. Zudem auch ein Ansporn sein ...

Renaissance der Leichtflieger

Festflügel, Hängegleiter-Trikes, Motorschirme, Paraplanes, Gyrocopter ... die Palette der UL's mit einem maximalen Abfluggewicht von 450 kg ist heute

umfangreicher denn je. Auch die gesetzlichen Möglichkeiten bessern sich in Europa nun von Jahr zu Jahr. Und schon mit einem Budget ab 7.000 Euro für Piloten-Schein und eigenes Fluggerät kann man sich heute den Traum des freien motorisierten Fliegens, wie in den Pionierjahren der Luftfahrt, erfüllen. Bereits 1938 notierte ein Pilot der Deutschen Lufthansa: „Mit dem Fortschreiten des sich immer weiter ausbreitenden Luftverkehrs werden auch die von Jahr zu Jahr eingesetzten Verkehrsflugzeuge größer

*) Seine 1932/33 erschienenen Bücher „Mit 20 PS und Leuchtpistole“ und „Weiter mit 20 PS“ über dieses außergewöhnliche Flugabenteuer wurde im Jahr 2000 von Hans Angele unter dem Titel „König der Lüfte - Der Weltflug 1928 des F.K. Freiherr König von und zu Warthausen“ wieder aufgelegt, mit neu recherchierten Abschnitten über das Leben dieses Flugpioniers, über Klemm-Flugzeuge und über Focke-Hubschrauber (www.angele-verlag.de / verlag@angele.de).



Foto: Archiv Koenig-Warthausen

KLEMM L20 - mit dem 20 PS starken ‚Ultraleicht‘-Flugzeug flog der 22jährige Baron von Koenig- Warthausen 1928/29 um den ganzen Erdball. Der geniale deutsche Konstrukteur Dr. Hans Klemm zählte in den 30er Jahren zu den weltweit erfolgreichsten Herstellern von Leichtflugzeugen.

und moderner. Aus der zweisitzigen, offenen Maschine hat sich das an Ausstattung und Bequemlichkeit einem D-Zug-Wagen gleichkommende Großverkehrsflugzeug entwickelt. Der wirkliche Reiz des Fliegens liegt aber zweifelsohne in einer Luftreise mit einer offenen Maschine. Eingekeilt in mammutähnliche Fliegerkleidung, Kappe und Brille über Haupt und Augen, so richtig fliegermäßig, das gibt erst den Reiz am Fliegen. Man fühlt sich dem Vogel gleich. Das gleichmäßige Brummen des Motors, der scharfe Fahrtwind ... dazu die Freiheit der Sicht!“ Und diese ‚echten‘ Flieger sind heute nun hauptsächlich in der UL-Szene zu finden, was zudem von einem weiteren aktuellen Trend untermauert wird: immer mehr Replicas von legendären Flugzeug-Typen werden serienmäßig gebaut, z.B. im Verhältnis 3 zu 4 oder 6 zu 10, und in der Gewichtsklasse der Ultralights in die Lüfte gebracht.

Piloten-Ausbildungen in 5 Ultraleicht-Klassen

Bezüglich Kostenfaktor ist das Ultraleicht-Fliegen gegenüber der normalen Fliegerei noch wirklich erschwinglich: die Piloten-Ausbildung für einen **Dreiachser** (FAI Klasse: RAL) kann in Deutschland z.B. bei der Würzburger Flugschule FLIGHT TEAM (www.flight-team.de) um 3.800 Euro gemacht werden und diese Lizenz nennt sich ‚Luftfahrerschein für Luftsportgeräteköhrer‘. In Österreich muß für die Flugberechtigung für ein **Hängegleiter-Trike** (FAI Klasse: RWL) zwar etwas tiefer in die Tasche gegriffen werden, da dafür ein kompletter Kurs für einen PPL (Zusatz: ‚eingeschränkt auf Ultraleichtflugzeuge‘) zu absolvieren ist. Die Grazer Flugschule FLY BY HOFFELNER (www.flyby.at) bietet diesen Scheiner-

