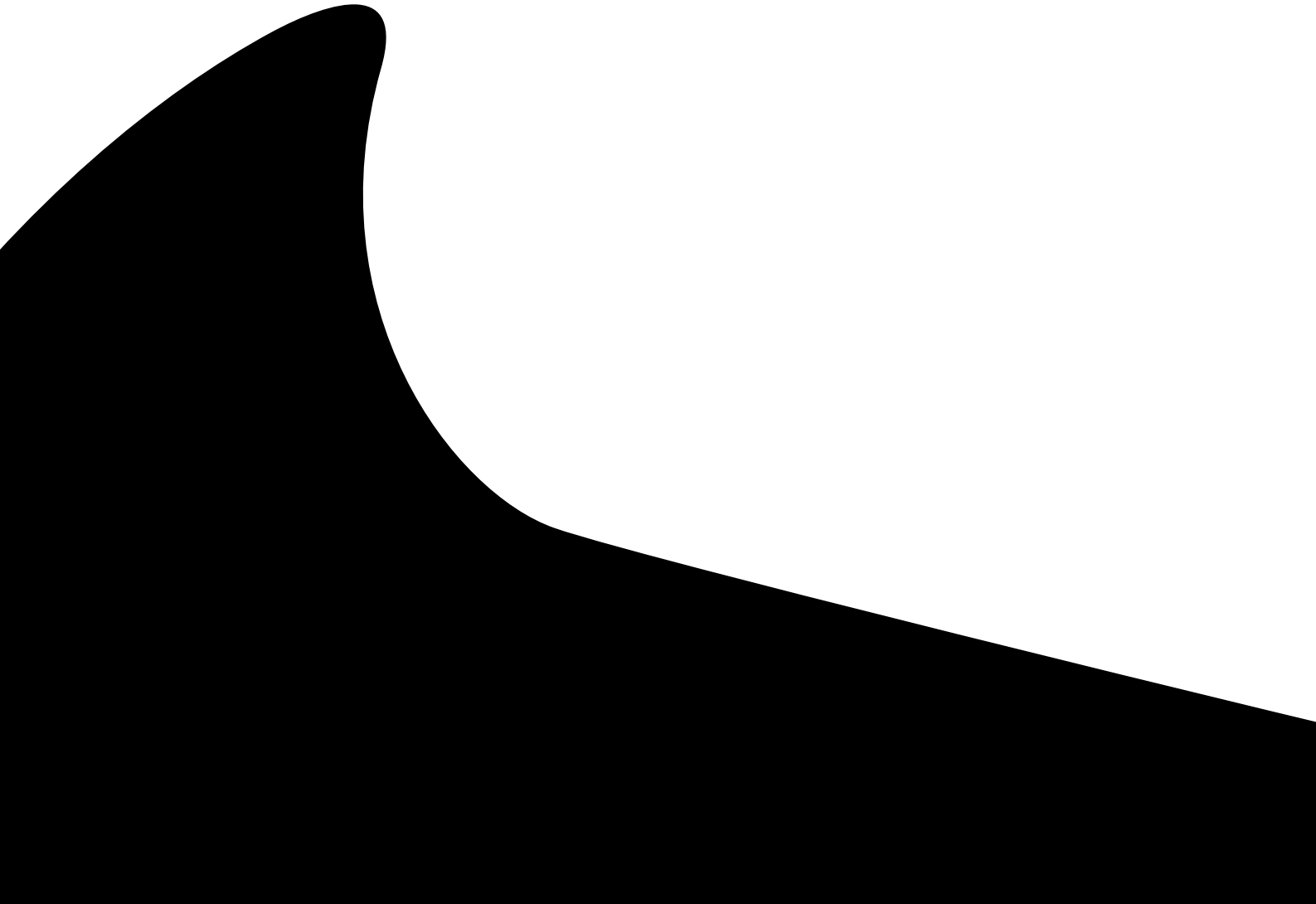


ERSTER TESTFLUG

IN EINER SHARK IM JUNI 2023

R**



ERSTER TESTFLUG

Am 3. Juni 2023, Segelflugplatz Völkleshofen, in der Nähe von Stuttgart ..

Ich habe den Begriff des *Testpiloten* mal etwas erweitert: In meiner Auslegung testet er nicht nur das Flugzeug, sondern auch das Fliegen an sich und kann auch erstmal nur Passagier sein. Ich werde in ein paar Stunden zusammen mit Niclas vom deutschen Vertrieb in eine *Shark steigen*, dem Ultraleichtflugzeug mit dem Zara Rutherford damals im Jahr 2022 um die Welt geflogen ist. Los geht 's! Die ersten nicht zu steilen Flugmanöver zum Mitfliegen, später dann eine erste Lektion im selber Fliegen: Eine Kurve sollte es werden, vielleicht wurde es dann sogar eine Standard-Platzrunde, wie sie jeder Flughafen oder Flugplatz in Form und Höhe genau vorgibt, um An- und Abflüge besser organisieren zu können, und für den Fall, dass man schnell wieder runter muss oder will, zum üben etwa. Was da genau geflogen werden sollte, das hat Niclas angesagt. Mein Job war es lediglich, dafür zu sorgen, dass der Bogen schön rund wird und der Flieger dabei die Höhe hält – Spoiler: Flugzeuge wollen erstmal sinken, wenn man in die Kurve geht. Da muss man sich was einfallen lassen. Davor noch ein Gespräch rund ums Fliegen und Fliegen lernen sowie ein paar erste Ideen zu meinem „Zero Emission“ Projekt hier bei R**, meiner Rebellion der Vernunft, aber jetzt geht es erstmal ab in die alte Scheune ..

