Zwanzig Minuten Nervenkitzel, 100 % Neidgarantie

Starke Hilfspiloten-Gefühle im Leichthubschrauber

Von Thomas Kirstein

Egelsbach ▪ Der uralte Traum vom Fliegen ist für große Teile der Menschheit längst Normalität geworden: Mehr oder minder bequem platziert bewältigt der Durchschnittsreisende mehr oder minder fein bewirtet die Distanzen nicht in Sieben-, sondern in Tausendmeilen-Stiefeln. Die Flugreise ist im Grunde genommen nichts anderes als eine vom Boden abgehobene Bustour, bei der es Stewardessen, aber keinen Halt für die Pinkelpause gibt. Mal ehrlich: Mit den Pionieren der Luftfahrt oder 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 Hubschraubers…

Da stehen wir nun zu viert auf dem Flughafen Egelsbach und beäugen leicht misstrauisch jenes Fluggerät 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 ähnelt verdächtig einem Fahrradlenker. In diesem Modell also soll der mit der Aufforderung „Werden Sie Ihr eigener Pilot" bewerbene „Heli-Schnupperkurs" stattfinden.

Wer's nachmachen möchte: Heli Transair bietet regelmäßig „Schnupper-Kurse" auf dem Flugplatz Egelsbach an. Eine ganz billige Mischung aus Vergnügen und Nervenkitzel ist das freilich nicht: Der Crashkurs und ein etwa 20-minütiger Flug kosten regulär 299 Euro (ein echter Heli-Flugschein kommt auf rund 25 000 Euro). Leser der Offenbach-Post sparen, wenn sie ihre Abo-Plus-Karte vorlegen. Günstiger sind Rundflüge, die Heli Transair an Samstagen anbietet. Für 99 Euro geht es im großen Helikopter 20 Minuten in die Luft, Abo-Plus-Kunden sparen fünf Euro. Kontakt: 06103/94150

Es handelt sich um einen Leichthubschrauber des Typs Robinson R22 - 6,70 Meter lang, 2,70 Meter hoch, rund 200000 Euro preiswert; 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 Ami einen Helikopter im Vorgarten stehen haben kann. Ich verkneife mir die dumme und möglicherweise verunsichernde Bemerkung, dass der Apparat wie eine Isetta auf Kufen mit Rotor und Schwanz wirke.

Alexander, Christian und ich geben zunächst die Coolen, während Andi die Rolle des erklärten Flugangsthasen 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 reingekriegt, das verschiebt hier alles, ihr müsst euch ein bisschen gedulden", bittet Heli-Transair-Chef Dirk Herr um Verständnis - die Schnupperkurse sind ja nur ein kleines Segment seines VIP-, Business-, Transport-, Rundflüge und Pilotenausbildung umfassenden Angebots.

Der als Fluglehrer vorgesehene Prominenten-Pilot Jan Veen muss im schnellen Agusta-Helikopter den Kurier machen, anstatt blutigen Anfängern im Klein-Heli beizustehen. Dabei hatte Veen unseren Zitter-Andi so schön beruhigen wollen: „Keine Angst, mit dir fliegt ich nur fünf Meter über dem Boden, da kannst du immer noch abspringen…"

Die Wartezeit wird mit Erzählungen aus der persönlichen Luftverkehrsgeschichte überbrückt. Andi (41) berichtet, wie er einst seinen Jungfernflug unter Einfluss von Nachmittags als personifizierte Beruhigung und Vermittlung eines unerschütterlichen Sicherheitsgefühls erweisen soll. Thijs Pieterse heißt unser Instruktor. Der 44-Jährige stammt aus Südafrika, verdient sein Geld in erster Linie als Ingenieur bei einem Hubschrauberhersteller und ist seit zehn Jahren Helikopter-Pilot mit Leib und Seele. Uns Laien vermittelt er sein Wissen anschaulich in bestem Deutsch, das nur durch einen leichten niederländischen Akzent und bayrischen Einsprengsel Herkunft und Istrufliche Wirkungsstätte verrät.

Nach dem Crashkurs, der am Helikopter technische und im Schulungsraum auch aerodynamische Erkenntnisse gebracht hat, dürfen wir uns in Sachen Flugtechnik schlauer fühlen als der Durchschnitt der Bevölkerung. Während einer Vorführkontrolle hat Thijs 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 Rotorflügel Höhe, Richtung und Geschwindigkeit? Und, ganz wichtig für unseren Andi: Warum fällt so ein Vogel nicht wie ein Stein runter, wenn der Motor ausgesetzt? Weil, einfach gesagt, der Pilot in den Leerlauf schalten kann, so dass der Luftstrom die Flügel weiter am 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 gesenkgliedrigen 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 Hebel links vom Flugschüler beziehungsweise rechts vom Lehrer bestimmt das Auf und Ab, sein drehbarer Griff die Stärke des Schubs. Der „Fahrradlenker" ist für die Richtungsänderungen nach links und rechts und nach vorne und nach hinten verantwortlich. „Das hört sich alles sehr kompliziert an, ist aber irgendwann wie Fahrradfahren", behauptet der Fluglehrer.

