



## Spanien: Mutterland der Autogiros

In Fuente Obejuna, in der südspanischen Provinz Córdoba, fand kürzlich das nationale Autogiro-Treffen statt. Zugleich wurde das zehnjährige Bestehen des Autogiro-Herstellers ELA Aviación gefeiert. Ein Beitrag von Edelbert Hackenberg, einem Gleitschirmpiloten, der sich vom Virus des Autogiro hat anstecken lassen.

**D**ie Vorgeschichte beginnt mit einer Erkenntnis: Ich glaube, der Klimawandel hat eine negative Auswirkungen auf die Flugmöglichkeiten der Gleitschirmpiloten - mit und ohne Motor -, in Küsten-, Flachland- und Mittelgebirgsregionen, zumindest in meiner neuen Heimat Portugal. Nachdem ich in den letzten Jahren in Süd-Portugal tausende von Kilometern gefahren bin, um meistens am Zielort - trotz vorherigem Wettercheck - feststellen zu müssen, dass entweder der Wind zu schwach, zu stark oder zu turbulent zum Starten war. Nun habe ich meinen

Traum aufgegeben, als Pensionär unter südlicher Sonne regelmäßig mit meinem Gleitschirm zu fliegen, vor den Dünen am Strand zu soaren oder gar eine Ausbildung zum Motor-Gleitschirmpiloten zu machen, um direkt vor meiner Haustür starten zu können.

Hinzu kam, dass Anfang September 2006 die portugiesische Luftfahrtbehörde INAC neue Bestimmungen unter anderem für ULs herausbrachte, die auch die Motorgleitschirme betreffen. So müssen nun Piloten, wenn sie über 65 Jahre alt sind, halbjährig ein fliegerärztliches Zeugnis vor-

weisen. Da kam mir der Hinweis Mitte Oktober gerade recht, dass in zirka 350 Kilometer Entfernung, im Nachbarland Spanien, ein Treffen von Autogiros stattfindet.

### Ersteindruck

Warum als Schmetterling (Gleitschirm) fliegen, wenn ich unter den gleichen klimatischen und bürokratischen Bedingungen auch als Bussard (Autogiro) abheben kann.

Auf nach Spanien, um Autogiros und deren Piloten kennenzulernen. Als ich beim Treffen an-



Zahlreich kamen sie eingeflogen: Freunde und Liebhaber der Gyrokooper trafen sich im spanischen Fuente Obejuna zum Erfahrungsaustausch, Feiern und natürlich Fliegen.

kam, war gerade Fiesta. Das hatte den Vorteil, dass ich die geparkten Autogiros der Teilnehmer erst einmal in Ruhe beäugen konnte. Ich hätte mich zwar theoretisch intensiv mit dem Thema auseinandergesetzt, aber vorher noch nie ein Autogiro live gesehen. Mein erster Eindruck war sehr positiv - auch vor dem Hintergrund meiner Erfahrungen als Messtechniker bei der Entwicklung und Flugerprobung eines Senkrechtstarters (VJ-X101) - aber das war vor über 40 Jahren.

Insbesondere die Autogiros des Gastgebers, der ELA Aviación, machten einen sauber konstruierten, soliden und stabilen Eindruck. Der Typ ELA 07, ein Zweisitzer mit Rotax Motor 912 ULS (100 PS) beziehungsweise 914 UL Turbo (115 PS) ist der Schwerpunkt der Produktion.

15 Mitarbeiter produzieren zur Zeit acht Stück pro Monat, die zu einem Stückpreis von 34.900 bis 40.700 Euro ab Werk ausgeliefert werden. Gründer der Firma ELA ist Emilio López Alemany - daher der Name ELA -, der von seinen Söhnen Emilio jr. und Daniel unterstützt wird. Beide Nachkommen testen die Autogiros sorgfältig und fliegen sie ein.

Die Firma war vor einem Jahr von Madrid nach Fuente Obejuna gezogen. Am neuen Standort konnten 5000 Quadratmeter große Produktionshallen bezogen werden, womit die weltweit verstärkte Nachfrage durch eine rationellere Produktion gewährleistet werden kann. Zum anderen liegt die Flugpiste direkt vor der Tür - damit ist auch eine effiziente, individuelle Kundeneinweisung möglich.

### Erstflug im Autogiro

Schließlich war die Siesta zu Ende und die Flugvorführungen, bei 30° Hitze und strahlend blauem Himmel, begannen. Es war sehr beeindruckend für mich, wie souverän die Piloten die ELA 07 bewegten. Enge Kurven und steile Gleitwinkel wechselten sich ab mit gemächlichem Geradeausflug - bei normalen UL-Starrflüglern würde man nach deutschem Recht schon von verbotem Kunstflug sprechen müssen.

Dann war die Runde an mir - mein erster Mitflug in einem Autogiro begann. Der Chef von ELA nahm den Steuerknüppel selbst in die Hand. Nachdem der Rotor auf Touren gebracht war, wurde die Rotorkreisfläche leicht nach hinten gekippt, Gas gegeben und nach knapp 15 bis 20 Meter hoben wir sanft ab, rüttelfrei und ohne ein Winkelgrad zu gieren. Ich fühlte mich in den darauf folgenden, unterschiedlichen Flugphasen

und -figuren wie in der Gondel einer Seilbahn - bei Windstille, zwischen den Seil-Führungsmasten. Oder wie auf einer ruckfreien Achterbahn. Nur wenn ich meinen behelmten Kopf nach hinten verrenkte, um mich gegen den Hauptmast des Rotor zu lehnen, war das gleichmäßige Rotieren der 115 PS des Rotax-Motors spürbar, sicherlich noch verstärkt durch den Resonanzeffekt meines Helmes.

