



Daniel Wiedenmann ist seit sieben Jahren als Modellflugehrer in der Szene aktiv.

TEXT: REDAKTION ROTOR BILDER: HELISCHULE GONZALEZ

# FLUGSCHULUNG 4.0

## ROTOR im Interview mit Fluglehrer Daniel Wiedenmann (Helischule Gonzalez)

Modellflugsimulatoren werden gerne für das eigene Flugtraining genutzt und helfen, das eigene Können zu festigen. Während des Trainings ist der Pilot jedoch auf sich alleine gestellt, was oftmals auch zu langsameren Lernerfolgen führt. Daniel Wiedenmann bietet seit neuestem nun ein Online-Flugtraining am Heli-X-Flugsimulator an, das für Flugschulungen sicherlich ein Novum darstellt.

### **ROTOR: Hallo Daniel, wie lange hast Du schon die Helischule Gonzalez?**

**Daniel Wiedenmann:** Bereits seit fast sieben Jahren. Als Kind wollte ich Pilot werden, dann wäre ich beinahe Gymnasiallehrer geworden. Nun bin ich eben Fluglehrer (lacht).

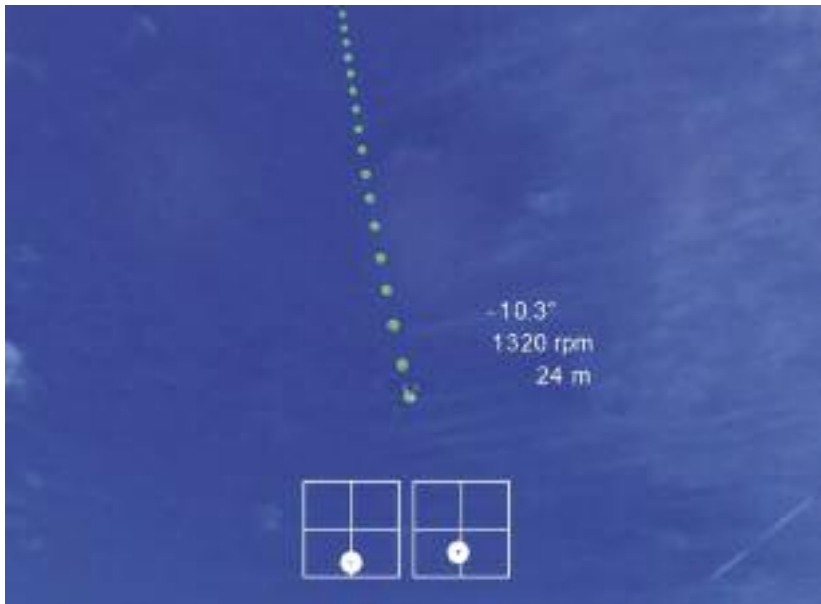
### **ROTOR: Hast Du noch einen weiteren Job?**

**Daniel:** Das wurde ich anfangs häufiger gefragt, aber tatsächlich versuchte ich, dies von Anfang an hauptberuflich zu machen – mit Shop und Flugschule. Der HeliShop Gonzalez war im ersten Jahr meine Rettung, denn der lief Dank des SAB-Booms und der Unterstützung von World-of-Heli von An-

