

FÖRDERVEREIN
VERKEHRSLANDEPLATZ EISENACH-KINDEL E.V.



AUSGABE 01/21



„ICH WOLLTE IN DIE LUFT...“

IM GESPRÄCH MIT RENÉ PILZ

HURRICANE

AUF DEM KINDEL

RUHESTAND

DER BELL UH-ID



„ICH WOLLTE
IN DIE LUFT...“,

...ist einer der Sätze – obwohl es eher ein Halbsatz war – die bei mir nach dem Gespräch mit René Pilz hängen blieben. Dabei muss ich sagen, dass ich das „wollte“ in fetten Lettern hätte setzen müssen. Ja, dieser aus meiner Sicht noch junge Mann (39), weiß was er will und wahrscheinlich schon immer wollte. Er wollte fliegen. Und weil dieser Wunsch bei ihm so stark war und natürlich noch immer ist, hat er sich entschlossen eine Flugschule zu gründen, um auch anderen diesen Wunsch zu erfüllen. „Aber“, wird der Kennersagen, „wirhabendochschon Flugschulen auf dem Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel. Was, bitte,

soll denn dann noch eine? Und, ist das nicht, aus rein wirtschaftlicher Sicht, sehr riskant?“ Ja und nein, muss ich da antworten. Natürlich birgt ein solcher Schritt immer ein gewisses Risiko und René Pilz ist sich dessen sehr bewusst, aber die Art seines Schul-Gegenstandes bewahrt ihn vor Konkurrenz. Er gründete, nachdem sich ein anderer Anbieter aus diesem Geschäft zurückzog eine Schule für Gyrocopter-Piloten. Wer mit dem Begriff Gyrocopter nichts anfangen kann, dem schlage ich das deutsche Wort Tragschrauber vor. Was das genau ist, kläre ich später. Weiterlesen lohnt sich also.

Nur eine Flugschule war aber zu wenig, da René Pilz noch über andere Fähigkeiten verfügt, als die des Fluglehrers, und so beschloss er im April gleich eine GmbH zu gründen, die seit kurzem den schönen Namen **„Airservice Eisenach GmbH“** trägt. Wie das alles zustande kam, klärt sich, wenn wir einen Blick auf die Biografie des jungen Mannes werfen.

Er ist gelernter Industriemechaniker, hat sich nach der Ausbildung aber für acht Jahre zur Bundeswehr verpflichtet und war dort dann Mechaniker für drei Drohnensysteme und auch im Ausland im Einsatz. Er hatte es also früh mit einer „Art“



der Fliegerei zu tun. Nach diesen acht Jahren bot ihm die Bundeswehr etwas an, das man Berufsförderungsdienst nennt, da während der Dienstzeit ja eine berufliche Weiterbildung nicht möglich war. „Und da habe ich geschaut was mich weiter bringt, was mich interessiert und habe dann meinen staatlich geprüften Luftfahrzeugtechniker gemacht.“ Er absolvierte diese Ausbildung in Hamburg in Kooperation mit Lufthansa Technik. Danach durfte er sich Prüfer EASA Cat B1 nennen, was für den Laien etwas kryptisch klingen mag, aber nichts anderes bedeutet, als dass er bei erfolgten Arbeiten an Flug-

zeugen über 5.7 Tonnen („Alles was groß ist.“) diese Arbeiten überprüfte, also abnahm. „Ich habe dann ein Praktikum bei Air Berlin Technik in Erfurt gemacht, als es die dort noch gab. Jede Nacht kam die Boeing 737 und es war eine total tolle Welt. Es hat nach Kerosin gerochen. Es sind große Flugzeuge. Man hatte mit den Piloten Kontakt gehabt.

Aber ich habe gemerkt, dass es mich mehr in die kleine Luftfahrt zieht.“ Er hat dann ein Praktikum bei der FUL, der Fachschule für Ultraleicht- und Motorflug in Eisenach gemacht und: „Die haben mich danach gleich als Werkstatteleiter eingestellt.“ Und irgendwann kam dann der damalige Chef der FUL zu ihm und meinte, dass er die Flugzeuge, die er dort warte auch fliegen können müsste. Da hatte René Pilz ein Problem. Er hatte Flugangst. Eine etwas eigen-

tümliche Sache für jemanden der später eine eigene Flugschule gründen sollte? Die FUL war ja auch ein Flugschule und er sah die angehenden Piloten, wenn sie nach ihrem ersten Flug oder sogar dem ersten Alleinflug aus den Maschinen stiegen und so überaus begeistert waren von dem, was sie erlebt und gesehen hatten, ihre leuchtenden Augen und die Euphorie. Und er? Er bekam feuchte Hände, wenn er in ein Verkehrsflugzeug stieg. Und dann sollte er einen Flugschein machen? Das könnte doch niemals etwas werden, denkt mancher jetzt vielleicht, doch er hat diese Angst in den Griff bekommen, auch wenn er nach seinem ersten Flug in einem Ultraleichtflugzeug mit weichen Knien aus diesem herauskletterte. „Angst kommt immer aus dem Kopf.“, meinte er und: „Ich wollte das, ich wollte in die Luft, ich wollte fliegen.“



