

Unverhofft kommt oft

Welcher PC-Pilot hat nicht schon einmal davon geträumt, einen "echten" Simulator in die Finger zu bekommen, wie er von den Profis für das Training eingesetzt wird? Ich für meinen Teil träume diesen Traum auf jeden Fall schon lange. Sicher, es gibt ja die Möglichkeit über diverse Anbieter eines dieser Monster zu chartern, allerdings waren Preise jenseits der DM 300/Stunde für mein studentisches Budget immer ein wenig zu viel des Guten. Ganz zu schweigen davon, daß man für die "Heavies" (z.B. 747, MD11) noch ein paar Hunderter drauflegen darf. Um so größer war meine Freude, als sich vor kurzem völlig unerwartet die Chance ergab, ein solches Gerät - wenn auch nur kurz - auszuprobieren.

Das Ganze fing damit an, daß ich mich Anfang des Jahres für einen Recruitment-Workshop der Lufthansa mit dem schönen Namen "Experience Lufthansa" bewarb. Es ging dabei um die Werbung von Nachwuchskräften für den Management-Bereich des Lufthansa-Konzerns. Studenten verschiedener Disziplinen konnten sich bewerben; etwas mehr als 100 davon wurden schließlich eingeladen.

Ich war einer der Glücklichen, die Mitte April auf der Lufthansa-Basis von einer gut gelaunten Crew an Mitarbeitern begrüßt wurden. Eine der Wartungshallen (für Insider: die "Schmetterlingshalle") war bis auf einen A321 leergeräumt worden und mit Bühne, Jazzband und Buffet in einen veritablen Partyraum verwandelt worden. Die erste Überraschung ließ nicht lange auf sich warten: Jürgen Weber (der Vorstandsvorsitzende der LH) persönlich begrüßte uns und stand für Fragen zur Verfügung. Es folgte eine Reihe weiterer interessanter Vorträge von Vorstandsmitgliedern und dem Sicherheitsbeauftragten für die 737-Flotte.



Letzterer verstand es, pointiert die Sicherheitsanforderungen der Luftfahrt darzustellen indem er Vergleiche mit der Medizin und anderen Bereichen zog ("Wenn Lufthansa sich mit der gleichen Fehlerrate zufrieden geben würde wie die Chirurgie, hätten wir jeden Tag zwei Unfälle"). Besonders seine einführende Darstellung darüber, wie wahnsinnig gefährlich das Fliegen doch ist, erregte schallendes Gelächter: "Das ist doch Wahnsinn: da nimmt man 200 Tonnen plattgewalztes Aluminium, daß so dünn ist, daß ich mit dem Fuß eine Delle reintreten könnte. Man tankt tonnenweise brennbaren Treibstoff und zündet das Ding dann auch noch an vier Stellen gleichzeitig an. Dann beschleunigt man es auf eine Geschwindigkeit, die Michael Schumacher nie ohne Sturzhelm fahren würde und steigt auf eine Höhe, in der kein Sauerstoff mehr zum Atmen ist und in der extreme Minusgrade herrschen. Auf diese Weise fliegen dann zwei rotäugige Piloten zwölf Stunden lang knapp unter der Schallgeschwindigkeit durch die Nacht und versuchen, völlig übermüdet am anderen Ende der Welt eine Landepiste zu treffen".

Nach dieser vielversprechenden Begrüßung ging es dann auf eine etwa zweistündige Tour der Basis, die für einen echten Luftfahrt-Fan ein echter Hammer war: Das Gefühl im Hangar 5 unter den 747-400 herumzulaufen und in einer solchen Maschine auf dem Copiloten-Sitz platznehmen und mit dem laufenden FMS "spielen" zu können, ist schwer zu beschreiben. Auch der Besuch im Cockpit eines A340 mit fachkundigen Erklärungen von Chefpilot Cord Becker war ein absolutes Highlight. Und dennoch wurde es noch übertroffen...denn es ging weiter zu den Simulatoren.

Als wir das entsprechende Gebäude betraten, erwartete ich nicht wirklich daß wir viel mehr zu sehen bekommen würden als ein paar große, auf ihren Hydraulikstelzen hin- und herwackelnde Kästen. Tatsächlich war dies zuerst auch der Fall, wobei schon dieser Anblick faszinierender war, als ich erwartet hatte. Nachdem eine Crew mit einem Instructor unter unseren Augen einen Simulator betreten hatte waren sehr bald Vibrationen (das Taxiing und der Startlauf), ein nach hinten neigen des Simulators (der Climb) und schließlich die Rückkehr in die horizontale Lage (der Level Off) zu beobachten. Die Vorstellung, was im

Inneren dieses großen Apparates vor sich ging, ließ mir als begeistertem Simulatorflieger das Wasser im Munde zusammenlaufen.