PRELUDE

☞ TENNE EINER ALTEN SCHEUNE BEI HEIDELBERG, ERSTES MORGENLICHT

P schleicht ins Bild, Kaffee in der Hand, die Nacht war kurz, vier Stunden. Kein Problem! Oder doch? Eigentlich macht P ja immer seine Schläfchen zwischenrein, schön über den Tag verteilt, aber der Kabel-, Adapter- und Kameranalat auf dem Tisch hier lässt erahnen, dass das heute nix wird. „Vor der Abfahrt vielleicht noch, oder bei der Ankunft in Völkleshofen bevor 's zum Flugplatz geht auf einer Wiese?“ P nimmt einen kleinen Karabiner in die Hand .. „Ich wüsste gerne jetzt schon, welche Teile ich nachher brauche, und welche nicht!“

☞ ALLE EINZELTEILE LIEGEN AUF EINEM LANGEN HOLZTISCH IN DER TENNE

Zeitraffer aller Handgriffe und Bewegungen, P denkt und baut .. „So viele Einzelteile! Was kann mit ins Flugzeug? Was brauche ich am Boden? Die Anhalter-Szene mit dem Mini-Stativ filmen? Kann ich den Griff für den Kamerarahmen noch kleben? Wo ist der Adapter für die Intercom? Alle Linsen reinigen! Kopfhalterung für die GoPro passt. Saugnapf-Halterung für iFon fehlt! Ältere GoPro an die Tragfläche?“



☒ „HIGH NOON“ - ANKUNFT AUF EINER HUNDEWIESE IN VÖLKLESHOFEN

Sommerstimmung, blauer Himmel mit ein paar schicken weißen Quellwolken. "Da vorne ist tatsächlich ein Flugplatz!", von hier sieht man die Windhose, und dazu der Nähmaschinen sound eines Ultraleichtflugzeugs. "Dreht die Shark schon eine Runde?" (..) "Der oder die Shark? Ich glaube Männer nennen sie meinst *sie/die* und Frauen nennen ihn meist *er/der*. Ich hab ´s! Ich nenne sie einfach *das/es!* *Das Shark!*" Der Flieger setzt zur Landung an: Keine Haifischflosse! Fehlanzeige! .. „vielleicht eine *Dynamic?*" ..

Mittagssonne, kein Schatten, Autos stehen auf einer Wiese an der Straße, "Was ist das da nebenan? Eine Hundeschule? Warum sind hier so viele Hunde?", nicht wirklich entspannt dreinblickende Vierbeiner drehen mit ihren Frauchen und Herrchen ihre Runden. "Was ist das da hinter der Hecke? Ein Biergarten? Eine Hundeschule mit Ausschank?" P muss sich noch kurz um eine halbleere Kamerabatterie kümmern, dann schnell noch eine Mini-Pause, es bleiben nur noch fünf Minuten ..

☒ LETZTE VORBEREITUNGEN, P ZIEHT SICH HINTER DEM AUTO UM

Der Timer klingelt. Der Rottweiler da vorne macht gerade kehrt und geht mit seinem Anhängsel wieder in die Hundeschule zurück. "Los geht´s!", schnell den Overall angezogen, "Aber Moment! Ich muss doch nochmal in die Weinreben!" die scheinen hier der einzige geschützte Ort zu sein. Die Zeit wird knapp, dann eben in Orange, auch wenn die Farbe für diese Aktion schon sehr auffällig ist. Der Reißverschluss des Overalls ist immerhin perfekt für den Job .. "da hat jemand mitgedacht! Und die vielen Taschen! Sind zwar nicht für Kamera und Tontechnik gemacht, lassen sich aber sehr gut zweckentfremden!"



Schnell noch, bevor 's losgeht, für diejenigen, denen „Ultraleicht Fliegen“ noch kein Begriff ist: Es ist, wie der Name schon vermuten lässt, die leichteste Form des Fliegens. Und um den Aufhänger der Serie gleich schon mit einzubringen: Sie ist auch die sparsamste Form des Fliegens nach der Segelfliegerei. Angefangen mit ein paar Kilo Gewicht bei einem Fallschirm oder Drachen mit Motor, über einem leichten Tragschrauber, alles mit schön viel Wind um die Ohren, geht es dann im geschlossenen Cockpit weiter, und in Sachen Startgewicht hoch bis zu 600 kg. Ohne hier bei der Definition und den Modellen zu sehr ins Detail gehen zu wollen (das mache ich dann vielleicht in der nächsten Folge) sei hier Folgendes erwähnt: Die oben mit einem Wort erwähnte und vermutete *Dynamic* ist ein Zweisitzer mit einem voll verglastem Cockpit (Kunststoff), die *Shark*, mit der es gleich in die Luft geht, hat ebenfalls ein Glascockpit, ist aber eher wie ein Segelflieger gebaut: Die beiden Piloten sitzen im Tandem hintereinander.

