

Weltrekord und fliegende Autos vor der Moselkulisse

Mehr als  
**140**  
gleichzeitig!



Das französische Basse-Ham ist unter Motorschirmpiloten schon lange ein Begriff. Hier fand im Juni das 3. Internationale Motorschirmtreffen statt: mit Top-Organisation für an die 200 Piloten, die bis aus den USA kamen.

**S**onntagmorgen um sieben Uhr: Ein Haufen unausgeschlafener Leute hat sich wieder zu einem Briefing zum Motorschirmfliegen eingefunden. Es ist bereits der dritte Tag, Flugleiter Jean-Francois Pouzadoux erläutert die Tagesaufgabe und geht auf Probleme und Disziplin einiger Teilnehmer ein. Die Stimmung ist gelöst wie schon die Tage davor. Jetzt ist die Laune aber besonders gut, denn die Teilnehmer haben am Vortag offiziell den Weltrekord über „möglichst viele Motorschirmflieger gleichzeitig in der Luft“ wieder nach Europa gebracht: Mehr als 140 Piloten schwirrten zur selben Zeit in der Luft. Das Spektakel war sehenswert!

Dabei ging alles ohne Hektik, aber dennoch sehr diszipliniert und sehr organisiert zu: Es gab mehrere „Commissaire“, die Startfreigaben erteilten; die Piloten belegten die gesamte Länge des Startfeldes in Dreier-Reihen. Zusätzlich

waren Helfer anwesend, die den Piloten bei den Endtätigkeiten geholfen haben. Und so konnten in kürzester Zeit offiziell mehr als 140 Motorschirmflieger abheben.

#### **Internationale Produktpalette**

„Basse-Ham“ ist unter Motorschirmpiloten inzwischen weltweit ein Begriff. Ein kleiner verschlafener Ort in Frankreich neben Thionville und nur etwa 20 Kilometer von der luxemburgischen und deutschen Grenze entfernt. Hier trafen sich mehr als 200 Piloten aus der ganzen Welt. Ja, auch aus den USA (wo der Massenflug-Rekord 2003 in Florida geflogen wurde) kamen Piloten, um sich der Stimmung und dem Fliegen hinzugeben. Das Event findet alle zwei Jahre statt. Die Piloten – darunter auch eine große deutsche Delegation – wohnten überwiegend auf den verschiedenen Campingarealen rund um die Start- und Landedecks.

Neben dem Fliegen gab es auch ein spezielles Ausstellungsareal für Hersteller. So konnten nationale und internationale Firmen die breite Produktpalette des Motorschirmfliegens präsentieren. Eine Breite, wie man sie in Deutschland wohl nicht zu sehen bekommt, sind die meisten Produkte doch gar nicht auf die strengen deutschen Zulassungskriterien zugeschnitten.

Unter den Ausstellern waren unter anderem auch die Marktführer aus Deutschland, Italien und Frankreich: Fresh-Breeze, Fly Castelluccio und Adventure. Adventure stellte in Basse-Ham noch einmal das Konzept ihres fliegenden Autos dar. Wer zum richtigen Zeitpunkt anwesend war, konnte das „Fun Car“ auch live in der Luft sehen. Und das war beeindruckend, wie auch das belgische Fernsehen fand: Es war eigens für einen Filmbeitrag über das Fun Car angereist.

Der Sonntagmorgen versprach noch einmal bestes Flugwetter. Die häufigsten Ziele waren dabei das Château de Malbrouk entlang des Moseltales oder rund um die Flugverbotszone der Kernkraftwerke von Cattenom. Beliebt war es, vor allem auf dem Rückweg vom Château, gleich noch eine Runde über Deutschland und Luxemburg auf der anderen Moselseite zu drehen. Ein Dreiländer-Flug sozusagen.

