

HÖLLENRITT AM HIMMEL

TEXT: KARL FORSTER FOTOS: FLORIAN WAGNER

Hubschrauberfliegen ist der neue
Trendsport für hartgesottene Abenteurer.
Denn nichts ist so schwierig, wie auf
dem Weg nach oben durchzudrehen.
Wer nur einen Fehler macht, ist tot.
Und Fehler kann man viele machen

Diese Wolke. Diese gottverdammte Wolke dort oben im Tal zwischen den beiden Hügeln. Flori flucht leise vor sich hin und versucht auf der Flugkarte, die auf dem Brett, das an seinem rechten Oberschenkel festgeschnürt in einer Klarsichthülle steckt, einen Ausweg zu finden. Denn erstens sind Wolken für einen kleinen Hubschrauber wie diese Robinson R 22 voll tödlicher Gefahren, und zweitens liegt exakt hinter dieser Wolke der kleine Flugplatz von New Guyama. Neben dem Landeplatz ist ein Bretterverschlag, der den Piloten als Toilette dient. In dem Klo steht an der Wand ein Spruch, den er nach Hause mitzubringen hat, sonst hat er die Aufgabe „Cross Country Flug mit drei Zielen“ nicht erfüllt. Und Martin, sein Fluglehrer, wäre recht enttäuscht. Also: diese Wolke. Flori zieht die Robinson R 22 gegen ein paar böserartige Leewirbel hoch, auch wenn die Maschine noch so bockt; er umfliegt den linken Hügel mitsamt der blöden Wolke und versucht, den Flugplatz mit dem Bretterklo und dem Spruch an der Wand von Westen her aufzuspüren. Mittlerweile drängt ihn nicht nur die Aufgabe des Fluglehrers, sondern auch ein zur Bestimmung des gesuchten Ortes eher passendes Bedürfnis.

Zwei Stunden später verliert er nicht ohne Stolz vor Martin und den anderen das Toiletten-Graffiti: *A man is a man if he can say no!* Klar, die Drinks heute abend gehen auf ihn. Das gehört dazu, wenn man im Rahmen der Ausbildung zum Heli-

Piloten den ersten Querfeld-einflug erfolgreich überstanden hat. *Learn to fly with the professionals* ist das Motto der Flugschule Helipro hier in San Luis Obispo, Kalifornien. Doch zum Ausbildungsprogramm gehört nicht nur, böse Wolken auf der Suche nach einem Toilettenspruch zu umfliegen, sondern auch jenes ganz spezielle Lebensgefühl aus der Mischung von Flughafengeruch, Männerpension und kalifornischer Leichtigkeit, die hier, ziemlich in



HUBSCHRAUBERPILOT – DER TYP MANN, AUF DEN DIE FRAUEN TOTAL FLIEGEN

der Mitte zwischen San Francisco und Los Angeles, die Menschen geprägt hat. Kein schlechter Platz, um sich einen Traum zu erfüllen: den Traum, zum König der Lüfte zu werden, den Traum, Hubschrauber zu fliegen.

Bubenträume, Männerträume, Menschenträume. Wer kennt das nicht? Der eine fährt irgendwann mit seinem heißen Ofen am Samstag über den abgesperrten Nürburgring auf der Suche nach dem Schumacher-Feeling, der andere chartert sich eine 42-Fuß-Swan, um dem Enkel erzählen zu können, was wirkliches Segeln ist. Der eine stapft auf den Montblanc, auch wenn's nur die Südfanke ist, der andere taucht am Barrier Reef und erschreckt die Muränen zu Tode. Der eine kauft sich einmal im Leben eine Edelnutte, der andere spielt eine Woche Mönch auf Zeit, um sich selbst zu finden. Viele lernen fliegen, mit dem Gleitschirm, mit dem Drachen, mit der Cessna. Doch nur ganz wenige – und wenn man sagt, sie seien vielleicht ein bißchen verrückt, empfinden sie das als Auszeichnung – versuchen hierzulande, die Lizenz zum Führen eines Drehflüglers zu erwerben. Denn erstens gibt es in Deutschland so viele Be-

stimmungen und Gesetze, daß die Freiheit, die einem dieses Fluggerät beschert, bestenfalls nur zu erahnen ist – und, wenn überhaupt, den Profis von Armee, Polizei und Rettungsverbänden vorbehalten bleibt. Zweitens ist solch ein Helikopter ein verflucht kompliziertes Flugzeug, was sich schon aus der Tatsache ableiten läßt, daß ein Drehflügler, anders als alles sonst, was so fliegen kann, kein Vorbild in der Natur findet. Und die Natur wird – Darwin hin oder her – schon wissen, warum sie keinen Heli ins Programm aufgenommen hat.