UNGARN: Fliegerische Träume über der Puszta

Ungarn ist ein Paradies für Sportpiloten, nicht nur landschaftlich und wegen des Wetters: große Gastfreundschaft, niedrige Lebenskosten und Landegebühen sind lediglich auf ein paar (Zoll)Flugplätzen zu bezahlen, die man noch bis 2007 zur Paßkontrolle als erste Station anfliegen muß, wie z.B. den ‚Meidl-Airport‘, 10 km hinter der österr. Grenze (www.members.a1.net/meidlairport). Ein besonderer Tipp ist das ‚Airfield Jakabszállás‘ im Süden des Landes, das nach amerikanischen Fly-In-Konzept den Fliegern ein exquisites Hotel mit Restaurant, Swimming Pool und Hangar bietet (www.aerohotel.hu). Seit der Überflugmöglichkeit von Österreich wird Ungarn nun zunehmend auch von deutschen UL-Fliegern bereist. Infos & Touren: www.qtaifly.com

FAI class: RPL



Paratrike: „Das Harley Davidson Fahren der Lüfte!“ ist in Amerika seit über 10 Jahren eine sehr populäre Flugsportklasse. Ab der Saison 2005 wird mit Sight-Seeing-Flügen und Schulungen das touristische Angebot in der Türkei erweitert. Bild: Der in Deutschland aufgewachsene Flugunternehmer Bahadır Fidan mit einem ‚Air Chopper‘ von SUNFLIGHTCRAFT über der türkischen Riviera.

FAI class: **RAL**

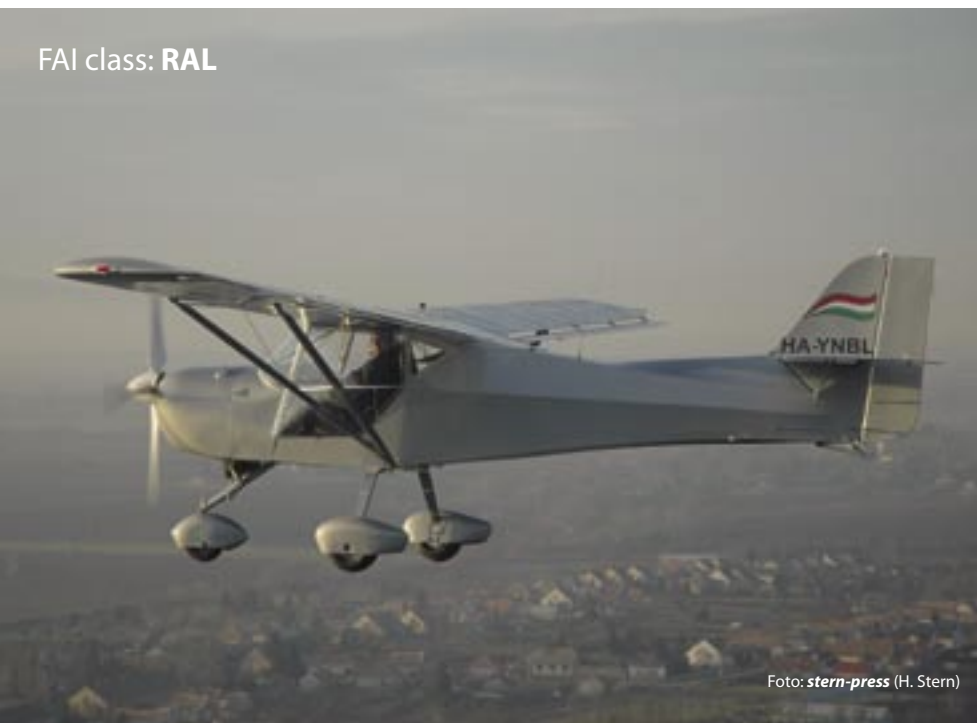


Foto: *stern-press* (H. Stern)

Ein zweiseitiger Hochdecker nach der bewährten ‚Kitfox‘-Bauweise, in den letzten 20 Jahren eines der erfolgreichsten Konzepte für UL-Dreiachser. Diese ‚Apollo Fox‘ des ungarischen Herstellers HALLEY (www.halley.com) mit einem 90 PS Subaru-Motor ist neu bereits ab 26.000 Euro zu haben.

werb um 4.500 Euro an. Kürzer und einfacher werden in Ungarn die Piloten Lizenzen für Leichtflieger bezeichnet: UL-A1 für Dreiachser, UL-A2 für Hängegleiter-Trikes, UL-A3 für Motorschirme/Paratrikes und UL-A4 für Gyrocopter. Bereits 1990 wurde im Land an der Donau das kommerzielle Passagierfliegen mit Trikes gesetzlich ermöglicht.

