



Hoch oben fühlt er sich wohl: Der britische Helikopterpilot Quentin Smith, in Fliegerkreisen als „Captain Q“ bekannt, bei einer Zwischenlandung in Argentinien (links); mit Havanna und russischem Abzeichen am Denham Aerodrome, einem kleinen Flugplatz bei London (rechts)



Der an die Grenzen fliegt

Mit fünf Jahren saß er das erste Mal am Steuerknüppel eines Hubschraubers. Seitdem hat Flugweltmeister Quentin Smith zweimal mit einem Helikopter den Globus umrundet, dabei seinen Vater abgehängt, Abenteuer am Nord- und Südpol bestanden – und einen Absturz in der Antarktis überlebt

Text **Tim Cappelmann** Fotos **Enno Kapitza**

Foto: HQ Aviation Ltd.



Geschafft in jedem Wortsinn: Quentin Smith und Partner Steve Brooks (rechts) in ihrem Camp zwei Meilen vom Südpol entfernt. Im zweiten Anlauf fliegen sie 2005 mit einem Robinson R44 erfolgreich zu beiden Polen

Kaffeepause: Q erklärt seinen Flugschülern ein Manöver, entgegen britischer Tradition ist er kein Teetrinker. Damit alle auf sicherem Abstand zu den Rotorblättern bleiben, sind die Wege am Flugplatz deutlich gelb markiert
Fliegendes Klassenzimmer: Quentin Smith unterrichtet seine Flugschüler im Hangar über die bevorstehenden Übungen, kurz darauf geht es in die Luft. Die Gruppe hat sich einen Helikopter gekauft und teilt ihn nun für Flugstunden und Ausflüge

Stille. Der Motor hat aufgehört zu dröhnen. Nur noch das regelmäßige Wischen der Rotorblätter dringt in seine Ohren. 19 Sekunden bleiben Pilot Quentin Smith, bis er auf dem Wasser aufschlagen wird. Aber ein Helikopter fliegt wie ein Vogel. Auch ohne Antrieb fällt er nicht steingleich vom Himmel, sondern kann sanft gelandet werden. Eigentlich. „Wenn unter einem der eiskalte Atlantik wartet, ist das kein großer Trost“, erzählt Quentin Smith. 19 Sekunden, die sich wie eine Ewigkeit anfühlen. Auf der Kufe draußen balanciert sein Partner Steve Brooks, das selbst aufblasbare Schlauchboot unter dem Arm. Kurz vor der Notlandung soll er es auf ein Zeichen von Smith hinauswerfen und springen. Doch Brooks springt viel zu früh.

„In dem Moment war klar, wir sind tot“, erinnert sich der 49-jährige Smith, unter Fliegern als Captain Q bekannt. „Der Körper ist so unter Adrenalin, man macht trotzdem weiter. Alles ist auf einmal sehr klar, es läuft wie in Zeitlupe ab.“ Glücklicherweise überlebt Brooks den tiefen Fall. Q klettert in seinem Überlebensanzug rückwärts aus dem Helikopter, der sofort mit Wasser vollläuft und sinkt. Er ist allein. Um ihn herum nur Wellen, riesige Berge aus Wasser und Schaum, mehr als zehn Meter hoch. Der Sturm rauscht in den Ohren, das Adrenalin durch seine Adern. Dann tauchen in 50 Meter Entfernung Brooks und das gelbe Schlauchboot auf der Spitze einer Woge auf, ein leuchtender Punkt Hoffnung im Eiswasser. Mit letzter Kraft zieht Brooks seinen Freund aus den Fluten an Bord. Er alarmiert mit einem Satellitentelefon seine Frau, in England ist es ein Uhr morgens. Sofort wird eine Rettungsaktion in Gang gesetzt. Neun Stunden treiben die Männer über das Meer, halb erfroren, dem Tod sehr nah. Ein Suchflugzeug ortet schließlich das Notsignal der

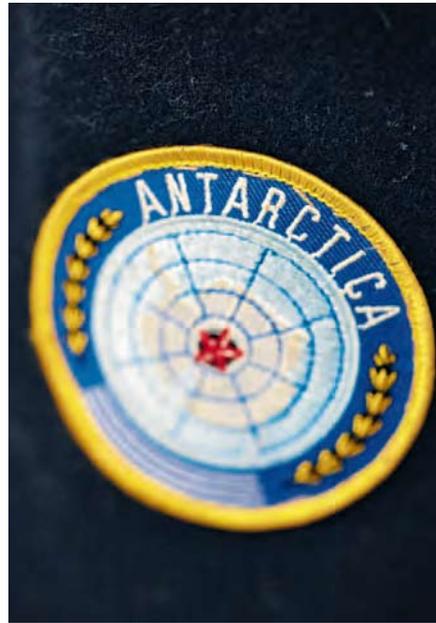


Uhren an ihren Handgelenken, kurz darauf findet der chilenische Eisbrecher *Admiral Veil* die hilflosen Abenteurer.

