

# 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 angetan. „Angefangen hat es mit 16. In einer Westzeitung hatte ich das Bild eines solchen Gefährtes gesehen, und da stand für mich fest, daß ich auch einmal so ein Ding bauen würde“, erzählt der Petershagener, während er den Blick gen Himmel gerichtet hat. Schließlich soll es für das erste Aktionsfoto der Neuentwicklung noch nach 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, Zuschchnitt 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, kümmert sich um die Buchhaltung, um ihrem Sohn für die Entwicklung und den Bau den Rücken freizuhalten. „Ich selber bin eigentlich eine technische Niete“, geht sie lachend. „Erst als Ingo mir 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 Aufsetzen vor Schädigungen der Wirbelsäule 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 das gute Stück hielt – außer einigen Kratzern ist dem Prototyp nichts passiert.

„Man muß an Grenzen gehen 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 übertragenen Sinne zehn Kilo mehr an Sicherheit“, lautet das Motto des Petershageners.

Fast ebenso wichtig ist Quander eine bequeme 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.

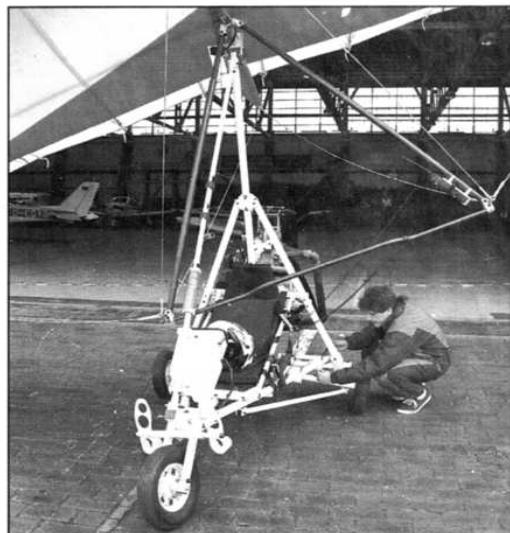
Das „Airfeil“-Trike, wie die aktuelle Konstruktion heißt, gibt es als Ein- und Doppelsitzer. Allein fünf neue Baugruppen trägt es, die es weltweit überhaupt noch nicht gibt. Eine Menge weiterer Teile sind Neuentwicklungen bisheriger Problemfelder. Und zwei Nachschalldämpfer statt des sonst üblichen einen 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 aufgebroschene Wolkendecke. Der Petershagener holt den Schutzanzug nebst Helm hervor. 800 bis 1000 Kilometer weit kann der Doppelsitzer bis zum Nachtanken fliegen, erzählt er. „Das liegt vor allem auch an der Triebwerksschonung, die die Verbrennung optimiert.“ Ein kritischer Blick auf die Verbindungsstellen, ein Rütteln hier, ein Griff dort – Flieger-routine. Schließlich bewegt sich das Flugzeug in der Luft so schnell wie ein Auto am Boden. Auf 145 Stundenkilometer Höchst- und 42 Minimalgeschwindigkeit bringt es der „Airfeil“-Doppelsitzer.

Quander, übrigens der jüngste unter vier deutschen Trike-Herstellern, die noch selbst konstruieren, ist starkklar. 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 das Ingo Quander: Wie ist eigentlich das Interesse am Petershagener Produkt? „Es gibt eine große Resonanz“, lächelt die Firmenchefin. Genauer will sie nicht verraten – Betriebsgeheimnis. Und eines möchte sie noch angemerkt 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