Große Geräte-Vielfalt: Weit über 1000 Modelle

Für die Ausbildung zum **Paratrike** (FAI Klasse: RPL) bezahlt man beim österr.-ungarischen Fliegerclub Q'TAI FLY (www.qtaifly.com) in Sárvár 2.400 Euro. Der Kurs dauert eine Woche und hier werden dann sogar zwei Piloten-Scheine übergeben: die ungarische und die amerikanische UL-Lizenz. Paratrike-Fliegen ist nicht nur die einfachste und schnellste Art um flügge zu werden, sondern zudem auch eine ziemlich sichere Angelegenheit. Das recht ansprechbare und sehr gängige

Tandem-Paraplane ‚Diavolo‘ vom italienischen Hersteller FLY CASTELLUCCIO (www.flycastelluccio.com) ist flugfertig mit Schirm um 12.600 Euro erhältlich. Somit kann man bei einem Investment von 15.000 Euro schon recht kommod durch die Lüfte ritzen und ist als lizenzierter Pilot und Flugzeugeigentümer

sein eigener Herr unterm freien Himmel! Soll die Luftreise mit der Freundin am Rücksitz erfolgen, dann braucht's dazu jedoch noch die Tandem-Lizenz.

Ultraleicht-Lizenzen schon ab 888,- Euro

Am günstigsten kommt man mit einem Antrieb auf dem Rücken in die Luft. Der erfolgreiche deutsche Wettbewerbspilot und das ‚Enfant terrible‘ der motorisierten Gleitschirmfliegerei, Gunar Barthel (www.flugschulebarthel.de) bietet im Erzgebirge die Sport-Piloten-Lizenz für **Motorschirm** (FAI Klasse: RPF) um 888 Euro an. Dazu auch mal ganz spezielle Sonderangebote, wo das komplette Flug-Equipment mit Rückenmotor, Gleitschirm, Gurtzeug und Rettungssystem im Package um 6.000 Euro offeriert wird. Liebt jemand das Besondere und Exklusive, dann wäre die noch relativ unbekannteste Ultraleicht-Fliegerei mit dem **Gyrocopter** (FAI Klasse: E-a3) genau das Richtige. Ist die Tragschrauber-Ausbildung bei der Flugschule DRIVE & FLY (www.drive-and-fly.de) in Trier an der Mosel zwar schon um etwa 4.000 Euro zu machen, so braucht's für einen eige-



Foto: *stern-press* (H. Stern)

FAI Präsident Pierre Portman (Mitte) bestätigte beim ‚Microlight Commission Meeting 2004‘ das große Wachstum in dieser Flugklasse weltweit, im Bild mit CIMA-Ehrenpräsident Tormod Veiby aus Schweden (rechts) und dem österr. FAI-Delegierten für Microlights, Helmut Stern (links).



Foto: stern-press (H. Stern)

Exklusive Perspektive: freie Rundum-Sicht vom Paratrikel! Bild: Blick über englische Grafschaften aus dem Cockpit des „Air Choppers“ vom österr. Hersteller SUNFLIGHTCRAFT, geflogen vom Team Austria Stern/Zechner bei den „World Microlight Championships 2003“ in Long Marston/England.

nen Gyrocopter aber ein etwas größeres Sport-Budget: z.B. 46.000 Euro für den doppelsitzigen Scout M14 von MAGNI GYRO (www.magnigyro.com) aus Italien. Die Auswahl an Leichtfluggeräten ist heute jedenfalls in allen UL-Klassen riesengroß. Eine Angebotspalette von über 1000 Typen und Modellen, vom nur 13 kg schweren Rückenmotor des österr. Konstrukteurs Hans Neudorfer (www.neurajet.at) um 6.000 Euro

bis hin zum 300 km/h schnellen Dreiachser „Pionier 300“ mit Einziehfahrwerk und Verstellpropeller von ALPI AVIATION (www.alpiaviation.com) um 75.990 Euro. Will jemand selbst Hand anlegen und Kosten sparen, so läßt sich das entweder mit dem Kauf eines Produktionsplanes, z.B. vom Hochdecker CLUTTON „Fred“ (www.geocities.com/fredplane) um 54 Dollar, oder mit der Bestellung eines Bausatzes von seinem

Wunsch-Flugzeug bewerkstelligen. All dies nachschlagen und seine Auswahl treffen kann man im „Flügel der Welt“ (www.widola.com), der Bibel für jeden Leichtflieger. In diesem besonderen Index findet man jegliche Informationen zum Thema Ultraleicht International (Hersteller, Verbände, Schulen, etc.), ist am Kiosk erhältlich, erscheint jährlich im Sommer und wird von Jahr zu Jahr dicker.

