

aerokurier

DAS MAGAZIN FÜR PILOTEN

**SPECIAL**

36
Seiten
EXTRA

Maintenance

Spirit SE-1

American Dream

Segelflug
Oldtimer-Streckenflug



Business Aviation
European Rotors in Köln



AirLeben
Immer den
Rhein entlang



Trip nach Belgien • Mit der Porsche-Mooney um die Welt • Stress auf Föhr





JUNKERS
AIRCRAFT

A50 JUNIOR TOUR 2025

14.000 Kilometer. 12 Länder. 1 Ultraleichtflugzeug.



Zurück aus den Wolken – ein Abenteuer, das Geschichte schreibt

In diesem Sommer wurde ein Traum Wirklichkeit: Die A50 Junior flog auf den Spuren der legendären Europa-Flüge der 1930er Jahre – in 42 Tagen quer über den Kontinent, mit allen Sinnen und im Geist der Pioniere. Was als Hommage begann, wurde zu einem Meilenstein:

Über 14.000 Kilometer, mit Präzision, Leidenschaft und Teamgeist gemeistert.

Ein neues Kapitel europäischer Luftfahrtgeschichte.



junkersaircraft.com

Lasst Träume wahr werden!

Als Michael Schultz und Hans Kampik vor 40 Jahren mit einer Porsche-Mooney die Welt umrundeten, haben sie nur einen „Gutschein“ unter Freunden eingelöst. „Wir fliegen um die Welt“, hatte Schultz seinem Freund versprochen. Leichter gesagt als getan. Doch die beiden haben es geschafft, Unterstützer gefunden und ihren Traum gelebt. Sie haben bewiesen, was möglich ist, und auch ihre eigenen Grenzen erfahren müssen. Unterwegs hat der damals neue Porsche-Motor PFM 3200 gezeigt, dass er den Strapazen gewachsen war. Dass der topmoderne Antrieb später vom Markt genommen wurde, erscheint heute vielen als vertane Chance für die General Aviation. Heute lebt Niklas Weyer den Traum der beiden Earthrounder weiter, denn er fliegt ihre Mooney noch immer mit dem Motor von damals in einer Haltergemeinschaft. Er hat uns ebenso wie das Porsche-Museum mit Bildmaterial unterstützt. Einen Rückblick auf die sechsmonatige Reise lesen Sie in dieser Ausgabe.

Dass es auch eine Nummer kleiner sein darf mit den Träumen zeigt der Blick auf den Segelflug. Markus und Georg Lenz haben mit einer betagten ASK 13 in Frankreich richtig Strecke gemacht – von wegen, so ein Oldtimer kann nichts. Man muss nur wollen und richtig planen, dann geht was. Auch Tudor Văcărețu hat sich nicht vom Wetterbericht unterkriegen lassen und mitten im November 361 Kilometer mit Hilfe von Hangwind und Welle hingelegt, wohlgeremkt im Herzen Deutschlands.

Mit der Rhein-Reise mit der Cessna 172 ist für meine Mitfliegerin Ilona und mich in diesem Sommer ebenfalls ein Traum wahr geworden. Ich freue mich, dass wir Ihnen in drei Teilen diesen unglaublich schönen Fluss von oben und am Boden zeigen dürfen. Los geht es am Geburtsort des Rheins in den Schweizer Alpen. Spoiler: Es wird nass. Manchmal ein bisschen bürokratisch. Aber immer lustig.

Um Träume geht es gewissermaßen auch auf Föhr: Die Träume von einem florierenden Inselflughafen könnten nämlich jäh platzen, wenn sich Politik und Piloten nicht bald über die Zukunft der von der Schließung bedrohten Hauptpiste 09/27 einigen, die einem Campingareal weichen soll. Nach Dialog sieht es nicht aus, was da auf dem Eiland passiert: Ein Arbeitskreis, der Piloten ausschließt, knallharte Fristen und persönliche Interessenkonflikte machen die Sache kompliziert. Unser freier Mitarbeiter Birger Bahlo hat die ganze Geschichte aufgerollt.

Schreiben Sie uns!

