

NACHT-FLUG

Das Sportmagazin hob ab mit **Thomas Morgenstern**. Nicht etwa im Tandem auf dem schlanken Adler-Rücken über einen Weltcupbakken, sondern als Co-Pilot von Captain Tom im Cockpit eines Airbus. Lesen Sie, wie weit wir wirklich gekommen sind.

STORY FRITZ HUTTER | FOTOS CHRIS SINGER

Vollgas wegstarten. Die Nase korrekt in den Wind. In der Luft dann die Lockerheit genießen. Bei der Landung dann doch ein paar ruppige Rumpeler statt leichtfüßigen Einschwebens. „Zu sagen, dass ich da jetzt alles im Griff gehabt hätte, wäre übertrieben“, analysierte Thomas Morgenstern die erste von insgesamt drei Landungen in Innsbruck und tät damit wohl gleichermaßen Trainer und Fans schocken, wenn er über seinen Telemark gesprochen hätte.

Wir dürfen am Beginn eines WM-Winters Entwarnung geben: Der Skisprung-Doppelolympiasieger von 2006 bilanzierte eingangs seine ersten Manöver in einem Flugsimulator. Bereits seit 2008 ist der grad 24-Jährige berechtigt, einmotorige Flugzeuge auf Sicht zu fliegen. Was Thomas und das Sportmagazin aber da am Abend nach einer langen, langen Galanacht des Sports auf dem Gelände des Vienna Airport anstellen durften, hatte mit einem von „Morgis“ Italien-Ritten in einer handlichen Cessna genauso viel zu tun wie ein Skispringer mit einem Sumoringer – im sportlichen Grundsatz vereint, vom Kampfgewicht ums x-Fache getrennt. Gemeinsam mit dem Kärntner durften wir nämlich ins haarig nachkonstruierte Cockpit eines Airbus 320, des meistverkauften Mittelstrecken-Verkehrsflugzeugs der Welt. Normalerweise absolvieren in diesem spacigen Ding, einem sogenannten Full Flight Simulator für lebensechtes Fliegen am prinzipiell festen Boden, professionelle Airline-Piloten ihre Trainingseinheiten. Neuerdings bietet die Firma Pro Flight, eine Tochter des Eigners Lufthansa, auch Sessions für flugbegeisterte, aber lizenztechnisch erdgebundene Privatpersonen an (Infos siehe Kasten).

Thomas Morgenstern gibt gern zu, dass er insgesamt zwar „doch um eine Stückel“ weiter als Pilot am Höhenruder wie als

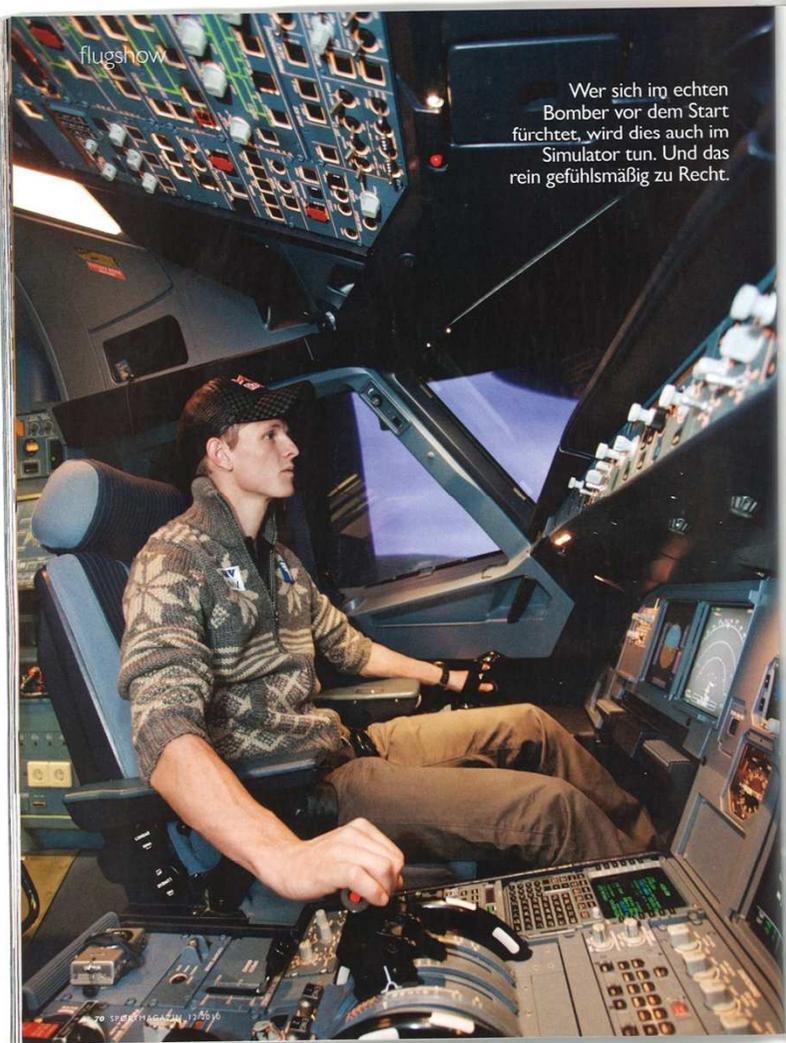
Thomas Morgenstern 2.0: locker vor der Airbus-Premiere und wieder wirklich locker auf dem Bakken: „Ich schaue nicht mehr auf andere, sondern nur mehr drauf, dass ich meine Freud hab!“



