



Die Wasserflugschulung erfolgt in der Flugschule Klippel auf einer Piper PA-18.

Foto: G. Krumpholtz

DRIVE & FLY

Wasserfliegen auf der Mosel

Die Flugschule Klippel ist eine der ganz wenigen Ausbildungsstätten in Deutschland, wo Piloten ein Wasserflugrating erwerben können.

Auf der Mosel kann man Wasserfliegen lernen. Die Flugschule Klippel, genannt nach ihrem Gründer Norbert Klippel, ist eigentlich ein Teil des Unternehmens Drive & Fly. Hier gibt es eine Fahrschule, wo man auch LKW und Busse fahren lernt, und es gibt eine Sportbootschule, in der es möglich ist, den Sportbootführerschein zu erwerben. Doch wir sind wegen der Flugschule hier. Angesiedelt ist das Unternehmen am

Flugplatz Trier - Föhren (EDRT). Hier können Flugschüler eine ganz normale Ausbildung zum Privatpiloten absolvieren und die PPL(A) erlangen. Als Alternative ist auch eine Ausbildung zur Lizenz für Leichtflugzeuge möglich (LAPL). Wer seine Fähigkeiten noch erweitern möchte, könnte die Nachtflugberechtigung anhängen.

Doch die wirkliche Besonderheit, und das gibt es in Deutschland nur an sehr wenigen

Schulen, ist die Wasserflugausbildung. Die Klassenberechtigung Single Engine Piston (Sea) kann sowohl von PPL(A)- als auch von LAPL(A)-Piloten erworben werden. Geschult wird auf einer amphibischen Piper PA-18 Super Cub (Baujahr 1953). Je nach Wetter dauert die Schulung zwei bis drei Tage (theoretische Einweisung und mindestens acht Flugstunden). Am Ende schließt sich ein Prüfungsflug an.

Zeit für einen Flug

Obwohl Norbert Klippel die Firma im vergangenen Jahr an seinen Sohn Timo Klippel, der bis dahin in einer großen Flugschule in Norddeutschland war, übergeben hat, bleibt er weiter als Ausbildungsleiter aktiv. Nun ist es Zeit für einen Flug mit ihm.

Run up check CARS: C-Carb Heat off, A-Area clear, R-rudder up, S-stick full back; Klappen 10 Grad, Höhenruder voll ziehen, Gashebel nach vorn und los geht's. Die Startstrecke beträgt, je nach Windverhältnissen, ca. 300 bis 500 m, heute sind wir nach ca. 400 m airborne.

Norbert Klippel machte Anfang der 80er-Jahre in Kanada in der Nähe von Quebec sein Wasserflugrating und sagt jetzt: „Damit was es um mich geschehen, ich hatte meine Bestimmung gefunden.“ Es folgte in Kanada –

