

Ein starkes Stück Sauerland

3,80 Euro

# KOMPLETT

zwischen Verse und Sorpe



DAS SAUERLANDMAGAZIN AUGUST/SEPTEMBER 2015

Plettenberg

## Spannende Bürgermeisterwahl

Schulte und Viteritti kämpfen um Stimmen

Sauerland

## Ausbildungsbörsen

Perspektiven für Fachkräfte

DAS SAUERLANDMAGAZIN



Sauerland

## Einen Burger komplett, bitte

Grillrezept der Sauerländer BBcrew

# DAS SAUERLAND VON OBEN

Bei der Fliegergruppe Plettenberg-Herscheid können Interessierte die Faszination Fliegen erleben, Rundflüge buchen oder ihren Flugschein machen. Eine Reportage über 15 Minuten Fliegen an einem Sommertag.



Text Pia Mester  
Fotos Martin Büdenbender

Und jetzt lenken Sie mal“, sagt Markus Krummenerl und nimmt die Hände vom Steuerknüppel des Flugzeugs. Direkt vor meinem Sitz befindet sich eine identische Lenkvorrichtung. Ich drücke ihn vorsichtig nach vorne, und das Ultraleichtflugzeug neigt seine Nase dem Boden entgegen. Schnell bringe ich ihn wieder in die Ausgangsposition. Auch meine zaghaften Versuche, nach rechts und links zu lenken, enden eher kläglich. Nein, ich möchte dieses Flugzeug nicht steuern. Die unglaubliche Aussicht auf die Sauerländer Wälder genügt mir.

Markus Krummenerl, Pressesprecher der Fliegergruppe Plettenberg-Herscheid, wundert das nicht besonders. Er weiß, dass Menschen, die zum ersten Mal in einem Ultraleichtflugzeug mitfliegen, sich nicht immer sofort wohl fühlen: „Einige fühlen sich ausgeliefert.“ Andere jedoch wissen ab diesem Moment, dass sie das Fliegen nie wieder loslassen wird – und werden so schnell es geht Vereinsmitglieder.

So wie der 10-jährige Robin, der uns in diesem Moment sicherlich sehnsüchtig vom Boden aus beobachtet. Seit drei Jahren verbringt er jede freie Minute auf dem Flugplatz am Habel. Er kennt jede Maschine in- und auswendig, hilft, wo er kann, und darf dafür hin und wieder mitfliegen. 180 Mal sei er schon von hier aus in die Luft gegangen, erzählt er mir. Natürlich kann es Robin kaum erwarten, dass er endlich selber einen Flugschein machen darf.

## Stimmen Reaktionsfähigkeit, Hör- und Sehvermögen?

Doch da muss er sich noch ein wenig gedulden: Die

Prüfung für die Segelflugglizenz darf man erst mit 16 und die für das Ultraleichtflugzeug erst mit 17 Jahren ablegen. Zuvor muss man sein Wissen, Können und seine medizinische Tauglichkeit unter Beweis gestellt haben. Ein Flugmediziner beurteilt den allgemeinen Gesundheitszustand, die Reaktionsfähigkeit, das Hör- und Sehvermögen. Diese fliegerärztliche Tauglichkeitsuntersuchung muss ein Pilot in regelmäßigen Abständen wiederholen. Markus Krummenerl findet das mehr als sinnvoll: „Warum gibt es sowas nicht auch bei Autofahrern?“

Ungefähr 2500-3000 Euro kostet die Ausbildung für die Ultraleicht-Fluglizenz, etwa die Hälfte muss man für einen Segelflugschein berappen. Für die theoretische Prüfung muss ein Flugscheinanwärter die Antworten auf 1200 Fragen kennen, für die Zulassung zur praktischen Prüfung zudem noch 30 Flugstunden absolviert haben, was oft der schwierigste Part ist. Denn die sechs Fluglehrer des Vereins arbeiten ehrenamtlich, außerdem muss auch das Wetter passen, wenn eine Flugstunde ansteht.

