



R66 vor einem Hotel in Südengland

Von der Fläche zum Heli

von Angelika Gehrmann-Sonnenschein

Wie wird man von der Flächenpilotin zur Heli-Fliegerin? Und vor allem warum? Auch für Pilotinnen mit reichlich Flächen-Erfahrung verliert der Hubschrauber nicht an Faszination. Das liegt nicht zuletzt an den – vor allem im Ausland – faszinierenden Möglichkeiten für das private Hubschrauberfliegen.

Ein ganz besonderer Leckerbissen sind Auslandsflüge mit Hubschrauber in Länder, in denen für Hubschrauber kein Flugplatzzwang herrscht und man, wie in Frankreich oder England, außerhalb geschlossener Ortschaften landen darf, sofern der Grundstückseigentümer einverstanden ist.

EIN SCHNUPPERFLUG MIT FOLGEN

Auf der Leserreise von *Pilot und Flugzeug* im Jahr 2016 rund um Frankreich waren neben diversen Flugzeug-Crews, auch zwei Crews mit Hubschrauber dabei. Beide waren mit Robinson-Hubschraubern unterwegs, einem 4-sitzigen R44 mit Kolbentriebwerk und einem 5-sitzigen R66 mit Turbine.

Erstes Aufsehen erregten sie, als sie in Béziers nicht wie wir alle auf dem Flugplatz landeten und von dort mit dem Taxi oder Mietwagen zum Hotel fuhren, sondern nonchalant an dem außerhalb der Ortschaft gelegenen Landhotel einschwebten und mitten im Park absetzten. Das gleiche Schauspiel bot sich uns an der Loire, wo die beiden Hubschrauber direkt vor dem Seiteneingang des Hotels abgestellt wurden. Schon faszinierend

An unserer letzten Station in der Bretagne war aufgrund der Lage des Hotels im Ort nur eine Landung auf dem Flugplatz möglich. Abends erfolgte dann die Einladung an alle Hubschrauber-Interessierten, sich am nächsten Tag um 11 Uhr am Flughafen einzufinden, um selbst zu fliegen. Das konnte ich mir natürlich nicht entgehen lassen.

Zu viert erschienen wir am nächsten Morgen am Flughafen und wurden vom Eigentümer des R66 begrüßt, der praktischerweise auch Fluglehrer war. Drei von uns nahmen hinten Platz, der Fluglehrer saß rechts

und der erste Aspirant links auf dem Co-Pilotensitz. (Die meisten Hubschrauber werden von rechts geflogen.) Dank Doppelsteuerstand unserem Abenteuer nichts mehr im Wege. Wenige Erklärungen und die ruhige Hand des Fluglehrers reichten, und schon hoben wir sachte ab. Nach und nach kam jeder von uns an die Reihe. Wir flogen über Land, umflogen eine Nebelzone, an der Küste an unserem Hotel vorbei und sahen den Fischern auf dem Wasser in ihre Boote.



Ich war beeindruckt, wie souverän der Fluglehrer uns steuerte und jeweils passgenau eine Wiese, einen Feldweg oder in meinem Fall gar einen nicht so sonderlich großen Felsen im Meer ausmachte, auf denen wir landeten und die Plätze wechselten.

Neuere Modelle verfügen genau wie moderne Flugzeuge inzwischen über Bildschirme und sogar Autopilot (nicht beim abgebildeten Model).



Der Robinson R22 ist eine der einfachsten und kostengünstigsten Schulmaschinen. Er ist sozusagen die 152er der Hubschrauberfliegerei. Für einen Stundenpreis von ca 400 Euro kann man hiermit das Hubschrauberfliegen erlernen.



HELIKOPTER

© murmakov - stock.adobe.com

Dank seiner diskreten Unterstützung war unser erster Heli-Flug für jeden von uns ein begeisterndes Erlebnis. Strahlend kehrten wir ins Hotel zurück. Die Außenlandungen waren so nur möglich, da der Fluglehrer über eine generelle Außenlande-Genehmigung in Frankreich verfügte.

Aufgrund der geringeren Sicht-Minima (800 m Sicht) und der spezifischen Fähigkeiten des Hubschraubers kann ich mit dem Hubschrauber zudem noch VFR unterwegs sein, wenn es für die Fläche bereits ein „No Go“ ist.

Flug entlang der Loire. Eine wunderbare Sicht aus dem Cockpit des Robinson-Hubschraubers



AUS SCHNUPPERN WIRD SCHULEN

Zurück in Deutschland folgte ich der Einladung, einen weiteren Schnupperflug zu machen. Diesmal übten wir Hovern, also Schwebeflug, oder – wie der Fluglehrer meinte – „Walzer tanzen“. Dies war letztendlich der schwierigste Teil der Ausbildung für mich. Als geübte Flächenpilotin fand ich mich problemlos in der Luft zurecht, Geradeaus- oder Kurvenflug, Orientierung im Luftraum waren kein Problem für mich. Den Hubschrauber aber im Schwebeflug ganz ruhig zu halten, in allen Richtungen, das war die große Herausforderung. Man darf nur wirklich minimale Steuerbewegungen machen, ansonsten vollführt der Hubschrauber ungeahnt heftige Bewegungen, nach links, nach rechts, vorne, hinten, oben, unten, die man als Anfänger nicht kompensieren kann. Es erfordert immer wieder die ruhige Hand des erfahrenen, geduldigen Fluglehrers, um den Hubschrauber „einzufangen“. In der Regel benötigt man 6–10 Ausbildungsstunden, bis man halbwegs kontrolliert mit dem Hubschrauber „hovern“ kann.

Der grundsätzliche Unterschied zwischen dem Steuern eines Hubschraubers und eines Flugzeugs besteht darin, dass

man im Flugzeug zwei Steuerelemente hat, Steuerhorn oder Stick und Pedale, im Hubschrauber dagegen drei. Zusätzlich zu Stick und Pedalen gibt es noch den Pitch, der den Anstellwinkel des Hauptrotors und damit die Auftriebskraft steuert.

Für Flächenflieger ungewohnt ist der Umstand, dass eine Änderung an einem Kontrollelement immer auch eine Justierung der beiden anderen nach sich zieht. Das muss man ganz einfach üben.

Die drei primären Flight-Controls des Heli (ja, der Pilot sitzt hier rechts!): Stick (1), Pitch (2) und Pedale (3)

