

Flieger dürfen künftig schwerer sein

Fliegen Der Deutsche Ultraleichtfliegerverband (DULV) sieht die neue Europa-Regelung kurz vor der nationalen Umsetzung.

Größelich. „Oh happy day!“ heißt die Deutsche Ultraleichtfliegerverband (DULV) in Gießelach-Merbach am Mittwoch mit seiner Internetseite (www.dulv.de). Die 600-Kilogramm-„Opt-out“ sei jetzt veröffentlicht worden. Der DULV bezieht sich damit auf eine Publikation neuer Bestimmungen im ECU-Journal. Damit sei der Beschluss jetzt offiziell, dass in der EU Flugultraleichten künftig Ultraleichtflugzeuge mit einer Gesamtmasse von 600 Kilogramm abgeben dürfen. Zudem gilt für die per Gesetz als Luftfahrzeug eingetragenen Maschinen ein Limit von 472,5 Kilogramm.

Leertgewicht 300 Kilogramm

Die bisher erlaubte maximale Abflugmasse kann schärflich erniedrigt werden. Moderne zweischalig konstruierte Luftfahrzeugtypen, die auf den ersten Blick von vielem für eine kleine Cessna geblendet werden, bringen jetzt rund 300 Kilogramm auf die Waage. Wenn das noch vollgepackt wird und sich zwei gesunde Männer in die Maschine setzen, kann die maximale Abflugmasse überschritten werden. Die neue Maschinenbeschränkung auf 600 Kilogramm ist dabei in der Sache von vielen schätzungsweise erwarteten worden. Denn der Wunsch nach kostengünstigeren Maschinen macht nicht nur moderne Piloten schwer, sondern auch Luftfahrzeuge. Bisher DULV geht man davon aus, dass die neue EU-Vorschriften 30 Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft tritt. „Wenn unsere Kalkulationen richtig sind, ist das der 12. September 2013, so die Einschätzung des Verbandes. Ab diesem Tag seien dann die nächsten Schritte auf einen schon längeren Weg bis zur nationalen Umsetzung möglich. Am Ende des Prozesses stehen neue Luftfahrzeugzulassungsverfahren. Beides sei natürlich wieder mit Piloten verbunden, aber wir kommen der Sache näher und näher“, so Christian Schöner von der DULV-Geschäftsstelle.



Die Ultraleichtflieger sehen wie klassische Kleinflugzeuge aus, sind per Gesetz aber Luftfahrzeuge. Diese dürfen bis jetzt maximal 472,5 Kilogramm wiegen. Foto: privat

„Die Wüste ist schon anders“

Moment mal, bitte! Nico Schwingschögl aus Böhlermann startet im November bei der Enduro-Team-WM in Chile für Deutschland. Von Viktor Taschner

Schon im vergangenen Jahr vertrat der Böhlermann-Motocrosser Nico Schwingschögl die deutschen Farben bei der Enduro-Team-WM, den „JSD Slides“. Auch für den diesjährigen Wettbewerb ist er nominiert worden. Allerdings braucht er für die Reise nach Chile noch finanzielle Unterstützung.

Was Schwingschögl. Sie sind schon lange Mitglied beim MSV Böhlermann zum Motocross-Sport sind Sie auf der arabischen Halbinsel geboren. Wie kam es dazu?
Nico Schwingschögl: Als mein Vater 1997 in Abu Dhabi eine Arbeit bekam, ging die ganze Familie mit. In Böhlermann hatte ich zuvor schon Motocross gemacht, aber es erlaubte ein Hobby, das es dann erst in den Vereinigten Arabischen Emiraten.

Aber es ist schon was anderes, in der Wüste zu fahren als in Böhlermann auf Wiesen und in Wäldern...
Ja, natürlich. Das erste Jahr in den Emiraten war ziemlich schön für mich. Der Sand in den arabischen Ländern ist eine komplett andere Welt und die meisten Dörfer der großen Wüste der Welt, der Rub al-Chali, sind nicht mit Sand in Deutschland zu vergleichen. Aber schon in der zweiten Saison konnte ich dort von Sieg zu Sieg fahren.

