

„Es ist ein permanenter Tanz“

RIESCHWEILER-MÜHLBACH: Die Yak-Formation auf der Pottschütthöhe – Ferienaktion auf Landeplatz

VON UNSERER REDAKTEURIN
MECHTHILD TREUSCH

Das Benzin gluckert in den Tank der Yak 52. Es riecht streng. „Ja, da darf man kein Allergiker sein“, kommentiert Pilot Volker Erndt belustigt das Naserümpfen der Zaungäste. 120 Liter Benzin fassen die beiden Tanks der Yak 52. Und das geht weg wie nix, wenn das Flugzeug erst mal in der Luft ist. Mindestens 60 Liter schluckt der Zweisitzer pro Stunde, noch mehr bei Formations- oder Kunstflug. Formationsflug trainiert auch diese Maschine; es ist eine von drei Yak 52, die auf dem Landeplatz Pottschütthöhe beheimatet sind. Die drei werden bald auf der Pottschütthöhe einen Auftritt haben: während einer Flugshow beim Flugplatzfest Ende August. Aus der Nähe können bereits am nächsten Mittwoch Teilnehmer der RHEINPFALZ-Ferienaktion eine Yak erleben – auch in der Luft, wenn sie sich trauen.

„Schöner Sound, schönes Flugbild“

Besonderer Mut gehört natürlich nicht dazu, sich in eine Yak zu setzen. Einen Sinn für schlichte, aber solide russische Technik, unempfindliche Klamotten, ein Auge und ein Ohr für die Eigenheiten der Maschine wissen die Piloten hingegen zu schätzen. „Sie hat einen schönen Sound, ein schönes Flugbild und sie wirkt durch ihre Geschwindigkeit“, beschreibt Pilot Volker Erndt, was ihn so fasziniert an jenen Maschinen, die einst vom sowjetischen Militär zum Training benutzt wurden.

Seit 2001 fliegt der pensionierte Lehrer aus dem Saarland eine Yak, an der er in einer Haltergemeinschaft beteiligt ist. Auf der Pottschütthöhe sind heute drei (zweisitzige) Yak 52 der Baujahre 1982, 1986 und 1988 sowie eine einsitzige, eigens für den Kunstflug gebaute (1978) Yak 50 beheimatet; prominenteste Eigentümerin ist die Rallye-Fahrerin Jutta Kleinschmidt. Deutsche und französische Piloten haben sich zu einer Gruppe gefunden, die unter dem Namen „Acro-Yak“ in Bitsch (Frankreich) als Verein eingetragen



Saarländisch-schwäbisch-französische Zusammenarbeit in Pfälzer Luft: Die drei Yak 52 sind auf dem Landeplatz Pottschütthöhe beheimatet und trainieren dort auch Formationsflug. —FOTO: THOMAS KONIG

wurde. Ihre gemeinsame Leidenschaft: der Flug in der Formation.

Formationsflug, erklärt Erndt, sei dann gegeben, wenn Flugzeuge eine Distanz von 150 Metern zueinander unterschritten. Der Unterschied zum Kunstflug bestehe darin, dass die Kunstflieger noch spezielle Figuren draufsetzen. Der Kunstflug, sagt der Pilot, sei vor allem durch den Unfall beim Flugtag in Ramstein schwer in Misskredit gekommen. „Er setzt auch ein unheimliches Training voraus.“

Trainieren müssen die Piloten allerdings auch viel für den Formationsflug. Denn dabei fliegen sie in teilweise sehr engem Abstand zueinander und müssen bei hohem Tempo – je nach Übung können sie an die 300 Stundenkilometer erreichen – ihre Aktionen genau aufeinander abstimmen. Gebildet werden zum Beispiel Formen wie Dreiecke; eine Grundbewegung ist die Acht: hoch, runter, hoch. Präzi-

sion ist dabei (überlebens-)wichtig, ebenso „absolute Konzentration“, sagt Erndt – und dass sich der eine auf den anderen verlassen kann. Vor allem auf den so genannten Leader (Anführer), der in der Luft Geschwindigkeit und Richtung vorgibt und an dem sich die anderen orientieren.

„Wie ein Ballett“

„Es ist ein permanenter Tanz“, sagt Erndt, „wie ein Ballett“. Und dafür wird auch eine richtige Choreographie entworfen, die zunächst am Boden geübt wird. Jede Handbewegung wird unten trainiert, damit sie oben automatisch erfolgt, wenn das Stichwort des Leaders über Funk kommt. Die Kunst sei dann aber, sagt Erndt, die Formation aufzulösen und sich wieder zu finden; man müsse sich am richtigen Punkt treffen, zum Beispiel bei den Zuschauern. Zu denen müssen die Piloten, die in der Regel in 200 Meter Höhe fliegen, dann allerdings gebührend Abstand halten: mindestens 150 Meter zur Seite hin.

Geübt wird der Formationsflug auf der Pottschütthöhe. Dorthin kommen auch die anderen Mitglieder der derzeitigen Formation, zu der noch der Stuttgarter Pilot Thomas Deuster und der Franzose Patrick Behr – übrigens auch Kunstflieger – gehören. Meistens üben sie zu Zeiten, wenn kaum andere Flugzeuge unterwegs sind. Einige Male im Jahr trainieren sie außerdem mit früheren Air-France-Piloten, die sich dann hinten reinsetzen. „Man kann das Flugzeug auch von hinten fliegen“, sagt Erndt.

