

Die Firma Heli Transair bringt am Egelsbacher Flughafen Prominente, Pilotenschüler und Neugierige in die Luft



Noch ist der Kragen blütenweiß. Aber bald werden Sponsoren Jan Veens Hemden nutzen, um für sich zu werben. Das ist ein Symptom für die wachsende Popularität des Langener Piloten, der Stammgast in diversen Fernsehsendungen ist. Fotos: alk

Star unter den Piloten begann seine Karriere als Kaffeekocher

Jan Veen verbreitet Leidenschaft für Hubschrauber - bei Schülern und über Medien

Vom Kaffeekocher zum Herrn der Lüfte: Auf Umwegen ist Jan Veens Traum wahr geworden. Der 31-jährige Langener ist vermutlich Deutschlands berühmtester Hubschrauberpilot. Die Zeitungsartikel über Veen und die Egelsbacher Firma Heli Transair, zu deren Gesellschaftern er zählt, füllen ein kleines Buch. In Fernsehmagazinen und Shows ist Jan Veen Stammgast. Seinen nächsten Auftritt hat er am Mittwoch, 30. Mai, um 20.15 Uhr bei RTL: Dann soll er in der Sendung „Unglaublich!“ Barbara Schöneberger das Fliegen beibringen. Die Popularität des Piloten und Ausbilders wird sich demnächst sogar auf seinem Hemdkragen widerspiegeln. Derzeit verhandelt er mit Firmen, die das Stückchen Stoff unter dem stets freundlich lächelnden Gesicht nutzen wollen, um für sich zu werben.

Der Wunsch, Pilot zu werden, trieb den in Ober-Roden und Dietzenbach Aufgewachsenen schon in früher Jugend um. Veen kam vorübergehend vom Kurs ab, als er bei Luftbansa nicht landen konnte und im Auswahlverfahren scheiterte. Der nächste Schlag folgte bei der Bundeswehr, die den 1,95 Meter-Mann um zwei Zentimeter zu groß fürs Cockpit befand. Daraufhin orientierte Veen sich um, beschloss Arzt zu werden und spezialisierte sich auf den Rettungsdienst doch noch in die Lüfte zu steigen.

Es kam anders. Veen jobbte als Kaffeekocher und Hubschrauberputzer bei Heli Transair am Egelsbacher Flughafen und bekam plötzlich die Chance, eine Pilotenausbildung zu machen. „Ich hatte unglaubliches Glück.“ Seit 1999 steuert er Hubschrauber. Mittlerweile ist er selbst Ausbilder - für Privat- wie Berufspiloten und sogar für Fluglehrer. Auch als Sachverständiger fürs Luftfahrtbundesamt und Prüfer für die Landesluftfahrtbehörde fungiert Veen.

Prominente durch die Lüfte zu chauffieren, ist weiterer Teil seines Alltags. Die Schuhmacher-Brüder hat er zu Autorennen geflogen. Elton John und Mick Jagger zu Konzerten und viele Manager zu eiligen Terminen. Mit inte-

ressanten Menschen auf engem Raum im Hubschrauber zu sitzen und sie kennen zu lernen, ist eine der Privilegien, die der ungewöhnliche Beruf mit sich bringt. Wenn Veen sich einen Passagier wünschen dürfte, viele seine Wahl auf Pierce Brosnan. „Den würde ich gerne fragen, wie die Rolle des James Bond sein Leben geprägt hat.“

Doch der Kontakt zu den Berühmten und Erfolgreichen ist ihm nicht das Schönste an der Arbeit. Die größte Freude bereitet es dem 31-Jährigen, anderen das Fliegen beizu-

selbst einen Hubschrauber in die Luft bringen. „Viele bedanken sich hinterher für das einschneidende Erlebnis, das ihr Leben verändert hat. Das klingt kitschig, aber es bedeutet mir sehr viel.“

Veens Philosophie ist, dass jeder den Umgang mit Hubschraubern erlernen kann - „so wie Rollschuh- oder Fahrradfahren“. Nur der finanzielle Aufwand ist beim Fliegen etwas größer. Rund 25000 Euro muss hinblättern, wer es zum Piloten bringen möchte. Rund 55 Übungsstunden mit Fluglehrer sind die Regel.

