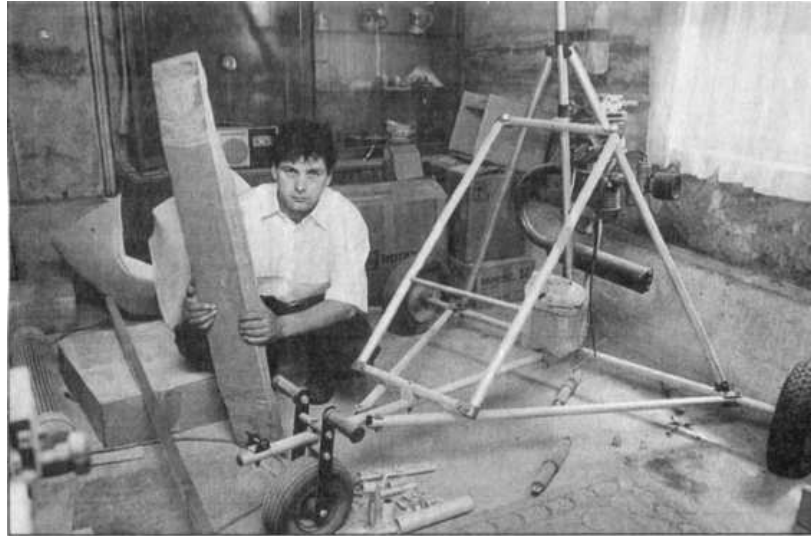


Märkische Oderzeitung vom 1.7.1994

Leichtflieger im Eigenbau

Petershagen-Eggersdorf. Zu DDR-Zeiten wollte er mit einem selbstgebauten Ultraleichtflieger die DDR in Richtung Westberlin verlassen. Jetzt widmet er sich hauptberuflich der Konstruktion und dem Bau der Fliegengewichte: Ingo Quander (30), gelernter Schlosser und Petershagener. **Siehe Seite 12**



Mit diesem Eigenbau wollte der Petershagener Ingo Quander nach Westberlin fliegen. Glücklicherweise wurden die Grenzen geöffnet, bevor der Flieger fertig war. MOZ-Fotos (2): Ulrich Winkler

Aus einstigen Fluchtplänen wird eine Existenzgründung

Petershagener will Ultraleichtflugzeuge in Serie bauen

Petershagen-Eggersdorf (MOZ/gab) Seine einstigen Fluchtpläne aus DDR-Zeiten macht der 30jährige Ingo Quander aus Petershagen bei Strausberg jetzt zur Grundlage einer Firmenidee: Seine selbstkonstruierten Ultraleichtflieger sollen schon bald in Serie gehen.

16 Jahre war Ingo Quander alt, als er in einer West-Zeitschrift ein Bild von einem Ultraleichtflieger sah. „Von dem Moment an wußte ich, daß ich mit so einem Ding abhauen will“, erinnert er sich. Probleme, an das entsprechende Material zu kommen, hatte der gelernte Schlosser nicht. Den Motor hatte er aus einer alten MZ-Maschine, und den Metallrahmen schweißte er aus Rohren zusammen, die er zuvor heimlich in der S-Bahn abgeschraubt hatte.

Nach der Wende war für ihn aber die Fliegerei nicht erledigt. Endlich konnte er Fachliteratur aus dem Westen lesen, und auch den Bauvorschriften entnahm er einiges Neue. „Ich habe dann beschlossen, aus meinem Hobby einen Beruf zu machen“, berichtet Quander.

Er sagt das ganz bescheiden, dabei hat er allen Grund, stolz zu sein. Sein von ihm selbst konstruierter und gebauter „Airfeil Trike“, ein Einsitzer, ist nach dem Urteil von Fachleuten sehr stabil und bedienungsfreundlich. Quander hat nach eigenem Bekunden „eine Menge Geld“ in den Prototyp gesteckt; jetzt wartet er darauf, daß ein Techniker vom Ultraleichtflugverband die vorläufige Verkehrsgenehmigung erteilt.



Aufschwung Ost. Für die Ultraleichtflieger von Ingo Quander liegen schon Anfragen vor. Ein Reisevermittler will sie für einen Touristenclub in der Dominikanischen Republik haben. MOZ-Foto

Ingo Quander konstruiert Ultraleichtflugzeuge:

Anfragen sogar aus der Karibik

Mit Eigenbau wollte er aus der DDR flüchten

Petershagen-Eggersdorf (mg) Ingo Quander ist unter die Jungunternehmer gegangen. Mitte Juli, so ist es vorgesehen, kommt ein Techniker des Ultraleichtflug-Verbandes vorbei und testet Quanders selbstkonstruierten und -gebauten Airfeil Trike.

Wenn der Leichtflieger-Prototyp dann die vorläufige Verkehrsgenehmigung erhält, kann es richtig losgehen: Quander will zusätzlich zu dem Einsitzer einen Doppelsitzer bauen, später noch einen Mini-Flieger. Das alles soll in Serie gehen – Interesse gibt es unter anderem von einem Touristenclub in der Dominikanischen Republik.

Der Airfeil Trike, ein bis zu 130 Stundenkilometer schnelles Fluggerät, steht zur Zeit bei den Quanders auf dem Grundstück. Quander ist in den neuen Bundesländern der einzige, der Ultraleichtflugzeuge entwickelt und baut. „Mein Flugzeug ist stabil und erschwänglich, und ich traue mir durchaus zu, damit gegen die Konkurrenz aus dem Westen bestehen zu können“, ist der gelernte Schlosser optimistisch. Ein paar technische Details hat er völlig neu entwickelt, um die Stabilität und damit die Sicherheit seines 140-Kilo-Fliegengewichts zu erhöhen.

Mit 16 sah Ingo Quander in einer West-Zeitschrift zum ersten Mal einen solchen Ultraleichtflieger. Er beschloß, selbst ein solches Gefährt zu



Jungunternehmer Quander

bauen – und zwar nicht aus sportlichen Gründen, sondern um damit der DDR in Richtung Westberlin zu entfliehen. Probleme, an das Material zu kommen, hatte der gelernte Schlosser nicht. Den Motor hatte er aus einer alten MZ, und den Metallrahmen schweißte er aus Rohren aus der S-Bahn zusammen.

Doch hatte er Glück, denn die Wende kam, und die Grenzen wurden geöffnet. Jetzt ist der Petershagener froh, daß er aus seinem Hobby einen Beruf machen konnte.

Einstige Fluchtpläne zum Beruf gemacht

Mann aus Petershagen baut Ultraleichtflugzeug / Zu DDR-Zeiten Rohre aus der S-Bahn abgeschraubt / Von Dirk Klauke

PETERSHAGEN, im Juli Daß ausgerechnet seine Vorliebe für das Ultraleichtfliegen einmal zu seinem Beruf werden würde, hätte sich Ingo Quander aus Petershagen östlich Berlins vor dem Mauerfall nicht träumen lassen. Jedenfalls nicht in der DDR, da war dieser Sport nicht zuletzt wegen der Gefahr einer Flucht über den „antifaschistischen Schutzwall“ verboten.

„So mit 16 stellte ich fest, daß ich aus der DDR rausmußte, denn als Nicht-SED-Mitglied konnte ich da nichts mehr werden“, sagt der heute 30jährige Flugzeugkonstrukteur. Noch lange bevor DDR-Bürgern der spektakuläre Ballonflug über die Mauer gegolgt war, hatte sich Quander eine ähnliche Fluchtmethode ausgedacht: mit einem Ultraleichtflieger auf der Bundesstraße 1 starten und dann nichts wie weg. Heimlich montierte der Schlosser für das Gestell Rohre aus der S-Bahn ab, den Mo-

tor nahm er aus einem alten Motorrad. Den Flieger konstruierte er anhand weniger westlichen Fachzeitschriften und mit unscharfen Fotos in tschechischen Fliegerzeitschriften – in der DDR gab es keine entsprechende Literatur. Das von Quander konstruierte Flugzeug dient heute in seinem Keller als „Erinnerungsstück“ an schlechte Zeiten. Zum Einsatz kam es nie, weil mit der Maueröffnung die Fluchtpläne hinfällig wurden. „Zum Glück“, sagt Quander, „denn wer weiß, ob die viel zu dünnen Rohre durchgehalten hätten.“

Warum nicht ein luftfahrtgeprüftes Flugzeug entwickeln und bauen, das auch für die Menschen in den neuen Bundesländern interessant sein könnte, fragte sich der Schlosser nach der Wende. Entsprechende Marktforschung bestätigte ihn in seiner Idee: als erster und bisher wohl einziger Ostdeutscher gründete er gemeinsam mit seiner Mutter die Firma „UL-Flug-

zeugbau Quander“. „In den neuen Ländern besteht ein riesiger Nachholbedarf beim Ultraleichtfliegen“, glaubt Ingo Quander.

In zweieinhalb-jähriger, mühevoller Kleinarbeit entstand sein „Airpfeil Trike“, das Ende Juli dem Deutschen Ultraleichtflugverband zur „vorläufigen Betriebsgenehmigung“ vorgestellt wird. Etwa 200 000 Mark verschlang bisher die Entwicklung des Flugzeugs. Durch drei Neuerungen soll es „stabiler und leichter zu handhaben sein“, verspricht der Konstrukteur. Etwa 150 Kilogramm wiegt das UL-Trike, 200

Kilo können zugeladen werden. Ein 40 PS starker wassergekühlter Zweizylindermotor sorgt für den Antrieb des Dreiblattpropellers mit einem Durchmesser von 1,60 Metern. Etwa 800 bis 1000 Kilometer weit werde eine 54 Liter fassende Tankfüllung reichen, glaubt der Konstrukteur.

Die meisten Teile stammen aus dem Unternehmen Feinwerktechnik Dresden. Dazu der Konstrukteur: „Ich war erstaunt, daß die alle paßten, denn der Betrieb hatte lediglich ein Fax mit meinen Plänen.“ Der Motor kommt aus Österreich, die Rohre aus der Schweiz, die über 100 Stahlschrauben aus Nordrhein-Westfalen und andere



NOCH STEHT DER UL-Prototyp im Wohnzimmer seines Konstrukteurs Ingo Quander.