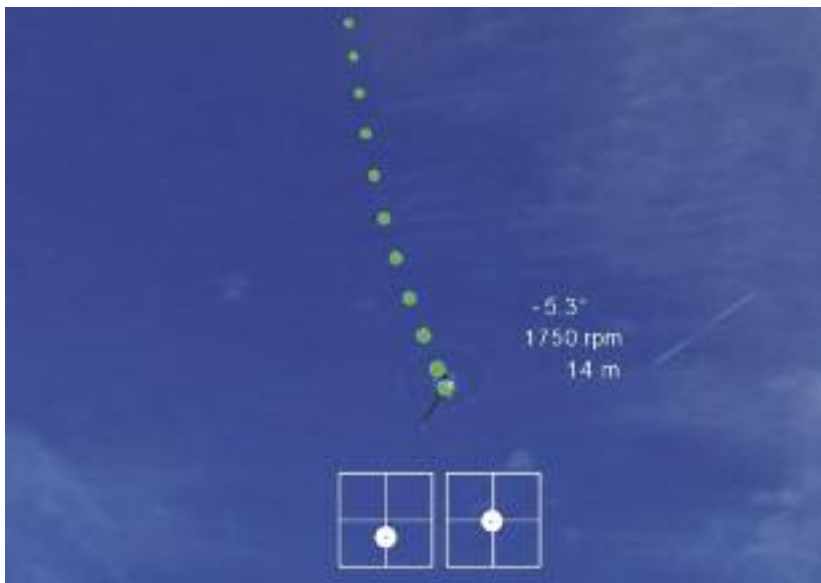
fang an gut. Und zum Glück sprach sich die Helischule sehr schnell herum und mittels Facebook und YouTube wurde ich zügig bekannt. Inzwischen verdiene ich mein Geld hauptsächlich mit Flugunterricht. Dieses Jahr im Juni/ Juli gehe ich bereits zum fünften Mal auf Deutschlandtour und im August/ September zum ersten Mal auf Österrichtour.

### **ROTOR: Wolltest Du nicht ein Fachbuch herausbringen?**

**Daniel:** Ja, das werde ich oft gefragt und ja, das Buch »Fly&Fun – Faszination Modellhelikopter« wird noch erscheinen. Es ist mir etwas unangenehm, da ich das Buch schon vor zwei Jahren angekündigt. Ich



Durch optionales Einblenden der Flugbahn, der Stickmoves, dem Pitchwert sowie der Drehzahl und Höhe, stehen eine Vielzahl wichtiger Informationen zur Verfügung.



Hier sieht man einen perfekten »Klappmove« während einer Autorotation und infolgedessen ein Auftouren der Drehzahl. Optimaler Weise wird die Rotorebene beim Abbremsen so gekippt, dass die Rotorebene in einem 90 Grad Winkel zur Sinkkurve steht.

kann hierzu am Ende noch etwas erzählen, denn die Verzögerung hängt indirekt mit den Flugsimulatoren und dem Onlinetraining zusammen.

**ROTOR: Das Onlinetraining ist ja der Anlass unseres Interviews. Das ist noch relativ neu, richtig?**

**Daniel:** Ja, das ist richtig. Die Idee hatte ich vor gut vier Jahren, habe sie jedoch nie weiter verfolgt. Ende 2018 kam eine Anfrage, ob ich so etwas wie Onlinetraining am Simulator anbieten würde. Ich habe geantwortet, dass ich nicht wissen würde, ob ein Onlinetraining funktioniert und wir das einfach ausprobieren sollten. Ich nannte ihm dann den Preis und sagte, er müsste nur zahlen, wenn das Onlinetraining erfolgreich wäre.

**ROTOR: Und, musste er zahlen?**

**Daniel:** Ja, musste er! (lacht) Aber das hat er auch gerne gemacht. Ich konnte ihm nämlich in der ersten Onlinestunde den halben Piroflip und den Piroflip im Ansatz beibringen. Ich war selbst überrascht, wie gut das funktionierte. Und so ging das los.