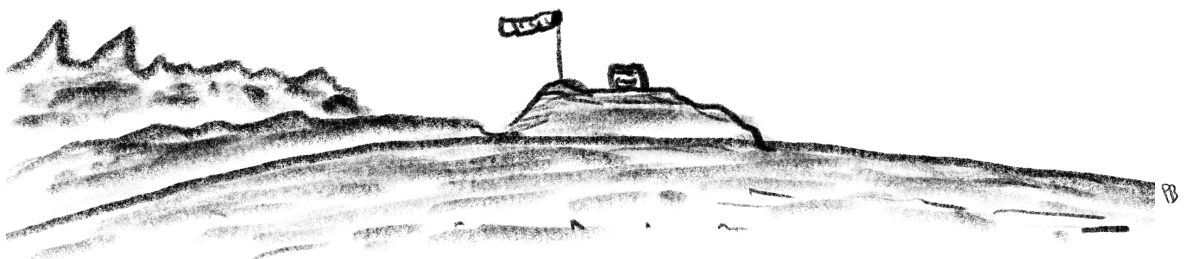
FLUGPLATZ

☒ KURZE ZEIT SPÄTER VOR DEM HANGAR DES SEGELFLUGPLATZES VÖLKLESHOFEN

Henry, im Folgenden „Herr Scholz“ genannt und sein Sohn Niclas, im Folgenden auch „Niclas“ genannt, haben den besagten Vogel bzw. Fisch schon aus dem Hangar geholt und begrüßen P recht freundlich.

☒ RUNDGANG UMS FLUGZEUG, P MACHT FOTOS UND FILMT EIN PAAR CLIPS

„Das Shark? Ich glaube die klingt doch besser!“, also die Shark streift schon seit einiger Zeit durch Ps Unterbewusstsein, ist vor seinem geistigen Auge schon zum Darsteller in dieser Serie hier geworden. Na ja, das ist vielleicht etwas voreilig .. „erstmal ein Gespür dafür bekommen, wie man das Flugzeug mit der Kamera *fangen* kann.“ Es gibt ja genug Anschauungsmaterial im Netz, meist schnell mit der GoPro oder mit dem iPhone gefilmt, oft mit wenig Interesse fürs Filmische oder Fotografische „Da geht sicher viel mehr! Auch mit ganz leichtem und einfachem Equipment“ aber P merkt auch gerade dass das alles natürlich auch seine Zeit braucht, einiges an Erfahrung. Für heute bleibt es ein mit dem iPhone schnell fotografiertes Flugzeug, kein besonderer Blick, kein filmisches Bild. Macht nix, trotzdem eine gute erste Aktion. Der Flieger enttäuscht nicht, ganz im Gegenteil. Das Design kann auch *echt* was. Was die Flugeigenschaften, das eigentliche Fliegen anbelangt .. mehr dazu später.



HERR SCHOLZ

„Wenn Du die Wolken da siehst, dann weißt Du, dass da heute ordentlich Bewegung ist ist der Luft. Die Segelflieger sind fast alle unterwegs.“

NICLAS

„Kaffee?“

P

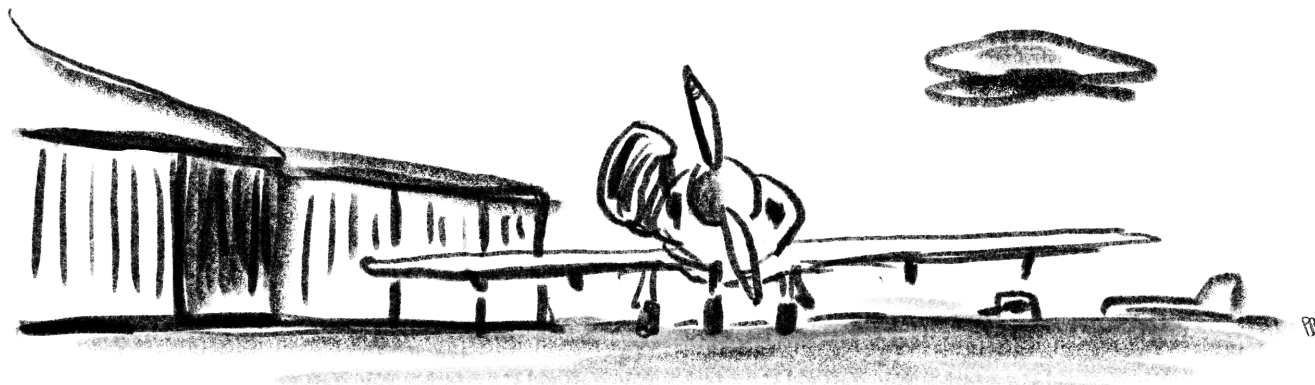
„Kaffee? Ja, gerne. Milch, kein Zucker“

☞ HOLZBÄNKE, TISCHE UND EIN SPIELPLATZ SEITLICH VOM HANGAR

P spürt jetzt all die Schrauben, Adapter, Taschen, Notizen und (unnötigen) Zeilen fürs Skript von heute Morgen. Der fehlende Schlaf, die Aufregung, die Fahrt, die Mittagssonne, und jetzt den Inhalten folgen und selbst auch zusammenhängende Sätze bilden? Gar nicht so einfach. Und sind wir hier eigentlich schon im *Dokumentarfilm*? Also jetzt schon Kamera und Ton aufbauen? Aber das wird zu viel, ist ohne Hilfe zu aufwendig und verändert auch die Situation. Diktiergerät mitlaufen lassen? Oder erstmal ankommen? Die besagte Situation entscheidet das gerade für sich. P ist bereits mitten im Gespräch, also keine Aufnahme. Es geht auch gleich rein in die Details rund ums Fliegen und Flugzeug: Die neue Zulassung für ultraleichte Flugzeuge bis 600 Kg Startgewicht, der hier verbaute Rotax Motor, sein Spritverbrauch in welchen Situationen, seine Leistung je nach Höhe.