Theorie und 20 Minuten in der Luft beinhaltet. Rund 1000 solcher Schüler hat Veen bereits zum Abheben gebracht. Und dabei festgelegt, dass sich Frauen zunächst oft geschickter anstellen. „Mehrere Dinge gleichzeitig zu tun, fällt denen ja bekanntlich leichter.“ Und die Anforderung an Motorik und Konzentration gleichzeitig zeichne das Steuern eines Hubschraubers aus. Fliegen sei wie das Jonglieren mit vier Bällen, vergleicht Veen.

„Und irgendwann glaubt jeder Pilot: Jetzt bin ich Supermann und kann alles“, weiß er. Von dieser gefährlichen Illusion sei er grundauch geheit, nachdem ihn auch Überheblichkeit in lebensbedrohlichen Situationen brachte. Einmal war er mit einem Schüler unterwegs, als er zu spät eingriff. „Wir sind mit 80 Stundenkilometern aufgeschlagen. Der Hubschrauber war kurz davor, sich zu überschlagen. Das konnte ich gerade noch verhindern. Wir hätten das sonst beide nicht überlebt.“ Dass Veen zudem bereits mehr Triebwerksausfälle überstanden hat, als in drei Piloten-Karrieren statistisch zu erwarten sind, hat ihn bei aller Lockerheit den nötigen Respekt vor Fliegen dauerhaft gelehrt. Als „Gottesgeschenk“ bezeichnet er die brenzligen Situationen, die er überstehen durfte. Denn die dabei gesammelten Erfahrungen kommen ihm nun zugute.

Beruflich ist Veen rundum zufrieden und wünscht sich nur, dass es der Firma dauerhaft gut gehen möge. Seine privaten Ziele klingen ambitionierter: Nachdem er die Traumfrau schon gefunden hat, mit der er in Langen lebt, möchte er in den nächsten Jahren zwei Kinder in die Welt setzen. Damit er sich der Familie widmen kann, würde er den beruflichen Einsatz grade reduzieren. Derzeit hat seine Arbeitswoche meist sieben Tage. Und die Arbeitstage sind nicht selten 15 Stunden lang. So begehrt, wie der sympathische Pilot derzeit bei Medien, Flugschülern und eiligen Prominenten ist, dürfte das Kürzertreten die größte berufliche Herausforderung des Star-Fliegers werden. ALEXANDER KOFFKA



Auch Fernseh-Moderator Marco Schreyll (links) fühlt sich bei Jan Veen im Cockpit wohl: Unlängst drehten die beiden in Egelsbach als Vorbereitung auf die RTL-Show „Unglaublich!“.

Heli Transair gibt es seit knapp 20 Jahren. Um effizienter zu werden, hat sich die Firma mit zuvor weit verzweigtem Angebot gespalten. Die neu gegründete Heli Transair European Air Services GmbH beschäftigt zehn Mitarbeiter und sitzt mit Hangar und Büro am Egelsbacher Flughafen. Sie ist auf Rundflüge, Piloten-Ausbildung, Personen- und Frachtbeförderung sowie Firmenveranstaltungen spezialisiert. Immer häufiger mieten sich Unternehmen für einen Tag bei der Helikopter-Firma ein, um Kunden oder Mitarbeitern Flüge oder Schnupperkurse zu bieten, berichtet Geschäftsführer Dirk Herr. Bei Formel 1-Rennen betreiben die Egelsbacher den Landeplatz des Hockenheimrings. Kontakt: ☎ 06103/94150 oder:

@ www.helitransair.com

bringen. Zu erleben, wie Schüler von der Begeisterung erfasst werden, sei immer wieder ein Erlebnis. „Da passiert richtig etwas“, schwärmt er vom Leuchten in den Augen jener, die zum ersten Mal

Nur ein Gefühl dafür zu bekommen, wie es ist, selbst einen Hubschrauber zu steuern, ist erschwerlicher: Ab 299 Euro kostet bei Heli Transair eine „Schnupperstunde“, die 60 Minuten

Hurra, ich kann fliegen! Vom erhebenden Gefühl einer schönen Illusion

Der Erfahrungsbericht eines Schnupperkurs-Piloten

Zu viert stehen wir auf dem Flughafen Egelsbach und beäugen jenes Gerät, das uns in die Lüfte befördern soll. Seine Kanzel bietet zwei Personen Platz, vor jedem Sitz befinden sich zwei Pedale, und die zentrale Steuereinheit vor der Konsole ähnelt einem Fahrradlenker.