This flight tonight – der junge Herr Morgenstern samt Sportmagazin-Co vermeintlich auf dem Weg in die Felsen der Nordkette ob Innsbruck

einer der besten Skispringer im V-Stil geflogen, im Flugzeug aber eher doch noch zu den Rookies zu zählen ist. Den vielzitierten Zukunftswunsch nach einer Laufbahn als Berufspilot, wie sie einst etwa Ex-Weltmeister Armin Kogler eingeschlagen hat, gesteht er dagegen nicht, sondern hält diese Theorie für einen medialen Kurzschluss, der irgendwann aus seiner schwerlich übersehbaren Liebe zum Luftigen gezogen wurde. „Insgesamt wäre es mir wohl zu wenig, in einem riesigen Jet von A nach B und zurück nach A zu fliegen, ohne die Welt wirklich von oben zu sehen, was mir so sehr taugt. Wenn ich mit der Cessna geschwind über die Karawanken hupf, habe ich da mehr davon“, so Morgenstern, der den Linienbetrieb wohl als Action-Rückschritt empfinden würde, „und außerdem müsst ich jetzt mit der Ausbildung beginnen, um nach einem möglichen Karriereende mit 30, 32 wirklich gleich einsteigen zu können“. Dazu schwebt dem frischgebackenen Hausherrn – in Seeboden, fünf Kilometer vom Elternhaus, „haben meine Freundin Kristina und ich uns auf einem lässigen Grundstück mit Seeblick a bissale verwicklicht“ – eher eine Herausforderung in Kärnten-Nähe vor, denn „herumgejetet bin ich dann sicher genug“.

Obwohl unser hochdekoriertes Luftikus den Job als Flugkapitän also nur mäßig romantisch visualisiert, nahm er die Einladung von



Wer sich im echten Bomber vor dem Start fürchtet, wird dies auch im Simulator tun. Und das rein gefühlsmäßig zu Recht.



Captain Tom beim Simulator-Briefing mit Coach Klaus und beim Abfeuern seines Sieges in Bi'hofen 2010, dem damals ersten nach zwei Jahren Krampf



Pro Flight begeistert an und setzte in seinem megafachen und hörbar wohlmotorisierten Audi-Projektilett pünktlich eineinhalb Stunden vor dem vereinbarten Take-off um 22.45 UTC (drei viertel elf technische Weltzeit) im Simulator vor der Lufthansa-Halle am Vienna Aviation Campus auf. Nach einem kurzen Rundgang durch die Simulatorenräume, wo die Cockpit-Nachbauten lautlos wie elektronische Riesenschößhunderln ihre Popscherln je nach dem in ihrem Inneren gerade eingeschlagenen Kurs lautlos heben oder senken, geriet Thomas unter die kundigen Schwingen seines Instructors Klaus. Der Profipilot, zweifelsfrei ein Mann von aeronautischem Sendungsbewusstsein und wohl auch sonst nie um ein paar Takte Fliegerlatein verlegen, führte Airbus-Küken Morgenstern im Fast-forward-Mode in die wesentlichen Teile der Aerodynamik ein und vermittelte ihm die wichtigsten Handgriffe im mit gefühlten 100.000 Knopfeln bestückten Cockpit. Der Novize, der sich sicher ist, seinem eigenen Flugsystem aus Skiführung und der für ihn passenden Bindungslösung während der sommerlichen Vorbereitung ein schon bald lohnendes Update verpasst zu haben, wiederum stellte sich im fliegenden Klassenzimmer als echtes Talent heraus. Konzentriert, schnell im Kopf und begeistert sei er im Lehrsalz gewesen, sagte der Klaus.