HERR SCHOLZ

„Ein auf Geschwindigkeit gebautes Flugzeug, aber trotzdem sehr stabil in der Luft, einfach zu fliegen, keine bösen Überraschungen. Die Wendigkeit .. Luftwiderstand, *Speed*, Spritverbrauch – für sich genommen schon sehr gute Werte, aber am Ende ist es dann sogar noch mehr als seine einzelnen Teile ..“



SICHER FLIEGEN (LERNEN)

HERR SCHOLZ

„Egal, ob mit den Kleinen hier [zeigt auf die Shark] oder mit den ganz Großen: Das Fliegen bleibt immer Fliegen, je nach Flugzeug ändern sich nur bestimmte Flugeigenschaften, und es kommt noch mehr Technik dazu ..“

„Die Flieger hier, wenn die gut gewartet sind, dann sind sie absolut zuverlässig. Die Unfälle die passieren, das sind eigentlich immer Pilotenfehler.“

„Wenn Du langsam fliegst, beim Landeanflug zum Beispiel, muss Du – ganz besonders an einem Tag wie heute – die Böen gut im Auge behalten, und den *Indicated Airspeed* .. die für den Auftrieb relevante Geschwindigkeit ..“

„Die Unfälle passieren meist in Bodennähe beim Starten oder Landen .. wenn Leute vor Standardsituationen nicht den nötigen Respekt haben, unsauber und hastig in die Kurve gehen, oder wenn sie sich überschätzen .. unterwegs von schlechtem Wetter überrascht werden.“

Es gibt neben dem **IAS** Indicated Airspeed auch den **TAS** True Airspeed (..) und den **GS** Ground Speed, alles Besonderheiten der Fortbewegung durch die Luft. Mehr dazu im Laufe der Serie.

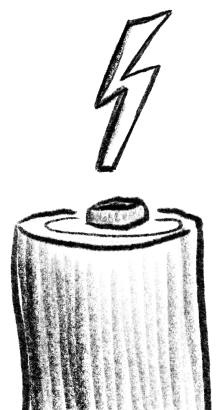
E-SHARK?

P ist angefixt von der Idee, solch ein Flugzeug hier zu elektrisieren. Könnte man sowas nicht irgendwie als Projekt anschieben? Dafür Investoren finden? Eine e-Shark wäre wohl die erste ihrer Art ..“

HERR SCHOLZ

„Mit Elektromotor und Batterien hätte die Shark vielleicht noch eine Stunde Flugzeit .. und man braucht ja auch immer noch eine Reserve .. also effektiv eine halbe Stunde .. aber es ist ja eigentlich ein Reiseflugzeug .. mit Flugzeiten bis zu 8,9 Stunden ..“

„Der Benzintank wird bei der Landung nach einem Flug leerer sein, das Flugzeug leichter. Batterien haben derzeit noch ein hohes Gewicht, und das ist



auch noch fix, man fliegt also immer ein schweres Flugzeug ..“

„Aber trotzdem ist es eine spannende Idee. Vielleicht braucht es einfach mal jemanden, der das bei der Shark macht.“

Wenn das Projekt in die praktische Phase geht, könnte der Flugplatz Strausberg bei Berlin zur „Basis“ werden. P sieht vor seinem geistigen Auge dort schon eine E-Shark auf dem Vorfeld stehen ..

Es ist schon etwas verrückt, als totaler *Rookie* an an einen solchen Umbau zu denken. Wie verändern sich die Flugeigenschaften des Flugzeugs durch all die Eingriffe? Und wie aufwendig wäre das alles in der Zulassung? Wann und wie kann man die „gestutzten Flügel“ dieses Vogels (45 Minuten effektive Flugzeit vs. +/- 8 Stunden) wieder teilweise wett machen? P, ganz der Architekt, glaubt, dass der Sprung von *Immobilien*, sprich: Häusern .. hin zu *Mobilien* – hier in einer extremen Ausprägung als Flugzeug – dass dieser Sprung gar nicht so groß ist, stimmt das? Oder ist er doch riesig? Ist P da sehr naiv? Vielleicht schon, aber in erster Linie mal dreist, aber das braucht es ja auch. Und eine Vision, und den Willen, sich die Arbeit anzutun. Mal sehen.

FILM AB!

GERADE NOCH AM BODEN, JETZT SCHON IN DER LUFT: „DER ANHALTER“



CLIPS ZU FINDEN BEI [HTTPS://REBELLION-DER-VERNUNFT.DE/AERO.HTML](https://rebellion-der-vernunft.de/aero.html)

BODENEFFEKT

Beim Anschauen des Filmmaterials fällt auf, dass Niclas abhebt, aber erst noch ein paar Sekunden knapp über dem Boden fliegt bevor er steigt. Das hat er wahrscheinlich wegen der (buckligen) Grasbahn gemacht. Die Wiese hier ist ja schon sehr eben, aber da ist trotzdem gewachsener Erdboden drunter. Jeder, der schon einmal versucht hat, mit 120 Stundenkilometern über einen Acker zu fahren kann bestätigen, dass das keine wirklich sanfte Fahrt ist. Niclas nutzt wohl den Bodeneffekt – die Flügel des Tiefdeckers erzeugen hier ein Überdruckpolster unter den Tragflächen, womit sich das Flugzeug bereits bei der minimalen Abhebegeschwindigkeit in der Luft halten kann, und baut weiter Tempo auf, um dann sicher steigen zu können.

