



Fliegen? Ultraleicht!

Landeanflug einer Ekolot JK05 auf Bremerhaven. Die dreiachsige Maschine bietet Platz für zwei Insassen.

FOTOS: CHRISTIAN WALTER

Wer hat ihn nicht, den Traum vom Fliegen? Mit Ultraleichtflugzeugen kann er wahr werden. Der Umgang mit den kleinen, zweiseitigen Luftfahrzeugen ist schnell erlernt. Und die vergleichsweise geringen Kosten machen das Fliegen für viele Leute bezahlbar.

VON ANDRÉ FESSER

Bremerhaven. Leiser als ein Auto, hatte Helmut Nitzinger versprochen, und jetzt, wo der Motor röhrt, mag man es kaum glauben. Die Maschine kommt gerade erst auf Touren, 1000 Umdrehungen, gleich sind es 2000. Das soll leiser als ein Auto sein? Der Lärmpegel steigt, die Öltemperatur steigt mit, endlich geht es los. Mal sehen, was das Ultraleichtflugzeug drauf hat.

Bei der Bremer Flugschule Aircharter Nord ist alles auf das Wochenende ausgerichtet. Rund um den längsten Tag des Jahres am 21. Juni steigt auf dem Bremerhavener Flugplatz Luneort ein großes Fly-in, ein Flugfest mit Ausstellern, Hangar-Party und Schnupperflügen. Zwei Tage lang treffen sich Fans und Piloten von Ultraleichtflugzeugen und zeigen, was man mit den Maschinen so anstellen kann.

Auch Nitzinger ist dabei. Der 65-Jährige, der in Westerstede lebt, ist Fluglehrer bei Aircharter Nord. Wer noch nicht fliegen kann, der lernt es bei ihm. Und der erfährt etwas von der großen Liebe, der Liebe zum Fliegen. Er möchte auch andere mit diesem Virus infizieren: Ultraleichtfliegen kann vielleicht nicht jeder, aber es ist für viele ein Einstieg in die Fliegerei: schnell erlernt und zudem vergleichsweise günstig.

Ultraleicht im Sinne von einfach ist es dann aber doch wieder nicht. Die Ausbildung dauert sechs bis zwölf Monate und beinhaltet viele Stunden Theorie: Technik, Wetter, Luftrecht, Navigation. Die Bezeichnung Ultraleicht zielt auf das Gewicht der Fluggeräte - Tragschrauber, Motorschirme oder Dreiachsler, die aussehen wie ein gewöhnliches kleines Flugzeug. Mehr als 472,5 Kilogramm darf ein solcher Dreiachsler beim Start nicht wiegen, Insassen inklusive. Viel Raum für Fluggäste steht sowieso nicht zur Verfügung, es gibt Einsitzer und Zweisitzer, kaum ein Ultraleicht-Modell

bietet Platz für mehr als ein bisschen Handgepäck. Mit dem Koffer nach Sylt? Die Badehose muss reichen, sagt Nitzinger und zeigt auf ein kleines Fach hinter dem Sitz.

Nitzinger ist einer von zwei Fluglehrern bei Aircharter Nord. Erst in diesem Jahr hat die Flugschule in Bremerhaven ihren Betrieb aufgenommen, zuvor war sie in Ganderkesee angesiedelt. Geschäftsführer von Aircharter Nord ist Ingo Oehlkers, der mit seinen Firmen in Farbe Autos repariert oder sie mit alternativen Antrieben versorgt. Die Leidenschaft für das Fliegen hat auch ihn vor Jahren gepackt. Nach schlechten Erfahrungen mit einer Flugschule hatte er eine Idee: Das können wir besser, fand er, und baute eine eigene Schule mit angeschlossenen Servicebetrieb für Ultraleichtflugzeuge auf.

Fast komplett aus Kunststoff

Der Motor ist wärmegelaufen. Nitzinger nimmt die letzten Checks vor. Wir fliegen ein polnisches Modell, eine Ekolot JK05. Ein Schulterdecker - die Tragflächen sind oben am Rumpf befestigt, was den Piloten eine freie Sicht nach unten gewährt. Die Maschine besteht größtenteils aus Kunststoff, in der salzhaltigen Luft in Küstennähe gilt das als Vorteil.

Das Öl ist auf Temperatur, das Rettungssystem aktiviert. Wir werden es nicht brauchen, sagt Nitzinger, aber dennoch ist es gut zu wissen, dass man im Notfall einen

Fallschirm auslösen kann, der die Maschine behutsam auf der Erde absetzt.