Zum Abschluss wurde im Tiefflug über die Fabrikationshallen in die turbulente Leeseite hineingeflogen - für den Bruchteil einer Sekunde waren weiche, kurzhubige Nickbewegungen spürbar. Davon kann der UL-Flächen-Pilot auch in normalen Luftverhältnissen nur träumen.

Zusammengefasst und leicht überzeichnet kann ich nur sagen: Im Vergleich mit dem Autogiro ELA 07 ist ein Hubschrauber eine laute Rüttelmaschine und ein Starrflieger ein Spielball der Lüfte.

Nach dem Flug wurde meine Begeisterung noch getoppt, als mir ein Autogiro-Fluglehrer mitteilte, dass in Spanien die UL-Autogiro Aus-



ELA: Während die Gyrokooper (großes Foto) abheben, bleibt diesmal ihr Konstrukteur, Firmengründer und Manager Emilio Lopez Alemany (kleines Foto) auf dem Boden.

bildung einschließlich Prüfungsgebühren, Fliegerarzt, Lehrmaterial und weiteres ab zirka 1.500 Euro zu haben ist.

### Fiesta

Als abends langsam die Dämmerung über das Flugfeld hereinbricht, wurde es Zeit für die Feierlichkeiten zum 10-jährigen Jubiläum. In einem extra aufgebauten Festzelt versammelten sich die Jubiläumsgäste - einschließlich der einheimischen, bäuerlichen Nachbarn. Zunächst wurde mittels Video-Projektion die Entwicklungsgeschichte der Autogiros dargestellt, die durch den spanischen Ingenieur und Luftfahrtpionier Juan de la Cierva (1895 - 1936) stark geprägt war. La Cierva gilt als der Erfinder des Autogiro. Sein erster Tragschrauber flog am 31.01.1923 am Flughafen Cuatro Vientos bei Madrid. In der Video-Projektion wurde auch die Bachstelze erwähnt, ein geschleppter, deutscher Autogiro, der im 2. Weltkrieg von U-Booten als Ausguck über dem Atlantik gezogen wurde. Weiter wurde die Autogiro-Flugphysik in allen Aspekten umris-

setzt. Die Video-Projektion wurde auch die Bachstelze erwähnt, ein geschleppter, deutscher Autogiro, der im 2. Weltkrieg von U-Booten als Ausguck über dem Atlantik gezogen wurde. Weiter wurde die Autogiro-Flugphysik in allen Aspekten umris-

setzt. Die Video-Projektion wurde auch die Bachstelze erwähnt, ein geschleppter, deutscher Autogiro, der im 2. Weltkrieg von U-Booten als Ausguck über dem Atlantik gezogen wurde. Weiter wurde die Autogiro-Flugphysik in allen Aspekten umris-



Ein Blick ins hintere Cockpit der ELA 07: Ruderpedale und der Steuerknüppel zum sicheren abheben ...



... und damit es ganz präzise funktioniert, helfen gut ausgestattete Instrumentenpanels.



**Abflugbereit:** die beiden Söhne Emilio Jr. und Daniel.



**Tragendes Stück:** ein Rotorblatt im Profil. Fingerbreit und eigentlich schwer vorstellbar, dass das einen in die Luft befördert.

sen. Es folgte die Übergabe einiger Pokale an die Gast-Piloten, die sogar aus Italien angereist waren, und abschließend ein weiterer Video-Diavortrag über die zehnjährige Erfolgsgeschichte von ELA. Der Beginn der Livemusik signalisierte auch die Eröffnung des Büfets, wo die typisch spanischen Tapas nicht fehlten. Bis weit

nach Mitternacht wurde getanzt, gesungen und diskutiert und ich entdeckte bei meinem Abgang draußen vor dem Zelt, im fahlen Licht der Hofbeleuchtung, noch einige Piloten in lebhafter Diskussion um einen Autogiro versammelt.

In meinem Hotel angekommen, machte ich schnell noch ein paar Notizen vom Tage und zog

ein in jeder Beziehung positives Resümee von Autogiros und deren Umfeld. Mein letzter Gedanke vor dem Einschlafen war: "Sobald ich wieder zu Hause bin, werde ich mich sofort um eine Schulung zum UL-Autogiro-Piloten bemühen".

**Edelbert Hackenberg, bc** ☺



**Gemeinsames Essen** gibt auch Anlass zum Erfahrungsaustausch: Freunde und Piloten nicht nur der spanischen Gyrokooperzene.



Wer das ELA-Team (oben) nicht in Spanien besuchen möchte, kann sie und die Gyros auf der AERO in Friedrichshafen (19. bis 22. April) kennenlernen.

### HS 300 INDIVIDUAL

PREMIUM AVIATION HEADSET

- Mobiltelefon / MP3-Player anschließbar
- sehr guter Tragekomfort (nur 325g)
- Made in Germany / 5 Jahre Garantie

**BUILD YOUR OWN**  
www.beyerdynamic.com/avi

beyerdynamic GmbH & Co. KG  
74064 Heilbronn - Germany  
Phone: +49 (0) 7131 617-300

unser Marktpartner:  
Friebe Luftfahrt Bedarf GmbH  
City Airport  
68163 Mannheim  
www.friebe.aero

Halle A3 Stand 107