

Selbstgedrehte

Ein Hubschrauber neben einem Flugzeug ist wie ein Schachspiel neben Mau-Mau: verdammt schwer zu meistern. Trotzdem hat uns eine kleine Flugschule schon nach 90 Minuten an den Steuerknüppel gelassen **VON PHILIPP SCHWENKE**

Auf dem kleinen Flugplatz in der Nähe von Darmstadt verjagt die Novembersonne gerade den letzten Bodennebel, als wir den kleinen, viersitzigen Helikopter aus der Wartungshalle schieben. Die Halle gehört zur Firma Heli Transair, sie vermietet Hubschrauber, bildet Piloten aus, und sie macht Jungstrüme war: Bei ihr darf jeder an den Steuerknüppel. Es braucht keinen Kurs und keine Vorbildung, nur anderthalb Stunden Zeit für eine theoretische Einweisung: Dann geht es für eine halbe Stunde in die Luft. Sie nennt das Schnupperkurs.

Jan Veen ist groß, trägt einen roten Pilotenoverall und eine Sonnenbrille. Jeder Regisseur würde ihn sofort für eine Fortsetzung von „Top Gun“ engagieren. Er ist der Fluglehrer und hat mir drinnen an der Tafel gerade die theoretischen Grundlagen des Hubschrauberfliegens erklärt: Drehmoment, Auftrieb, Rotorschub und die Frage, warum so ein Gerät überhaupt in der Luft bleibt.

Jetzt sitzen wir nebeneinander im Cockpit, und während der Motor wärmläuft und die Rotoren beginnen, die Luft über uns zu zerschneiden, setzen wir uns die Riesenkopfhörer mit Mikrofon vorn dran auf. „Das Schwierige ist, Hände und Füße unabhängig voneinander zu benutzen. Das lernt man nicht an einem Tag, da müssen sich erst ein paar neue Synapsen im Gehirn bilden“, sagt Veen und klingt dabei wie ein Funkspruch. Sind Schlagzeuger die besseren Piloten? „Schlagzeug spielen, jonglieren – alles hilft, was die Hände unabhängig voneinander machen.“ Schade, dass ich beides nicht kann.

Beim Start ruckt es sanft. Als ob ein Fahrstuhl sich nach oben bewegt. Dann fliegen wir – das heißt Jan Veen fliegt, und ich versuche, ein Gefühl dafür zu bekommen, wie heftig man an den Hebeln und Knüppeln ziehen darf. Links neben dem Sitz befindet sich eine Art Handbremse. Dran ziehen, und der Hubschrauber fliegt senkrecht nach oben, nach unten drücken, und es geht wieder runter. Die rechte Hand fasst einen Steuerknüppel, der den Hubschrauber nach rechts, links, vorne und hinten bewegt. Die Füße liegen auf zwei Pedalen, das eine lässt den Hubschrauber nach links

drehen, mit einem Tritt auf das andere kreiselt er nach rechts.

„Versuch mal, den Hubschrauber genau zwei Meter über dem Boden zu halten“, sagt Veen. Das klingt einfach. Doch die Gesetze der Aerodynamik haben sich für den Fluganfänger etwas Besonderes einfällen lassen: Sobald man den Hubschrauber nach vorne oder zur Seite steuert, bewegt er sich automatisch auch ein bisschen nach unten. Das muss man ausgleichen, und zwar so vorsichtig, als würde man beim Labyrinthspiel die Kugel einen Millimeter an einem Loch vorbeirellen lassen. Ich ziehe die Handbremse einen gefühlten halben Millimeter nach oben, und wir sind sofort zehn Meter über dem Boden. Das war wohl zu viel.

Wir probieren das Drehen nach rechts und links. Dann heben wir richtig ab. Wir fliegen eine Runde über Darmstadt. Es ist ein bisschen wie die erste Fahrstunde: Veen hat seine Fingerspitzen noch am Steuerknüppel, aber ich darf lenken. Es fühlt sich langsam an, aber unter uns brausen die Autos über die A 5, und wir sind schneller als jeder schwarze BMW auf der linken Spur. Tempo 200. Eigentlich fühle ich mich hier oben sicherer als zwei Meter über dem Boden, die Chance, mit einer falschen Bewegung gleich auf den Rasen zu schlagen ist, wesentlich geringer. Aber erstaunlich, wie bedrohlich Strommasten aussehen können, wenn man über sie hinwegfliegt. Mein T-Shirt saugt sich unter den Achseln langsam voll Schweiß, dabei ist es gar nicht warm.

Veen hat zum Glück Nerven stark wie Hochspannungsleitungen. Bevor wir landen, lässt er den Hubschrauber noch einmal in der Luft stehen, und ich soll versuchen, ihn ganz langsam nach vorn zu bewegen. Ich habe ein Dutzend Versuche, und ohne Veen wären wir jeweils nach zehn Sekunden abgestürzt. Ich schiebe die rechte Hand einen Hauch nach vorne, es passiert nichts, also noch einen Millimeter, dann erst reagiert der Hubschrauber, aber viel zu heftig, also wieder nach hinten ziehen. Mit einer kurzen Verzögerung bäumen wir uns auf, Mist, schon wieder zu viel, also ausgleichen, irgend-

wie schwappen wir jetzt nach links, also wieder nach rechts steuern, zack, zu viel, nach vorn geht es plötzlich auch wieder, und nach unten, wieso eigentlich? – und spätestens da wären wir dann abgestürzt. Zum Glück hat Veen das Steuer nicht losgelassen. Er landet anschließend sicher und sanft, als würden wir auf einer Sahne-tone aufsetzen.

Eigentlich müssten solche Schnupperkurse illegal sein, denn jemanden eine halbe Stunde fliegen zu lassen ist allerschwerstes Anfixen: Kaum stehen wir auf dem Asphalt, will ich wieder rauf. Die Handflächen noch feucht, unter den Armen Schweißflecken und ein leicht verschobenes Körpergefühl, so wie man nach einem Tag auf der Skipiste noch eine halbe Stunde lang glaubt, Bretter unter den Füßen zu tragen. Aber es ist geil. Ein Pilotenschein kostet übrigens um die 25 000 €. Ich muss da mal mit meiner Bank reden.

Starterlaubnis

Zweistündiger Kurs inklusive 30 Minuten Flugzeit. Termine nach Vereinbarung. Teilnehmer benötigen ein Flugtauglichkeitszeugnis.

Heli Transair GmbH Frankfurt, Egelsbacher Flugplatz, 63329 Egelsbach, Tel. 06103/941 50, www.helitransair.de, Preis im Zweiteiler Robinson R22: 362 €.



Zum Glück sitzt in den Hubschraubern von Heli Transair immer jemand daneben, der wirklich fliegen kann