



Dem Himmel so nah: Schnupperkurse im Hubschrauberfliegen

Im hessischen Egelsbach dürfen Laien Hubschrauber fliegen. Nicht nur mitfliegen, sondern selber das Steuer übernehmen. In echt und nicht etwa am Simulator. Bei einem Schnupperkurs ging der Redaktionsleiter der HESSISCHEN WIRTSCHAFT, Gordon Bonnet von der IHK Wiesbaden, nicht nur in die Luft, sondern auch an die eigenen Grenzen.

Sanft ziehe ich mit der linken Hand an dem „Pitch“, einem gummiummanteltes Rohr, was so ähnlich aussieht und sich auch so anfühlt wie eine Handbremse. Doch anstatt den Wagen abzustellen, sause ich mit irrer Geschwindigkeit 150 Meter in die Luft. Ganz gerade, wie im Hyperaufzug eines Wolkenkratzers. Allerdings ohne festen Boden unter den Füßen, wie mir schlagartig bewusst wird. Ich fliege! Im Vergleich dazu verhält sich der Flug mit einer Airbus-Maschine wie eine Busfahrt zu einem Autorennen auf dem Hockenheimring.

Doch von Anfang an: Das Unternehmen Heli Transair European Air Services GmbH mit Sitz am Flughafen in Egelsbach bietet Schnupperkurse im Hubschrauberfliegen für Jedermann an. Zumindest für jeden, der sich die 299 Euro leisten kann. Vielleicht eine interessante Option für Manager oder Geschäftsführer, die beruflich jeden Tag große Verantwortung tragen und Risiken eingehen, aber auch privat den Nervenkitzel und den ungewöhnlichen Kick suchen. Oder für Leistungsträger und Verkäufer im Unternehmen, die anstelle von finanziellen Gratifikationen durch das Inaussichtstellen von ungewöhnlichen Incentives zu Höchstleistungen animiert werden sollen. Wir wollten wissen, was uns da genau erwartet und haben uns zum Schnuppern der Höhenluft angemeldet.

„Warum fliegt ein Flugzeug?“

Zwischen Offenbach und Darmstadt führt von der A 661 eine kurze Abfahrt nach Egelsbach. Vorbei an Wiesen und Feldern führt eine lange Gerade zum Flugplatz. Dort prangt in großen Lettern der Unternehmensschriftzug der Heli Trans Air. Doch bevor es auf das Flugfeld geht, steht eine Einweisung in die Grundtechniken des Fliegens auf dem Programm.

„Warum fliegt ein Flugzeug“, fragt mich Jan Veen im Schulungsraum. Der 31-jährige Langener sieht mit seinen 1,95 m Körpergröße, stahlblauen Augen und strahlendweißen Zähnen wie der Inbegriff des Piloten aus. Kein Wunder, dass er häufig Promis durch die Lüfte kutschiert und aufgrund seiner eigenen Medienpräsenz selbst einen gewissen Bekanntheitsgrad erreicht hat. Erst Ende Mai brachte er Barbara Schöneberger in der RTL-Show „Unglaublich“ das Fliegen bei. Seit 1999 ist er bereits Hubschrauberpilot, ein seltener Beruf, von denen es nur rund 1.500 in Deutschland gibt. Zum Vergleich: Berufspiloten für Flugzeuge gibt es rund 20.000.

Die Antwort auf seine Frage fällt mir schwer und ich höre mich von Auftrieb, Luftdruck und Winden stammeln. Dabei ist es viel Banaler: „Weil es Flügel hat.“ Ich merke, dass mein schulisches Physikwissen mittlerweile verblasst ist, doch die folgenden Erklärungen leuchten mir ein. Bei einem Hubschrauber verhält es sich grundsätzlich nicht anders: Auch er fliegt aufgrund seiner Flügel, die sich jedoch Rotorblätter nennen und ständig in Bewegung sein müssen. Anderenfalls fiel der Helikopter vom Himmel wie ein Stein. Der Rotor teilt die Luft in zwei Ströme, wobei der eine über die Oberseite des Rotorblattes einen längeren Weg zurücklegt, als der andere über die Unterseite. Da sich beide Seiten gleichzeitig bewegen, muss der obere Luftstrom schneller fließen als der untere. Dadurch entsteht unter dem Rotorblatt ein höherer Druck, die dem Hubschrauber zusammen mit der Sogkraft seinen Auftrieb verschafft.

