

Rettender Riese macht Crew fit für den Notfall

TFC baut Trainingsgerät für Airbus 380

Von Katja Büchenschütz

Langsam gibt die schwarz-rot-goldene Plane die Alu-Nase frei. Und dann steht er da, der A 380. Oder zumindest ein Teil des weltweit größten Linienflugzeugs. Als Notfalltrainer für die Kabinen-Crew nachgebaut von der TFC GmbH mit Sitz in der Röbbbeck.

Der Gigant der Lüfte hat auch im Abklatsch Superlative verdient: Rund 250 000 Nieten halten den Aluminium-Rumpf

zusammen, hinter der Innenverkleidung schlängeln sich etwa fünf Kilometer Kabel. „Mit 10,50 Metern Höhe und 21 Metern Länge ist der A 380 Cabin Emergency Evacuation Trainer, kurz Ceet, der größte der Welt“, erklärt Christian Käufer, der das Unternehmen zusammen mit seinem Bruder Frank leitet. Rund 30 Monate Entwicklung, Planung und Produktion liegen hinter den 35 Mitarbeitern am TFC-Standort Velbert. Eine besondere Herausforderung sei es gewesen, einen Notfalltrainer

Entwicklung parallel zu der des neuen Jets

für ein Flugzeug zu entwerfen, das zu diesem Zeitpunkt noch nie gestartet war, so Christian Käufer. „Sonst konnten wir am Flughafen ausprobieren, wie der eine oder andere Flugzeugtyp auf bestimmte Manöver reagiert“, erklärt der Flugkapitän. Da aber die Entwicklung des Simulators parallel mit der des neuen A 380 verlief, musste man auf Erfahrungswerte verzichten. Die Airbus-Vertreterin ist trotzdem zufrieden, lobt bei der Präsentation die gute Zusammenarbeit mit dem Velberter Unternehmen und hofft auf weitere Ideen für das Sicherheitstraining der Kabinen-Crews. Die können nun in



Über zwanzig Meter lang ist der Notfalltrainer, den die Firma TFC entwickelt und produziert hat. Die Geschäftsführer Christian (links) und Frank Käufer stellten den Simulator in ihrer Werkshalle im Industriegebiet Röbbbeck vor. WAZ-Bilder: Uwe Vogler

realistischer Geräuschkulisse im so genannten Ceet üben, wie die Passagiere im Notfall richtig auf der Rettungsrutsche landen. Auch die hat am A 380-Ceet Übergröße: Bis auf eine Länge von zwölf Metern kann der Gummischlauch aufgeblasen werden. Nicht mehr herkömmlich mit Druckluft, sondern mit Explosionsgasen – wie beim Airbag im Auto.

Montiert werden die Notrutschen erst, wenn der Trainer im Spätsommer in Toulouse angekommen ist. Bis dahin erledigen die TFC-Mitarbeiter, die trotz etlicher Nachtschichten noch nicht fertig geworden sind, die letzten Handgriffe. Bauen etwa im Cockpit noch den Steuerknüppel ein, bringen letzte Verkleidungen an und installieren die technisch aufwändigen Flugzeugtüren. Auch die stellt die Firma – aus Kostengründen – mittlerweile

selbst her, wie auch die Innenverkleidungen aus Kunststoff und die Feuerlöscher, die statt Luft oder Wasser nur Infrarot-Strahlen senden, um zum Bei-

spiel beim Notfalltraining das imaginäre Feuer zu löschen.

Bevor der A 380 Ceet aber komplett im Toulouser Trainingszentrum zum Einsatz

kommt, muss er noch einmal komplett auseinander genommen werden. Nur so kommt der rettende Riese selbst unbeschadet ans Ziel.



Über zwei Etagen erstreckt sich die Kabine des A 380.