**ROTOR: Wie muss man sich ein Onlinetraining vorstellen?**

**Daniel:** Nachdem ein passender Termin gefunden wurde, geht man zeitgleich am Simulator online und telefoniert währenddessen mittels Freisprechfunktion. Einige haben bei sich zu Hause einen schlechten Empfang, dann sprechen wir über WhatsApp. Inzwischen ist die Sprachqualität sehr gut und hat auch viele Vorteile. So kann ich während des Onlinetrainings Skizzen oder Videos anfertigen und über WhatsApp versenden. Bevor das Training beginnt, redet man zuerst ein wenig. Hierbei erfahre ich wichtige Informationen, zum Beispiel wie lange jemand fliegt, welchen Mode er nutzt, ob er Pult- oder Handsender fliegt, was er bereits fliegen kann und natürlich, was er verbessern oder neu lernen möchte. Aber vor allem lernt man sich zuerst einmal kennen – das ist beim Onlinetraining genauso wichtig, wie beim klassischen Flugunterricht. Erst danach starten wir mit dem eigentlichen Training. Zuerst lasse ich den Flugschüler zwei oder drei Minuten vorfliegen. Das reicht mir für eine erste Einschätzung.

**ROTOR: Zwei bis drei Minuten reichen Dir bei jedem Piloten für eine gute Einschätzung?**

**Daniel:** Absolut, ich brauche maximal drei Minuten, um bei jedem einen ziemlich genauen Eindruck über die hauptsächlichen Stärken und Schwächen zu gewinnen. Dank der eingblendeten Stickmoves sehe ich jede Bewegung und der Flugschüler ebenso auch meine. So erkenne ich bereits nach dem Abheben, ob jemand zu wenig oder zu viel steuert, aber vor allem auch, wie er die Knüppel bewegt. Ob ruckartig oder flüssig, ob Nick und Roll schön getrennt voneinander oder unabsichtlich gemischt und vieles mehr.

**ROTOR: Hast Du einen bestimmten Ablauf für das Vorfliegen?**

**Daniel:** Ich lasse meine Flugschüler zuerst frei fliegen, da mir der Flugstil am wichtigsten ist. Hat der Schüler nach einer Minute noch keine Kurve geflogen, sondern nur Achter, lasse ich mir spätestens dann Vollkreise vorfliegen – egal, ob es sich um einen blutigen Anfänger oder 3D-Piloten handelt. Bei unsicheren Piloten lasse ich mir zusätzlich das Nasenschweben zeigen, bevor mir fortgeschrittene Piloten noch Flips und 3D-Figuren vorführen, insbesondere die, die sie verbessern wollen – wie z. B. TicTocs, Piroflips oder Autorotationen. Auch hierfür brauche ich meist nur wenige Sekunden, um bei jeder Figur zu erkennen, woran es genau hapert und wie wir sie später verbessern können. Wobei unter uns gesagt: Eine korrekt geflogene Kurve ist eine der anspruchsvollsten Figuren und wird nur von den wenigsten korrekt und sicher beherrscht. Nach diesen ersten Minuten gebe ich ein erstes Feedback. Die Flugschüler können mich am Simulator anklicken und ich fliege ihnen vor, was mir bei ihnen aufgefallen ist. Dabei zeige ich nicht nur, wie die jeweiligen Figuren korrekt geflogen werden, sondern

fliege auch deren Fehler nach. Währenddessen erkläre ich alles in Echtzeit am Telefon, so dass sie nicht nur den Unterschied klar sehen, sondern ihn auch begreifen. Einer meiner Lieblingssprüche lautet: »Wenn Du weißt, was Du tust, kannst Du tun, was Du willst.«