Überhaupt meinte es der Wettergott sehr gut mit den Veranstaltern. An allen drei Tagen konnte schön geflogen werden. Und dies wurde insgesamt reichlich genutzt. Hervorzuheben sei an dieser Stelle auch die Kameradschaft und Hilfsbereitschaft unter den Piloten. Hier wurde nicht über andere gelästert, sondern versucht, jeden in die Luft zu bringen.

Weitere Rahmenveranstaltungen rundeten das Programm ab: Adventure stellte eine Testbank zur Verfügung, auf der Privatpiloten den Schub ihres Motors ermitteln konnten. Interessant war auch die Ausstellung der vielen Amateur-Trikes – da konnte man einige interessante Geräte sehen!

Zahlreiche „Fußgänger“ aus der gesamten Region besuchten das Event, um die Faszination Motorschirm live zu erleben. Nicht unerwähnt bleiben sollten die Leistung und die Organisation der Veranstalter. Alleine der bürokratische Papierkrieg mit den französischen Behörden um die Flugverbotszone von Cattenom, auf der Moselschleife jenseits der Mosel, kostete drei Monate Zeit.

Ansonsten war fast alles perfekt durchorganisiert: Vollverpflegung für die Teilnehmer, ein Riesenzelt und viele Helfer für die Verpflegung, viele Commissaire am Start, „bewegliche“ windabhängige Kennzeichnung der Start- und Landedecks, immer aktuelle Wetterinfos, mehrere tägliche Briefings.

### Kleiner Wermutstropfen

Zudem gab es eine Eventleitung, die sich auch während des Wettkampfes noch bemühte, die notwendigen Freigaben von der Aviation Civile für ausländische Piloten zu bekommen, deren Unterlagen im Vorfeld beim Veranstalter leider zu spät eingetroffen sind. Letzteres ist ein Wermutstropfen aus deutscher Sicht: Aufgrund von Fehlinformationen von nicht offizieller Seite reisten viele deutsche Piloten an, ohne sich vorher anzumelden und waren erstaunt, dass eine Autorisierung seitens der „Aviation Civile“ notwendig ist. Die Organisationsleitung ließ sie dann auf französische Art inoffiziell auf einem Seitendeck starten und landen. So konnte jeder in den Genuss des Fliegens kommen. Allerdings sollte für das Event in zwei Jahren eine andere Lösung gefunden werden, sind die deutschen Pilotenscheine, Versicherungen und Zulassungen der Geräte doch als gleichwertig oder strenger einzustufen. Ebenso wünschenswert wäre es auch, dass sich noch mehr ausländische Teilnehmer an den Briefings beteiligen würden, Übersetzer für die englische und deutsche Sprache standen zur Verfügung.

Es bleibt zu hoffen, dass der Idealismus bei den Veranstaltern um Jean-Claude Ludwig und Jean-Francois Pouzadoux erhalten bleibt, um in zwei Jahren wieder ein Riesen-Motorschirmspektakel ins Leben zu rufen. Und wer weiß, wie viele Piloten dann gleichzeitig am Himmel zu sehen sind!

Clemens Engler «



Die Organisation des Veranstalterteams rund um Jean Claude Ludwig (kleines Bild) war großartig. Neben Vollverpflegung gab es mehrere Briefings am Tag.



Häufigste Ziele waren das Château de Malbrouk entlang des Moseltales oder die Kernkraftwerke von Cattenom.



Ein echtes „Fliwatüt“ kann fahren, schwimmen und übers Wasser fliegen. Dem Fun Car von Adventure fehlen also nur noch die Schwimmer!

## Motorschirmfliegen in Österreich

# Die noch so kleine Szene lebt!

Am 7. August endete die Ultraleicht-Europameisterschaft mit Beteiligung von Motorschirmpiloten. Alle zwei Jahre findet der FAI-Wettkampf statt – 2004 im portugiesischen Castelo Branco. Auch ein österreichisches Team war in der Klasse PL1 am Start. Österreichisch? Gibt's in dem Alpenland überhaupt UL-Piloten?