FAI Centenary 2005: 100 Jahre Luftsport!

Auch der Präsident der obersten internationalen Luftsportorganisation FAI, Pierre Portman, bestätigte im November letzten Jahres in Lausanne beim Meeting der CIMA (International Microlight Aviation Commission of FAI) die große Zunahme der Ultraleicht-Fliegerei weltweit: *„In keiner anderen FAI-Klasse gibt es so große Zuwachsraten wie bei den Microlights und es wurde auch in keiner anderen Kommission in den letzten 10 Jahren soviel bewegt, wie bei der CIMA. Das ist der moderne Flugsport! Und ich appelliere an jeden nationalen Aeroclub und Ultraleicht-Verband, daß mit allen Mitteln um die fliegerischen Freiräume gekämpft wird und daß dem Druck der General Aviation standgehalten wird, der nun speziell seit dem verhängnisvollem 11.9. kontinuierlich zunimmt!“*

„Freiräume erhalten!“

Bei der Luftfahrtbehörde EASA (European Aviation Safety Agency) welche nun die Regelungen für die europäischen Lufträume, Flugzeug-Zulassungen und Piloten-Lizenzierungen (JAR - Joint Aviation Regulations) vornimmt, ist die Ultraleicht-Fliegerei mit einem maximalen Abfluggewicht unter 450 kg kein Thema. Ultralights bleiben eine nationale Angelegenheit und die gegenseitigen Schein-Anerkennungen und Einfluggenehmigungen fallen in

*„Der ewig erträumte Traum des Ikarus.
In unserer Zeit mit dem Ultraleicht zu besonderer
Vollendung gebracht. Das Übermaß der Gefühle.
Von Horizont zu Horizont erlebt:
Die ewige Auseinandersetzung mit den
Elementen. Was Dir der Himmel gewährt.
Kein Sieg ist das. Ein Privileg, eine Gnade.
Das zu begreifen ist Sieg über sich selbst.“*

Dieter Lehner

den Zuständigkeitsbereich der Gesetzgeber in den einzelnen Staaten. Somit liegt es auch hauptsächlich bei den jeweiligen Interessensvertretungen (Aeroclubs oder UL-Verbände), sich die entsprechenden Möglichkeiten für diese Sportfliegerei zu schaffen bzw. bereits bestehendes zu erhalten. Bezüglich der verschiedenen Klassen bei den Leichtflugzeugen gibt es bei der FAI schon seit Jahren klare Einteilungen und Regelungen, die auch von den meisten Ländern übernommen worden sind. Denn bei allen offiziellen sportlichen Belangen (Weltrekorde, Wettkämpfe, etc.) geht bei der obersten Luftsportinstitution, der FAI (Federation Aeronautical International) mit Sitz im schweizerischen Lausanne, kein Weg vorbei. Nur in Sachen Ausbildungsstandards gibt es ländermäßig gesehen noch sehr große Unterschiede.

FAI Klassen in vielen Ländern bereits legal

Während große Förderer der Fliegerei und des Flugsports, wie Amerika und Frankreich, den Einstieg in das Ultraleicht-Fliegen mit wenig Bürokratie, ohne übertriebene Auflagen (Flugstunden, etc.) und somit sehr kostengünstig ermöglichen, muß man z.B. in Österreich zum Steuern eines Hängegleiter-Trikes einen Privat-Piloten-Schein machen, mit recht erheblichem zeitlichen und finanziellen Aufwand. Daß dadurch natürlich viele interessierte Leute vom Flugsport entweder ganz abgeschreckt werden oder für den Erhalt einer Ultraleicht-Piloten-Lizenz ins benachbarte Ausland pilgern, ist die Folge daraus.

UL-Fliegen in Europa: Noch nicht grenzenlos

Mit einem gültigen UL-Schein kann man heutzutage schon fast in jedem europäischen Land mit einem Ultraleicht fliegen, auch wenn es noch

FAI class: RPF



Mit einem Gleitschirm und einem leichten Motor am Rücken ist es möglich, unabhängig von Bergen oder Seilwinde, auch von einer ebenen Fläche weg in die Lüfte zu steigen. Bild: Konstrukteur Hans Neudorfer auf dem Flugfeld in Szombathely/Ungarn mit seinem NEURAJET-System, dem leichtesten Rückenmotor der Welt (13 kg). Mit 6 l Benzin kann man damit 2-3 Stunden fliegen (www.neurajet.at).