Nach einer Stunde aufschlussreicher Theorie trennt mich nichts mehr von dem komplizierten Fluggefährt und wir laufen auf das Flugfeld, wo ein dunkelblauer Helikopter auf uns wartet. Der Robinson R 44 hat 4 Sitze, ist knapp 12 Meter lang, 2 Meter breit und 1.100 kg schwer. Mit seinen 225 PS bringt er es auf mehr als 200 Stundenkilometer. Kosten: Etwas mehr als eine Viertelmillion Euro. Ich nehme auf dem Pilotensitz Platz, wobei es beruhigenderweise gleich zwei Pilotensitze mit doppelter Ausstattung der wichtigsten Steuerelemente gibt.

„Ein wenig zu stark gedrückt und wir würden zerschellen“

Jan Veen lässt den Motor an und der Vogel fängt gehörig an zu vibrieren und macht einen ordentlichen Lärm. Doch dank Kopfhörer und Mikrofon können wir beide uns gut verstehen,

wir einigen uns auf das „Du“ für schnelle Befehle, bis auch schon die Freigabe der Piste aus dem Tower kommt. Wir heben ab in die Lüfte. Dort erklärt mir Jan den Pitch, der den Helikopter nach oben und unten bewegen lässt. „Dein Job ist es jetzt, den Hubschrauber konstant auf einer Höhe von 20 Metern zu halten.“ Leichter gesagt als getan, denn hier ist Millimeterarbeit gefragt. Ein wenig zu stark gedrückt und wir würden am Boden zerschellen, wie mir Jan versichert. Doch nach ein bisschen probieren, habe ich es raus und kann den Hubschrauber sicher absetzen „ohne ihn zu schrotten“.

Allerdings sollte das nicht alles gewesen sein. Nun sind die Pedale an der Reihe, mit denen sich das Heck drehen lässt. Wieder ist ein sanfter Druck gefragt. „Frauen verfügen über die bessere Feinmotorik und haben damit weniger Schwierigkeiten“, erklärt Jan. Aha! Offenbar verfüge ich über wenig weibliche Gene, denn bei mir dreht sich der Helikopter gleich so schnell in eine Richtung, dass mir fast schwindelig wird. Schließlich habe ich aber auch dafür ein Gefühl entwickelt und wähne mich bereits als König der Lüfte, als ich dazu aufgefordert werde, nun auch noch das Steuer in die Hand zu nehmen. Hiermit lässt sich die Maschine in alle Himmelsrichtungen dirigieren. Für einen absoluten Anfänger wie mich ein schwieriges und gefährliches Unterfangen. Dies sieht auch Jan so und wir verlagern das Flugtraining auf 400 Meter Höhe, wo Hindernisse rar gesät sind.

Aus der aufgebauten Anspannung wird purer Spaß. Bei phantastischer Aussicht fliege ich Steilkurven, drehe nach rechts und links, steige in die Höhe und umkreise einen Turm. Unter mir Bäume, Strommasten und die Autobahn. Rollenwechsel: Ich bin Pilot und Jan schaut zu. Unfassbar. Doch als eine kleine Böe den Helikopter streift wird mir mulmig, Angstschweiß rinnt über meine Stirn und ich überlasse wieder dem Profi die Instrumente. So einfach ist fliegen dann eben auch wieder nicht. Jan hat die Maschine jedoch nach Sekunden wieder unter Kontrolle und zeigt mir beim Landeanflug, wie man selbst bei einem Ausfall des Motors sicher den Boden erreicht. „Einer meiner Spezialitäten“, sagt er und grinst mein bleiches Gesicht an. Ich bin froh wieder auf Gras zu treten und kann kaum glauben insgesamt nur eine knappe halbe Stunde in der Luft gewesen zu sein. Und dennoch: Das Flugfieber hat mich gepackt!

Foto und Text: Gordon Bonnet, IHK Wiesbaden

Externe Links:

[Link zur IHK Wiesbaden, Magazin Hessische Wirtschaft \(http://www.ihk-wiesbaden.de/index.php?id=81\)](http://www.ihk-wiesbaden.de/index.php?id=81)
[Internetseite des Veranstalters \(http://www.helitransair.com\)](http://www.helitransair.com)

Dokument-Nummer: 12075

© Industrie- und Handelskammer Darmstadt

Für Richtigkeit der in dieser Website enthaltenen Angaben können wir trotz sorgfältiger Prüfung keine Gewähr übernehmen.