



Fliegen wie die Profis

Let's go flying

Foto: Pro Toura Holding GmbH

Robert Spirinelli

Als Transportmittel sind Flugzeuge aus unserer heutigen Zeit kaum noch wegzudenken und das Fliegen gehört zum Alltag, auch wenn die reelle Luftfahrt für so manch einen bis dato außer Reichweite schien und sogar der Besuch in einem Cockpit dem Flugzeugliebhaber seit den traurigen Ereignissen vom 11. September 2001 verwehrt bleibt.

Wer den Alltag einer Flugzeugcrew, deren Arbeit über den Wolken hautnah miterleben will und schon immer in die Rolle eines Airlines-Kapitäns schlüpfen wollte, kann sich ab sofort seinen Traum erfüllen. ProFlight, ein Partnerunternehmen von Voyages Emile Weber, ermöglicht ab sofort den Zugang zu den professionellen Flugzeugsimulatoren der Lufthansa Flight Training GmbH (LFT) – dort, wo sonst nur Profis trainieren.

Vor kurzem besuchte *Tageblatt Aero* das LFT in Frankfurt gleich neben dem Rhein-Main-Flughafen, wo wir von Pro-Toura-Geschäftsführer Walter Drasl mit spannenden Insider-Geschichten in eine faszinierende Welt eingeführt wurden, in der der Pilot zu-

sehends zum Manager eines Fluges wird, wo perfekt kommuniziert und Teamarbeit bis ins kleinste Detail durchtrainiert wird. Im modernsten Flight Training Center Europas, wo sich auch die Mehrzahl der LFT-Flugsimulatoren befindet, stehen weiter Emergency-Simulatoren und „Attrappen“ für das Servicetraining sowie Einrichtungen für 240 Arbeitsplätze und 970 Lernplätze bereit.

Der Traum vom Fliegen

Mit insgesamt 40 Cockpitsimulatoren in Frankfurt, Berlin, München, Wien und Zürich zählt LFT zu den größten europäischen Ausbildungsstätten. Allein in Frankfurt stehen den Crews 20



Cockpitsimulatoren für die Flugzeugtypen Airbus A310, A320, A340, A380, Boeing B737, B747, B767 und McDonnell Douglas MD11 zur Verfügung.

Das Flugzeug, das ich an diesem unvergesslichen Tag fliegen durfte, ist nicht nur das größte der Lufthansa-Flotte, sondern überhaupt der größte Passagierairliner der Welt, nämlich der A380. Allein der Gedanke, diesen Giganten der Lüfte zum Ab-

heben zu bringen, dürfte das Herz eines jeden Flugbegeisterten höher schlagen lassen. Bevor es allerdings zum Erlebnisflug

ProFlight-Erlebnisflug

- Geschenkgutschein inkl. Versandkosten.
- 90 Min. Check-in und Pre-flight-Briefing.
- 60 Min. Flug im Full Flight Simulator (als Kapitän, Kopilot, Beobachter).
- Betreuung durch einen erfahrenen Lufthansa-Piloten.
- Debriefing und Zertifikat mit Ihrem Cockpit-Foto.

Die LFT-Standorte

Berlin

Airbus A310, A320
Boeing B737, B777
Canadair Jet

Frankfurt

Airbus A310, A320, A340, A380
Boeing B737, B747, B767
McDonnell Douglas MD11

München

Airbus A320, A340
Embraer 190

Wien

Airbus A320, Dash 8

Zürich

McDonnell Douglas MD11

Preise richten sich nach Flugzeugtyp in einer Dreiergruppe/Person

Information und Buchung:

ProFlight

Voyages Emile Weber

Tel. 35 65 75-1
info@proflight.lu
www.proflight.lu

kommen konnte, musste ich das Pre-flight-Briefing absolvieren, in dem Flugkapitän Peter Deivel die vielseitigen Steuersysteme eines Flugzeuges erklärte und eine Einführung in die wichtigsten Bedienungsinstrumente und die Abläufe bei einem Start- und Landevorgang gab.

