

Ein Hobby, das „absolute Leidenschaft“ verlangt

RIESCHWEILER-MÜHLBACH: Volker Erndt widmet auf der Pottschütthöhe russischen Yak-Maschinen viel Zeit

VON UNSERER REDAKTEURIN
MECHTHILD TREUSCH

► Sie sind seine Lieblinge, die er sehr pflegt und denen er viel Zeit widmet. „Schätzchen“ nennt er sie liebevoll – auch wenn ihn seine Zuneigung zu den anspruchsvollen „Ladies“ vielleicht einmal die letzte Hose kosten wird, wie er frohzelt. „Für diese Flugzeuge“, sagt Volker Erndt, „braucht man absolute Leidenschaft.“ Flugzeuge vom Typ Yak sind es, von denen der Pilot spricht. Drei jener Maschinen, in denen einst vor allem sowjetische Militärpiloten trainierten, sind seit über einem Jahr auf dem Landeplatz Pottschütthöhe beheimatet. Genutzt werden sie für Rund- und Formationsflüge, aber auch für Kunstflug.

Zwei zweisitzige Yak 52, Baujahr 1982 und 1984, und eine einsitzige Yak 50 (Baujahr 1978) teilen sich auf dem Landeplatz eine angemietete Halle. An einer Yak 52 sowie an der „Kleinen“ ist Volker Erndt beteiligt, innerhalb privater Haltergemeinschaften. Während die beiden Yak 52 in ihrem früheren Leben als Trainingsflugzeuge des russischen Militärs genutzt wurden, ist die Yak 50 1978 eigens für den Motorkunstflug gebaut worden. Diese drei Yaks bilden mit anderen, in Rheinland-Pfalz verteilten Yak-Maschinen eine erweiterte Gruppe, aus der beispielsweise Ende August eine (andere) Yak 50 an den Deutschen Meisterschaften im Motorkunstflug teilnimmt.

Die Yak 50 ist ein wahres Kraftpaket, wie Erndt erklärt: Um die 330 bis 350 Stundenkilometer schafft sie im Kunstflug, steigt 15 Meter pro Sekun-



Volker Erndt bei der Ölkontrolle an der aus Ungarn stammenden, goldfarbenen lackierten Yak 52. In der Originalfarbe erhalten ist die andere zweisitzige Yak 52 (rechts), ebenso die einsitzige Yak 50 in der Mitte. —FOTO: MOSCHEL

de, „arbeitet“ mit 400 PS bei gerade mal 700 Kilogramm Gewicht – ein Verhältnis, bei dem „wohl auch Michael Schumacher Tränen in die Augen“ bekäme. Der starke Motor, den man beim Fliegen regelrecht spüre, die Geschwindigkeit zu erleben, Öl und Benzin zu riechen – für den 59-jährigen passionierten Piloten aus dem Saarland macht das die Faszination jener Flugzeuge aus, die der russische Ingenieur Jakolev vor allem in den 30er/40er Jahren konstruiert hat. Die russische Technik, sagt Erndt, der ebenfalls schon eine Antonov geflogen ist, habe ihn eben einfach begeistert.

Mehr als 4000 Kunstflugfiguren habe allein diese Yak 50 in 40 Flugstunden absolviert, erzählt Volker Erndt, der seit 1967 den Motor- und Segelflugschein besitzt und jetzt noch eine Kunstflugausbildung „drauf setzt“. Danach sei sie wegen Materialermüdung aus dem Wettbewerbsgeschehen ausgemustert worden. Vor zwei Jahren haben die heutigen Eigentümer sie gekauft, in Moskau überholen lassen – und in lauter Einzelteile zerlegt wieder bekommen. Über ein halbes Jahr hätten sie daran gearbeitet, um sie zusammen zu setzen.

Wer eine Yak besitze, sollte nicht nur fliegen, sondern auch schrauben können, sagt Volker Erndt. „Man steigt nicht ein und drückt auf einen Knopf.“ Das ist auch eine Erklärung dafür, dass man für diese Flugzeuge eine besondere Leidenschaft braucht. Denn allein die Startvorbereitung nimmt etwa eine Stunde Zeit in Anspruch. So wird beispielsweise aus den nach unten hängenden Zylindern des 9-Zylinder-Sternmotors über eine spezielle Schraube Öl abgelassen, wofür zunächst die Abdeckung abgebaut werden muss. Aber auch der Start der Maschine, in der alles pneumatisch läuft, hat es in sich. „Man hat drei Startver-

suche, dann läuft nichts mehr“, erklärt Volker Erndt. Denn der Motor wird mit Hilfe von Pressluft angelassen und wenn die Druckluftbehälter leer geworden sind, müssen sie mit Taucherflaschen aufgefüllt werden. „Und die kriegen Sie ja auch nicht gerade an jedem Flugplatz“, meint Erndt, der weitere Druckflaschen aus Sicherheitsgründen nicht transportieren möchte. Läuft der Motor erst mal, laden sich die Behälter mit Hilfe eines kleinen Kompressors wieder auf.