Trotzdem kann eben dieser – und das hat bekanntermaßen schon Leonardo da Vinci am von ihm erstmals skizzierten Hubschrauber fasziniert – was nur die wie auch immer beschaffenen Flieger der Natur können: Er fliegt rückwärts wie ein Kolibri, rüttelt auf dem Fleck in der Luft wie ein Falke, zieht schnurstracks wie ein Kranich seine Bahn nach dem, auch wenn das zum Bereich der Notfallübungen gehört, ohne Maschine mit einem Gleitwinkel von 1:4 problemlos landen – und zwar punktgenau. Wer das mit einem normalen Flächenflugzeug versucht, ist tot.

Zur schier grenzenlosen Flugtauglichkeit eines Heli paßt außerdem das Gerücht,



In der Robinson R 22 auf dem Weg in die dritte Dimension. Die Ausbildung zum Piloten kostet in den USA rund 8000 Dollar. In Deutschland legen Privatflieger gut 35 000 Mark für den Erhalt der Lizenz hin. Die US-Prüfung wird in Deutschland nur mit diversen Auflagen anerkannt

Hubschrauberpiloten gehören zu jener Gattung Männer, auf die Frauen ganz besonders fliegen. Aber das hat nichts mit Aerodynamik zu tun und ist hier also eher unwichtig. Natürlich auch für Flori und seine Mitschüler. Obwohl zumindest er schon einmal erwischt wurde, wie er in einer Bar von St. Barbara einer Schönen auf die Frage, mit welchem Auto er da sei, geantwortet hat: „Mit einer Robinson R 22!“ Was nun mal kein Auto, sondern ein Heli ist. Flori versuchte dabei dreinzuschauen wie Kevin Costner in *Bodyguard*, als er bei Whitney Houston den berühmten Orangensaft bestellte. Das hat die Dame beeindruckt. Sehr sogar.

Zurück zur Freiheit, zurück zu Floris Traum, die Lizenz zum Eintritt in die dritte Di-



mension zu erlangen. Ein Traum, den sich immer mehr, die es sich leisten können, leisten wollen. Der Tennisprofi Thomas Muster fliegt Helikopter, um seine Flugangst zu bekämpfen. Der Inhaber der edlen J&R-Motorbootwerft in Regensburg fliegt Heli, um seine Kundschaft, meist amerikanische Dollar-Multimillionäre, am Flughafen München standesgemäß abholen zu können. Weil aber in Deutschland der Erwerb von Luftfahrtscheinen gerade für Drehflügler recht teuer und paragraphengeplästert ist, weil also der Luftraum und der Weg dort hin so voll mit irrwitzigen Be-

stimmungen ist, daß jeder, der eine nicht genehmigte Kurve fliegt, mit der standrechtlich-bürokratischen Erschießung rechnen muß, trieb es Floris Land der – zumindest flugtechnisch gesehen – unbegrenzten Möglichkeiten. In den USA lebt man, egal ob an Ost- oder Westküste, in den Bergen Montanas oder den Weiten des Corn Belts, nach dem schlichten Motto: Hier bin ich Pilot, hier darf ich's sein. Und so strandete Flori nach 14 Stunden Transatlantikflug in einer abbruchreifen Bude mit Jacuzzi, Kakerlaken, Kühlschrank und einer Matratze auf dem Boden, die

Der erste Alleinflug über dem Pazifik: Unten planschen die Delphine, auf den Sanddünen liebt sich ein Menschenpärchen. Im Tiefflug geht es mit Cruising Speed in sogenannten Steep Turns durch die vielen malerischen Buchten an Kaliforniens Küste

