

## ■ 10 Jahre UL-Flugzeugbau Quander:

# Ultraleicht über den Wolken

Seit 20 Jahren schon beschäftigt sich Ingo Quander mit Flugzeugbau, seit zehn Jahren baut er in der Ilsenstraße in Petershagen seine Ultraleicht-Flugzeuge. Jene filigran aussehenden Fluggeräte, mit denen das Abheben wie eine besonders waghalsige Mutprobe anmutet. Für Ingo Quander jedoch steht fest: „Ultraleichtfliegen ist das sicherste Fliegen überhaupt.“

Ingo Quander hat in Brandenburg so etwas wie Luftfahrtgeschichte geschrieben. Er war der Erste nach der Wende in den neuen Bundesländern, der sich frisch ans Konstruieren der Fluggeräte gemacht hat; heute gibt es nur noch vier Weitere. Und für seine Konstruktionen legt er die Hand ins Feuer. Er hat den Doppelsitzer „Airpfeil-Trike“ und den Einzitzer „Micropfeil-Trike“ konstruiert. Letzterer lässt sich locker in einem Pkw transportieren und auf dem Flugplatz innerhalb von einer Stunde zusammenbauen. Auf einem Rasenstück ausgebreitet sehen die einzelnen Bestandteile aus wie ein Lego-Bausatz für Kinder ab zehn: Trike-Gestell, Sitzschale, 40 PS-Triebwerk, Flügel, Propeller, Rettungssystem. Alles zusammen wiegt schlappe 80 Kilogramm. Ingo Quander selbstbewusst: „Ich bin mir ziemlich sicher, dass mein Trike das weltweit einzige ist, das sich so klein zerlegen lässt.“ Der Doppelsitzer dagegen muss noch zum Flugplatz geschleppt oder im Hangar untergebracht werden, an deren Zerlegbarkeit arbeitet er noch.

Derzeit gibt es etwa 4000 Ultraleicht-Flieger in Deutsch-



**Sieht aus wie ein LEGO-Bausatz für Kinder ab zehn und passt locker in einen Pkw: Gestell, Sitzschale, Triebwerk, Flügel, Propeller, Rettungssystem. Foto: privat**

land, nicht mitgerechnet diejenigen, die nicht in Vereinen organisiert sind und deren Zahl beträchtlich ist. Auch in Deutschland geht die Zahl jährlich weiter nach oben, obwohl hier, im Gegensatz zu allen anderen westeuropäischen Ländern, Start und Landung mit dem UL-Flieger auf einem Flugplatz erfolgen müssen. In Frankreich, England oder Italien darf auf Acker und Heide gelandet und gegebenenfalls bis ans Bistro oder Hotel herangerollt werden.

Der Aufschwung in der UL-Branche lässt sich erklären: Nach Erhalt einer Sportpilotenlizenz mit dem Beiblatt F,

die je nach Flugschule zwischen 3500 und 5000 Mark kostet, müssen nur noch 30.000 bis 60.000 Mark fürs UL-Fluggerät draufgelegt werden. Bei Ingo Quander sind es etwa 27.000 für den Einzitzer und 46.000 Mark für den Doppelsitzer. Vergleichsweise moderate Beträge, um sich je nach Lust und Wetterlage die Welt von oben anzugucken zu können.

Richtig sauer wird UL-Flugzeugbauer Quander, wenn er auf „Konstrukteure“ zu sprechen kommt, die nur auf die schnelle Mark aus sind. „Die besorgen sich im Ausland ein Ultraleichtflugzeug, ändern Kleinigkeiten und deklarieren

das Gerät dann als eigene Konstruktion.“ Es soll auch Flugzeugbauer geben, die sich ihre Teile im Baumarkt ins Körbchen legen.

Ingo Quander bestellt bei einem Zulieferer nach seinen Plänen, die er nach den Prämissen Sicherheit, Stabilität und Komfort erarbeitet. Stolz ist er, dass seine UL-Fluggeräte bei der Verkehrs- und Musterzulassungsstelle schon mal binnen einer halben Stunde ein Zertifikat bekommen. „Andere müssen einmal oder mehrmals wiederkommen“, so Ingo Quander.

Für alle, denen sein „Airpfeil-Trike“ und sein „Micropfeil-Trike“ immer noch zu teuer sind, will er jetzt einen noch leichteren und kleineren UL-Flieger entwickeln. Weit unter 10.000 Mark soll der „Minipfeil“ kosten. Mit diesem Gerät wird der Mensch dem Vogel dann noch ein Stück ähnlicher: Der Pilot liegt in einer Schürze auf dem Bauch, der Start kann per Laufkraft vorgenommen werden.

(DF)



**Plant schon seinen nächsten UL-Clou: Ingo Quander mit Trike-Gestell. Foto: Harry**