Wie sehen Sie, liebe Leser, die Zukunft der Flugplätze in Deutschland? Wyk auf Föhr ist in seiner heutigen Form gefährdet, aber auch Salzgitter-Drütte droht zum Jahreswechsel das Aus. Teilen Sie uns Ihre Meinung mit, am besten per E-Mail an redaktion@aerokurier.de.

Schließlich stellen wir noch ein Flugzeug vor, das Pilotenträume Wirklichkeit werden lässt. Die kleine SE-1 ist ein Schmuckstück „made in USA“, fast zu schön, um wahr zu sein. Wir wünschen viel Spaß beim Lesen der Ausgabe und unseren Lesern von Herzen: Alles Gute für 2026!



Patrick Holland-Moritz

Redakteur aerokurier

Mitarbeit an
dieser Ausgabe:



Philipp Cordes

hat sich mit Radiosonden befasst. Er ist Wetterberater bei der Bundeswehr und fliegt UL.



Leonardo Correa Luna

war für den aerokurier in den USA und hat sich dort die Spirit SE-1 angeschaut.

Inhalt Nr. 1

Januar 2026
70. Jahrgang



Motorflug

8 Flugzeugreport Spirit SE-1

Der silberne Einsitzer aus den USA sorgt für Aufsehen. Er bietet Eleganz und Flugspaß für wenig Geld.

16 Abstecher nach Genk

Ausgerechnet in Belgien, dem Land der komplexen Lufträume, gibt es mit Genk ein unkompliziertes Ausflugsziel.

20 Mit der Porsche-Mooney um die Welt

Vor 40 Jahren, im Januar 1986, kehrten Michael Schultz und Hans Kampik von einer abenteuerlichen Tour zurück.

Business Aviation

30 European Rotors zurück in Köln

Die Rhein-Metropole wurde im November zum Treffpunkt der Hubschrauberbranche.

34 GBAA Insights

Wer sein Ziel direkt erreichen will, profitiert vom Bedarfsluftverkehr.

Praxis

36 Serie Kollisionswarnung, Teil 2

Warum Transponder wichtig sind, aber nur bedingt schützen.



Beilage Maintenance Special

4 Triebwerksreinigung

Verschmutzungen kosten Leistung und Effizienz. Lufthansa Technik erklärt, wie man das vermeidet.

10 Roboter im Einsatz

Wie Maintenance mit moderner Technik besser wird.

12 Ersatzteile im 3D-Druck

Welche Vorteile additive Fertigung bietet.

16 Aero Polishing im Porträt

Björn Tretow sorgt dafür, dass blinder Lack wieder zu Glanz kommt.

20 Sanktionen und die MRO

Die Wartung russischer Flugzeuge ist juristisch heikel.

22 Test Multitools

Einen kleinen Helfer mit Messer, Zange und Schraubendreher sollte man am Flugplatz immer dabei haben.

28 Branchenguide



68

Unterricht mal
ganz praktisch:
Schüler bauen
ein UL.



39 Know-how Radiosonden

Sie erfassen das aktuelle Wetter und liefern Grundlagen für Prognosen: So wichtig sind Radiosondenaufstiege.

42 Unfallanalyse

Obwohl er die Gefahr erkannt hat, fliegt ein erfahrener Pilot in einen Schneeschauer. Wie kam es dazu?

44 Ciao, Halon-Feuerlöscher

Das Ende der Halon-Löscher ist da – was Sie jetzt wissen müssen.

Segelflug

54 ASK 13 als Kilometerfresser

Mit einem Oldtimer kann man keine Strecke machen? Von wegen! Zwei Brüder treten den Beweis an.

60 Auf Günther Groenoffs Spuren

Wer war dieser Mann, der im Mai 1931 von München in ein Dorf im heutigen Tschechien flog?

64 Überraschung im November

Mit seiner LS6 hat Tudor Văcărețu mit Hangwind und Welle gespielt. Das Resultat sind stolze 361 Kilometer.

Magazin

66 Ungewisse Zukunft für Wyk auf Föhr

Auf der Insel tobt der Streit über die Zukunft des Flugplatzes weiter. Wird die Hauptbahn dichtgemacht?