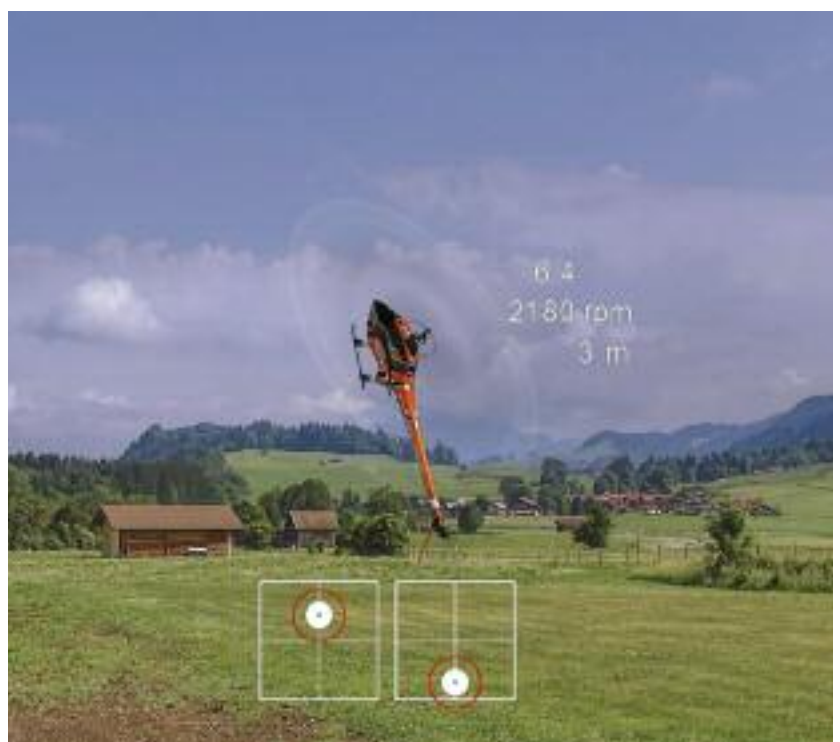
**ROTOR: Also läuft das Onlinetraining so ab, dass Du es vorfliegst und der Flugschüler es dann nachfliegen soll?**

**Daniel:** Jein. Im Idealfall schon. Meistens muss ich zuerst ein paar geeignete Übungen mit ihnen machen, bevor sich der Erfolg einstellt. Oder wir verbessern zuerst den Flip, bevor ich ihnen den Piroflip korrekt beibringen kann. Aber ich hatte es durchaus häufiger, dass es allein durch das abwechselnde Aufzeigen von korrekt und falsch Geflogenem und den dazu passenden Erklärungen bei Flugschülern bereits »Klick« gemacht hat und die Schüler es schnell oder teilweise sogar sofort umsetzen konnten. Oftmals wird die Figur gar nicht komplett falsch gesteuert, sondern nur eine Kleinigkeit, die aber oft eine große Wirkung hat und dafür sorgt, dass die Figur vermeintlich nicht funktioniert. Sehr häufig liegt die Ursache, weshalb eine Figur nicht funktioniert, viel tiefer, nämlich bei den »Basics«. Viele wollen den Piroflip lernen, obwohl der Flip noch alles andere als perfekt sitzt. Wobei es teilweise erschreckend ist, wie viele Helipiloten sich mit dem Basic-Training zu sehr aufhalten.

**ROTOR: Kann man sich denn zu sehr mit Basics aufhalten?**

**Daniel:** Klar, zum Beispiel üben viele das Schweben mit diversen Schwebübungen, die sie aus dem Internet oder Büchern kennen – davon halte ich persönlich sehr wenig. Natürlich sollte man prinzipiell

**Ein schnell geflogener TicToc. Der Pitchwert ist im optimalen Bereich und es wurde weder in das Heck, noch in Roll hineingesteuert (siehe rote Markierung).**



ein Viereck fliegen können und an den Ecken schön zum Stehen kommen, für einen Moment in den Zustand des Nichtsteuerns kommen, bevor man zur nächsten Ecke fliegt. Im Grunde genommen ist das Wichtigste am Schweben, dass man so häufig wie möglich den Zustand des Nichtsteuerns erreicht und so lange wie möglich gar nicht steuert. Helifliegen ist für mich die Kunst des wenigen Steuerns.