Was kamen Sie zurück nach Deutschland?
Das war 2003. Ich habe hier meine Ausbildung bei der Firma Wipac angefangen, nachdem ich die deutsche Schule in Abu Dhabi beendet habe.

Wie ging es mit der Motorsport-Karriere weiter?
Schon habe ich gemerkt, dass Motocross nicht so meine Stärke ist und mit 150 Kilogramm bin ich viel zu schwer zu groß dabei. Deshalb wechselte ich in die Enduro-Szene. Beim Enduro sind lange Reize über mal sehr hilfreich.

Im vergangenen Jahr sind Sie dann für die deutsche Mannschaft bei den „JSD Slides“ in Frankreich gestartet, der ersten Team-Web-Weltmeisterschaft...
Ja, das stimmt. Dieser Wettbewerb ist die Publikumsweltmeisterschaft für Enduro-Fahrer. Leider habe ich mir am vierten Tag die Hüfte im Gelände verletzt. Da bin ich bei der Privatversicherung auf einer Silber- oder Bronzeplatzierung.

Wie kam es zu der Verletzung?
Ich sah schon einige Steine auf dem Motorrad. Die Strecke führt in einen Redebog. Ich weiß nicht genau, wie es passiert, ich erwarte in Vorbereitung eines Baus und merkte sofort, dass die Hand nicht mehr so richtig funktionierte.

Was ist die schlechteste Verletzung Ihrer Karriere?
Gutartig! Kurz! Ich hatte ganz Glück, denn eine war richtig



Nico Schwingschögl vom MSV Böhlermann trägt das Trikot der deutschen Mannschaft. Im November wird er in Chile sein Heimatland bei der Enduro-Team-WM vertreten. Foto: Ulrik Arlsen

Schmerzen. Aber es war mit Sicherheit die legitimeste Verletzung, die ich je hatte.

Vergangen Woche hat Sie der „Deutsche Motor Sport Bund“ wieder für die „JSD Slides“, diesmal in Chile im November, nominiert. Aber es gibt eine große außenpolitische Hürde...

Das stimmt. Aber in allem kostet die Teilnahme für einen Privatfahrer zwischen 8000 bis 12 000 Euro, da man selbst ausbringen muss. Chile ist nicht Frankreich, wo wir mit dem eigenen Auto vorfahren konnten. Die ersten Zahlungen für Startgebühr und Transport bezahlen sich schon auf 2500 Euro – alles noch ohne die Hüfte, Material, Bekleidung. Dagegen muss ich noch dringend Sponsoren. Auf meiner Website (www.jdsd.chile.com) ist beschrieben, wie mich Firmen aus der Region und Freunde unterstützen können.

Wie läuft ein Sonntag bei den „JSD Slides“ ab?

Am Start stehen drei Fahrer, meistens aus unterschiedlichen Ländern und Teams, welche gleichzeitig gegeneinander. Erst eine Verbindungstappe mit vorgegebener Fahrzeit, dann individuelle Sonderetappen, die in Motocross-Tempo gefahren wird. Jeden Abend hat man dann etwa 300 Kilometer und acht Stunden Fahrzeit auf dem Buckel.

Und wie setzen sich die Teams zusammen?

Drei Fahrer bilden ein Team und werden nur gewertet, wenn alle drei nach sechs Tagen ins Ziel kommen. Ich bilde ein Team mit zwei Fahrern aus Nordirland. Insgesamt werden vier deutsche Privatfahrer-Teams an dem Start gehen. Das komplette Teilnehmerfeld bilden dann 650 Fahrer aus rund 30 Nationen.

Wie hält man es acht Stunden auf dem Motorrad aus?
Ich habe ja nicht den ganzen Tag Volllgas. Ein Fullgasgipfel spritzt sich nicht 90 Minuten lang. Beim Enduro kann man sich auf die Verbindungstappe meistens etwas erholen, falls es sich nicht um technisch schwierige Topstrecken handelt. Man muss aber in der vorgeplanten Zeit bleiben, jeder der sechs Sonderetappen pro Tag wird aber mit Volllgas gefahren.

Erstreckend dabei ist, dass man schon mal ankommt, die Strecke vor vier oder fünf Tagen zum letzten Mal gesehen hat und nicht wie beim Motocross zuvor abfahren darf.