IM FLUG

☞ NICLAS UND P HINTEREINANDER IM FLUGZEUG, 3180 FUß (970 METER)

Die ersten Minuten im Flug, P weiß gar nicht, wo er hinschauen soll: Nach draußen? Aufs Display des iPhones, mit dem er gerade versucht zu filmen? Auf das *Flight Display* vor ihm, das ihn gerade etwas verwirrt: Warum werden da zwei unterschiedliche Höhen angezeigt? Erst später geht ihm ein Licht auf, dass das natürlich links die Geschwindigkeit war und rechts die Höhe, eigentlich vertraut, schon etliche Male gesehen, aber in der völlig neuen Praxis hier oben auf einmal ein Mysterium. Überflutung der Sinne. So viele Reize, Eindrücke und Gedanken, Filmen noch dazu. Es ist warm unter der Glaskuppel, aber nicht zu warm. Jetzt auch noch mit den Markern für die Tonaufnahme durcheinander gekommen .. und der Kopfhörer, ist der dicht genug? Was ist da los? Das kleine Mikrofon für die Aufnahme der Intercom liegt in der Hörmuschel, die Aussteuerung auf dem Tonaufnahmegerät ist im roten Bereich. Mikrofon raus und wieder rein, sitzt der Kopfhörer jetzt? Der Motor ist für ein Flugzeug ja schon recht leise, aber wenn man direkt dahinter sitzt, ist das bei der hohen Umdrehungszahl durchaus eine Ansage. Ein weiterer guter Grund für einen Elektromotor! P ist groß, aber kann hier gut (und zwar wie angegossen) sitzen. Das Knie ein bisschen nach innen, um nicht den Stick des Höhen- und Querruders zu blockieren. Die Turbulenzen durch die Thermik fühlen sich anders an als im Passagierflugzeug. Man spürt, wie das Flugzeug in der Horizontalen schneller reagiert. Die Turbulenzen scheinen die Nase nach links und die Flosse nach rechts zu drücken, jetzt wieder „WHAM!“ vorne rechts, dann hinten links, vorne, vorne, hinten, von unten, von oben. Erstmal ungewohnt, aber nach einigen Minuten recht angenehm – lieber geschüttelt als gerührt! Fühlt sich gut an, so durch die Böen zu kurven.



Motorsound, Niclas und P unterhalten sich über die Intercom:

P

„Musst Du hier jetzt gegen jede Böe steuern?“

NICLAS

„Wir fliegen jetzt mit Reisegeschwindigkeit .. viel höher als die Mindestgeschwindigkeit, die wir zum Beispiel im Landeanflug im Bodennähe haben. Das hier ist einfacher zu handhaben. Wenn es sehr turbulent ist, müssen wir nur drauf achten, den *Speed* etwas zu reduzieren .. da sonst die Lasten auf die Tragflächen zu groß werden. Aber die Turbulenzen an sich kann man nicht aussteuern .. die kommen viel zu schnell, also einfach durch! Ich achte hier jetzt eher auf die Fluglage insgesamt, und halte den Kurs..“

„Jetzt geh´ mal an den Stick und ziehe leicht nach rechts .. ich bin mit der Hand auch noch dran ..“

P

„Ich schaue vorne bei Dir auf den künstlichen Horizont, ist das OK?“

NICLAS

„Ja, genau, kannst Du machen, ja..“

KÜNSTLICHER HORIZONT

Ein kurzer Einschub noch für den *Künstlichen Horizont*, da sich dieser Text ja an alle richtet, auch an diejenigen, die keinen blassen Schimmer vom Fliegen haben: Der künstliche Horizont ist die „Zauberkugel“ auf dem Instrumentenpaneel, die den Piloten die Lage des Flugzeugs in der Luft anzeigt, wenn die Sicht durch Wolken (..) versperrt ist. Grob vereinfacht handelt es sich hierbei um einen Kreisel, um den sich das Flugzeug frei drehen kann. Dieser zeigt somit die Lage im Bezug zur Erdoberfläche an. Erde = braun und Himmel = blau .. mit Markierungen für die Winkel hoch, runter, rechts und links. Nur Drehungen um die Hochachse – das Schieben durch die Luft (Gieren) kann dieses Gerät nicht anzeigen. Dafür gibt es den Wendeweisiger mit der Libelle, die wie eine gebogene Wasserwaage aussieht, und Stoff für eine weitere Story ist.

PS. P schummelt bei seinem ersten Flugversuch hier etwas, indem er nach diesem „fake“ Horizont fliegt. Anfänger lernen die Fluglagen eigentlich erstmal nur mit dem Blick nach draußen. Aber P ist ja nur zum Testfliegen hier, und über das kleine runde Ding gerade sehr froh.