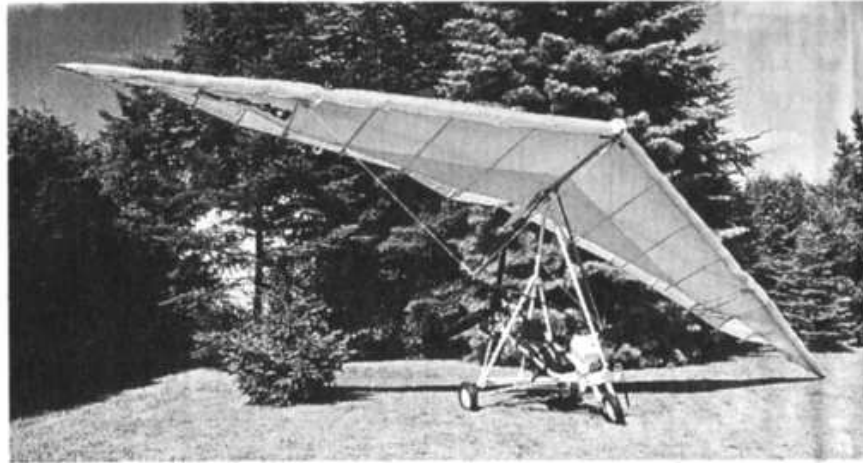
Foto: Dirk Klauke

Kleinteile aus einem Betrieb im Westteil Berlins. Kleine Veränderungen seien noch nötig. Demnächst will der 30jährige die Stoßdämpfer ersetzen, die aus dem alten DDR-Moped „Schwalbe“ stammen.

Noch steht das Trike-Gestell in Quanders Wohnzimmer. Erst wenn nach der vorläufigen Betriebserlaubnis Ende Juli die Produktion aufgenommen werden kann, soll die im Rohbau befindlichen Gewerberäume fertiggestellt werden. Der Jungunternehmer setzt vor allem auf Interessenten aus den neuen Bundeslän-

dem. Dazu gehörten sicherlich Flugschulen und Fliegerklubs, die auf vielen der 74 Flugplätze entstanden sind, so Quander. Aber auch so mancher Privatmann interessiert sich für die Entwicklung, die etwa so teuer wie ein Mittelklassewagen sein werde. Ein Unternehmer will bereits Flugzeuge für einen Urlaubsklub in der Dominikanischen Republik kaufen.

Der Flugzeugkonstrukteur macht sich um den Absatz seines Trikes keine Sorgen, hat sogar schon neue Modelle im Kopf. „Und wenn's mit dem Absatz nicht gleich so gut läuft, dann gehe ich eben wieder eine Weile als Schlosser arbeiten.“



IN DIE DOMINIKANISCHE REPUBLIK sollen die ersten Ultraleichtapparate des Petershager Flugzeugbauers gehen.


Foto: Rainer Domschelt

Berliner Kurier vom 5.8.1994



Hoch hinaus will Ingo Quander mit seinem Ultraleicht-Flugzeug.

Foto: Drescher

BER 
LINER
KURIER

Freitag, 5. August 1994
Nr. 212/94 - 2A11916A
Redaktion: (Berlin) ☎ 23 27 59 75
Anzeigen: (Berlin) ☎ 23 27 70 70

60
PFENNIG

Schlosser baut die leichtesten Flugzeuge

PETERSHAGEN - Deutschlands kleinste Flugzeugwerft steht in einem Brandenburger Garten. Ingo Quander (30) aus Petershagen bei Strausberg schraubt in einer Werkstatt hinterm Haus ein selbstkonstruiertes Ul-

traleicht-Flugzeug zusammen. Er stellte den Prototyp des 40 PS-starken Fluggerätes dem KURIER vor.

„Zweieinhalb Jahre dauerte die Flugzeug-Konstruktion auf dem Reißbrett“, erzählt Ingo Quander. Er ist gelernt-

ter Schlosser. Der Flieger mit dem Namen „Airpfeil-Trike“ ist eine Mischung aus Hänggleiter mit Motor, Propeller-Antrieb und dreirädrigem Fahrgestell. Er hat eine Spannweite von 10 Metern und mit vollem 54-

Liter-Tank eine Reichweite von bis zu 1000 Kilometer bei 60 bis 80 km/h und einer Flughöhe bis zu 600 Meter.

„In zwei Monaten wird der Gleiter vom Deutschen Ultraleicht-Flugzeugverband technisch überprüft“, sagt

Ingo Quander. „Dann werden weitere nach Kundenbestellungen gebaut.“ Die Maschine wird zwischen 28 000 und 35 000 Mark kosten. Wer sie fliegen will, muß einen Flugschein besitzen.

Norbert Klaucke

MOL '94: Regionalmesse und Flugplatzfest: Nur das Wetter klappte nicht ganz ...

(rd) „Eigentlich gab es nur eines, was nicht geklappt hat - das Wetter“, resümierte Hans Teuchert, der Organisator der MOL '94. Das Angebot an den Messeständen und im Rahmen des Flugplatzfestes lockte Besucher in Scharen auf den Strausberger Flugplatz. In den drei Ausstellungshallen und im Hangar konnte man sich vor den Regenschauern retten und merkte kaum, welche Wassermengen vom Himmel stürzten.

Am Samstagabend ließen sich die Flieger und Fallschirmspringer von dem Platzregen nicht schocken und führten eine Stunde später - auch nach dem offiziellen Schluß an den Ausstellungsständen - noch ihre Kunststücke vor.

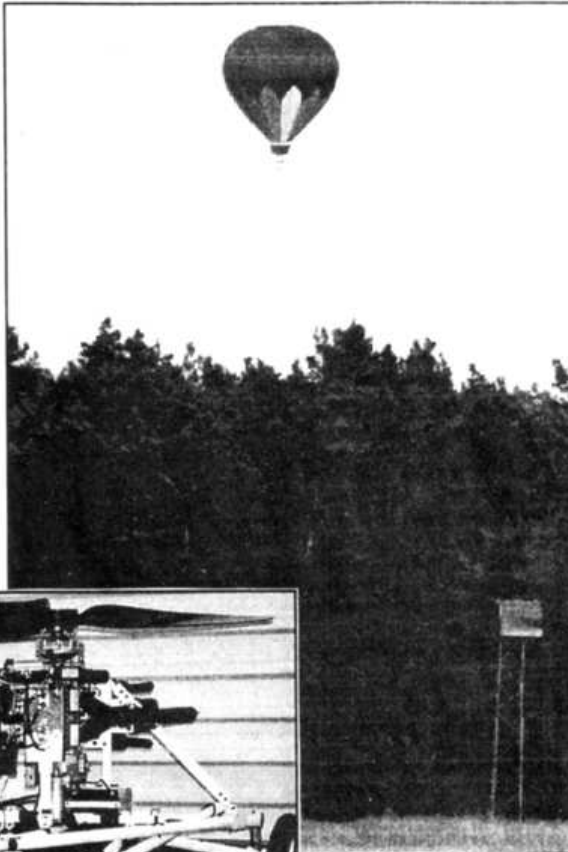
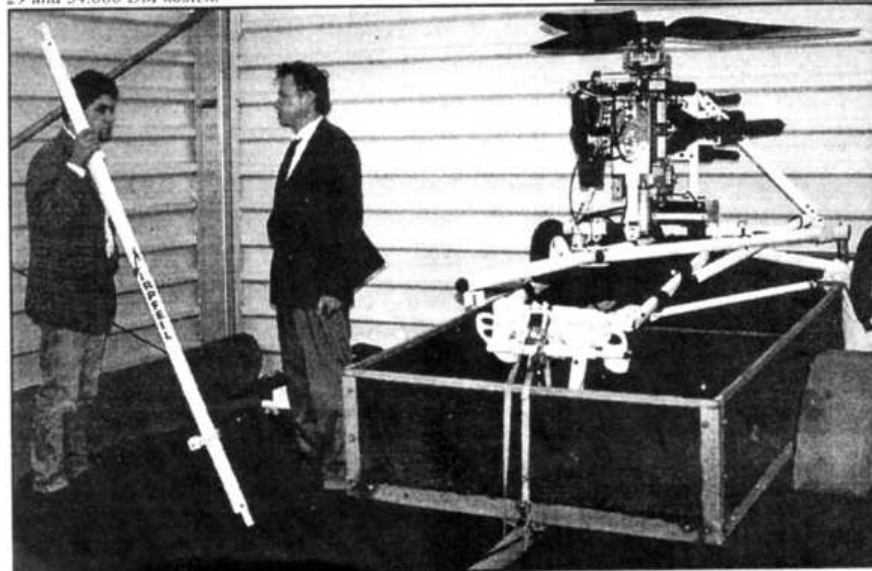
Ein Höhepunkt war der Messeball und Fliegerfete am Samstagabend im Hangar, eröffnet mit einer Video-Pre-

miere. Zum ersten Mal wurde der Öffentlichkeit der Dokumentarstreifen von der Internationalen Luftfahrtausstellung in Berlin Schönefeld - ILA '94 gezeigt. Der kulturelle Rahmen bot Prominente wie Frank Schöbel und Angelika Mann, begleitet von der Tina-Tandler-Blue-Band, Artistik und die Showtanzgruppe Strausberg, geleitet von Frau Sparmann.

Über 100 Aussteller stellten ein weites Spektrum ihrer Leistungen vor, und zeigten damit, was „Aufschwung Oderland“ bedeutet.

Schade, daß etliche bedeutende Firmen der Region diesmal nicht dabei waren. Sie hätten den Rahmen abgerundet. Doch dies wird zur nächsten Märkisch-Oderland-Messe vielleicht anders sein.