Kein billiges Hobby

Bei Flugtagen in Deutschland, Belgien und Frankreich sind die Yak-Piloten dabei – vor allem zum eigenen Spaß. Denn bezahlt wird meist nur das Benzin und eine Übernachtung; lediglich das französische Militär sei großzügiger, berichten sie. Viel Idealismus gehört daher dazu, denn billig ist das Hobby Yak keineswegs: Etwa 300 Euro dürfte die Betriebsstunde kosten, schätzen die Piloten. Sponsoren, sagt Patrick Behr und lacht, könnten sie da noch gut gebrauchen. Vor allem zwei Faktoren treiben den Preis hoch, erläutert Erndt: das Benzin und die mittlerweile teuren Ersatzteile. Ein Motor (mit 500 Flugstunden) kostet heute zwischen 15- und 20.000 Euro; so viel, meint der Stuttgarter Pilot, habe früher mal ein ganzes Flugzeug gekostet

– in den 90er Jahren, bevor der Handel mit den russischen Militärmaschinen erst so richtig losging. Gerade in den USA seien heute diese Motoren gefragt, sagt Erndt. „Die westliche Welt entdeckt russische Motoren.“

Die so genannten Sternmotoren in der Yak wurden von einem russischen Konstrukteur entwickelt. Ihren Namen verdanken sie der sternförmigen Anordnung der Zylinder. Diese Motoren seien, erklärt Erndt, „relativ einfach gebaut, dafür sehr solide und für Kunstflug hervorragend geeignet.“ Eilige Geschäftsleute wären damit freilich nicht glücklich. Denn der Motor verlangt besondere Pflege. So muss beispielsweise vor einem Start aus den neun Zylindern über eine Schraube Öl abgelassen werden, um zu verhindern, dass sich Druck aufbaut. Dafür wiederum muss zunächst die Abdeckung abgebaut werden. Ohne Schrauben kein Fliegen.

Treffen der Sternmotoren

Die Flugzeuge selbst hat der russische Ingenieur Alexander Yakovlev konstruiert, der in diesem Jahr 100 Jahre alt geworden wäre. Sein Jahrestag, verbunden mit dem 50. Geburtstag des Landeplatzes Pottschütthöhe – dort ist vor 50 Jahren das erste Flugzeug gestartet –, hat Volker Erndt übrigens dazu bewogen, das von ihm initiierte Sternmotoren-Treffen beim Flugplatzfest der Pottschütthöhe Ende August zu veranstalten. 14 Yaks werden voraussichtlich dabei sein, je nach Wetterlage. Und sie wollen dann mit einem weitaus größeren Gast – der Ju-52, die ebenfalls über einen Sternmotor verfügt – zusammen in der Luft sein. Eine ganz besondere Formation.

LESER-AKTION

– Die RHEINPFALZ-Sommeraktion auf dem Landeplatz Pottschütthöhe wird am Mittwoch, 9. August, stattfinden. Der Anmeldetermin wird noch bekannt gegeben.

FLUGPLATZFEST

– Das Flugplatzfest auf der Pottschütthöhe findet am 26. und 27. August statt. Anmeldungen für Flüge mit der Ju-52 sind noch möglich bei Stefan Keller, Telefon 06336/6632, oder E-Mail: Onkel-Ju@t-online.de

DAS STICHWORT

Die Pottschütthöhe

1955 beginnt die Flieger-Geschichte auf der Pottschütthöhe bei Rieschweiler-Mühlbach, die ihren Namen von der früheren Kalk-Brennerei hat. Damals entdeckte ein Gründungsmitglied des Aero-Clubs Pirmasens das Hochplateau während eines Fluges. 1956 startete dort das erste Flugzeug. Für Flugbegeisterte aus Pirmasens und Umgebung wurde es zur Heimat. Heute sind auf der Höhe, ausgebaut zum Verkehrslandeplatz, auch drei Vereine ansässig: der Aero-Club Pirmasens, der Ultraleicht-Flugverein Saar Pfalz und die Flugsportgruppe Westpfalz-Saar. Über 350 aktive Piloten aus der Pfalz und aus dem Saarland fliegen dort.

Im Sommer 2001 übernahmen die Vereine sowie 49 Privatleute den Betrieb des Flugplatzes aus jahrelanger kommunaler Regie; die dafür gegründete Landeplatz Pottschütthöhe GmbH ist heute Betreiberin. Bereits ab 2003 verzeichnete der zuvor defizitäre Flugbetrieb ein kleines Plus, trotz der Investitionen in eine neue Tankstelle, die 2002 für rund 220.000 Euro (mit Zuschuss) gebaut wurde. 2004 verkaufte die „alte“ kommunale Landeplatz GmbH, nach wie vor Grundstückseigentümerin, an die neuen Betreiber eine Fläche mit der Cafeteria und zwei Hallen; rund 50.000 Euro investierten die Flieger in den Umbau des gastronomischen Betriebs, der 2005 mit einem neuem Pächter eröffnet wurde. (tre)



Das Lachen ist Volker Erndt trotz hoher Benzinpreise noch nicht vergangen: Mindestens 60 Liter Benzin verbraucht die Maschine pro Stunde. Und ein Liter Avgas kostet über zwei Euro. —FOTO: HANELT



Eine Yak besteht aus Metall, weswegen Schrauben zu den Lieblingsbeschäftigungen eines Yak-Piloten gehören sollte. Pilot Volker Erndt (links) und sein Helfer Gerd Reither sind mal wieder dabei – auch das ist Teil der vorbereitenden Arbeiten vor dem Start. —FOTO: HANELT