**ROTOR: Was wären die wichtigsten Basics, außer möglichst wenig zu steuern?**

**Daniel:** Ganz klar das Nasenschweben. Natürlich sollte man erst einmal sicher Abheben können, mit dem Heck zu sich Schweben und wieder Landen. Sobald dies klappt, kann das Nasenschweben perfektioniert werden. Am besten in den allerersten Wochen, nachdem man mit dem Helifliegen begonnen hat. Für jeden Helipiloten sollte zwischen Nasen- und Heckschweben nicht der geringste Unterschied zu spüren sein. Denn es geht darum, das spiegelverkehrte Fliegen zu beherrschen. Das kann einem kein Fluglehrer abnehmen, diese »Datenautobahn« im Gehirn zu bauen. Jeder muss seinem Gehirn selbst beibringen, spiegelverkehrt zu denken und zu steuern.

Wobei ich das »Denken« zurücknehmen möchte. Es muss komplett intuitiv werden, so dass man nicht mehr Nachdenken muss, dass man Roll rechts geben muss, damit er nach links kippt und umgekehrt, wenn die Nase auf einen zu zeigt. Das Nasenschweben sehe ich als Grundvoraussetzung an.

**ROTOR: Du arbeitest eng mit Heli-X zusammen. Die neueste Version soll Deiner Aussage nach auch das Onlinetraining verändern?**

**Daniel:** Das stimmt, seit Mitte Oktober arbeite ich an der Entwicklung der Flugphysik der V9 Beta des Heli-X-Simulators mit. Und seit November habe ich alle Onlineflugschüler davon überzeugen können, die 50 Euro für eine Heli-X-Lizenz zu berappen, sich für die V9 Beta freischalten zu lassen und damit das Onlinetraining mit mir zu machen. Ich habe seit November auch kein Onlinetraining mehr mit anderen Simulatoren durchgeführt und werde in Zukunft nur in Ausnahmefällen mit anderen Flugsimulatoren Onlinetraining geben, solange die anderen nicht hinsichtlich Realismus nachziehen. Bei stationären Flugfiguren wie z. B. dem Piroflip geht es noch halbwegs, aber bei dynamischen Flugfiguren ist der Unterschied zum Teil deutlich. Und mit dynamisch meine ich einfach alles.

Heli-X V9 ist der einzige Simulator, bei dem sich Vollkreise und Funnels sehr realistisch anfühlen und man genauso steuern muss wie in der Realität. Es gibt ein paar Simulatoren, mit denen ergibt Kurventraining einfach keinen Sinn und auch der Funnel ist eine Kurve, bei der einfach Roll und Nick vertauscht sind. Bei der Kurve ziehe ich mit Nick um die Kurve, beim Funnel eben mit Roll. Mit dem Heck selbst null, das muss nur auf der richtigen Position gehalten werden. Ich sage immer, abstrakt betrach-



Über WhatsApp können während der Onlineschulung hilfreiche Videos geteilt oder Skizzen und Fotos der Flugbahn zur Veranschaulichung dem Flugschüler versendet werden.

tet, ist ein Speedcircle fast ein Looping in der Horizontale. Und niemand wird mir widersprechen, dass ein Looping mit Nick geflogen wird. Wer ständig Roll in der Kurve hat, der fliegt die Kurve falsch. Ich kann jedem nur empfehlen, meinen YouTube-Klassiker »Motivationsflug« anzusehen.

Nicht nur bei Kurven und Funnels, gerade auch bei Overspeed und Autorotationen ist ein zum Teil heftiger Unterschied. Wir haben in diesen fünf Monaten einen Realismus erreicht, den ich mir so nie erträumt hätte. Ich kann nun wie beim klassischen Flugunterricht plötzlich auch den Flugschülern am Simulator alles korrekt beibringen, da der Rotor nun so auftritt, wie in der Realität.

**ROTOR: Können die Onlineflugschüler das Gelernte auch in die Realität umsetzen?**

**Daniel:** Können sie, egal ob das jetzt Kurven, Piroflips oder Auros sind – das Feedback ist genial von meinen Flugschülern. Viele berichten mir regelmäßig über ihre Fortschritte und schicken mir auch häufig Videos. Ich kann mich selbst noch gut daran erinnern, wie ich Jubelschreie von mir gab, als ich z. B. meine erste Rückenauro erfolgreich stand. Mich erfüllt es mit Stolz, bei anderen etwas dazu beitragen zu können.