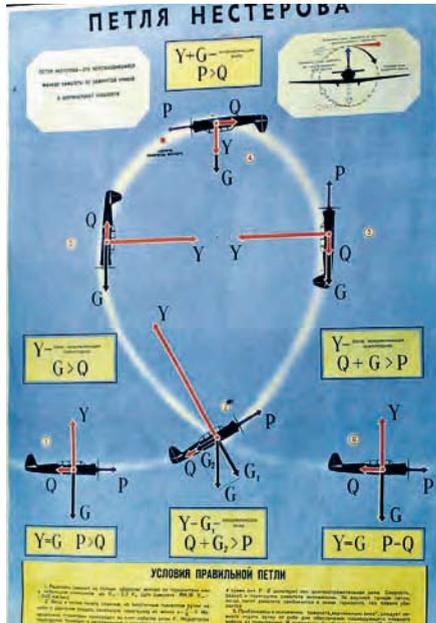
„Die Wochen danach waren wie eine Wiedergeburt, sehr intensiv“, erinnert sich Quentin Smith an den Motorausfall 400 Meilen südlich von Kap Hoorn in der Antarktis. Im Februar 2003 wollte er mit Brooks zum Südpol fliegen, den Nordpol hatte das Duo bereits im Juni 2002 erreicht. Ihr Ziel: als erste Menschen in einem Helikopter auf beiden Polen zu landen. ▶

Auf der Spitze einer Woge taucht Brooks in einem gelben Schlauchboot auf, ein leuchtender Punkt der Hoffnung

world
Abenteurer



Etwas Patriotismus muss sein: Der Aufenthaltsraum im Firmengebäude zeigt Flagge; der Aufnäher auf Qs Mantel zeugt von seiner letzten großen Expedition. Schon als Knabe half der kleine Quentin seiner Mutter vorbildlich beim Einsteigen in den Helikopter, sein Vater besaß eine Flugschule. Loopings nach russischer Art wie auf dem Plakat wurden dort allerdings nicht gelehrt



gerade wenn die Mittagssonne hoch oben steht und keine Schatten wirft. „Da hat Q bewiesen, was für ein erstklassiger Pilot er ist“, lobt ihn Brooks nach ihrer Rückkehr. Tatsächlich gelingt das waghalsige Unterfangen beim zweiten Mal – und verewigt beide als Luftfahrtpioniere in den Geschichtsbüchern.

„Über den Absturz rede ich nicht gern, das wühlt mich auf“, sagt Q in seinem Büro im Hangar E, an einem kleinen Flugplatz in Denham in der Nähe von London, „und ich mag kein kaltes Wasser.“ Er lehnt sich auf dem Sofa zurück und zündet eine Havanna an, auf der er schon eine Weile herumkaut. An den Wänden hängen eingerahmte Schwarz-Weiß-Fotografien: Q als Junge, der seiner Mutter artig in einen Helikopter hilft. Sein Vater war Pilot und hatte eine Hubschrauberflugschule, schon mit fünf Jahren durfte der kleine Quentin einen Heli steuern. „Für mich war das ein ganz normales Fortbewegungsmittel, wie für andere Kinder Autos“, erinnert er sich. Urkunden belegen erste Plätze bei Flug-Weltmeisterschaften in Moskau und in Japan – für Manöver, die bis dato niemand für möglich hielt. Ein Diplom zeichnet ihn für seine weltweiten Landungen in der Arktis und Antarktis aus, mit einem Robinson-Helikopter vom Typ R44. Neben der Bürotür hängt eine eigenartige Uhr, die Q erfunden hat, um sich an den Polen besser zu orientieren. „Denn alle Wege führen nach Süden, wenn man am Nordpol steht“, sagt der Pilot und grinst zufrieden, „ein GPS funktioniert dort nicht.“

