

Dieser Trainer lehrt Piloten das Fürchten

Detlef Schulz unterrichtet Kunstflieger, aber auch Kapitäne von großen Maschinen, mit denen Menschen in den Urlaub fliegen. Damit alle gut landen

Von Maren Schürmann

Wie eine gelbe Biene am hellblauen Himmel sieht das Flugzeug aus. Doch seinen Flug wird kein Insekt der Welt nachahmen können: Fast senkrecht stürzt der Flieger in die Tiefe, um im nächsten Moment die Kurve zu kriegen und wie bei einer Achterbahn den Weg wieder hinauf zu nehmen. Dann dreht er sich auf den Rücken, fliegt so seine Bahnen, als ob es das Normalste der Welt wäre. Allein schon vom Zuschauen vom sicheren Boden aus, auf dem Flugplatz Schwarze Heide in Hünxe, bekommen viele Menschen feuchte Hände. Doch Detlef Schulz sagt: „Nach drei Tagen gewöhnen Sie sich daran, dann ist Ihnen nicht mehr schlecht.“

Schulz ist Trainer für Kunstflieger. Dabei geht es nicht nur um den Nervenkitzel, um Loopings. Schulz betont die Sicherheit. Für Kunstflieger, aber auch für Piloten von Maschinen, die in Urlaubsorte fliegen. Denn so manches, was einem kleinen Flugzeug passiert, kann auch einem großen zustoßen. „Es gibt Zwischenfälle in der Luftfahrt, davon erfahren Sie nichts!“

Nur, wenn es zum Unglück kommt: Schulz erinnert an den Air-France-Flug 447 von Rio de Janeiro nach Paris. Das Flugzeug sei damals in der Nacht vom 31. Mai auf den 1. Juni 2009 intakt gewesen. „Nur“ die Geschwindigkeitsmesser waren während der Turbulenzen defekt. Doch wenn man in solch einer Situation zu langsam oder zu schnell fliegt, strömt zu wenig Luft unter den Flügeln hindurch, die sonst den Auftrieb des Fliegers sichert. „Das Flugzeug ist in einen Strömungsabriss gekommen“, sagt Schulz. Und der unerfahrene Pilot reagierte falsch. Das Flugzeug stürzte ab. Alle 228 Menschen an Bord starben.

Ein trudelnder Flieger ist nicht das Ende

„Bei richtiger Ausbildung wäre er gar nicht in die Situation gekommen“, meint Schulz. „Er hätte eingreifen können.“ Auch darum geht es, dass die Piloten die Anzeichen für eine gefährliche Situation erkennen, bevor sie eintritt. Und wenn sie einmal erlebt haben, wie es sich anfühlt, wenn der Flieger zum Beispiel auf dem Kopf ist, könnten sie ganz anders mit solch einer Lage umgehen.



Der Fluglehrer schiebt die leichte Maschine zur Tankstelle.



Mit seinem Flieger dreht sich Detlef Schulz in der Luft, bevor er auf dem Rücken weiterfliegt.

FOTOS: VOLKER HARTMANN

Die gelbe Biene „fällt“, dabei dreht sie sich spiralförmig um die eigene Achse. So sieht das Trudeln aus, wenn die Strömung nur noch auf einer Seite des Flugzeugs korrekt ist. Schulz bringt den Flieger wieder in die Waagerechte. Alles ist gut! Um dann im nächsten Moment plötzlich stehen zu bleiben. So sieht es jedenfalls von unten aus, bevor der Flieger quasi einen Purzelbaum in der Luft schlägt.

Später an diesem Tag wird Schulz' Sohn in den Flieger steigen. Mit acht Jahren war er beim ersten Kunstflug dabei. Heute ist er Co-Pilot bei einer großen Fluggesellschaft. „Er weiß, wie es sich anfühlt, wenn ein Flugzeug nicht mehr fliegen will.“ Schulz gibt Piloten von Airlines ein Sicherheitstraining. Die europaweite Gesetzgebung hat sich geändert, so dass künftig auch ein Kapitän eines Airbus für besonders brenzlige Situationen gewappnet sein muss. Nicht alle nehmen Stunden bei Lehrern wie Schulz. Aber einige Kapitäne, die dann überlegen, wie sie die Situa-

tionen auf den Flugsimulator übertragen können, mit denen die Piloten trainieren, erklärt Schulz.