Bald war es Zeit, den Raum zu verlassen und zum nächsten Punkt des Rundgangs zu kommen. Etwas enttäuscht dachte ich: "Naja, war klar, daß wir nicht in die Sims reinkommen würden...". Denkste! Es ging weiter in den nächsten Raum voller Simulatoren und hoch auf die Brüstung. Und dort hieß es dann warten, um in Gruppen von jeweils fünf Leuten einen Simulator einer B747-230 von innen begutachten zu dürfen. Es handelte sich um einen Full-Motion-Simulator, bei dem allerdings die "Motion" stillgelegt war, um das Wechseln zwischen den Gruppen zu vereinfachen. Das war zwar schade, für mich aber kein großer Beinbruch, da ich schon einmal in einem Bell UH-1 D Simulator der Heeresflieger (ohne Visuals) die Gelegenheit hatte, die erstaunliche Wirkung von Full Motion zu erleben.

Irgendwann war es dann soweit, meine Gruppe durfte den Simulator betreten. Da ich als zweiter eintrat, schnappte mir jemand den Copilotensitz weg (der linke Sitz war mit einem Check-Kapitän besetzt). Verflixt! So konzentrierte ich mich vom Jump Seat aus erst mal auf das Zuschauen. Daß das gesamte Cockpit eine 1:1 Abbildung des Originals ist, bedarf keiner Erwähnung. Höchstens meine Gedanken: "Ich will auch so ein Spielzeug!".



Die 747-230 mit Michael als "neuem" Copiloten stand am Anfang der Runway 25R in Frankfurt, es war tiefste Nacht. Dann ging alles ziemlich schnell: der Kapitän schob die Gase rein, wartete Vr ab, rotierte und gab die Maschine direkt nach dem Liftoff an Michael, mit der Anweisung, eine Platzrunde zu fliegen. Michael drehte in ca. 500ft in einen Linksturn, stieg weiter auf 2000ft und flog souverän in den Gegenanflug ein. Er ist übrigens - wie ich auch - Segelflieger und Motorseglerpilot. Es schien also, als ob seine Erfahrungen ihm einiges nutzten.

Bald nahm der Kapitän das Gas zurück und forderte Michael auf, die Linkskurve in den Queranflug einzuleiten. Da wir relativ nah am Platz waren, etwa 200kts auf dem Stau hatten und eine solche Maschine bei dieser Geschwindigkeit einen durchaus nennenswerten Turning Radius hat, fiel der Queranflug aus und wir kurvten direkt in den Endanflug ein. Dabei drifteten wir allerdings auch nach dem Aufrichten der Maschine stetig weiter nach rechts. Dieser Effekt ist übrigens hervorragend im Microsoft FS zu beobachten, wenn man einmal eine enge Kurve mit einem "Heavy" fliegt, ihn aufrichtet und dann anhand von Bodenmerkmalen beobachtet, wie die Maschine driftet. Ich vermute, daß dieses Phänomen auf die Trägheit der Masse zurückzuführen ist...mehrere hundert Tonnen brauchen eben eine Weile, um nach einer Kurve wieder geradeaus zu marschieren. Viele von Euch werden dabei genau das erlebt haben, was Michael nun widerfuhr: er war zu nah an der Piste und deutlich rechts davon, um die Maschine noch zu landen. Der Kapitän leitete also ein Durchstartemanöver ein und fror anschließend den Simulator ein.

Wir wurden nun aufgefordert, den Simulator zu verlassen und die nächste Gruppe hereinzubitten. Michael räumte den Copilotensitz und verließ mit den anderen den Simulator. Gleichzeitig rangen in meinem Kopf der Engel und der Teufel. Engel: "Geh mit den anderen raus, das ist hier ein Recruiting Event und Du solltest einen guten Eindruck machen. Denke team-orientiert". Teufel: "Setz' Dich verdammt noch mal auf den Copilotensitz und fliege eine Runde, die Gelegenheit kommt so schnell nicht wieder". Nun, der Teufel hat gewonnen! Mit einer Spur eines schlechten Gewissens murmelte ich etwas wie "...habe ich schon immer von geträumt..." und nahm Platz.