Und mit jedem Flug wurde das besser.“ Heute kann er gar nicht genug bekommen von Wind und Wolken und er meint, wenn ihm ein Fluggast sagt er hätte Flugangst, er ihm diese nehmen könne, weil er ganz genau weiß, wie sich das anfühlt. „Bisher hat jeder der mir vor dem Flug gestand Flugangst zu haben, hinterher gesagt, mit mir würde er immer wieder fliegen.“ Vielleicht könnte sich da eine Möglichkeit für eine Therapie auf tun, denke ich und weiß natürlich, dass René Pilz kein Wunderheiler sein will.

2012 hat er seinen Flugschein für Ultraleicht-Flugzeuge gemacht, wechselte später zur Firma ROTORVOX und hatte bei dieser, noch jungen Firma, seinen Teil zur Entwicklung eines neuartigen, da nahezu

komplett aus Carbon hergestellten Gyrocopter der dort entstand, geleistet. Er führte Lasttests an dem Fluggerät durch mit denen er der Zulassungsbehörde gegenüber nachweisen konnte, dass dieses allen Kräften die während des Fluges auftraten, standhalten konnte. „Wir haben dabei so einiges kaputt gemacht.“, gestand er mir lächelnd ein. Nachdem diese Tests, zu denen auch Feuer tests, solche zur Festigkeit bei harten Landungen und der Beschleunigungsbelastung in engen Kurven gehörten, bestanden waren, bekam der Gyrocopter eine vorläufige Verkehrszulassung auf Grund derer dann Testflüge durchgeführt werden durften. Da René Pilz an diesen Flügen einen hohen Anteil hatte, war 2014 der Erwerb der Fluglizenz für Tragschrauber

eine wichtige Voraussetzung dafür. Die Gründung einer Flugschule für Gyrocopter bei ROTORVOX war nach der vollständigen Zulassung des Fluggerätes ein logischer Schritt. Absatz und Schulung gehörten zusammen und René Pilz wurde Fluglehrer für Tragschrauber. Da die Firma einen möglichst weltweiten Verkauf ihres Produktes anstrebte, wurden solche Schulungen auch im Ausland durchgeführt.

Und so fand sich René Pilz nach kurzer Zeit in den USA ein um dort die amerikanische Zulassung des Tragschraubers zu betreiben und einen Flugschüler anzuleiten. „Ich bin mit ihm über Boston geflogen, war mit ihm in Denver in den Rocky Mountains und auch in Florida.“ Solche Einsätze waren auf Grund von Sprachbarrieren nicht immer ganz einfach besonders hart traf es ihn in China: „Die konnten kaum Englisch und mein Mandarin ist



nahe null. Und trotzdem ist es gelungen sie zum Alleinflug zu bringen und ihre Ausbildung in China zu vollenden.“, erzählte er mir. Auf meine Frage danach, mit wie viel Händen und vielleicht auch Füßen da gesprochen wurde, lächelte er nur und meinte: „Es war eine spannende Zeit.“

Ich denke, dass die spannenden Zeiten für René Pilz noch längst nicht vorbei sind. Er ist nicht der Typ der sich zurücklehnen kann. Er liebt die „kleine“ Fliegerei, weil er den unmittelbaren Kontakt mit Menschen liebt. „Es ist das freundschaftliche, beinahe familiäre Verhältnis der Piloten untereinander und natürlich der Kontakt zu den Fluggästen.“, sagt er und klingt sehr glaubhaft dabei. So ein Airline-Pilot sei eigentlich eine Art Busfahrer der Luft, das wolle er nicht, gesteht er mir und natürlich liebt er das unmittelbare Gefühl des Fliegens, den

Winddruck auf den Rudern, der sich durch den Steuerknüppel mitteilt, die Erhabenheit der Landschaft unter dieser kleinen Maschine und die Mächtigkeit der Wolken, denen er bei solchen Flügen ganz nah kommen kann. Und weil er all das an Andere weitergeben will, bildet er aus, macht Rund- und Schnupperflüge und hat die Airservice Eisenach GmbH gegründet. Wobei wir wieder am Anfang wären.