Foto: Archiv Alpi Aviation

Einziehfahrwerk und 280 km/h schnell; „Pionier 300“ - ein schnittiger UL-Dreiechser der neuesten Generation von Alpi Aviation aus Italien (www.alpiaviation.com). Mit einem Spritverbrauch von 14 l/h und 1000 km Reichweite kann man damit schon auch auf längere Reisen gehen.

Ultraleicht International Zahlen aus verschiedenen Ländern

Land	FAI Microlight Klassen	UL-Piloten	UL-Fluggeräte
Belgien *	RAL, RWL, RPF, RPL, E-a3	1570	1100
Deutschland *	RAL, RWL, RPF, RPL, E-a3	5200	4912
England *	RAL, RWL, RPF, E-a3	4196	3461
Frankreich *	RAL, RWL, RPF, RPL, E-a3	10000	9502
Italien *	RAL, RWL, RPF, RPL, E-a3	13000	12630
Japan	RAL, RWL, RPF, RPL	2200	3458
Norwegen *	RAL, RWL, RPF, E-a3	450	380
Österreich *	RAL, RWL	107	170
Portugal *	RAL, RWL, RPF, E-a3	886	345
Schweden *	RAL, RWL, RPF	910	755
Spanien *	RAL, RWL, RPF, RPL, E-a3	5600	3500
Tschechei *	RAL, RWL, RPF, RPL, E-a3	5000	5540
Ungarn *	RAL, RWL, RPF, RPL, E-a3	850	630

***) Mitglied bei der EMF (European Microlight Federation)**

Anmerkung: Diese Zahlen wurden von den UL-Sektionen der Aeroclubs bzw. von den UL-Verbänden beim FAI Microlight Commission Meeting (12.-13. 11. 2004 in Lausanne/Schweiz) bekannt gegeben!

nicht überall entsprechend verbrieft ist und es da und dort das Einholen einer Genehmigung bedarf. Hier arbeitet die EMF (European Microlight Federation) mit Hochdruck daran, für diese Flugklasse auch eine entsprechende und offizielle EU-Lösung ohne Grenzen zu schaffen. Die EMF wurde im September 2003 gegründet und repräsentiert schon Aeroclubs und UL-Verbände aus

Österreichs große Airshow:

**AirPower05 in Zeltweg
24. - 25. Juni 2005**

20 Nationen mit gut 40.000 Piloten und setzt sich als Aufgabe und Ziel: Mitsprache bei den europäischen Luftfahrtregelungen und die Harmonisierung der Leichtfliegerei zwischen den Ländern Europas. Vielleicht dauert es nicht mehr lange und es wird bald möglich sein, ganz legal mit einem Leichtflugzeug quer durch Europa, z.B. von Finnland nach Sizilien, zu fliegen – und egal welcher Nationalität man angehört und in welchem EU-Land der Ultraleicht-Schein gemacht wurde. Ein Traum von vielen Piloten! Und was natürlich einen weiteren Boom für die Leichtfliegerei bedeuten würde. Zu den „10. MICRO-LIGHT WORLD CHAMPIONSHIPS 2005“ vom 20. bis 27. August 2005 in Levroux/Frankreich (250 km südlich von Paris) sind jedenfalls alle Sportler mit einem gültigem Piloten-Schein, einem registriertem Fluggerät und einer FAI Sporting Licence herzlichst eingeladen.

IMPRESSUM

up2sky I/05 - 1. Auflage ©

Herausgeber, Redaktion & Gestaltung:
stern-press/INTERNATIONAL MEDIASERVICE,
Bründlweg 7, A-6300 Wörgl, Tel.: +43-664-9727446 oder +36-30-3884639, Email: stern-press@aon.at. **Fotos:** stern-press (Sándor Benkö, Gábor Papp, Helmut Stern, Mihály Táncczos, Otmar Zotter), Archiv Hans-Christoph Freiherr Koenig von und zu Warthausen, Halley Kft., Magni Gyro di Magni Vittorio, Archiv andi7hofer, Alpi Aviation.

