

Artikel publiziert am: 19.01.10

Datum: 17.05.2010 - 17.16 Uhr

Quelle:

<http://www.op-online.de/nachrichten/blickpunkte/schwitzen-a380-lufthansa-macht-neuem-trainingspark-crews-superflieger-596634.htm>

## „Lass doch mal die Rutsche kollabieren“

Frankfurt - „Uli, lass doch mal die Rutsche kollabieren.“ Frank Ciupka, Leiter des Notfall-Trainings im „Lufthansa-Flight-Training-Center“ am Frankfurter Flughafen, entriegelt die Kabinentür und lässt sie aufschwingen, während der Kollege Befehle in den Chaos-Generator hackt. *Von Michael Eschenauer*



© Georg

Mit neuen Simulatoren macht die Lufthansa die Crews fit für den Superflieger A380.

Jenseits der Tür erscheint eine Rollbahn, in der Ferne sind Tanklager und Wartungshallen zu erkennen. Der Flieger ist gerade notgelandet, weil das Fahrwerk streikt. Nun sollen die leicht panischen Passagiere über Notrutschen aussteigen. An der Tür beginnt sich die graue Rutsche aufzublasen und aufzufalten. Doch dann passiert's: Der pralle Kunststoff wird schlaff, fällt in sich zusammen. Ein Leck! Mit Aussteigen ist nun nichts. Wie reagiert die Stewardess an der Tür?

### Mehr Fotos von den neuen Simulatoren:



„Wir wollen hier keine Powerpoint-Schlacht, wir wollen die Besatzungen durch Training aber auch durch die entsprechenden optischen Eindrücke auf die Realität vorbereiten“, sagt Ciupka. „Früher mussten sich die Besatzungen beim Training oft Dinge vorstellen. Das brauchen sie nun nicht mehr, das machen wir selbst.“ Die Video-Simulation erlischt. Das macht die Sache nicht leichter. Jetzt lodern Flammen vor der Kabinentür.

„Lufthansa Flight Training“ (LFT), eine Tochter von Lufthansa, hat gestern zwei neue Sparringspartner für die Besatzungen ihres bald im Linienbetrieb fliegenden „Super-Jumbos“ A 380 in Betrieb genommen: Den „Cockpit Full Flight Simulator“, Kostenpunkt 18 Millionen Euro, und den „A380 „Cabin Emergency Evacuation Trainer“ für fünf Millionen Euro. Die Zeit drängt, im Sommer will die Lufthansa mit zunächst vier A380, Kapazität bis zu 550 Passagiere, in den regulären Flugplan einsteigen. Nun muss das Personal für die über 200 Millionen Euro teuren Maschinen fit gemacht werden. 360 Lufthansa-Piloten werden ausgebildet. Sie sollen die 15 bestellten Großraumjets steuern.

Ciupka wird seine Klienten ins Schwitzen bringen. Das Spielfeld



ist vorbildgetreue 11,5 Meter hoch und etwa ein Drittel so groß wie ein echter A380. Notlandung mit Schäden am Flugzeug, plötzlich ausbrechendes Feuer - sei es in der Toilette oder in der Küche -, Notwasserung, Lichtausfall bei starker Rauchentwicklung, Ausfall der Bordkommunikation, blockierte Türen, Ausstieg über Notrutsche. „Wir werden jedes Jahr unser Programm wechseln, damit keine Routine aufkommen kann“, kündigt der Notfall-Trainer an. „Je mehr Problemsituationen die Crew üben kann, umso besser vorbereitet ist sie. Und wir haben eine Menge Sachen auf Lager, die wirklich fordern.“



© Georg

18 Millionen Euro kostet der „Full Flight Simulator“. Er kann mit allen möglichen Szenarien Cockpit-Teams das Leben schwer machen.