P

„Was mache ich mit den Pedalen?“

NICLAS

„Die übernehme ich erstmal ..“

P

„In der Kurve sinkt der Flieger, richtig? Also ich versuche jetzt auch, die Höhe zu halten ..“

NICLAS

„Genau .. im Gegensatz zum Geradeausflug geht die Kraft, die der Gewichtskraft entgegenwirkt jetzt auch anteilig zur Seite. Die Folge: weniger Kraft, die nach oben wirken kann .. der Flieger sinkt. Wenn wir in der Kurve jetzt auch die Höhe halten wollen, müssen wir die Nase wieder hochnehmen .. dafür gebe ich jetzt etwas mehr Gas, um auch die Geschwindigkeit halten zu können.“

P

„Ich bin jetzt wieder etwas unter dem Horizont ..“

NICLAS

„Alles gut, das passt schon ..“

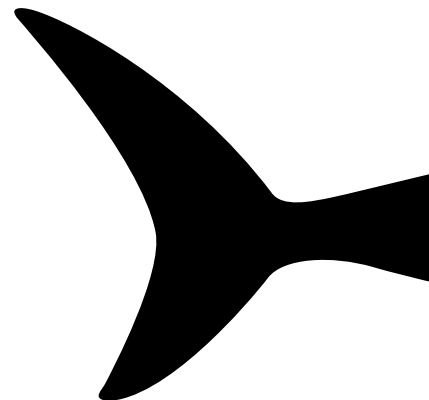
Das Flugzeug gleitet durch die Böen. Ein Gefühl, wie durch Wellen zu surfen. Obwohl die Steuereingaben nur minimal sind, merkt P, wie er hier gerade das Flugzeug durch in der Luft steuert. Wow, ein gutes Gefühl. Nach ein paar Minuten setzt er dann zur Linkskurve an.“

P

„Soll ich mal nach links fliegen?“

NICLAS

„Ja, Moment .. wir haben gerade Gegenverkehr .. vorne rechts .. etwas unter uns .. aber der hat uns auch gesehen .. sehr gut .. ja, jetzt kannst Du mit dem Steuer mal nach links gehen.“



NICLAS

„Wir fliegen jetzt im ECO Cruise, dem ökonomischen Modus für den Reiseflug, damit haben wir jetzt den Verbrauch von 20 Litern auf 17 Liter runtergebracht .. wird unten am Display angezeigt .. und so haben wir jetzt auch deutlich mehr Reichweite, *True Air Speed* ist immer noch 257 km/h!“

17 LITER

Ein paar erste Ideen zum Thema Verbrauch, Pi mal Daumen: Das Flugzeug verbraucht hier laut Anzeige gerade 17 Liter auf eine Strecke von 260 Kilometer. Das sind 6.5 Liter auf 100 Kilometer. Der Verbrauch kann bei mehr Gegenwind hochgehen, bei Rückenwind wird er runtergehen. Aus Sicherheitsgründen muss diese Anzeige hier so genau sein wie möglich, selbst wenn sie mit anderen Mitteln noch überprüft wird, und es natürlich auch noch eine Sicherheitsreserve gibt. Autohersteller geben gerne mal traumhafte Werte an, in der Praxis kann man vielleicht mit ebenfalls 6.5 Litern (auf 100 Km/h) rechnen. Die Shark und ein sparsames Auto liegen hier also im Verbrauch erstmal gleichauf, das ist schon beachtlich. Vorteil des Autos: mehr Platz! Aber dann kontert das Flugzeug mit seiner „Kein Stau!“ Garantie und deutlich höherer Reisegeschwindigkeit. Wenn man mit dem Auto 260 Km/h schnell fahren würde, dann wäre der Verbrauch mindestens doppelt so hoch, also 13 Liter auf 100 Km, wahrscheinlich schon fast das dreifache, was wohl auch entscheidend mit dem hohen Luftwiderstand zu tun hat. Hinzu kommen all die Umwege, die ein Auto auf den Straßen fahren muss, da man hier ja nicht in einer direkten Linie zum Ziel fährt. Beim Flugzeug ist das effektiver, selbst wenn man zwischenrein auch Wegpunkte anfliegt. Auf längere Strecken gerechnet kommen da mal eben hunderte von Kilometer „*Wegersparnis*“ zusammen, und kleine Flugplätze wie der Segelflugplatz, von dem wir eben aus gestartet sind, liegen mittendrin, aufwendige Fahrten zum Flughafen fallen weg.

PS. Der „Economy Cruise Speed“ ist noch recht schnell und komfortabel. Wenn man jeden Tropfen Sprit rausholen wollte, könnte man das mit einem hohen Anstellwinkel und deutlich weniger Motorleistung erreichen. Die zusätzliche Ersparnis wäre enorm. Stoff ab Folge 3 oder 4.

PER ANHALTER

Um so zu tun, als wäre P hier per Anhalter mitgeflogen, wird Niclas jetzt noch einmal einen tiefen Überflug solo machen. P hatte diese tolle Idee mit dem Anhalter .. an der er jetzt gerade zweifelt .. „zu albern!“ aber glücklicherweise greift Herr Scholz die Idee auf, übernimmt kurzerhand die Regie, dirigiert P an einen sicheren Punkt neben der Piste (die Markierungen sind für den Laien nicht auf den ersten Blick zu erkennen) .. das ist im Film dann draus geworden:

☪ DIREKT NEBEN DER GRASBAHN DES FLUGPLATZES VÖLKLESHOFENS

Herr Scholz hinter der Kamera aus dem Off rufend:

HERR SCHOLZ

„Ja, Du kannst dich da mal hinstellen,
ja .. geh´ ruhig mal weiter nach links
rüber .. nach links rüber! Noch ´n
Stückchen ..“

P sucht eine Stelle, an der er sich als Anhalter hinstellen kann
ohne dem Flugzeug in die Quere zu kommen ..