Wobei der gelbe Flieger mit den roten Flammen schon etwas Besonderes ist: eine „Walter Extra 200“. „Die Firma, die

„Er weiß dann, wie es sich anfühlt, wenn ein Flugzeug nicht mehr fliegen will.“

Detlef Schulz, Trainer für Piloten

das Flugzeug gebaut hat, ist hier am Platz“, sagt Schulz. Sie sei der weltweit größte Hersteller für Kunstflugzeuge. „Die Maschine hat eine höhere Belastungsgrenze.“ Mit einem anderen Flieger würde er das Trudeln nicht freiwillig üben.

„Viele Airline-Piloten trauen sich nicht mehr, sich in Kleinflugzeugen zu setzen“, so Schulz. Zwei Plätze gibt es im Cockpit, einen für den Schüler, einen für den Lehrer. Wer über 1,90 Meter ist oder mehr als 95 kg wiegt, darf nicht mit. Das schafft der 600 kg leichte Flieger nicht. Und selbst ein Mensch von kleinerer Statur kann im Cockpit seine Arme nicht ausstrecken.

Vor dem Start prüft Schulz das Öl – ähnlich wie beim Auto. Dann kontrolliert er jedes Ruder. Ob auch nichts blockiert ist. „Es wird wahrscheinlich fliegen“, scherzt Schulz und schiebt die Propellermaschine mit beiden Händen vor sich her zur Tankstelle. Danach setzt er den Fallschirm auf den Rücken, klettert ins Cockpit, schnallt sich mit einem Fünf-Punkt-Gurt an, schließt die Haube und startet das Flugzeug. Der Propeller dröhnt, die Maschine rollt Richtung Startbahn – und hebt schließlich mit 145 km/h ab.

Wenn ein Gast an Bord ist, fliegt er mindestens in 450 Metern Höhe, lieber in 1,5 km. „Ich würde den Teufel tun, eine gefährliche Figur zu niedrig zu üben. Die Luft unter mir ist das Wichtigste überhaupt. Sie gibt Sicherheit.“ So kann man das Trudeln nicht ganz kontrolliert stoppen. „Mal verliert man 200 Meter, mal 300 Meter. Man weiß nicht, wann es aufhört.“

Im Theorieteil lernen die Schüler auch, wie sich der Körper bei der ungewöhnlichen Belastung verhält, wenn er in die Sitze gedrückt wird und das Blut in die unteren Extremitäten rutscht. Die Augen können anfangen zu flimmern. „Man kann einen Tunnelblick bekommen, man kann vielleicht nichts mehr sehen“, warnt Schulz und betont zugleich: „Aber man kann dann noch steuern!“ Zumindest rettende Sekunden lang, die den Piloten wieder in eine sichere Situation bringen.

Wie geht er selbst mit den körperlichen Strapazen um? „Ich lasse es nicht bis zum Sichtverlust kommen.“ Am zweiten Tag fliegt der Schüler. Ähnlich wie bei einer Fahrschule begleitet Schulz den Piloten. „Aber eine Bremse gibt es nicht.“ Dann heißt es mitgehen, mitgefangen, wenn der Schüler lernt, auf dem Rücken zu fliegen. „Das ist anfangs sehr unangenehm“, sagt Schulz. Weil der Kopf signalisiert: Hier stimmt etwas nicht! Aber auch das sei Gewöhnungssache.

Das Fliegen hat ihn schon als 14-Jähriger fasziniert. Damals fing er mit Modellflug an, bevor er später zum Segel- und schließlich zum Kunstflug kam. „Es ist wie ein Fisch im Wasser, der sich frei bewegen kann“, beschreibt Schulz das gute Gefühl in der Luft. Nach einem 20-minütigen Flug steigt der 67-Jährige aus seinem Flieger, als ob er gerade Auto gefahren wäre. Er wischt sich über die Augenbrauen. „Diese Hitze!“ – als ob es nichts Schlimmeres gäbe. Ein mehrtägiges Training, bei dem er ständig mit einem anderen Schüler in der Luft ist, sei schon anstrengend, gibt er zu. Und noch etwas: „Auch ich kenne Flugangst. Die Angst hält uns am Leben.“

Ein Video aus dem Cockpit sehen Sie unter waz.de/kunstflugtrainer



Kurz vor dem Start: Detlef Schulz im Cockpit seines kleinen Flugzeugs.

Mahlzeit

Platz an der Sonne

Von Lars von der Gönna

Das Schöne an meinem Beruf ist bekanntlich, dass man dabei sein kann, aber nicht dazugehören muss. So durfte ich im letzten Vierteljahrhundert Dinge sehen, die ich sonst nie gesehen hätte. Ich war zum Beispiel mal im Krematorium.

