

Piloten im Yak-Fieber

Verfasser: Andi Schmidt

Oberschleißheim, 13.09.2011, 11:15 Uhr

Presse-Ressort von: Andi Schmidt

Bericht 157x gelesen



Yak-52 in München-Oberschleißheim Bild: Andi Schmidt

Oberschleißheim [ENA] Bitte Einsteigen! Setzen Sie sich das Headset auf und schnallen Sie sich an! So beginnt der Flug mit einem nicht alltäglichen Flugzeug. Auf den ersten Blick wirken die Flugzeuge aus dieser russischen Produktion tatsächlich etwas alt und rustikal. Aber das täuscht.

Zwar wurde das Muster *Yakovlev* in der Modellreihe -11 schon erstmals 1946 gebaut, jedoch vor allem mit den Typen -18 und -52 zum Teil auch ständig verbessert bis 1991 (Yak-52) produziert. Die Variante -52 wird in kleiner Stückzahl als Lizenzbau von der Firma Aerostar in Rumänien auch noch heute hergestellt. Und das Modell Yak-55 ist eine relativ moderne Entwicklung aus Anfang der Achtziger bis Ende der 90er Jahre, gefertigt aus leichtem Aluminium und besitzt ein teilweise digitales Anzeigepaneel. Dieses Modell wird jedoch hauptsächlich im Bereich Kunstflug eingesetzt.



Yak-11



Yak-18T



Yak-55



Yak-18T



Yak-52



Yak-52

Am meisten verbreitet und in viele internationale Luftfahrtregister eingetragen sind Maschinen der Modellreihe -52 und -18. Da ist es jedoch von großen Vorteil einen guten *Schrauber* zur Hand zu haben. Unter *Schrauber* ist ein qualifizierter Flugzeugmechaniker zu verstehen, da an den beiden Modellreihen immer wieder Teile getauscht und erneuert werden müssen. Dies ist aber nicht ungewöhnlich für Maschinen der kleinen Hochleistungs-Klasse; denken Sie nur an den notwendigen Wartungsaufwand den große Airliners betreiben müssen.

Aber wartungsanfälliger sind die Yakovlevs natürlich schon als einmotorige Flugzeuge der Cessna-Klasse. Zu einem besitzen die Yaks einen großen, hubraumstarken Sternmotor. Zum anderen ist der Typ -52 mit einem halb, Modell -18 mit einem voll einziehbaren Fahrwerk ausgestattet. Und die für diesen Zweck eingesetzte Hydraulik ist ein zusätzlicher Checkpunkt im Wartungshandbuch des Mechanikers. Man darf nicht vergessen, dass Maschinen der Typen -52 und -18 nicht nur als reine Reiseflugzeuge betrieben werden. Denn beide Modellreihen sind voll Kunstflug tauglich. Das heißt, positive Erdbeschleunigung bis 7g und negativ bis 5 g haltet die Flugzeugzelle und Struktur aus.

Insgesamt ist der Unterhalt und Betrieb einer Yakovlev bestimmt kein billiges Flugvergnügen. Meist können nur mehrere Piloten gemeinsam die finanziellen Mittel dazu aufbringen. Zum Beispiel in Form einer Haltergemeinschaft. So verdient der Enthusiasmus und die Leidenschaft in diesen Flugzeugtyp volle Anerkennung und Lob. Denn bereits das Starten des Sternmotors und das Profil im Flug kombiniert mit enormer Steigleistung und Wendigkeit lässt das Herz höher schlagen. Höher schlagen wie im Fieber! Denn jetzt hat uns auch der Infekt, das *Yak-Fieber* gepackt! Nachtrag zum vorstehenden Artikel: Im August 2011 gab es eine Änderung bzgl. der Zulassung für RA-xxxxK registrierte Flugzeugtypen. Eine Klärung seitens des LBA steht noch aus.

Für den Artikel ist der Verfasser verantwortlich, dem auch das Urheberrecht obliegt. Redaktionelle Inhalte von European-News-Agency können auf anderen Webseiten zitiert werden, wenn das Zitat maximal 5% des Gesamt-Textes ausmacht, als solches gekennzeichnet ist und die Quelle benannt (verlinkt) wird.

PDF downloaden:

[Problem melden?](#)

[Zurück zur Übersicht](#)