



Im Cockpit des Hubschraubers hat Günter Heiser alles an Instrumenten verbaut, was er aufreiben konnte. Tornado- und Starfighter-Teile finden hier ebenso Platz wie MIG- und Original-Agusta-Teile.



aufgeladen war, war das echt die Krönung“, sagt Heiser. Doch dann ging die Arbeit erst richtig los. In seiner Speditionshalle räumte er eine Ecke frei und machte sich daran, seinen Traum-Heli fein zu machen. Da am Heli alles an Technik fehlte, war Improvisation gefragt. Der Hauptrotor, der Heckrotor, die Innenausstattung und auch die Instrumente fehlten. Das sollte sich ändern. Gesagt, getan. „Ich habe zum Glück viele Freunde, die einen ähnlichen Spleen haben wie ich“, so Heiser. Hans mit seiner CNC-Fräse, Michael von der Edeldstahlschmiede, Rudi und Sandra, die Flugzeugmechanikerin ist, und viele mehr. „Erst mal ging es aber darum, zu checken, was wie wiederaufgebaut werden kann“, sagt Heiser. Schnell war ihm klar, statt der üblichen vier Rotorblätter reicht der Platz auf dem Firmenhof nur für zwei Exemplare. Heiser schrieb erneut die Hubschrauber-Szene an und fragte nach Schrottteilen aus den Bastelkisten. Im Internet fand er weitere Einzelteile, die den Heiser-Heli schmücken sollten. Parallel dazu brachte er jede Menge Einfallreichtum auf, was an den Heli passen

Auf der falschen Seite: Eigentlich steuert man einen Hubschrauber vom rechten Sitz aus, aber der Pilot ist trotzdem stolz auf sein Riesenmodell.

könnte. Radlagersätze vom Smart und von der Mercedes A-Klasse sorgen mittlerweile dafür, dass sich die elf Meter langen Hauptrotoren und der Heckrotor drehen. „Mit dem befreundeten Lageristen des Autohändlers meines Vertrauens bin ich durchs Lager gelaufen und habe geguckt, was passen könnte“, sagt Heiser. Mit seinen günstigen Eroberungen im Gepäck ging es zurück in die Spedition – weiter (hub-)schrauben. Ein Steuerknüppel und ein künstlicher Horizont waren die einzigen vorhandenen eigenen Teile, die Heiser unbedingt ins neue Cockpit einbauen wollte. „Im Ergebnis ist der Hubschrauber sozusagen zum Linklenker geworden, weil der Steuerknüppel hier passte. Eigentlich sitzt der Pilot im Hubschrauber ja rechts“, sagt Heiser. Aber

egal. Instrumente aus anderen Hubschraubern und sogar vom Starfighter, aus der MIG und vom Tornado baute er kurzerhand mit ein. Hauptsache, das Instrumentenfeld füllte sich. „Ich habe einfach alles aufgekauft, was ich in Internetauktionen finden konnte“, berichtet Heiser. Als Gegenleistung für die Rotorblätter lädt er einen Mann aus München zu einem Bundesligaspiel gegen den HSV ein. Weil am Hubschrauber nur noch eine, und noch dazu kaputte, Positionsleuchte vorhanden war, fertigte Heiser selbst eine Abdruckform an und goss mal eben neue Positionsleuchten. Im Dunkeln kann er die Maschine jetzt beleuchten. „Dafür hat mir ein Kumpel ein Programm geschrieben, das die Leuchten sogar in der richtigen Blitzfolge blinken lässt“, sagt Heiser. „Als Modellbauer kennt man natürlich die richtigen Leute.“ Weil der Strom von Miniaturmodellen (4,8 Volt) für das 1:1-Modell nicht reicht, sorgt eine 12-Volt-Batterie für den nötigen Strom der LED-Leuchten. Und auch für ein Soundmodul, das auf Knopfdruck echte Startgeräusche bietet, reicht die elektrische Energie. Hätte Heiser mit Originalteilen gearbeitet,



1 Mithilfe eines Baggers schwebt der sanierungsbedürftige Rumpf des Helikopters in die Lagerhalle der Spedition. Die Arbeit kann beginnen.



2

2 Ein Freund sorgte in mühevoller Detailarbeit für eine fachgerechte Lackierung des zerlegten Helikopters.

3 Nach der Lackierung und Beschriftung wurden die Einzelteile der Maschine mit zahlreichen Helfern montiert.

4 Eigentlich gehören auf den Agusta-Heli vier Rotorblätter. Aus Platzgründen baute Günter Heiser schließlich nur zwei an.

5 Aus Abflussrohren bastelte sich der Heli-Schrauber Auslassdüsen für die Turbinen.



3



4



5



TECHNISCHE DATEN
Agusta A109A MK II

- Typ:** Leichter Mehrzweckhubschrauber
- Gesamtlänge:** 13,04 m
- Rumpflänge:** 11,45 m
- Rotordurchmesser:** 11 m
- Höhe:** 3,50 m
- Leergewicht:** 1576 kg, max. Startgewicht 2850 kg
- Toppspeed:** 285 km/h
- Dienstgipfelhöhe:** 5.974 m
- Steigrate:** 9.80 m/s
- Einsatzradius:** 948 km (bei 233 km/h)
- Besatzung:** 1–2 Mann (Crew) und 7–6 Passagiere
- Triebwerke:** Zwei Rolls-Royce Allison 250-C20
- Startleistung:** 2 × 336 kW oder 2 × 426 kW
- Neupreis:** etwa 6 Millionen Euro

wäre er ein kleines Vermögen losgeworden. „Eine für den Flugbetrieb zugelassene Schraube kostet so viel, wie im Baumarkt eine ganze Packung“, erklärt er. Doch ein Abflug – außer am Kran schwebend beim Transport auf dem Betriebsgelände – stand ja eh nicht zur Diskussion. So bekam der Heli als Ergänzung zum vorhandenen Scheibenwischer auch spontan ein Exemplar aus der Mercedes-Werkstatt. Optisch ist kaum ein Unterschied auszumachen. Die Abluft der Turbinen (die ausgebaut sind) könnte über zwei Auslässe entweichen, die Heiser aus Abflussrohren gebastelt hat. Die Sitze sind Eigenbauten aus Edelstahl, die ein benachbarter Sattler gepolstert hat. „Der Hubschrauber sieht aus wie echt, Teile drehen sich, Schalter lassen sich bewegen, und Lampen leuchten. Was will man mehr, ein richtig schönes Spielzeug“, schwärmt der Spediteur von seinem Agusta A109. Als Werbeträger ist er ein absoluter Blickfang. Um dem Hubschrauber einen würdigen Platz zu geben, hat Heiser neben der Zufahrt zum Betriebshof einen überdimensionalen Umzugskarton gebaut. Der



Mit Modellhubschraubern fing alles an. Schon als Kind bastelte Heiser an Modellen, steigerte die eigenen Ansprüche dann immer weiter.

„tarnt“ ein Gestell, auf dem der Heli thront. Originallampen vom Flugfeld eines großen Flughafens sorgen für die stilleuchte Beleuchtung. „Von den Dingen hätte ich 700 Stück bekommen können, die waren abgelaufen und mussten ersetzt werden“, berichtet Heiser. Vier Stück reichten ihm. Erst mal – vielleicht kommt ja noch ein zweiter Hubschrauber dazu. „Ich hätte da schon wieder eine Bo 105 im Blick“, sinniert er über neue Pläne.