Mechaniker mit Yak-Lizenz

Keine Frage: Technisches Verständnis braucht der Pilot. Wahllos an der Maschine herumschrauben darf er jedoch keineswegs. So, wie Volker Erndt eine speziell auf die Yak abgestimmte russische Pilotenausbildung absolvieren musste – dieser Schein ist übrigens an den deutschen Pilotenschein gekoppelt –, darf die Yak selbst nur ein Mechaniker mit einer russischen Yak-Lizenz reparieren oder warten. Für die drei Yaks auf der Pottschütthöhe übernimmt das ein französischer Mechaniker. Und jedes Jahr fliegt dazu ein russischer, staatlich zugelassener Prüfer ein, der nach eingehender Kontrolle

die Betriebserlaubnis, vergleichbar der Tüv-Prüfung, erteilt – schließlich ist die Maschine auch in Russland zugelassen. Wenn die jährliche Betriebserlaubnis erloschen ist, gibt es keinen Tag Kulanzzeit – wer danach fliege, erklärt Erndt, müsse laut Luftverkehrsgesetz mit einer Haftstrafe rechnen. Gleiches kann übrigens passieren, wenn ein Pilot die Null-Prozente-Grenze nicht einhält.

Vorteil: Standardisierte Bauteile

Obwohl die Flugzeuge nicht mehr hergestellt werden, gibt es noch genügend Ersatzteile dafür – vom Typ 52 gibt es nach Erndts Schätzung etwa 30 bis 40 Flugzeuge in Deutschland, vom Typ 50 vielleicht noch fünf. Erndt und seine Fliegerkollegen beziehen Ersatzteile über einen Händler in Paris. Manches Teil lässt sich auch einfach aus dem Kfz-Bereich verwenden, beispielsweise Lkw-Dichtungen. Die Russen, sagt Erndt anerkennend, seien Meister der Improvisation gewesen, da habe am Flugzeug auch mal ein Traktormechaniker arbeiten müssen. Und das ist für ihn ein großes Plus der russischen Technik: Alle Bauteile seien standardisiert, alle Teile der Yak 52 passten etwa auch auf die Yak 50.

Einen Nachteil hat freilich auch die Yak: Mit einem Verbrauch von 60 bis 80 Liter pro Stunde – etwa 100 Liter bei Kunstflug – ist der Flug mit ihr nicht gerade ein billiges Vergnügen. Hinzu kommen Versicherungen, Hallenmiete, Jahreszulassung, Wartung – mit allen Kosten, inklusive Benzin und Wertminderung, dürfte eine Flugstunde, schätzt Erndt, um die 250 Euro kosten. Etwas kommt zwar über Flugtage oder Privatflüge wieder in die Kasse der Halter, aber eben nicht alles. Besondere Reichtümer, wiegelt Erndt lachend ab, habe er selbst nicht angehäuft – als Lehrer an einer Sonderschule, mittlerweile im Ruhestand. Doch das Fliegen mit einer Yak ist eben eine besondere Leidenschaft – und dafür gibt ein passionierter Flieger wahrscheinlich sogar die letzte Hose.

Bei der RHEINPFALZ-Sommeraktion morgen auf der Pottschütthöhe wird auch eine Yak dabei sein. Anmeldungen zur Aktion sind heute, 12 bis 13 Uhr, möglich. —Lokalseite 1

DAS STICHWORT

Landeplatz Pottschütthöhe

1955 beginnt die Geschichte des Verkehrslandeplatzes auf jener Höhe, die ihren Namen von der früheren Kalk-Brennerei hat. Damals entdeckte ein Mitglied des Aero-Clubs Pirmasens bei einem Flug das Hochplateau bei Rieschweiler-Mühlbach. Heute sind dort insgesamt etwa 300 Piloten beheimatet, meist aus Flugsportvereinen; etwa 60 bis 70 sind Private, die

meist Haltergemeinschaften bilden.

Den Platz betreibt seit Sommer 2001 die Landeplatz Pottschütthöhe GmbH, deren Gesellschafter sich aus Vereinen und Privatleuten zusammensetzen. Kürzlich hat die GmbH Flächen vom kommunalen Eigentümer erworben, darunter die Cafeteria „Casino“, die derzeit renoviert wird. Sie soll bald als Vereinslokal eröffnet werden. Neu am Platz angesiedelt hat sich jetzt auch ein Trike-Hersteller.