



The sky is the limit: Die YAK-52 eröffnet ihren Passagieren in vielerlei Hinsicht neue Perspektiven.

Bilder Tashi Dolma Hinz

Kunstflug mit der YAK-52: Eine sowjetische Schönheit verdreht Köpfe

Pure Nostalgie: Der Verein Aero Swiss hat es sich zur Aufgabe gemacht, historische Luftfahrzeuge aus der ehemaligen Sowjetunion instand zu halten. Zur Flotte gehören die YAK-52, ein elegantes Kunstflugzeug, und die Antonov AN-2, ein imposanter Doppeldecker, die für das besondere Kunst- und Rundflugerlebnis gebucht werden können. Der «Sarganserländer» machte die Probe aufs Exempel.

von Tashi Dolma Hinz

Mit einem charakteristischen Grollen setzen sich die Kolben in den neun Zylindern des Sternmotors in Bewegung. Die kyrillisch beschrifteten Instrumente erwachen zum Leben. Es schüttelt, qualmt und stinkt, ein Warbird-Feeling, das die Vorfreude erst recht beflügelt. Auf der Agenda steht heute eine Einführung in die hohe Kunst des Fliegens – den Kunstflug – mit Rocco Ciorciaro.

Die YAK-52 ist ein sowjetisches Militärflugzeug, das in den 1970er-Jahren entwickelt wurde und sich durch seine handlichen Flugeigenschaften auszeichnet. Während des Kalten Krieges wurde es in erster Linie zur Ausbildung von angehenden Kampfpiloten eingesetzt. Aufgrund des hohen Wartungsaufwandes wurde die YAK-52 mit der Zeit jedoch zunehmend zum Liebhaberobjekt. Im Sarganserland gibt es nur vier Piloten, die auf dieses Muster eingewiesen wurden: Rocco Ciorciaro, Fando Hlavac, Leander Niederhauser und Giancarlo Ronchetti.

«Bad Ragaz Aerodrome – Oscar-Mike-Juliett-Alpha-Kilo», meldet sich Ciorciaro, der Kommandant, beim Turm und übermittelt den Flugplan. Betriebsleiter Ruedi Tinner quitiert ihn und gibt weitere Informationen zum Abflug. Es ist annähernd windstill, und die Piste 30 ist in Betrieb. Mit diesem Wissen geht es weiter bis zum Rollhalt, wo der Run-up durchgeführt wird. Dabei prüft der Pilot die Maschine auf Herz und Nieren: Sind die Ruder freigängig? Ist die Haube gesichert? Funktionieren beide Zündmagnete ordnungsgemäss? Er trimmt das Höhenruder und stellt den Höhenmesser ein. «Oscar-Alpha-Kilo – Holding Point Runway 30 – Ready for Departure»,

oder in anderen Worten: Möge das Vergnügen beginnen.

Aero Swiss und die sowjetischen Raritäten

Der Sternmotor erzeugt mächtig Schub und beschleunigt die YAK-52 innert weniger Sekunden auf knapp 100 Stundenkilometer. «Katharina die Grosse», wie Ciorciaro sie auch liebevoll nennt, hebt ab und offenbart ihr wahres Wesen: agil und temperamentvoll. Das Fahrwerk wird eingezogen und die Leistung reduziert – After-Take-off-Check abgeschlossen. Die Maschine gewinnt rasch an Höhe, bis sie über unbesiedeltem Gelände einen Sicherheitsabstand von 6000 ft AGL, was 1830 Metern über Grund entspricht, erreicht.

Die neunköpfige Crew der Aero Swiss, so lautet der Name des in Bad Ragaz stationierten Vereins, hat es sich zum Ziel gesetzt, geschichtsträchtige Luftfahrzeuge aus der ehemaligen Sowjetunion instand zu halten und Vereinsmitglieder am Flugvergnügen teilhaben zu lassen. Die Flotte setzt sich aus der YAK-52 und der Antonov AN-2, dem weltweit grössten einmotorigen Doppeldecker, zusammen. Während der gemütliche Riese für gemeinsame Ausflüge – wie etwa zum Genfer Autosalon – eingesetzt wird, findet der sportliche Tiefdecker Verwendung für lokale Rund- und Kunstflüge.

Die Fassrolle ist ein guter Einstieg in den Kunstflug. Ciorciaro bringt die Maschine in Steiglage, führt den Steuer-

knüppel bestimmt nach rechts und zeichnet einen imaginären Zylinder in den Himmel. «Alles in Ordnung?», erkundigt er sich vorsichtig. Na, und ob! «Dann probieren wir jetzt einen Looping.» Er gibt einen entschlossenen Steuerimpuls, und die Maschine sticht senkrecht in den Himmel, neigt sich auf den Rücken – und stürzt dem Boden entgegen. Sanft fängt der routinierte Pilot sie wieder ab. Tief durchatmen – die Aufwärmübungen wären abgeschlossen. Das nächste Manöver trägt den komplizierten Namen «Reverse Half Cuban» und ist im Grunde genommen eine Abwandlung des klassischen Loopings. Um dieses einzuleiten, geht Ciorciaro in den Steigflug, dreht die Maschine auf den Rücken

und zieht sie schliesslich in den Looping – eine wahre Freude.

Bad Ragaz: Das Sprungbrett in die Alpen

Es wird Zeit, sich an die negativen G-Kräfte zu wagen. Mit energischen Steuerausschlägen bringt Rocco Ciorciaro die YAK-52 dazu, sich rasant um die eigene Längsachse zu drehen. Kurzzeitig zeigen die Berggipfel in entgegengesetzte Richtung, und schon befindet sich die Maschine wieder in der normalen Fluglage. Beim anschliessenden Rückenflug lässt sich das Allessteht-Kopf-Gefühl noch etwas genüsslicher auskosten. Als Sahnehäubchen spendiert der Pilot in Absprache mit dem Betriebsleiter einen tiefen Überflug über den Flugplatz Bad Ragaz.

Das Flugfeld ist als Ausgangspunkt für Alpenflüge ideal gelegen, geradezu ein Sprungbrett in die Alpen, und beherbergt nicht zuletzt deshalb eine Segel- und eine Motorfluggruppe sowie entsprechende Ausbildungsmöglichkeiten. Zudem haben zahlreiche private Eigentümer ihre Luftfahrzeuge dort stationiert. Das «Fliegerstübli» von Ruedi Tinner bietet aber auch bodenständigeren Gästen die Gelegenheit, Flugplatzluft zu schnuppern und den Flugbetrieb zu beobachten.

Es folgt der ruhigere Teil des Rundflugs entlang der imposanten Churfirtenkette, über das idyllische Toggenburg bis Bad Ragaz. Der Flug besticht in zweierlei Hinsicht: durch die atemberaubende Aussicht und den Charme des sowjetischen Luftfahrzeugs. Da die Faszination des Fliegens besonders schön ist, wenn man sie mit jemandem teilen kann, erfreuen sich insbesondere die Rundflüge mit der Antonov AN-2 einer grossen Beliebtheit. Demnächst geht es zur Weindegustation nach Sitten – ein in all seinen Aspekten exquisites Erlebnis.



Schmuckstück aus der ehemaligen Sowjetunion: Für Rocco Ciorciaro hat die YAK-52 Liebhaberwert.



Eindrücklich: Auf Augenhöhe mit den Churfürsten.



Konzentriert: Kommandant Rocco Ciorciaro.



Leistungsstark: Im Steigflug den Gipfeln entgegen.