

## Schnupperflug als Abenteuer

# Und er bewegt sich doch

Mein Name ist Airwolf: Wie man nach einer Stunde Theorie einen Helikopter steuert

Der kleine Junge ist von diesem Geschenk ganz verzaubert: ein knallroter Propeller auf einer Abschlussschraube, die man in die linke Hand nimmt. Der kleine Junge zieht an der Schnur, der Propeller hebt sich in die Luft und landet sanft im Gras. „Das ist ein Hubschrauber“, sagt der kleine Junge. „Wenn ich groß bin, will ich Hubschrau-

berpilot werden.“ Das war vor vielen, vielen Jahren.

„Es ist ganz einfach“, sagt Dirk. „Du ziehst mit der linken Hand den Pitch, der ist für Auf und Ab verantwortlich. Du hast vorne die Pedale, mit denen der Heli links oder rechts um die eigene Achse dreht. Und du hältst den Stick in der Rechten, mit dem du den Rotor und damit auch den Hubschrauber lenkst.“

Ja ja, alles sehr einfach. Es tut gut, die Hände an den Hosenseiten trocken zu streifen. „So, und nun lass' die Kiste mal an.“ Auf der Start-Checkliste stehen zum Teil rätselhafte Worte. Doch nach gut einer Minute hat die EC 120 aus dem Hause Eurocopter ihre volle Drehzahl erreicht, die Instrumente zeigen an: Die Maschine ist startbereit.

Auf der moving map vor dem Copiloten-Sitz sieht man etwas nördlich den Frankfurter Flughafen, direkt voraus die A 5 nach Karlsruhe. „Delta Hotel Romeo India Kilo, erbitte Freigabe für Schulungsflug über Flugplatz Egelsbach.“ Der Mann im Tower sieht keine größeren Probleme. Der Mann im Tower sitzt auch nicht in dieser Glaskabine, über der sich der Rotor 500-mal pro Minute dreht und dabei viel Kraft entwickelt. Kraft, die es zu beherrschen gilt, will man nicht eine Million Euro zu Schrott machen. Der Mann im Tower hat's gut.

Es ist erstaunlich leise im Cockpit. Die Bose-Kopfhörer halten den Lärm ab. „Du bedienst jetzt erst einmal jedes Element separat. Fang' mit dem Pitch an. Langsam ziehen.“ Junge, Junge. Ein dezenter Zug, der Heli fängt leicht zu schwimmen an; noch mehr, der Heli hebt sich, hebt sich, hebt sich. „Den Pitch so senken, dass wir schweben.“ Dirks Stimme vom Nebensitz klingt gelassen. Piloten sind immer gelassen. Auch wenn ein Greenhorn links neben ihnen mit dem Hubschrauber Jojo spielt. Also: Gelassenheit! Wir fliegen. Schweben. Rauf ein bisschen, runter ein bisschen. „Jetzt am Boden aufsetzen.“ Pitch langsam runter. Eine Bilderbuch-Landung. „Und jetzt die Pedale.“ Da hat man wenigstens Zeit, sich die Hände an den Hosenseiten trockenzureiben.

Der Hubschrauber ist das komplizierteste Fluggerät, das der Mensch je erfunden hat. Die Idee stammt von Leonardo da Vinci. Doch bis zur Verfertigung eines modernen Eurocopters 120 oder der besser bekannten 145 (das ist zum Beispiel die Maschine der Deutschen Rettungsflugwacht am Münchner Klinikum Großhadern) hat es lange gedauert. Weil ein paar Dinge erfunden werden mussten, etwa um zu ver-

hindern, dass sich der Helikopter unter dem Rotor wegen des Trägheitsgesetzes in die entgegengesetzte Richtung dreht. Dafür gibt es den Heckrotor, und der wird mit den Pedalen gelenkt: „Rechtes Pedal, Nase rechts, linkes Pedal, Nase links.“ Sagt Dirk. Nun gut. Drei Meter über dem Boden ein zaghafter Druck mit dem rechten Fuß. Langsam dreht der Heli auf der Stelle. „Ruhig ein bisschen kräftiger!“ Heli dreht sich kräftiger. „Jetzt stoppen.“ Heli stoppt nicht, sondern macht – huiiii – eine Pirouette nach links. „Ein bisschen rechts. So, jetzt austarieren. Wunderbar. Und nun Halbkreise.“

Der Hosenstoff an den Oberschenkeln kriegt wieder eine Dosis Schweiß ab. Und dann geht das plötzlich wunderbar. Vierteldrehung links, rechts. Und ganz herum. Und mit dem Pitch ein bisschen höher. Und runter. Und landen. Grüß Gott, mein Name ist Airwolf.