Noch nicht abgenommen und zum Flugbetrieb freigegeben ist das motorgetriebene Ein-Mann-Fluggerät des Petershagener Konstrukteurs Quander. Die von ihm aus hochwertigen Materialien gefertigten, mit einem 40-PS-Motor getriebene Ultraleichtflugzeuge werden zwischen 29 und 34.000 DM kosten.

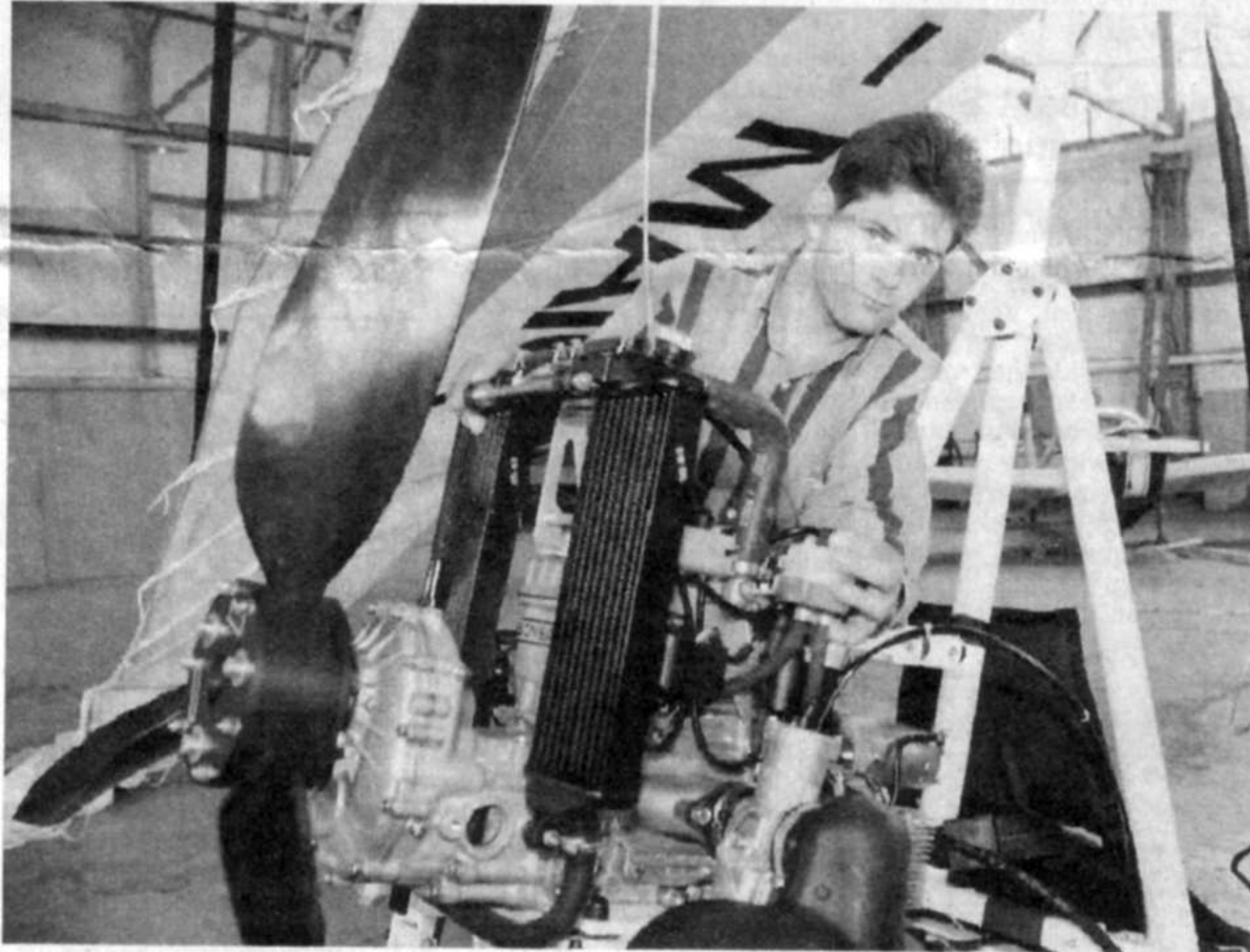


Windböen und Regenschauer durchkreuzten die Ballonfahrer-Träume. Rundflüge mit Hubschraubern und den verschiedenen Flugzeugtypen standen jedoch hoch in der Gunst der Besucher.

Am Stand der Reifendienst Fredersdorf GmbH probten Mutige ihre Sitzfestigkeit. Eine Mutprobe beim Tandem-Fallschirmspringen aus bis 3.000 Metern Höhe bestanden auch Frauen. Fotos: Donath

Neues Deutschland vom 20.9.1994

In der Luft sozusagen. . .



Nach jahrelangem Tüfteln hat Ingo Quander aus Petershagen seine Pläne für ein Ultraleicht-Flugzeug umgesetzt. Das einst durch Fluchtpläne inspirierte Hobby soll ein Unternehmen werden Foto: dpa



Nach jahrelangem Tüfteln hat Ingo Quander seine Pläne für ein Ultraleicht-Flugzeug in die Tat umgesetzt. (Foto: dpa)

Aus Hobby soll Unternehmen werden

Ein Tüftler macht ernst / Petershagener Ultraleicht-Flugzeugbauer mit Weltneuheit

Petershagen (dpa/wio). Sieben Jahre lang hatte Ingo Quander in Gedanken ein Ultraleicht-Flugzeug ohne jegliche Vorlage konstruiert. Weitere 24 Monate baute er es heimlich zusammen, bis er sich 1989 selbst überredete, nun doch nicht damit in den Westen zu fliehen. Heute steht sein Prototyp im Keller. Aus dem Hobby von einst soll nun ein Unternehmen werden - das bisher einzige derartige in Ostdeutschland.

Mittlerweile steht der zusammenklappbare Nachfolger abwechselnd in seinem Wohnzimmer, im Garten, auf Messen oder Ausstellungen. Er will seine Konstruktion langsam bekannt machen, geht aber nicht mit seiner Flucht-Geschichte hausieren. „Das ist vorbei“, sagte der heute 30jährige Jungunter-

nehmer aus Petershagen bei Strausberg. Damals war der gelernte Schlosser auf heimlich ausgebaute Röhre aus der S-Bahn und Anorakstoff angewiesen. Jetzt nutzt er eigene Präzisionswerkzeuge, hochwertiges Material und feinmechanische Spezialanfertigungen von einer Dresdener Firma.

Quander will nicht nur bereits vorhandene Modelle nachbauen, sondern auch weiterentwickeln. Schon jetzt hat sein rund 130 Kilogramm schwerer „Airtrol Trike“ eine größere Stabilität als andere Ultraleicht-Flugzeuge. Der Preis der Ein- und Doppelsitzer wird sich in den Regionen eines Mittelklassewagens bewegen. „Aber viel wichtiger ist, daß man diesen Typ sogar in der Wohnung

unterstellen kann. Er benötigt nur eine 20 bis 40 Meter lange Startbahn.“

Doch noch steht der Betreiber der „UL-Flugzeugbau Quander“ in den Startlöchern, denn eine Vielzahl von Genehmigungen und Tests warten auf ihn. Noch in diesem Monat steuert er die vorläufige Verkehrszulassung an. Danach muß er 100 Flugstunden nachweisen. „Leider gibt es seit dem 1. Juli diese neue Regelung, wonach 70 Flugstunden mehr vorgeschrieben sind“, bedauert Ingo Quander. „Das ist zwar kein großes Problem, aber es kostet wieder Zeit.“ Bis zum Frühjahr will er dann auch die restlichen Tests, wie Lärmmessung oder Abwurfprüfung, hinter sich gebracht haben.

Auf dem Ultraleicht-Flugzeugmarkt, der vor allem von kleineren Firmen bestimmt wird, rechnet sich der Konstrukteur und Produzent gute Chancen aus. Dabei setzt er insbesondere auf seine neuen Modell-Ideen. So hat er bereits eine weiterentwickelte Konstruktion in der Schublade, die er jedoch wie ein Geheimnis hütet. „Erst wenn ich mit dem seriösen Bau beginnen kann, werde ich sie herausholen. Die Konkurrenz schläft schließlich nicht.“ Eines ließ der Tüftler, der das Unternehmen mit seiner Mutter führt, dann doch heraus: „Das Flugzeug wird auf eine bestimmte Personengruppe zugeschnitten sein und ist durchaus eine Weltneuheit.“ **Dietmar Bender**

Ultraleicht-Flugzeugbauer hat Weltneuheit in petto

Von DIETMAR BENDER

Petershagen. Sieben Jahre lang hatte Ingo Quander in Gedanken ein Ultraleicht-Flugzeug ohne jegliche Vorlage konstruiert. Weitere 24 Monate baute er es heimlich zusammen, bis er sich 1989 selbst überredete, nun doch nicht damit in den Westen zu fliehen. Heute steht sein Prototyp im Keller. Aus dem Hobby von einst soll nun ein Unternehmen werden – das bisher einzige derartige in Ostdeutschland.

Mittlerweile steht der zusammenklappbare Nachfolger abwechselnd in seinem Wohnzimmer, im Garten, auf Messen oder Ausstellungen. Er will seine Konstruktion langsam bekannt machen, geht aber nicht mit seiner Flucht-Geschichte hausieren. „Das ist vorbei“, sagte der heute 30jährige Jungunternehmer aus Petershagen.

Damals war der gelernte Schlosser auf heimlich ausgebaute Rohre aus der S-Bahn und Anorakstoff angewiesen. Jetzt nutzt er eigene Präzisionswerkzeuge, hochwertiges

Material und feinmechanische Spezialanfertigungen von einer Dresdner Firma. Quander will nicht nur bereits vorhandene Modelle nachbauen, sondern auch weiterentwickeln. Schon jetzt hat sein rund 130 Kilogramm schwerer „Airpfeil Trike“ eine größere Stabilität als andere Ultraleicht-Flugzeuge.