Zugegeben: Von dieser sommerleichten Ammoderation die Kurve zur Gastro-Kette „Cafe Del Sol“ zu kriegen, ist nicht einfach. Und doch dachte ich, ob nun in Marl oder an einer nicht von Charme überbordenden Kreuzung in Gelsenkirchens Bahnhofsnähe, immer: Was ist das für ein Laden, der so brummt, obwohl die Holz-Häuschen aus der Retorte kommen und es überall das Gleiche gibt?

Es ist jedenfalls ein Erfolgsrezept. An einem ganz normalen Dienstag ist in der jüngsten NRW-Filiale (Mülheim Aktienstraße/Stadtgrenze Essen) die Terrasse brechend voll. Die Aussicht: Autos und Straßenbahn. Macht nix. Die Menschen sind fröhlich, essen dicke Burger, die deutlich fetter angerichtet sind als bei namhaften Konkurrenten, es gibt auch Pizza, Currys, Salate, Pasta.

Von dieser Bandbreite bistrotfähiger Gerichte kosten wir zunächst, was die Karte poetisch „Provence“ (4,30 €) nennt. Es ist ein recht weiches, aroma-armes Weißbrot, dazu ein großzügiges Töpfchen Aioli, etwas zu dezent gewürzt. Die Pizza, nicht nur dies erinnert an amerikanische Verhältnisse, wird pro Meter berechnet. Uns reicht ein halber (9,50 €), durchaus lecker, viel Frisches, ordentlich gemacht. Aber ums Essen, den Eindruck kann man gewinnen, geht es vielleicht gar nicht: Man sieht fröhliche Gäste, ein bisschen wie in Strandlaune. Für mich sicher kein Magnet, aber den Erfolg sehe ich mit Respekt.

Cafe del Sol. Standorte von Moers bis Marl. Alle Adressen: www.cafedel.sol.de

Preise:	Ambiente:	Service:
Je nach Hunger und Durst kann es pro Person gut 20 Euro Einsatz geben. Brunch-Angebote und anderes.	Im Stil südamerikanischer Lounges, schön hohe Decken, große Außen-Terrasse, sogar Schaukeln gibt's.	Wirklich freundlich, wenn auch nicht durch die Bank hochqualifiziert. Pannen waren durchaus zu beobachten.
★★★★	★★★★	★★★★

Einschalten!

Das charmante Luftschloss

Von Carsten Dilly

Das Bergdorf Nebelsbad im Sudetenstaat Żubrowka kennen Sie natürlich. Kennen Sie nicht? Oh. Aber von der Nobelherberge in der Nähe von Schloss Lutz, Stammsitz der Desgoffe und Taxis, haben Sie schon gehört... Auch nicht? Wunderbar! Dann wünschen wir Ihnen viel Vergnügen beim allerersten Aufenthalt im **Grand Budapest Hotel (Di., 22.45 Uhr, ARD)** – ein Ort wie eine Konfetschachtel: außen rosa, innen ein sündhafter Genuss.

US-Filmemacher Wes Anderson („Die Royal Tenenbaums“) ist ein Meister im Erschaffen fiktiver Welten mit hohem Authentizitätsfaktor. Der gemauerte Held seines jüngsten Werkes bildet da keine Ausnahme: Dem gestrigen Charme der mondänen Hütte ist erlegen, wer einen Fuß über die Schwelle setzt. Rührend kümmert sich Concierge Gustave (Ralph Fiennes) um die Gäste – besonders intensiv um betagte Witwen. Als sich Madame D. für die Rundum-Behandlung beim stets bestens parfümierten Hausbutler mit einem teuren Gemälde bedankt, wittert ihre Familie Verrat.

Jede Einstellung bis aufs Detail durchdacht, jedes Szenenbild ein Hingucker, jeder Darsteller (u.a. Tilda Swinton, Bill Murray) ein Gewinn, jede Wendung ein Geniestreich. Kurzum: Diese liebevolle Hommage an die verschwundene k.u.k.-Welt zwischen den Kriegen ist ein Kurzurlaub fürs Gemüt. Und selbst wenn der Aufenthalt bereits nach 100 Minuten beendet ist – die Erinnerung an diesen pittoresken Zauberberg bleibt ein Leben lang.



FOTO: ARD/DEGETO

Ein Flug mit dem Kunstflieger

■ Für kunstflugbegeisterte Piloten bietet Detlef Schulz einen Einweisungsflyer an. Ein Flug kostet 190 Euro, der zweite am selben Tag 170 Euro und jeder weitere 150 Euro. Ein Flug dauert 20 Minuten – danach ist der Kunstflugtank leer.

„Mehr will man dann auch nicht“, scherzt Schulz.

■ Schulz nimmt auch **Privatpersonen** mit. Weitere Informationen unter Tel: 02164/40 53 oder www.kunstflug.net