Derart informiert und vorbereitet betreten wir wieder den Start- und Landeplatz von Heli Transair. Andi macht den Anfang und steigt nach zwanzig Minuten in der Luft mit einem stolzen und seligen Gesichtsausdruck aus, als wäre nicht ein betagter Skoda, sondern eine Robinson 22 sein Alltagsfahrzeug. „Einfach klasse, einmalig!", schwärmt er gleich los. Alexander nimmt seinen Platz ein und kann ihm zwanzig weitere Minuten später nur noch beipflichten. Dann bin ich an der Reihe.

Ob man mir ansieht, dass die Coolness nur Fassade ist und sich in meinen Gedärmen an die erste Fahrstunde vor 30 Jahren zu erinnern scheinen? Mir ist beim Einsteigen jedenfalls leicht mulmig 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, senkt sich der Blutdruck. Nebenan sitzt ja Thijs als „Pilot in command", und der erklärt nicht nur ruhig und besonnen, was ich tun muss. Er hat auch das gleiche Sortiment an Bedienelementen zur Verfügung und damit natürlich die Herrschaft über den Drehflügler inne. Egelsbach-Tower gibt die Asphaltpiste frei, wir heben behutsam senkrecht ab, und ich muss in drei Metern Höhe bewältigen, was Alkoholsündern bisweilen am Boden abverlangt wird. „Bleib genau auf dem geraden gelben Strich, die Pedale ganz sanft streicheln, ein bisschen nach links, 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 Anweisung eine meiner Meinung nach formvollendete 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 erspäht hat. 1300 Fuß, also rund 390 Meter, sind erlaubt, 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, erfahre ich von Thijs über Funk. Ich selbst bin nicht fähig, auch nur eines des knappen Dutzends Instrumente annähernd zu beachten, sondern völlig damit beschäftigt, mich bei der Bedienung des Steuers nicht allzu sehr zu verkrampfen. Einfach die Hand locker auf dem Oberschenkel liegen lassen und lenken, meint meine Lebensversicherung neben mir.

„Siehst du den Turm auf dem Berg, den wir gerade an." Ich sehe keinen „Turm auf einem Berg" und orientiere mich stattdessen an einem kirchturmartigen Gebäude in der Ebene, das in etwa in der gleichen Richtung liegt. Einfacher zu befolgen ist die Empfehlung, den Vogel mittels Horizont und Fliegenschiss auf der Kanzelscheibe halbwegs in der Waagerechten zu halten.

Als die Kufen der Robinson aufsetzen und die Erde mich wohlbehalten wieder hat, fällt erheblicher Stress von 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 Thijs eigentlich nur die Illusion verschafft hat, ich hätte wenigstens zeitweise ein Fluggerät beherrscht.

Dass der Schaumstoffgriff der Höhensteuerung peinlich durchgeschwitzt ist, messe ich offiziell der Temperatur in der Kanzel zu. Ansonsten habe ich die Zeit in der Luft ohne unangenehme körperliche Reaktionen überstanden, Thijs' schonender Flugweise sei Dank.

Mit meinen drei Flieger-Kameraden Christian, Alexander und dem jetzt Ex-Flugangsthasen Andi bin ich mir bei der Verabschiedung absolut einig: Ein solches Erlebnis und derart intensive Einblicke ins Metier der tapferen Helikopterpiloten sind nicht jedem vergönnt. Wir nehmen uns schon mal vor, bei Gelegenheit unsere neuen Kenntnisse herauszustellen, indem wir etwa die Heckrotor-Beherrschung durch einen über unserer Stadt kreisenden Polizei-Hubschrauberführer mit Expertenmiene kritisieren. Es will ja länger als nur einen kurzen Moment ausgekostet sein, was die Firma Heli Transair auf Werbeblättern versprochen hat: „100 % Neidgarantie".

Den Auftakt vom Schöner Protzen erlebt die eigene Familie, die am Abend dieses denkwürdigen Herbsttages einen gesund heimgekehrten, frisch gebackenen Helden der Lüfte empfangen darf. Ich spiele auf die Fernseh-Krimiserie „Magnum" an, in der ein toller Hubschrauberpilot als Freund und meist unfreiwilliger Helfer des Detektivs eine wichtige Rolle spielt, als ich Weib 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 Thijs 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 eventuelles Kondenswasser. Der Südafrikaner ist beim Schnupperkurs als Fluglehrer eingesprungen, weil Jan Veen (rechts im roten Overall mit Heli Transair-Chef Dirk Herr bei der Routenplanung) einen kurzfristigen Kurierflug übernehmen musste. Seinen vier Schützlingen Andi, Alexander, Christian und Thomas (linkes Foto) gesteht er nach den jeweils zwanzigminütigen Flügen durchweg passable Leistungen zu. *Fotos: Kirstein*