

Diese Sucht, in die Luft zu kommen

Eine Kunstpilotin erzählt

„Furchtbar Schiss“ vor dem Fliegen hat sie gehabt. Heute besitzt Angelika Heiss eine Maschine, die so teuer ist wie ein Einfamilienhaus. Ein Training mit Elitepiloten brachte sie auf den Geschmack.

Von Anja Tröster

Die Backen werden lang, die Erde verabschiedet sich aus dem Blickfeld, der Magen rutscht sonstwohin. Kunstflug ist eine denkbar ungemütliche Art, sich dem Boden zu nähern. Für Angelika Heiss aus Heubach (Ostalbkreis) ist es mit Abstand die schönste von allen. Klar weiß sie, was Angst ist. „Ich hab furchtbar Schiss gehabt vor dem Fliegen“, sagt Angelika Heiss. Es hat eine Zeit gegeben, da jede Schräglage sie in Panik versetzte. Nicht einmal die liebevollen Flugstunden mit dem Lebensgefährten, einem Fluglehrer, vermochte sie, die auf dem Flugplatz groß geworden war, von der Sicherheit des Fliegens zu überzeugen. Am Ende resignierte der Fluglehrer. Sie entschloss sich, auf einem tschechischen Flugplatz ein Sicherheitstraining zu absolvieren.

Das Sicherheitstraining entpuppte sich als Kunstfluglehrgang mit Elitepiloten. Vom Beherrschen schwieriger Flugzustände bis zum Turnen aus Spaß an der Freude war der Schritt nicht weit. Obwohl der Anfang kein Vergnügen war. „Die haben es auf die harte Tour gebracht“, erinnert sie sich. Die Aspiranten wurden beispielsweise nicht vor dem starken Steuerdruck am Knüppel der Zlin 142 gewarnt. „Wenn man mit der mehr als sechs Umdrehungen trudelt, braucht man eine unglaubliche Kraft, um wieder aus dem Trudeln herauszukommen“, sagt die zierliche Frau. „Ich saß da und dachte, jetzt ist was kaputt.“

Heute lacht sie über diese ersten Schrecksekunden des Sicherheitstrainings, lacht über die Angst von damals. „Ich hab dann einfach



Loopings, Trudeln und scharfe Turns: Angelika Heiss macht das, wovor normalen Fluggästen graut. Ihr mache es Spaß, sagt sie.

Foto Gottfried Stoppel

nur geschrien und den Knüppel mit beiden Händen nach vorne gedrückt. Und sie hat gestoppt, die Maschine.“ Dann ging es wieder von vorne los. Loopings, Trudeln, Turn, Langsamflug. „Das ging Stunde um Stunde, Flug um Flug, bis man jeden größeren Anstellwinkel, jede Riesenschräglage beherrscht hat.“ Am Ende schoss ihr immer noch das Adrenalin ins Blut, wenn sie in den Flieger stieg. Aber auf einmal hat sie es genossen. „Damals hab ich gelernt, dass ein Flugzeug nicht gleich vom Himmel fällt, wenn die Fahrt mal auf null geht.“

Aus der Angst ist eine Sucht geworden. Als Süchtige lässt sie sich auch nicht davon abschrecken, dass gelegentlich genau das passiert, wovor sie sich früher gefürchtet hat: ein Aussetzer des Motors etwa. Passiert ist ihr das ausgerechnet beim ersten Prüfungsflug, damals nach dem wegweisenden Lehrgang in Tschechien. Der Prüfungsflug

war zugleich ihr erster Solokunstflug. „Das Flugzeug fühlt sich furchtbar anders an, wenn man plötzlich alles alleine machen soll.“ Es kam aber noch schlimmer. Während eines verpatzten Turns hat sich das Spritventil verabschiedet, der Motor begann zu stottern. „Und was macht sie jetzt“, fragte der Prüfer am Boden. Sie flog einfach weiter, was hätte sie schon tun sollen.

Inzwischen besitzt die 45-Jährige eine eigene Kunstflugmaschine mit vier Zylinder und 200 PS. Die grüngoldene Extra 200 kostet so viel wie ein Einfamilienhaus. Das Hobby ist nicht gerade billig. Hinzu kommen die nicht unerheblichen Spritkosten. „Ich muss jeden Monat richtig arbeiten, um das zu verdienen, was ich am Wochenende verfliege“, sagt Heiss, die als Abteilungsleiterin im Rechnungs- und Personalwesen einer Firma in Stuttgart-Plieningen tätig ist. Die eigene Maschine ist Voraussetzung für den

Kunstflug, Charter ist nicht drin. Erstens wird es kaum angeboten, und selbst wenn es anders wäre, würde sie ihr Leben niemals einer geliebten Maschine anvertrauen. „Urlaub auf den Malediven und was die Leute sonst so machen, das fällt dann eben aus“, sagt sie. Ohne zu zögern, hat sie eine Entscheidung getroffen, die vieles ausschließt. „Angefressen sein“ nennt sie es, diese Sucht danach, in die Luft zu kommen.

Morgens und abends während der einstündigen Autofahrt zur Arbeit hört sie die Musik ihres selbst choreografierten Soloprogramms, fliegt sie in Gedanken ihren Tanz am Himmel durch. Die Flugfiguren sind in der speziellen Kurzschrift der Kunstflieger auf einen Zettel gemalt, der am Armaturenbrett klebt. Zu Hause in den Regalen stehen sämtliche verfügbaren Bücher zum Thema Fliegen. Morgens trainiert sie am Rudergärat eine Viertelstunde lang ihre Schultermuskula-

tur, ergänzt durch spezielle Übungen amerikanischer Militärärzte, mit denen sie der typischen Kunstfliegerkrankheit, dem Schwindel, vorbeugt. „Der Flug wird nur so gut wie die Vorbereitung.“ Und dabei ist sie eine Perfektionistin.

Fliegen ist zunächst keine Kunst, sondern Handwerk. Zunächst. Wenn man will, kann man selbstverständlich eine Kunst daraus machen. 60 Stunden pro Jahr hängt sie kopfüber am Himmel über Heubach, wo sie schon „ihr“ Waldstück hat, an dem sie sich für das Training in der Box orientiert. Die Box, das ist ein gedachter Käfig mit einer Kantenlänge von je tausend Metern, in der die Kunstflugpiloten ihre Kunststückchen vollbringen. Wer sie verlässt, hat verloren. Zumindest im Wettbewerbsflug. In dieser imaginären Box spielt sich die Freiheit des Fliegens ab. Aber vielleicht ist dies das Geheimnis der Freiheit. Man muss sich beschränken können.