Mittelklassewagen-Preis

Der Preis der Ein- und Doppelsitzer wird sich in den Regionen eines Mittelklassewagens bewegen. „Aber viel wichtiger ist, daß man diesen Typ sogar in der Wohnung unterstellen kann. Er benötigt nur eine 20 bis 40 Meter lange Startbahn.“

Doch noch steht der Betreiber der „UL-Flugzeugbau Quander“ in den Startlöchern, denn eine Vielzahl von Genehmigungen und Tests warten auf ihn. Noch in diesem Monat steuert er die vorläufige Verkehrszulassung an. Danach muß er 100 Flugstunden nachweisen. „Leider gibt es seit dem 1. Juli diese neue Regelung, wonach 70 Flugstunden

mehr vorgeschrieben sind“, bedauert Ingo Quander.

„Das ist zwar kein großes Problem, aber es kostet wieder Zeit.“ Bis zum Frühjahr will er dann auch die restlichen Tests wie Lärmmessung oder Abwurfprüfung hinter sich gebracht haben. Auf dem Ultraleicht-Flugzeugmarkt, der vor allem von kleineren Firmen bestimmt wird, rechnet sich der Konstrukteur und Produzent gute Chancen aus. Dabei setzt er insbesondere auf seine neuen Modell-Ideen.

Noch ein Geheimnis

So hat er bereits eine weiterentwickelte Konstruktion in der Schublade, die er jedoch wie ein Geheimnis hütet. „Erst wenn ich mit dem serienmäßigen Bau beginnen kann, werde ich sie herausholen. Die Konkurrenz schläft schließlich nicht.“ Eines ließ der Tüftler, der das Unternehmen mit seiner Mutter führt, dann doch heraus: „Das Flugzeug wird auf eine bestimmte Personengruppe zugeschnitten sein und ist durchaus eine Weltneuheit.“

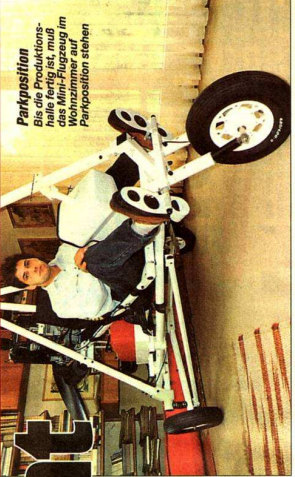
1989 wollte Ingo Quander in den Westen mit einem Ultraleichtflugzeug fliehen - jetzt will er mit seinem Flugapparat Geld verdienen

Ein Flucht-Flieger geht in Serie

Von **MARKUS WALTER**
Ingo Quander (30) hat sich mit dem Finger eine feine Staub- und eine tiefe Kratze in die Stirn geholt. Er ist stolz auf seine Konstruktion aus Aluminiumrohren, -Stützstange, -Nuten und -Platten. In der DDR-Zeit in die Freiheit brin-

gen wollte er, hat er sich ein Ultraleichtflugzeug gebaut. Das Foto war so schlecht, daß man darauf keine Details erkennen konnte. Ich habe es dann mit dem Spiegelverran Straußberg bei Straußberg, im Kreis MZ, in der DDR-Zeit in die Freiheit bringen lassen. Das Material ist ein Ultraleichtflugzeug. Ich habe es mir selbst gebaut. Ich habe es mir selbst gebaut. Ich habe es mir selbst gebaut.

Parkposition
Bis die Produktionskosten für das Mini-Flugzeug im Wohnzimmer auf Parkposition stehen



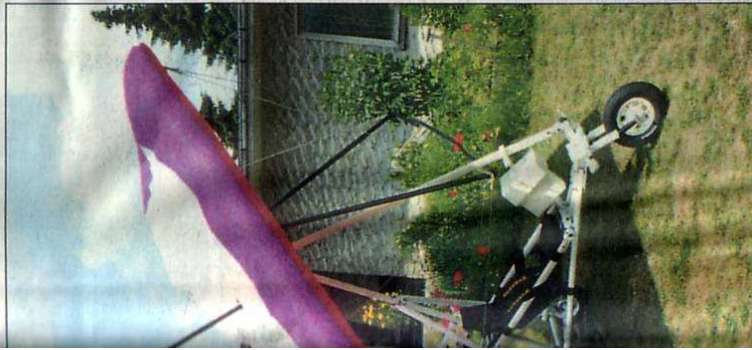
▲ Ganze Arbeit
Stolz präsentiert Ingo Quander den Prototyp seines selbstentwickelten Ultraleichtfliegers im Garten des Elternhauses. Zwei Jahre hat er daran gearbeitet. Wenn das 120 Kilogramm schwere Gefährt in Serie geht, wird es etwa 30 000 Mark kosten

■ Ein schlechtes Foto war seine Vorlage
Das Flugzeug, das seit 1989 im Keller parkt, soll nun Grundlage für eine neue Existenz werden. Ingo Quander hat sich als Flugzeugbauer selbständig gemacht. Tag und Nacht bastelte er an seinem Mini-Flugzeug. „Es hat richtig Spaß gemacht, endlich einmal alle Materialien zur Verfügung zu haben“, sagt er, „damals mußte ich mir doch alles zusammensuchen.“

Baupläne für ein Ultraleichtflugzeug gab es zu DDR-Zeiten nicht. In einer



Fotos: V. Weipert, M. Gittis



▲ Mutter hilft
Eva Quander (59) unterstützt die Firma Airspeed ihres Sohnes, arbeitet für ihn im Büro

Das Original
Diesen Flieger baute Ingo Quander aus S-Bahn-Rohren und Anorakstoff, um aus der DDR zu fliehen

Bild am Sonntag vom 23.10.1994



Ingo Quander mit seinem Ultraleicht-Flugzeug „Airpfeil-Trike“ im Wohnzimmer des Einfamilienhauses. Foto: Hohfeld

Vom Fluchtplan zur Unternehmens-Idee

Petershagen ist Sitz des einzigen ostdeutschen Ultraleicht-Flugzeugbauers

Von Katrin Zimmermann

Ingo Quander baut in Petershagen bei Strausberg als einziger in Ostdeutschland Ultraleicht-Flugzeuge.

Anfangen hatte die Flugzeugbauerei bei Quanders bereits im Jahre 1987. Der damals 23jährige Sprößling der Familie trug sich zu dieser Zeit mit Fluchtplänen. Und da der gelernte Instandhaltungsmechaniker schon immer ein Faible fürs Fliegen besaß, gab es für Quander nur den Luftweg gen Westen. Der junge Mann besorgte sich polnische und tschechische Fliegermagazine und begann, nach dort abgedruckten Fotos und Zeichnungen ein Leichtflugzeug zu bauen. Die Wende kam der Flucht jedoch zuvor.

Heute steht das einstige Belnähener Fluchtgefährt im Keller des Petershagener Einfamilienhauses. Das Gestell hat sich Quander damals aus Festhaltenstangen der S-Bahn zusammengezimmert. Der Motor seiner MZ hielt für den Antrieb des Propellers

her, die drei gummibereiteten Räder stammen von Schubkarren. Für die Tragflächen wollte der Fluchtwillige Anorakstoff benutzen.

Ingo Quander sitzt heute nächstentworfte Modelle. Herausgekommen bei seiner Konstruktionsarbeit ist das rund 130 Kilogramm schwere „Airpfeil Trike.“ Im geräumigen Wohnzimmer steht der Prototyp dieses neuen Ultraleicht-Fliegers. „Zusammengeklappt hat das Flugzeug auch in jeder Garage Platz“, ist sich Quander sicher. Anders als bei dem geplanten Fluchtflieger ist das Gestell des „Airpfeil-Trike“ aus Edelmetall zusammengebaut. Für die Bespannung der Tragflächen der einsitzigen Maschine hat sich Quander hochwertige Stoffe ausgesucht.

Das „Airpfeil Trike“ braucht für den Start eine nur 20 bis 40 Meter lange Bahn. Die 54 Liter Benzin Superverbleit reichen für eine 800 Kilometer lange Strecke. Sein „Airpfeil“, so Quander, wäre einer der sichersten Ultraleicht-Flieger auf dem Markt.

Wäre darum, weil Ingo Quander derzeit noch in den Startlöchern steht. Erst im kommenden Frühjahr kann der 30jährige Schlosser die vorläufige Verkehrszulassung beantragen. Danach muß der Quandersche „Airpfeil“ erst 100 Test-Flugstunden absolvieren, ehe eine endgültige Verkehrszulassung erfolgt. Daß der „Airpfeil“ die Zulassung bekommen wird, davon ist Quander überzeugt. Erst kürzlich haben ihm Experten während des Strausberger Flugplatzfestes die gute Qualität seines Fluggerätes bestätigt. Und: Vier Hobby-piloten haben bereits ihr Kaufinteresse signalisiert. Anfragen kamen aus Thailand und der Dominikanischen Republik. „In Serie gebaut, wird sich der Preis für den Einsitzer um die 30 000 Mark bewegen“, so Ingo Quander.

Doch bis dahin will der 30jährige weiterübeln. Bis zum Frühjahr soll sein Doppelsitzer fertig sein. Und noch ein drittes Modell stellt der Jungunternehmer in Aussicht. Das allerdings bleibt vorerst das Geheimnis des Petershagener.

Ultraleichtflugzeug hat Platz im Wohnzimmer

■ Konstrukteur hofft
auf Verkehrszulassung

Von Hans-Jürgen Neßnau

BM Petershagen-Eg., 3. Feb.

Er ist der einzige Konstrukteur in den neuen Bundesländern, der Ultraleichtflugzeuge entwickelt und baut. Im Frühjahr 1995 hofft Ingo Quander für seinen AIR-PFEIL-TRIKE, ein 120 Kilogramm schweres Fluggerät, die vorläufige, einjährige Verkehrszulassung vom DULV, dem Deutschen Ultraleichtflugzeugverband, zu bekommen.