Ich hatte kaum Zeit durchzuatmen und über meine Dreistigkeit nachzudenken, da ging es schon los. "Sie haben die Maschine, bitte noch eine Platzrunde". Ich bemühte mich nun also, dem Beispiel von Michael zu folgen und bugsierte die alte Dame auch recht gut in den Gegenanflug. Dabei fiel mir zuerst auf, wie wendig die Maschine um die Längsachse ist. Die Rollrate einer 747 ist doch höher, als ich dachte. Dann der erste

"Anschuß" vom Kapitän: "Was machen Sie eigentlich mit dem Seitenruder, das brauchen Sie gar nicht". Auf meine Nachfrage erklärte er mir, daß das Seitenruder wirklich nur bei Seitenwind und asymmetrischem Schub eingesetzt würde. Für mich ein neues Konzept: Segelflugzeuge und Motorsegler wollen mit viel Seitenruder geflogen werden, sonst werden die Kurven unsauber. Ok, im FS nutze ich auch schon mal die Auto-Coordination...ob die 747 das auch hat? Ich versäumte zu fragen.

Auffällig war als nächstes, daß die Sicht nach links unten vom rechten Sitz ausgesprochen schlecht war. Kein Wunder, bei dem breiten Cockpit...wobei ich allerdings auch denke, daß das Sichtsystem dieses Simulators nicht dem neuesten Stand entsprach. Aber bei Nacht ist das ohnehin kaum zu merken.

Auch bei mir folgte die Aufforderung zum Einleiten des Queranfluges und auch bei mir wurde eine große Kurve daraus, direkt in den Endanflug. Aber ich hatte aus Michaels Fehler lernen können, wählte eine etwas stärkere Schräglage und steuerte bewußt links der Piste. Nach dem Ausleiten der Linkskurve driftete die Maschine wie erwartet weiter nach rechts und - bingo - wir hatten ein brauchbares Line Up mit der Centerline. Stolz wie Oskar dachte ich nur noch: "Jetzt bloß diesen Kurs halten" und spielte wohl ein wenig zu nervös mit dem Querruder. Zitat Kapitän: "Was machen Sie mit dem Querruder, hat es Ihnen etwas getan?".

Der Kapitän nahm dankenswerterweise für mich das Gas raus und setzte die Klappen auf die korrekte Stellung (wie schon vorher während des Fluges), so daß ich mich auf dem Anflug konzentrieren konnte. Es kam der Zeitpunkt des Abfangens und ich begann zu ziehen. Dabei machte sich dann auch deutlich bemerkbar, daß ich es mit einer schweren Maschine zu tun hatte: die Ruderkräfte waren weit höher, als ich es erwartet hatte. Sicher lag das auch an der Einstellung der Trimmung. Mit Ermutigung des Kapitäns zog ich recht stark, man muß die 747 doch beherzter abfangen als ich erwartet hätte. Und dann setzte sie sich hin! Langsam ließ ich das Höhenruder nach und bald hatten alle Räder Bodenkontakt.

Der Kapitän fror den Simulator ein und sah mich - wie ich mir einbilde - aus dem Augenwinkel etwas grübelnd an (vielleicht hat er gedacht: "Warum will der in den Managementnachwuchs, wenn wir so dringend Piloten brauchen" ;-). Ich dachte nur: PC-Simulatorpiloten haben es halt drauf! Nein, im Ernst, ich war recht verduzt, daß es geklappt hatte und in einem derartigen Adrenalin-High, wie ich es kaum zuvor erlebt habe.

Mehr oder weniger schwebend verließ ich den Simulator, brauchte noch einige Stunden, um auf den Boden zurückzukommen und war einfach begeistert. Es folgten zwei weitere spannende Tage im Schulungszentrum Seeheim, auf die ich hier nicht näher eingehen will, da sie nicht direkt mit der Fliegerei zu tun hatten.

Bleibt mir nur noch, mich noch einmal bei der Deutschen Lufthansa zu bedanken! Die Damen und Herren dort wissen vermutlich gar nicht, welche Freude sie mir mit diesem Erlebnis gemacht haben.

Jan Ahlers (Jan.Ahlers@web.de)

Photos reproduced with permission of the photographers.