In Deutschland ist der Hubschrauber immer noch ein Stiefkind der Luftfahrt. Strenge Bestimmungen, lärmempfindliche Menschen (die allerdings den Heli-Transport nach einem Unfall kaum ablehnen würden) und teurer Unterhalt machen das Hubschraubergeschäft schwierig hierzulande. Es gibt 12 000 professionelle Piloten, die „Fläche“ fliegen, aber nur 2000 Heli-Profis. Der Privatpilotenschein kostet schon an die 25 000 Euro. Für die Berufspiloten ist das Vierfache hinzu zu blättern. Die Firma Heli Transair von

Dirk Herr (45, 4500 Flugstunden) hat 25 Angestellte und bietet das volle Programm: Cargoflüge; Service und Umbau aller gängigen Typen von der BO über Eurocopter bis zu Agusta und den altgedienten Jet Ranger; und den Promi-Shuttle-Service, wenn etwa die Schumacher-Brüder zum Job an den Hockenheimering transferiert werden wollen. Deutschlands größte Hubschrauberpilotenschule gehört auch dazu. Und deren neueste Geschäftsidee lautet: der Schnupperflug als Incentive-Abenteuer. Nach einer Stunde Theorie darf man bereits im Cockpit Platz nehmen.

Der Hockenheimering läge jetzt ziemlich exakt südlich. Doch dazu müsste man erst einmal vorwärts fliegen können. „Ich hab den Pitch und die Pedale, du fliegst jetzt mit dem Stick.“ Soso. Ein leichter Druck nach vorne, der Heli neigt sich, nimmt Fahrt auf, und das Gebüsch am Ende der Spielwiese kommt näher. Kommt sehr schnell näher. Ist fast schon da. „Ein bisschen zurück!“ Hoppla, der Sprung nach links war nicht geplant. „Und umdrehen.“ Mit den Pedalen. „Und wieder Fahrt aufnehmen.“ Und dann sagt Dirk: „Das geht ja prima, wir fliegen eine Platzrunde.“ Sagt er so. Und das klingt wieder ziemlich cool.

Jetzt ist das Gebüsch plötzlich weit unter uns, wir steigen auf 1500 Fuß. „Je schneller du fliegst, desto stabiler liegt der Heli.“ Stimmt. Den rechten Unterarm locker auf dem Oberschenkel platziert, die Hand um den Stick gelegt, der Heli macht, was man will. Ziemlich. „Da vorne fliegen wir links von der A 5 nach Süden, dann nach Osten über die Waldschneise.“

Man wird kühn, drückt den Stick noch mehr nach vorne, es sind jetzt fast 160 Stundenkilometer. Welch ein Gefühl. Später wird die Strecke noch hundertmal im Traum geflogen werden, Gedanken werden wach an große Hubschrauberszenen, an den Walkürenritt in *Apocalypse Now*, an *Mission Impossible*, und selbst die TV-Serie *Medicopter* sieht man nun mit anderen Augen.

„Da vorne um das Dorf im Linkskreis und dann Richtung Landebahn.“ Yes, Sir, wird gemacht. Langsam Höhe abbauen, ein kleiner Lupferer über die Eisenbahn, die Landung überlassen wir ausnahmsweise dem Chef im Cockpit. „Haste gut gemacht“, sagt Dirk. Okay, bleibt nur noch die Frage: Wo treibt man die 25 000 Euro für den Schein auf?

Übrigens: Die kleinen, roten Propeller gibt es immer noch zu kaufen. Sind ein hübsches Geschenk. *Karl Forster*

Informationen über die Flugschule unter Telefon 06103/94150 oder im Internet [www.helitransair.com](http://www.helitransair.com).



Heißer Sitz: Nach kurzer theoretischer Einweisung in die Geheimnisse eines Helikopters wird es ernst. Die linke Hand zieht den Pitch, der für das Auf und Ab verantwortlich ist und die Pedale entscheiden, ob sich das Fluggerät nach links oder rechts um die eigene Achse dreht. Und was macht die Rechte? Sie steuert mit dem Stick den Rotor und damit den Hubschrauber, und der ist, wie man weiß, das komplizierteste Fluggerät, das der Mensch je erfunden hat. Jetzt heißt es nur noch, auf den Flugschein sparen. Fotos: Florian Wagner (3), Eurocopter