

Helikopter-Testflüge

All my Love!



Als Co-Pilot mit dem Robinson Helikopter R44 Raven entlang dem Vierwaldstätter-See.

Von Jürg Fehlbaum, Fachjournalist

Als „Heli-Junkie“ habe ich als Fachjournalist bereits folgende echte Testflüge mit diesen Helikoptern als Co-Pilot absolviert: Robinson R44 Raven, Bell Jet Ranger 206, Guimbal Cabri sowie dem Power-Turbinenheli AS 350B. Natürlich immer mit einem Fluglehrer, der das entsprechende Type-Rating für den spezifischen Helikopter hatte. Angefangen hat es bei mir mit einem professionellen Flugsimulator für den Robinson R22 (www.flugsimulation-vfr.ch), auf welchem ich mehr als 100 Stunden übte. Auch studierte ich jeweils vorab sämtliche technischen

Spezifikationen und die Startup-Checkliste aller Helis wirklich im Detail. Den anspruchsvollen Flugfunk (Voice) usw. lernte ich ebenfalls noch, alles um mit den Fluglehrern auch richtig fachsimpeln zu können, und um vom Flug als Co-Pilot auch wirklich zu profitieren. Aufgrund meiner ausgiebigen Flug-Simulationserfahrung und früherer echter Testflüge liessen mich die Fluglehrer auch sehr schnell an den Cyclic (Steuerknüppel) und in den meisten Fällen flog ich den entsprechenden Heli fast die ganze Zeit. Nur bei der Autorotation musste ich natürlich dem erfahrenen Fluglehrer aus Sicherheitsgründen den Vortritt lassen. Aber schon die vorherige Rekognoszierung für den Landeplatz für die Autorotation durfte ich beispielsweise beim R44 Raven selber durchführen. Ebenso das Airwork (Airwork: Landeanflug, Schweben, Rotieren, Abflug, Rundflug, Steilkurven usw.). Ein Riesenspass! Für jede der Fluggesellschaften erstellte ich anschliessend gratis einen Erlebnisbericht, den sie teilweise sehr prominent auf ihrer Homepage platzierten.



((Bildlegende unten : Von oben links nach unten rechts: Guimbal Cabri, Eurocopter AS 350B, Robinson R44 Raven, Bell Jet Ranger 206))





Per Zufall waren alle von mir getesteten Helis rot. Ideal: denn meine Wangen vor dem Abflug passten zu dieser Farbe. Ich war vor Vorfreude jeweils richtiggehend aufgeregt, aber das legte sich dann sehr schnell. Mit den Fluglehrern besprach ich vorab die Routenplanung, und sie empfahlen mir alle sehr schöne Routen, so beispielsweise mit dem R44 Raven von Beromünster nach Luzern via CTR Emmen/Buochs nach Brunnen, zum Airwork an den Lauerzersee, Rundflug um den grossen Mythen, und weiter via Einsiedeln/Cham wieder zurück nach Beromünster. Oder mit dem extrem leistungsstarken AS 350B (hält Weltrekord im Höhenflug!) vom Flugplatz Altenrhein via den Berg Hohen Kasten zum Säntis, retour - mit Steilkurven über der Stadt St.Gallen - wieder nach Altenrhein. Werde ich nie vergessen.

Wie unterschiedlich sind diese Helikopter zu steuern?

Die kleinen 2-Plätzer Helikopter wie der Robinson R22 und Guimbal Cabri sprechen auf Steuerinputs via Cyclic, Collective und Pedalen extrem schnell an. Vor allem der R22, der auf mich rückblickend wie eine „giftige Hornisse“ wirkt. Durch ihr (im Vergleich mit den grösseren Helis) viel geringeres Gewicht sind sie aber äusserst wendig. Die grösseren Helikopter erscheinen dann logischerweise als eher träge, können aber einiges schneller aufsteigen und fliegen. Erstaunlich: Der Power-Heli AS 350B verfügt über 2 bis 3 Mal mehr Leistung als der sonst schon nicht untermotorisierte R44 Raven 2 (dieser verfügt über zirka 240 PS).

Praktisch alle Fluglehrer sagten mir, dass sie auf einem R22 ihre Helikopter-Ausbildung absolvierten (kostengünstiger Heli). Die üblichen Flug- und System-Instrumente sind im Cockpit der diversen Helikopter jeweils meistens an einem anderen Ort platziert. Nicht so beim R22 und dem R44 Raven 1, dort sind sie praktisch identisch. Auch ist ein Turbinenheli etwas anders zu starten als die Kolbenmotor-Helikopter. Vor allem die Turbinen-Auslass-Temperatur (TOT beim Bell Jet Ranger 206)) ist beim Startup genauestens zu überwachen, sonst ist sie schnell im Himmel, und das wird dann satanisch teuer. Aber es ist wie beim Autofahren. Wenn man einen Autotyp und seine Grundlagen generell gut kennt und auf einen z.B. viel schnelleren Sportwagen umsattelt, hat man die Anzeige-Instrumente usw. umgehend im Griff. Fliegen ist für mich aber viel schöner als Auto fahren. In der Luft herrscht Freude pur und vor allem kein Stau wie heutzutage auf fast allen Strassen zu fast allen Zeiten. Reinhard Mey sang ja schon vor vielen Jahren: „Über den Wolken muss die Freiheit wohl grenzenlos sein!“ Wie Recht er doch hat.

Wie geht es weiter? Gespannt bin ich nun auf den im November 2014 in Europa endlich zugelassenen neuen Turbinenhelikopter Robinson R66 und vor allem auf den sehr innovativen Schweizerischen Helikopter von Marenco Swisshelicopters namens SKYe SH09. Früher oder später sitze ich bestimmt auch dort im Cockpit als Co-Pilot. Freue mich jetzt schon.

Jürg Fehlbaum