

Und noch ein ULF-2

Karl-Heinz Pohlmann



Der Erstflug.

Wer in den letzten Jahren die OUV-Treffen beobachtet hat, dem ist sicher der eine oder andere ULF-2 als OUV-Preisträger aufgefallen. Diese Tatsache beruht auf einer Entwicklung, die schon mit der Konstruktion des ULF-2 begann.

1993 erhalten Anton Quanz und Horst Fischer den OUV-Preis für hervorragende Bauausführung sowie für die Entwicklung eines Flugantriebs aus PKW-Motorteilen.

1997 wird der Entwickler der ULF-2, Dieter Reich, mit dem HANS-BECKER-Preis für seine Eigenkonstruktion geehrt.

2000 erhalten Adolf Bücker und K.-H. Pohlmann in Hildesheim für die D-MPBA den OUV-Preis 2000.

2001 Werner Heckmann, D-MWHL wird mit dem OUV-Preis für hervorragende Bauausführung in Speyer geehrt.

2002 Klaus Meitzner, D-MUKM erhält den OUV-Preis für hervorragende Bauausführung, verbunden mit Verbesserungen.

2003 Karl-Heinz Pohlmann und Adolf Bücker erhalten für die D-MPDB den OUV-Preis für hervorragende Bauausführung, verbunden mit Verbesserungen an der Führerraumgestaltung und am Antriebssystem.

Das Interesse von begeisterten Amateurflugzeugbauern an diesem überwiegend aus Holz gebauten ULF war so groß, dass in kurzer Zeit ca. 30 Bauplansätze an Nachbauer ausgegeben wurden. Zur gleichen Zeit wurden auch die ersten Kontakte unter den

ULF-2 Flugzeugbauern geknüpft und die ersten Treffen arrangiert. Erfahrungen und Materialbezugsquellen wurden ausgetauscht, Probleme bei der Herstellung, nach dem Motto „wie mache ich dieses oder jenes“, besprochen.



D-MPDB auf dem Heimatflugplatz Damme.



D-MPBA auf dem Heimatflugplatz Bohmte-Bad Essen.

Es bildete sich in der Folgezeit eine lockere Gemeinschaft von 12 bis 15 ULF-2 Bauern, die sich untereinander ständig austauschen und somit eine Innovation in ihr Projekt bringen und damit die gesamte ULF-2 Nachbauszene beflügeln.

Der allgemeine Trend bei den Amateurflugzeugbauern, dass mehrere Personen an einem Projekt arbeiten, ist auch bei den ULF-2 Flugzeugbauern zu beobachten. Bei 3000 Baustunden, verteilt auf 4 bis 5 und zum Teil noch mehr Jahren, bedarf es einer starken Motivation und eines toleranten Umfeldes, das dieses Vorhaben unterstützt. Zur Zeit sind über 60 Plansätze ausgegeben.

Der Nachbau nach Plänen ist eine vielseitige Betätigung und beansprucht den Amateurbauer weitaus mehr, als den, der sich für den Nachbau eines Baukastenflugzeuges entscheidet.

Angefangen mit dem Planstudium, der Holzbeschaffung und Auswahl im Holzhandel, dem Aufsägen der Bohlen zu Leisten, bis hin zum Vorrichtungsbau, dem Herstellen der Beschläge, dem Motorumbau, Bespannen und Lackieren. Ein Großteil der Zeit wird zur Beschaffung der



Was macht der ULF im Garten? Endabnahme.



Meine D-MPDB im Rohbau.

einzelnen Werkstoffe bzw. Teile benötigt. Hat man sich zu Änderungen oder Modifikationen entschlossen, dann verlängert sich die Bauzeit noch einmal, da ein Beschlag trotz CAD und NC-Fertigung bis zur gewünschten Funktion schon 5-mal oder öfters gebaut werden muss.

Aber dann kommt der Tag, wo früh morgens der ULF-2 im Garten aufgebaut steht und der Prüfer zum Einsatz kommt. Die Wunschliste des Prüfers ist absehbar und das Erstflugdatum hängt dann noch von der Zusendung der VZ des Luftsportgerätebüros ab.

Beim Rollen zum Rollhalteort denkt man noch einmal an die markanten Phasen der Bauzeit, gibt nach der Startfreigabe Gas und ein wunderbares Gefühl setzt ein, worauf man solange gewartet hat, und fast hätte man es nicht mitbekommen, der ULF-2 hat abgehoben und fliegt.

Allein diese Erfahrung entschädigt für die vielen Stunden in der Werkstatt und es kommen dann noch weitere Erlebnisse hinzu, wie der gemeinsame Flug mit Klaus zum OUV-Treffen in Speyer, mit dem Umweg entlang der Mosel zum Fliegerfreund Harro nach Trier-Föhren.

Unsere Fliegerfreunde aus dem Großraum Frankfurt, Trier und Kaiserslautern unternahmen im Sommer einen Flug quer durch die Republik bis auf die Insel Rügen. Die Leistung, die ein ULF-2 bringen kann, hat Klaus Meitzner mit seinem Flug nach Schottland bewiesen.

Ich möchte allen Amateurflugzeugbauern mit diesem Bericht Mut machen, ihren Traum, mit dem selbstgebaute Flugzeug zu fliegen, beharrlich zu verfolgen. Wir alle wissen, dass nicht alle Projekte fertig werden, doch an unserer ULF-2 Story kann man sehen, gemeinsam schaffen wir es. Ganz besonderen Dank möchte ich meinem Fliegerfreund Adolf Bücken und meiner Familie aussprechen, ohne ihre Hilfe und Mitarbeit hätte ich die Erfahrung ULF-2 nie gemacht.



Adolf Bücken - Holzbau seine Leidenschaft.



ULF-2 Piloten beim OUV-Treffen 2003 in Speyer.



Das modifizierte VISA-Triebwerk auf dem Prüfstand.