Kein Geschleime, sagten wir, als es endlich praktisch zur Sache ging. Schnell war Innsbruck, tatsächlich noch nie Sätte eines Morgenstern-Sieges und somit logischer Ort der Begierde, als technisch bekannt selektiver Start- und Zielflughafen ausgesucht. Gleich danach setzte Thomas mit sicherer Hand sämtliche zum Abheben nötigen Hebel in Bewegung, juchazte sein euphorisches „Voigas!!!“ und scheuchte den Vogel gekonnt in die Luft. Trotz glücklichen Starts blieb dem bekannt starken Abspringer Morgenstern und dem nur fürs Einfahren der Räder zuständigen Sportmagazin-Co-Piloten die Spucke weg. Die Grafik in der Frontscheibe ist selbst für den Betreiber der eben auf Hochglanz renovierten Homepage www.thomasmorgenstern.com unfassbar realistisch. Du siehst Autos am Inn-Ufer entlangfahren, Züge auf den Westbahnschienen einrauschen, das Flutlicht am Tivoli angehen und natürlich den beschneiten Auslauf am Bergjisel. Wow! Ähnlich naturgetreu kommen Schräglage und das Tempogefühl, welches mit mehr oder weniger Rückneigung erzeugt wird, rüber. Wer sich also im echten Bomber vor dem Start fürchtet, wird dies auch im Simulator tun. Und das rein gefühlsmäßig zu Recht.

flugshow

Was ein echter Adler ist, pfeift sich da natürlich eher nix und deswegen wurde auch Thomas Morgenstern das bloße Cruisen auf Reichhöhe nach wenigen Minuten zu fad. Da halften auch simulierter Gegenverkehr am Himmel samt Ausweichmanöver und ein paar eingestreute Turbulenzen über der Nordkette nicht. Umdrehen und landen wollte er, und das natürlich in einer zwar digitalen, aber trotzdem romantischen Vollmondnacht unter den Sternbildern Skorpion und Schütze. Klar, das beim Wenden das Seitenruder bis zum Anschlag der Schräglage gedrückt werden und der Anflug so zügig wie möglich sein musste. Der junge Herr Morgenstern ist halt gern dynamisch unterwegs. Laut Lehrkraft Klaus aber auch durchaus sicher. Unserem ließ sich daher willenlos tief in den Sitz drücken und war dabei trotzdem beeindruckt, mit welcher Coolness Thomas das Fahrwerk auf den digitalen Asphalt der Innsbrucker Landebahn zwang. Ein bisschen flott halt, was zur Vollbremsung mahnte – ein Manöver, welches nur durch möglichst synchrones Treten beider Pedale in Vollendung glücken kann. Uns hat es bei der Premiere halt ein wenig gezaubert und die Capis wo Vorabend schauen noch einmal auf einen Sprung am Gaumen vorbei. Passiert ist trotzdem nix und die weiteren In-

brück-Ankünfte gelangen Captain Tom geschmeidig wie die meisten seiner Telemarks. „Der Unterschied zu den kleinen Maschinen ist riesig. Dort spürst du wirklich, wie die Kräfte wirken, kommt nie so hoch hinauf und siehst viel mehr von der Landschaft unter dir. Trotzdem haben mir meine Erfahrungen in der Einmotorigen vor allem beim Aufsetzen sehr geholfen. Im Airbus musste ich schauen, dass du am Anfang der Rollbahn landest“, so ein restlos euphorisierter Thomas Morgenstern, bevor er sich nach Madeira aufmachte. Für seine Landung am Airport Funchal forderte der Gesamtweltcup Sieger 2007/08 dann frech 40 Meter pro Sekunde Seitenwind und beschrante uns wohl auch deshalb das Abenteuer eines Touch-and-go-Manövers. Bevor wir allerdings „wirklich“ in die Felsen knallten, zog er das dicke Baby nach drei Sekunden Bodenkontakt gekonnt wieder hoch in die Wolken über einem Atlantik, auf dem man sogar den Wellenkämmen beim Schäumen zuschauen kann. Eine Aktion, die zwar den Bullen-Kollegen und Air-Racer Hannes Arch begeistert hätte, den doch schon einigermaßen mitgenommenen Sportmagazineur aber die sofortige – der Simulator macht's möglich – Landung im heimatischen Wien-Schwechat fordern ließ.

Nach dreimal Innsbruck, zweimal Funchal, einmal Wien (bombensicher und kuschelweich) war er also zu Ende, unser Nachtflug mit einem, dem sofort nach unserer gemeinsamen Cockpit-Erfahrung und knapp vor einer Saison mit Höhepunkten wie der Vierschanzentournee und der WM am Holmenkollen ein Satz seines Vaters durch den Kopf düste. Jener Satz, den ihm Franz Morgenstern einst zuflüsterte, als sich Klein Thomas lauthals endlich einmal eine Flugreise an den Urlaubsort wünschte: „Du wirst noch genug fliegen.“

Information: BE LIKE MORGI

Wer fliegen will wie Thomas Morgenstern – im Simulator, nicht über die Schanzen – kann das über folgende Kontaktadressen erfordern: Pro Flight, Tel. 0170 07 36127 bzw. www.proflight.com. Kosten pro Person in einer Dreiercrew: ab 275 Euro.