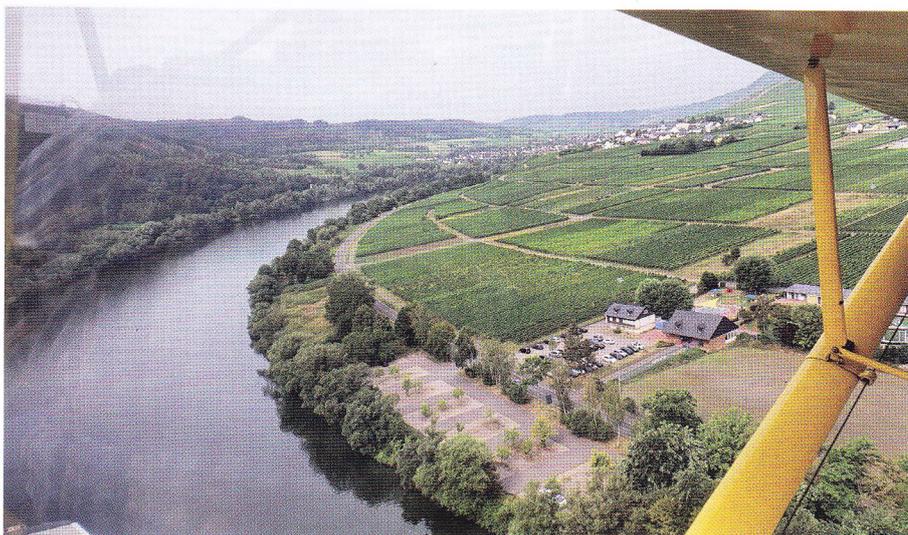


Foto: Schönfeld

Fliegen über der Mosel immer mit dem traumhaften Blick auf die Rebhänge

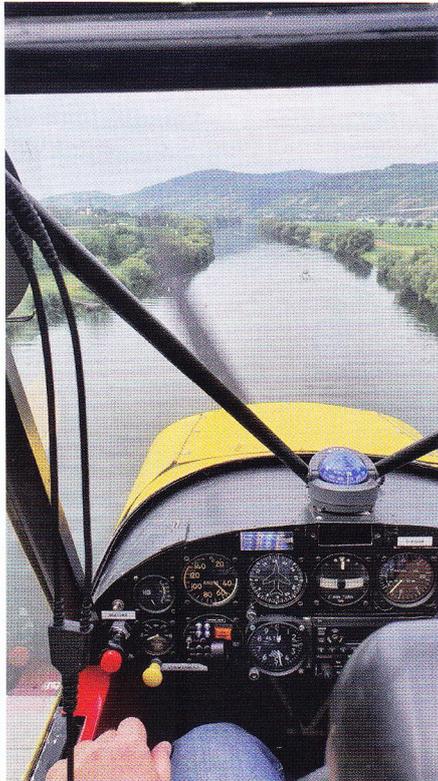


Foto: Schönfeld

Die kultige PA-18 ist Baujahr 1953 und verfügt über einen traditionellen Uhrenladen.

wo, wenn nicht dort? – die Ausbildung zum Wasserfluglehrer und eine entsprechende Tätigkeit als solcher im wohl Wasserflug-freundlichsten Land der Welt. Wieder zurück in Deutschland ging der Weg sofort in die Selbstständigkeit. 1983 wurde die Firma Drive & Fly gegründet. Klippel ist einer der sehr wenigen Wasserfluglehrer in Deutschland. Er schaut auf über 7000 Flugstunden zurück, 2350 davon im Wasserflug. Mehrere Hundert Flugschüler durchliefen seine Ausbildung, erlernten das Starten und Landen auf dem Wasser, machten ihren Scheinerhalt und festigten ihre Fähigkeiten. Als wäre das alles nicht genug, ist Klippel auch noch 1. Vorsitzender des Deutschen Wasserflieger-Verbandes mit ca. 50 Mitgliedern. Für seine Interessen muss man aktiv eintreten, ist stets seine Devise.



Foto: Drive & Fly

Die Startstrecke beträgt je nach Wind und Wetter 300 bis 500 Meter.

Die Wasserfliegerei hat es in Deutschland nicht leicht. Ausgewiesene Landeplätze auf dem Wasser findet man nur in homöopathischen Dosen. Auch hier an der Mosel war der Weg steinig. 1989 hat Klippel ein Antrag auf Wasserung auf der Mosel gestellt (wie sonst sollte man schulen?), der prompt vom zuständigen Sachbearbeiter abgelehnt wurde. Doch Klippel gab nicht auf, sein Ehrgeiz war angestachelt. 1990 ergab sich ein glücklicher Kontakt zum Chef des Wasserschiffahrtsamtes Saar-Mosel und Nahe Albert Schöpflin (der später zum Ehrenmitglied des Deutschen Wasserflieger-Verbandes ernannt wurde). Es folgte ein Vor-Ort-Termin mit Machbarkeitsdemonstrationen. Klippel erinnert sich: „Ich sollte einen Testflug mit Starts und Landungen auf der Mosel machen. Als Fluggerät diente ein UL, eine C-42 auf Schwimmern. Zwölf skeptische Mitarbeiter vom Wasserschiffahrtsamt waren als Beobachter zugegen, die fürsorgliche Wasserschutzpolizei hatte sogar den entsprechenden Moselbereich vollständig gesperrt.

Schiffsverkehr wird nicht beeinträchtigt

Ich demonstrierte dann mit mehreren Starts und Landungen die Harmlosigkeit der Wasserfliegerei bzgl. der Beeinträchtigung des Schiffsverkehrs. Alles verlief problemlos, doch dann sollte ich die Manövrierfähigkeit beim Positionieren in den Hafen demonstrieren. Nun ist ja ein UL kein Schwergewicht, ein Wasserruder hatte es auch nicht und der Wind blies heftig. So wurde das nichts mit Motorkraft, also stellte ich diesen ab und ruderte die C-42 in den Hafen. Meine Erklärung an die fragenden „Fachleute“: Ich wollte demonstrieren, dass selbst bei einem Motorschaden das Fluggerät sicher in den Hafen manövriert werden könne.“ Das Ergebnis ist bekannt, die Mühlen der Bürokratie mahlten noch etliche Jahre und 2001 (!) wurde dann endlich die ersehnte Genehmigung erteilt, die Wasserfliegerei auf der Mosel konnte beginnen.

Während wir die Mosel entlang Richtung Bernkastel-Kues fliegen, immer entlang der bekannten Rebhänge, passieren wir linkerhand das kleine Örtchen Lieser, Klippels Geburtsort.