Wie fliegt denn nun so ein Ding? Flori sitzt in München auf einem gewöhnlichen Wohnzimmerstuhl und fängt an zu erklären. Plötzlich nimmt er eine andere Position ein, schaut anders als vorher, sein Schalk hat sich in Konzentration verwandelt, das Wohnzimmer wird zur vollumglasten Pilotenkanzel, zur „Fuselage“, wie man all das nennt, was unter dem Rotor hängt. „Vorher hab ich natürlich den Außencheck gemacht, all die Leitungen und Links überprüft und auch die Rotorblätter. Ich hab das Wetter eingeholt, auf der Karte die Strecke gesteckt und Ausweichlandeplätze markiert. Jetzt aber geht es los.“

Flori läßt die Finger in traumwandlerischer Sicher-

Profi Dan Benton mit Flori Wagner beim Testflug. Der erfahrene Flieger weiß. Hektik am Steuerknüppel kann tödlich sein



heit über das schwarze Armaturenblech gleiten, klickt hier, klickt da: *Ignition switch, Clutch switch, Alternator switch.* Und was macht der Öldruck? 25 psi Minimum sollten angezeigt sein.

Flori läßt also den Motor mit seinen 124 Pferdestärken an und bringt ihn langsam auf volle Leistungsfähigkeit. Langsam läßt er die Fliehkraftkupplung für den Rotor einrasten, der Heli beginnt zu zittern wie ein nervöses Pferd; die linke Hand zieht

Vor dem Start: Leitungen, Links und Rotoren werden gecheckt, das Wetter eingeholt und auf der Karte wird die Strecke mit Ausweichlandeplätzen gesteckt



BEIM LANDEN KOMMT ES AUF BRUCHTEILE VON SEKUNDEN AN

am Collective, der aussieht, wie die Handbremse eines Autos. Wenn er zieht, stellen sich die Rotorblätter auf, und an die 622 Kilogramm Gesamtgewicht heben vom Boden ab. „Jetzt mußt du sofort mit dem linken Pedal die Rotationskraft stoppen.“ Sonst dreht sich die ganze Fuselage entgegen der Rotorrichtung wie ein Kreisler. Das Pedal stellt den Heckrotor auf Luftwiderstand.

San Luis Tower, Helicopter Zero Sierra Mike at the base of the tower requests left crosswind departure with information Bravo.

– *Helicopter Zero Sierra Mike cleared to take off taxiway Alpha. Look out for traffic.* Der Heli hoovert einen Meter über dem Boden. Steht still, wie es Libellen manchmal tun. Noch mehr Zug auf den Collective, den Cyclic, den Lenkstab zwischen den Beinen, ganz leicht nach vorne, der Hubschrauber nickt kurz, schwebt vorwärts und steigt, zieht in einer eleganten Kurve nach Norden. Es ist Fluch und Zauber der dritten Dimension, die jeder Flugschüler, egal auf welchem Gerät, in den Kopf bringen muß. Nicht eben nur rechts und links, sondern auch auf und ab. Und machst du einen Fehler, bist du tot. Ganz schnell. Und Fehler kann man viele machen.

Ein Beispiel? Wer zu schnell fliegt, stürzt ab. Warum? Ein



Rotor hat an der äußeren Spitze eine Geschwindigkeit von etwa 800 Stundenkilometer, im Schnitt aber nur etwa 350 km/h. Fliegt nun der Heli zu schnell, also etwa an die 250 km/h, reißt der Auftrieb am Rotor bei dessen Rückwärtsbewegung ab, der Heli kippt auf dieser Seite weg. Man nennt das *retreating blade stall*. Und wer hier nicht binnen eines Wimpernschlags reagiert, hat keine Chance mehr.