Zweieinhalb Jahre hat der gelernte Schlosser und Rohrleger für die Entwicklung des bis zu 130 Stundenkilometer schnellen Fliegers, der mit einem 40-PS-Zweitakt-Zylinder-Motor ausgerüstet ist, gebraucht. „Technische Details habe ich verbessert, um unter anderem die Stabilität des 1,40 Meter breiten, 3 Meter langen und 2,50 Meter hohen Trikes zu erhöhen. Somit traue ich mir durchaus zu, gegen die etablierte Konkurrenz aus dem Westen bestehen zu können“, meint der 31jährige. Sein Flugzeug ist zudem erschwinglich und wird als Einsitzer knapp 30 000, als Doppelsitzer 37 000 Mark kosten.

Nach der vorläufigen Zulassung muß Ingo Quander 100 Betriebsstunden fliegen, um vom DULV die endgültige Verkehrszulassung zu bekommen. Dazu gehören weitere Materialtests. Erst dann bekommt



In zweieinhalb Jahren hat Schlosser Ingo Quander sein Fluggerät entwickelt.

Foto: Neßnau

der Leichtflugzeugenthusiast die Erlaubnis zur Serienherstellung.

Zur Fliegerei kam Ingo Quander ganz gezielt. Als 16jähriger wurde er 1980 Mitglied des Strausberger Segelflugclubs. „In einer West-Zeitschrift sah ich erstmalig einen Ul-

traleichtflieger. Ich beschloß, so etwas zu bauen und damit die Mauer zu überfliegen.“ Im Keller des Elternhauses ging er heimlich, aber zielstrebig daran, ohne Zeichnungen seinen Flieger zu bauen. Die Wende kam dazwischen und mit

ihr der Entschluß, sich selbständig zu machen.

Kaufoptionen für sein Ultraleichtflugzeug, für das er „nur das Beste vom besten Material“ verbaut hat, liegen sogar schon aus der Dominikanischen Republik vor.

Märkischer Markt 25./26.10.1994 1995

Flucht-Flugzeug

im

Ein Flucht-Flugzeug sollte es werden, aber Ingo Quander aus Petershagen nutzte es nie. Jahrelang baute er es heimlich zusammen und ließ das ultraleichte Flugobjekt im Sommer 1989 dann doch im Keller stehen. Er floh nicht in den Westen. Heute macht er aus seinem einstigen Undergro- und-Hobby ein Beruf und gründete zusammen mit seiner Mutter den UL-Flugzeugbau Quander – dem einzigen Unternehmen dieser Art in ganz Ostdeutschland. Siehe Seite 3.



Keller

Leichtgewicht über den Wolken

Ingo Quander machte aus früheren Fluchtplänen einen Beruf

Von BENNO DIETRICH

Fortsetzung von Seite 1:

Anfang der 80er Jahre war der Entschluß klar: Ingo Quander wollte in den Westen. Seit diesem Tag tüftelte der damals 17jährige im Keller seiner Eltern an einem ultraleichten Flugzeug – ohne jegliche Vorlage, denn die gab es für solche potentiellen Flucht-Objekte natürlich nicht. So dauerte es sieben Jahre, bis er ein flugfähiges Modell fertig hatte. Weitere zwei Jahre baute er es zusammen. Dabei war der gelernte Schlosser auf geklaute S-Bahn-Rohre und zusammenge nähten Anorakstoff angewiesen. Am Ende wagte er den Flug aber nicht, auch der Mutter wegen.

Nach der Wende entwickelte er seinen Prototyp weiter. Mittlerweile steht der zusammenklappbare Nachfolger abwechselnd in seinem Wohnzimmer, im Garten oder auf Messen und Ausstellungen. Er will seine Konstruktion und seinen Namen langsam bekannt machen. Hierbei geht er nicht mit seiner Flucht-Geschichte hausieren. „Das ist vorbei“, sagte der heute 31jährige Jungunternehmer aus Petershagen bei Strausberg. Jetzt nutzt er eigene Präzisionswerkzeuge, hochwertiges Material und feinmechanische Spezialanfertigungen. Damit will Ingo Quander nicht nur bereits vorhandene Modelle nachbauen, sondern auch neu konstruieren. Schon jetzt zeichnet sein rund 130 Kilogramm schwerer „Airpfeil Trike“ eine größere Stabilität aus, als herkömmliche Ultraleicht-



Paßt sogar ins Wohnzimmer: Der Ultra-Leicht-Flieger von Ingo Quander.

Flugzeuge seiner Art. Der Preis der Ein- und Doppelsitzer wird sich in den Regionen eines Mittelklassewagens bewegen. „Aber viel wichtiger ist, daß man diesen UL-Typ sogar in der Wohnung unterstellen kann und er nur eine 20 bis 40 Meter lange Startbahn benötigt.“

Doch noch steht der Betreiber der „UL-Flugzeugbau Quander“ in den Startlöchern, denn eine Vielzahl von Genehmigungen und Tests warten auf ihn. Die vorläufige Verkehrszulassung hat der gebürtige Brandenburger zwar schon in der Tasche, doch jetzt muß er 100 Flugstunden nachweisen. Bis zum Frühjahr will er dann die endgültige Zulassung vorzeigen können. „Und dann wird produziert“, ist er erwar-

tungsfroh. Anfragen kamen bereits aus Thailand und Ägypten. Auf dem UL-Flugzeugmarkt, der vor allem von kleineren Firmen bestimmt wird, rechnet sich der Konstrukteur und Produzent gute Chancen aus. Dabei setzt er insbesondere auf seine neuen Modell-Ideen. So hat er bereits eine weiterentwickelte Konstruktion in der Schublade, die er jedoch wie ein Geheimnis hütet. „Erst wenn ich mit dem serienmäßigen Bau beginnen kann, werde ich sie herausholen. Die Konkurrenz schläft schließlich nicht.“

Ingo Quander hat sich bereits viel in der Branche der UL-Flugzeuge umgeschaut, und überall hat man ihm gesagt: „Wenn du damit auf den Markt kommst – bist du die Nummer 1 in Deutschland!“

Märkischer Markt vom 1./2.11.1995

Telefonterror? „Machen Sie sich fertig. Sie werden abgeschossen“

Morddrohung gegen Flugzeugbauer

Petershagen (bd) Schock am vergangenen Donnerstag gerade abend. Um 18.30 Uhr klingelte das Telefon bei Eva Quander (60). „Guten Abend, Frau Quander. Machen Sie sich fertig. Sie werden abgeschossen. Ende.“ Fassungslos legte die Inhaberin der Firma „UL-Flugzeugbau Quander“ wieder auf. Wenige Stunden zu-



Ingo Quander

dem ein Beitrag über die Firma und Sohn Ingo veröffentlicht wurde. Die Quanders stehen vor der endgültigen Verkehrszulassung ihrer Konstruktion „Airfeil-Trike“. „Irgendwer gönnt uns diesen Erfolg nicht“, vermutet Eva Quander. Sie hat inzwischen Anzeige wegen Bedrohung erstattet. (Seite 3)



Kurz vor der Verkehrszulassung steht Ingo Quander mit seiner Konstruktion „Airfeil-Trike“. Kommt deshalb jetzt die Morddrohung?

Keine Angst vor wilder Drohung „Ich werde kräftig zurückschießen“

Fortsetzung von Seite 1

Die männliche Stimme am Telefon lasse ein Alter von über 50 Jahren vermuten, meint Eva Quander. Die Worte hatten eher einen „militärischen Ausdruck“. Ingo Quander glaubt, daß der Anrufer neidisch auf die sich entwickelnde Firma ist und „vermutlich aus geistigem Unvermögen heraus selbst nicht zu einer solchen Konstruktion fähig ist.“

Ingo Quander hatte zu DDR-Zeiten in jahrelanger Kleinarbeit heimlich ein Ultraleicht-Flugzeug im Keller zusammengebaut, um nach Westberlin zu flüchten. Heute

ist er ein in Fachkreisen anerkannter UL-Flugzeugbauer.

Die Drohung „Sie werden abgeschossen“ läßt nach Auffassung der Quanders mehrere Interpretationen zu. Entweder will der Anrufer die Firma „abschießen“, die Quanders „in der Luft erwischen“ oder er beabsichtigt, mit einer Schußwaffe aufzukreuzen. „Wenn der kommt, dann werde ich aber kräftig zurückschießen, in welcher Form auch immer. Darauf kann der Gift nehmen“, hält Ingo Quander dem Anrufer entgegen. „Angst hat er uns damit jedenfalls nicht gemacht!“

Jüngster UL-Bauer will noch hoch hinaus

Ingo Quander: Sicherheit ist oberstes Gebot

Von THOMAS BERGER

Petershagen-Eggersdorf/Strausberg. Die Ultraleicht-Fliegerei hat es Ingo Quander schon früh angeatan. „Angefangen hat es mit 16. In einer Wetzzeitung hatte ich das Bild eines solchen Gefährtes gesehen, und da stand für mich fest, daß ich auch einmal so er Ding bauen würde“, erinnert sich Ingo Quander. Er hat sich dem Ziel Blick gen Himmel gerichtet. „Schließlich ist es für den ersten Akt der Entwicklung noch noch oben gehen, doch im Moment haben düstere Wolken über dem Strausberger Flugplatz Stellung bezogen. Als eine von ganz wenigen Flugzeugbaufirmen im Osten wagten sich Quanders an Produktion und Vermarktung von Ultraleichtfliegern. Auf ihrem speziellen Sektor sind die Petershagener sogar die einzigen diesseits der Elbe.

Was zu DDR-Zeiten mit allerlei kuriosen Stücken als Bauteilen funktionierte, begann nach der Wende professionell. Quander bildete sich weiter, suchte nach neuen Wegen. Zweieinhalb Jahre dauerte die Konstruktion des ersten Typs, parallel wurde für die Produktion nach Zulieferfirmen Ausschau gehalten. Kaum war die Verkehrszulassung für den ersten „Vogel“ erteilt, begannen die Arbeiten am nächsten Projekt.

