

Zwanzig Minuten Nervenkitze, 100 % Neidgarantie

Starke Hilfspiloten-Gefühle im Leichtflugschrauber

Von Thomas Kirstein
Egelbach – Der uralte Traum vom Fliegen ist für große Teile der Menschheit längst Normalität geworden: Mehr oder minder bequem platziert bewirkt der Durchschneitende mehr oder minder feil bewirkt die Distanzen nicht in Sieben-, sondern in Tausendteilen-Siebeln. Die Flugreise ist im Grunde genommen nichts anderes als ein vom Boden abgehobene Bostour, bei der es Schwendebänne, aber keinen Halt für die Pinkelpase gibt. Mal ehrlich: Mit den Piloten gehen, am liebsten mit den frühen Männern in ihren fliegenden Kisten mag heute kaum jemand ernsthaft tauschen. Aber manche hegen den Traum vom Selberfliegen, vom eigenhändigen Steuern eines waschechten Flugschraubers...
 Da stehen wir nun zu viert auf dem Flughafen Egelbach und blicken leicht misstrau-

verunsichernd. Beim Anflug wird der Apparat wie eine Isetta auf Kufen mit Rotor und Schwanz wirft. Alexander, Christian und ich geben zunächst die Coolen, während Andi die Rolle des erklärten Flugschahs eben richtig auskostet. Überraschend wird uns anderen Zeit gegeben, angemessene Nervosität reifen zu lassen. „Sorry, wir haben ganz kurzfristig einen lukrativen Auftrag für einen Flug nach Bratislava eingekauft, das verschiebt hier alles, ihr müsst euch ein bisschen gedulden“, bittet Heli-Transair-Chef Dirk Herr um Verständnis - die Schnupperkurse sind ja ein kleines Segment seines VIP-Business-, Transport-, Rundflüge- und Pilotenausbildung umfassenden Angebots.
 Der als Fluglehrer vorgesehene Prominenten-Pilot Jan Lepp muss im schnellen Agusta-Helikopter den Kurier machen, an statt Burtgen

Nachmittags als personalisierte Beruhigung und Vermittlung eines unschütterlichen Sicherheitsgefühls erwiesen soll. This Pieterse heißt unser Instruktor. Der 44-Jährige stammt aus Südafrika, verdient sein Geld in erster Linie mit Lehr Jahren Helikopter-Pilot zu sein und hat Soele. Uns Laien vermitelt er sich Wesen anschaulich in bestem Deutsch, das nur durch einen leichten niederländischen Akzent und bayrischen Einsprengel Herkunft und berufliche Wirkungsstätte verortet.
 Nach dem Crashkurs, aber am Helikopter technische und im Schulungsraum auch aerodynamische Erkenntnisse gemacht hat, dürfen wir uns in Sachen Flugtechnik schlauer fühlen als der

nen, was ich tun muss. Er hat auch das gleiche Sortiment an Bedienelementen zur Verfügung und damit natürlich die Herrschaft über den Drehflieger inne. Egelbach-Tower gibt die Asphaltpiste frei, wir haben bereits auch senkrecht ab- und ich muss in drei Metern Höhe bewältigen. Was Alkoholsindem bisweisen am Boden abverlangt wird. „Bleib genau auf dem gelben Strich, die Pe-

darüber liegt der Luftraum in der Zuständigkeit des Frankfurter Flughafens. In welcher Höhe und mit welcher Geschwindigkeit wir über den Wäldern in Richtung Darmstadt und dann in einem großen Bogen zurück fliegen, erfahren wir von This über Funk. Ich selbst bin nicht fähig, auch nur eines des knapp Dutzends Instrumente annähernd zu beachten, sondern völlig damit beschäftigt, mich bei der Bedienung des Steuerhebels nicht allzu sehr zu verkramplen. Einfach die Hand locker auf dem linken Oberschenkel liegen lassen und lenken, mein eigenes Lebensvermögen

fällt erheblicher Stress vor mir ab und macht dem Gefühl Platz, etwas Aussergewöhnliches geleistet zu haben. Daran ändert auch die Erkenntnis nichts, dass mir der immer freundliche und begeistert wirkende This eigentlich nur die Illusion verschaft hat, ich hätte wenigstens zeitweise ein Fluggerät beherrscht.
 „Das der Schaumstoffgriff der Höhensteuerung penlich durchgeschwitzt ist, messe ich offiziell der Temperatur in der Kanzel zu. Ansonsten habe ich die Zeit in der Luft ob-