Neben dem Sicherheitssystem liegt der Vorteil der kleinen Maschinen im Preis: Rund 70 000 Euro muss man beispielsweise für die Ekolot rechnen, die Ausbildung zur Sportpilotenlizenz ist für rund 6000 Euro zu haben. Wer größere Flugzeuge steuern will, braucht eine Privatpilotenlizenz, Ausbildung und Ausrüstung kosten erheblich mehr. Das schlagende Argument für die Ultraleichtflugzeuge jedoch sind die Betriebskosten. Während herkömmliche Maschinen auf teures Flugbenzin angewiesen sind, fliegen Ultraleichtflugzeuge mit normalem Motorenbenzin für 1,60 Euro pro Liter und haben obendrein einen erheblich geringeren Verbrauch. Mit dem 60-Liter-Tank der Ekolot können Piloten rund vier Stunden in der Luft bleiben und so Entfernungen von bis zu 800 Kilometer überwinden. Mittagessen auf Helgoland? Ein Abstecher nach Süddeutschland? Al-



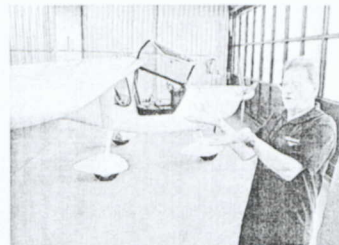
Scannen Sie das Bild oben und sehen Sie ein Video von André Fessers Flug. Anleitung Seite 1.

les drin, sagt Nitzinger, der die kleinen Maschinen sogar als Auto-Ersatz anpreist: Was gebe es Schöneres, als nach dem Kaffee auf eine Insel zu fliegen?, fragt er, während er im Cockpit auf die Start-Freigabe wartet.

Das „Go“ vom Tower kommt. Bremse lösen, ab zur Startbahn. „Trudeln und Kunstflug verboten“, steht auf einem Aufkleber im Cockpit - sehr beruhigend. Auf der Start-



Helmut Nitzinger (l.) erklärt André Fesser das Sicherheitssystem der Maschine.



Warum kann ein Flugzeug fliegen? Nitzinger veranschaulicht es an der Maschine.

bahn dann Vollgas! Nach kurzer Strecke schon bockt die Maschine. Wie ein junges Pferd stößt sie sich von der Piste ab. 80 Sachen, 100, wir könnten längst abheben. Aber Nitzinger hält die Nase unten, will noch mehr Tempo aufnehmen. Dann endlich lässt er die Maschine laufen, die Ekolot strebt dem Himmel entgegen. Wir fliegen!

„Das ist Entspannung!“

Auf Sicht, versteht sich. Über Radar verfügt die Maschine nicht, hier oben braucht es geschulte Augen. Unten ein Militärhubschrauber, so groß wie ein Stecknadelkopf. Käme er uns in die Quere, gälte rechts vor links. Doch viel ist nicht los. Ein Sportpilot übt Landeanflüge, wir haben unsere Ruhe. Das ist für mich Entspannung, bricht es aus Nitzinger heraus. In der Tat: Die kleine Maschine liegt satt in der Luft. Unten links die Luneplate, dort vorn das Klimahaus, weiter hinten der Container-Terminal. Sind das Lego-Steine?

Nitzinger zeigt, wie man steuert, wie direkt die Maschine seinen Befehlen folgt. Zwei Finger reichen, erklärt er über die Sprechanlage und bewegt den Steuerstick ein paar Millimeter nach rechts. Mit den Pedalen bedient er das Querruder, die Maschine fliegt eine saubere Kurve. Echt leicht, ultraleicht.

Wir steuern zum Landeplatz zurück. Kurz vor dem Aufsetzen auf der Piste zieht Nitzinger am Gashebel. Nochmal durchstarten! Nur so aus Spaß. Wir drehen eine Extrarunde. Es dürften auch zwei sein.

Flugtag in Bremerhaven

Am Sonnabend, 21. Juni, und am Sonntag, 22. Juni, treffen sich Ultraleichtpiloten am Bremerhavener Flughafen Luneort zum Fachsimpeln und für Ausflüge. Auch Interessierte sind willkommen. Die Deutsche Luftrettung und der Luftverein Unterweser stellen sich vor, Besucher können Rundflüge mit Ultraleichtfluggeräten buchen, es werden auch einige Schnupperflüge verlost. Die Veranstaltung beginnt an beiden Tagen um 10.30 Uhr, am Sonnabend gibt es abends eine Hangar-Party. Mehr unter www.aircharternord.de.