HERR SCHOLZ

„Und – STOP! Und jetzt ..“

☞ BLICK AUS DEM COCKPIT, NICLAS IM ENDANFLUG AUF DIE PISTE

☞ P STEHT MIT AUSGESTRECKTEM DAUMEN DA,

Niclas rauscht im Tiefflug vorbei, P dreht sich ..

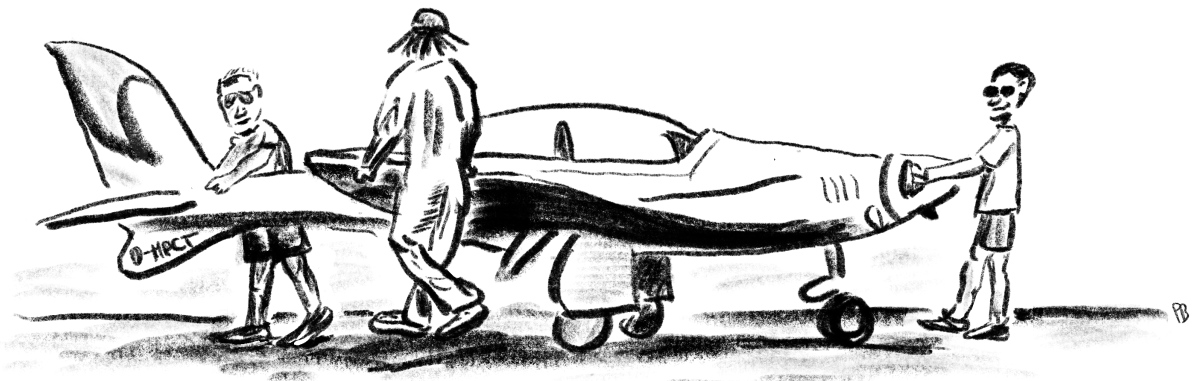
WIEDER AB IN DEN HANGAR

☞ VOR DEM HANGAR, NICLAS UND HERR SCHOLZ REINIGEN DAS FLUGZEUG

Verschiedene Aktionen am Flieger: Herr Scholz dreht am Propeller,
ein kurzer Blick in den Flügeltank: Wie ist der Pegel? Sind Verun-
reinigungen durch Wasser zu erkennen? Niclas faltet eine Flugkarte
auf der Tragfläche aus und schaut konzentriert, alles nur ein paar
Einstellungen für den Film. Jetzt kommt aber tatsächlich noch ein
wichtiger letzter Arbeitsschritt. Die beiden reinigen den den Flie-
ger mit etwas, das wie handelsüblicher Glasreiniger aussieht ..

HERR SCHOLZ

„Bei längeren Flügen können die Insek-
ten den Luftwiderstand merklich erhö-
hen, und wenn das alles erstmal schön
eintrocknet .. dann kriegt man´s nur
recht schwer wieder runter ..“



☞ SHARK WIRD WIEDER IN DEN HANGAR GESCHOBEN, ALLE HELFEN MIT ..

P tut so als würde er mithelfen. Das sieht aber leider nicht besonders überzeugend aus. Was wahrscheinlich auch daran liegt, dass er zu wenig Ahnung hat. Seine Regie ist auch gerade mal wieder etwas planlos, erinnert an die Filmaufnahmen auf einem dümpelnden Boot auf dem Mittelmeer vor ein paar Jahren. Das mit der Situation überfordert sein aber trotzdem Bilder für den Film schaffen zu müssen, Uh, das ist hart! Aber andererseits ist es auch ganz einfach: Alle Zweifel über Bord werfen und einfach machen! P, mach! Komm, auf! Aber nee, er wirkt sogar noch planloser. Ich hätte besser nichts sagen sollen. Jetzt muss er auch noch an die armen Insekten denken, die beim Flug ihr Leben verloren haben. Ja, so ist es eben im Leben – der größere Vögel gewinnt, aber es waren hier ja Gott sei Dank keine Vögel involviert .. reiß Dich zusammen, P! Versucht ´s mal mit der Strategie „Gas geben, um die Batterien wieder aufzuladen!“ Der letzte Funke an Überzeugung scheint noch zu fehlen, aber jetzt! Das sieht doch schon viel besser aus! Es scheint zu klappen, die Energie kommt zurück. Am Ende hat sie sogar noch dafür gereicht, um beim Rangieren des Fliegers in der Hangar zu helfen. Da passen ganz schön viele Fluggeräte rein. Hat gut geklappt, keine Kollision.

Eine kleine Anmerkung zum *Propeller durchdrehen*: Hier nach dem Flug eine Aktion für die Kamera, aber eigentlich etwas, das man vor dem Flug machen kann, um zu testen, ob die Kolben in Ordnung sind, und um diese mit Öl zu schmieren. Aber man sollte wissen, was man da macht, da dies unter gewissen Umständen ungewollt eine Zündung auslösen und den Motor starten kann. Also Zündung unbedingt AUS! Eine weitere Sache, die beim Elektromotor entfällt.

