

AN DEN HEBELN EINES RIESENVOGELS

SELBSTVERSUCH: Der Journalist wollte herausfinden, wie anspruchsvoll es ist, eine grosse Passagiermaschine zu fliegen. Nach einigen «Flügen» gelang tatsächlich eine Solo-Landung mit minimaler Unterstützung.

Schon als Kind baute ich ferngesteuerte Segelflieger und bis heute fasziniert mich als technikaffiner Mensch die Aviatik. Wenn ich in einem Passagierflieger sitze, beobachte ich jeweils die Ruderbewegungen an den Flügeln und lausche aufmerksam den Trieb- und Fahrwerkgeräuschen. Ich versuche mich in die Piloten hinein zu versetzen und stelle mir vor, wie es sich wohl anfühlt, eine Maschine mit mehreren Duzend Tonnen Gewicht präzise durch die Lüfte zu steuern. Heute suche ich den Hangar der Ju-Flotte auf dem Flugplatz Dübendorf auf. Dort steht die Nase einer ausgedienten Boeing 737. Instruktor Peter Krüsi, der stilgerecht ein weisses Pilotenhemd trägt erzählt stolz, dass er diese in Las Vegas entdeckt und in die Schweiz hat schiffen lassen. Nach einer kurzen Einführung in die Steuerung zieht es mich in das Cockpit, das einst zu einer Maschine der American Airlines gehörte, welche 149 Passagieren Platz bot. Mit grosser Achtsamkeit gegenüber den unzähligen Bedienelementen zwänge ich mich zwischen Sitz und Mittelkonsole hindurch.

EIN COCKPIT MIT GESCHICHTE

Ich nehme auf dem Co-Pilotensitz Platz und greife ein erstes Mal das Steuerhorn. Die abgenutzten Oberflächen der Steuerung, der vielen Schalter und Hebel zeugen davon, dass dieses Cockpit einst Hunderttausende Kilometer zurückgelegt und abertausende Passagiere sicher an ihr Ziel gebracht hat. Ein Gefühl von Ehrfurcht kommt in mir hoch. Krüsi und seine Partner haben in vielen Stunden Fronarbeit sämtli-



Voller Schub: Der «Glattaler»-Redaktor beim Start von der Piste 28 auf dem Flughafen Kloten. Bilder: Seraina Boner

che Instrumente durch Bildschirme getauscht und in den letzten 20 Jahren eine eigene Software entwickelt. Wir stehen auf der Piste 28 des Flughafens Kloten. Auf eine Abarbeitung der Checkliste verzichten wir der Zeit halber. Etwas nervös halte ich das Steuerhorn ein bisschen zu fest, während Krüsi vollen Schub bei beiden Triebwerken gibt. Mit den pfeifend-rauschenden Geräuschen der Schubdüsen im Hintergrund steure ich die Maschine mit zwei Fusspedalen möglichst mittig der Startbahn entlang.

Von Krüsi ertönt ein «V1» in englischer Aussprache, gefolgt von «V2» und «rotate» (rotieren). Dies bedeutet, dass wir eine Geschwindigkeit von 129 Knoten (240km/h) erreicht haben und für mich, dass ich das Steuerhorn zu mir ziehen muss, damit die Höhenruder nach oben klappen. Wir heben mit 38 Tonnen Gesamtgewicht ab. Jetzt ist es an mir, die Maschine in einem konstanten Steigflug von 15 Grad zu halten. Weil ich so konzentriert auf

den Steigflug bin, fährt Krüsi für mich das Fahrwerk ein.

BLIND DURCH DIE WOLKEN

Als ich gerade ein gewisses Gefühl für die Steuerung des Höhenruders gefunden habe, gibt mir Instruktor Krüsi die Anweisung, nach links zu drehen. Ich drehe die 737 mittels Querruder (Klappen an den Flügelenden) auf 20 Grad Seitenlage. Spätestens ab diesem Zeitpunkt überlassen Linienpiloten die Steuerung dem Autopiloten, doch ich will manuell fliegen. Kurz vor Zug fliegen wir in ein dichtes Wolkenband. Jetzt wird mir bewusst, wie unverzichtbar der künstliche Horizont ist. Ohne visuelle Referenzpunkte und ohne Bewegung (der Simulator verfügt über kein bewegliches Cockpit) spürt man kaum, ob das Flugzeug steigt oder sinkt und ob es sich in Schräglage befindet.

Nebst dem künstlichen Horizont habe ich auch ständig den digitalen Kompass, das Höhenmeter und den Geschwindigkeitsmesser im Auge. Viel Zeit zum Nachdenken bleibt nie. «Jetzt drehen wir erneut links auf 85 Grad», ertönt es vom Sitz neben mir. Krüsi gibt mir ab und an wieder Tipps, wie etwa, dass ich bei Kurven die Nase etwas hochziehen muss, damit das Flugzeug nicht an Höhe verliert.

SOLO-LANDUNG AUF PISTE 34

Bald schon fliegen wir nach einem Überflug des Mythens wieder Richtung Zürich. Während ich den Kurs und die Sinkgeschwindigkeit für den Anflug auf die Piste 34 halte, stellt

Krüsi die Frequenzen für das ILS (Instrumenten-Landesystem) ein. Dieses zeigt mir grafisch an, ob ich mich links oder rechts der Verlängerung der Piste befinde. Ebenso, ob ich zu hoch oder zu tief anfliege. Als die Piste in der Ferne sichtbar wird, sagt Krüsi: «Versuche den schwarzen Streifen zu treffen.» Gemeint ist damit der Gummi-Abrieb, welche Flugzeuge beim Aufsetzen hinterlassen.

Noch zweimal heben wir von Kloten ab. Die letzte Landung möchte ich alleine versuchen. Erneut fliegen wir die Piste 34 aus südöstlicher Richtung an. Mein Instruktor programmiert lediglich das ILS und weist mich rechtzeitig auf das Drosseln der Geschwindigkeit und auf die Stellung der Landeklappen hin. 500 Meter über Boden bin ich noch etwas zu weit links von der Landebahn, doch ich kann den Kurs rechtzeitig korrigieren und setze auf der schwarzen Fläche auf.

Wieder draussen vor der Flugzeugnase lobt mein «Co-Pilot»: «Die Radaraufzeichnungen der Flugbewegungen sehen gut aus». Der Aviatikfan empfängt allerlei Gastpiloten. Er und seine Partner bieten auch sogenannte «Notfall-Trainings» an. «Wir hatten auch schon eine Gruppe von Ärzten bei uns, für die wir einen technischen Störfall in der Luft programmierten.» Die Mediziner hätten dann versuchen müssen, die Maschine im Team sicher zu landen.

Laurin Eicher



Es sind viele Instrumente, die man im Auge haben muss.

Der Simulator kann über www.afc-simcenter.ch oder unter 044'824'55'15 gebucht werden. Mindestalter ist 16 Jahre.