68 OUV-Projekt mit Klosterschülern

Schülerinnen und Schüler haben unter Anleitung der Oskar-Ursinus-Vereinigung einen ultraleichten Skywalker zusammengebaut.



aerokurier im Abo
Angebot auf Seite 28

aerokurier gibt es
auch als **E-Paper**.
Mehr Infos:
www.aerokurier.de/epaper



AirLeben

72 Lebensreise den Rhein entlang

Mit dem Flugzeug einem der längsten Flüsse Europas zu folgen, hat eine ganz besondere Magie.

Rubriken

3 Editorial

6 News

46 aerokurier-Markt

51 Jobbörse

70 Impressum

82 Vorschau

Titelthemen

Zwei Legenden verlassen die Bühne

Abschied von Bonnie und Baron

Die Beechcraft Bonanza ist das am längsten in Serie produzierte Flugzeug in der Geschichte. Nun zieht Textron Aviation den Stecker und beendet die Produktion. Auch die zweimotorige Schwester Baron kommt aufs Abstellgleis. Laut Medienberichten wird Textron Aviation die Versorgung mit Ersatzteilen weiterhin sicherstellen. Für das Aus gibt es im Wesentlichen wohl zwei Gründe: Zum einen dürfte die Produktion nicht mehr wirtschaftlich gewesen sein. Bereits 2024 hatte der Hersteller aus

Wichita, Kansas, bekanntgegeben, zumindest vorerst keine Bestellungen mehr für die Bonanza G36 anzunehmen. Laut der Herstellervereinigung GAMA wurden im ersten Halbjahr 2025 noch vier „Bonnie“ und zwei Baron ausgeliefert. Zum anderen heißt es, dass Textron Aviation den Fokus offenbar auf seine neuen Turboprop Beechcraft Denali richten möchte.

Am 22. Dezember 1945 hatte die Beechcraft Bonanza ihren Erstflug, seit 1947 wurde sie mindestens 18 000-mal gebaut.



Foto: Philipp Prinzing

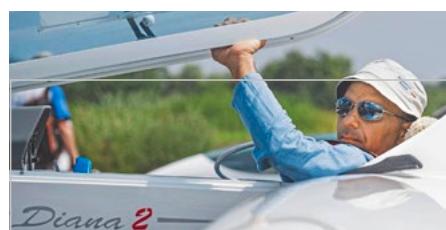
Rüdiger Engler geehrt

„Kavalier der Lüfte“

Der frühere Rettungshubschrauberpilot Rüdiger Engler aus Weyhe bei Bremen ist für sein Lebenswerk als „Kavalier der Lüfte“ ausgezeichnet worden. In 40 Jahren brachte er es auf rund 8000 Flugstunden und mehr als 30 000 Landungen. Heute engagiert er sich ehrenamtlich im sozialen Bereich.



Foto: ADAC Luftrettung



Sebastian Kawa will aufsteigen
Lockruf der Offenen

Tritt Sebastian Kawa bald in der Offenen Klasse an? Ein Facebook-Post von ihm deutet auf entsprechende Pläne hin. Der Pole, der als erfolgreichster Segelflugpilot aller Zeiten gilt zumeist mit einer SZD-56 Diana 2 in der 15-Meter-Klasse antritt, sucht Sponsoren für ein passendes Flugzeug.

Foto: Fédération Française de Vol en Planeur

DAeC

Ultraleichtflieger tagen in Hamburg

Bereits im November 2025 hatte die Bundeskommission (BuKo) UL zum Ultraleichtfliegertag nach Hamburg eingeladen. Neben den Mitgliedern der BuKo nahmen auch Vertreter der Landesverbände sowie weitere Gäste an der Veranstaltung teil. Als Nachfolger von Michael Kania wurde Bernhard Heller einstimmig in das Amt des neuen Sportreferenten gewählt. Seine erste große Aufgabe soll die Organisation der Deutschen Meisterschaft im Ultraleichtfliegen 2026 sein. Gemeinsam mit Jasmin Densborn und Anja Thamm organisiert er den Wettbewerb, der vom 17. bis 23. August 2026 auf dem Flugplatz Böhlen stattfinden soll.

Auftrag und Übergaben

Rückenwind für Diamond Aircraft

Diamond Aircraft hat eine Special-Mission-Plattform vom Typ DA62 MPP als Forschungsflugzeug an die Technische Universität Dresden übergeben. Zuvor wurden drei DA62 MPP an das griechische Ministerium für Klimakrise und Zivilschutz ausgeliefert. Zudem haben sich die Österreicher auf der Dubai Air Show einen Großauftrag über zehn Trainingsflugzeuge gesichert.