**M**otorgleitschirmfliegen boomt weltweit, und ist auch gerade im europäischen Raum zunehmend im Kommen. Stehen manche Länder wie zum Beispiel Frankreich dem ganzen seit gut zehn Jahren recht liberal gegenüber – auch in Deutschland ist die Situation mittlerweile sehr gut geregelt –, so ist der Flugbetrieb mit motorisierten Gleitschirmen in der Schweiz sogar gänzlich verboten und in Österreich noch deutlich erschwert: Flugplatzzwang beziehungsweise Sondergenehmigung, UL-Schein beziehungsweise PPL, noch keine offiziellen Zulassungsverfahren oder aber auch ungeklärte „rechtliche Definitionen“ ... Zu definieren werden in Österreich auch noch die unterschiedlichen Klassen, nämlich fußstartfähige Geräte, ein- und doppelsitzig, sowie die Gleitschirmtrikes sein. In diese Richtung laufen derzeit einige Bemühungen seitens der (noch) wenigen Piloten sowie des Österreichischen Aeroclubs (ÖAcC).

### Aktive Österreicher

Die Zahl der in Österreich diesen Sport ausübenden Piloten kann man wahrscheinlich tatsächlich nahezu an einer Hand abzählen, wobei gerade in der Kategorie der Gleitschirmtrikes nur einige wenige „Enthusiasten“ aktiv sind: Mitglieder des Österreichischen Flugsportclubs Twister/Neukirchen am Großvenediger haben im August 2003 an der 1. Weltmeisterschaft in der Klasse der einsitzig geflogenen Paraplanes in Großbritannien teilgenommen und in der Nationalteamwertung damit hinter Natio-

nen wie Russland, Deutschland und Tschechien zusammen mit dem Tiroler Duo Helmut Stern und Olivia Zechner (Vizeweltmeister, PL2) den 4. Platz belegt. Das Team lag vor Ländern wie Ungarn, Ukraine, Litauen, Belgien, Schweiz und Israel. Peter Metzger (Neukirchen-Sbg) und Dieter Wechselberger (Neukirchen-Sbg) flogen in der Klasse der einsitzigen Paratrikes (PL1), allesamt Mitglieder des Oberpinzgauer Flugsportvereins „Twister“. Für Metzger und Wechselberger war dies der erste internationale Großbewerb mit den Paratrikes. Sie belegten in der Schlusswertung die Ränge 13 und 17.

### Freundliche Landesregierung

Zu Trainingszwecken bestand im Vorfeld der WM 2003 sowie der EM 2004 die Möglichkeit, auf dem Firmestgelände der Hängegleiterbaufirma Europe-Sails von Walter Margreiter in Neukirchen, Testflüge und Trainingsstarts

durchzuführen. Für die „besonderen Umstände“ hatte die Salzburger Landesregierung nach entsprechendem Ansuchen freundlicherweise einen Bescheid zur Außenstartgenehmigung erlassen. Das österreichische Piloten-Team ging bei der WM in der Tandemklasse mit einem serienmäßigen Gerät des Innsbrucker Fluggeräte-Herstellers „Sunflightcraft Luftfahrzeuge“ beziehungsweise in der Einsitzerklasse des Oberpinzgauer Fluggeräteherstellers „Europe-Sails“, Neukirchen an den Start.