Für die natürlichen Gesetze und Grenzen der Welt habe er sich schon immer interessiert, sagt Q. Er hat einen Hochschulabschluss in Physik – und seitdem eine Abneigung gegen das universitäre System, erzählt er. In seiner Garage bastelt er an neuartigen Konstruktionen für Helikopter. Über Details möchte er aber noch nicht sprechen. ▶

Schon für den kleinen Quentin war der Helikopter ein ganz normales Fortbewegungsmittel

Anfang 2005 brechen sie erneut auf. „Die Chancen, wieder notwassern zu müssen, waren statistisch gesehen minimal, also probierten wir es“, erzählt Q. Die beiden Männer teilen sich alles, um ihr Gewicht so gering wie möglich zu halten und Treibstoff zu sparen: ein Zelt, Messer und Gabel, sogar die Zahnbürste. Starke Fallwinde erschweren den Flug. Wegen des trockenen Schnees in der Antarktis unter ihnen funktioniert das Höhenradar nicht. Die Orientierung über dem konturlosen Eis ist nicht einfach,



WAHRE W W ERTE

Wellendorff

THE FINEST GERMAN JEWELLERY SINCE 1893

Your Golden Angel

The extraordinary love story of a Wellendorff admirer has taught us that angels not only protect but also connect lovers with one another forever. This letter has inspired us to create our new “Angel’s Wings” collection. It has been a fresh reminder to the genuine value of jewellery: to bring joy and offer protection. Experience this magical story and the entire collection at www.wellendorff.com, tel. (+49) 7231 - 28 40 128.

SAN FRANCISCO
Shreve & Co.
Tel. +1 - 415 - 860 4010

HONG KONG
IFC
Tel. +852 - 2540 1028

BERLIN
KaDeWe +49 - 30 - 21 01 65 80
Hotel Adlon +49 - 30 - 20 45 52 88

world
Abenteurer



Stolze Entdecker: Steve Brooks (links) und Quentin Smith in Anchorage, Alaska. Nach einem Zwischenstopp flogen beide in ihrem Helikopter mit der Registrierung G-NUDE weiter zum Nordpol. Später überleben sie mit dieser Maschine einen Absturz über den Atlantik



Links: Die Französin Juliette ist nach ihrer Hochzeit mit Quentin Smith zu ihm nach England gezogen, das Paar hat drei Kinder. Nebenbei unterstützt sie ihn bei der Büroarbeit in der Flugschule. Rechts: Die Helikopter-Flotte von HQ Aviation im Hangar E des Denham Aerodrome



Als er mit 16 Jahren eine Flugmeisterschaft gewonnen hatte, versuchte die Royal Air Force, ihn noch vor seinem Studium zu rekrutieren. Q lehnte ab, eine Entscheidung, die er später bereute. Eine Zeitlang probierte er sich als Rennfahrer aus, er arbeitete in der Bodemannschaft eines Heißluftballonanbieters in Frankreich und kurz sogar als Broker in der Londoner City. Letzten Endes zog es ihn aber immer wieder zur Fliegerei und, nach einigen Monaten in den USA als Passagierpilot, zurück in das Familienunternehmen.

Von dort startete der Grenzgänger Q auch in sein erstes Abenteuer, mit seiner Flugschülerin Jennifer Murray. Ob es nicht möglich sei, die Erde in einem Hubschrauber zu umrunden, fragte sie ihn 1997. „Warum nicht?“, soll Q geantwortet haben, bevor er sich mit der Millionärsgattin in ihrem privaten Heli auf den Weg machte. Beide planten, in Ruhe eine landschaftlich attraktive Route zu fliegen. Doch zu ihrer Überraschung mischte sich Qs Vater Mike samt Partner in einem anderen Hubschrauber in das Projekt Weltumrundung ein – aus dem Abenteuer wurde ein Wettkampf. „Das muss man sich mal vorstellen: Der eigene Vater ist plötzlich größter Konkurrent in einem Rennen um den Globus!“, erzählt Q lachend. Nach einem Aufeinandertreffen während eines Zwischenstopps an den Niagara-Fällen wurde es Murray und Q zu bunt, sie flogen mit nur kurzen Pausen bis nach England durch – und gewannen. Qs Pioniergeist war geweckt. Im Jahr 2000 wiederholten sie die Umrundung, diesmal getrennt, in zwei Helikoptern. Spätestens jetzt eilte Q der Ruf als sicherer und versierter Pilot voraus. Der britische Investor und Abenteurer Steve Brooks wurde auf ihn aufmerksam und überzeugte ihn von den geplanten Pol-Expeditionen.