10. Weltmeisterschaft in Frankreich 2005

Diese Flug-WM der Microlight-Klassen, sehr großzügig unterstützt vom französischen Staat, wird heuer eine Rekordbeteiligung verzeichnen und zählt mitunter zu den Höhepunkten bei den 100 Jahr-Feierlichkeiten der FAI. Bei diesem internationalen Groß-Event müssen die über 150 Piloten aus gut 20 Nationen eine Woche lang ihr fliegerisches Können unter Beweis stellen. Dabei werden mehr als 10 Wettkämpfe (Tasks) geflogen, die auch oft über mehrere Stunden dauern. Gewertet wird in drei Disziplinen: bei ‚Navigation Tasks‘ (Orientierungsflüge auf Distanz und/oder

Zeit) geht es darum, Flugstrecken mit gewissen Vorgaben zu planen, auf die Sekunde genau zu kalkulieren und zu erfliegen. Bei ‚Economy Tasks‘ muß mit einer bestimmten Spritmenge und der Nutzung von Windsystemen und Thermik so weit bzw. so lang wie möglich geflogen werden - mit Rückkehr zum Startplatz! Und bei ‚Precision Tasks‘ hat der Pilot sein Flugzeug-Handling zu demonstrieren, wie z.B. Landungen ohne Motor in ein 50 cm breites Feld oder das Abfliegen eines Slalom-Kurses.

UL-Flugmesse Österreich:

UL-EXPO ZELL
3. - 4. Sept. 2005

Infos MICROLIGHT Sport:

INTERNATIONAL:

www.fai.org

EUROPA:

www.emf.aero

DEUTSCHLAND:

www.dulv.de
www.daec.de

ÖSTERREICH:

www.aeroclub.at

UNGARN:

www.aeroclub.hu

USA:

www.aerosports.org

FAI class: E-a3



Ganz stark im Kommen: Die Gyrocopter. Bild: Ein einsitziger M18 der italienischen Firma MAGNI GYRO (www.magnigyro.com). Firmengründer Vittorio Magni baute sich 1967 seinen ersten Tragschrauber und bereits seit 20 Jahren werden Magni Autogyros serienmäßig produziert. Heute fliegen weltweit über 300 Gyrocopters dieses italienischen Herstellers aus Mailand.



*„Flieger sein heißt Kamerad sein,
heißt siegen über Weiten und Zeiten!“*

*Thea Rasche (1899-1971)
Deutsche Flug-Pionierin*

2 Weltrekorde mit dem Paratrike: Den Höhenweltrekord mit 4.575 Meter und den Geschwindigkeitsweltrekord mit 24 Minuten und 58 Sekunden für 3000 Höhenmeter erflog Helmut Stern mit seiner Co-Pilotin Anja Zotter am 26.12.2003 in Sitke/Ungarn. Beide Rekordflüge wurden von der FAI offiziell anerkannt und mit einem österr. Fluggerät, dem ‚Air Chopper‘ von Sunflightcraft (www.sunflightcraft.com) errungen. Bild: das rot-weiß-rote Duo Stern/Zotter beim Fotografieren eines Wendepunktes im Zuge eines Distanz-Weltrekordversuches, der dann jedoch aufgrund eines kleinen Formfehlers in der Dokumentation von der FAI nicht anerkannt werden konnte.



Europameister 2002, Vize-Weltmeister 2003 und 2facher Weltrekordhalter: der Tiroler Helmut Stern (rechts) machte das Paratrike-Fliegen in Europa salonfähig. Bild: bei der Siegerehrung in Ungarn mit Co-Pilotin Olivia Zechner (links), EM-Organisator Dr. Márton Ordódy (2.v.l.) und Jury-Mitglied Tom Gunnarson aus den USA.

Ultraleicht in Österreich

Bei den Regelungen europäisches Schlußlicht, aber in der Szene international beachtet und erfolgreich

In Österreich herrscht im internationalen Vergleich leider von seiten der gesetzlichen Regelungen in Sachen Ultraleicht-Fliegen derzeit noch ein größeres Defizit (siehe auch Tabelle). Trotz großem Interesse, und zahlreicher im benachbarten Ausland aktiver österreichischer Leichtflugzeug-Piloten (von Insidern wird diese Zahl bereits auf über 1000 geschätzt), sind in Österreich nur die UL-Klassen Dreiaxser (Festflügel) und die gewichtkraftgesteuerten (Hängegleiter) Trikes legalisiert, die jedoch, schon alleine durch die PPL-Pflicht, nur mit einem recht erheblichen Kostenaufwand zu betreiben