René Pilz bietet in seiner GmbH nicht nur Rundflüge und dergleichen an sondern, und dafür steht das Airservice im Namen, er bewerkstelligt auch die obligatorischen Jahresnachprüfungen an allen Leicht- und Ultraleichtflugzeugen außer Drachenfliegern. Da im Luftfahrtverein Eisenach e.V. hauptsächlich Ultraleichtflugzeuge geflogen werden, ist er dort des Öfteren zu Gast und er betont mir gegenüber, die sehr gute Zusam-

menarbeit mit diesem, als auch mit allen am Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel ansässigen Firmen, nicht zu vergessen mit der Geschäftsleitung des Platzes. Dazu ist er noch Avionik-Prüfer, womit er auch recht gut zu tun hat da Funkgeräte und Transponder alle zwei Jahre geprüft werden müssen. Er ist Prüfer für den Deutschen Ultraleichtflugverband und für den Deutschen Aero Club, darf also für beide Verbände prüfen und kann damit nahezu jeden Kunden bedienen. Dazu ist er noch Motorenwart mit Line- und Heavy Maintenance für Flugmotoren, nämlich den Rotax 912 und 914, womit er hofft die Airservice Eisenach GmbH eines Tages noch zu erweitern.

Für die Flugschule und den Rundflugbereich hat er sich einen eigenen Gyrocopter angeschafft einen MTO Sport. Es handelt sich dabei um einen offenen Tragschrauber,



ein Cabrio sozusagen, mit Tandem Sitzanordnung, Pilot und Passagier oder Flugschüler sitzen also hintereinander. Er ist mit einem 100PS Rotax Motor ausgerüstet, ein 4-Zylinder 4-Takt Boxer der einen verstellbaren Druckpropeller antreibt.

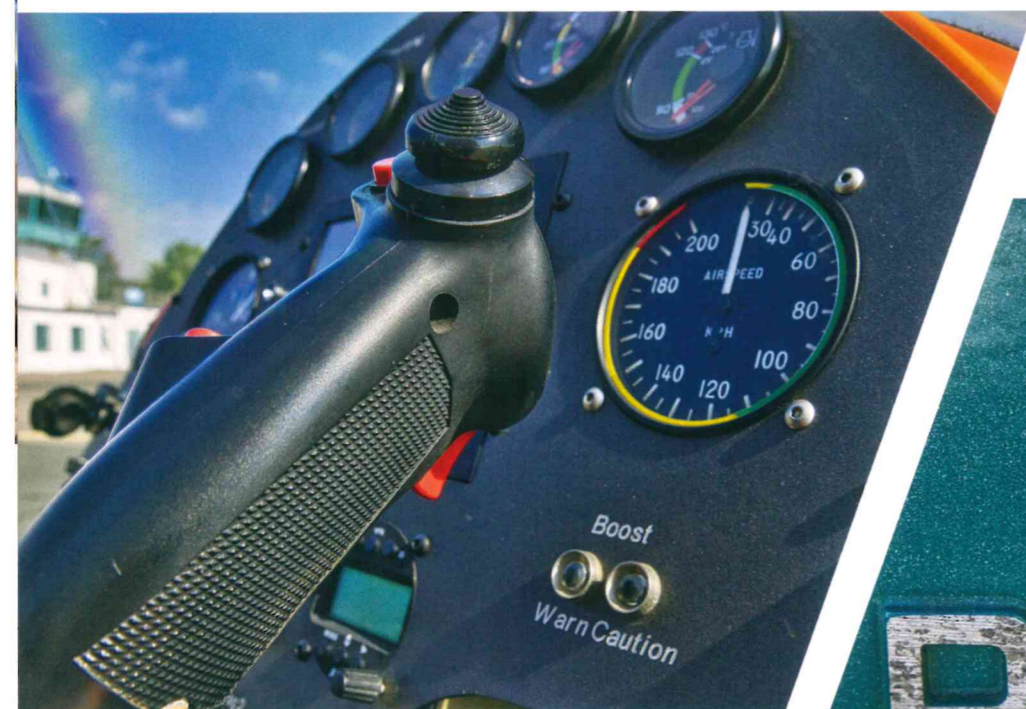
große Schraube am oberen Ende nicht durch einen Motor angetrieben. Mit einer Ausnahme, nämlich beim Start, um ihn auf eine bestimmte Drehzahl zu bringen. Bei 200 Umdrehungen wird dieser Antrieb abgeschaltet und den

so unangebracht. Ein ähnliches Prinzip wird sich bei der Autorotationslandung (in Notfällen) eines Hubschraubers zu Nutze gemacht. Die sicherste Geschwindigkeit, das heißt eine Geschwindigkeit, bei der der Tragschrauber jederzeit sicher zu landen ist, sind 100 km/h. Er ist ein sehr gutmütiges Fluggerät und reagiert nahezu gar nicht auf Turbulenzen in warmer Luft, was dem drehenden Rotor zu verdanken ist. Das

sich ähnlich wie ein Flächenflugzeug und der einzige Unterschied sind Start und Landung. Natürlich muss ein Schüler auch den Umgang mit dem Rotor üben, was sich aber hauptsächlich auf das Andrehen des Rotors vor dem Start beschränkt. Der MTO Sport verbraucht ca. 20 L in der Stunde und kann bis zu 68 L betankt werden.