Willkommen an Bord

Gewinnspiel



Tageblatt Aero und ProFlight, ein Partnerunternehmen von Voyages Emile Weber, laden Sie zu unserem Super-Gewinnspiel ein, heißen Sie willkommen an Bord und bitten Sie, auf dem Pilotensitz eines Airliners Platz zu nehmen. Ein unvergessliches Erlebnis erwartet Sie im Lufthansa Flight Training Center in Frankfurt, wo in den professionellen Full-Flight-Simulatoren sonst nur Flugkapitäne trainieren.

Hierzu benötigen Sie keine fliegerischen Vorkenntnisse, denn jeder (ab 16) kann sich hier seinen Traum vom Fliegen erfüllen oder gar verschenken. Unter allen Teilnehmern verlosen wir 2 Erlebnisflüge (Gültigkeitsdauer: 1 Jahr) bei eigener Anreise. Starten Sie gleich jetzt zu Ihrem unvergesslichen Flug, indem Sie die folgende Frage richtig beantworten: **Welches Flugzeug kann man im Frankfurter Lufthansa Training Center nicht fliegen?**

A) Airbus A320 - B) Boeing B747 - C) Embraer 190

Senden Sie die richtige Antwort so oft Sie möchten bis zum 21. November 2011 per SMS (1 €/SMS + Gebühren) an die Nummer 64646 mit dem Stichwort AERO + Antwort (A, B oder C) + Name + Adresse.

Die Gewinner werden telefonisch kontaktiert und die Namen im Tageblatt und auf tageblatt.lu veröffentlicht. Editpress- bzw. ProFlight-Mitarbeiter und deren Angehörige dürfen nicht teilnehmen. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.



Fotos: Robert Spirinelli

Das Lufthansa Flight Training Center in Frankfurt



Alle erdenklichen Flugsituationen können im topmodernen Training Center geprobt werden

Schub, Auftrieb, Strömung, künstlicher Horizont waren keine Fremdwörter mehr, und was sich wo im Cockpit genau befindet, sollte ich auf dem Weg zum Flugsimulator nicht vergessen. An der Simulatorbrücke angekommen, staunte ich nicht schlecht: Das Ding auf den hydraulischen Stelzen sah eher wie eine Raumstation aus und hatte mit einem Flugzeug nicht viel gemeinsam. Doch als die Cockpit-Tür hinter mir schließt, fühle ich mich genau wie damals, als ich als Kind meine erste elektrische Eisenbahn unter dem Weihnachtsbaum vorfand. Die unzähligen Anzeigenschilder im A380 wurden um zwei weitere Leuchtdioden erhöht, so sehr funkelten meine Augen. Auf dem Pilotensitz saß eine charmante junge Dame, und der Einladung, den Platz des Kopiloten einzunehmen, folgte ich ohne Zögern. Kaum angeschnallt, da rollten wir schon los. Ich kannte meine Aufgaben als „First Officer“, wusste, dass ich die Geschwindigkeitsanzeige ablesen musste und bei 140 Knoten die Freigabe zum Rotieren ansagen musste.

Gelassen zog die Pilotin den Mega-Airliner hoch und bei kontinuierlicher Steigrate kam der Befehl klar und deutlich wie eine echte Radiostimme zu mir rüber: „Fahrwerk einfahren!“, kurz darauf „Klappen einfahren!“. Die Pilotin hatte den A380 voll im Griff, flog eine Schleife über

Hongkong, während ich den Flug und die Aussicht genoss. „Mann, kann die fliegen!“, dachte ich und konzentrierte mich weiter auf meine Aufgaben als Kopilot, denn die Landebahn war bereits in Sicht und nach einigen Minuten setzte der A380 dann butterweich auf. Wir hatten wieder Boden unter den Rädern und Flugkapitän Deivel bereitete den Simulator für den nächsten Flug vor.

Cleared for take-off

Meine Karriere befand sich im Steigflug, denn ich durfte den Platz des Kapitäns einnehmen. An meinem Pulsschlag spürte ich die innere Aufregung. Alles um mich herum war längst kein Traum mehr, sondern Realität. Simulation hin, Simulator her, nix da, jetzt galt nur noch eins: den A380 zu fliegen, welcher startbereit auf der Runway L07 des Hong Kong International Airport Chek Lap Kok (HKG/VHHH) stand und auf die Abflugfreigabe wartete.