sind. Von dieser gesetzlichen Regelung sind natürlich auch die ausländischen Piloten betroffen, die in bzw. durch die Alpenrepublik fliegen möchten: Voraussetzung PPL und/oder ein recht aufwendiges Einholen der Fluggenehmigung bei der Austro Control (www.austrocontrol.at) um ca. 90 Euro! Einzige Ausnahme: die Aufhebung dieser Einflugbeschränkung nach Österreich für deutsche Ultraleicht-Flugzeuge - gültig seit Juni 2004, jedoch vorerst befristet bis 31.12.2005. Und mit dem positiven Gesetzeserlaß für das Fliegen mit motorisierten Para- & Hängegleitern, herausgegeben am 10.9.2004, wurde nun

vom Gesetzgeber eine weitere wichtige Türe für die Leichtfliegerei geöffnet. Aber hier ist erst einmal die Fluglehrer-Ausbildung und die Ausarbeitung der Richtlinien (www.members.aon.at/mot_hgpgg) angelaufen. Die ersten Flugberechtigungen als Zusatz „motorisiert“ auf dem bestehenden Para/Hängegleiter-Schein wird's frühestens im Sommer/Herbst 2005 geben. Solange es jedoch in Österreich noch keine Sport Pilot Lizenz, also einen eigenen UL-Schein gibt, ist man mit der aktuellen PPL-Regelung als Österreicher international klar benachteiligt, weil eine Anerkennung dieses Scheines im Aus-



Foto: Archiv andi7hofer

871,6 km!!! Über und durch die Wolken, der Weltrekordflug eines Hartgesottenen. Griechenland-Ägypten Flieger Andi Siebenhofer (www.andi7hofer.com) in seinem Solo-Paratrike von FRESH BREEZE (www.fresh-breeze.de).

land aufgrund der europäischen Luftfahrtregelung (JAR-FCL) nicht möglich ist. Eine Aufgabe, mit der sich nun auch die, im Sommer letzten Jahres gegründete, 'Ultraleicht-Arbeitsgruppe' auseinandersetzen wird. Diese neue Initiative soll für entsprechenden Aufwind in der österreichischen UL-Szene sorgen. Beim ersten Meeting am 27. November 2004 in Zell am See wurde u.a. festgestellt, daß von den 17.500 Mitgliedern des österr. Aeroclub lediglich 107 Personen in der Sektion Ultraleicht gemeldet sind. Als eine der ersten Handlungen veranlaßte die Arbeitsgruppe ein Schreiben an alle Flugvereine in Österreich, mit der Bitte, diesen Mißstand zu beheben und alle UL-Aktiven, sowie Interessenten, beim Aeroclub auch in der Sektion, 'Ultraleicht' anzumelden. „Je stärker die offizielle Interessensgruppe ist, umso mehr kann auch vom österreichischen Aeroclub für diese ‚neue‘ Flugsportklasse bewegt werden“, argumentiert der ÖAeC-Sektionsleiter für Motorflug, Johann Gutmann. Im März 2005 wurde der ÖAeC Mitglied bei der EMF (European Microlight Federation). Und langsam legen sich nicht nur die, auf noch vielen Flugplätzen vorherrschenden Widerstände und die doch teils unverständlichen Ressentiments

der arrivierten Motorflug-Szene gegen die Ultraleicht-Flieger, sondern es denken bereits auch einige Piloten der Eco-Klasse an den Wechsel in diese kostengünstige und noch viel mehr Freiräume bietende Art des Fliegens. Obwohl Österreich in Sachen Leichtfliegerei im europäischen Vergleich noch weit hinten nachhinkt, gibt es hier doch ein paar, aber sehr aktive Leute, die in dieser Flugklasse über die rot-weiß-roten Grenzen hinaus beachtliche Erfolge feiern.

Szene „Rot-Weiß-Rot“: Klein aber sehr rührig

Doppelsitzige Paraplanes, die in den USA seit über einem Jahrzehnt sehr populär sind, werden z.B. vom Innsbrucker Herbert Hofbauer und seiner Firma SUNFLIGHTCRAFT (www.sunflightcraft.com) produziert und weltweit ausgeliefert. Ebenfalls ein Tiroler ist einer der erfolgreichsten Paratrike-Piloten, Helmut Stern (Europameister, Vize-Weltmeister, mehrfacher Weltrekordhhaber). Der Abenteuer-Journalist und Gleitschirm-Pionier leitet in Ungarn die Q'TAI FLY-Flugschule (www.qtaifly.com) und machte das „Harley Davidson-Fahren der Lüfte“ in Europa salonfähig.