lot, Sprit und Landegebühr ab 89,00 €. Das halte ich für durchaus angemessen und kann es jedem, der noch nicht so recht weiß, ob das etwas für ihn ist, empfehlen. Für 60 Minuten muss man dann 159,00 € ausgeben und für 90 Minuten 249,00 €. Wer einen Schnupperflug möchte bei dem er auch mal selbst ans Steuer darf muss für die 45 Minuten plus Bodeneinweisung 299 € hinblättern. Das ist natürlich etwas für Leute

dass er für die kleine Luftfahrt, die im englischen General Aviation und im Deutschen Allgemeine Luftfahrt genannt wird, brennt. Dass er das ehrlich meint, habe ich ihm angemerkt, und, wie es mir scheint, nicht nur ich, denn er pflegt zu allen Ak-



100 PS reichen also zum Fliegen. Er verfügt neben den Basisinstrumenten noch über ein recht komfortables Navigationssystem. Für die Schulung ist er auf dem Lehrersitz mit allen Steuerorganen ausgerüstet die dafür gebraucht werden, bis hin zu den Radbremsen am Boden. Was ist denn das nun, ein Tragschrauber oder auch Gyrocopter? Nun, viele, die so ein Fluggerät das erste Mal sehen, werden es für einen Hubschrauber halten, mit dem er ja auch Ähnlichkeit hat. Aber, im Gegensatz zu diesem, wird die

Vortrieb leistet dann der erwähnte 100PS Motor im Heck. Durch den entsprechenden Fahrtwind dreht der Rotor weiter und verhält sich dadurch quasi wie eine Tragfläche, wodurch der Tragschrauber – und spätestens jetzt erhellt sich für jeden der Sinn dieser Bezeichnung – abhebt. Der Vergleich mit einer Windmühle ist vielleicht gar nicht

Durchsacken und das damit verbundene Schwerelosigkeitsgefühl wie bei Flächenflugzeugen, sind nahezu ausgeschlossen. Etwas, was bei vielen Passagieren als sehr angenehm empfunden wird, ist die extrem niedrige Landegeschwindigkeit von gerade einmal 30 km/h bei denen das Hauptfahrwerk die Piste berührt. In der Luft steuert er

Es ist ja ein leidiges Thema, aber ich will trotzdem noch etwas zu den Preisen für die Rundflüge sagen, die natürlich, bedingt durch Kraftstoff- und andere Preise, variieren können.

Die Billigste Art mit dem Tragschrauber in die Luft zu kommen, ist der Erlebnisflug „Basic“. Dabei fliegt man 30 Minuten inklusive Pi-

die ernsthaft über eine spätere Ausbildung nachdenken und wissen wollen, ob der Tragschrauber denn etwas für sie wäre. Über alle anderen Preise empfiehlt sich ein Blick auf die Webseite:

www.airservice-eisenach.de

René Pilz, der inzwischen 1100 Flugstunden gesammelt hat, sagte mir,

teuren auf dem Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel ein sehr gutes Verhältnis. Vielleicht ist das eine persönliche Eigenschaft von ihm, sein Charisma. Aber ich denke, dass ihm diese Eigenschaft sowohl bei Geschäftspartnern, Kunden, Flugschülern und Passagieren sehr zugute kommt. Ich, als Ihr „Luftpostillon“, wünsche mir jedenfalls, dass er noch lange „brennen“ möge und die Airservice Eisenach GmbH eine Erfolgsgeschichte wird.



IMPRESSUM

vi.S.d.P.: Susanne Zenkert

Postillon: Martin Schubert, Eisenach

Redaktion:

Förderverein Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel e.V.,
Am Flugplatz, 99819 Hørselberg-Hainich – OT Wenigenlupnitz

Kontakt:

Telefon/Telefax: (03 69 20) 8 08 92

E-Mail: foerderverein@flugplatz-eisenach.de

Internet: www.flugplatz-eisenach.de

Gestaltung:

setzepfandt & partner

Kleine Löbergasse 4

99817 Eisenach

Telefon: (0 36 91) 88 59 90

Internet: www.agentur-sp.de

ISSN 2699-4984

Ihr Luftpostillon
Martin Schubert