**ROTOR: Das klingt fast so, als ob Onlinetraining klassischen Flugunterricht ersetzen könnte.**

**Daniel:** Das nicht, aber perfekt ergänzen. Beides hat Vor- und Nachteile. Etwas, das klassischer Flugunterricht dem Onlinetraining oder den Simulatoren generell immer voraus hat, ist das Gefühl für Räumlichkeit. Von Vorteil beim Flugunterricht ist, dass ich auch einzelne Funktionen übernehmen kann, also zum Beispiel nur Nick oder das Heck bei Kurven, nur Pitch bei Flips oder nur Roll und Nick beim Piroflip.

## KONTAKT

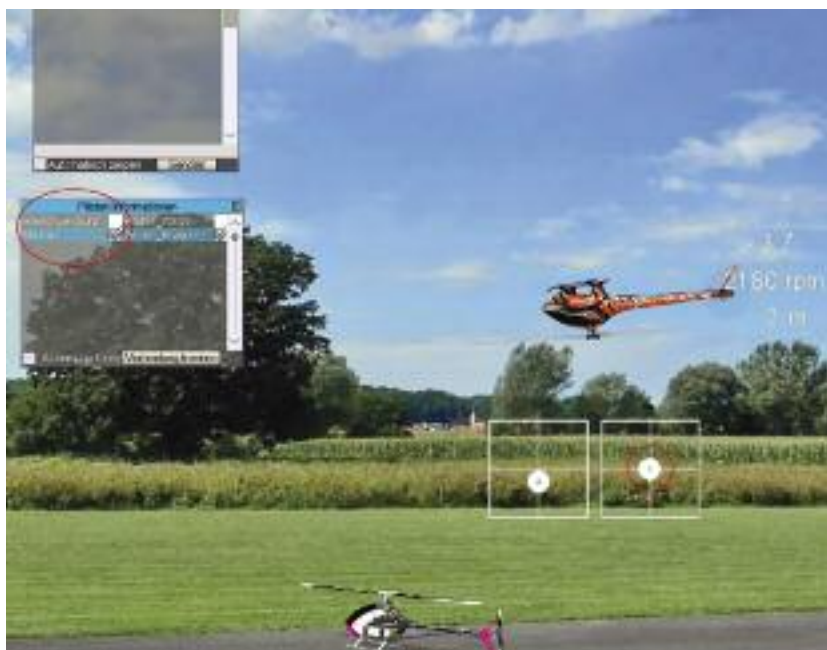
E-Mail: [info@helischule-gonzalez.de](mailto:info@helischule-gonzalez.de) | Telefon & WhatsApp +49 151 70081833  
[www.helischule-gonzalez.de](http://www.helischule-gonzalez.de)  
YouTube: Helischule Gonzalez – Playlist »Fly & Fun«  
[www.facebook.com/helischulegonzalez](http://www.facebook.com/helischulegonzalez)

Auch wenn es für viele Flugschüler erst einmal ungewohnt ist und die ersten Minuten zum Teil unangenehm sind, nicht alle Funktionen zu kontrollieren, kann ich das doch gezielt anwenden und so dem Flugschüler Dinge schnell beibringen, zu denen er sonst nicht in der Lage wäre. Zum Beispiel, weil das Pitchmanagement für den Piroflip noch nicht gut genug ist oder die Heckdrehrate, insbesondere beim Pitchwechsel, nicht konstant genug gehalten werden kann. Wenn ich jetzt beides übernehme, kann sich der Flugschüler nur auf das zyklische Aussteuern konzentrieren – da kann es sehr schnell zu großen Oha-Erlebnissen führen.