„Sehr langes Konstruieren, das ist das A und O“, betont Quander. Sicherheit sei oberstes Gebot. Nach Materialbestellung, Zugschnitt und Konstruktion wird der Prototyp einer Reihe von harten Tests unterzogen. „Dabei gehe ich an die Belastungsgrenzen, die ein normaler Nutzer gar nicht erreicht“, berichtet Quander.

Seine Mutter Eva ist Geschäftsführerin der Firma. Kümmerst sich um die Buchhaltung, um ihren Sohn für die Entwicklung und dem Bau des Flugzeuges zu helfen. „Ich selber bin schließlich technische Nieten“, gesteht sie lachend. „Erst als Ingo für alles wieder und wieder erklärt hat, habe ich es endlich verstanden.“

Studie: Ultraleichtflugzeuge sind am sichersten

Gewichtskraftgesteuerte Ultraleichtflugzeuge, Trikes genannt, sind am sichersten, hat eine französische Studie jetzt ergeben. Ingo Quander kann das bestätigen: „Passieren kann eigentlich nichts.“ Wenn doch, dann bietet das Rettungssystem auf dem „Dach“ Sicherheit für den Piloten und die Maschine, die beide am Schirm sanft zur Erde schweben. Zudem hat er eine ganze Reihe zusätzlicher Sicherheitsaspekte eingebaut. Die Federung seines neuen „Vogels“ ist besonders ausgeprägt, schützt den Piloten bei hartem Aufprall und das Flugzeug selbst vor Brüchen des Grundgerüsts. „Bei den Testflügen habe ich schon manches extreme Manöver durchlebt, die Maschine auch einmal so hart aufgesetzt, daß ich dachte, nun bricht sie“, erzählt Quander. Doch die gute Stück hielt außer einigen Kratzern bis zum Prototypensturz.

Man muß sich Gedanken beim Testflug. Beim Strömungsabriss beispielsweise gehört es ins Betriebsbuch, ob sich das Gerät kritisch

oder unkritisch verhält.“ Strömungsabriss, dahinter verbirgt sich die Situation, wenn die Maschine in Turbulenzen kommt. Während bei anderen Geräten oft ein Absacken und Zur-Seite-Kippen zu beobachten ist, läßt sich seines schnell wieder stabilisieren. „Lieber ein Kilo mehr an Gewicht, dafür aber im überängigen Sinne zehn Kilo mehr an Sicherheit“, lautet das Motto des Petershagener. „Per se ist das nicht überlegener. Die bestmögliche Handhabung. Der Pilot soll sofort nach dem Check losfliegen können. Außer dem normalen Verschleiß sind keine Ersatzteile nötig.“ Das liegt ein bißchen auch am Baustoff. Luftfahrt-Aluminium ist das, technischer Kunststoff und auch Edelstahl.

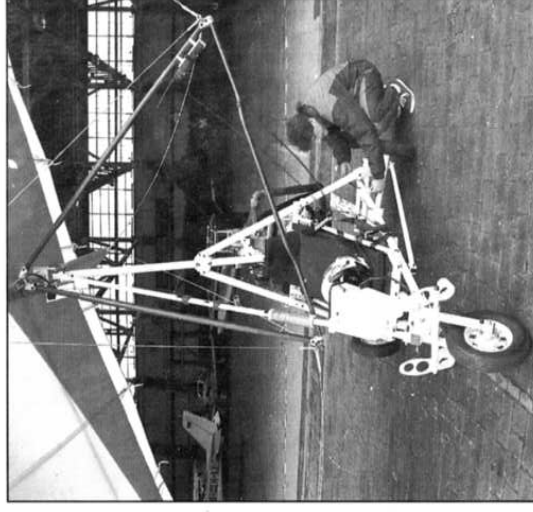
Das „Airfeil“-Trike, wie die aktuelle Konstruktion heißt, gibt es als Ein- und Doppelsitzer. Allein fünf neue Baugruppen trägt es, die es weltweit überhaupt noch nicht gibt. Eine Menge weiterer Teile sind Neuentwicklungen bisheriger Problemfelder. Und zwei Nachschalldämpfer statt des sonst üblichen einen sorgen dafür, daß das Publikum auf dem Boden nicht mit Lärmbelastungen gestört wird.

Der Airfeil ist so schnell wie ein Auto

„Dann kann ich ja doch noch aufsteigen“, zeigt Quander auf die aufgebrochene Wolkendecke. Der Petershagener holt den Schutzanzug nebst Helm hervor. 800 bis 1000 Kilometer weit kann der Doppelsitzer bis zum Nachhaken fliegen, erzählt er. „Das liegt vor allem auch an der Triebwerksschönung, die die Verbrennung optimiert.“ Ein kritischer Blick auf die Verbindungswellen, ein Rutein greifen, das Öffnen der Flügelklappen. Schließlich bewegt sich das Flugzeug der Luft so schnell wie ein Auto am Boden. Auf 145 Stundenkilometer Höchst- und 42 Minutenhöchstgeschwindigkeit bringt es der „Airfeil“-Doppelsitzer.

Quander, übrigens der jüngste unter vier deutschen Trike-Herstellern, die noch selbst konstruieren, ist startklar. Per Funkgerät wird Verbindung zum Tower aufgenommen, von wo das Okay kommt. Der Pilot holt die Maschine aus dem Hangar, bewegt sie zur Rollbahn. „Wir haben noch viel vor“, verrät seine Mutter derweil. Doch auch zur Entwicklung des Strausberger Flugplatzes – „der beste in der weiteren Umgebung“, wie sich Mutter und Sohn einig sind – wollen sie beitragen. An ein Ultraleicht-Zentrum ist gedacht und an einen Flugshop. Auch die UL-Ausbildung wollen Quanders nach Strausberg holen. Ein Fluglehrer ist schon gefunden.

Das Gerät surrt über die Köpfe hinweg. Elegant dreht die Maschine ihre Runde, fliegt einmal im Bogen um den Platz. Frage abseits an Eva Quander: Wie ist eigentlich das Interesse am Petershagener Produkt? „Es gibt eine große Resonanz.“ Inwiefern die firmeninterne Begeisterung nicht versteinert. Begeisterung heißt sie nicht versteinert. Sie schob heimrecht haben, und zwar kritisch. Obwohl wir über die Landesgrenzen hinaus einen Namen haben. Fördermittel haben wir bis heute nicht eine müde Mark gesehen.“



Kontrolle. Vor dem Start wird auf Herz und Nieren geprüft. Foto: Berger

Märkischer Oderzeitung vom
9./10.5.1998

Himmelsstürmer fassen

Wieder Fuß in Brandenburg

VON ANDREA LÖFTLER

Als im Sommer 1989 an den Fall der Berliner Mauer noch nicht zu denken war, hatte Ingo Quander sein selbstgebautes ultraleichtes Flugobjekt im Keller zu stehen, das er in jahrelanger geheimer Kleinarbeit zusammengebaut hatte. Es sollte der Flucht in den Westen dienen, doch der Mutter wegen ließ er es schließlich doch bleiben.

Nach der Wende machte er seine verborgene geheime Untergrund-Arbeit zum Beruf. Er gründete in Petershagen bei Berlin eine Firma zum Bau von Ultraleicht-Flugzeugen. Ingo Quander ist somit Synonym für das Aufleben des berlin-brandenburgischen Fliegereisports. Ob Segelflug, Fallschirm-, Drachen- oder Gleitschirmsport, ob Ballonfahren oder Motorflug - in der Region boomt das Abenteuer Fliegen. Fast in jedem Winkel Brandenburgs gibt es Start- und Landebahnen sowie Vereine rund um die Fliegerei.

Auch viele Unternehmen, die für die Luftfahrt arbeiten, siedelten sich hier an, von BMW Rolls-Royce in Dahlewitz, wo Boeing Flugzeug-Turbinen kauft, über Lufttransportzentralfeld ein Wartungszentrum baut, bis hin zur CargoLifter AG, die in Brand ein großes Werk zum Bau von Luftschiffen errichtet. Insgesamt sind in der Luft- und Raumfahrtindustrie in dieser Region über 4000 Menschen beschäftigt.

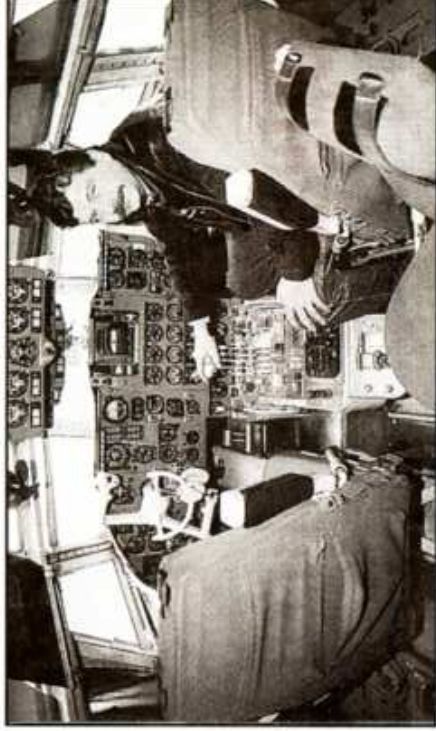
Doch das war nicht immer so. Durch die Teilung Deutschlands lag vor allem der Fliegereisport in vielen Bereichen am Boden. So war beispielsweise das Drachenfliegen in der DDR gänzlich verboten, im Gegensatz zu den Nachbarländern Polen und Tschechoslowakei. Auch einige kleinere Flugplätze in der Nähe Berlins, u. a. Saarmund und Eggersdorf, wurden wegen „Fluchtgefahr“ geschlossen. In Westberlin fristeten die Freunde des Luftsportes ebenfalls über mehrere Jahrzehnte ein Schattendasein.