Als Rechtshänder war ich erst mal irritiert, feststellen zu müssen, dass sich der Joystick, also die eigentliche Hauptsteuerung im Airbus, an meiner linken Seite befand. Ob ich das wohl mit der linken Hand hinkriegen würde, bezweifelte ich, doch mein erfah-

rener Fluglehrer versicherte mir, dass das absolut kein Problem sei. Na dann, los! Die Klappen stehen auf Position 1, ich positioniere meine linke Hand am Side Stick und mit der rechten drücke ich die vier Schubhebel auf volle Kraft. Das Aufheulen der riesigen Rolls-Royce-Trent-900-Triebwerke ist im geräumigen Cockpit kaum hörbar, während der Koloss die Startbahn abspult und bereits nach einigen hundert Metern, nachdem ich den Joystick leicht um 1,5 cm nach hinten ziehe, die imposante Nase auf 12,5 Grad in die Höhe streckt. Das Gefühl, das ich hierbei verspüre, ist einzigartig und kann nicht in Worten ausgedrückt werden.

Um sein maximales Startgewicht von rund 560 Tonnen in die Luft zu bringen, braucht der Airbus A380 die enorme Schubkraft von 70.000 Pfund (oder 311 Kilonewton), und ich (!) bin gerade dabei, das größte Passagierlangstreckenflugzeug mit „links“ zu fliegen, drehe eine Runde über der Bucht der asiatischen Weltmetropole und übe einen Kurvenflug. Mittlerweile haben wir auch unsere Flughöhe erreicht,



Originalmodell und Flugsimulator des Airbus A380

doch der Flugspaß steigt weiter ins Unendliche. Die Zeit vergeht sozusagen im Flug und leider müssen wir mit den Vorbereitungen zur Landung beginnen.

Wir drosseln unsere Flugeschwindigkeit und fahren stufenweise die Klappen aus, während sich die Flugzeugnase an der 3.800 Meter langen Landebahn

L07 ausrichtet. Die Anfluggeschwindigkeit liegt bei 140 Knoten, die Sicht ist hervorragend, das Fahrwerk ausgefahren und der Anflugwinkel fast perfekt.

Ich sitze in meinem Pilotensessel, habe die linke Hand am Side Stick, die rechte an den Schubhebeln, die Füße in den Seitenrudderpedalen. Langsam gehen mir die Gliedmaßen aus und ich muss daran denken, beim Aufsetzen auch noch die Bremsen zu betätigen, während das Flugzeug kontrolliert an Höhe verliert und sich der Piste langsam nähert.

Dann, irgendwann im Verlauf des Anflugs, ertönt eine Computerstimme: „1000 ... 400 ... 300 ... 200 ... 100 ... 50“, wobei die 50-Fuß-Ansage einem Reaktionsbefehl an den Piloten gleichkommt. Ich fieberte diesem Moment entgegen, denn genau bei 50 Fuß beginnt die eigentliche Landung. Jetzt muss ich die Flugzeugnase leicht anheben, indem ich den Side Stick 2 cm zurücknehme und in dieser Position halte. Mit der rechten Hand bringe ich die Schubhebel langsam in Leerlaufstellung und setze die Maschine auf. Nun gilt es mit den Fußpedalen abzubremsen und gleichzeitig das Bugrad zu lenken, um ja nicht von der Piste abzukommen.

Die Landung ist geglückt, das Fahrwerk intakt, das Erlebnis einzigartig – und der nächste Flug ist auch bereits gebucht.

Aufgrund einer technischen Panne ist gestern nur der erste Teil dieser Reportage erschienen. Deswegen reichen wir heute den gesamten Text nach.



Fotos: Robert Spirinelli

Bei einem Notfall muss eine Maschine binnen 90 Sekunden – das ist die internationale Vorgabe – komplett evakuiert sein