Beim Onlinetraining hingegen sehe ich dank der Stickmoves, was der Flugschüler korrekt steuert, aber vor allem, was er falsch steuert. Also zum Beispiel, dass er bei der Kurve in Roll etwas hängen bleibt. Das sehe ich auch im klassischen Flugunterricht, aber immer erst, wenn sich der Steuerfehler bereits ausgewirkt hat. Ich habe hierfür extra von Heli-X die Stickmove-Anzeige nach meinen Wünschen und Bedürfnissen anpassen lassen. Und der Entwickler von Heli-X, Michael Schreiner, hat diese phänomenal umgesetzt. Dadurch ist es mir möglich, selbst nur einen halben Millimeter am Steuerknüppel klar zu erkennen und der Flugschüler eben auch.

Auf meinen Wunsch hin kann man sich nun auch den Pitchwert anzeigen lassen. Ich habe dadurch ganz neue Trainingsmethoden entwickelt. Und damit kann ich dem Flugschüler sogar online das Fliegen nach Gefühl beibringen. Genau das ist es,

**Im Onlineraum des Heli-X-Simulators können die anderen Piloten, durch Anklicken derer Namen, beobachtet werden. Aufgrund der neuen Stickmoves der V9-Version werden selbst kleinste Steuerbewegungen leicht erkannt. Hier sieht man eine minimalste Eingabe von Roll nach links im Rückenschweben.**



was die Scale-, F3C- und 3D-Profis gemeinsam haben: Sie fliegen nach Gefühl! Zu diesem Thema werde ich auf der ROTOR live auch einen zweiteiligen Vortrag halten: »Die Geheimnisse der Profis, mit denen auch Du zum Profi wirst!« und »Macht mit! Große Live-Fluganalyse am Simulator«. Beide Vorträge werde ich bis Ende April auch auf meinen YouTube-Kanal hochladen.

### **ROTOR: Du wolltest am Ende noch das mit dem Buch aufgreifen. Wieso bist Du noch nicht fertig hast und wann wird es erscheinen?**

**Daniel:** Nachdem ich mich so verrannt habe, möchte ich ungern einen genauen Termin nennen. Das Problem waren immer die Videos. Ich habe es mit mehreren Kameralenten probiert, inklusive zweiter Kamera für die Stickmoves. Der Aufwand war jedes Mal enorm und am Ende des Tages war die Ausbeute letzten Endes total gering – und das lag keineswegs an den Jungs hinter der Kamera. Mir wurde vor zwei Jahren klar, dass ich das alles nur mit Videos aus einem Simulator bewerkstelligt bekomme, aber der Realismus war eben nie hoch genug. Das hat sich dank der Zusammenarbeit mit Heli-X geändert und ich bin sehr glücklich, da ich mein Buchprojekt nun genau nach meinen Vorstellungen realisieren kann. Dies ist auch der Grund, wieso ich den ganzen Winter an der Flugphysik gearbeitet habe, anstatt an meinem Buch.

Im Nachhinein bin ich froh, dass es jetzt länger gedauert hat. Denn in den letzten zwei Jahren habe ich durch das Onlinetraining viele Erkenntnisse gewonnen und neue Trainingsmethoden entwickelt. Das alles kann ich nun in das Buch mit einfließen lassen.

### **ROTOR: Beantworte mir doch zu guter Letzt noch eine Frage: Was kostet das Onlinetraining mit Dir?**

**Daniel:** Der Kennenlernpreis kostet 50 Euro die Stunde; danach 65 Euro die Stunde. Ich habe seit Januar auch eine 5er Karte für 250 Euro im Angebot und eine 10er Karte für 450 Euro. Was mich sehr gefreut hat war, dass alleine im Januar bereits vier Kunden sich eine 10er Karte geholt haben, weil ihnen das Onlinetraining so gut gefallen hat.

### **ROTOR: Vielen Dank Daniel für das ausführliche Interview und weiterhin viel Erfolg. ♣**