FliegerRevue kompakt 13

Sowjetische Jagdflugzeuge im Zweiten Weltkrieg



Der Überfall Deutschlands 1941 war für die sowjetische Luftwaffe eine Katastrophe. Wenn auch die Sowjetunion aus ihrer Teilnahme am Bürgerkrieg in Spanien und ihren Kriegen in Polen und Finnland die richtigen Schlussfolgerungen gezogen und ein umfangreiches Modernisierungsprogramm begonnen hatte, waren die Luftstreitkräfte zum größten Teil mit veralteter unterlegener Technik ausgerüstet. Mit riesigen Anstrengungen gelang es eine leistungsfähige Flugzeugindustrie zu entwickeln. Damit erkämpften die Luftstreitkräfte ab 1943 die Luftherrschaft und die Sowjetunion erreichte die Wende im Krieg.

ISBN 978-3-95512-178-5
19,90 EUR

Jetzt bestellen

www.ppvmedien.de

Telefon +49 8131 565530
bestellung@ppvmedien.de



Foto: Schönfeld

Norbert Klippel ist nicht nur Gründer von Drive & Fly, sondern auch 1. Vorsitzender des Deutschen Wasserflieger-Verbandes.

Start ohne Fahrwerk

Die Genehmigungen waren jetzt da, doch womit professionell fliegen, womit ausbilden? Klippel kaufte 2005 in Finnland eine Piper Pa-18 (OH-CPT), Baujahr 1953. Die Genehmigungen vorhanden, das Fluggerät gefunden, drei Wasserlandeplätze auf der Mosel mit den Plätzen Oberwasser Staustufe Zeltlingen, Bernkastel-Kus (OT Andel) sowie Brauneberg zertifiziert, doch eine kleine Hürde galt es noch zu überwinden: Die Piper hatte zwar Floats, aber (noch) kein Einziehfahrwerk. Und ihr Quartier war der Flugplatz EDRT. Klippel wäre nicht Klippel, hätte er nicht auch hier eine spektakuläre Lösung gefunden, eine Nische in der Gesetzgebung ausnutzend. Dass er damit zum Youtube-Star

avancieren würde, war weder gewollt noch Sinn der Übung.

Er selbst beschreibt es so: „Die Idee, von einem gezogenen Hänger zu starten, hatte ich mir aus den USA abgeschaut. Wir stellten die Piper auf einen Hänger, der von einem PKW im zweiten Gang auf der Startbahn gleichmäßig beschleunigt wurde. Gleichmäßiges, konstantes Fahren war hier essentiell, jeder Schaltvorgang hätte für unnötige Erschütterungen gesorgt. Bei etwa 80 km/h reichte die anströmende Luft und ich konnte die Maschine, Landklappen im Anschlag und mit ausreichend Motorleistung, feinfühlig abheben lassen und umgehend abkurven, um nicht mit dem Zugfahrzeug zu kollidieren. Man hat ja nur einen Versuch.“ Die Piper verblieb dann die gesamt-

te Saison über an ihrem Liegeplatz auf der Mosel und kam im Herbst zurück nach EDRT. In umgekehrter Richtung erfolgte die Landung auf Floats dann im Vergleich zum Start unspektakulär auf nassem Gras. Das war natürlich keine Dauerlösung, und so wurde im Jahr 2015 ein Einziehfahrwerk eingebaut. Und natürlich verfügt die Piper auch über kleine Hilfsrudder an den Schwimmern, die das Manövrieren erleichtern. In den Hafentrieben muss jetzt niemand mehr.

Landplätze auf Mosel und Saar

Im Laufe der Jahre, das Unternehmen begann sich zu etablieren, kamen immer neue Wasserlandestellen hinzu. Die Ideen kamen oft von örtlichen Unternehmen wie z.B. Hotels, die sich dadurch zusätzliche Attraktivität erhofften. Inzwischen gibt es neun genehmigte Landplätze auf der Mosel und zwei auf der Saar.

Die Klappen fahren auf 30 Grad, das Gas wird gedrosselt und die Vergaservorwärmung nicht betätigt (Wasser könnte angesaugt werden). Wir schweben langsam ein und sinken, mit leicht angezogener Nase mit Mindestgeschwindigkeit 50 kts, um nach einer Landestrecke von nur ca. 100 m in Bernkastel-Kues am Fuße der romantischen Burg zu wassern.

Wie sagt es Klippel so schön: „Wasserfliegen ist eine ganz besondere Art zu fliegen. Man spürt die Verbindung zur Natur, das Wasser, den Wind und die Luft. Man kann in der Regel direkt in Windrichtung starten und landen, außer natürlich bei Flüssen.“

■ LUTZ SCHÖNFELD



Foto: Schönfeld

Wasserflugzeuge stellen keine Beeinträchtigung für den Schiffsverkehr dar, dieser hat stets Vorrang.