Foto: Diamond Aircraft

700

Stunden mit nachhaltigem Flugkraftstoff: Diese Marke hat eine Bell 505 erreicht. Im März 2022 gab Bell eine Kooperation mit Safran Helicopter Engines bekannt, um den Betrieb mit SAF in der 505, angetrieben von der Arrius 2R, zu untersuchen. Die Turbine kann mit bis zu 50 Prozent Drop-in-SAF betrieben werden, Ziel sind 100 Prozent.



Foto: Bell Textron



Foto: EBAA

EBACE 2026

Neues Konzept für ein Comeback der Jets

Die EBACE, einst Europas führende Messe für die Business Aviation, stellt sich neu auf. Im Mai 2026 soll es an einem neuen Standort am Flughafen Genf wieder ein Static Display für Jets und Turboprops geben, das vor allem mehr Sicherheit und Diskretion für VIPs bietet. In diesem Jahr ging die Messe in nur einer Halle im Genfer Palexpo ohne Flugzeuge über die Bühne. Ein neues Team der European Business Aviation Association kümmert sich um die Organisation.

Premiere in Israel

Gulfstream G300 startet zum Erstflug

Die erste G300 ist am 5. Dezember um 8:05 Uhr Ortszeit vom Ben Gurion International Airport bei Tel Aviv zum ersten Mal geflogen. Zwei Stunden und 25 Minuten dauerte der Flug, der mit einer Geschwindigkeit von Mach 0.75 in einer Höhe von 30 000 Fuß absolviert wurde. Damit fällt für Gulfstream Aerospace der Startschuss für das Flugtestprogramm. Der Hersteller hatte die G300 als Nachfolgerin der G280 am 30. September vorgestellt. Die Neue wird wie die G280 bei Israel Aerospace Industries gebaut und in den USA ausgestattet.



Foto: Gulfstream Aerospace

Zwischenfall in Österreich

Rundflug endet auf der Autobahn

Über das Warum lässt sich bei der Lektüre der Polizeimeldung nur mutmaßen: War die Autobahn die einzige Option für eine Außenlandung? War die Strecke frei oder herrschte dichter Verkehr? Sicher ist: Am 29. November war ein 62-jähriger Pilot mit seiner Frau in einer Katana zu einem Rundflug von Klagenfurt in Richtung Matrei gestartet. Auf dem Rückflug kam es im Bereich Fürnitz aus unbekannter Ursache zum Aussetzen des Motors. Der Pilot wendete, um den Flugplatz Nötsch zu erreichen, verlor jedoch (zu) schnell an Höhe und setzte um 15:40 Uhr auf der A2-Südautobahn auf. Wie es heißt, konnte der Pilot das Flugzeug kurz nach der Abfahrt Arnoldstein in Fahrtrichtung Italien sicher landen, Mensch und Material kamen nicht zu Schaden.



Foto: Polizeidirektion Kärnten

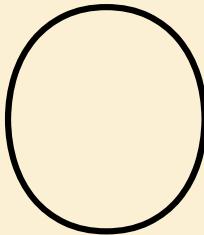




Text + Fotos Leonardo Correa Luna
Übersetzung Samuel Pichlmaier

Auf den ersten Blick könnte man die SE-1 für einen Oldtimer halten. Doch der silberne Einsitzer ist ein Neuflugzeug, das nicht nur optisch für Aufregung sorgt. Auch der moderate Preis und die Bauweise lassen Pilotenherzen höherschlagen.