Dabei ist Berlin-Brandenburg die Wiege der Luftfahrt, schließlich startete hier Otto Li-

lenthals seine

ersten Versuche mit einem bemannten Segelfluggerät 1890 in Berlin, auf einer Wiege zwischen Charlottenburg und Spandau. Ein Jahr später glückten dann die ersten Flugversuche im heutigen Lilienthal-Park in Berlin-Lichterfelde. Im brandenburgischen Stölln auf dem dortigen Gollenberg stellte er einen Flugweltrekord über 300 Metern auf. Doch Brandenburg wurde ihm auch zum Verhängnis, als er in Stölln am 9. August 1896 abstürzte und einen Tag später in Berlin verstarb. Außerdem wurden in Brandenburg die ersten deutschen Flugplätze in Johannisthal und Borkheide genehmigt. Bis zum Ende des Ersten Weltkrieges bauten die Zeppelin-Werke in Potsdam noch Luftschiffe. Erst die Wiedervereinigung machte die Region Berlin-Brandenburg wieder zu dem werden, was Signale kommen da auch von der alle zwei Jahre stattfindenden ILA.

Gerade in jenen Tagen, wo sich Lilienthals Todestag nähert (10. August), begeben sich die heutigen Himmelsstürmer besonders häufig in die Lüfte oder lassen ihre Modelle fliegen. So finden vom 2. bis 8. August die Weltmeisterschaften im Elektromodellflug und am 8. und 9. August die 2. Märkische Modellflugschau in Neuhardenberg statt. Ebenfalls am 8. und 9. August wird in Stölln zum Lilienthalfest gefeiert. Für die Segelflieger Berlins und Brandenburgs wird es zwischen dem 13. und 22. August ernst, denn in Neuhardenberg kämpfen sie um die Landesmeistertitel. Zwei Flugschauen (29. und 30.8. in zu



Brandenburg steigt in die Luft, wie hier Stöllns Bürgermeister Hans-Jürgen Radke in einer IL-62, die als Lilienthal-Museum und Standesamt umfunktioniert wurde. (Buchung unter: 030/651 02 23) Interessenten des Segelflugs haben allerdings weitaus mehr Möglichkeiten, abzuheben, so zum Beispiel in Vereinen in Brandenburg, Eggersdorf, Eisenhüttenstadt, Finsterwalde, Stölln-Rhinow oder Perleberg. Der Erwerb eines Segelflugscheins kostet zwischen 2.000 und 2500 DM.

Schönhausen sowie 11.9.-13.9. in Finow) runden die Highlights in den nächsten Wochen ab.

Doch Flugsport in Berlin gibt es nicht nur an diesen Tagen. Die Freunde des Fallschirmspringens beschäftigen sich in den kommerziellen Springschulen in Fehrbellin, Gransee und Münchenberg ausprobiert. Auch in Neuhardenberg, Fürstenwalde und Reinsdorf gibt es Fallschirmsport-Zentren. Wer den mutigen Sprung zunächst als Tandem wagen möchte, ist ebenfalls eingeladen und muß dafür im Durchschnitt etwa 300 DM berappen. Wer es allein probieren und einen Kurs in Fallschirmspringen belegen möchte, muß mit einem Betrag von etwa 1000 DM rechnen.

(Weitere Infos: Kommission zum Fallschirmsport im Luftfahrtverband: 030/821 52 76) Sich dagegen mit dem Wasserflieger in die Luft zu begeben, ist eine Rarität. Nur eine Maschine in Berlin hebt von der Spreewald über den Alexanderplatz und Reichstag. Die Kosten belaufen sich auf 149 DM für Erwachsene und 119 DM für Kinder zwischen 6 und 9 Jahren. Der Flug dauert eine halbe Stunde, bei dem bis zu fünf Passagiere mitfliegen



Wer nicht selbst fliegen möchte, kann natürlich auch nur mitfliegen. Ein Flug kostet allerdings schon zwischen 300 und 400 DM für ein bis zwei Stunden. Selbst das Drachen- und Gleitschirmfliegen boomt. Schon von kleineren Hügeln ist dank verbesserter Konstruktionen das Fliegen möglich.

Anfänger sollten es zunächst auf den Flugplätzen in Saarmund (033200/85970) oder in Stölln-Rhinow (033875/30535) versuchen, während Fortgeschrittene sich in die Höhe schleppen lassen können, u. a. in Neuhardenberg (035605/261), Münchenberg-Eggersdorf (033432/312).



Neues Ultraleicht-Flugzeug aus Petershagen

Mini-Trike läßt sich ganz bequem im Auto verstauen

Ingo Quander: „Klein, leicht und praktisch“

VON THOMAS BERGER

Strausberg. „Klein, leicht und preiswert muß es sein, das ist das Wesentliche“, betont Ingo Quander. Alle drei Punkte sind in dem neuen Ultraleicht-Flugzeug des Petershagener Konstrukteurs vereint. Das Mini-Trike, die jüngste Neuentwicklung, besticht durch seine geringe Größe, die ihn vor allem für all jene attraktiv macht, die schwierige Transporte ihres Fluggerätes scheuen.

„Man braucht keinen Transportanhänger mehr, kann das Trike so auseinandernehmen, daß es im Auto Platz findet – das ist bisher einzigartig.“ Wie Quander erläutert, wird das Gerät in mehrere Einzelteile zerlegt, die entsprechend auf dem Autodach (zusammengelegter Flügel und das etwa zwei Meter lange Trikegestell) und im Kofferraum (Motor, Sitzbügel, Rettungssystem, Tank) verstaut werden. Der Propeller schließlichs kommt hinter die Rücksitze. „Damit läßt sich das Trike überall hin in Urlaub mitnehmen. Einpacken, Losfahren, Auspacken, Zusammenbauen – fertig.“

Doch nicht nur die Lösung des leichten Transportproblems ist eine der Neuheiten. In der Serienfertigung, kündigt Quander an, bekomme das Gerät auch noch ein Drehgelenk am Mastholm, so daß die Flügel um 90 Grad einklappbar seien. Das tiefere vor allem eine bessere Beweglichkeit beim Hineinschieben in den Hangar. „Und wer sich den Hangarplatz sparen möchte, der baut das Trike eben jeweils schnell auseinander, nimmt es mit nach Hause. Übertrieben gesagt ist es ein Flugzeug, das unters Bett paßt.“

Die vorläufige Verkehrszulassung

(VVZ) hat das Mini-Trike, die endgültige ist für spätestens Anfang September vorgesehen. In Serie wird er mit zwei Motoren kommen – ein kleiner mit 25 PS, einen Rotax 447 mit 40 PS gibt es gegen Aufpreis. Dieser ist dann auch für Streckenflüge geeignet. Die Reisefluggeschwindigkeit liegt beim kleinen Motor bei 60 bis 65, beim großen bei 80 Stundenkilometern, das Maximum bei 80 bis 90 beziehungsweise 110 bis 120 – abhängig von den Windverhältnissen.

„Mich hatten verschiedene Leute angesprochen, die meinten, daß ihnen die anderen Flugzeuge zu groß sind. Und wenn Frau oder Freundin dieses Hobby nicht teilen, reicht die ser bequeme Einsitzer völlig“, so Quander. Einmal mehr ist die Konstruktion eine Symbiose aus Sicherheit, moderner technischer Entwicklung und Komfort. Der serienmäßige Autoschalensitz ist eine weitere Einzigartigkeit, hat eine bessere Position als der herkömmliche genähte UL-Sitz und ist zudem noch preiswerter.

Eineinhalb bis zwei Jahre Entwicklungszeit stehen hinter dem Gerät. „Entwickelt ist immer alles recht schnell, auch in Gedanken, aber die Feinheiten dauern“, erklärt Ingo Quander. Denn trotz Komforts sei die Sicherheit nach wie vor das A und O. Abstriche in den Belastungsproben gebe es da nicht. Von einer Person kann es bequem in seine Baugruppen zerlegt werden, und so manches Detail hat er dort auch noch geändert: Einfache Schrauben oder sogar nur Steck-Schnellverschlußstifte verhindern Unfälle oder ein Verwechseln von zusammengehörigen Teilen.



Vorführung. Der Petershagener Flugzeugbauer Ingo Quander mit seiner neuesten Entwicklung – gut anderthalb Jahre Konstruktionsarbeit stecken im Mini-Trike. Wie der Schöpfer erläutert, paßt es auseinandergebaut bequem ins Auto.

Foto: Berger

Märkische Oderzeitung vom 20.8.1998

Flugzeug paßt als Einzelteile sogar ins Auto

Strausberg. Der Petershagener Flugzeugkonstrukteur Ingo Quander hat eine Neuentwicklung auf den Markt gebracht. Das Mini-Trike ist besonders klein und leicht, läßt sich auseinandergebaut sogar im Auto verstauen.

Seite 13

Blickpunkt vom 23.8.2000

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 Ilkenstraße 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 „Airfeil-Trike“ und den Einsitzer „Microfeil-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 selbst bewusst: „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 Deutschland, nicht mitgerechnet diejenigen, die nicht in Vereinen schon 3500 und 5000 Mark organisiert sind und deren Zahl beträchtlich ist. Auch in Deutschland geht die Zahl jährlich weiter nach oben, obwohl hier, im Gegensatz zu 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 Biostro oder Hotel herangerollt werden.

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



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

ren 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 Motorzulassungsstelle schon mal binnen einer halben Stunde ein Zertifikat bekommen. „Andere müssen einmal oder mehrmals wiederkommen“, so Ingo Quander.

Für alle, denen sein „Airfeil-Trike“ und sein „Microfeil-Trike“ immer noch zu teuer sind, will er jetzt einen noch leichteren und kleineren UL-Flieger entwickeln. Weit unter 10.000 Mark soll der „Minifeil“ 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

Märkischer Oderzeitung vom 18.10.2000



Die Werkstatt im Keller. Hier konstruiert und baut Ingo Quander seine ultraleichten Fluggeräte in seiner Ein-Mann-Firma.