ne unangenehme Körperlichkeit. Ich übernehme den Piloten über den schwebenden This“, schreien der Flugweise sei Dank.
 Mit meinen drei Flieger-Kameraden Christian, Alexander und dem jetz Ex-Flugangst-hasen Andi bin ich mir bei der Verabschiedung abseits eingie: Ein solches Erlebnis und derart intensive Einblende ins Meter der tapferen Helikopterpiloten sind nicht jedem vergönnt. Wir nehmen uns mal vor, bei Gelegenheit unsere neuen Kenntnisse in der Hebrauzustellen, indem wir etwa die Heckrotor-Steuerung durch einen über unsern Stadt kreisenden Polizei-Hubschrauberführer mit Experimenten kritisieren. Es hat länger als nur einen kurzen Moment auskosten sein, was die

ich jenes Fluggesetz der Firma Heli Transair, das uns an diesem Herbsttag in die Lüfte befördern soll. Seine Kanzel bietet zwei Personen Platz, vor jedem Sitz befinden sich zwei Pedale, und die zentrale Steuereinheit vor der Instrumentenkonsole verdrängt einen ehemaligen Fahrtdrehler. In diesem Modell also soll der Auforderung an...
 „Werden Sie ihr eigenes Piloten beworbene „Heli-Schnupperkurs“ stattfinden.

gen Anfängern im Klein-Heli beizustanden. Dabei hatte Vren unseren Zitter-Andi so schön beruhigen wollen: „Keine Angst, mit dir flieg ich nur fünf Meter über dem Boden, da kannst du immer noch abspringen...“
 Die Wartzeit wird mit Erzählungen aus der persönlichen Luftverkehrsgeschichte überbrückt. Andi (41) berichtet, wie er einst seinen Jungferntug unter Einfluss von

Durchschnitt der Bevölkerung. Während einer Vorführung kontrolliert hat This Pieterse die Bauteile der robusten Maschine überprüft und deren Zusammenwirken erläutert, an der Tafel verklickerte er Grundkenntnisse: Wie fliegt die Maschine und warum? Wie beeinflusst die Stellung der Rotorkufen die Richtung und noch beipflichten.
 Dann bin ich an der Reihe.

schwärmt er gleich los. Alexander nimmt seinen Platz ein und kann ihm zwanzig weitere Minuten später nur noch beipflichten.
 „Und, ganz wichtig für unseren Andi: Warum fällt so ein Vogel nicht wie ein Stein runter, wenn der Motor aussetzt? Weil, einfach gesagt, der Pilot in den Leerlauf schalten kann, so dass der Luftstrom die Flügel weiter an Rotieren hält und somit weiter Manövrierbarkeit gewährleistet ist.“
 Wir werden auch in die Geheimnisse der vielen Instrumente und bunten Lichter im Cockpit eingewiesen, erfahren, dass die gegenläufigen Pedale den Heckrotor beeinflussen, der den Helikopter beim Stillstand in der Luft oder beim ganz langsamen Flug davon abhält, sich um die eigene Achse zu drehen. Ein Heli hebt vom Flugschüler beziehungsweise rechts vom Lehrer bestimmt das Auf und Ab, sein drehab-

Ob man mir ansieht, dass die Coolness nur Fassade ist und sich meine Inneren an die Dose Fahrtrunde vor 30 Sekunden zu erinnern scheinen? Mir ist wohl Einstiegen jedenfalls leicht malmig zumute, auch weil mein Vertrauen in die eigene Koordinationsfähigkeit beim Bedienen von Hebel, Lenker und Pedalen nicht besonders groß ist. Doch kaum ist das Headset über die Ohren gestülpt, fliegt sich der Blutdruck. Neben sitzt ja This als Pilot in command“, und erklärt nicht nur ruhig und beson-

neben mir.
 „Siebst du den Turm auf dem Berg, den steuerst du! Ich sehe keinen Turm auf einem Berg“ und orientiere mich stattdessen an einem rüchmürigen Gebäude in der Ebene, das in etwa in der gleichen Richtung liegt. Einfacher zu befolgen ist die Empfehlung, den Vogel mittels Horizont und Fliegenschiene auf der Kanzelhöhe halbwegs in der Waagerechten zu halten.
 Als ich Kufen der Robinson aufsetzen und die Erde mich wohlbehalten wieder hat,

Firma Heli Transair auf Werbeposten versprochen hat: „100% Neidgarantie“.
 Dem Auftakt vom Schöner Prozen erlöst die eigene Familie, die am Abend dieses denkwürdigen Herbsttages einen gesund heimgekochten, frisch gebackenen Helden der Lüfte empfangen darf. Ich spiele auf die Fernseh-Krimiserie „Magma“ an, in der ein toller Hubschrauberpilot als Freund und meist unfähiger Helfer des Detektivs eine wichtige Rolle spielt, als ich Web und Kind begrüße: „Ihr dürft ab sofort T.C. zu mir sagen.“