Eine besondere Leistung vollbrachte ein Pilot aus der Steiermark am 23. Dezember 2004: Extremsportler Andy Siebenhofer (www.andi7hofer.com) flog mit einem Paratrike von FRESH BREEZE (www.fresh-breeze.de) am 23. Dezember 2004 von Griechenland aus über das Mittelmeer nach Ägypten, 871,6 km solo Nonstop - Weltrekord! Das Kuriosum dabei ist: die Paratrikes sind in Österreich noch keine offiziell zugelassene Fluggeräte-Klasse! Auch ein oberösterreichisches Duo sorgt seit dem letzten Jahr für ziemlichen Gesprächsstoff in der UL-Szene: auf weltweites Interesse stößt das außergewöhnliche Trike-Konzept, 'Power Cruiser' von Dietmar Fuchs und Wolfgang Schuster (www.xx-style.com) - eine glasfaserverstärkte Kunststoffzelle nach Flugzeugbau-Standart und mit einem herausragendem CW-Wert.

UL EXPO ZELL: bereits im 3. Jahr

Im Salzburger Land ist es der Flugplatz in Zell am See (www.flugplatz-zellamsee.at) mit seinem innovativem Geschäftsführer Hannes Walcher, der für die Leichtfliegerei starke Impulse setzt. Was vor allem bei den deutschen Piloten auf große Resonanz stößt und mit viel Lob und Begeisterung honoriert wird. „Die Microlights sind für die private Sportfliegerei die Zukunft!“ ist Walcher überzeugt. Der rührige Flugplatzchef war auch maßgeblich am Zustandekommen der Öffnung der Einflugbeschränkung nach Österreich für deutsche Ultraleicht-Flugzeuge beteiligt. Als gern aufgesuchter Zwischenstopp bei Flügen in den Süden, als Ausgangspunkt für geführte UL-Touren (z.B. Italien-Rallye vom 27.4. bis 1.5.'05 mit 2840 km) und mit bereits der 3. UL-Expo im Programm (3. - 4. Sept.'05) etabliert sich Zell am See immer mehr zum Zentrum der Ultraleicht-Fliegerei im Alpenraum.

FAI class: **RPL**



Schulung & Touren (RAL + RPL)

Q'TAI FLY

UL Piloten Lizenzen (USA + HUN)

Fliegerclub Q'TAI FLY Austria • A-6153 Scheffau • Dorf 129 • Tel.: +43 - 664 - 97 27 446 • hq@qtaifly.com
Repülős Club Q'TAI FLY Hungary • H-9600 Sárvár • Alkotmány u. 10 • Tel.: +36 - 30 - 388 46 39 • qtaifly@enternet.hu

UL EXPO ZELL



Österreichs größte Fachmesse für Sportflugzeuge:

3.- 4. sept 2005

NEU! mit Gebrauchtflugzeug-Messe **NEU!**



Das bewährte Programm:

- **Ausstellung** von Flugzeugen, Zubehör, Avionik, etc.
- **Schnupperflüge** mit Ultraleicht Flugzeugen
- **Fachvorträge** zum Thema UL in Österreich
- **Vergleich und Präsentation** von ULs
- Exklusives Fest- und **Rahmenprogramm**



NEU im Programm:

- **Gebrauchtflugzeug-Messe** für alle Klassen
- **Forcierung** des Themas „Allerlei rund ums Hobby Fliegen“
- **Erweiterung** um die Bereiche Trike, Motorschirm, VLA- u. E-Klasse
- **Flugshow** am Samstag- und Sonntag-Nachmittag
- **Luftikus 2005** Vernissage und Siegerehrung des 1. Online-Fotowettbewerbs der österreichischen Luftfahrt.

Freier Eintritt ins Messegelände!

An- und Abflüge während der Messe sind möglich.
Mit Holdings ist zu rechnen.



Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Messeleitung und Infos: Flugplatz Zell am See Betriebsgesellschaft m.b.H.
A-5700 Zell am See – Kaprunerstraße 15 – Tel. 0043 (6542) 56041
www.flugplatz-zellamsee.at – Info@flugplatz-zellamsee.at

„up2sky“ - I/05 (1. Auflage 2005)

© copyright by

stern-press

INTERNATIONAL MEDIA SERVICE

Helmut Stern

A-6300 Wörgl / Bründlweg 7 / Austria

Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche weiteren Rechte sind dem Herausgeber bzw. der Agentur vorbehalten. Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische Datenträger wie CD-ROM, Bildplatte usw. sowie Einspeicherung in elektronische Medien wie Bildschirmtext, Internet usw. ist ohne vorherige Genehmigung des Herausgebers bzw. der Agentur unzulässig und strafbar.