☞ VORBEI AN DEN TISCHEN UND DEM SPIELPLATZ SEITLICH VOM HANGAR

P packt seine sieben (plus X) Sachen und geht mit Herrn Scholz und Niclas zum Parkplatz. Ein paar Mitglieder des Vereins, die das Treiben etwas verwundert beobachtet hatten sind noch da, Abschied ..

P

„Tschüss!“

MANN

fragt interessiert

„Und wo kann man das dann sehen?“

NICLAS

„Wir sagen Euch Bescheid!“

“Was die wohl gedacht haben? Mein Kostüm in Orange dürfte aufgefallen sein. Es fühlt sich noch etwas sperrig an .. aber es hilft mir dabei, meine Rolle hier zu spielen. So ähnlich muss sich auch Angus gefühlt haben, als er zum ersten mal mit seiner Schuluniform auf die Bühne gesprungen ist .. brauchte bei ihm sicher auch alles etwas Zeit fürs Feintuning .. es gibt also noch Hoffnung ..“

OHNE SPAß KEIN ERNST

☒ NÄCHSTER MORGEN, P SITZT WIEDER AM TISCH IN DER ALTEN SCHEUNE

Erstes Morgenlicht, Kaffee, P ist im wahrsten Sinne des Wortes wieder etwas *runtergekommen*. "Über den Wolken entlangzukurven .. das war schon was Besonderes. Das Fliegen ist schon ein cooles Gefühl, und bei den Turbulenzen fühlt es sich so an, als ob man durch unsichtbare Wellen und Brandungen steuert .."

P hat jetzt eine Idee davon, wie es sich anfühlt, wie viel Platz im Cockpit ist .. "Ich kann da nächstes Mal sicher deutlich entspannter rangehen!" .. P hat viel Zeit für ein Skript aufgewendet, dass er nicht gebraucht hat, für das keine Zeit war – aber halt! Nicht ganz: "Die Anhalter-Szene haben wir tatsächlich auch so gefilmt!" und als Vorbereitung hat der Papierkram ja auch nicht geschadet. Nächstes Mal kann P vielleicht schon eine Skript-Idee mehr umsetzen.

☒ AUF DER WEBSITE DER REBELLION DER VERNUNFT, KURZ R**

Die Story ist Teil einer Serie der *Rebellion der Vernunft*, kurz: R**. Was hier passiert ist durchaus ernst gemeint, auch wenn R** im Zweifel lieber mal einen Gag zu viel macht, als einen zu wenig.

Das Fliegen und die Emissionen: Da werden oft sehr viele Dinge in einen großen Topf geworfen, die eigentlich in mehrere kleine Töpfe gehören und auf unterschiedlich großen Flammen geköchelt werden sollten. P hofft, dass es ihm gelingt, die Angelegenheit so zu erfassen, dass sinnvolle Diskussionen und Aktionen daraus folgen können. Ein Teil dieses Vorhabens hier besteht darin, Erdmensch die Logik der Luft nahezubringen. Hier passieren wundersame Dinge. P ist zwar auch Erdmensch, beschäftigt sich aber mit dem Fliegen seit er laufen kann. Bislang ohne praktische Anwendung, wird er jetzt wohl das Fliegen auch „in echt“ lernen. Das wird nicht nur der Erzählung hier, sondern auch dem Entwurf „E-Flugzeug + _____™“ zu Gute kommen.

Die ganze Sache hier ist Ps Initiative, alle Darstellungen und Folgerungen sind auf Ps Mist gewachsen, die Dialoge mit Niclas und Herrn Scholz oben sind Originaltöne oder zumindest dem nachempfunden, was gesagt wurde. Die Shark hat es P irgendwie angetan: Ein besonderes Design, leicht, flott, wenig Luftwiderstand durch das einziehbare Fahrwerk, Tandem, Tiefdecker. Der Flieger hat etwas, worauf das Entwurfsprojekt langfristig aufbauen könnte, aber P wird auch andere Fluggeräte in dieser Serie hier unter die Lupe nehmen, allesamt leicht, einfach und effizient: Die elektrische *Velis Electro* von Pipistrel, ganz wichtig! Vielleicht auch mal bei JMB Aircraft (VL-3) anknöpfen, Cessna? Und, ach ja: Die P2008 der italienischen Firma Tecnam.

ABSPANN

ERSTER TESTFLUG

In den Hauptrollen:

Niclas Scholz als „Der Pilot“ bzw. „Niclas“
Henry Scholz als „Herr Scholz“ bei den
Dialogen vor dem Hangar und als „Der Einweiser“ in der Anhalter-Szene
Peter Beckenbach als „Der Passagier“ und „Testpilot“

Scriptgirl

Susa Sinn Textberatung (Struktur)

Grafik- & Sketchboy

Peter Beckenbach Skizzen

ein Film

von

Peter Beckenbach

R, DIE REBELLION DER VERNUNFT IST JETZT AUCH AUF GOOGLE!**

Lernen. Entwerfen. Bauen. Emissionsfrei fliegen. Diese Luftnummer hier in Texten, Szenen, Clips, Skizzen und Aktionen als Serie verfolgen? Einfach „Rebellion der Vernunft“ in der Google Suche eingeben, Website Rebellion-der-Vernunft.de auswählen, oben rechts die Rubrik Aero anklicken. Bei Rebellion-der-vernunft.de/abo.html kann man dieses Projekt in Form eines Steady-Abos sogar direkt unterstützen.