traum



shkosh 2025. Noch ein Oshkosh, denke ich mir. Es ist meine zwölfte Teilnahme am größten Luftfahrtfestival der Welt. Ich erinnere mich noch gut an mein erstes Mal. Ich konnte gar nicht schnell und weit genug laufen, um jeden Zentimeter des Geländes zu erkunden. Vintage-Klassiker, Warbirds, General Aviation, Experimentals, Ultraleicht, was auch immer. Wenn es fliegt, ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass es in Oshkosh zu sehen ist. Aber nach mehreren EAA-Besuchen hat sich etwas in mir verändert. Ich bin nicht mehr darauf erpicht, alles zu sehen, die neuesten Restaurierungen zu entdecken oder jeden Airshow-Piloten zu beobachten. Trotzdem gibt es von Zeit zu Zeit etwas, was mich überrascht. Und genau das passiert 2025. Ich parke meine Cessna 170 in der Vintage-Area, möglichst nah an der „Fun Fly Zone“ bei den Ultraleichten. Hier gibt es einige Verkausstände direkt neben der Piste. Die meisten Unternehmen sind Oshkosh-Veteranen, die jedes Jahr kommen. Normalerweise haben ein oder zwei von ihnen neue UL- oder LSA-Modelle dabei – einige sind schnittig, andere sehen aus wie zur Zeit der Gebrüder Wright.

Erste Begegnung mit der Spirit SE-1

Ich schlendere also durch die Fun-Fly-Zone, als mir ein elegantes, silbern glänzendes, wunderschönes Flugzeug ins Auge fällt. Es sieht aus wie eine Mini-Ryan ST. Bei näherer Betrachtung sehe ich aber, dass ein Exemplar seine Flügel eingeklappt hat – also definitiv keine Ryan. Glänzend, retro, atemberaubend! Und die wichtigste Frage lautet: Was ist das? Ich habe noch nie etwas Vergleichbares gesehen. Es ist die Spirit SE-1.

Zwei Flugzeuge sind an dem Stand geparkt. Ein paar Mitarbeiter beantworten Fragen, Visitenkarten liegen auf einem Tisch – das war's. Mehr braucht ein Stand auch gar nicht, wenn man etwas so Wunderschönes wie die SE-1 zeigt. Sie wird rasend schnell zur Attraktion Nummer eins. Andere Hersteller haben Stände, die es mit den neuesten Hollywood-Blockbuster-Studios aufnehmen können. Die Spirit aber haben sie nicht. Ich gehe auf einen der Mitarbeiter zu und frage ihn ganz direkt: „Was ist das denn?“

Mit nur 200 Kilogramm Leergewicht kann man auch beim Rangieren entspannt bleiben.



Steve Wood ist Gründer und Konstrukteur des SE-1-Projekts. Sein Ziel: Einfachheit und Schönheit.

Ich bin mir ziemlich sicher, dass er diese Frage bis zum Ende der Woche tausendfach hört. Bevor er mir antworten kann, feuere ich schon weitere Fragen ab. „Ist es ein Bausatz? Ist es ein Prototyp? Was ist das für ein Motor, ein VW oder ein Rotax?“ Ich bin begeistert. Lafe Wood – von dem ich in diesem Moment noch nicht weiß, dass er der Sohn von Spirit-Chef Steve Woods ist – wartet geduldig, bis ich endlich meinen Mund halte, damit er mir alles über die SE-1 erzählen kann.

Die SE-1 ist ein in Serie gebautes Leichtflugzeug (SLSA), kein Bausatz. Sie wird flugfertig verkauft, der Motor wird ebenfalls vom Hersteller gebaut. Der Preis: unglaubliche 69 500 US-Dollar. Lafe scheint mein Staunen sichtlich zu gefallen, während ich versuche, die Informationen zu verarbeiten. Soll das heißen, dass dieses silberne Art-déco-Stück tatsächlich fliegen kann und für weniger als 70 000 Dollar zu haben ist? Meine nächste Frage folgt sofort: „Das ist also der Prototyp. Wann wird das erste Serienmodell fertig sein?“ Lafe antwortete amü-





Mehr Eleganz geht nicht: Die SE-1 lässt Pilotenträume wahr werden. Ihre Konstruktion ist bis ins Detail durchdacht.

siert: „Das ist kein Prototyp. Wir sind mit diesen beiden und zwei weiteren Maschinen von Grand Junction in Colorado hierhergeflogen. Und wir haben bis jetzt 20 weitere Flugzeuge gebaut, die in der Fabrikhalle stehen und fast fertig sind. Die SE-1 ist bereits zugelassen.“ Das verschlägt mir nun endgültig die Sprache.

