

100 Jahre Hubschrauber: Am 13. November 1907 hob der erste

Helikopter ab

Akrobaten der Lüfte

30 Zentimeter hoch hüpfte vor hundert Jahren der erste Hubschrauber der Welt. Für wenige Sekunden, dann fiel er auf die Nase. Heute gehören Helikopter so selbstverständlich zum Himmel wie Wolken und Vögel. Selbst der Papst schwebt mit dem Heli zum Gottesdienst.

Ein Luftballett in Coppolas Antikriegsepos „Apocalypse Now“ ist in die Filmgeschichte eingegangen: Wie ein vom Blut besoffener Mückenschwarm tanzt eine Rote von Hubschraubern vor roter Sonne in der flirrenden Tropenluft. Kavallerieattacke von oben: Zu den Klängen von Wagners „Walkürenritt“ greifen High-Tech-Helikopter ein vietnamesisches Dorf an. Die Szene schockte 1979 ein weltweites Kinopublikum.

Siebzig Jahre zuvor, am 13. November 1907, geht es friedlicher zu: Auf einem Stoppfeld in der Normandie kämpft ein kleiner, schnauzbärtiger Franzose gegen die Tücken des Vertikalflugs: Paul Cornu, 26 Jahre alt, Fahrradmechaniker aus dem Wallfahrtstädtchen Lisieux.

Auf einem Pferdesattel sitzend, die Füße in die Steigbügel gestemmt, hockt der Tüftler in einem Stahl-Gerüst auf vier Fahrradrädern. Eine Kreuzung aus Flugsaurier und fliegenderm Fahrrad. „Allez, Monsieur!“ feuert die umherstehende Zylindergesellschaft Cornu an. Der 24-PS-Motor brüllt. Die Metallrohre vibrieren. Doch die Riesenlibelle windet sich wie ein müdes Monster, das keine Lust hat loszustürmen. Angetrieben von einem 22 Meter langen Keilriemen knattert der Höllenapparat endlich los. Vier paddelförmige Flughäute, die an zwei großen Speichenrädern kleben, setzen sich in Bewegung. Das klapprige Gerät schraubt sich samt Pilot in die Luft. 30 Zentimeter hoch, für 20 Sekunden nur. Aber sie verändern die Welt:

Erstmals ist einem Menschen der vertikale Freiflug gelungen. Die Herrenmeute applaudiert. „Chapeau! Monsieur! Formidable!“

Hundert Jahre später hängt der Himmel voller Hubschrauber: Polizei und Rettungsdienste, Militärs und Krisenhelfer, Top-Manager und Top-Verdiener, Präsidenten, Kanzler, Minister, Touristen, Hobbyisten und Kameramänner – sie alle schätzen die vielseitig einsetzbaren Drehflügler.

Geschäftsleute lassen staugefährdete Autobahnen unter sich,

Investmentbanker fliegen vom New Yorker Flughafen zur Wallstreet.

Helikopter transportieren Ölbohr-Mannschaften zu ihren Plattformen auf See. Sie schaffen Personal, Material und Proviant zu Leuchttürmen. Sie setzen Tiefschneefahrer an einsamen Berglodges ab, fliegen Popstars zu

Konzerten. Sie versorgen Forschungsstationen am Südpol. Manchmal geht es auch nur um ein Päckchen Schrauben, das schnell in die Fabrik gebracht werden muss, weil sonst die Maschinen still stehen.

Das Geschäft mit den Drehflüglern brummt: Mehr als 1.200 Hubschrauber werden jährlich weltweit ausgeliefert. Allein 10.000 Maschinen vom Typ Eurocopter sind zwischen Nord- und Südpol im Einsatz. Tausend Helis stehen in Hangars der Bundeswehr, davon 470 bei den Heeresfliegern. Der Bundesgrenzschutz hält eine Flotte von 110 Maschinen bereit. 60 Hubschrauber von Polizeifliegerstaffeln patrouillieren über deutschen Dächern.

Jahr für Jahr werden Waldbrände aus der Luft bekämpft– in Australien, Kalifornien, in Südfrankreich, Portugal und Griechenland. Hubschrauber haben tausende Menschen bislang aus See- und Bergnot gerettet. Allein bei der Jahrtausendflut an der Elbe 2002 haben die Senkrechtstarter in 2.093 Flugstunden 785 Menschen in Sicherheit gebracht und 1.073 Patienten aus Krankenhäusern und Altersheimen evakuiert.

Bilder fliegender Helikopter prägen bis heute auch die Berichterstattung aus Krisen- und Kriegsgebieten im Irak, im Vorderen Orient und am Hindukusch. Tausende Helikopter setzten die USA in Vietnam ein, 4.869 gingen verloren. Wie viele Menschen unter dem Beschuss der metallenen Hornissen starben, ist unbekannt.

Das Positive überwiegt: Millionen verdanken den wendigen Senkrechtstartern bis heute ihr Leben. Mehr als 50 Hubschrauber der Deutschen Rettungsflugwacht (DRF) warten rund um die Uhr in 44 Luftzentren auf ihren Einsatz. Seit Gründung des Luftrettungsdienstes vor 37 Jahren starteten Helikopter zu 1,2 Millionen Rettungsflügen, im Schnitt 108mal pro Tag. Knapp 900.000 Menschen erhielten nach Erkrankungen, Unfällen im Straßenverkehr, am Arbeitsplatz, im Gebirge oder zu Hause Erste Hilfe.

