

Markus Tatscher

## Sebastian Knapp fliegt mit der Albatros D III

Sebastian Knapp ist seit 2006 Mitarbeiter der Firma Craftlab und sein Tätigkeitsbereich umfasst auch die Flugprobung. Mit der Albatros hat er bei 96 Landungen rund 13 Stunden absolviert und mit der Hansa Brandenburg C1 waren es 80 Landungen mit rund 33 Stunden. Für historische Flugzeuge sind das respektable Werte. Zum Fliegen mit einem Flugzeug, das vor mehr als 100 Jahren konstruiert worden ist, erzählt er folgende **Besonderheiten**: Es gibt keinen Funk, man muss als Pilot alles alleine entscheiden. Das Motorhandling ist auch speziell, z.B. aktivere Motorüberwachung durch den Piloten, Verfahrenstypische Sachen wie unnötige Lastwechsel, nicht zu langes Absteigen im Leerlauf, sind zu vermeiden. Der Kühler hat keine Jalousie, somit muss man z.B. bei heißem Kühlwasser und einem weiteren Steigflug immer wieder einen horizontalen Kühlflug einlegen. Es ist ein ständiges Mitlernen durch den Piloten und auch der Mannschaft nötig.

**Startvorbereitungen**: Bis zum Abheben der Albatros dauert es rund eine Stunde. Mindestens vier Personen sind für den Flugbetrieb notwendig. Alleine für das Herunterheben vom Spornwagen sind vier Personen notwendig. Für das Anlassen mindestens zwei. Der Albatros wurde immer von den vier gleichen Personen für seine Flüge vorbereitet. Flugvorbereitung ist hier gemeint, Abdecken der Maschine, Vorflugkontrolle Zelle und insbesondere Motor. Das ist Kerzenputzen, Kontrolle der Wasserpumpen-Fettpresse, Ventile schmieren, Ventilspiel kontrolliert, Ölstand Nockenwellengehäuse, Ölstand Frischölbehälter, Ölstand Ölwanne, Kühlflüssigkeitspegel wurde an die Außentemperatur angepasst und die generelle Sichtkontrolle.

**Anlassen**: Vorweg wurde mangels einer Treibstoffpumpe der Tank mit Druck beaufschlagt (0,25 bar) und somit den Treibstoff fördert. Das heißt, der Hauptbehälter wurde mit einer Handluftpumpe aufgepumpt. Der Fallbehälter (Notbehälter) wird dann über den Hauptbehälter gefüllt, da der Fallbehälter im Oberflügel eingebaut ist und über keinen eigenen Füllstutzen verfügt. Der Drei-Wege-Hahn wird

von Fallbehälter füllen auf Hauptbehälter geschaltet, um eben den Vergaser mit Treibstoff zu versorgen. Der Dreiwegehahn der Luft wird von Handluftpumpe auf Motorpumpe umgeschaltet. Der Vergaser wird geflutet und dann der Propeller bei ausgeschalteter Zündung vier Mal komplett durchgedreht. Dann Zündschalter auf 1, linker Magnet mit Anlassvorrichtung, Zündung auf „Spät“ und wenn Propeller frei ist kann man am Anlassmagneten kurbeln. Normalerweise springt der Motor dann an, falls nicht wird das Prozedere wiederholt. Wenn der Motor läuft wird zügig auf „Beide“ Magnete geschaltet und „Frühzündung“. Dann folgt der Warmlauf, Öldruck muss unter 1,5 bar sein bei 1200 Umdrehungen und Wassertemperatur min. 65 °C für den Start. Wie üblich wird vor dem Start noch der Magnetcheck durchgeführt.

**Flug**: Die maximale Dauerleistung der Propellerdrehzahl im Flug ist 1350 Umdrehungen, bei einer maximalen Drehzahl von 1400 Umdrehungen. Es gibt ein Fenster von 1200–1350 rpm in dem nicht geflogen werden sollte, da es zu Vibrationen kommt. Ebenso in der Leerlaufdrehzahl von 450 rpm–900 rpm sollte man nicht zu lange bleiben, da es auch zu unschönen Vibrationen kommt.

**Landeanflug**: Es ist ein hoher Anflug mit wenig Leistung notwendig, somit ist die Sicht gut. Beim Abfangen nimmt man die Nase nach oben und „sitzt“. Im Langsamflug unter 100 km/h hat das Flugzeug über den Ruderdruck keine gute Rückmeldung an den Piloten. Falls es notwendig ist, ist das Durchstarten kein Problem, mit dem Seitenruder muss etwas gestützt werden.

**Rollen am Boden**: Rollen mit Schleifsporn ist nicht so einfach und sollte vermieden werden. Nach der Landung rollt man aus der Piste und stellt den Motor mit der Zündung ab. Benzin zu, Luft zu, Luftdruck vom Tanksystem ablassen.

*Die Fotos zu diesem Artikel stammen alle von Markus Tatscher und wurden am 15.8.2021 in und um Aigen/Ennstal angefertigt.*