Wie sieht die Vorbereitung bis November aus?
Das ist für Fahrer aus dem Süden schwierig. Früher fahren kann man eigentlich nur im Norden Deutschlands. Wegen der Trockenheit sind hierzulande zwei Länder deutscher Enduro-Motocrossfahrer wegen Waldbrandgefahr

abgesperrt. Ich fahre jetzt vermehrt GCC-Rennen, die über zwei Stunden gehen. Ich kann aber jetzt nicht ankommen, durch den Wald haben – die Bäume werden das nicht mögen und deswegen lässt sich Enduro an sich bei uns gar nicht trainieren.

Fahren Sie eigentlich auch im Straßenverkehr mit dem Motorrad?
Nein, wir haben nur einen Roller. Meine Mutter meint, dass sie sich an den Wochenenden schon genug Sorgen machen muss. Mir selbst ist es auf der Straße auch zu gefährlich. Und aufgrund meiner Körpergröße würde ich auf einer Straßenbahn sowieso ziemlich doof aussehen (lacht).

Strecke Schwingschögl

Geburtsort: 22. Oktober 1985
Geburtsort: Schwabsch Hall
Wohnort: Böhlermann
Familienstand: ledig

Beruf: Groß- und Einzelhandelskaufmann
Hobbys: Motocross, Radfahren, Laufen, Snowboarden

Wichtigste Stationen: MSV Böhlermann (seit rund 30 Jahren)
Größte sportliche Erfolge: deutscher Enduro-Pokal Platz 3 (2004), GCC-Motocross Platz 1 (2010), Teamfahrer Deutschland bei den „JSD Slides“ in Frankreich (2011), Momentan Platz 1 in GCC-Crosscountry in der Pro-Klasse

Sport verständlich

Julia Branner
erzählt den Sport
Länder



Auf Ausdauer ausgelegt

James-Bond-Konzepte haben die vielversprechendsten. So hat James Bond Alan Roger Moore auf Skizzen & Film illustriert, um seinen Verfall zu entlocken. Diese sind allerdings gut ausgerollt: Aus diesen Motoren sind schon ein Hund überlegen zu sein – dass es ist typisch Bond-Konzept. Mehr oder weniger, im Programm. Wenn sich die Schichten in diese Motoren sind, dann sind sie, lohnt sich ein Blick auf die Grafik. Denn hier beginnt die Filmgeschichte der Enduro.

Mit der XT 300 gelangt James Bond der Durchbruch. Die Maschine war das erste geländegängige Großmotorrad, das die Welt und damit der Grand Prix die Einführung einer neuen Kategorie von motorisierten Zweirädern. Dabei stellte er Yamaha nicht den Kopf mit der Bekämpfung der 1977er-Modelle. „Enduro“ stand in großen Letzten auf dem Seitenblech der Maschine. Und es dauerte nicht lange, bis sich die Name weltweit durchgesetzt hat. Enduro steht nicht dabei von englischen „endure“ ab, was bedeutet Ausdauer. Durch die Geländegängigkeit und ihre Robustheit und höhere auch für längere Reisen mit Gepäck in abseits von Straßen geeignet. Da stellt der Einsatz der Enduro bei den legendären Wüste-Kilometer Rennen Paris und Dakar zugehörig sein Beweise.

Lange Federwege, großes Profil
Typisch für eine Enduro sind die langen Federwege und ein großzügiges Federprofil sowie hochgelegte Achsen. In puncto Aussehen eher Motocross-Maschine, also gar nicht so unähnlich. Doch während diese auf Motorcross-Verhalten optimiert wurden, ist die Enduro auf Gelände ausgelegt. In der Enduro sind die Federwege im Mittelpunkt. Doch auch in der Höhe der Federwege, die bei der Enduro gegenüber der Motocross, Enduro- und Schrägachse auf die erste verstellbare Enduro XT 300 verpackt, nicht weiter. Das Roger Moore gar nicht so fabelhaft kommt, Nebe unter weiter.

Info Julia Branner (37) arbeitet beim Bayerischen Radsportverband als Sportfachliche HR-Mitarbeiterin. Sie hat auch ein Journalisten für die Motor-Tage.



Ein Enduro-Fahrer vor dem Start.