Es handelt sich um einen Leichtflugschrauber des Typs Robinson R22 - 6,70 Meter lang, 2,70 Meter hoch, rund 20000 Euro neuwertig; er hat direkt hinter den Sitzen einen Vierzylinder-Motor, der sich mit 35 Liter Flugbenzin auf 100 Kilometer begnügt und es auf bis zu 190 Stundenkilometer bringt.
 Sein Konstrukteur Frank Robinson, so geht die Legende, soll ihn in den 70er Jahren entwickelt haben, damit jeder Amer einen Helikopter im Vergleichen stehen haben kann. Ich verkenne mir die dumme und möglicherweise

ärztlich empfohlenem Vallium und selbst vorordnende Weibchen antrat. Ich gebe ein bisschen an und schlere eine von merkwürdigen Geräuschen begleitetes Flug mit der „Tante Ju“ über Mecklenburg-Vorpommern und einen einwogenen Trip, der in einer abenteuerlichen Turbo-prop-Maschine von Hurganda bis zum Meer nach Käro führte. Jetzt gesteht Alexander (36) ein, dass ihm schon ein wenig der Zapfen gehen Christian (32) und ich (48) schließen uns solidarisch an.
 Aber dann schnittet uns freundlich lächelnd die Hände, wer sich im Laufe des

lauf schalten kann, so dass der Luftstrom die Flügel weiter an Rotieren hält und somit weiter Manövrierbarkeit gewährleistet ist.“
 Wir werden auch in die Geheimnisse der vielen Instrumente und bunten Lichter im Cockpit eingewiesen, erfahren, dass die gegenläufigen Pedale den Heckrotor beeinflussen, der den Helikopter beim Stillstand in der Luft oder beim ganz langsamen Flug davon abhält, sich um die eigene Achse zu drehen. Ein Heli hebt vom Flugschüler beziehungsweise rechts vom Lehrer bestimmt das Auf und Ab, sein drehab-

Ob man mir ansieht, dass die Coolness nur Fassade ist und sich meine Inneren an die Dose Fahrtrunde vor 30 Sekunden zu erinnern scheinen? Mir ist wohl Einstiegen jedenfalls leicht malmig zumute, auch weil mein Vertrauen in die eigene Koordinationsfähigkeit beim Bedienen von Hebel, Lenker und Pedalen nicht besonders groß ist. Doch kaum ist das Headset über die Ohren gestülpt, fliegt sich der Blutdruck. Neben sitzt ja This als Pilot in command“, und erklärt nicht nur ruhig und beson-

dale ganz sanft streicheln, ein bisschen nach rechts, wieder nach rechts, sehr gut so“, höre ich den Chefpiloten im Kopfhörer. So lasse ich den Helikopter im Karree der Start- und Landebahnen schweben, vollführe auf Anwendung eine meiner Meinung nach formalverleendete 360-Grad-Drehung.
 Kurz darauf dürfen wir uns laut Tower in die Höhe schrauben, die Robinson geht aus dem Stillstand heraus ab wie eine Libelle, die Beute erpäht hat. 1300 Fuß, also rund 390 Meter, sind erlaubt,

neben mir.
 „Siebst du den Turm auf dem Berg, den steuerst du! Ich sehe keinen Turm auf einem Berg“ und orientiere mich stattdessen an einem rüchmürigen Gebäude in der Ebene, das in etwa in der gleichen Richtung liegt. Einfacher zu befolgen ist die Empfehlung, den Vogel mittels Horizont und Fliegenschiene auf der Kanzelhöhe halbwegs in der Waagerechten zu halten.
 Als ich Kufen der Robinson aufsetzen und die Erde mich wohlbehalten wieder hat,

Firma Heli Transair auf Werbeposten versprochen hat: „100% Neidgarantie“.
 Dem Auftakt vom Schöner Prozen erlöst die eigene Familie, die am Abend dieses denkwürdigen Herbsttages einen gesund heimgekochten, frisch gebackenen Helden der Lüfte empfangen darf. Ich spiele auf die Fernseh-Krimiserie „Magma“ an, in der ein toller Hubschrauberpilot als Freund und meist unfähiger Helfer des Detektivs eine wichtige Rolle spielt, als ich Web und Kind begrüße: „Ihr dürft ab sofort T.C. zu mir sagen.“



„Ich will doch wissen, was ich dann unter der Hose habe.“ Hubschrauber-Pilot This Pieterse (oben links) nimmt sein Fluggerät nicht nur zu Demonstrationszwecken vor jedem Start genau unter die Lupe - mit dem Glas überprüft er den Sprit auf eventuelle Kondenswasser. Der Sidflanker ist beim Schnupperkurs als Fluglehrer eingesetzt, weil Jan Vren (rechts im roten Overall) mit Heli-Transair-Chef Dirk Herr bei der Routenplanung einen kurzfristigen Kurierflug übernehmen musste. Seine vier Schützlinge Andi, Alexander, Christian und Thomas (links Foto) gesteht er nach den jeweils zwanzigminütigen Flügen durchwegs passable Leistungen zu.