Lafe erzählt mir, dass die Entwicklung der SE-1 schon vor über zehn Jahren begann. In Oshkosh hat sie nun ihren ersten öffentlichen Auftritt. Zelle, Tragflächen und Leitwerk sind aus Aluminium gefertigt. Das Design mit offenem Cockpit erinnert an eine goldene Ära der Luftfahrt, die 1930er Jahre. Die Flügel lassen sich binnen fünf Minuten einklappen, wenn man schnell ist, sogar in drei. Dadurch verringert sich die Parkbreite von 7,50 Meter auf gerade mal 2,26 Meter, sodass der Einsitzer problemlos in einer Garage, auf einem Anhänger oder unter dem Flügel eines anderen Flugzeugs Platz findet. Die Tragflächen haben über die gesamte Spannweite verstellbare Querruder, Klappen gibt es nicht. Von der Propellernabe bis zur Höhenruder-Hinterkante misst der kleine Tiefdecker nur knapp 5,50 Meter. Das Fahrwerk ist mit einer Spurbreite von knapp eineinhalb Metern sehr großzügig ausgelegt. In Kombination mit nur 72 km/h Stall Speed scheint die SE-1 auch für weniger geübte Piloten eine Option zu sein.

Leichtgewicht mit vielen Überraschungen

Auch die Gewichtsklasse lässt aufhorchen: Die SE-1 bringt leer nur 200 Kilogramm auf die Waage. Das 85 Liter fassende Gepäckfach hinter dem Piloten bietet Platz für rund neun Kilo Ausrüstung, beispielsweise Rucksack, Schlafsack, Verpflegung und etwas Öl, sodass eine Nutzlast von 135 Kilogramm übrig bleibt. Das Cockpit ist ebenfalls ein echtes Raumwunder: Mit 1,90 Meter und 100 Kilogramm Gewicht

passe ich perfekt hinein und finde schnell eine bequeme Sitzposition – mit dem Gefühl, mir das Flugzeug regelrecht anzuziehen.

Dann schaue ich mir den Motor an: In der frühen Entwicklungsphase der SE-1 versuchte man, einen bereits vorhandenen Antrieb zu verwenden. Dann erkannte das SE-1-Team aber schnell, dass dies nicht funktionieren würde. Auch im Hinblick auf Unabhängigkeit und das Bestreben, das gesamte Flugzeug in der eigenen Fabrik herzustellen, fiel die Entscheidung, einen eigenen Motor zu entwickeln und zu bauen. Wann hat man so etwas zum letzten Mal gehört? Der luftgekühlte Spirit-V2-Motor liefert 42 PS (31 kW) und wiegt nur 47 Kilogramm. Er ist für einen Betrieb bei 2400 bis 3000 U/min ausgelegt und verbraucht dabei gerade mal rund 9,5 l/h. Mit dem 30-Liter-Tank bietet die SE-1 eine Flugdauer von drei Stunden plus Reserve – bei einer komfortablen Reisegeschwindigkeit von rund 160 km/h (86 Knoten) mit 75 Prozent Leistung. Wer ein bisschen Gas geben möchte, kann bis zu 180 km/h (97 Knoten) aus der SE-1 rausholen, wobei der Verbrauch dann auf bis zu 15 Liter steigt. Zugelassen ist der Motor für bleifreies Autobenzin.

Der geniale Kopf der SE-1 ist Steve Wood. Fragt man ihn nach seinem Weg in die Luftfahrt, kommt eine fast erwartbare Antwort: „Ich bin in da hineingeboren worden“, sagt er. Das klingt beinahe wie eine Floskel, die viele Piloten verwenden. Aber in seinem Fall trifft sie buchstäblich zu, denn er wurde auf einem Luftwaffenstützpunkt geboren – und in eine Fliegerfamilie hinein: Sein Großvater lernte in der Ära der Doppeldecker beim Signal Air Corps auf einer Curtiss Jenny fliegen und verdiente sich seine Sporen später mit der Thomas-Morse SV-4c Scout. Steves Vater war Veteran bei der Luftwaffe und flog C-47 und C-124, die „Old Shaky“. Seine drei Brüder: alle Piloten. Einer flog die

Die silbern glänzende Aluminiumkonstruktion besteht aus 3100 Teilen und wird von 8000 Niete zusammengehalten.