In diesem Modell also soll der mit der Aufforderung „Werden Sie Ihr eigener Pilot“ beworbene „Heli-Schnupperkurs“ stattfinden. Es handelt sich um einen Leichtubschrauber des Typs Robinson R22 - 6,70 Meter lang, 2,70 Meter hoch, rund 200000 Euro preiswert. Er hat hinter den Sitzen einen vierzylinder-Motor, der sich mit 35 Liter Flugbenzin auf 100 Kilometer begnügt und es auf bis zu 190 Stundenkilometer bringt. Konstrukteur Frank Robinson soll ihn in den 70er Jahren entwickelt haben, damit sich jeder Ami einen Helikopter in den Vorgarten stellen kann.

Alexander, Christian und ich geben die Coolen, während Andi die Rolle des erklärten Angsthasen auskostet. Der als Fluglehrer vorgesehene Pilot Jan Veen muss den Kurier machen, anstatt blutigen Anfängern beizustehen. Dabei hatte Veen 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 Wartezeit wird mit Erzählungen aus der persönlichen Luftverkehrsgeschichte überbrückt. Andi (41) berichtet, wie er Einfluss von ärztlich empfohlenem Valium und selbst verordnetem Weizenbier antrat. Jetzt gesteht Alexander (36), dass ihm schon ein wenig der Zapfen gehe. Christian (35) und ich (48) schließen uns solidarisch an. Dann schüttelt uns lächelnd die Hände, wer sich im Laufe des Nachmittags als personalisierte Beruhigung 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 vermittelt er sein Wissen anschaulich in bestem Deutsch, das durch niederländischen Akzent und bayrische Einsprengsel Herkunft und berufliche Wirkungsstätte verrät.

Nach dem Crashkurs, der am Helikopter technische und im Schulungsraum aerodynamische Erkenntnisse gebracht hat, dürfen wir uns in Sachen Flugtechnik schlauer fühlen als der Durchschnitt der Bevölkerung. An der Tafel verklärte 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 aussetzt? Weil der Pilot in den Leerlauf schalten kann, so dass der Luftstrom die Flügel am Rotieren hält und Manövrierbarkeit gewährleistet. Wir werden auch in die Geheimnisse der 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. Derart informiert und vorbereitet betreten wir den Start- und Landeplatz. Andi macht den Anfang und steigt nach zwanzig Minuten in der Luft mit selbigem Gesichtsausdruck aus. „Einfach klasse, einmalig!“, schwärmt er. Alexander nimmt seinen Platz ein und

360-Grad-Drehung. Kurz darauf dürfen wir uns laut Tower in die Höhe schrauben. 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 fliegen, erfahre ich von Thijs über Funk. Ich selbst bin nicht fähig, auch nur eines des knappen Dutzends In-



Mit dem Gefühl, Außergewöhnliches geleistet zu haben, verlassen die Schnupperpiloten nach 20 Minuten das Fluggerät. Foto: Kirstein

kann ihm zwanzig weitere Minuten später nur beipflichten. Dann bin ich dran. Ob man mir ansieht, dass die Coolness nur Fassade ist? Mir ist beim Einsteigen jedenfalls 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. Nebenamtlich sitze ich als „Pilot in command“ und erkläre nicht nur besonnen, was ich tun muss. Er hat auch das gleiche Sortiment an Bedienelementen zur Verfügung und damit die Herrschaft über den Drehflieger inne.

Egelsbach-Tower gibt die Piste frei, wir heben behutsam senkrecht ab, und ich muss in drei Metern Höhe bewältigen, was Alkoholikündern 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

strumente zu beachten, sondern damit ausgelastet, bei der Bedienung des Steuerers nicht völlig zu verkrampen. Einfach die Hand locker auf dem Oberschenkel liegen lassen und lenken, meint die Lebensversicherung nebenan.

„Siehst du den Turm auf dem Berg, den steuerst du auf einem Berg“. 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 wohlbehaltend wieder hat, fällt erheblicher Stress von mir ab und macht dem Gefühl Platz, Außergewöhnliches geleistet zu haben. Daran ändert auch die Erkenntnis nichts, dass mir Thijs nur die Illusion verschafft hat, ich hätte wenigstens zeitweise ein Fluggerät beherrscht.

Dass der Schaumstoffgriff der Höhensteuerung peinlich durchgeschwitz 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!

THOMAS KIRSTEIN