An diesem Tag passt das Wetter, ja, es ist nahezu perfekt: strahlend blauer Himmel, Sonnenschein und gefühlt 30 Grad. „Noch besser ist ein klarer, ruhiger Wintertag“, erzählt Markus Krummenerl, „dann ist die Luft noch stabiler.“

Was er damit meint, erfahre ich schon wenige Minuten nach dem Start. Um abzuheben braucht ein Ultraleichtflugzeug kaum 100 Meter. Drinnen klingt das allerdings nicht anders als in einem normalen Touristenbomber:





Pilot Christian Consilvio über die Schulter geschaut

Der Motor läuft auf Vollgas und dröhnt in die winzige Kabine. Alles surrt, die Maschine wird schneller und plötzlich merke ich, wie wir uns vom Boden lösen. Was nicht bedeutet, dass es in dem Flugzeug sehr viel leiser würde. Oder ruhiger. Mit seinen 290 Kilo Leergewicht und uns beiden als zusätzlichem Ballast hat das vereinseigene Ultraleichtflugzeug der Thermik über den Sauerländer Wäldern nicht viel entgegenzusetzen. Stellenweise fühle ich mich wie in einer Achterbahn. Einer ziemlich guten Achterbahn.

## Vertrauen in die Technik

Auch in Achterbahnen ringen in meinem Inneren das blinde Vertrauen in die Technik und die Unglücksbilder aus den Medien oder Kinofilmen miteinander. Ich bin mir ziemlich sicher, dass ich nach diesem fünfzehnmütigen Flug wieder wohlbehalten auf der Erde landen werde. Und doch weiß ich auch, dass das Glück eine Hure ist.

Doch durch die Ruhe, die mein Pilot ausstrahlt, kann ich mich entspannt der Aussicht zuwenden. Ich weiß, dass er alles unter Kontrolle hat. Vor dem Start hat er eine Checkliste abgearbeitet, Instrumente, Zustand der Maschine und Unterlagen geprüft, und sich schließlich über Funk mit „Plettenberg INFO“ – der Bodenfunkstelle des Flugplatzes – verständigt. Und ich weiß, dass man mit dem roten Hebel den Fallschirm auslöst.

## Fliegen im unkontrollierten Luftraum

Ein ständiger Funkkontakt zum Boden ist aus Sicherheitsgründen Standard in der Fliegerei – immer nach dem Prinzip „hören und gehört werden“. Und da sich Sportflugzeuge zumeist nach Sichtflugregeln im sogenannten „unkontrollierten Luftraum“ bewegen, gilt mehr noch das Prinzip „sehen und gesehen werden“, wie mir Markus Krummenerl vor unserem Start erklärt hat. Eine große Verantwortung für den Piloten, aber auch eine große Freiheit. Ganz anders als im „kontrollierten Luftraum“, der sich um einiges höher und rund um größere Flughäfen befindet. Denn dort tummeln sich die Verkehrs- und Frachtflugzeuge,

es ist also sehr viel mehr los als einen Kilometer über dem Boden, wo wir uns jetzt befinden. Und daher bewegen sich Flugzeuge weiter oben in der Regel mit Unterstützung der Flugsicherung – seien es die zuständigen Fluginformationsdienste oder aber die Flugverkehrskontrolle. Letztere begrenzt die Freiheit über den Wolken dann doch deutlich, indem sie einem Piloten präzise Anweisungen zur Route und Höhe vorgibt. Fliegt man ohne entsprechende Freigabe in bestimmte Bereiche des kontrollierten Luftraums, kann man sich sogar strafbar machen.

Da ist es hier auf unserer Flughöhe und in „unserem“ Luftraum doch deutlich entspannter. Und obwohl Sportpiloten überwiegend nach Sicht und auf Basis ihrer Papierkarten fliegen, lassen sich viele mittlerweile auch von GPS-Geräten bei der Orientierung unterstützen.