Die fünfköpfigen Cockpit-Mannschaften, die im Flugtrainer nebenan auf ihren Einsatz auf dem A380 vorbereitet werden, sind in dem 15 Tonnen schweren, auf Hydraulikbeinen ruhenden Kubus von der Größe eines Gartenhäuschens völlig von der Außenwelt abgeschottet. Vor und über den Sitzen leuchtet, flimmert und glüht das fast vollständig aus Original-Instrumenten zusammengebaute Instrumentenensemble, jenseits der Cockpit-Fenster erstreckt sich in verblüffender Detailgetreue die fleckige Rollbahn. „90 Flughäfen können wir hier virtuell ansteuern, samt aller möglichen Wetterlagen und anderer Probleme“, berichtet Ingo Meyerdieks, Technischer Pilot auf dem A380. Eine schnell wirkende Hydraulikanlage sorgt dafür, dass es die Piloten bei einem anständigen Gewitter auch richtig in ihren Sitzen durchschüttelt. Optisch angereichert werden kann das Ganze dann durch diverse Wolkenbilder von Kumulus bis Schäfchen. „Eine spezielle Projektionstechnik transferiert das Bild von oben auf einen ganz normalen Spiegel vor der Cockpit-Scheibe. Das verhindert, dass die Piloten, wenn sie seitlich schauen, die Bildschirmränder sehen. so der Pilot. Gleichzeitig werden situationstypische Begleitgeräusche eingespielt. Rüttelndes Fahrwerk, prasselnder Hagel, ein Triebwerksschaden, Schneetreiben, starker Seitenwind oder Nebel - man habe das alles im Angebot, so Meyerdieks.

## Flugsimulator stammt von einer englischen Firma

„Dies ist ein Meilenstein bei der Einführung des A380“, freut sich LFT-Geschäftsführer Florian Hamm bei der Feierstunde vor dem Cockpit-Simulator. Fünf Jahre, so lange wie niemals zuvor bei der Einführung eines Simulators, habe es gedauert bis das High-Tech-Gerät endlich aufgebaut war. Dies habe, so Hamm, auch mit der Verzögerung bei der Entwicklung des Super-Jumbos zu tun gehabt. Der Flugsimulator stammt von der englischen Firma Thales Training & Simulation Ltd., den Trainingsbereich für Notfälle und Service hat die Firma TFC Käufer (Essen) entwickelt.



© Georg

Früher musste man sich den Ozean bei einer Notwasserung vorstellen. Jetzt sieht man ihn. Und wenn die Trainer dann noch die Notrutsche zusammenfallen lassen, kann die Stewardess bis ins Detail üben, wie man Fluggäste beruhigt und zur nächsten Tür bugsiert.

Lufthansa-Chefpilot Jürgen Raps erinnerte daran, dass man auf den Tag genau vor fünf Jahren in Toulouse den „Roll Out“ des A380 Prototyps gefeiert habe. Gestern, so berichtete er, habe Airbus seine 6000. Maschine ausgeliefert. Allein in den vergangenen zwei Jahren habe man 1000 Flugzeuge gebaut. Ebenfalls gestern sei ein weiterer A380 an die Fluglinie Emirates übergeben worden. Die Maschine bringe eine neue Dimension nicht nur beim Komfort, sondern auch bei der Wirtschaftlichkeit, was nicht zuletzt der ökologischen Verträglichkeit zugute komme. So liege der Verbrauch pro Passagier bei einem vollbesetzten Flieger bei drei Litern auf 100 Kilometer, dies sei 1,3 Liter weniger als bei der Boing 747. Außerdem sei das in Toulouse und Hamburg-Finkenwerder gefertigte Flugzeug - Länge 72,7 Meter, Spannweite 79,8 Meter - deutlich leiser.

Der Personalbedarf pro Maschine liegt bei zehn Crews mit jeweils 21 Mitgliedern. Insgesamt müssen für die ersten vier A380 der Lufthansa 840 Menschen fit gemacht werden. Die Trainingsanlage laufe „seit heute unter Vollast“. „Wir schreiben ein Stück Luftfahrtgeschichte“, freut sich Raps.



Seien Sie täglich aktuell informiert  
mit unserem kostenlosen

# Newsletter

[...jetzt bestellen >>](#)