

Überflieger in Schichten

Im sachsen-anhaltischen Hecklingen entstehen robuste Kunstflugzeuge in reiner Handarbeit.

Das Flugzeug trudelt, stoppt dann abrupt in der Luft. Der Pilot reißt den Steuerknüppel herum, die Nase steigt erneut steil in den Himmel. Dann dreht sich das Flugzeug einmal um die eigene Längsachse. Es sind Szenen wie aus einem Actionfilm: mit Geschwindigkeiten von bis zu 400 km/h pro Stunde und für den Beobachter waghalsigen Manövern, die der Pilot seinem Flugzeug und sich zumutet. Das ist Adrenalin pur. Seinen Anfang nimmt diese Szenerie bei XtremeAir am Flughafen Cochstedt bei Magdeburg.

Lage für Lage zum Rohbau

In der von außen eher unscheinbaren Halle des Herstellers extremer Sportflugzeuge herrscht geballte Konzentration auf 2.400 Quadratmetern. Denn von der Rohform über die Lackierung bis zur Endmontage muss jeder Schritt stimmen, damit das Flugzeug am Ende den extremen Anforderungen in der Luft standhält. Die Basis dafür bilden Kohle- und Glasfaserbahnen. Als Meterware lagern sie rollenweise nebeneinander. Lage für Lage ziehen die Mitarbeiter diese Faserbahnen ab und kleiden Formen damit aus. In geduldiger Handarbeit und mit viel Wärme entstehen so Flügel, Steuerruder und Rumpf.

Aufträge aus der ganzen Welt

XtremeAir ist einer von weltweit drei Kunstflugzeugproduzenten. „Unsere Auftraggeber sind meist Kunstflug- und Airshow-Piloten“, erklärt Hannes Haas, Marketingverantwortlicher bei XtremeAir. Sein Blick schweift zur Hallendecke. Von dort hängen die Flaggen der Länder herab, in denen bereits Kunstflugzeuge aus Hecklingen umherfliegen: China, die USA, Polen und das Vereinigte Königreich sind darunter.

Nach der Hochzeit in den Ofen

Doch zurück zu den inzwischen bei 45 Grad Celsius angewärmten Einzelteilen. Diese werden von der Fräsmaschine feingeschliffen und verschmelzen in der ersten Hochzeit zu einem Rumpf, der als solches bereits gut zu erkennen ist. Dieser wandert zur Endtemperatur bei 100 Grad Celsius in den Ofen. „Der Schritt ist enorm wichtig, denn er sichert die Festigkeit des Flugzeugs“, schildert Hannes Haas.

Behutsam schleifen und polieren

Im Anschluss gehen die vormontierten Teile in die Lackierung. Emanuel Terdik weiß: „Beim Farbauftrag zählt jedes Gramm. Denn Kunstflugmaschinen sind auf Wendigkeit und maximale g-Kraft-Belastung ausgelegt.“ Der Lackiergeselle fügt hinzu: „Die Lackschichtdicke darf daher nicht zu groß sein.“ Darüber hinaus ist bei Vor- und Nacharbeit Behutsamkeit gefragt: „Der PE-Füller ist bereits im Material verarbeitet, ich muss also Durchschliff vermeiden. Beim Polieren ist die schnellere Hitzeentwicklung zu beachten.“

Tempo auch bei der Lackierung entscheidend

Ob Uni-Lack oder Pearl-Effekt: „Unsere Kunden wünschen sich oft spezielle Designs. Da muss nach der Endmontage jeder Übergang perfekt passen“, erklärt Emanuel Terdik. Dass die Effizienz stimmt, dafür sorgen beispielsweise Materialien wie der Spies Hecker Basislack, der sich nass in nass ohne Ablüften einlackieren lässt, oder der effiziente Permasolid HS Klarlack 8055. Damit der Flieger nach Motoreinbau, Sicherheitscheck und Taufe abflugbereit ist – für das nächste waghalsige Manöver.



- 1 Jedes Flugzeugteil wird in einer Form hergestellt.
- 2 Untergrundvorbereitung des Flugzeugrumpfes.
- 3 Perfektion bis ins Detail, bereits beim Maskieren.
- 4 Rumpf mit Grundierung.
- 5 Emanuel Terdik ist Lackierer bei XtremeAir.
- 6 Glänzendes Ergebnis auf dem Höhenruder.