**20% Messerabatt**  
bis 31.12.2015 +  
**100€ Reisegutschein**

Große Auswahl  
an Brautschmuck  
und Antrags-  
ringen

Für die größte  
Zielgruppe  
der Welt:  
Menschen die  
lieben



**Rauschmayer**  
GERMANY - SINCE 1963

UHREN  SCHMUCK  
**Bitzhener**  
seit 1898

Neue Straße 3  
58840 Plettenberg  
Tel. 02391 - 3304

Eine gründliche Vorbereitung ersetzt die neue Technik aber nicht, wie mir Krummenerl erklärt. Vor dem Start sollte der Pilot immer die geplante Route komplett durchgehen und grundsätzlich schauen, welche Besonderheiten ihn auf dem Weg zum Zielflughafen erwarten. Bei einem kleinen Rundflug, wie Markus Krummenerl ihn mit mir unternimmt, ist das natürlich nicht nötig. Doch einige Mitglieder der Herscheider Fliegergruppe nutzen die Ultraleichtmaschinen auch für einen Wochenendausflug an die Nordsee. Auf Juist etwa ist man in ungefähr 80 Minuten.

Über der Versetalsperre ist man in knapp fünf Minuten. „Da sehen Sie die A45 und dort ist die Klinik Hellersen“, sagt Markus Krummenerl und zeigt dabei aus dem Fenster. Ich bin erstaunt, wie kurz die Wege in der Luft sind. Ok, mit 150 Stundenkilometern sind wir auch nicht gerade im Schneckentempo unterwegs. In der Ferne erkenne ich die Türme der Nordhelle und das Kraftwerk Elverlingsen. Solche markanten Punkte in der Landschaft dienen den Piloten zur Orientierung und zum Abgleich mit ihren Karten.

## Aqua Magis sieht von oben aus wie eine Schlangengrube

Bevor wir wieder den Flugplatz am Habel ansteuern, fliegt Markus Krummenerl mit mir noch eine Schleife über Plettenberg. Das Aquamagis sieht mit seinen bunten Rutschen aus wie eine Schlangengrube. Daneben glitzert die Lenne in der Sonne. Mir war bis zu diesem Augenblick gar nicht klar, dass es im Lennetal noch weit mehr Wälder als bebaute Flächen gibt. Irgendwie ist dieser Gedanke tröstlich. „Das Sauerland ist schön von oben, oder?“ fragt mein Pilot. Im Vergleich dazu sei das Münsterland regelrecht öde, nur Felder, alles flach, kaum Abwechslung. Das Sauerland hingegen wölbt sich grün durch die Landschaft, ein bisschen wie das Auenland in J. R. R. Tolkiens „Herr der Ringe“.

Worin liegt die Faszination des Fliegens? „Diese grenzenlose Freiheit“, sagt Markus Krummenerl und mir kommt sofort das Lied von Reinhard Mey in den Sinn. „Mich hat das schon immer interessiert“, erzählt der 40-Jährige weiter: „Ich bin auch so ein Typ, der um einen Flughafen herum einen Autounfall verursachen könnte, weil ich ständig nach den Flugzeugen Ausschau halte.“

Nach 15 Minuten steuern wir den Flugplatz am Habel an. Die Landung ist erstaunlich sanft. Gemächlich fährt Markus Krummenerl das Flugzeug zurück zum Hangar. Ich setze das Headset ab und klettere aus der Maschine. Mir ist etwas flau im Magen. Vielleicht liegt es an den Luftlöchern. Vielleicht aber auch an den Endorphinen.



Ein Ultraleichtflieger lässt sich auch von einer Person auf die Rollbahn ziehen.

- Die Fliegergruppe Plettenberg-Herscheid hat momentan ca. 50 aktive und über 100 passive Mitglieder.
- Ein Mal im Monat findet ein monatliches Treffen im Fliegercasino am Habel in Hüinghausen statt. Gäste und Interessierte sind jederzeit herzlich willkommen.
- Viele Mitglieder machen ihr Hobby auch zum Beruf. Derzeit steuern vier Piloten der Fliegergruppe auch reguläre Verkehrsflieger. Das ist kein Zufall: Bevor man professioneller Pilot werden darf, muss man Erfahrung im Sportflugzeug nachweisen können.
- Die Fliegergruppe bietet auch Rundflüge im Segel-, Ultraleicht- oder Motorflugzeug an. Eine Viertelstunde kostet 40 Euro.
- Mehr Informationen findet man auf der Homepage der Fliegergruppe: [www.edkp.de](http://www.edkp.de)



Fachkundige Erklärungen für neugierige Fluggäste