Foto: GMD/Gerd Markert

Wie ein Vogel zu fliegen

Ingo Quander konstruiert und baut ultraleichte Fluggeräte, und er fliegt auch selbst damit

Von IRINA VOIGT

Petershagen-Eggersdorf (MOZ) Sein erstes Fluggerät baute Ingo Quander noch, um damit selbst wegzufliegen, weit weg, nämlich über die Grenzen der DDR hinweg in den Westen. Der Mutter zuliebe ist der heute 36-Jährige geblieben. Aber er baut noch immer Fluggeräte. Ultraleichte. Für eine oder zwei Personen. Für Leute, die sich die Erde von oben ansehen wollen, ohne zu viel Technik drum herum, den Himmel, die Luft, die Weite pur genießen wollen. „Ich bin seit der Wende der einzige gebürtige Brandenburger Konstrukteur, Hersteller und Testpilot in einer Person“, sagt Ingo Quander selbstbewusst, und zudem sei er in Deutschland der jüngste Hersteller, der selbst konstruiert.

Zahlreiche Konstrukteure aus bekannten Firmen seien schon bei ihm

gewesen und hätten ihm über die Schulter schauen wollen. „Und sie hatten viele, viele Fragen“, meint er. Sein Vorteil sei es, dass er allein konstruiere und baue, denn dann wisse er ganz genau, was er dem Kunden verkaufe. „Ich kann exakt sagen, wie sich mein Fluggerät in bestimmten Situationen verhält, weil ich es praktisch ausprobiert habe. Das wissen die Kunden zu schätzen“, meint er. Und Anfragen hätte er aus der ganzen Welt, aus Amerika, aus Japan, aus Deutschland sowieso.

Seit zehn Jahren baut er nun Ultraleichtflugzeuge. Aus seiner Werkstatt, die sich im Keller unter dem Erdgeschoss in der Petershagener Ilsenstraße befindet, stammen das Airpfeil-Trike und das Micropfeil-Trike. Eigentlich seien die Fluggeräte Drachenflieger mit Motor. „Aber sie sind sicher“, garantiert Ingo Quander. Für jedes konstruierte Gerät sei eine Ver-

kehrs- und Musterzulassung vom Deutschen Ultraleichtflug-Verband nötig. Und die habe er immer bekommen, ohne Probleme, denn „bei mir ist alles bis ins letzte Detail durchkonstruiert. Da sitzt jeder Bolzen und stimmt alles bis hin zur Benzinmischung, mit der geflogen wird.“ Und die kleinen Flieger sind so zerlegbar, dass sie bequem in den Kofferraum passen. Auch für den Transport dahin hat sich der findige Mann wieder etwas Maßgeschneidertes einfallen lassen.

„Ich habe noch so viele Ideen“, sagt er, aber für die Umsetzung mancher Ideen sei eben mehr Geld als für andere nötig, und so baue er immer das, was gefragt sei und das „in guter Qualität“.

ANZEIGE

Note 1 im ADAC-Werkstatttest



**Sofortige Vordiagnose
Rundum-Service
Hol- und Bringedienst**

Sie werden begeistert sein...

SKJELLET

Autohaus Skjellet GmbH

Vertragshändler der BMW AG

Wendehammer 2

15344 Strausberg

Telefon (0 33 41) 33 17 -0

E-mail uh.skjellet@skjellet.bmw-njt.de

Internet www.bmw.de/partner/ah.skjellet

Blickpunkt vom 24.5.2003

■ Made in Petershagen:

Bequemes Paratrike von Fluggerätebauer Quander

Vor drei Jahren wurde Ingo Quander schon einmal mit einem Eigenbau im BP vorgestellt. Damals hatte er den Doppelsitzer „Airpfeil-Trike“ und den Einsitzer „Micropfeil-Trike“ konstruiert. Was ein richtiger Tüftler ist, der macht immer wieder mit einer Innovation auf sich aufmerksam. Das aktuelle Produkt aus dem Hause Quander in der Ilsenstraße in Petershagen: ein Motorschirm-Trike, auch Paratrike genannt. Ein UL-Fluggerät (UL: Ultraleicht), das sich innerhalb von zehn Minuten zusammen- oder auseinanderbauen lässt und im Kofferraum eines gewöhnlichen Kombis bequem Platz findet. Am Trike wird ein hinter dem Gerät ausgelegter Gleitschirm befestigt. Für das Abheben genügt eine 20- bis 25-Meter-Startbahn.

Der 39-jährige ist nicht der einzige Hersteller dieser Fluggeräte, mit denen das motorisierte Gleitschirmfliegen mit einem kleinen Propeller auf dem Rücken immer mehr verdrängt wird (Ingo Quander: „Eskann auf Dauer nicht gesund sein, wenn die Beine als Fahrwerk erhalten müssen“). Doch kann er mit seinem Trike auf eine komplett eigenständige Entwicklung



Ingo Quander mit seinem Motorschirm-Trike. Der Gleitschirm wird mit Karabinern am Gerät befestigt. Foto: Harry

verweisen. Da wäre beispielsweise der durch einen „Käfig“ geschützte Propeller, oder die stufenlose Pedalsteuerung.

Die 55 Kilogramm leichte Konstruktion wirkt insgesamt stabiler als vergleichbare Geräte, die Sitzschale bequemer. Als Zugabe hat der UL-Flugzeugbauer eine Zugdeichsel entwickelt, „mit der man das Gerät wie einen Handwagen hinter sich her ziehen kann.“ Was vor allem

derjenige zu schätzen wissen wird, dem mal das Benzin schirmkurs an einer Flugschule absolviert haben. Ein

„Fünf-Trikes sind bereits verfügbar geringerer Aufwand für den Luxus, je nach Lust und Laune über das dem Absatz vorerst zufrieden, Land Brandenburg gleiten zu der nicht versäumen will, der können.

Fredersdorfer Firma Metall und Kunststoff für die gute Zuarbeit zu danken.

Wer mit einem Paratrike abheben will, sollte einen Flug-39/82142 oder 0334761607 schein für UL-Flieger in der 70)

(DF)

(Weitere Infos bei UL-Flugzeugbau Quander: Tel. 03 34

Märkischer Oderzeitung vom 3.6.2003



Ingo Quander mit seinem neuesten Projekt: das Motorschirm-Trike wurde seit September des vergangenen Jahres entwickelt und ist noch sicherer und einfacher zu handhaben.

Fotos (2): GMD/Gerd Markert

Wie ein Vogel im Wind

Ingo Quander aus Petershagen-Eggersdorf hat neues Motorschirm-Trike entwickelt

Von Kai-Uwe KRAKAU

Petershagen-Eggersdorf (MOZ) **Ingo Quander, der begeisterte Ultraleichtflugzeugbauer, hat eine neue Konstruktion auf den Markt gebracht: ein Motorschirm-Trike, das das grenzenlose Fliegen noch einfacher macht.**

Fast 60 Kilogramm bringt das Gefährt auf die Waage. „Vor allem ist es aber stabiler als die Produkte anderer Hersteller“, sagt Ingo Quander. Lediglich acht Monate hat der Fluggerätebauer für die Entwicklung benötigt. Das sei nicht sehr viel, wie der 39-Jährige meint. Frühere Konstruktionen haben schon mal zweieinhalb Jahre in Anspruch genommen.

Das Motorschirm-Trike lässt sich relativ schnell auseinander- und zusammenbauen. Ein geübter Flieger schafft das in zehn Minuten, so Ingo Quander. Der Gleitschirm wird mit Karabinern am Gerät befestigt. Darüber hinaus verfügt das Trike über eine

Zugleiche, die es ermöglicht, das Ultraleichtflugzeug wie einen Handwagen zu ziehen.

Ingo Quander setzt auf diese Art des Fliegens. Vom motorisierten Gleitschirmfliegen mit einem Propeller auf dem Rücken hält er nicht viel. „Wenn die Beine das Fahrwerk sein müssen, kann das längerfristig gesundheitliche Probleme geben“, so der Konstrukteur. Bei seinem Motorschirm-Trike sitzt der Flieger dagegen bequem in einer Sitzschale.

Acht bis zehn Wochen muss Quander für die Bauzeit einkalkulieren. Schließlich müssen einige Teile speziell angefertigt oder aus dem Ausland importiert werden. Auch Tests und die Zulassung brauchen ihre Zeit. Ein Motorschirm-Trike ist bereits verkauft worden, sechs Vorbereitungen stehen auf einer Liste. Die Preise sind mit einem Kleinwagen vergleichbar: rund 9500 Euro muss der Hobby-Motorgleitschirmflieger schon übrig haben.

„Die meisten Kunden kom-



Ingo Quander hat Platz genommen.

men zu mir, weil sie Flieger mit meinen Geräten gesehen haben“, sagt Quander. Auf Messen oder Ausstellungen ist er kaum vertreten – die mitunter hohen Standmieten schrecken ab.

Ingo Quander hat schon zu DDR-Zeiten sein erstes Fluggerät gebaut. Damals wollte der junge Mann das Land verlassen, doch er blieb schließlich. Seit Anfang der 90er Jahre ist Quander, der seine Werkstatt im Keller eines Hauses an der Peltershagener Eisenstraße hat, der einzige gebürtige Brandenburger, der

der Konstrukteur, Hersteller und Testpilot in einer Person ist. Die Kunden wissen das durchaus zu schätzen, wissen sie doch, dass sie bei Quander ein Gerät „aus einem Guss“ bekommen. Das war auch schon bei den beiden Vorgängerkonstruktionen des Motorschirm-Trikes: dem Doppelsitzer „Airtreil-Trike“ und dem Einsitzer „Mikropteil-Trike“. Sie haben inzwischen Liebhaber in der ganzen Welt gefunden. Und genau das erhofft sich der 39-Jährige auch von seiner jüngsten Innovation.

Allerdings sind die Bedingungen für die Schirmtrike-Piloten in Brandenburg noch nicht ganz optimal. Lediglich auf dem Flugplatz Saarmund kann man in unserer Region diesem Hobby frönen. Weitere Möglichkeiten gibt es weiter weg – in Thüringen, dem Erzgebirge oder eben in den alten Bundesländern. Aber das könnte sich vielleicht mal ändern, hofft jedenfalls Quander, und der Einmann-Firma noch mehr Aufträge beschreiben.