Der Traum, senkrecht aufzusteigen und zu landen, ohne Piste, an jedem beliebigen Ort der Erde, blieb lange unerfüllt. 1483 skizzierte Leonardo da Vinci eine Luftschraube. Er glaubte, dass Muskelkraft allein genügt, um Menschen in die Luft zu schicken. Das Universalgenie verrechnete sich ebenso wie Dutzende weiterer Tüftler. Selbst Thomas Alva Edison gab seine Experimente auf, nachdem die Explosion eines mit Schießbaumwolle betriebenen Motors sein Labor verwüstet hatte.

Im 19. Jahrhundert füllen Ballons den Himmel über Europa. U. a. beim Militär zu Aufklärungszwecken. Doch sie sind schwerfällig und lassen sich

nicht steuern. Den Begriff „Helikopter“ (aus den griechischen Wörtern *hélix* für Schraube und *ptéron* für Flügel) prägte um 1860 der französische Archäologe und Luftfahrtpionier Gustave Ponton d'Amécourt, ein Freund des Science-Fiction-Autors Jules Verne („Fünf Wochen im Ballon“). Sein Urenkel Yves betreibt heute Weinbau und bietet den Helikopter-Jubiläums-Bordeaux an.

Erst dem deutschen Professor Heinrich Focke gelingt der technische und kommerzielle Durchbruch: Bedeutende Luftfahrtpioniere wie Charles Lindbergh und Igor Sikorsky pilgern im Juni 1936 zum Jungfernflug nach Bremen. Die Fw 61 ist der erste steuerbare Hubschrauber mit zwei gegenläufigen Rotoren. Bremer Ingenieure hatten ihn unter strengster Geheimhaltung entwickelt. Die Wundermaschine bricht alle Rekorde: Sie erreicht 123 Stundenkilometer Geschwindigkeit, 81 Kilometer Distanz im Kreisflug und eine Flugdauer von fast eineinhalb Stunden. Göring und seine nachgeordneten Bonzen präsentieren die Fw 61 als angebliche Überlegenheit deutscher Ingenieurskunst – auf dem Nürnberger Parteitag, auf Erntedankfesten. Während der Berliner Kolonialschau „Kisuheli“ 1938 schwebt Vorzeige-Pilotin Hanna Reitzsch im Prestigeobjekt der Nazis drei Wochen lang täglich durch die Deutschlandhalle.

Ein sieben Meter langes 1:1-Replikat der Fw 61 mit Originalmotor baumelt heute an der Decke von Deutschlands einzigem Hubschraubermuseum. 40 Original-Maschinen aus Deutschland, der DDR, Polen, Frankreich und den USA breiten hier ihre windmühlengroßen Rotoren unter der Hallendecke aus. Eine weltweit einmalige Kollektion. Auf knapp 3.000 Quadratmetern drängt sich alles, was mit Motoren und Rotoren vom Boden abheben kann. Vom Ultraleicht-Modell bis hin zur kolossalen Vier-Tonnen-Maschine. Dazu Antriebsaggregate, Modelle, Grafiken, historische Plakate und Replikate. Und das umfassendste Hubschrauberarchiv der Erde: 120 Meter laufende Akten, Vorschriften, historische Pläne und Dokumentationen.

Viele der hier gezeigten Luftrösser haben Geschichte geschrieben. Darunter zwei Sikorski-Veterane. 85 dieser SAR (Search-and-rescue)-Helikopter der Bundeswehr waren bei der größten Naturkatastrophe der Nachkriegszeit im Einsatz. Die „rettenden Engel“ hatten bei der Sturmflut 1962 in Norddeutschland mehr als tausend Menschen von den Dächern geholt. Die Liebe zu den Akrobaten der Lüfte ist ungebrochen: Auf Weltmeisterschaften pilotiert die Heli-Elite regelmäßig um die Wette. Auch die Anhängerschaft von Modellhubschraubern wächst. Die Eigenschaft, über einem Fixpunkt schweben zu können und mit Höchstgeschwindigkeiten von mehr als 150 Stundenkilometern

atemberaubende Figuren in den Himmel zu zaubern, machen Modellhubschrauber zum gefragten High-Tech-Sportgerät. Immer häufiger starten aus den Reihen der geschätzten 200.000 deutschen Modellflieger kleine Helis. „Der Trend geht definitiv zu Helikoptern“, sagt Pressesprecher Tom Wellhausen vom Deutschen Modellfliegerverband.

Im Jubiläumsjahr ist der Hubschrauber allgegenwärtig: Eine Million Besucher, 17.000 Hubschrauber und Flugzeuge versammelten sich auf einem gigantischen Luftfahrtfestival zu Ehren Paul Cornus im US-Staat Wisconsin. Rechtzeitig zum Hundertjährigen segelt der wahrscheinlich kleinste Serien-Modellhubschrauber der Welt auf den Markt.

Rotordurchmesser des fernsteuerbaren Winzlings: 29 Millimeter.

Frankreich feiert seinen Flugpionier u. a. mit einem Sondermarkensatz. Das Städtchen Lisieux ehrt seinen großen Sohn bis zum 26. November mit einer Sonderausstellung im Musée d'Art et d'Histoire.

Der Mann, der vor hundert Jahren das Tor zum vertikalen Flug aufgestoßen hatte, war über lange Zeit fast in Vergessenheit geraten. Paul Cornu fehlten die finanziellen Mittel, um sein Projekt weiterführen zu können. Während des letzten Krieges wurde er zur Waffenproduktion eingezogen. Tragische Ironie: Ausgerechnet bei einem Luftangriff verlor er sein Leben. Am 6. Juni 1944, dem Tag der alliierten Invasion, starb Cornu 62-jährig in den Trümmern seines Hauses.

Thomas Olivier

© Olivier 2007