

FRÜHLING 2005

# CENTURION

MAGAZIN



## Diamanten

San Francisco • Zeit für Herren

Syrakus • Pierre Herme • Codecasa's Cabriolet

## UNTER KONTROLLE

Der simulierte Sturzflug gibt den ersten Vorgeschmack auf die bevorstehende „Achterbahnfahrt“

# Auf Wolke Sieben

Helikopterfliegen ist das ultimative Flugerlebnis und ein Eiertanz in luftiger Höhe. Wer den Mut hat, kann sich zu einem Schnupperkurs anmelden. **Thomas Midulla** setzte sich ins Cockpit

**S**teuerknüppel nach rechts oder links, nach oben und unten – vor kurzem erst hatte ich mir das Vergnügen gegönnt, im Cockpit eines Motorseglers vier Stunden und bei herrlichem Sonnenschein über Zugspitze, Ötztal und Kaisergebirge zu kreisen. Fünf Minuten Eingewöhnung und es war vollbracht: Ich konnte fliegen! So große Unterschiede wird es wohl zum Helikopter nicht geben, dachte ich mir – ein Hubschrauber kann eben noch in der Luft stehen und rückwärts fliegen.

Im Piloten-Schulungsraum von Heli Transair am Flugplatz Egelsbach (FFM) erntete ich für diesen Vergleich ein höfliches Lächeln – kein Kommentar. Ein Schnupperkurs stand auf dem Programm. Teil 1: Eine knappe Stunde theoretische Einweisung, die eines im Vorfeld klärt – Helikopter fliegen ist eine Herausforderung an die Feinmotorik, oder wie es Jan Veen zu beschreiben pflegt, „die Kunst, auf einem Drahtseil mit brennenden Fackeln zu jonglieren und nebenbei ein Buch zu lesen“. Teil 2: Diese Zirkusnummer 30 Minuten lang in die Tat umsetzen.

Delta-Hotel-Uniform-Bravo-Yankee, so der Name des 350.000 \$ teuren Fluggerätes vom Typ Robinson RH44 Raven, ist startklar. Der schokobraune Viersitzer rüttelt wie ein Zuchthengst in der Startbox. 225 PS versetzen die Rotorblätter mit 500 Umdrehungen pro Minute in Bewegung und entwickeln einen Höllenlärm. Eine reizende Frauenstimme aus dem Tower bestätigt: „Startbahn 27 freigegeben“. Zaghaft geht die linke Hand zum Pitch, der aussieht wie die Handbremse im Auto, im Heli aber die Höhe reguliert. Ganz sanft ziehe ich nach oben, die Raven steigt Meter für Meter – mein Herz bewegt sich entgegengesetzt.

Jan lächelt und übernimmt das Steuer. Mit 28 Jahren ist er einer der jüngsten Berufspiloten, Fluglehrer und Ausbilder für Fluglehrer in Deutschland. Die drei Steuerungselemente eines Helikopters scheinen Bestandteile seines Körpers zu sein. Unten die Pedale für Drehungen mit dem Heck, links der Pitch und rechts der joystickartige Steuerknüppel, mit dem die Maschine in alle Himmelsrichtungen dirigiert werden kann. Im langsamen Flug bringt uns Jan zur Übungswiese am Rande des Flugplatzes. Für mich wird es jetzt



Der Robinson RH44 Raven (oben)  
Startklar: Pilot Jan Veen (unten)



Alles im Griff: künstlicher Horizont, Tachometer, Höhenmesser, Kompass und Öldruck-Anzeige (unten)



## Info

### HELI TRANSAIR

Flugplatz, 63329 Egelsbach, Tel. 06103 94 150,  
[www.helitransair.com](http://www.helitransair.com)

### SELBST FLIEGEN

Schnupperkurse: € 362 (Robinson RH22 – 2-Sitzer),  
€ 514 (Robinson RH44). Pilotenschein für  
Privatflieger: ab ca. € 22.000 bis € 35.000, je nach  
Typ, 45 Flug- und 80 Theoriestunden nötig  
(im Idealfall in neun Wochen zu absolvieren)

### HELIKOPTER-CHARTER

ca. € 6,10 pro Minute (mit der RH22) oder  
ca. € 35-40 pro Minute mit der Agusta A109 Elite

### SERVICE

Events per Helikopter, Formel-1 Shuttle-Flüge,  
Film- und Fotoflüge, VIP-Businessflüge, Eiltransporte,  
An- und Verkauf von Hubschraubern,  
Forschungsflüge auf der FS Polarstern

wieder ernst. Erstmals den Pitch in den Griff bekommen und zehn Meter über den Boden schweben. Millimeter genügen, um rasant an Höhe zu gewinnen oder eben eine Etage tiefer zu fallen. Kinderleicht! Jetzt noch gleichzeitig die Pedale bedienen – 360° Drehung links, gleiches nach rechts. Einige kleine Ausreißer und Wendungen später kommt das befürchtete Kommando: Zusätzlich zu Pitch und Pedalen soll ich das Steuer übernehmen. Mit feuchten Händen kralle ich mich fest, ziehe, drehe, drücke, als würde ich einen Gabelstapler manövrieren. Ich verliere die Kontrolle, die Maschine schmiert im Steilflug in Richtung Wiese ab, und während ich im Geist schon die Grashalme zähle, greift Jan mit stoischer Ruhe ein, bringt die RH44 unter Kontrolle und sagt gelassen: „Das Ganze nochmal von vorn ...“!

Die Feuertaufe ist überstanden. Wir steigen hoch auf 400 Meter, beschleunigen auf knapp 200 km/h und nehmen Kurs gen Osten. Buchstäblich im Flug verwandelt sich die Anspannung in Emotion, und das schier unkontrollierbare Fluggerät wird zu einem Instrument des puren Genusses. Mit sanft dosierten Bewegungen fliege ich Steilkurven, falle in die Tiefe, um gleich darauf wie mit einem Aufzug wieder in die Höhe zu schnellen. Eine Monatsdosis an Endorphinen wird auf einmal freigesetzt, die Begeisterung ist grenzenlos, die Zeit scheint stehen geblieben zu sein.

„Das ist der Moment, in dem jeder seine Lebensideale neu überdenkt“, erklärt Jan später. „Nach dem Schnupperkurs wollen 90 Prozent meiner Schüler Piloten werden.“ Diesem Wunsch nachzukommen, ist die eigentliche Zielsetzung von Heli Transair, denn Hubschrauberfliegen kann jeder lernen. Pro Jahr werden ca. 30 Privatpiloten ausgebildet. Und als weiteres wichtiges Kerngeschäft bezeichnet Eberhard Herr, Geschäftsführer von Heli Transair, die VIP- und Personenflüge und verkündet mit stolzer Stimme, dass seine Flotte durch den Kauf einer Agusta A109 Elite (5 Mio \$) auf nunmehr 12 Hubschrauber vergrößert wurde. „Das ist der Ferrari unter den Helikoptern“, ergänzt Jan Veen, „unsere Kunden genießen darin bei Champagner die herrliche Aussicht.“ Ich weiß jetzt, was viel besser ist: hinter dem Steuerknüppel zu sitzen und den Weg frei zu machen.