Oder die berühmte Autorotation, jenes Manöver, das den Hubschrauber bei Maschinenschaden weit sicherer macht als jedes andere Flugzeug. 0,8 Sekunden hat der Pilot bei der Robinson R 22 Zeit, um in diesem Falle mit dem Collective die Rotorblätter flacher zu stellen, sonst bleiben sie mangels Antrieb einfach stehen, und sie stürzt wie ein Stein ab. Bei korrekter Reaktion aber drehen sich

SCHULEN

Flugschule San Luis Obispo
HeliPro
945 B Airport Drive
San Luis Obispo
CA 93401
Tel. 001-805-543 27 13
Prospekt im Internet:
www.wagnerphoto.de

Flugschule Hörsten
DFKW Helicopter Service
24787 Hörsten
Tel. 043 37/13 20

Flugschule Jesenwang
Daiberl GmbH
82287 Jesenwang
Tel. 081 46/949 00

Flugschule Calden
Helicopter Flug Service
Flugplatzstraße 41
34379 Calden
Tel. 056 74/824

Nähere Informationen zur
Ausbildung als Privatpilot:
Fragen per E-Mail an:
florian@wagnerphoto.de

die Blätter durch den vom Sinkflug bedingten Luftdruck weiter, so wie bei einem Spielzeugrotor, den kleine Kinder mit einem Gummizug zum Rotieren bringen. Erst steigt er, dann landet er langsam gleitend auf dem Boden. Der Heli-Pilot stellt kurz vor der Landung, etwa drei Meter über dem Boden, mit dem Collective die Blätter wieder an, bildet so ein Luftkissen, auf dem er ganz sanft aufsetzt. Das Problem ist nur: Leitet er das Manöver zu früh ein, gibt es Bruch – ist er den entscheidenden Bruchteil einer Sekunde zu spät, auch.

Dann ist es soweit. Der erste Alleinflug. Raus auf den Pazifischen Ozean, drunten spielen Delphine Paarlauf, auf den Sanddünen liebt sich ein Menschenpärchen, in der Ferne grüßt das Atomkraftwerk von Morro Bay. Flori jagt die Robinson im Tiefflug an der Küste entlang, zieht sie mit *crui-*

sing speed, also ziemlich flott in engen Kurven, in sogenannten *steep turns* durch kleine Buchten. Und gönnt sich von Zeit zu Zeit einen ganz und gar urbayrischen Juchzer. Es hört ihn ja keiner.

Dann die theoretische Prüfung, 100 Fragen von etwa 500 möglichen. Flori schafft 88 Prozent. Das reicht. Locker. Es wird wieder ein langer Abend in der Cockroaches Ranch. Es sind zwei Mädchen aus Germany gekommen, um Flori zu besuchen. Sie kaufen zuerst mal eine Industriepackung Wasch- und Reinigungspulver, resignieren dann aber nach einer Stunde und beschließen, sich die Kakerlaken mit ein paar hochprozentigen Daiquiris schön zu trinken.

Der Tag der Tage beginnt dann ganz normal. Außencheck, Innencheck, Testpilot und Prüfer Dan Benton ist

ganz offensichtlich auch in Psychologie gut geschult. Er versteht es, lediglich durch den Tonfall seiner Stimme, die Angst und die Hektik wegzunehmen. Jenes Gefühl, das einem einfach den Hals zuschnürt. Selbstverständlich will er alles wissen: über jede Schraube, über jedes x-beliebige Manöver, über Wetter, Funk und auf welche Seite im Fall der Fälle der Heli bei der Notlandung im Wasser zu kippen sei. Die Antwort: Immer auf die, wo sich der Rotor rückwärts bewegt. Und dann noch ein paar Sekunden hoovert, still steht die Robinson einen Meter über dem Teer des Flughafens von San Luis Obispo. *Okay, let it down.* Der Prüfer schüttelt Flori die Hand. Und nun erfährt nicht nur die Robinson, sondern der ganze Landplatz hier in Kalifornien, wie sich so ein urbayrischer Lustschrei in Vollendung anhört.



LONGINES
L'ELEGANCE DU TEMPS DEPUIS 1832

Elegance is an attitude

Swiss made - www.longines.com - TM/1998 Bogart Inc. by CMO Worldwide Inc. USA.



Longines DolceVita
Abgebildetes Modell
DM 1.750/EUR 894,76
(unverbindliche Preisempfehlung)