Daten Spirit Engineering SE-1

Allgemeines

Hersteller	Spirit Engineering, Grand Junction, Colorado, USA
Web	https://spiriteng.com/ ready-to-buy
Antrieb	Spirit V2
Leistung	42 PS (37 kW)

Flugleistungen

maximale Reisegeschw.	180 km/h (97 kts)
Reisegeschw.	160 km/h (86 kts) bei bei 75 % Leistung
Stall-Geschwindigk.	72 km/h (39 kts)
Steigleistung	4,7 m/s

Abmessungen

Spannweite	7,50 m
Länge	5,50 m
Höhe	2 m, kann in verstauter Bodenkonfiguration 1,5 m betragen

Verbrauch

Kraftstoffkapazität	30 l
Kraftstoffverbrauch in Reiseflug	7 – 8 l
max. Kraftstoffverbrauch	15 l
zugelassene Kraftstoffe	bleifreies Autobenzin oder Avgas 100LL

Massen und Mengen

Leergewicht	200 kg
max. Abflugmasse	335 kg
Nutzlast	135 kg



Im Profil erinnert das SE-1-Design an einen Racer, der für rasante Luftrennen in Reno konstruiert wurde.

Consolidated B-24, der jüngste während des Kalten Krieges Überschalljäger. Steve wuchs mit Geschichten über Flugzeuge auf, las Luftfahrtzeitschriften, baute Modelle und entwarf komplizierte Papier- und Holzflieger mit Gummimotor. Er erzählte mir, dass er schon im Alter von sieben Jahren wusste, was er eines Tages werden will: Luftfahrt-Ingenieur. Er wollte damals schon verstehen, wie man Flugzeuge baut. Mit 15 entstand sein erster Hängegleiter, ein einfaches Modell aus Holz, Draht und Kunststofffolie. Damit war der Anfang gemacht. Einer Erzählung nach wurde er mit einem seiner Drachen über das Schulgelände gezogen und flog damit ähnlich wie die Gebrüder Wright bei ihren ersten Flügen.

Barnstormer-Zeiten und Studium

Später, in den 1970er Jahren, flog Steve in seiner Taylorcraft zusammen mit anderen Piloten wie zu Barnstormer-Zeiten ohne Luftfahrtkarte „low and slow“ übers Land, landete auf Heuwiesen und bot für drei Dollar Rundflüge an. Sein Rekord: 58 Starts und Landungen an einem Tag. Sein Studium der Luftfahrttechnik an der Tri-State und an der Indiana University schloss er 1978 mit einem EAA-Stipendium ab.

Dann bewarb er sich bei nur zwei Unternehmen: Beechcraft und Cessna. Seine Entscheidung fiel schließlich für Cessna.

Die beiden wichtigsten Projekte, an denen Steve während seiner Zeit dort arbeitete, waren die T-303 Crusader und die Entwicklung von Falltests für Flugzeugfahrwerke. Diese Erfahrungen sollten später unter anderem auch in den Entwurf der SE-1 einfließen. Auch sein letztes Projekt bei Cessna war die Arbeit an einem Fahrwerk, diesmal für die legendäre Cessna 208 Caravan.

Nach seiner Zeit bei Cessna gründete Steve ein Beratungsunternehmen für Luftfahrt namens Sport Flight Engineering und arbeitete hauptsächlich an dem, was er als „die verrückte Seite der Luftfahrt“ bezeichnet: Rennflugzeuge, Ultraleichtflugzeuge und Buschflugzeuge, einschließlich der berühmten Sherpa-ULs. Es folgte eine langjährige Tätigkeit in der Rüstungsindustrie. Schließlich zog er sich aus diesem Geschäft zurück, um einen besonderen Traum zu verwirklichen: ein schönes und erschwingliches Flugzeug zu bauen, das vor allem Freude am Fliegen bringen sollte. Die Entwicklung der SE-1 in der neu gegründeten Firma Spirit Engineering dauerte fast zehn Jahre, finanziell ging Steve damit ein großes Risiko ein. Bevor er mit seinem Pro-



Mit der Serienproduktion hat der Hersteller schon eine große Hürde auf dem Weg zum erfolgreichen Neuflugzeug genommen.