



Fluglehrer Andreas Oker erklärt die Instrumente und die Steuerung der Maschine. Anders als beim Auto, das nur im zweidimensionalen Raum fährt, sind beim Flugzeug mehrere Steuerungselemente wie Steuerknüppel und Ruder notwendig. So kann sich das Luftfahrzeug um alle drei Achsen bewegen. FOTOS: LINDAU/OKER

REPORTAGE / Im Auftrag der RUNDSCHAU zum ersten Mal am Steuer eines Ultraleichtflugzeuges

## Der alte Traum vom Fliegen

Praktikum macht es möglich: Für eine Reportage „musste“ ich in die Luft gehen

„Hast du Höhenangst?“, war die Frage, die den Auftakt zu dieser Reportage über das Fliegen im Ultraleichtflugzeug machte. Meine unvorsichtige Antwort – ein klares „Nein“ – ermöglichte mir nun das Vergnügen, einmal selbst am Steuer zu sitzen.

LENA STADELMANN

**SCHWÄBISCH HALL** ■ Auch wenn man es auf den ersten Blick nicht glauben mag, ganz so verwirrend sind die Anzeigen der Instrumente im Cockpit gar nicht. Zumindest, wenn das Flugzeug nur ein Triebwerk hat und damit „nur“ fünf bis sechs wichtige Motor-Parameter überwacht werden müssen. Beim ersten Blick ins Flugzeug fühlt man sich allerdings von den diversen Schaltern und Knöpfen ziemlich erschlagen. Obwohl meine Nervosität quasi nicht vorhanden war, kamen doch Erinnerungen an die erste Fahrstunde und dem damit verbun-



Neben vielen anderen Parametern kann man Höhe, Steigen und Geschwindigkeit ablesen. Ein UL-Flugzeug verbraucht pro Stunde rund 15 Liter bleifreies Benzin.



Bei strahlend-schönem Wetter wie am Dienstag ist es beim Fliegen unumgänglich, eine Sonnenbrille zu tragen. Im Hintergrund sieht man die Stadt Schwäbisch Hall und das, den Sonnenstrahlen zum Trotz, noch immer weiße Limpurger Land.

denen Gefühl der totalen Überforderung hoch. Man weiß ja schließlich nicht, was auf einen zukommt.

Bevor wir von der 1,5 Kilometer langen Piste in Hessental abheben konnten, musste mein Fluglehrer erst noch die Freigabe vom Tower einholen, natürlich unter Verwendung des so genannten ICAO-Alphabets. So lautete zum Beispiel die Kennung unseres Ultraleichtflugzeuges „Delta-Mike-Alpha-Papa-November“. Dabei steht das „D“ für Deutschland, „M“ für „Motorisierte Luftsportgeräte“ und „A“, „P“ und „N“ sind in etwa gleichbedeutend mit einem Autokennzeichen.

Wie bei einem großen Flugzeug auch, ist das Starten oder Landen aufregender als die Zeit, die man auf Reiseflughöhe verbringt. Wenn man aber erst einmal abgehoben hat, fühlt man sich, trotz Erdanziehung, doch ein bisschen schwerelos. Keine Schlaglöcher trüben die Faszination „selbst“ zu fliegen. Kein Verkehr stört die wundervolle Aussicht. Sobald wir in der Luft waren, durfte ich die Steuerung übernehmen, was zunächst etwas gewöhnungsbedürftig war. Nachdem ich fast einen Sturzflug verursacht hätte, wurde es aber nach und nach besser. Die Orientierung aus der Luft war zu Beginn etwas gewöhnungsbedürftig, sahen doch Gaildorf oder Münster aus der Vogelperspektive irgendwie anders aus.

### Wahrnehmung stellt sich um

Doch irgendwann gewöhnten sich Auge und Gehirn auch daran. Die Orientierung wurde auf Straßen- oder Flussverläufe umgestellt. Mit Sichtkontakt zur Kunz-Rauchsäule und dem Skilift ging es über Reippersberg und Honkling nach Gschwend, wo mit einer großen Schleife der Rückflug eingeleitet wurde. Leider hatten wir Rückenwind, so dass wir viel zu schnell wieder am Flugplatz ankamen, wofür als Orientierungsmarke die im Dunst liegende Kochertalbrücke diente. Vor der Landung musste erst wieder der Tower kontaktiert werden, bevor es im 30 Grad-Winkel auf die Landebahn hinunter ging. Mit etwas wackligen Beinen stieg ich aus dem Flugzeug – aber nur wegen der Aufregung. Höhenangst hab ich ja schließlich nicht.

### FLIEGEN

## Ultraleicht um drei Achsen

**REGION** ■ Die in den achziger Jahren entwickelten Ultraleicht-Flugzeuge ermöglichten einen Motorflug mit der Beschränkung auf das Notwendigste. Von den zuständigen Stellen wurde dafür extra die Kategorie „Luftsportgerät“ geschaffen. Neben dem über Ruderflächen aerodynamisch gesteuerten „Dreiachser“ gehören auch Trikes, die über die Verlagerung der Gewichtskraft ihre Richtung ändern, zu den „Ultraleichten“.

Die „Dreiachser“ haben ihren Ursprung in der klassischen Fliegerei. Sie erzielen eine große Reichweite bei gleichzeitig minimalem Treibstoffverbrauch. Streckenflüge bis über 1000 Kilometer sind auch mit einem UL möglich. An der Sicherheit wird bei einem UL nicht gespart. Jede zugelassene Maschine muss über ein Rettungssystem verfügen, der im Notfall pyrotechnisch ausgelöst wird. Innerhalb kür-



Vor dem Start wird das Flugzeug mit einer Checkliste geprüft.

zester Zeit entfaltet sich der Schirm und das gesamte Flugzeug schwebt sicher zu Boden.

Wer sich für eine Ausbildung zur Sportpilotenlizenz interessiert, muss bei einem Fliegerarzt die Flugtauglichkeit feststellen und bescheinigen lassen. Der Kauf eines eigenen Ultraleicht-Flugzeuges ist für die Ausbildung nicht notwendig. Die Schulung besteht aus einem theoretischen Teil, der insgesamt 60 Stunden in den Fächern Navigation, Luftrecht, Meteorologie, Technik, Flugfunk, Verhalten in besonderen Fällen, menschliches Leistungsvermögen und pyrotechnische Einweisung umfasst. Der prakti-



Ständige Kontrollen sorgen für ein hohes Maß an Sicherheit.

sche Teil der Ausbildung beinhaltet mindestens 30 Flugstunden, dabei werden in der Regel zehn bis fünfzehn Stunden bis zur Alleinflugreife benötigt. Sobald der Theoriekurs mit bestandener Prüfung abgeschlossen ist, kann mit den Überlandflügen begonnen werden, wovon der Schüler vier bis fünf selbstständig plant und durchführt. Sobald diese Übung beherrscht wird, geht's an die praktische Prüfung.

### INFO

Links zum Thema: [www.ultraleichtschule.de](http://www.ultraleichtschule.de), [www.edty.de](http://www.edty.de) (Verkehrslandeplatz Hessental), [www.lsv-sha.de](http://www.lsv-sha.de) (Luftsportverband Hall), [www.dulv.de](http://www.dulv.de) (Deutscher Ultraleichtflugverband)