Seitdem ist Q ruhiger geworden, ein wenig zumindest. Während eines Skiurlaubs in einem Chalet in den Alpen verliebte er sich in Juliette, er nennt sie knapp „J“ (Jay). Eine blonde Französin, schlank, hohe Wangenknochen, intensiver Blick, bildhübsch. Nach einer Woche machte er ihr einen Heiratsantrag. Sie sagte Ja und lebt nun mit ihm und ihren mittlerweile drei jungen Kindern im Londoner Nobelviertel Chelsea. Juliette fliegt nicht selbst. Sie mache sich oft genug Sorgen um ihren wagemutigen Mann, sagt sie, habe aber akzeptiert, dass Risikobereitschaft

Foto: HQ Aviation Ltd.



WEEKEND

MaxMara

Rome Zurich Paris London Munich Airport Beijing Shanghai Hong Kong Tokyo



world
Abenteurer



Links: Qs Büro ist voll mit Luftfahrtutensilien und Landkarten. Ein Streckenabschnitt seiner Weltumrundung führte ihn auch auf eine abgelegene philippinische Insel. Dort wurde er eigenen Angaben zufolge von Rebellen umzingelt, konnte sich aber mit britischem Humor aus der Affäre ziehen. Unten: Tiefflug über Felder nahe des Flugplatzes



Fliegen beizubringen ist wunderbar, fast noch schöner, als selbst zu fliegen“, sagt Q. Einer der reichsten Unternehmer Großbritanniens zählt zu seinen Flugschülern, genau wie eine junge Grundschullehrerin. Jeder habe bei ihm die Möglichkeit, Fliegen zu lernen, und Q ist überzeugt, dass auch jeder das Fliegen lernen kann, lernen muss. Er ist auf einer Mission, was das angeht. „Menschen haben die Pflicht zu fliegen“, sagt er mit Nachdruck. Genauso leidenschaftlich lässt er sich sonst nur über Autos aus: veraltet und eindimensional, die Straße bestimme, wohin die Reise gehe. Wie rollende mittelalterliche Gefängnisse, überholt und reif für die Abschaffung. Ersetzt werden sollten sie – natürlich – durch Hubschrauber. Der Helikopter steht für ihn als Paradebeispiel für Funktionalität. „Ein Geniestreich in Sachen Design, so viel Technik auf so engem Raum so schlank unterzubringen“, schwärmt Q. Er meint das alles sehr ernst.

Wir sitzen vor seinem Hangar an einem kleinen Holztisch. Smith ist immer auch Showman: mit seinen Langschaftstiefeln und einem schweren Militärmantel über den Schultern, behängt mit russischen Orden. Die gehören seinem Vater, der sie nach einer Schlägerei von einem sowjetischen Offizier geschenkt bekam. Aber das sei wieder eine andere Geschichte, sagt der Pilot und zieht an seiner Zigarre.

Am Himmel fliegt ein Flugzeug vorbei. „Die Ärmsten, können sich kaum bewegen“, erklärt Q und runzelt mitleidig die Stirn. Er schaut oft nach oben, heute war er selbst noch nicht in der Luft. Zu viel auf der Erde rumsitzen, das macht ihn nervös. Was er tun würde, wenn Geld keine Rolle spielte? Q überlegt nur kurz. Er könne sich ein Leben im Helikopter vorstellen. Einfach losfliegen, von Land zu Land, von Ort zu Ort, immer weiter, ohne Grenzen. „Es gibt noch so viel zu entdecken“, sagt er. ■

ein Teil seiner Persönlichkeit sei. Sie wolle ihn nicht ändern. Sie überlegt kurz und fügt lächelnd hinzu: „Das ginge auch nicht.“

Wenn die BBC einen Stuntman oder einen Berater für spektakuläre Luftdreh sucht, ruft sie Q an. Der Pilot genießt hohes Ansehen in Fliegerkreisen, auch weil er jedes Manöver akribisch plant. Neben der Arbeit für Film und Fernsehen bildet er vor allem aus, nach einem Zerwürfnis mit seinem ehemaligen Partner nun im eigenen Unternehmen HQ Aviation. „Anderen das

Ausbildung und Flüge

HQ Aviation Ltd.
Hangar E, Denham Aerodrome
Denham UB9 5DF
United Kingdom
Tel. +44-1895/833373

Mehr Informationen:
hqaviationltd.com

CARUSOMENSWEAR.COM



CARUSO
in menswear do as the italians do