Ziel für die bei Redaktionsschluss noch laufende EM in Portugal ist es, Österreich in ähnlicher Besetzung in Castelo Branco an den Start zu schicken und zwar gemeinsam mit den Tandemteams des amtierenden Vizeweltmeisters Helmut Stern. Erfolgreiche Platzierungen von österreichischen Piloten in Portugal wären nicht die ersten. Bei der Ungarischen Staatsmeisterschaft im November 2003 wurden von Metzger Platz 6 und von Wechselberger Platz 7 belegt. Bei insgesamt 15 Teilnehmern wurde damit die Führung in der genannten Punktereihung durch Metzger und Wechselberger weiter bestätigt. Die genannten Mitglieder des Flugsportclub „Twister“ werden also im Österreichischen Nationalteam der WM teilnehmen. Die Mitorganisation der Teilnahme dieser Klasse wird erneut durch Dr. Peter Metzger, welcher auch bei der WM 2003 in Long Marston diese Funktion in Form des stellvertretenden Teamleaders innehatte, erfolgen. Die genannten Teilnehmer wurden offiziell vom Österreichischen Aeroclub für die Teilnahme



**Aktiv für Österreich (v. l.):** Peter Metzger, Walter Margreiter, Dieter Wechselberger



Bereits bei der WM 2003 im englischen Long Marston (Bilder ganz oben) konnten die Piloten aus Österreich beachtliche Erfolge erzielen. Bei der WM 2004 in Portugal wollen Dieter Wechselberger (oben links) und Peter Metzger (oben) wieder vorne mit dabei sein.

im Nationalteam Österreich nominiert und bilden die Formation „Europe Sails Microlight Team Austria“.

### Fliegen für Europe-Sails

Die Firma „Europe-Sails“ ist ein kleiner Hängegleiterhersteller und Spezialist für Gleitschirmbeschriftungen sowie Reparaturen in der ebenso kleinen Marktgemeinde Neukirchen im Oberpinzgau/Salzburg. Firmeninhaber Walter Margreiter war zunächst als Segelmacher und Drachenbauer bei den Firmen „Pro Design“ und auch „Wills Wings“ tätig, als er 1988 beschloss, sich auf eigene Füße zu stellen und seine Firma

„Europe-Sails“ zu gründen. Seither konstruierte und baute er Drachen, besonders in den letzten Jahren wurde seine Firma durch die Modelle „Hyper“, einen turmlosen Intermediate mit eigenentwickeltem und gefertigtem CFK-Holm sowie durch den turmlosen Hochleister „Independent“ zunehmend bekannt. Aber nicht nur im Drachenbau, sondern auch bei zahlreichen Gleitschirm- und Drachenreparaturen machte sich der Oberpinzgauer mit seinem „Einmannbetrieb“ einen Namen. Vor drei Jahren stieg Walter Margreiter schließlich auch in den oben bereits erwähnten Bau von „Paraplanes“ ein, als Testpiloten gewann er die engagierten Hobbypi-

loten Dieter Wechselberger, beruflich als selbstständiger Gastwirt tätig, sowie Peter Metzger, beruflich als Chirurg im Krankenhaus Schwarzbach (Pongau) tätig. Zu Trainings- und Testzwecken für die Europameisterschaft in Portugal stellte Walter Margreiter den beiden Piloten sowie dem dritten vom OAeC nominierten Teilnehmer Adolf Kaiser (mit 65 Jahren sicher der älteste, aber topfite Teilnehmer!), seine Grundstückswiese für Außenstarts zur Verfügung. Man kann also ruhigen Gewissens feststellen, dass sich auch in der österreichischen Motorschirmszene einiges tut!

Dr. Peter Metzger

[www.flymap.net](http://www.flymap.net)

**Ralf Blankart**  
 PAGO JET / KÖNIG Motoren  
 Service  
 Bechhauserweg 22  
 42799 Leichlingen  
 Tel.: 0172 2622449  
 Fax 02174 792712  
 E-Mail: [pagojetm4@web.de](mailto:pagojetm4@web.de)

[www.flymap.net](http://www.flymap.net)

ultraleicht  
**verbund**  
 Servicepoint  
 UL-Handel  
 Schulungen  
 Tel: 07367 / 923 936  
 Fax: 07367 / 923 937  
 Mobil 0177 / 666 91 91

CT2K  
 Certified  
 kg

Short Wing  
[www.ul-verbund.de](http://www.ul-verbund.de)